



BILAN RÉGLEMENTAIRE DU SCOT

OUEST ÉTANG DE BERRE



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 Ouest Etang de Berre ayant été approuvé le 22 octobre 2015, son bilan doit être établi avant la fin 2021.

Le bilan du SCoT doit notamment s'appuyer sur des indicateurs qui ont été pré-identifiés dans l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) et dans l'Evaluation des Incidences Environnementales des Plans et programmes (EIPPE) du SCoT, ayant été annexés à la délibération définissant les modalités du suivi du SCoT. Une délibération cadre du 18 octobre 2018 de la Métropole fixe une méthode commune aux bilans des cinq SCoT de la Métropole 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. Ces enseignements permettront ainsi d'alimenter le futur SCoT métropolitain, en cours d'élaboration. Ce bilan permettra donc d'enrichir le diagnostic de ce document de planification et de définir des orientations et des objectifs adaptés et efficaces.

PREMIERE PARTIE

SUIVI QUANTITATIF **SCOT OUEST ÉTANG DE BERRE**

Afin de mesurer l'application effective du SCoT Ouest Etang de Berre (approuvé en 2015), le présent document analyse les objectifs quantitatifs inscrits dans le document de planification au regard des données disponibles les plus récentes. Le SCoT Ouest Etang de Berre couvre les périmètres du Territoire Istres - Ouest Provence et du Territoire Pays de Martigues, auxquels il sera fait référence dans le présent document.

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 ses traductions spatiale, urbaine, environnementale et sociale.

Pour chacune de ces thématiques, les orientations 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 couvertes :

- ➔ Le territoire du SCoT Ouest Etang de Berre ;
- ➔ Le territoire Istres - Ouest Provence (Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer, Grans, Istres, Miramas, Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- ➔ Le territoire Pays de Martigues (Martigues, Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts).

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 logements, en ciblant certains types de logements selon les situations (par exemple : logements locatifs sociaux au regard de la loi SRU, logements vacants...);
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 2- Logement / 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 »*
- 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 les chapitres « 5- Consommation d'espace »
et « 6- Bilan qualification de la consommation foncière – Typomorphologie »*
- 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 « 7- 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 « 8- Trame Verte et Bleue »*

1- Démographie

Objectifs SCoT

Le SCoT Ouest Etang de Berre fixe comme objectif une croissance démographique correspondant à l'accueil, sur son territoire, d'une population supplémentaire de 22 000 habitants en 15 ans (2015-2030), soit une moyenne de +1 470 habitants/an et un taux de croissance démographique attendu de +0,8%/an.

A l'échelle des territoires constitutifs du SCoT, cette croissance se traduirait territorialement par :

- L'accueil de 12 620 habitants supplémentaires sur Istres - Ouest Provence, soit +842 habitants/an ;
- L'accueil de 9 380 habitants supplémentaires sur le Pays de Martigues, soit +626 habitants/an.

Bilan démographique

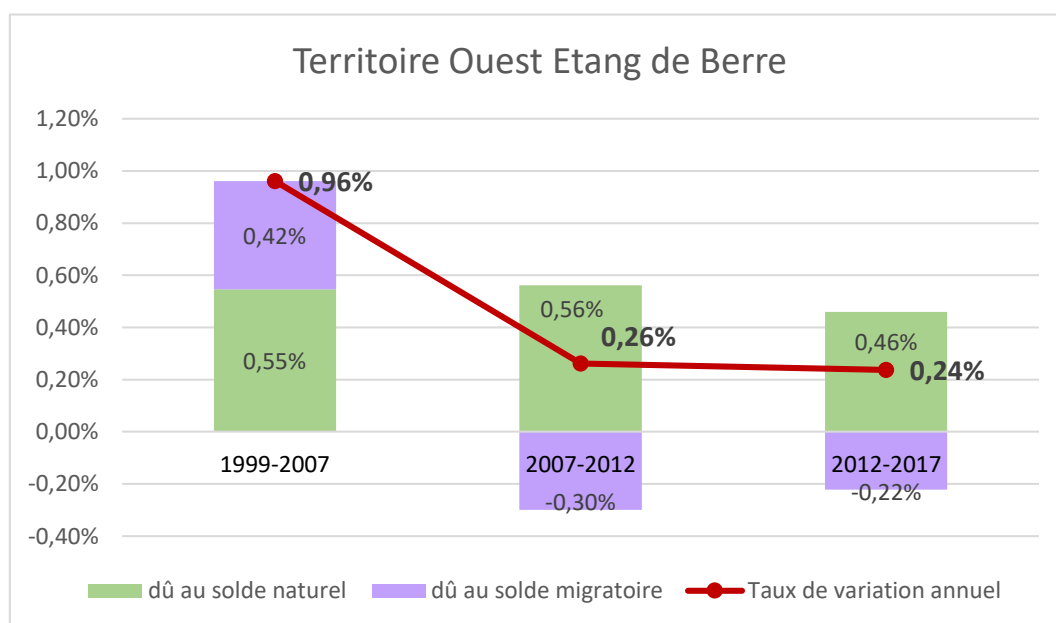
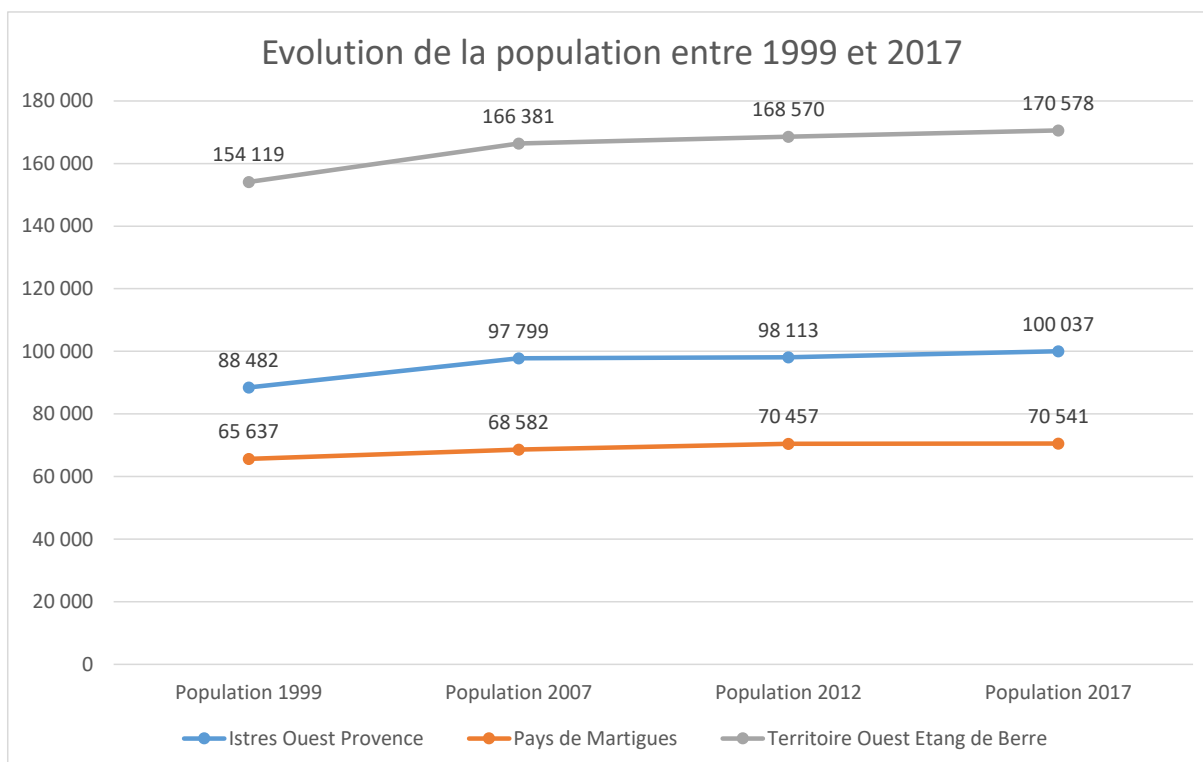
→ Précisions méthodologiques

Les données disponibles les plus récentes sont celles du recensement de 2017 publiées en 2020. Elles résultent d'une enquête échelonnée sur 5 ans (2015 à 2019). Les données du recensement ne pouvant être comparées sur une période inférieure à 5 ans, nous observerons ici les évolutions 2012-2017 de la population, notamment par rapport aux périodes précédentes : 2007-2012 et 1999-2007.

→ Nombre d'habitants et évolution sur le territoire du SCoT Ouest Etang de Berre

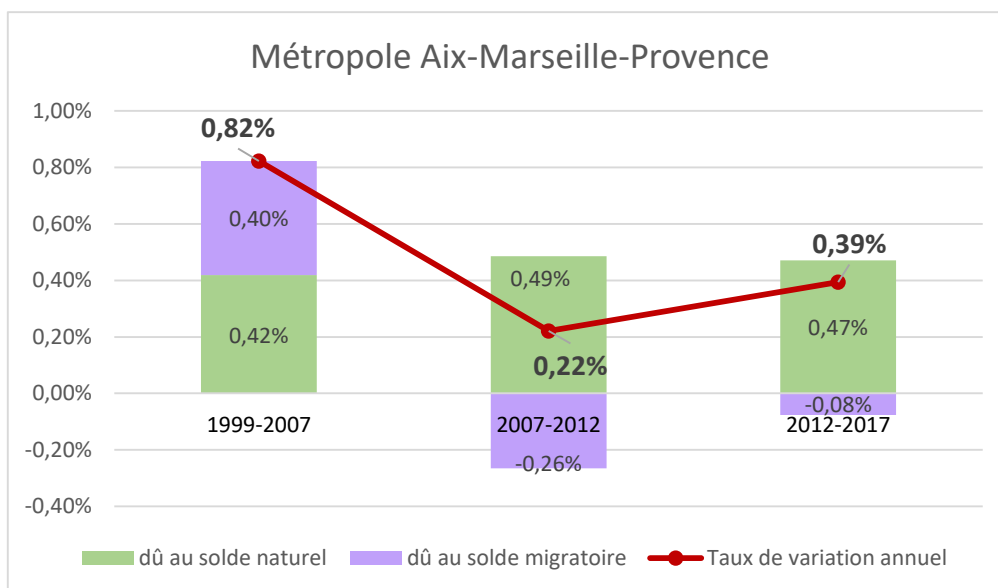
Nombre d'habitants et évolution sur le territoire Ouest Etang de Berre							
Territoire	Population 2012	Population 2017	Evolution population 2012 à 2017 (effectifs)	Evolution moyenne annuelle population 2012 à 2017 (effectifs)	Taux de variation annuel de la population entre 2012 et 2017	dû au solde naturel	dû au solde migratoire
Istres Ouest Provence	98 113	100 037	1 924	385	0,39%	0,48%	-0,09%
Istres	42 944	43 133	189	38	0,09%	0,45%	-0,36%
Miramas	25 064	26 470	1 406	281	1,10%	0,65%	0,45%
Fos-sur-Mer	15 859	15 494	-365	-73	-0,46%	0,60%	-1,07%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	8 579	8 449	-130	-26	-0,30%	0,15%	-0,46%
Grans	4 319	5 118	799	160	3,45%	0,03%	3,42%
Cornillon-Confoux	1 348	1 373	25	5	0,37%	0,21%	0,16%
Pays de Martigues	70 457	70 541	84	17	0,02%	0,43%	-0,41%
Martigues	47 624	48 188	564	113	0,24%	0,41%	-0,17%
Port-de-Bouc	17 112	16 516	-596	-119	-0,71%	0,60%	-1,31%
Saint-Mitre-les-Remparts	5 721	5 837	116	23	0,40%	0,15%	0,25%
Territoire Ouest Etang de Berre	168 570	170 578	2 008	402	0,24%	0,46%	-0,22%
Métropole Aix-Marseille Provence	1 841 459	1 878 061	36 602	7 320	0,39%	0,47%	-0,08%

Source : INSEE, Recensements de la population 2012 et 2017



Entre 2012 et 2017, le territoire du SCoT Ouest Etang de Berre a vu sa population croître de 2 008 habitants, soit un rythme moyen de +402 habitants/an et un taux de croissance annuel de 0,24% :

- Cette croissance principalement due au solde naturel (+0,46%/an) a été ralentie par un solde migratoire négatif (-0,22%/an) ;
- Le rythme de croissance annuel de la population du territoire du SCoT Ouest Etang de Berre est sensiblement identique sur les périodes 2007-2012 et 2012-2017, mais toutefois bien inférieur au rythme observé sur la période précédente 1999-2007 (+0,96%/an) du fait d'un solde migratoire négatif à partir de 2007-2012.



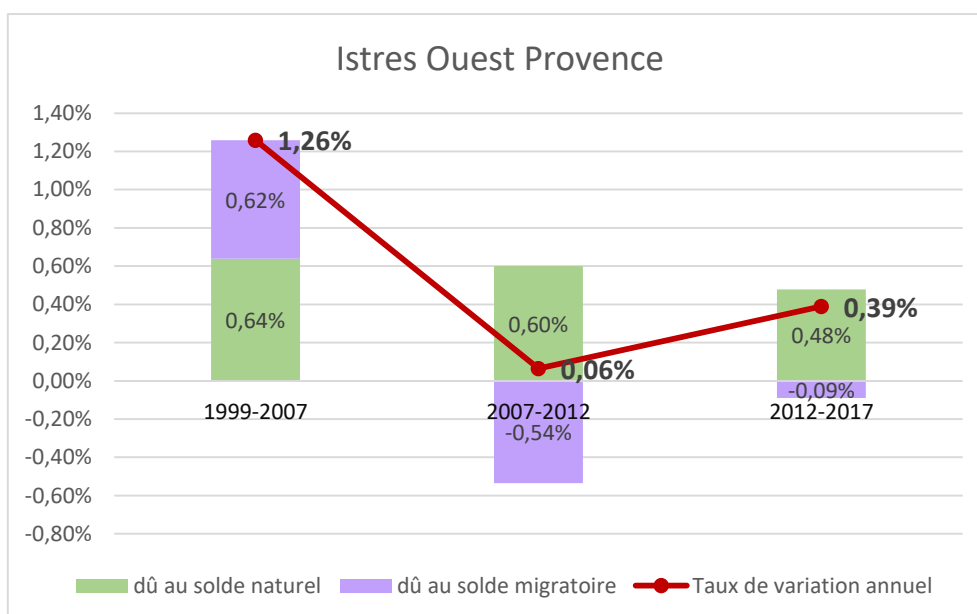
Comparativement, l'évolution de la population de la métropole AMP connaît également un ralentissement en 2007-2012, mais contrairement au territoire Ouest Etang de Berre, le rythme s'accélère de nouveau entre 2012 et 2017.

→ **Evolution démographique sur les infra-territoires constitutifs du SCoT Ouest Etang de Berre**

Le territoire du SCoT Ouest Etang de Berre est composé de deux infra-territoires : Istres - Ouest Provence (CT5) et Pays de Martigues (CT6). Leurs évolutions démographiques sont très différenciées.

Zoom : le territoire d'Istres - Ouest Provence

Sur la période 2012-2017, Istres - Ouest Provence connaît une progression démographique de +0,39%/an, comparable à celle de la métropole Aix-Marseille Provence. Cette croissance est principalement portée par le solde naturel (+0,48%/an pour un solde migratoire de -0,09%/an).



La population augmente ainsi en moyenne de 385 habitants/an entre 2012 et 2017, mais de façon inégale sur le territoire :

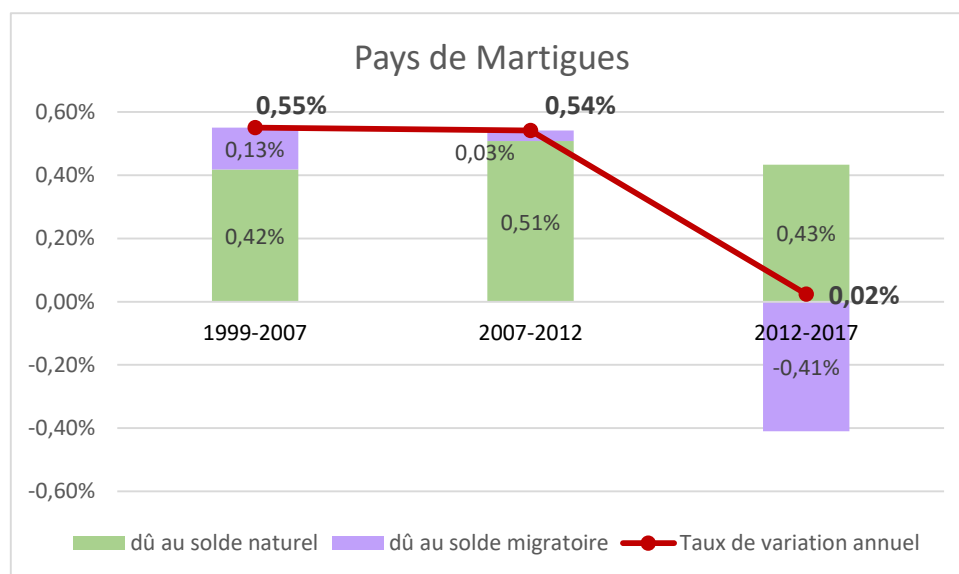
- Ce rythme est surtout porté par une forte croissance de la population de la commune de Grans (+3,45%/an), ainsi que dans une moindre mesure par la commune de Miramas (+1,1%/an) ;
- La population de la commune d'Istres tend à rester stable entre 2012 et 2017, dans la continuité de 2007-2012.

Sur les périodes précédentes, la population d'Istres - Ouest Provence avait augmenté relativement rapidement (+1,26%/an) entre 1999-2007, aidée notamment par un solde migratoire positif (ce qui ne fut plus le cas à partir de la période 2007-2012, lors de laquelle on observe une stabilisation de la population (+0,06%/an).

Zoom : le territoire du Pays de Martigues

Après avoir connu un rythme de croissance démographique stable entre 1999-2007 (+0,55%/an) et 2007-2012 (+0,54%/an) :

- Le territoire du Pays de Martigues voit sa population se stabiliser en 2012-2017 (+17 habitants/an) avec un taux de croissance annuel de +0,02%/an ;
- Le taux de variation dû au solde naturel (+0,43%/an) reste quasiment équivalent à celui du solde migratoire (-0,41%/an) : le solde naturel s'équilibre avec le nombre de départs depuis ce territoire ;
- Port-de-Bouc enregistre une perte d'habitants (-119/an, liée notamment à la crise économique et ainsi qu'au jeu de l'offre résidentielle à proximité sur Martigues) compensée par le nombre d'habitants supplémentaires de Martigues (+113/an).



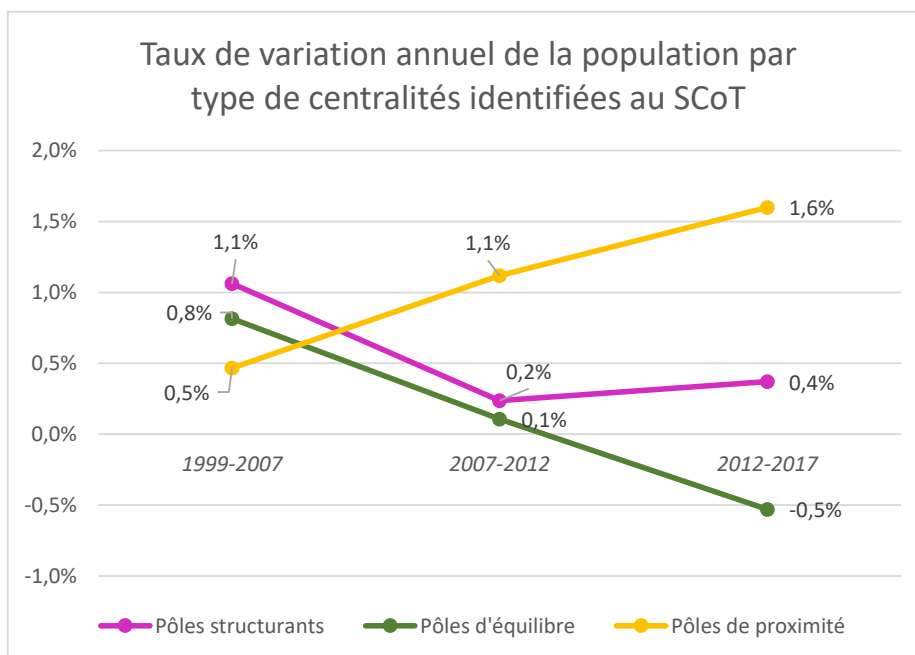
→ Taux de variation annuel de la population et hiérarchisation des centralités

Le SCoT Ouest Etang de Berre définit une armature urbaine au sein de laquelle il hiérarchise les centralités urbaines de son territoire en trois catégories : les pôles structurants, les pôles d'équilibre et les pôles de proximité. Sur les trois périodes observées, une lecture croisée des taux de variation annuels (ou taux de croissance moyens annuels) de la population des communes et de la classification de l'armature urbaine fait apparaître que :

- **Les centralités inscrites en pôles structurants (Martigues, Istres et Miramas)** connaissent une croissance démographique en légère accélération sur la période récente, après un ralentissement de croissance sur les périodes 1999-2007 (+1,1%/an) et 2007-2012 (+0,2%/an). Cette reprise

démographique est principalement due à Miramas qui accueille 281 habitants supplémentaires par an sur la période 2012-2017, alors qu'elle est la moins peuplée des trois communes ;

- **Les centralités inscrites en pôles d'équilibre (Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Port-de-Bouc)** ont perdu de leur attractivité, notamment en 2012-2017, et la population globale tend à décroître ;
- **Les centralités classées en pôles de proximité (Grans, Cornillon-Confoux, Saint-Mitre-les-Remparts)** connaissent globalement une croissance de leur population depuis 1999-2007 (à l'exception de Saint-Mitre-les-Remparts qui a connu une baisse entre 1999 et 2007).



→ Structure de la population : indice de vieillissement

Concernant les classes d'âges de la population, l'indice de vieillissement (comparaison entre le nombre d'habitants de 65 ans et + et le nombre d'habitants de moins de 20 ans) renseigne sur le profil démographique du territoire et des communes.

Territoires	Part des moins de 20 ans			Part des 65 ans et +		
	2007	2012	2017	2007	2012	2017
Istres Ouest Provence	26%	26%	25%	13%	15%	18%
Istres	26%	26%	24%	13%	13%	18%
Miramas	28%	27%	27%	13%	16%	18%
Fos-sur-Mer	27%	27%	26%	11%	13%	17%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	24%	24%	24%	18%	19%	20%
Grans	24%	23%	23%	17%	19%	20%
Cornillon-Confoux	23%	22%	22%	15%	19%	21%
Pays de Martigues	23%	24%	23%	18%	19%	23%
Martigues	23%	23%	22%	17%	19%	22%
Port-de-Bouc	23%	25%	25%	20%	20%	22%
Saint-Mitre-les-Remparts	23%	21%	19%	17%	21%	27%
Territoire Ouest Etang de Berre	25%	25%	24%	15%	17%	20%
Métropole Aix-Marseille Provence	25%	24%	24%	17%	18%	20%

Source : INSEE, Recensements de la population 2007, 2012, 2017

Territoires	Evolution de l'indice de vieillissement entre 2007 et 2017								
	2007		2012		2017		Indice de vieillissement		
	Moins de 20 ans	65 ans et +	Moins de 20 ans	65 ans et +	Moins de 20 ans	65 ans et +	2007	2012	2017
Istres Ouest Provence	25 760	13 075	25 460	14 636	25 133	18 269	0,51	0,57	0,73
Istres	11 139	5 523	11 015	5 796	10 489	7 730	0,50	0,53	0,74
Miramas	6 965	3 382	6 784	4 058	7 198	4 803	0,49	0,60	0,67
Fos-sur-Mer	4 322	1 741	4 317	2 077	3 975	2 681	0,40	0,48	0,67
Port-Saint-Louis-du-Rhône	2 050	1 531	2 075	1 618	1 991	1 723	0,75	0,78	0,87
Grans	972	705	975	829	1 184	1 041	0,73	0,85	0,88
Cornillon-Confoux	311	194	294	257	296	290	0,62	0,87	0,98
Pays de Martigues	16 074	12 334	16 685	13 642	15 970	15 881	0,77	0,82	0,99
Martigues	10 851	7 948	11 163	8 934	10 769	10 650	0,73	0,80	0,99
Port-de-Bouc	3 972	3 464	4 302	3 504	4 079	3 678	0,87	0,81	0,90
Saint-Mitre-les-Remparts	1 251	922	1 220	1 204	1 122	1 553	0,74	0,99	1,38
Territoire Ouest Etang de Berre	41 834	25 409	42 145	28 278	41 103	34 149	0,61	0,67	0,83
Métropole Aix-Marseille Provence	448 316	305 135	445 007	330 006	449 151	370 647	0,68	0,74	0,83

Source : INSEE, Recensements de la population 2007, 2012, 2017

On observe ainsi que :

- Le territoire du SCoT Ouest Etang de Berre connaît en 2017 le même indice de vieillissement que la Métropole Aix-Marseille Provence (0,83) : les deux territoires comptent chacun 24% de jeunes et 20% de seniors ;
- Sur la décennie 2007-2017, l'évolution de l'indice de vieillissement témoigne d'une accélération plus importante des classes d'âges supérieures sur Ouest Etang de Berre que sur l'ensemble de la métropole (de 0,61 à 0,83 contre 0,68 à 0,83) ;
- En léger décalage avec la Métropole, cette accélération est davantage marquée sur la période 2012-2017 (l'indice passant de 0,67 à 0,83 sur Ouest Etang de Berre contre 0,74 à 0,83 sur la métropole).

A l'échelle des infra-territoires :

- Sur Istres - Ouest Provence comme sur Pays de Martigues, la part de la population de moins de 20 ans reste relativement stable (autour de 25%) sur les trois années 2007, 2012 et 2017 ;
- La part des seniors augmente progressivement, passant de 13% à 18% sur Istres - Ouest Provence et de 18% à 23% sur Pays de Martigues (passant de 13% à 18%).

Trois communes présentent des profils spécifiques :

- Saint-Mitre-les-Remparts, dont la vitesse de vieillissement de la population est la plus rapide des communes du territoire Ouest Etang de Berre, en 2007-2017 ou 2012-2017 (0,74 en 2007, 0,99 en 2012 et 1,38 en 2017). Si en 2012 la commune comptait quasiment autant de jeunes que de seniors, ceux-ci deviennent plus nombreux en 2017 (38% de plus que de jeunes) ;
- Cornillon-Confoux s'inscrit dans une dynamique similaire mais moins marquée entre 2007 et 2017, avec un ralentissement entre 2012 et 2017, l'écart de l'indice de vieillissement passant de 0,25 entre 2007 et 2012 à 0,11 entre 2012 et 2017 ;
- Fos-sur-Mer, qui connaît une forte augmentation des seniors sur la période 2007-2017 dont la part dans la population passe de 11% à 17% (soit un indice de vieillissement passant de 0,40 à 0,67) tandis que la part des plus jeunes reste stable (27%).

→ **Indice de vieillissement de la population au regard de l'armature urbaine du SCoT**

Armature urbaine du SCoT	Indice de vieillissement		
	2007	2012	2017
Pôles structurants (Istres, Miramas, Martigues)	0,58	0,65	0,81
Pôles d'équilibre (Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc)	0,65	0,67	0,80
Pôles de proximité (Grans, Cornillon-Confoux, Saint-Mitre-les-Remparts)	0,72	0,92	1,11

Source : INSEE, Recensements de la population 2007, 2012, 2017

La lecture croisée de l'indice de vieillissement avec la classification des communes au sein de l'armature urbaine définie par le SCoT fait apparaître que :

- L'indice de vieillissement augmente pour les 3 types de pôles ;
- Les pôles structurants voient leur population senior augmenter davantage pour rattraper celle des pôles d'équilibre ;
- Les pôles de proximité présentent la population senior la plus élevée quelle que soit l'année observée.

Conclusion

- Le territoire Ouest Etang de Berre a connu sur la période 2007-2017 un taux de croissance démographique annuel relativement stable (passant de 0,26% sur 2007-2012 à 0,24% sur 2012-2017), tandis que celui de la Métropole était plus dynamique (passant de 0,22% à 0,39%) ;
- Ce taux de croissance 2012-2017 de +0,24% annuel (soit +402 habitants/an) était porté par un solde naturel (+0,46%/an) tempéré par un solde migratoire négatif (-0,22%/an) ;
- Istres - Ouest Provence connaît sur la décennie 2007-2017 une progression démographique de +0,39%/an comparable à celle de la métropole Aix-Marseille Provence et portée par le solde naturel (+0,48%/an) ;
- le Pays de Martigues, après un rythme de croissance démographique stable entre 1999-2007 et 2007-2012 (+0,54%/an), voit sa population stagner sur 2012-2017 avec un taux de croissance annuel de +0,02%/an (soit +17 habitants/an) ;
- Dans l'armature urbaine définie par le SCoT, les centralités inscrites en pôles structurants (Istres, Miramas, Martigues) connaissent une croissance démographique en légère accélération sur la période récente (notamment pour Miramas dont la population croît de +1,1% par an, favorisée par une politique d'aménagement dynamique de la commune), tandis que les pôles d'équilibre voient leur population décroître et que les pôles de proximité connaissent globalement une population en croissance (liée à une recherche de cadre de vie davantage villageois ou à une problématique de desserrement résidentiel à l'instar de Grans) ;
- Pour les 3 types de pôles de l'armature urbaine du SCoT, l'indice de vieillissement augmente, les pôles structurants voyant leur population senior augmenter davantage que celle des pôles d'équilibre et les pôles de proximité présentant la population seniors la plus importante.

2- Logement / Habitat

Objectifs SCoT

Sur la période 2015-2030, le SCoT fixe comme objectif la création de 17000 logements nouveaux sur le territoire Ouest Etang de Berre (soit une moyenne annuelle de 1 062 logements/an), répartis comme suit :

- Environ 9750 logements nouveaux sur Istres - Ouest Provence (soit 650 logements/an) ;
- Environ 7250 logements nouveaux sur Pays de Martigues (soit 483 logements/an).

Afin de mettre en œuvre ces objectifs dans le cadre d'une consommation maîtrisée de l'espace, le SCoT hiérarchise la structure urbaine du territoire en identifiant trois catégories de pôles urbains :

- Les pôles structurants (Martigues, Istres et Miramas), susceptibles de capter de l'ordre de 75% de la croissance démographique globale (soit un équivalent de 12700 logements nouveaux induits) ;
- Les pôles d'équilibre (Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône), qui pourraient capter de l'ordre de 15% de la croissance démographique globale et du nombre de logements nouveaux correspondant (soit un équivalent de 2600 logements nouveaux induits) ;
- Les pôles de proximité (Grans, Saint-Mitre-les-Remparts et Cornillon-Confoux), pouvant capter 10% de la croissance démographique (soit un équivalent de 1700 logements nouveaux induits).

Parallèlement, le SCoT porte également un objectif de diversification du parc résidentiel afin de répondre aux besoins de la population.

Bilan de la production de logements – logements autorisés SITADEL (nombre de logements autorisés et évolution)

→ Précisions méthodologiques

Pour les logements autorisés, la source utilisée est SITADEL II. Les données sont géolocalisées à la parcelle, à l'exception d'une infime partie (2% à 6%) non géolocalisée mais ayant été extrapolée par l'AGAM. Seules les données sur les logements autorisés sont disponibles, au travers de l'enquête permis de construire métropole entre 2012 et 2018. Une part non négligeable de ces permis autorisés (15% à 20%) pourra ne pas être réalisée, mais cela traduit toutefois la tendance globale.

Les données s'étendent sur la période 2012-2018, afin de permettre une mise en perspective de la période couverte par le temps du SCoT Ouest Etang de Berre entré en vigueur en 2015 et d'évaluer les dynamiques engagées sur les quatre années de la période 2015-2018.

→ Nombre de logements autorisés et évolution

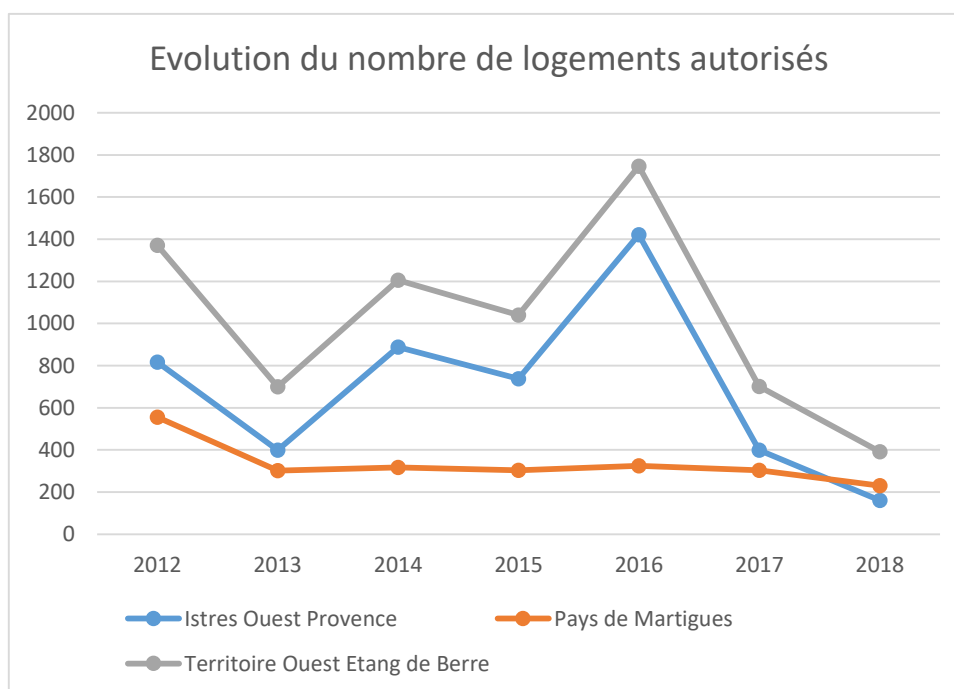
Territoires	Nombre de logements autorisés et évolution entre 2012 et 2018								Logts autorisés/an sur 2012-2018
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Total 2012-2018	
Istres Ouest Provence	816	399	888	737	1 422	399	160	4 821	689
Cornillon-Confoux	3	5	4	16	25	15	8	76	11
Fos-sur-Mer	183	40	134	41	52	22	28	500	71
Grans	21	62	13	24	31	8	8	167	24
Istres	448	207	353	391	1 055	208	5	2 667	381
Miramas	147	74	265	200	229	129	93	1 137	162
Port-Saint-Louis-du-Rhône	14	11	119	65	30	17	18	274	39
Pays de Martigues	556	301	317	303	325	303	231	2 336	334
Martigues	490	279	276	147	226	221	185	1 824	261
Port-de-Bouc	24	6	23	135	89	65	34	376	54
Saint-Mitre-les-Remparts	42	16	18	21	10	17	12	136	19
Territoire Ouest Etang de Berre	1 372	700	1 205	1 040	1 747	702	391	7 157	1 022
Métropole Aix-Marseille Provence	14 150	11 658	11 960	12 159	16 376	12 579	9 011	87 893	12 556

source : enquête pc métropole, base sitadel DREAL, Ville de Marseille

Au regard du nombre de logements autorisés et de leur évolution sur la période 2012-2018, on observe que :

- Sur l'ensemble du territoire Ouest Etang de Berre, la moyenne annuelle de logements autorisés est de 1022 logements (soit 8,15% de la moyenne annuelle des logements autorisés sur la Métropole) ;
- Sur le territoire Istres - Ouest Provence, cette moyenne annuelle de logements autorisés est de 689 logements autorisés par an (supérieure à l'objectif du SCoT fixé à 650 logements par an sur Istres - Ouest Provence, et correspondant à 67,4% de la moyenne annuelle du territoire Ouest Etang de Berre) ;
- Sur le Pays de Martigues, cette moyenne est de 334 logements autorisés par an (inférieure à l'objectif SCoT fixé à 483 logements par an, et représentant 32,6% de la moyenne annuelle du territoire Ouest Etang de Berre).

La représentation graphique des courbes d'évolution du nombre des logements autorisés (ci-dessous) visualise des dynamiques très contrastées entre les territoires Istres - Ouest Provence et Pays de Martigues. Jusqu'en 2013, leurs profils et leurs niveaux d'autorisations de logements sont assez similaires (avec respectivement 399 et 301 logements autorisés). Puis tandis que celles-ci restent relativement stables sur Pays de Martigues, leur nombre augmente considérablement jusqu'en 2016 sur Istres - Ouest Provence (1422 logements autorisés) du fait d'importants programmes prévues dans les PLU. Après ce nombre important d'autorisations, on observe une forte diminution jusqu'à un niveau inférieur à celui du Pays de Martigues en 2018 (avec respectivement 160 logements autorisés contre 231), les seules interventions portant sur la valorisation des « dents creuses » (Istres).



Sur cette période 2012-2018, l'observation du nombre de logements autorisés depuis 2015 (approbation du SCoT) jusqu'à 2018 (dernières données disponibles) fait apparaître les constats suivants :

- Sur l'ensemble du territoire Ouest Etang de Berre, la moyenne est de 970 logements autorisés par an, soit une moyenne inférieure à celle fixée par le SCoT (1062 logements par an) ;
- Sur Istres - Ouest Provence, cette moyenne est de 680 logements autorisés par an, soit une moyenne supérieure à celle fixée par le SCoT sur ce territoire (650 logements par an) ;
- Sur Pays de Martigues, la moyenne annuelle est de 291 logements par an, soit 60% seulement de l'objectif de 483 logements par an fixé par le SCoT.

Evolution du nombre de logements annuels autorisés		
Territoires	Logts autorisés/an sur 2012-2018	Logts autorisés/an sur 2015-2018
CT5 - Istres Ouest Provence	689	680
Cornillon-Confoux	11	16
Fos-sur-Mer	71	36
Grans	24	18
Istres	381	415
Miramas	162	163
Port-Saint-Louis-du-Rhône	39	33
CT6 - Pays de Martigues	334	291
Martigues	261	195
Port-de-Bouc	54	81
Saint-Mitre-les-Remparts	19	15
SCoT Ouest Etang de Berre	1 022	970
Métropole Aix-Marseille Provence	12 556	12 531

A l'échelle des infra-territoires, sur la période 2015-2018, il apparaît que :

- Sur Istres-Ouest Provence, la production est principalement tractée par Istres (avec 415 logements autorisés par an, résultant de la réalisation d'opérations programmées dans le PLU d'Istres (notamment l'aménagement du site de l'ancien stade Bardin) à l'instar de Port-Saint-Louis-du-Rhône (opérations situées autour du port). Miramas participe également de cette dynamique (avec 163 logements autorisés par an), portée par les modalités retenues (renouvellement urbain, requalification) et par le développement économique ;
- En 2016, on observe à nouveau une nette hausse du nombre de constructions autorisées, en parallèle des opérations livrées qui furent autorisées sur la période précédente (probablement liée à l'opérationnalité des nouveaux PLU à l'évolution des conditions d'accès au prêt à taux zéro) ;
- Sur Pays de Martigues, la commune de Martigues présente la moyenne annuelle la plus élevée avec 195 logements autorisés par an, suivie par celle notable de Port-de-Bouc (81 logements autorisés par an).

→ **Dynamique des autorisations de logements et armature urbaine hiérarchisée du SCoT**

Selon l'armature urbaine définie par le SCoT, différents objectifs de logements sont attribués par niveaux de centralités, celles-ci étant hiérarchisées en trois catégories pouvant chacune accueillir une partie des objectifs de création de logements nouveaux induits par la croissance démographique attendue à l'horizon 2030 :

- Les pôles structurants (Martigues, Istres et Miramas) : 12700 logements (soit 793 logements par an);
- Les pôles d'équilibre (Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône) : 2600 logements (soit 162 logements par an) ;
- Les pôles de proximité (Grans, Saint-Mitre-les-Remparts et Cornillon-Confoux) : 1700 logements (soit 106 logements par an).

Objectifs de production de logements estimés à partir du SCoT Ouest Etang de Berre par typologie de pôle de l'armature urbaine*			
Niveau de hiérarchisation	Croissance démographique attendue	Estimation équivalent logements	Moyenne de logements induite / an
Pôles structurants (Martigues, Istres, Miramas)	75% de la croissance soit +16 500 habitants	+12 700 logts	793 logts
Pôles d'équilibre (Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône)	15% de la croissance soit +3 300 habitants	+2 600 logts	162 logts
Pôles de proximité (Grans, Saint-Mitre-les-Remparts, Cornillon-Confoux)	10% de la croissance soit +2 200 habitants	+1 700 logts	106 logts
Total objectifs SCoT	+ 22 000 habitants	+17 000 logts	1062 logts

* Source : estimations AGAM des productions moyennes de logements nouveaux par an déclinées à partir des objectifs du DOO (croissance démographique et répartition, besoins de logements nouveaux exprimés en retenant un ratio de 1 logement construit pour 1,3 habitants supplémentaires) et ventilées par catégorie de pôles urbains de l'armature urbaine proposée par le SCoT.

La mise en perspective des logements autorisés sur le territoire Ouest Etang de Berre pour la période 2015-2018 sous l'angle de l'armature urbaine et de la hiérarchisation des centralités dessinées par le SCoT renseigne sur les dynamiques engagées.

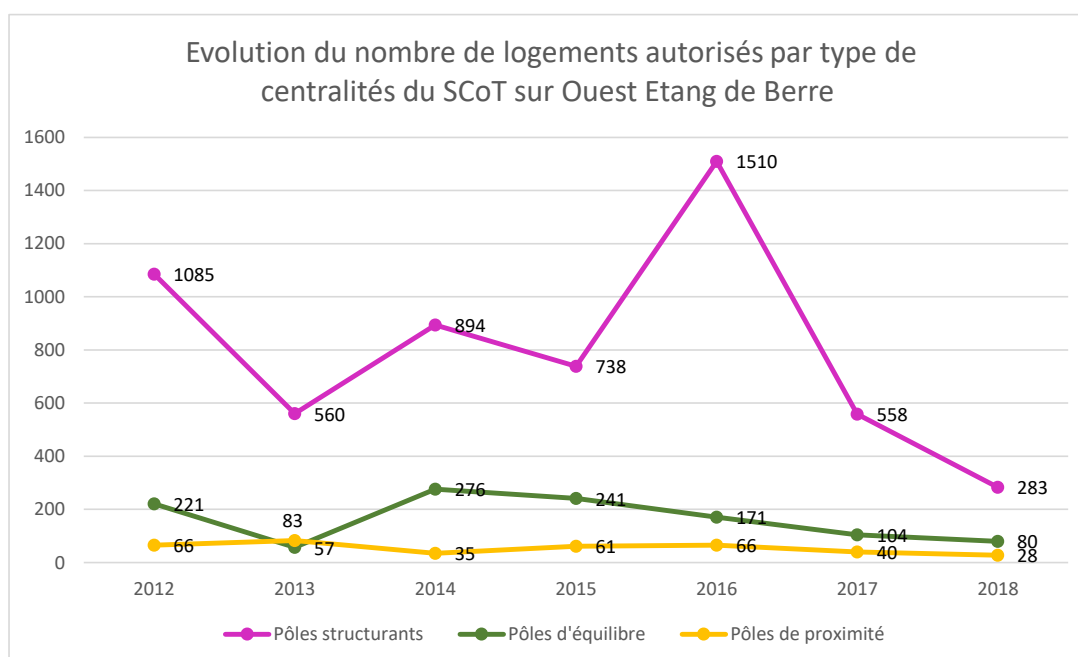
Logements autorisés par typologie de pôle SCoT										
Territoires	Centralité	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Logts autorisés/an sur 2012-2018	Logts autorisés/an sur 2015-2018
Istres Ouest Provence		816	399	888	737	1 422	399	160	689	680
Istres	Structurant	448	207	353	391	1 055	208	5	381	415
Mirammas	Structurant	147	74	265	200	229	129	93	162	163
Fos-sur-Mer	Equilibre	183	40	134	41	52	22	28	71	36
Port-Saint-Louis-du-Rhône	Equilibre	14	11	119	65	30	17	18	39	33
Cornillon-Confoux	Proximité	3	5	4	16	25	15	8	11	16
Grans	Proximité	21	62	13	24	31	8	8	24	18
Pays de Martigues		556	301	317	303	325	303	231	334	291
Martigues	Structurant	490	279	276	147	226	221	185	261	195
Port-de-Bouc	Equilibre	24	6	23	135	89	65	34	54	81
Saint-Mitre-les-Remparts	Proximité	42	16	18	21	10	17	12	19	15
Territoire Ouest Etang de Berre		1 372	700	1 205	1 040	1 747	702	391	1 022	970
Pôles structurants		1 085	560	894	738	1 510	558	283	804	772
Pôles d'équilibre		221	57	276	241	171	104	80	164	149
Pôles de proximité		66	83	35	61	66	40	28	54	49
Métropole Aix-Marseille Provence		14 150	11 658	11 960	12 159	16 376	12 579	9 011	12 556	12 531

source : enquête pc métropole, base sítadel DREAL, Ville de Marseille

A l'échelle de l'armature urbaine du territoire Ouest Etang de Berre et sur la période 2015-2018 correspondant aux quatre premières années d'application du SCoT, on observe les dynamiques suivantes :

- Au total, le rythme d'autorisations de logements correspond à une moyenne annuelle de 970 logements, soit 91,3% de l'objectif annuel visé par le SCoT ;
- Les trois pôles structurants totalisent 80% des logements autorisés sur Ouest Etang de Berre, correspondant à 3089 autorisations de logements délivrées soit une moyenne de 772 logements/an, se rapprochant du rythme annuel induit par l'objectif du SCoT (793 logements/an) ;
- Les trois pôles d'équilibre représentent 15% des logements autorisés sur Ouest Etang de Berre, correspondant à 596 logements autorisés soit une moyenne de 149 logements/an, inférieure à la moyenne annuelle de l'objectif SCoT (162 logements/an) ;

- Les trois pôles de proximité représentent 5% des logements autorisés sur Ouest Etang de Berre, correspondant à 195 autorisations de logements soit une moyenne de 49 logements/an, très en deçà de la moyenne annuelle induite par l'objectif du SCoT (106 logements/an).



A l'échelle de la structuration urbaine du territoire Istres - Ouest Provence et sur la période 2015-2018 couvrant les quatre premières années d'application du SCoT, on observe les dynamiques suivantes :

- Le rythme d'autorisations de logements correspond à une moyenne annuelle de 680 logements, dépassant l'objectif de 650 logements/an visé par le SCoT ;
- Les deux pôles structurants totalisent 2310 autorisations de logements délivrées (soit une moyenne de 578 logements/an) correspondant à 85% des logements autorisés sur Istres - Ouest Provence et à 60% de ceux autorisés sur le territoire du SCoT ;
- Les deux pôles d'équilibre comptabilisent 273 logements autorisés (soit une moyenne de 68 logements/an) correspondant à 10% des logements autorisés sur Istres - Ouest Provence et à 7% de ceux autorisés sur le territoire du SCoT ;
- Les deux pôles de proximité se sont vus accorder 135 autorisations de logements (soit une moyenne de 34 logements/an) correspondant à 5% des logements autorisés sur Istres - Ouest Provence et à 3,5% de ceux autorisés sur le territoire du SCoT.

A l'échelle de l'armature urbaine du territoire du Pays de Martigues et sur les mêmes critères que précédemment, on observe que :

- Le rythme d'autorisations de logements correspond à une moyenne annuelle de 290 logements sur ce territoire, très en deçà de l'objectif de 483 logements/an visé par le SCoT ;
- Le seul pôle structurant totalise 779 autorisations de logements accordées (soit une moyenne de 195 logements/an) correspondant à 67% des logements autorisés sur Pays de Martigues et à 20% de ceux autorisés sur le territoire du SCoT ;
- L'unique pôle d'équilibre comptabilise 323 logements autorisés (soit une moyenne de 81 logements/an) correspondant à 28% des logements autorisés sur Pays de Martigues et à 8,3% de ceux autorisés sur le territoire du SCoT ;

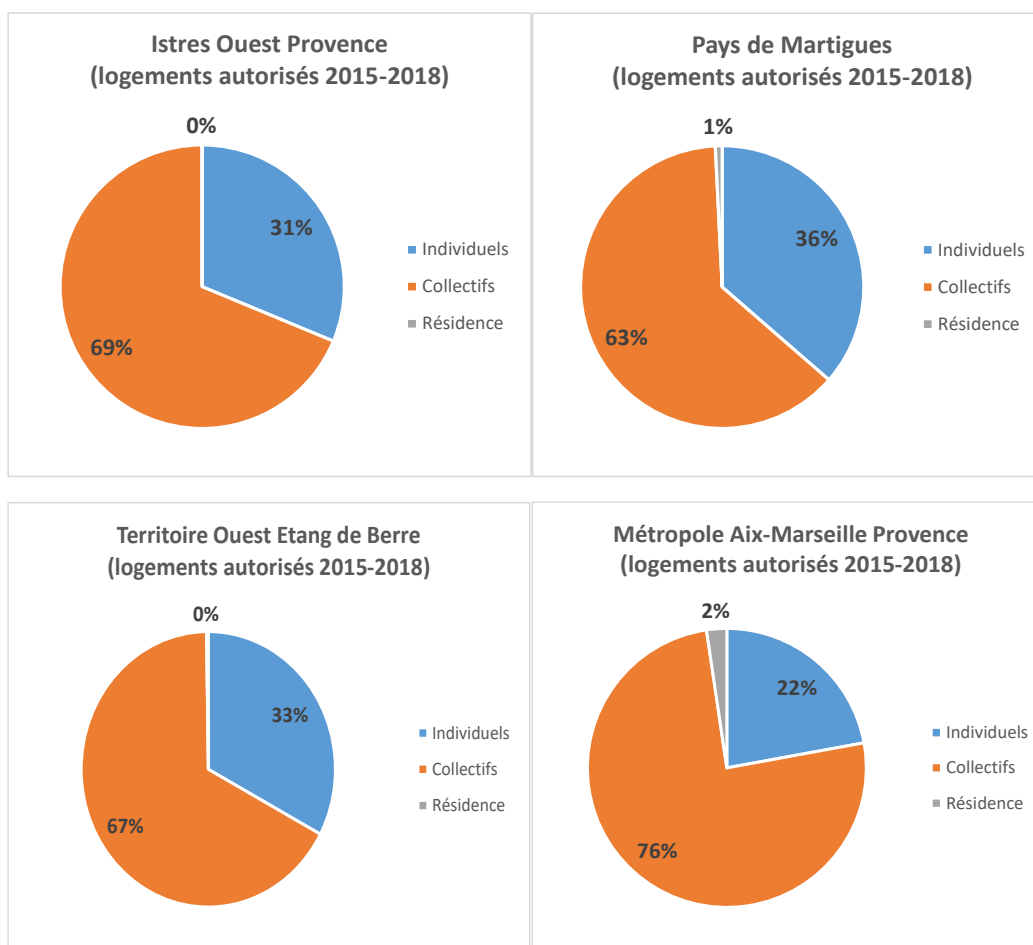
- Le seul pôle de proximité a obtenu 60 autorisations de logements (soit une moyenne de 15 logements/an) correspondant à 5,2% des logements autorisés sur Pays de Martigues et à 1,5% de ceux autorisés sur le territoire du SCoT.

→ **Typologie de logements autorisés et évolution**

L'accroissement et la diversification de l'offre de logements doivent permettre de faciliter la mobilité résidentielle des ménages et répondre aux besoins en matière de parcours résidentiels.

Territoires	Répartition des logements autorisés par typologie d'habitat *					
	Logements autorisés 2012-2018		Logements autorisés 2012-2014		Logements autorisés 2015-2018	
	Individuels	Collectifs	Individuels	Collectifs	Individuels	Collectifs
Istres Ouest Provence	34%	66%	37%	63%	31%	69%
Cornillon-Confoux	93%	4%	83%	0%	95%	5%
Fos-sur-Mer	69%	31%	66%	34%	77%	23%
Grans	61%	39%	50%	50%	76%	24%
Istres	24%	76%	25%	75%	24%	76%
Miramas	32%	68%	43%	57%	23%	77%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	38%	62%	16%	84%	62%	38%
Pays de Martigues	30%	68%	23%	73%	36%	63%
Martigues	23%	76%	18%	81%	29%	70%
Port-de-Bouc	48%	52%	72%	28%	45%	55%
Saint-Mitre-les-Remparts	71%	1%	58%	0%	87%	3%
Territoire Ouest Etang de Berre	32%	67%	32%	67%	33%	67%
Métropole Aix-Marseille Provence	22%	76%	22%	76%	22%	76%

*la somme des parts ne fait pas toujours 100% car il existe aussi des logements de type "résidence"
source enquête pc métropole, base sitadel DREAL, VDM



En termes de typologie de logements autorisés sur la période 2015-2018 :

- Sur l'ensemble du territoire du SCoT Ouest Etang de Berre, la part de logements en collectifs représente 67% des logements autorisés, restant stable mais inférieure à la part sur la Métropole (76% ou 78% en comptant les résidences) ;
- Sur le territoire Istres - Ouest Provence, les collectifs représentent 69% des logements autorisés (en augmentation par rapport aux 63% de la période 2012-2014), avec une plus forte représentation sur Miramas et Istres (77% et 76% liés aux récentes opérations programmées dans les PLU), une plus faible représentation sur les petites communes résidentielles davantage orientées vers le pavillonnaire (Grans 24% ; Cornillon-Confoux 5%), et sur Fos-sur-Mer (23%) dont le territoire contraint offre peu de disponibilités foncières ;
- Sur le territoire du Pays de Martigues, 63% des logements autorisés sur la période 2015-2018 étaient en collectif (en recul par rapport aux 73% de la période 2012-2014), principalement sur Martigues (71%) dont la part diminue sensiblement (70% contre 81% sur 2012-2014) tandis que la plus faible part de collectif est observée à Saint-Mitre-les-Remparts (13% en intégrant les résidences en collectif) alors que Port-de-Bouc double ses autorisations en collectif (55% contre 28% sur 2012-2014).

Concernant la typologie des logements autorisés au regard de l'armature urbaine définie par le SCoT :

- Les pôles structurants tendent à diminuer la part de l'habitat individuel (Istres, Miramas) excepté à Martigues où il est en nette augmentation (passant de 18% sur la période 2012-2014 à 29% sur 2015-2018) ;
- Les pôles d'équilibre connaissent des évolutions différenciées : si Port-de-Bouc diminue considérablement ses autorisations en faveur du logement individuel (passant de 72% à 45%), ce dernier est en forte croissance sur Fos-sur-Mer (passant de 66% à 77%) et explose sur Port-Saint-Louis-du-Rhône (passant de 16% à 62%) ;
- Les pôles de proximité concentrent les parts des logements autorisés en individuel les plus élevées et en augmentation (Cornillon-Confoux 95% ; Saint-Mitre-les-Remparts 87% ; Grans 76%).

Bilan du logement social – Mises en location de logement social

→ *Précisions méthodologiques sur les mises en location de logement social*

Cette base de données est produite par la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM). Dans le cadre du suivi et de la constitution de l'inventaire de la loi SRU¹, cette source indique le nombre de logements sociaux conventionnés nouveaux mis en location sur le territoire.

Pour mémoire et afin de nuancer les observations :

- Sur Istres - Ouest Provence, seules quatre communes sont soumises à la loi SRU (Istres, Miramas, Grans, Port-Saint-Louis-du-Rhône), Fos-sur-Mer étant exemptée (plus de la moitié de son territoire urbanisé est grevé par une inconstructibilité notamment du fait de l'existence de plusieurs Plans de prévention des risques technologiques) et Cornillon-Confoux comptant moins de 3500 habitants ;
- Sur Pays de Martigues, les trois communes (Martigues, Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts) sont soumises à la loi SRU.

Toutes les communes ne sont pas répertoriées ce qui ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas en leur sein de logements sociaux.

¹ La loi Solidarité et Renouvellement Urbain instaurait un seuil de 20 % de logements sociaux dans les communes de plus de 3500 habitants depuis l'an 2000. Cet objectif a été relevé à 25% par la loi ALUR (JO du 26 mars 2014 pour l'Accès au logement et un urbanisme rénové).

→ **Les logements sociaux mis en location entre 2012 et 2017**

Territoires	Logements sociaux mis en location 2012-2017							Logements sociaux existant en 2012	Logements sociaux existant en 2017
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	total mis en location 2012-2017		
Istres Ouest Provence	44	354	214	83	360	106	1 161	12 155	13 284
Cornillon-Confoux		5				1	6	0	6
Fos-sur-Mer			11		179	10	200	1 062	1 262
Grans		21	37		17		75	125	200
Istres		249	68	83	163		563	4 830	5 405
Miramas		55	36			96	187	4 320	4 507
Port-Saint-Louis-du-Rhône	44	24	62				130	1 818	1 904
Pays de Martigues		248	18	221	297	321	1 105	9 224	10 404
Martigues		248	18	221	247	321	1 055	5 898	7 028
Port de Bouc								3 231	3 231
Saint-Mitre-les-Remparts					50		50	95	145
Territoire Ouest Etang de Berre	44	602	232	304	657	427	2 266	21 379	23 688
Métropole Aix-Marseille Provence	3 038	2 633	2 120	2 184	3 758	2 455	16 188	146 388	160 702

source : ATLAS du Parc Locatif Social Métropole AMP, base mise en location DDTM, traitements AGAM/AUPA

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

- Le volume à peu près équivalent de logements mis en location sur Istres - Ouest Provence (51%) et sur Pays de Martigues (49%), alors que la taille de ces territoires ainsi que leur nombre de communes ne sont pas comparables ;
- Le volume de logements sociaux mis en location à l'échelle des deux infra-territoires masque des déficits importants que l'on peut retrouver à l'échelle communale notamment sur Istres - Ouest Provence (aucune mise en location à Istres en 2017 ni à Port-Saint-Louis-du-Rhône de 2015 à 2017) ;
- Une faiblesse en production de logements sociaux sur Cornillon-Confoux, quand bien même la commune n'est pas soumise à la loi SRU. Le souhait de la commune de préserver son identité de « village provençal » induit des contraintes en termes de constructibilité et l'accueil d'une mixité relative du fait du prix du foncier ;
- Le nombre important de logements mis en location sur Martigues, qui représente à lui seul 46,5% des logements sociaux mis en location sur le territoire du SCoT entre 2012 et 2017 et plus de 95% des logements mis en location sur Pays de Martigues.

Conclusion

Les objectifs de production de logements sont fondés sur des projections de populations, elles-mêmes liées aux dynamiques d'attractivité économique engagées ou souhaitées par les territoires à différentes échelles (commune, conseil de territoire, SCoT). A l'échelle du territoire du SCoT il convient donc de nuancer l'analyse des données par les tendances observées indépendamment des objectifs définis par le SCoT.

Ainsi, la dynamique d'évolution du nombre de logements autorisés observée sur le territoire Istres - Ouest Provence résulte de la mise en œuvre d'objectifs qui étaient déjà programmés au sein de PLU, lesquels répondent à des temporalités différentes de celles du SCoT mais croisent celles-ci.

Sur la période 2015-2018, avec une moyenne annuelle de 970 logements autorisés le territoire Ouest Etang de Berre se rapproche de l'objectif quantitatif fixé par le SCoT à 1062 logements/an sans l'avoir atteint.

A l'échelle des infra-territoires, le dynamisme d'Istres - Ouest Provence s'est traduit par une production de logements allant au-delà des objectifs du SCoT (680 logements autorisés/an contre 650

logements/an attendus par le SCoT). Le Pays de Martigues n'a, quant à lui, atteint que 60% de son objectif SCoT (soit 291 logements autorisés/an contre 483 logements/an attendus).

L'analyse faite sous le prisme de l'armature urbaine définie par le SCoT et sur la période 2015-2018 montre que les trois pôles structurants ont délivré 80% des logements autorisés sur Ouest Etang de Berre (772 logements autorisés/an proche de l'objectif de 793 logements/an induit par le SCoT). Cela atteste de dynamiques engagées et de leur capacité à accueillir une part prépondérante de logements conformément aux objectifs du SCoT.

Les trois pôles d'équilibre ont accordé seulement 15% des logements autorisés sur Ouest Etang de Berre, avec un rythme légèrement inférieur à celui leur étant fixé par le SCoT (149 logements/an contre 162 logements/an attendus). Les spécificités de ces centralités, davantage contraintes dans leur développement du fait de leurs contextes environnementaux respectifs et notamment par l'existence de plusieurs Plans de prévention des risques technologiques à l'instar de Fos-sur-Mer, laissent penser qu'un temps leur est nécessaire afin de pouvoir ajuster leurs modalités de réponse aux attentes du SCoT. Les trois pôles de proximité ont généré seulement 5% des logements autorisés sur Ouest Etang de Berre (correspondant à 195 autorisations) soit une moyenne de 49 logements/an, très en deçà de la moyenne annuelle induite par l'objectif du SCoT (106 logements/an attendus). Cela peut résulter des évolutions démographiques sur ces centralités (notamment l'augmentation marquée des seniors) induisant une mutation du marché du logement et une offre à repenser au regard des parcours résidentiels.

En termes de typologie des logements autorisés, le territoire du SCoT est marqué par la stabilité de l'habitat collectif qui reste majoritaire (67%), portée par Istres - Ouest Provence où il augmente (69%) en lien avec les dernières opérations réalisées, tandis qu'il est en recul sur Pays de Martigues tout en restant majoritaire (64%).

Sur la période 2012 -2017, 31,6% des logements autorisés concernaient des autorisations de logements sociaux. Sur la période 2015-2017, cette dynamique s'est même accentuée, puisque 39,8% des logements autorisés sur l'Ouest de l'Etang de Berre ont été des autorisations de logements sociaux

Le nombre de logements sociaux mis en location met en exergue le poids hégémonique de Martigues, qui concentre à elle seule 46,5% des mises en location du territoire Ouest Etang de Berre et plus de 95% de celles du Pays de Martigues. Pour autant, cela ne saurait occulter les efforts conséquents déjà réalisés par Port-de-Bouc, où le taux de logement social était déjà supérieur à 40%, répondant aux objectifs de rééquilibrage.

3 Mobilités et cohérence urbanisme-transport

Objectifs SCoT

Le territoire Ouest Etang de Berre est marqué par la prédominance des déplacements automobiles.

Selon le SCoT, en 2009 la voiture particulière reste le mode de déplacement privilégié des habitants sur Ouest Etang de Berre avec un taux de 67% (soit 10% au-dessus de la moyenne départementale). Ceci correspond à 83% des kilomètres parcourus. Parallèlement, la part des transports collectifs ne représente que 4%, soit plus de moitié moins que sur le département des Bouches-du-Rhône (9%).

Dans une logique de cohérence urbanisme/transport, le SCoT fixe un objectif d'intensification de l'urbanisation autour du réseau de transport en commun.

Pour guider cet objectif, il définit les deux prescriptions suivantes :

- A proximité des pôles d'échanges et des gares ferroviaires ou routières, existants ou programmés, les PLU doivent, selon les possibilités du secteur, majorer les intensités d'urbanisation afin de favoriser une plus grande mixité fonctionnelle et sociale ;
- Tout projet d'équipement structurant doit être articulé à une desserte en transport public existante ou à créer.

Afin d'orienter l'intensification, le SCoT définit également trois niveaux d'intensité d'urbanisation pour encadrer la typologie majoritaire des futurs bâtis, chaque niveau étant illustré par un nombre minimal moyen de logements à réaliser par hectare urbanisé.

La problématique des mobilités au cœur des territoires

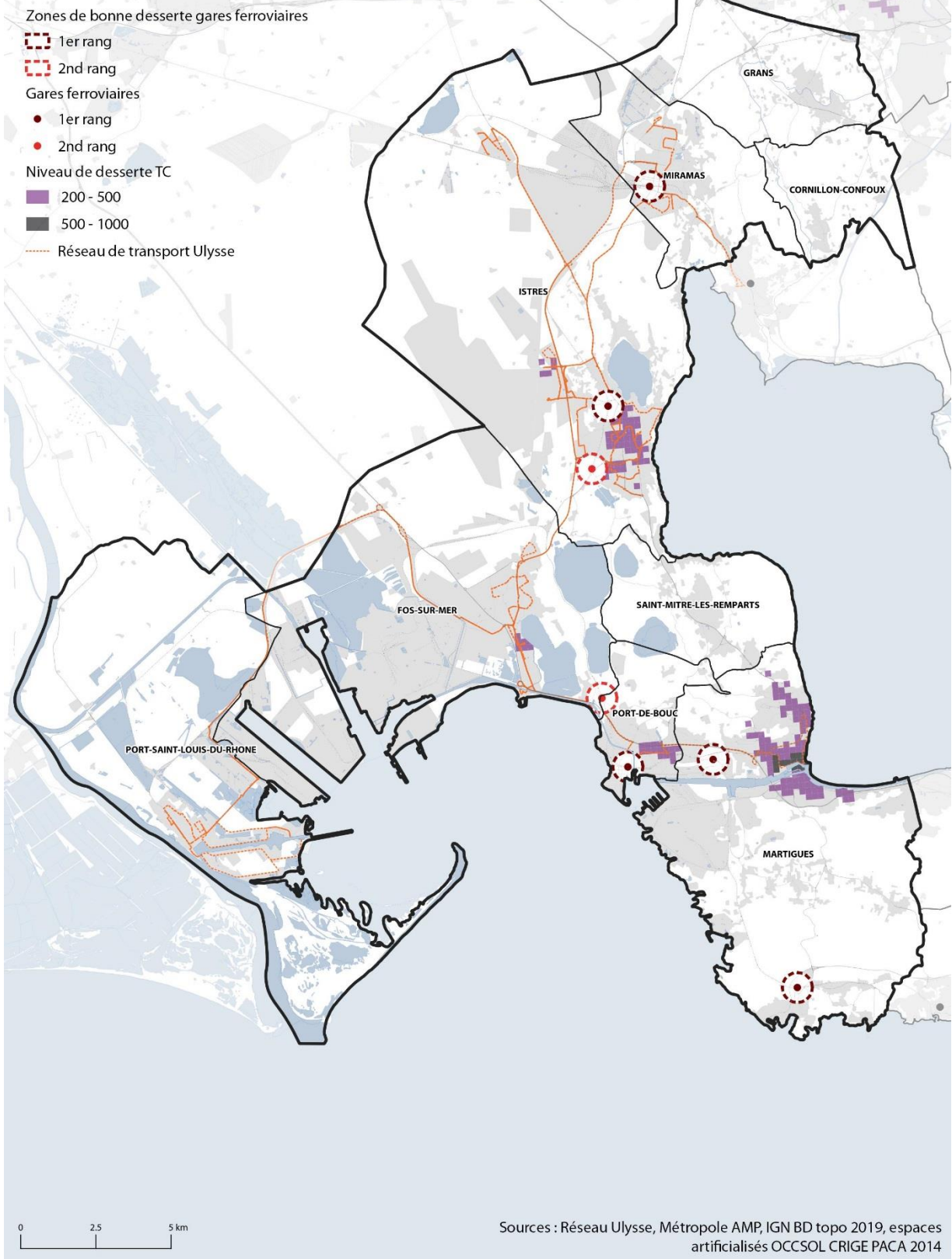
→ *Le SMEGTU, de l'organisation des transports collectifs au PDU*

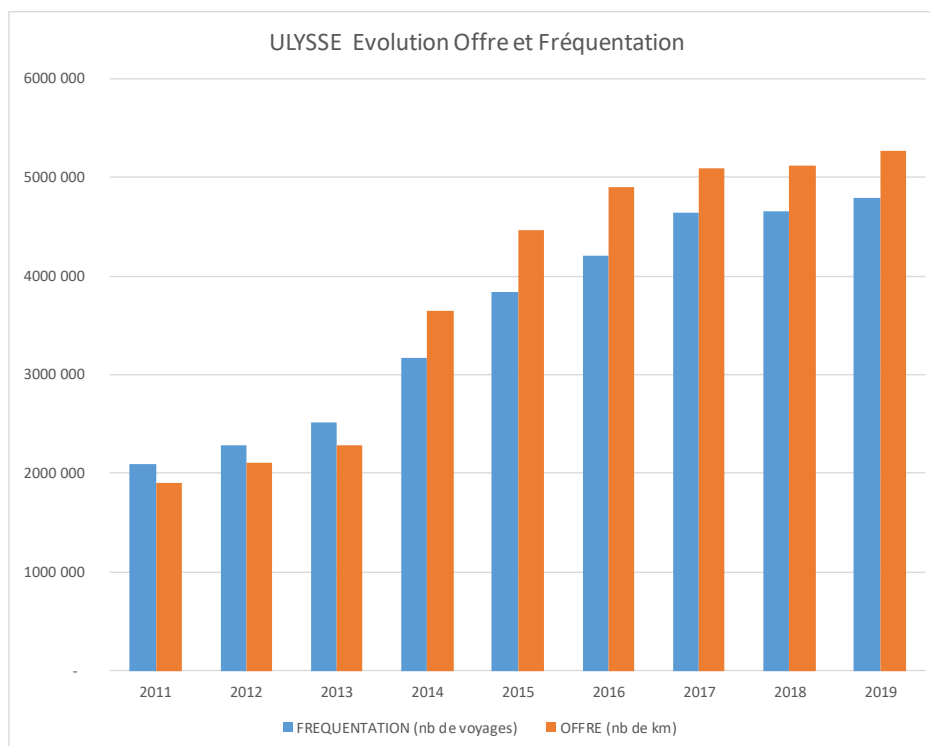
Après avoir créé le réseau Ulysse et en avoir assuré la gestion, le Syndicat mixte de gestion et d'exploitation des transports urbains Ouest-Étang de Berre (SMEGTU) a piloté l'élaboration du projet de PDU de l'Ouest Etang de Berre, permettant de repenser la chaîne des déplacements dans un processus de construction partenarial à l'échelle du territoire de la Communauté d'Agglomération du Pays de Martigues et du Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence. Le SMEGTU a été dissous au 1^{er} janvier 2016 du fait de la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence qui est alors devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité sur le territoire métropolitain. C'est à ce titre qu'elle a lancé ensuite l'élaboration d'un PDU sur l'ensemble de son territoire métropolitain, s'inscrivant ainsi dans la continuité des PDU précédents, dont le projet de PDU Ouest Etang de Berre arrêté en décembre 2015 et qui n'avait pas fait l'objet d'une approbation.

→ *Le Réseau Ulysse*

Le Réseau Ulysse a été créé en janvier 2012 par le regroupement de la régie des bus municipaux de Martigues (Les Bus du Soleil) avec le réseau des transports de Ouest Provence (Ouest Provence, le bus), permettant un début d'harmonisation des lignes. Il constitue le réseau de La Métropole Mobilité desservant les territoires du Pays de Martigues et d'Istres-Ouest-Provence au sein de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Il assure aujourd'hui les liaisons sur 10 communes en proposant une offre de 24 lignes régulières, un service de transport à la demande, des transports scolaires ainsi qu'une navette maritime sur Martigues.

Zones de bonne de desserte et niveau de fréquence TC





Depuis sa création, le réseau Ulysse a connu un fort développement et multiplié par 2,5 son offre en nombre de kilomètres entre 2012 et 2019, voyant ainsi passer sa fréquentation d'un peu plus de 2 millions de voyageurs/an en 2011/2012 à 4,8 millions de voyageurs/an en 2019.

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

La définition des zones de bonne desserte (ZBD) correspond aux secteurs situés dans un rayon de 500 mètres autour des gares. Par ZBD sont identifiés : nombre de PC, de logements individuels, collectifs, total de logements, surface terrain, densité de logements / ha.

→ Bilan de la construction neuve de logements dans les zones de bonne desserte (ZBD) et le niveau de desserte des transports en commun

L'objectif de l'analyse est de permettre l'évaluation de l'intensification urbaine dans les zones de bonnes desserte gares et transports en commun, par l'observation du nombre de permis de construire autorisés sur ces secteurs sur la période 2015-2018.

→ Autorisations de construction en Zones de bonne desserte des gares

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 « zones de bonne desserte et niveau de fréquence TC »). L'objectif de l'analyse consiste à évaluer l'intensification urbaine dans ces ZBD en recensant les permis de construire sur la période 2013-2018.

Le tableau ci-après renseigne le nombre de nombre de permis de construire autorisés et leur typologie de logements associée dans les zones de bonnes dessertes des gares sur la période 2015-2018. Cette période couvre les trois premières années après l'approbation du SCoT et correspond aux données disponibles issues du suivi des permis de construire réalisés sur la Métropole.

Logements autorisés 2015-2018 en ZBD des gares	Nombre de PC	Nombre logements individuels	Nombre logements collectifs	Total logements	Surface terrain (ha)	Densité log/ha
ISTRES - OUEST PROVENCE	37	43	349	392	2,7	146
Istres	23	32	216	248	1,8	137
Fos-Sur-Mer	5	5	0	5	0,2	28
Miramás	9	6	133	139	0,7	202
PAYS DE MARTIGUES	28	21	124	145	0,9	162
Port-De-Bouc	16	11	99	110	0,5	208
Martigues	12	10	25	35	0,4	96
Total ZBD gares	65	64	473	537	3,6	150

Concernant ces zones de bonne desserte autour des gares :

- Istres - Ouest Provence regroupe 56,8% des permis de construire (soit 37) délivrés en zones de bonne desserte autour des gares sur le territoire du SCoT. Ils représentent 73% des logements réalisés au sein de ces zones (soit 392 logements), majoritairement en collectifs (89% soit 349 logements) ;
- Le Pays de Martigues totalise 43,2% des permis de construire (soit 28) délivrés en zones de bonne desserte autour des gares sur le territoire du SCoT. Ces permis représentent 27% des logements réalisés au sein de ces zones (soit 145 logements), majoritairement sous forme de collectifs (85,5% soit 124 logements) ;
- La densité produite correspond à 146 logements générés par hectare sur zones de bonne desserte autour des gares sur le territoire d'Istres - Ouest Provence, et à 162 logements par hectare sur celles du Pays de Martigues.

→ **Autorisations de constructions en Zones de bonne desserte par les transports en commun**

Le niveau de desserte en transport en commun est une donnée cartographiée sous forme de carroyage de 300m de côté permettant d'évaluer la fréquence des TC. Un bon niveau de desserte TC correspond à une fréquence de TC comprise en 200 et 1 000 par heure.

Le tableau ci-dessous propose une lecture du nombre de permis de construire et de logements autorisés dans les zones qui possèdent un bon niveau de desserte par les transports en commun.

Logements autorisés 2015-2018 en ZBD TC	Nombre de PC	Nombre logements individuels	Nombre logements collectifs	Total logements	Surface terrain (ha)	Densité log/ha
ISTRES - OUEST PROVENCE	21	12	466	478	2,8	168
Istres	16	8	463	471	2,7	173
Miramás	5	4	3	7	0,1	59
PAYS DE MARTIGUES	64	79	232	311	2,4	129
Port-De-Bouc	5	6	0	6	0,3	22
Martigues	59	73	232	305	2,1	142
Total ZBD TC	85	91	698	789	5,3	150

Concernant ces zones de bonne desserte TC :

- Istres - Ouest Provence (et principalement Istres) compte 21 permis de construire délivrés en zones de bonne desserte autour des TC sur le territoire du SCoT (soit 24,7% du total). Ceux-ci correspondent à la réalisation de 478 logements, soit 60,6% des logements réalisés au sein de ces zones et presque entièrement sous forme de collectifs (97,5% soit 466 logements) ;
- Le Pays de Martigues (et majoritairement Martigues) regroupe 64 permis de construire délivrés en zones de bonne desserte autour des TC sur le territoire du SCoT (soit 75,3% du total). Ceux-ci ont généré 311 logements, soit 39,4% des logements réalisés au sein de ces zones, principalement sous forme de collectifs (74,6% soit 232 logements) ;
- La densité produite correspond à 168 logements générés par hectare sur zones de bonne desserte autour des TC sur le territoire d'Istres - Ouest Provence, et à 129 logements par hectare sur celles du Pays de Martigues.

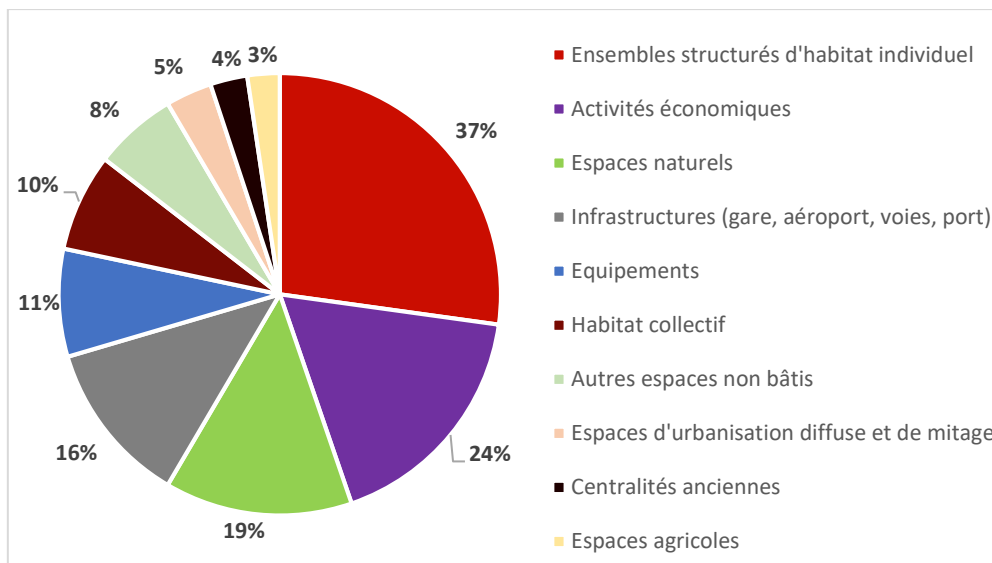
L'essentiel à retenir :

- Créé en janvier 2012, le réseau Ulysse a connu un fort développement et multiplié par 2,5 son offre en nombre de kilomètres, voyant ainsi passer sa fréquentation d'un peu plus de 2 millions de voyageurs/an à 4,8 millions de voyageurs/an en 2019 ;
- Les gares de Martigues et de Fos-sur-Mer ne se situent pas en cœur de ville et ne présentent pas un niveau de desserte en TC significatif ;
- Sur Istres - Ouest Provence, 57% des permis de construire en ZBD autour des gares ont produit 73% des logements réalisés, et près de 25% des permis autorisés en ZBD TC ont généré plus de 60% des logements réalisés dans cette zone ;
- Sur Pays de Martigues, près de 25% des permis de construire en ZBD autour des gares ont produit plus de 60% des logements réalisés, et 75% des permis autorisés en ZBD TC ont généré plus de 39% des logements réalisés dans cette zone ;
- Sur Istres - Ouest Provence, il y a eu davantage de permis autorisés en ZBD autour des gares (57% des permis) qu'en zones bien desservies par les TC (25% des permis) ;
- Sur Pays de Martigues, on observe une situation inverse : moins de permis autorisés en ZBD autour des gares (43,2%) et davantage dans les zones bien desservies en TC (75% des permis) ;
- Dans les zones de bonne desserte existantes autour des gares comme dans les zones bien desservies par l'offre de transport en commun, la densité produite par les permis de construire autorisés approche 150 logements par hectare mais recouvre des situations différenciées : Istres - Ouest Provence produit davantage de logements à l'hectare en zones de bonne desserte TC qu'en zones de bonne desserte autour des gares (168 logements/hectare contre 146 logements/hectare), tandis que Pays de Martigues produit davantage de logements à l'hectare en zones de bonne desserte autour des gares qu'en zones de bonne desserte TC (162 logements/hectare contre 129 logements/hectare).

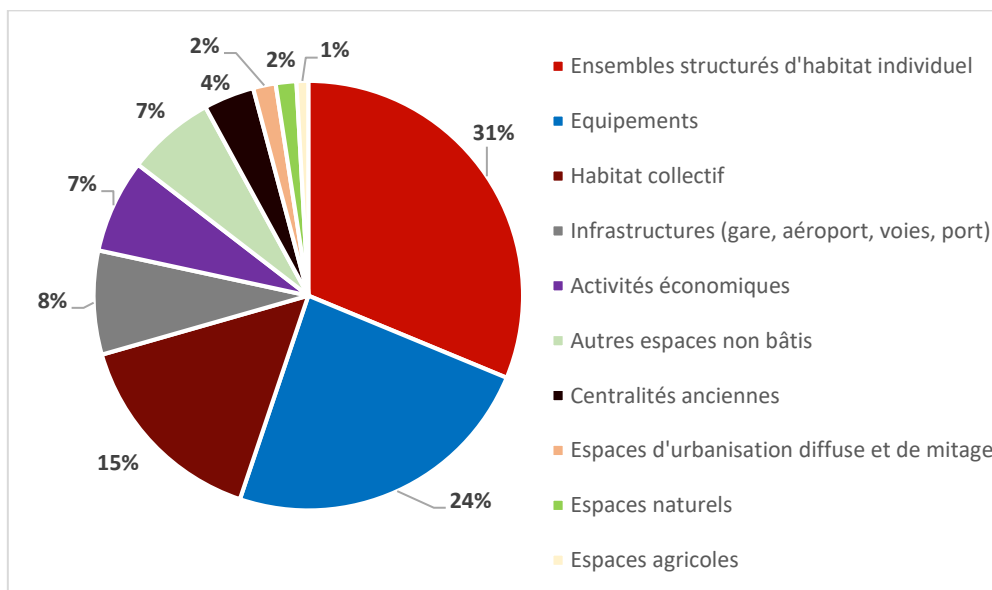
Bilan de l'occupation foncière dans les zones de bonne desserte – Typo-morphologie

La typo-morphologie urbaine est une base de données réalisée sur l'ensemble de la Métropole, classant chaque unité foncière et bâtiment selon la typologie de forme urbaine constatée. 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 des gares**



→ **Occupation des sols dans les zones de bonne desserte en transport en commun**



L'essentiel à retenir :

- Le positionnement hors centre-ville des gares de Martigues, d'Istres-Rassuen et de Fos-sur-Mer conditionne la typologie d'occupation des zones de bonne desserte des gares, mettant parallèlement en exergue des capacités potentielles d'évolution et d'intensification ;
- L'habitat individuel (pavillonnaire ou lotissements) est davantage présent au sein des zones de bonne desserte autour des gares que dans les zones de bonne desserte TC (37% contre 31%) ;
- Ce positionnement décline des observations similaires pour l'habitat collectif, davantage représenté dans les zones de bonne desserte TC (15%) que dans les zones de bonne desserte des gares (10%) ;
- Dans la même logique induite, les espaces naturels sont davantage représentés dans les zones de bonne desserte des gares que dans les zones de bonne desserte en TC (19% contre 2%) ;

- Une part non négligeable des zones de bonne desserte gares est composée de zones d'activités (24%) et la même part est occupée par des équipements dans les zones de bonne accessibilité en TC.

Conclusion

Au regard des mobilités et de la cohérence urbanisme-transport et des orientations du SCoT, les zones de bonne desserte des gares desservies directement par un transport public structurant sont particulièrement favorables à l'accueil de développement urbain. Le positionnement des gares de Martigues, Istres et Fos-sur-Mer et les évolutions observées mettent ainsi en exergue des choix différenciés. En termes de typo-morphologie bâtie, ces secteurs situés hors centre-ville comptent une présence marquée d'occupation économique (24% contre 7% en zones de bonne desserte TC). Ils présentent également davantage d'habitat individuel (37% contre 31% en zone de bonne desserte TC) et moins d'habitat collectif (10% contre 15%). Considérant les orientations du SCoT favorisant la densification sur de tels secteurs, ces derniers présentent de potentiels en termes d'intensification de l'urbanisation sous réserve d'envisager la mutabilité d'une partie de leurs tissus d'habitat individuel. Cette densification s'inscrirait également dans le respect des espaces naturels existants.

Les zones de bonne desserte en transport en commun constituent également des secteurs favorables au développement de l'habitat, déjà bien engagé notamment sur Pays de Martigues.

Afin d'appuyer ces développements, l'offre de transport doit être intensifiée entre le triangle Martigues / Istres / Fos-sur-Mer mais également sur l'axe Port-Saint-Louis-du-Rhône / Fos-sur-Mer / Port-de-Bouc / Martigues. L'amélioration de la desserte en transports collectifs d'Ouest Etang de Berre à l'échelle de son territoire comme de la Métropole 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 / commerces / tourisme

Objectifs SCoT

Concernant le développement économique du territoire, le SCoT promeut le confortement des fonctions économiques stratégiques articulées autour des fonctions motrices du territoire :

- Le secteur industriel (chimie, métallurgie, pétrochimie, raffinage, écologie industrielle),
- Le secteur portuaire / transport / logistique,
- Le secteur aéronautique (pôle aéronautique d'Istres et ses filières associées).

→ *Economie*

Le SCoT appuie le développement économique sur le rééquilibrage et la diversification, autour de nouvelles filières industrielles parmi lesquelles l'aéronautique, la logistique portuaire à valeur ajoutée, la structuration de la filière chimie, l'économie circulaire, les industries de la transition énergétique ou encore le nautisme.

Ce développement économique doit s'accompagner d'un accroissement et d'une diversification de l'offre de foncier d'activité dans un souci de limitation de la consommation d'espace. Pour cela, le SCoT inscrit le renforcement des pôles d'activités existants fondé sur le renouvellement.

Le SCoT inscrit également la valorisation de l'économie agricole par un confortement durable de la place de l'agriculture, et de l'économie maritime (activités traditionnelles comme nautisme).

→ *Commerces*

Le SCoT affirme les principes d'une armature commerciale et tertiaire s'appuyant sur une stratégie d'aménagement commercial localisant et hiérarchisant les zones commerciales (pôles commerciaux, centres-villes). Cette stratégie s'articule autour des axes suivants :

- Le confortement des grands pôles structurants de développement commercial,
- L'organisation d'une complémentarité territoriale depuis un réseau de secteur,
- Le renforcement du dynamisme commercial de proximité.

→ *Tourisme*

Le SCoT préconise un développement du tourisme et des loisirs fondé sur l'organisation d'une offre de loisirs de proximité, de la fréquentation des littoraux, de la promotion et de l'accessibilité des sites touristiques.

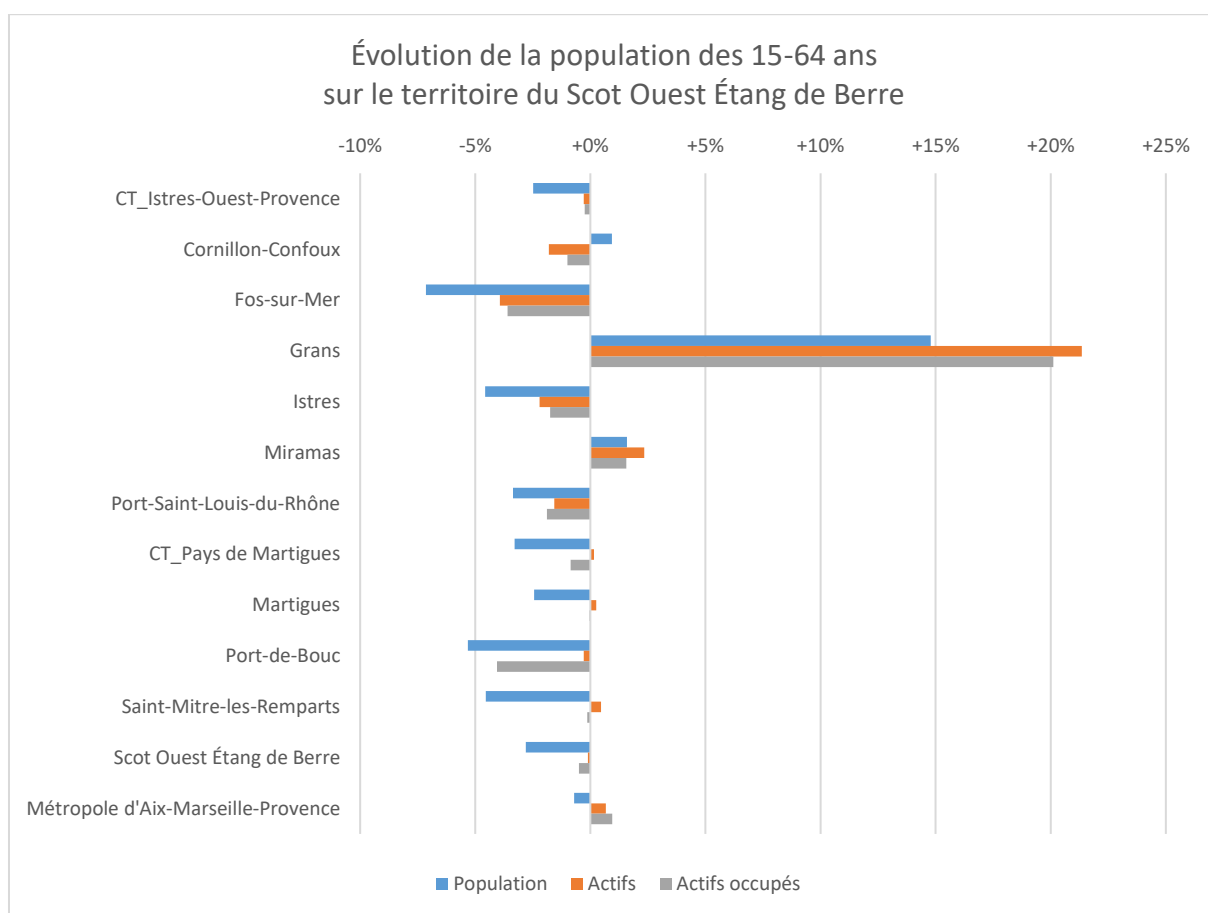
Le SCoT ne fixe aucun objectif de nombre de création d'emplois par filière ou par territoire. Au-delà des éléments quantitatifs de l'évolution présentés ci-après, ce volet économie / commerces / tourisme pourra plus particulièrement s'apprécier dans le cadre de l'approche qualitative.

Bilan de l'emploi au lieu de travail population active

→ *Population active INSEE*

Sur la période 2012-2017, la population active du territoire du SCoT Ouest Étang de Berre est restée relativement stable, passant de 76 255 à 76 170 personnes. Toutefois :

- La population en âge de travailler (de 15 à 64 ans) est en baisse de -2,8 % sur la période ;
- La population active occupée (ayant un emploi) connaît également une baisse de 0,5 %, tandis qu'elle augmente parallèlement de 1% sur la Métropole d'Aix-Marseille-Provence.



L'essentiel à retenir :

- Les évolutions de la population active sur 2012-2017 sont assez homogènes sur l'ensemble du territoire ;
- Aux extrêmes, Fos-sur-Mer dénote avec une baisse relativement importante de sa population (-7,1%) et de ses actifs (-3,9%), ainsi que Grans qui, à l'inverse, connaît une très forte augmentation (+14,8% de croissance de sa population en âge de travailler et +21,4% d'actifs). De par sa situation géographique à proximité du bassin d'emploi du territoire et celui de Salon-de-Provence, Grans attire de nouvelles populations ;
- Les 3 communes du nord du territoire (Grans, Miramas et Cornillon-Confoux) sont les seules communes à connaître une évolution positive de leur population en âge de travailler : les deux premières voient également augmenter leur population active occupée (respectivement +20,1% et +2,3%), contrairement au reste du territoire).

→ Taux d'activité – Taux d'emploi

Concernant le taux d'activité² et le taux d'emploi³, on observe une évolution positive sur l'ensemble du territoire du SCot Ouest Étang de Berre entre 2012 et 2017, avec des taux supérieurs à ceux de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence (taux d'activité de 72,3% contre 70,3% sur AMP et taux d'emploi de 61,3% contre 59,8% sur AMP). La commune de Grans connaît le taux d'activité et le taux d'emploi les plus élevés du territoire (79,5% et 72%, lié au profil de sa population davantage active) tandis que Port-de-Bouc connaît les taux les plus faibles

² Taux d'activité : taux de personnes qui ont ou qui cherchent un emploi sur la population en âge de travailler

³ Taux d'emploi : taux de personnes qui ont un emploi sur la population en âge de travailler

(66,4% et 51%, du fait de difficultés à développer l'offre d'emploi en lien avec la restructuration de certaines filières).

Taux d'activité et taux d'emploi				
	2012		2017	
	Taux d'activité	Taux d'emploi	Taux d'activité	Taux d'emploi
Istres-Ouest-Provence	71,2%	61,1%	72,7%	62,5%
Cornillon-Confoux	78,4%	70,7%	76,3%	69,4%
Fos-sur-Mer	72,5%	62,7%	75,0%	65,1%
Grans	75,2%	68,8%	79,5%	72,0%
Istres	72,1%	62,6%	73,9%	64,5%
Miramas	68,6%	57,0%	69,1%	57,0%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	67,7%	55,9%	68,9%	56,8%
Pays de Martigues	69,1%	58,1%	71,5%	59,5%
Martigues	70,6%	59,9%	72,6%	61,4%
Port-de-Bouc	63,1%	50,3%	66,4%	51,0%
Saint-Mitre-les-Remparts	73,2%	65,1%	77,1%	68,1%
Territoire Ouest Étang de Berre	70,3%	59,8%	72,3%	61,3%
Métropole d'Aix-Marseille-Provence	69,4%	58,9%	70,3%	59,8%

Source : Insee, RP 2012-2017

Sur Istres - Ouest Provence :

- Grans, Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer et Istres s'inscrivent dans d'importantes zones d'emploi, et présentent de ce fait des taux d'activité les plus élevés (supérieurs à 72,3% et pouvant atteindre jusqu'à 79,5%) et des taux d'emploi dépassant 61,3% (et pouvant atteindre jusqu'à 72%) ;
- Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône présentent les taux les plus faibles, inférieurs ou équivalents aux taux du territoire du SCoT. Si le nombre d'emplois a augmenté sur Miramas avec Clésud, la croissance de la population s'est faite sur le même rythme et la part des actifs travaillant hors de la commune a augmentée. La création d'emplois locaux n'a donc pas totalement profité à la population communale.

Sur Pays de Martigues :

- Saint-Mitre-les-Remparts présente les taux les plus élevés (taux d'activité de 77,1% et taux d'emploi de 68,1%), tandis que Martigues présente des taux équivalents à ceux du territoire du SCoT (taux d'activité de 72,6% et taux d'emploi de 61,4%) ;
- Port-de-Bouc, malgré des évolutions positives, présente les taux les plus faibles du Pays de Martigues comme du territoire du SCOT (taux d'activité de 66,4% et taux d'emploi de 51%)

→ **L'emploi au lieu de travail**

L'emploi au lieu de travail correspond à l'emploi présent dans le territoire, qu'il soit occupé par un habitant ou pas.

Sur le territoire du SCoT Ouest Étang de Berre, il représente 67 563 emplois sur les 750 845 que compte la métropole, soit 9 % de l'emploi d'AMP.

En termes de répartition en 2017 :

- Istres - Ouest Provence rassemble 62% de l'emploi du territoire du SCoT répartis sur 6 communes tandis que Pays de Martigues accueille 38% des emplois ;

- L'emploi au lieu de travail est fortement concentré sur Martigues (29% des emplois du territoire du SCOT), qui regroupe avec Fos-sur-Mer et Istres près de 75% de l'emploi.
- A l'opposé, les communes de Saint-Mitre-les-Remparts, Grans et Cornillon-Confoux sont celles où l'emploi est le plus faible en termes de répartition ($\leq 2\%$).

En termes de dynamique :

- Port de Bouc, Fos-sur-Mer et Istres, malgré leur poids en termes d'emplois, sont aussi les seules à connaître une érosion du nombre d'emplois entre 2012 et 2017 tandis que l'emploi se développe ailleurs sur le territoire et dans la Métropole en général ;
- Saint-Mitre-les-Remparts, Miramas et Cornillon-Confoux ont été le moteur de l'emploi entre 2012 et 2017 : elles ont connu une hausse de 722 emplois tandis que l'ensemble de l'Ouest Étang de Berre n'a connu qu'une augmentation de 587 emplois. La croissance de l'emploi à Grans est la plus importante, tant en termes relatifs qu'absolus, avec +332 emplois soit une augmentation de 30% en 5 ans.

Emploi au lieu de travail					
	2012	2017	2012-2017		Répartition en 2017
Istres - Ouest Provence	41 453	42 065	+612	+1,5%	62,3%
Cornillon-Confoux	158	180	+22	+14,2%	0,3%
Fos-sur-Mer	13 458	13 387	-71	-0,5%	19,8%
Grans	1 074	1 396	+322	+30,0%	2,1%
Istres	16 146	16 103	-43	-0,3%	23,8%
Miramas	7 388	7 676	+288	+3,9%	11,4%
Port-Saint-Louis-du-Rhône	3 229	3 323	+94	+2,9%	4,9%
Pays de Martigues	25 523	25 498	-25	-0,1%	37,7%
Martigues	19 737	19 843	+107	+0,5%	29,4%
Port-de-Bouc	4 637	4 393	-244	-5,3%	6,5%
Saint-Mitre-les-Remparts	1 149	1 261	+112	+9,7%	1,9%
Territoire Ouest Etang de Berre	66 976	67 563	+587	+0,9%	100,0%
Métropole Aix-Marseille Provence	738 181	750 845	+12 664	+1,7%	9,0%

Source : Insee, RP 2012-2017

→ Le taux de chômage

Le taux de chômage localisé analysé ici est celui mis à jour chaque trimestre et permettant un suivi plus fin. Toutefois, sa zone de référence géographique est la zone d'emploi, dont le périmètre ne correspond pas avec exactitude à celui des territoires observés dans le cadre du SCoT. Ainsi, si la zone d'emploi d'Istres-Martigues correspond quasiment au contour d'Ouest Étang de Berre, seules les communes situées près de Salon-de-Provence n'en font pas partie : Miramas, Grans et Cornillon-Confoux.

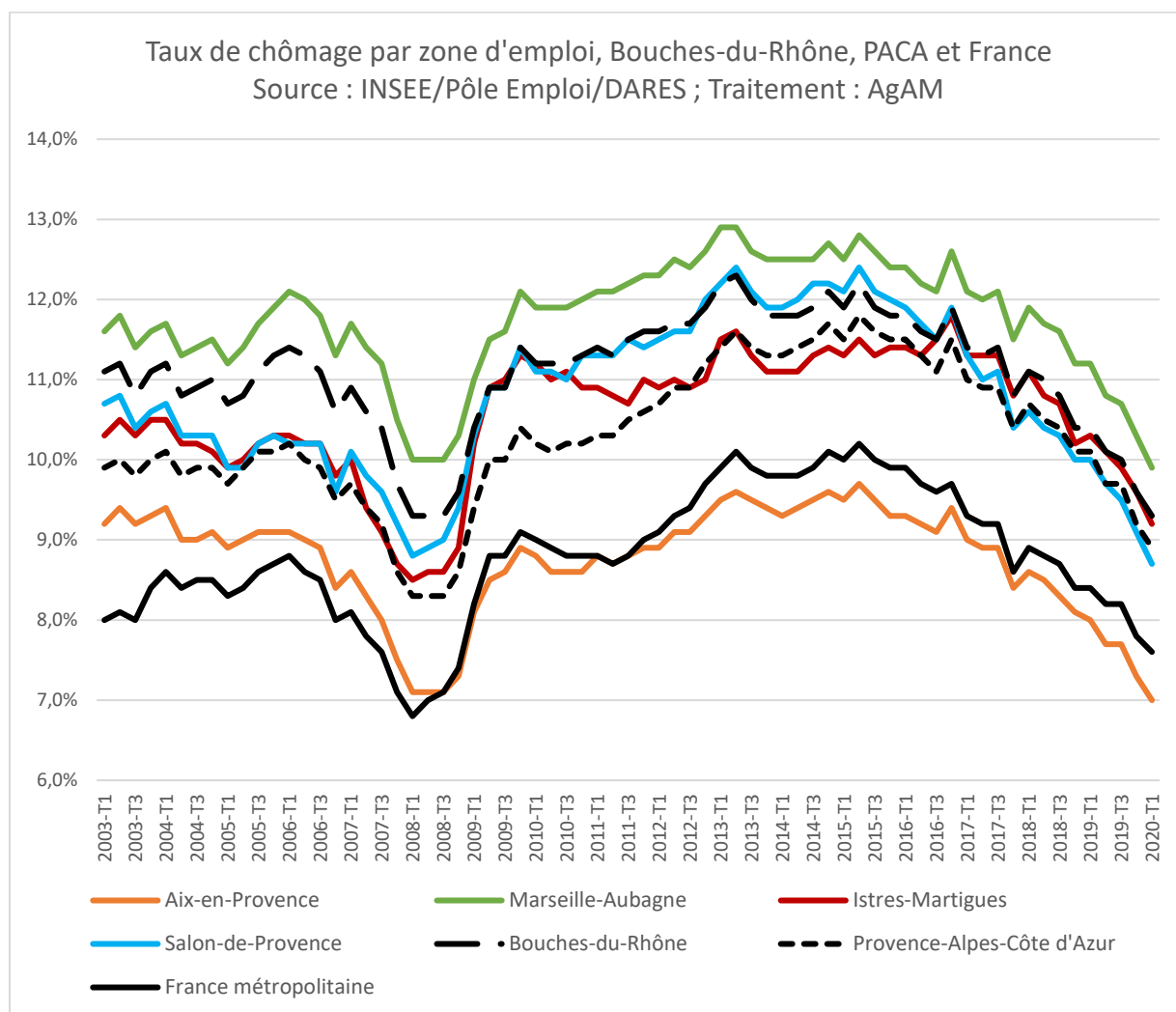
La crise de 2008 a fortement touché la zone d'emploi d'Istres-Martigues, secteur plus industrialisé.

Lors de cette crise, le taux de chômage de la zone d'emploi d'Istres-Martigues est resté assez proche de celui de la zone d'emploi voisine de Salon-de-Provence et des Bouches-du-Rhône en général (8,5 % au 1er trimestre 2008 à 11,2 % deux ans plus tard).

Entre le 1er trimestre 2010 et le milieu de l'année 2016, la zone d'Istres-Martigues est relativement épargnée, passant même en-dessous du taux de chômage régional.

Toutefois, depuis 2016 le chômage diminue moins rapidement sur Istres-Martigues que dans les autres zones d'emploi, et le taux de chômage suit à nouveau celui du département alors qu'il était bien en-dessous.

- La zone d'emploi de Salon-de-Provence (où se trouvent Grans et Cornillon-Confoux, les deux communes les plus dynamiques en termes de création d'emploi et connaissant des taux d'activité élevés) voit son taux de chômage passer en-dessous de celui de la zone d'Istres-Martigues et observe également une baisse plus importante sur la période la plus récente.



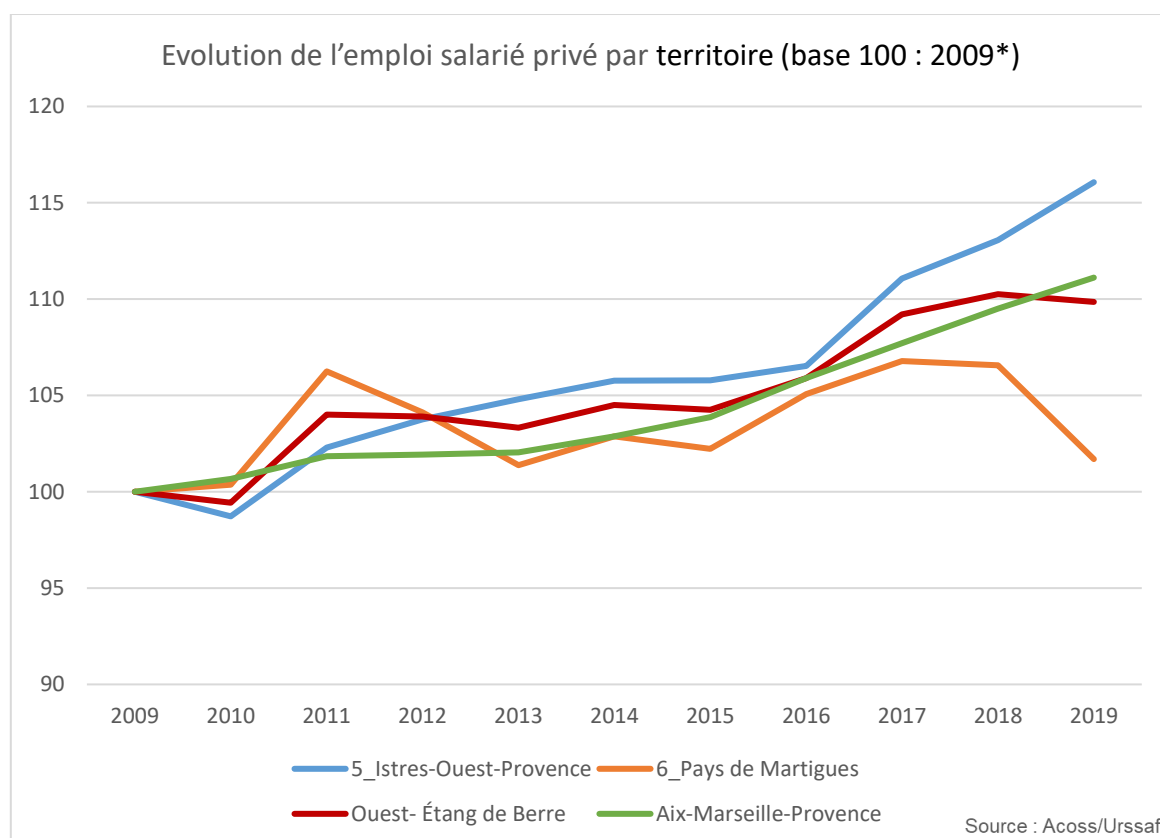
L'essentiel à retenir :

- Le territoire Ouest Étang de Berre connaît une baisse de sa population en âge de travailler et de celle qui travaille mais en 2017, les taux d'activité et d'emploi sont plus élevés que dans le reste de la Métropole (72,3% et 61,3% contre 70,3% et 59,8%) ;
- La dynamique d'emploi est moins forte que dans la Métropole (+0,9% contre +1,7%) et elle concerne principalement le territoire d'Istres-Ouest-Provence (+1,5%), particulièrement les communes de Grans et Miramas (+30% et +3,9%, proportion d'évolution à apprécier au regard du nombre d'emploi de la commune) ;

- L'augmentation du chômage a été relativement importante (jusqu'à 11,9%), avec une baisse à partir de 2016 jusqu'à 2020 (9,2%) sans pour autant avoir retrouvé son niveau d'avant la crise économique de 2008 (8,5%).

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

L'emploi salarié privé est un décompte de l'emploi selon l'Urssaf et l'Acoss qui recense le nombre de postes / salariés travaillant le 31 décembre de chaque année citée. Comme son nom l'indique, seuls les salariés (et non les indépendants) travaillant dans le secteur privé (donc hors fonction publique) sont comptés. Le secteur agricole ne relève pas des postes comptés car il relève du domaine de la Mutuelle Sociale Agricole (MSA).



* La technique de calcul en base 100 permet de comparer des évolutions en rapportant à 100 leurs valeurs à la date initiale de la période observée

Evolution 2009-2019 sur les territoires

L'emploi salarié privé compte 45 152 postes sur le territoire Ouest Étang de Berre à la fin de l'année 2019. Sur la période 2009-2019, le territoire a connu une augmentation de 4 052 emplois salariés, avec toutefois une évolution inégalement répartie sur les territoires (cf graphe ci-dessus) :

- Jusqu'en 2011, la reprise de l'emploi a été assez dynamique sur tous les territoires (Ouest Etang de Berre, Istres - Ouest Provence, Pays de Martigues comme Métropole), avant de fléchir jusqu'en 2013 excepté sur Istres-Ouest-Provence où l'accélération de la création d'emploi s'est poursuivie ;
- Parallèlement, le Pays de Martigues a connu une hausse moins dynamique que les autres territoires (Métropole comprise) ;
- A partir de 2017, on observe de nouveau une reprise positive excepté pour le Pays de Martigues, dont l'emploi recule en 2018 jusqu'à son niveau de 2013 (- 864 postes salariés en 2019). Cela résulte de la fragilisation du tissu économique productif sur les sites pétrochimiques de Lavéra et de la Mède en reconversion ;
- A partir de 2018, l'emploi salarié privé marque un décrochage sur le Pays de Martigues où il revient au niveau de 2015 (- 864 postes salariés en 2019), entraînant une diminution sensible de l'emploi sur Ouest

Etang de Berre tandis que le nombre de postes continue d'augmenter sur Istres - Ouest Provence à l'instar de la Métropole.

Emplois salariés privés par filière au 31 décembre 2019					
Filières	Istres-Ouest-Provence	Pays de Martigues	Territoire Ouest Étang de Berre	Aix-Marseille-Provence	Part d'Ouest Étang de Berre dans la Métropole
Industrie	8 464	3 409	11 873	71 150	17%
Construction	1 837	1 661	3 498	42 505	8%
Commerce	3 603	2 719	6 322	92 872	7%
Hôtellerie-restauration	1 075	911	1 986	35 261	6%
Autres services marchands hors intérim	8 608	6 044	14 652	238 418	6%
Intérim	1 263	1 688	2 951	23 780	12%
Services non marchands	2 255	1 615	3 870	85 775	5%
Emplois salariés privés	27 105	18 047	45 152	589 761	8%
Part des territoires dans la Métropole AMP	5%	3%	8%	100%	

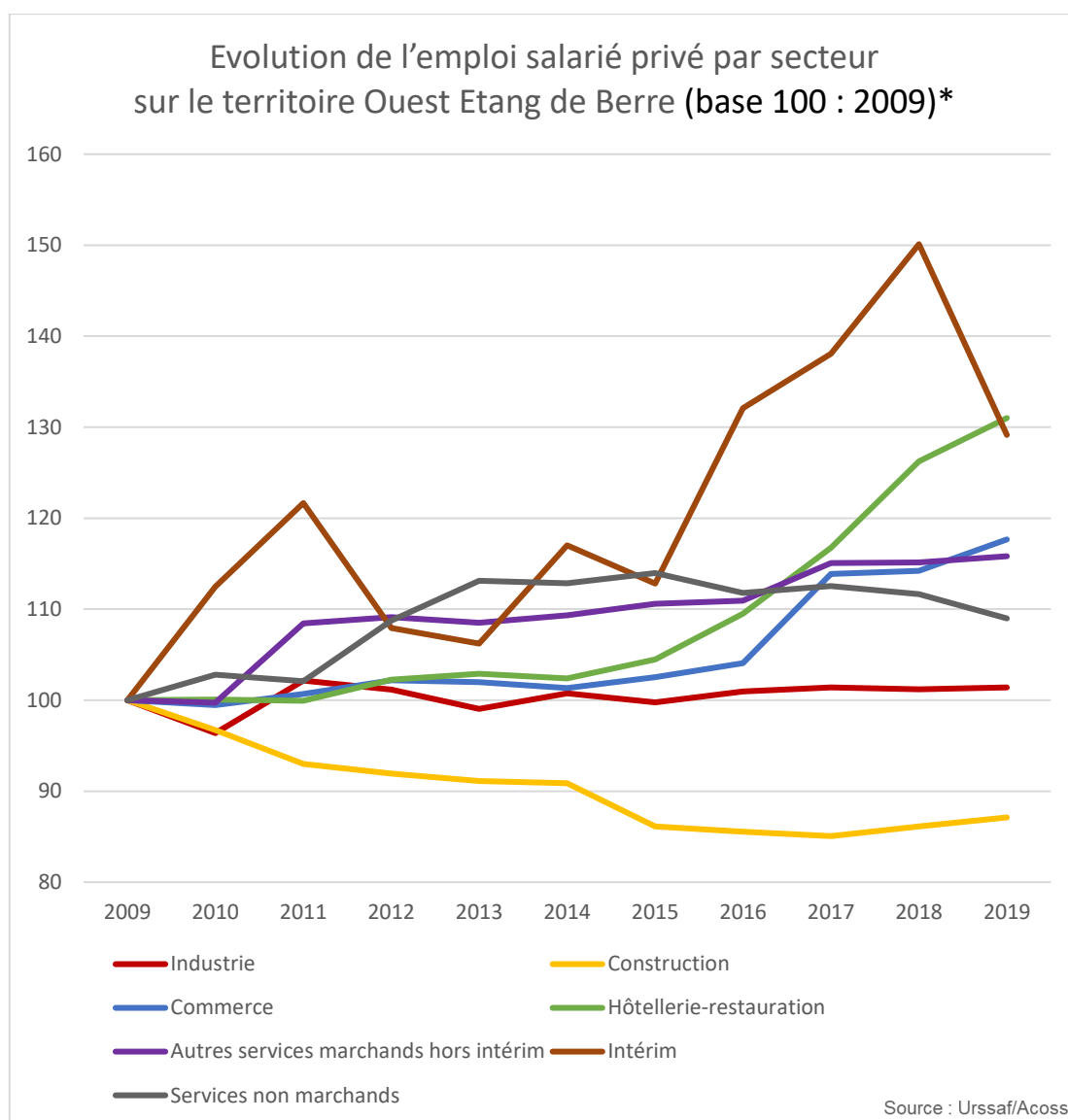
Source : Acoass/Urssaf

Le poids des filières du territoire Ouest Etang de Berre dans la Métropole AMP en 2019

- Avec 45152 emplois salariés privés, le territoire Ouest Étang de Berre ne représente que 8 % des emplois salariés privés au sein de la Métropole ;
- L'industrie sur Ouest Etang de Berre représente 26% des emplois sur ce territoire (contre 12% sur la Métropole) soit 17% des emplois sur la Métropole, suivie par l'emploi en intérim (12%) fortement porté par l'industrie ;
- Dans le périmètre d'Istres-Ouest-Provence, l'industrie représente 1 emploi sur 3, talonnant les autres services marchands qui représentent en général 40 % de l'emploi (32 % dans Istres-Ouest-Provence) ;
- L'importance de la part de l'industrie mais surtout de l'intérim qui en dépend peut expliquer les variations du nombre d'emplois que connaît le territoire.

L'évolution 2009-2019 de l'emploi salarié privé par filières

- L'emploi de la catégorie « Autres services marchands » a fortement augmenté en 10 ans : + 2 001 postes salariés, soit la moitié de la croissance de l'emploi (+ 4 052) ;
- Le commerce a également été moteur, apportant 949 emplois sur la période ;
- L'emploi industriel reste assez stable sur la période, l'intérim permettant les ajustements nécessaires à l'évolution du marché des entreprises industrielles ;
- Le secteur de l'hôtellerie-restauration est celui ayant connu la plus forte croissance sur la période (+ 31 %, soit +470 postes), notamment à partir de 2015 et principalement sur le territoire Istres-Ouest-Provence (+ que cette croissance a eu lieu (+350 emplois entre 2009 et 2019) ;
- Le secteur du BTP, en revanche, subit encore les effets de la crise de 2008 : il a perdu au total 518 emplois, soit la plus importante perte d'emplois parmi tous les secteurs. Cette chute de 13 % a surtout eu lieu, comme l'industrie, entre 2009 et 2015 (-557 emplois dans la construction).



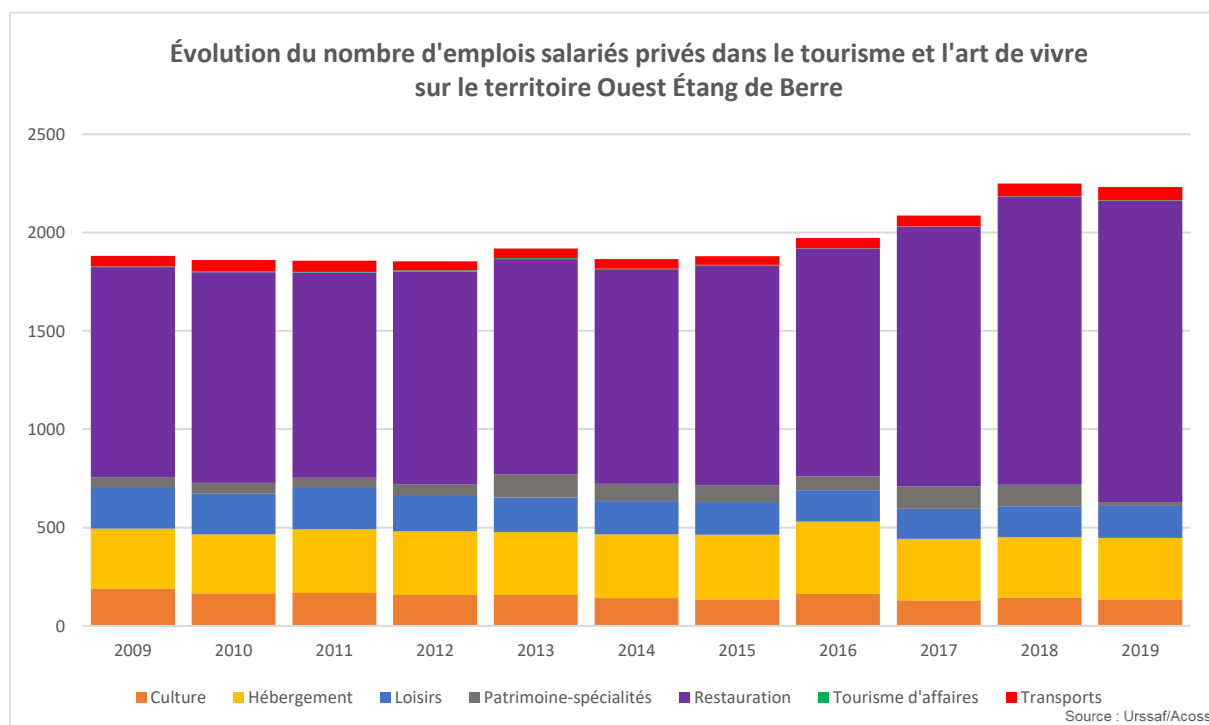
* La technique de calcul en base 100 permet de comparer des évolutions en rapportant à 100 leurs valeurs à la date initiale de la période observée

L'essentiel à retenir :

- Le profil d'activités du territoire Ouest Étang de Berre est fortement marqué par l'industrie et par le secteur de l'intérim par rapport au profil moyen de la Métropole. L'industrie et l'intérim sont en effet étroitement liés ;
- L'emploi salarié privé a nettement progressé depuis la crise économique de 2008, avant de donner des signes de ralentissement à partir de 2018 sur Ouest Etang de Berre (effet du décrochage sur le territoire du Pays de Martigues) tandis que le nombre de postes continue d'augmenter sur Istres-Ouest Etang de Berre à l'instar de la Métropole ;
- L'emploi salarié privé a connu une évolution positive portée par les activités de commerce (ouverture du Village Des Marques à Miramas) et autres services marchands depuis 2016 ;
- La part importante du secteur de l'intérim au sein du Pays de Martigues fragilise l'emploi salarié privé sur ce territoire, qui connaît de fait une évolution moins favorable de l'emploi par rapport à Istres-Ouest-Provence. En termes d'emploi, l'activité industrielle est en étroite corrélation avec le secteur de l'intérim, le second évoluant globalement au rythme de la première.

Bilan de l'offre de tourisme – Données ACOSS

La filière « tourisme et art de vivre » rassemble différents secteurs d'activités par est composé d'une sélection d'activités telle que l'hébergement et la restauration, les activités culturelles ou les loisirs.



En termes de répartition :

- Le secteur d'activité « tourisme et art de vivre » totalise 2 232 postes sur le territoire Ouest Étang de Berre en 2019, soit 5 % de l'emploi privé salarié du territoire ;
- Le territoire Ouest Étang de Berre a connu une augmentation de 19 % de l'emploi dans le tourisme et l'art de vivre entre 2009 et 2019, cette augmentation a surtout eu lieu à partir de 2016 ;
- Le secteur de la restauration est au premier plan du développement de cette filière dont il est le principal élément moteur avec 465 postes créés entre 2009 et 2019, quand l'ensemble de la filière a gagné 351 postes sur la période) ;
- Les deux territoires de Pays de Martigues et Istres Etang de Berre compte chacun un nombre équivalent de postes dans la filière ;
- L'emploi est principalement concentré sur les pôles urbains majeurs : sur Martigues (823 postes) qui conjugue tourisme balnéaire, tourisme culturel et tourisme industriel, sur Istres (601) où l'on observe un fort développement de manifestations culturelles et de loisir (autour des étangs), et sur Miramas (295). Ces trois communes totalisent 77 % de l'emploi de la filière touristique sur Ouest Etang de Berre en 2019.

Surfaces commerciales : bilan CDAC – Commission Départementale d'Autorisation Commerciale

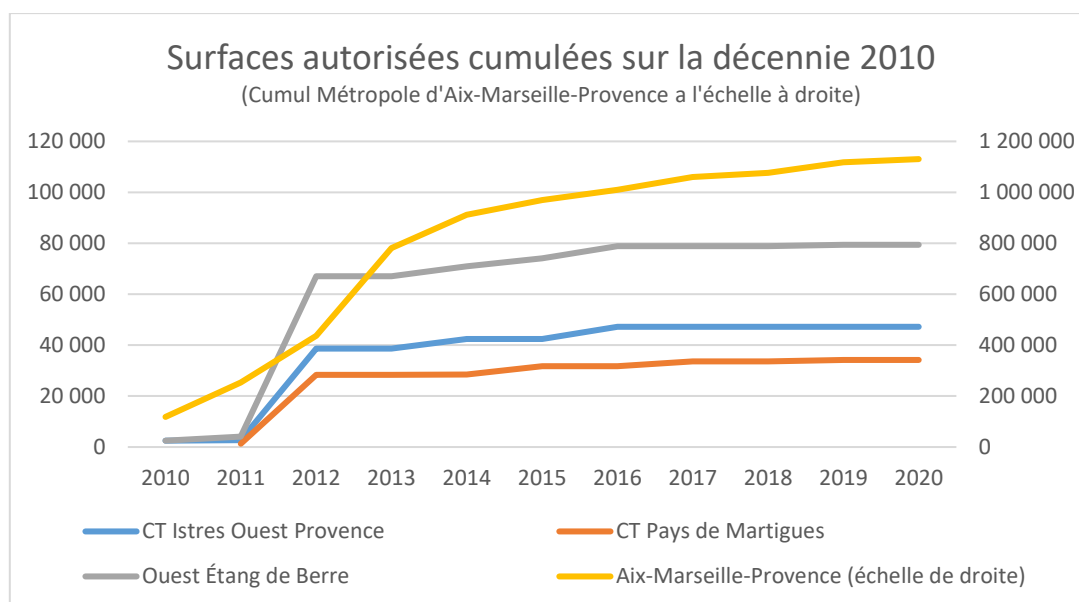
L'analyse s'appuie sur les données de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC), dont la mission est de statuer sur les projets de création de magasin ou de commerce dès lors que le seuil de 1 000 m² de surface de vente est dépassé. Ces données incluent également les extensions, pouvant concerner de plus petites surfaces.

Le tableau ci-dessous recense les « grandes » surfaces autorisées sur le territoire et les infra-territoires du SCOT entre 2010 et 2020 :

Grandes surfaces : superficies autorisée en CDAC (en m ²)				
Année d'autorisation CDAC	Istres - Ouest Provence	Pays de Martigues	Ouest Étang de Berre	Aix-Marseille-Provence
2010	2 500		2 500	118 227
2011	240	1 317	1 557	135 123
2012	35 913	27 088	63 001	183 440
2013	0	0	0	344 883
2014	3 772	104	3 876	130 318
2015	0	3 190	3 190	57 573
2016	4 776		4 776	40 275
2017		1 980	1980	50 536
2018	0	0	0	15 988
2019	0	504	504	42 098
2020	0	0	0	11 958
Total 2010-2020	47 201	34 183	81 384	1 166 229

Au regard de ces éléments :

- 81 384 m² ont été autorisés au cours de la décennie 2010 sur le territoire d'Ouest Étang de Berre, soit près de 4,9 % des surfaces autorisées au sein de la Métropole sur la même période ;
- 58% des autorisations ont été délivrées sur le territoire d'Istres-Ouest Provence, où a notamment été ouvert le Village Des Marques à Miramas en 2017.



En termes de dynamique :

- L'évolution des surfaces commerciales autorisées sur l'ensemble de la Métropole est croissante et continue, ce profil résultant d'un effet de masse (le territoire métropolitain agrégeant plusieurs territoires) ;

- Les autorisations sur le territoire Ouest Étang de Berre prennent un élan marqué à partir de 2011 (84 % de la surface autorisée sur la décade à cette date) pour s'inscrire dans la dynamique métropolitaine (39 % de la surface autorisée en 2012) ;
- Les demandes d'autorisation montrent une stabilisation à partir de 2016 sur Ouest Etang de Berre comme sur Istres - Ouest Provence dont les profils sont similaires ;
- L'évolution des autorisations sur Pays de Martigues s'inscrit en léger décalage par rapport au profil d'Istres - Ouest Provence.

Conclusion

La population en âge de travailler dans le territoire Ouest Étang de Berre diminue, moins fortement toutefois que la population travaillant ou en recherche d'emploi. Parallèlement, le territoire est plus actif et connaît un taux d'emploi plus élevé que la moyenne métropolitaine ;

Si l'emploi total est moins dynamique que sur l'ensemble de la Métropole, les évolutions marquées se concentrent sur quelques communes. Le taux de chômage est en nette diminution depuis 2017, mais n'est pas revenu à son niveau d'avant la crise économique de 2008.

Le territoire Ouest Etang de Berre est l'un des plus industriels de la Métropole : l'emploi salarié privé ne représente que 7 % de l'emploi métropolitain mais 17 % de ces emplois sont dans le secteur de l'industrie et 12 % sont dans le secteur de l'intérim (en forte corrélation avec l'activité industrielle) ;

L'évolution de l'emploi a également été portée par les services et le commerce, les activités de l'industrie étant restées stables et ayant dynamisé l'intérim. La filière tourisme et loisirs, quant à elle, s'est développée à partir de 2016, principalement au travers des activités de restauration.

Le développement des surfaces commerciales autorisées (4,9 % de la Métropole) a connu une forte croissance en 2012. Elle s'est poursuivie de façon plus modérée pour se stabiliser après 2016. Il en résulte avec une offre relativement conséquente. Si le Villages des Marques à Miramas est emblématique de cette dynamique, Istres a vu la création du Forum des Carmes (ensemble commercial de centre-ville ouvert en 2013), le développement de la zone des Cognets (agrandissement de la galerie marchande du centre commercial) et de la zone du Tubé Centre regroupant de grandes enseignes (Décathlon, Weldom, Jardiland) situées aux portes du projet Istropolis (31 magasins). Martigues voit se développer le centre commercial « Canto Perdrix » autour de l'extension de la galerie marchande d'Auchan et de la recomposition de l'offre commerciale alentour.

Objectifs SCoT

Pour concilier le développement urbain avec une utilisation économe de l'espace, le SCoT fixe les orientations suivantes :

- **La diversification des formes urbaines, articulée autour de 3 niveaux d'intensité d'urbanisation** pour encadrer la typologie majoritaire du bâti : niveau A (50 logements minimum par hectare), niveau B (35 logements minimum par hectare), niveau C (25 logements minimum par hectare) ;
- **La maîtrise de l'étalement urbain et du mitage**, par l'identification des secteurs d'extension d'urbanisation et des niveaux d'intensité associés ;
- **Le choix de favoriser le renouvellement urbain par une réduction de la consommation foncière résidentielle** (réduction de l'enveloppe foncière d'au moins 30% par habitant supplémentaire, une capacité d'accueil des nouvelles populations assurée par le réinvestissement urbain fixée à 20%).
 - Sur ces bases, les besoins maximum en foncier constructible dédié à l'habitat pour l'ensemble du territoire sont de 678 hectares pour la période 2015 à 2030 ;
 - Ramenée à l'habitant supplémentaire, la consommation foncière passe donc de 550 m² pour la période 1990-2005 à 308 m² pour la période 2015-2030, soit une réduction de -44%.
- **Une surface maximale de consommation foncière résidentielle pour chaque commune**, avec la répartition suivante entre les 9 communes :
 - Martigues : 240 hectares
 - Istres : 200 hectares
 - Miramas : 73 hectares
 - Fos-sur-Mer : 30 hectares
 - Port-de-Bouc : 15 hectares
 - Port-Saint-Louis-du-Rhône : 50 hectares
 - Saint-Mitre-les-Remparts : 20 hectares
 - Grans : 30 hectares
 - Cornillon-Confoux : 20 hectares.
- **Une part de renouvellement urbain fixée a minima à 20%.**

Entre 1990 et 2005 près de 1320 hectares de foncier ont été consommés en extension urbaine soit 87 ha/an :

- 800 hectares de foncier ont été consommés par le développement du parc résidentiel, pour l'accueil de 14 545 nouveaux habitants. Cela correspond à une surface moyenne de 550 m² par habitant supplémentaire ;
- 520 hectares ont été absorbés par l'activité économique.

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

- Un bilan de la consommation foncière (extension urbaine /densification), volet quantitatif permettant de mesurer la consommation par extension de l'urbanisation et par densification du tissu existant ;
- Un bilan qualitatif de la consommation foncière / typomorphologie, afin d'observer les formes urbaines produites et leurs destinations.

Bilan consommation foncière – extension urbaine /densification

→ Précisions méthodologiques

En l'absence actuelle de Mode d'Occupation du Sol (MOS) sur le territoire, les données utilisées pour définir la tache urbaine sont issues de la base bâtie d'Urbansimul développée par le CEREMA, qui comporte l'année connue de construction de chaque bâtiment. Ces données présentent certaines limites d'utilisation pour l'exercice car il s'agit uniquement du bâti et non de l'ensemble des espaces artificialisés, et des marges d'erreurs pour les dates du bâti existent notamment pour les établissements industriels et commerciaux.

Le choix de l'intervalle d'observation entre 2007 et 2017 est problématique car en l'absence de données après 2017, le croisement depuis la date d'approbation du SCoT en 2015 ne fournit pas de données ni des résultats pertinents.

Evolution du processus d'extension de l'urbanisation

→ Précisions méthodologiques

- 1^{ère} étape : la réalisation de deux taches urbaines (2007 et 2017) à partir de la base du bâti 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) ;
- 2^e étape : le croisement des taches urbaines pour faire apparaître l'étalement urbain entre les deux années référence.

→ La consommation foncière en extension de la tache urbaine

Consommation foncière en extension de la tache urbaine entre 2006 et 2017 (surface en hectare)	2007-2017	ha/an
ISTRES - OUEST PROVENCE	419,2	41,9
Cornillon-Confoux	8,6	0,9
Fos-Sur-Mer	110,6	11,1
Grans	28,1	2,8
Istres	158,7	15,9
Miramas	54,8	5,5
Port-Saint-Louis-Du-Rhône	58,4	5,8
PAYS DE MARTIGUES	162,2	16,2
Martigues	103,2	10,3
Port-De-Bouc	26,6	2,7
Saint-Mitre-Les-Remparts	32,3	3,2
Total SCoT	581,4	58,1

L'essentiel à retenir :

- Entre 2007 et 2017, plus de 580 hectares de foncier ont été consommés en extension, soit une moyenne de 58 hectares par an ;
- Les trois quarts de l'extension urbaine sont à destination d'activités économique soit 435 hectares ;
- Sur ces 10 ans, le développement du parc résidentiel a consommé 105 hectares de foncier, soit une moyenne annuelle de 10,5 hectares ;

- Le foncier consommé en extension urbaine représente 28% sur le territoire du Pays de Martigues et 72% sur celui d'Istres - Ouest Provence ;
- L'extension urbaine a été la plus importante sur les communes d'Istres (158 ha), Fos-sur-Mer (110 ha) et Martigues (103 ha), au travers notamment des différentes opérations déjà programmées dans les PLU.

Evolution du processus de densification au sein de la tache urbaine

→ Précisions méthodologiques

L'appréciation de la consommation foncière consiste également à évaluer la densification de l'enveloppe urbaine. Cette analyse s'effectue ainsi :

- 1^{ère} étape : la sélection des bâtiments construits entre la période 2007-2017 (base d'Urbansimul) qui se situent au sein de la l'enveloppe urbaine 2017 ;
- 2^e étape : la mise en évidence des secteurs de densification à partir de la méthode de dilatation/érosion.

Si cette méthode permet de voir les années de construction effectives au cadastre, elle ne permet pas de distinguer ce qui relève de la construction en densification ou du renouvellement urbain.

→ La densification de la tache urbaine

Consommation foncière en densification de la tache urbaine entre 2006 et 2017 (surface en hectare)	2007-2017	ha/an
ISTRES - OUEST PROVENCE	104,4	10,4
Cornillon-Confoux	1,1	0,1
Fos-Sur-Mer	30,8	3,1
Grans	9,4	0,9
Istres	27,7	2,8
Miramas	31,6	3,2
Port-Saint-Louis-Du-Rhône	3,9	0,4
PAYS DE MARTIGUES	51,6	5,2
Martigues	37,8	3,8
Port-De-Bouc	5,6	0,6
Saint-Mitre-Les-Remparts	8,2	0,8
Total SCOT	156,0	15,6

L'essentiel à retenir :

- Le foncier consommé au sein de l'enveloppe urbaine sur la période 2007-2017 représente 156 hectares, soit une moyenne de l'ordre de 15,6 hectares consommés par an et 20% de la consommation foncière ;
- La densification du tissu urbain a été plus importante dans les communes de Martigues, Miramas et Fos-sur-Mer ;
- Le foncier consommé en densification se répartit pour 1/3 sur le territoire du Pays de Martigues et pour 2/3 sur celui d'Istres - Ouest Provence.

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

Comparaison des processus extension/densification de la tache urbaine	extension	densification
ISTRES - OUEST PROVENCE	80%	20%
Cornillon-Confoux	89%	11%
Fos-Sur-Mer	78%	22%
Grans	75%	25%
Istres	85%	15%
Miramas	63%	37%
Port-Saint-Louis-Du-Rhône	94%	6%
PAYS DE MARTIGUES	76%	24%
Martigues	73%	27%
Port-De-Bouc	83%	17%
Saint-Mitre-Les-Remparts	80%	20%
Total SCoT	79%	21%

L'essentiel à retenir :

- Sur la période 2007-2017, le processus d'étalement urbain représente plus des 3/4 de l'espace consommé ;
- L'extension urbaine a été le principal mode de consommation foncière, sur l'ensemble du territoire du SCOT comme à l'échelle des unités géographiques ;
- Seulement 20% de la consommation a été réalisée en densification.

Conclusion

Le SCoT ayant été approuvé en 2015 et les données n'étant disponibles que jusqu'à 2017, l'intervalle est trop court pour que l'évaluation de la consommation foncière permette de dégager des résultats réellement pertinents.

Cependant, l'observation comparée des Permis de Construire autorisés sur les périodes 2010-2014 et 2015-2018 (tableau ci-après) met en évidence une diminution de moitié des permis de construire accordés en dehors de la tache urbaine (passant de 29% à 15%). Cela traduit un fort ralentissement du développement urbain en extension hors enveloppe urbaine, tendance qui devra être confirmée.

Répartition des permis de construire	2010-2014	2015-2018
Nombre total de PC	1235	930
Nombre de PC dans la tache urbaine	882	793
Nombre de PC hors de la tache urbaine	353	137
Pourcentage de PC dans la tache urbaine	71%	85%
Pourcentage de PC hors de la tache urbaine	29%	15%

→ *Précisions méthodologiques*

L'analyse a pour objectif de qualifier la nature des formes urbaines produites dans les espaces consommés.

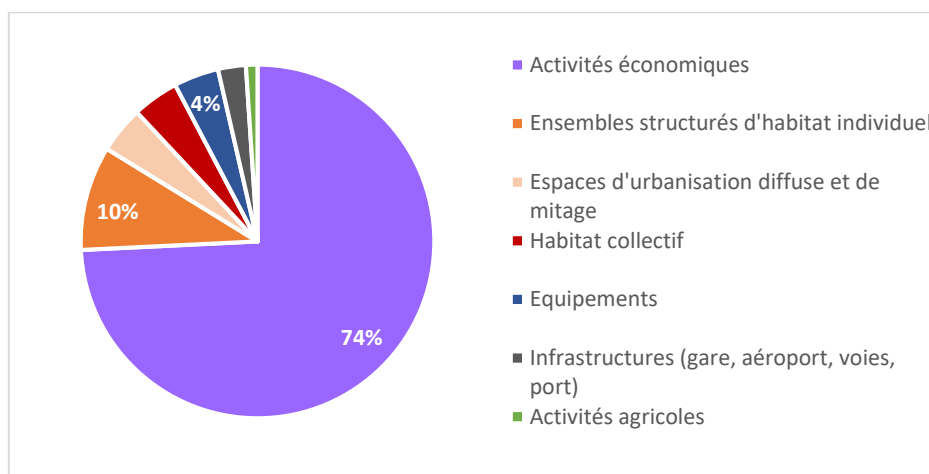
En termes méthodologiques, les bâtiments construits entre 2007 et 2017 en extension urbaine ont été croisés avec la base de la typo-morphologie urbaine simplifiée de l'AGAM, afin de leur attribuer une typologie de forme urbaine correspondant aux postes suivants :

- 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 et affectés à deux destinations : résidentielle et activités.

→ *Bilan typo-morphologique de la consommation foncière*

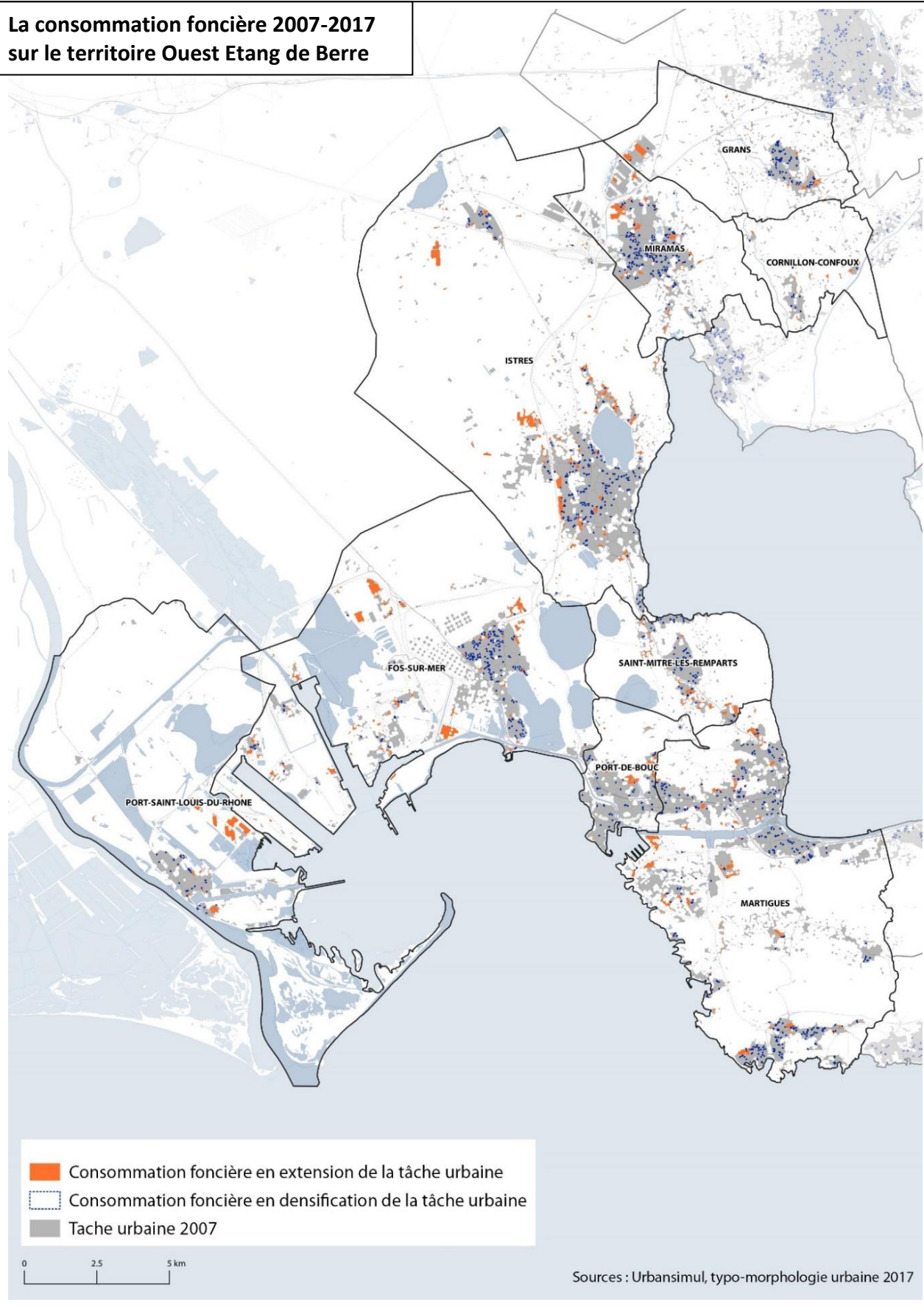
Le graphique ci-dessous présente les formes urbaines produites par le processus d'étalement urbain sur 580 ha durant la période 2007-2017.



L'essentiel à retenir :

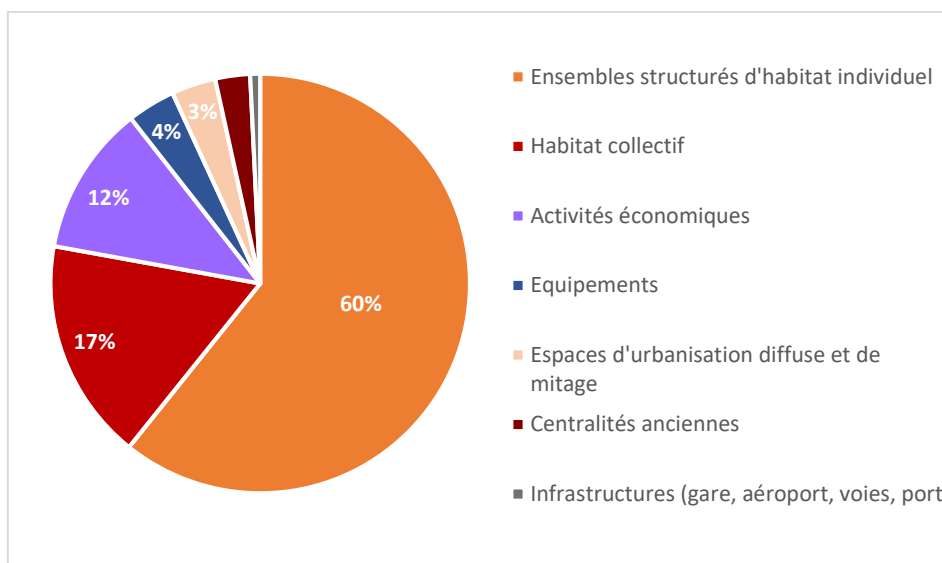
- Les trois quarts de l'extension urbaine (soit 435 ha sur 580 ha) sont à destination d'activités économiques, depuis l'extension de 70 ha de la plateforme logistique Clésud jusqu'à la création d'espaces commerciaux nouveaux (Village des Marques, 25000m²) ;
- Environ 60% de cette consommation (soit 261 ha) concerne les communes de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, en lien avec les activités présentes au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos ;
- 18 % de l'extension urbaine (soit 105 ha) ont été consommés par le développement du parc résidentiel ;
- Les espaces d'urbanisation diffuse et de mitage n'apparaissent pas comme la forme dominante de l'extension urbaine.

La consommation foncière 2007-2017 sur le territoire Ouest Etang de Berre



→ Bilan typo-morphologique de la densification

Le graphique ci-après présente la répartition des formes urbaines produites par le processus de densification sur 156 ha durant la période 2007-2017.



L'essentiel à retenir :

- Les ensembles structurés d'habitat individuel représentent 60% de la densification urbaine (soit 93 ha sur les 156 ha), réalisés sous forme d'habitat pavillonnaire continu/groupé et d'habitat pavillonnaire discontinu dense ;
- La part de collectif représente 17%, ce qui n'est pas négligeable ;
- Les formes urbaines générées à destination d'activités économiques correspondent à 12% de la densification.

Conclusion

Au regard de l'analyse des permis de construire, la consommation d'espace a globalement diminué depuis l'approbation du SCoT en 2015.

Les activités économiques prédominent largement dans cette consommation, puisqu'elles représentent 74% des formes urbaines produites. L'usage économe des sols et leur optimisation portés par le SCoT pour les espaces à vocation économique trouve un écho favorable, notamment au travers de la reconversion de friches industrielles telles que celles de l'ancien site Areva (Istres / Miramas). Toutefois, l'approche y concerne à ce jour davantage la diversification que la recherche de densification, offrant ainsi de futures marges de manœuvre envisageables.

Inversement, l'habitat individuel structuré représente 60% des formes urbaines produites par la densification de la tache urbaine, répondant ainsi aux attentes d'utilisation économe de l'espace.

Afin d'optimiser les enveloppes urbaines existantes et garantir une urbanisation plus compacte, les formes d'habitat doivent poursuivre leur diversification.

La consommation d'espace est un enjeu fort pour le futur SCoT Métropolitain qui devra notamment veiller à la maîtriser, particulièrement dans les secteurs les moins denses de la Métropole, et dans le sillage des objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ou des objectifs nationaux en cours de stabilisation.

Objectifs/Orientations SCoT

La réduction et la prévention des risques sont des orientations fortes du SCoT Ouest Etang de Berre. Elles ont pour objectif de conforter les grands équilibres environnementaux du territoire.

Au-delà de la sanctuarisation 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.

Bilan des Plans de Prévention des risques : bilan GASPAR**→ Précisions méthodologiques-La base de donnée GASPAR**

La base nationale de Gestion Assistée des Procédures administratives relatives aux risques (GASPAR), mise à jour directement par les services instructeurs départementaux, réunit des informations sur les documents d'information préventive à portée réglementaire.



Dans cette base, figurent notamment les PPR (Plan de prévention des risques) naturels et assimilés ainsi que les PPR technologiques.

ETAT D'AVANCEMENT DES PROCEDURES PPR SUR LE TERRITOIRE OUEST ETANG DE BERRE			
NATURE DES PPR	communes	date de prescription	date d'approbation
PPR - INONDATION	Grans	09/12/1985	
PPR - INONDATION	Port-Saint-Louis		21/05/2016
PPR - ARGILES	Martigues		14/04/2014
PPR - ARGILES	Port-De-Bouc		08/02/2010
PPR - RGA MOUVEMENT DE TERRAIN	Saint-Mitre-Les-Remparts		27/02/2017
PPR MOUVEMENT DE TERRAIN	Cornillon-Confoux		13/07/2001
PPR MOUVEMENT DE TERRAIN	Grans		13/03/2018
PPR MOUVEMENT DE TERRAIN	Istres		20/02/1997
PPRT - ARCELORMITTAL	Fos-Sur-Mer	10/11/2009	01/08/2013
PPRT DE FOS EST	Fos-Sur-Mer	26/01/2011	30/03/2018
PPRT DE FOS OUEST	Fos-Sur-Mer	03/12/2012	
PPRT LAVERA	Martigues	01/09/2013	
PPRT SNOI	Port-De-Bouc Fos-Sur-Mer	03/12/2015	12/06/2019
PPRT - TOTAL RAFFINAGE MARKETING	Martigues		02/05/2014
PPRT - DEULEP	Port-Saint-Louis		26/05/2014

Depuis 2015, année d'approbation du SCoT, ce sont 12 PPR qui ont été approuvés, correspondant essentiellement aux risques technologiques.

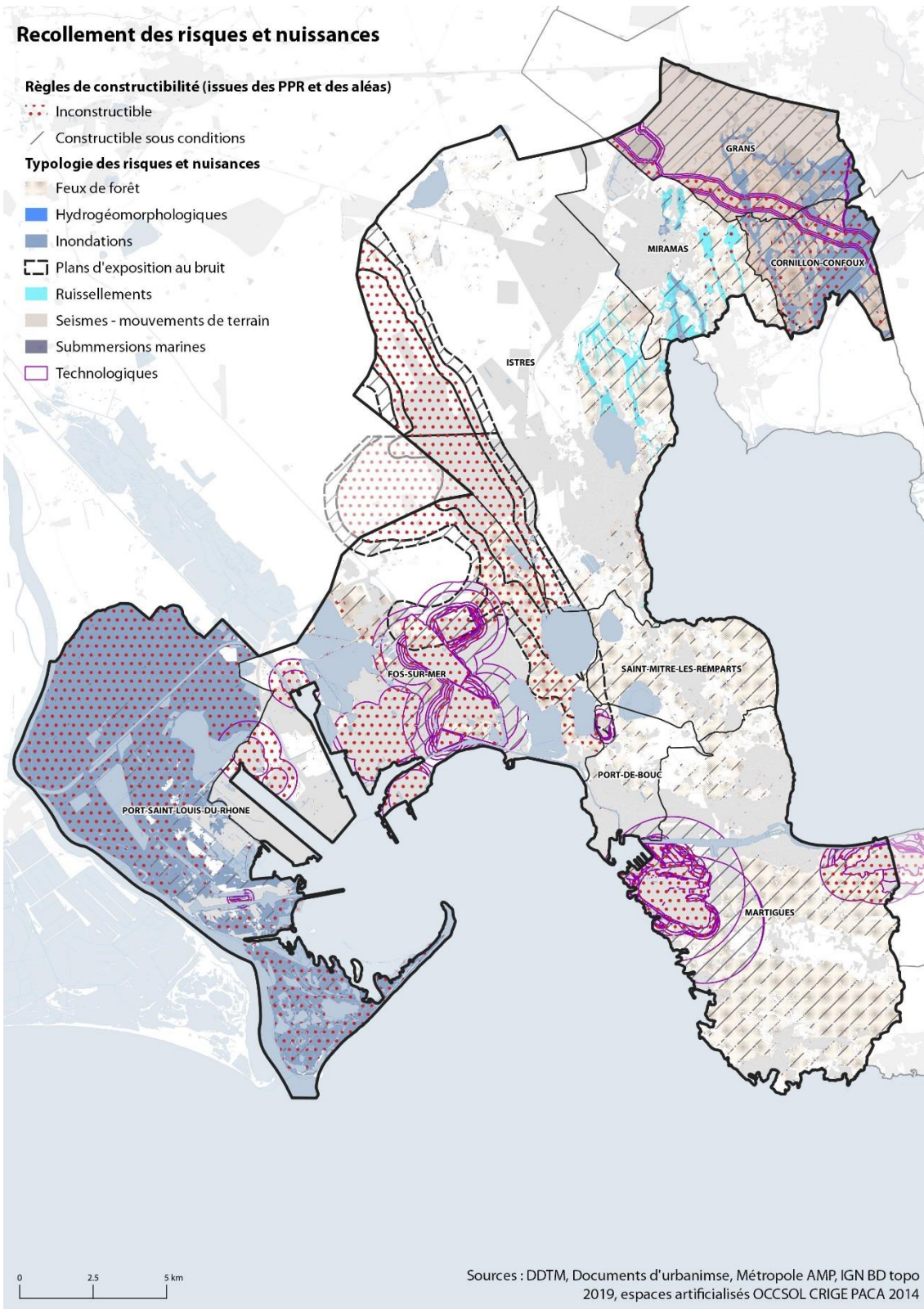
Recollement des risques et nuisances

Règles de constructibilité (issues des PPR et des aléas)

-  Inconstructible
-  Constructible sous conditions

Typologie des risques et nuisances

-  Feux de forêt
-  Hydrogéomorphologiques
-  Inondations
-  Plans d'exposition au bruit
-  Ruissellements
-  Seismes - mouvements de terrain
-  Submersions marines
-  Technologiques



Carte de recollement des risques et nuisances issues des PPR, des aléas, des documents d'urbanisme
(Source : Géoportail de l'urbanisme) avec une interprétation des règles de constructibilité issue du zonage.

Bilan du nombre de logements impactés par les risques

→ *Précisions méthodologiques relatives au nombre de logements dans les zones à risque*

Les données produites résultent d'un croisement entre le cadastre 2017 (nombre de logements) et les zones à risques disponibles issues des documents d'urbanisme et des PPR agrégés.

Avant toute interprétation ou conclusion, il convient au préalable de préciser que :

- Toutes les communes ne sont pas impactées de la même manière ni systématiquement par les mêmes risques, et certains territoires sont plus sensibles que d'autres ;
- Les résultats sont des estimations donnant une échelle de référence ;
- Les autorisations d'urbanisme peuvent avoir été délivrées avant l'approbation d'un PPR.

→ *État 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 IMPACTÉS PAR UN ALEA FORT IDENTIFIÉ DANS LES PLU ET PAR LE ZONAGE D'UN PLAN DE PRÉVENTION DES RISQUES	
Istres - Ouest Provence	790 logements
Port-Saint-Louis-du-Rhône	440
Cornillon-Confoux	130
Fos-Sur-Mer	100
Grans	70
Istres	50
Pays de Martigues	561 logements
Martigues	440
Port-de-Bouc	121

L'essentiel à retenir :

- On comptabilise 1 1351 logements localisés dans des secteurs à risque avec un aléa fort sur l'ensemble du territoire Ouest Etang de Berre ;
- La plupart de ces logements sont situés sur les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône (35 %) et de Martigues (35%), au sein d'un périmètre de risque technologique (Zone industrialo-portuaire de Fos pour Port-Saint-Louis-du-Rhône, site pétrochimique de Lavéra pour Martigues).

Dans le détail :

NOMBRE TOTAL DE LOGEMENTS IMPACTÉS PAR UN ALEA FORT IDENTIFIÉ DANS LES PLU	
Istres – Ouest Provence	650
Cornillon-Confoux	230
Grans	230
Fos-Sur-Mer	70
Miramas	70
Istres	50
Pays de Martigues	80
Martigues	80

Nombre de logements impactés par le zonage inconstructible PPR Technologiques	
Martigues	440
Port-de-Bouc	121
Fos-sur-Mer	110
Port-Saint-Louis-Du-Rhône	10
Nombre de logements impactés par le zonage inconstructible PPR Industriels	
Port-Saint-Louis-Du-Rhône	430
Grans	70
Nombre de logements impactés par le zonage inconstructible PPR Submersion Marine et Mouvements de Terrain	
Cornillon-Confoux	130
Istres	50

Bilan des autorisations de construction

→ *Précisions méthodologiques*

L'exercice consiste à procéder à l'analyse spatiale des permis de construire autorisés au sein des périmètres des zones à risques extraits des documents d'urbanisme disponibles à ce jour. Le résultat correspond au nombre de logements autorisés dans les zones à risques.

→ **Bilan des autorisations**

NOMBRE D'AUTORISATIONS DE CONSTRUCTION ACCORDÉES DANS LES ZONES A RISQUES (TOUS RISQUES CONFONDUS)				
	2011- 2014	2015- 2018	nombre de logements/année 2011-2015	nombre de logements/année 2015-2018
ISTRES - OUEST PROVENCE	259	141	65	35
Cornillon-Confoux	10	25	2.5	6.25
Fos-Sur-Mer	70	48	17.5	12
Grans	24	28	6	7
Istres	12	6	3	1.5
Miramas	3	10	0.75	2.5
Port-Saint-Louis-Du-Rhône	140	24	35	6
PAYS DE MARTIGUES	79	13	19.7	3.25
Port-De-Bouc	1	0	0.25	0
Saint-Mitre-Les-Remparts	3	2	0.75	0.5
Martigues	75	11	18.7	2.75
TOTAL	339	156	84.75	39

L'essentiel à retenir :

- On constate une baisse conséquente du nombre de logements autorisés au sein des secteurs à risques du territoire Ouest Etang de Berre depuis l'approbation du SCoT, se traduisant par une forte diminution : -54% sur la période 2015-2018 (156 autorisations) par rapport à la période 2011-2014 (339 autorisations) ;
- La forte baisse du poids de ces permis de construire autorisés est perceptible sur la dynamique de construction du territoire SCoT, principalement sur Pays de Martigues (où le rythme annuel de logements autorisés par an est passé de 84,75 sur 2011-2015 à 39 sur 2015-2018) mais aussi sur Istres - Ouest Provence (passant de 65 à 35) ;
- Cette tendance à la forte diminution des autorisations de construire au sein des zones à risques traduit la mise en œuvre d'une maîtrise de l'urbanisation au regard des secteurs vulnérables du territoire et sa traduction dans les documents d'urbanisme.

Conclusion

Le territoire du SCoT Ouest Etang de Berre comprend de nombreux risques naturels et industriels. Il est particulièrement impacté par les mesures de protection liées aux risques industriels, du fait de la présence très prégnante des industries pétrochimiques de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer à l'Ouest et du site pétrochimique de Lavéra aux portes de Martigues. L'approbation de nouveaux PPR a, dans certains cas, modifié les perceptions de la vulnérabilité du territoire et la prise en considération des risques.

Au-delà de la dimension classique des risques en termes de contraintes de développement, une certaine forme d'approche résiliente du territoire semble aujourd'hui se dessiner. Celle-ci se traduit aussi bien au travers de l'application des orientations portées par le SCoT d'Ouest Etang de Berre et de leur intégration dans les documents d'urbanisme (favoriser le renouvellement urbain, limiter la consommation d'espace y compris économique, optimiser le foncier...) que dans la façon d'aborder les projets de différentes natures pour en maîtriser au mieux les impacts sur la santé des habitants (projets d'infrastructures autoroutières ou routières, mutualisation / évolution des espaces économiques dédiés, choix des formes urbaines...). Le projet de SCoT

métropolitain devra prendre en compte les différents niveaux de risques dans son projet global, en incluant également la problématique des enjeux de reconversion d'anciens sites industriels.

Objectifs/Orientations SCoT

La pérennité de la trame verte et bleue (TVB) sur le territoire Ouest Etang de Berre est conditionnée par quatre principes majeurs:

- Le maintien de la multifonctionnalité des espaces constitutifs de la TVB
- La préservation des structures agricoles et naturelles spécifiques
- La préservation et la valorisation des milieux aquatiques et de leurs abords
- L'intégration des principes de perméabilité biologique au sein des espaces urbains (nature en ville)

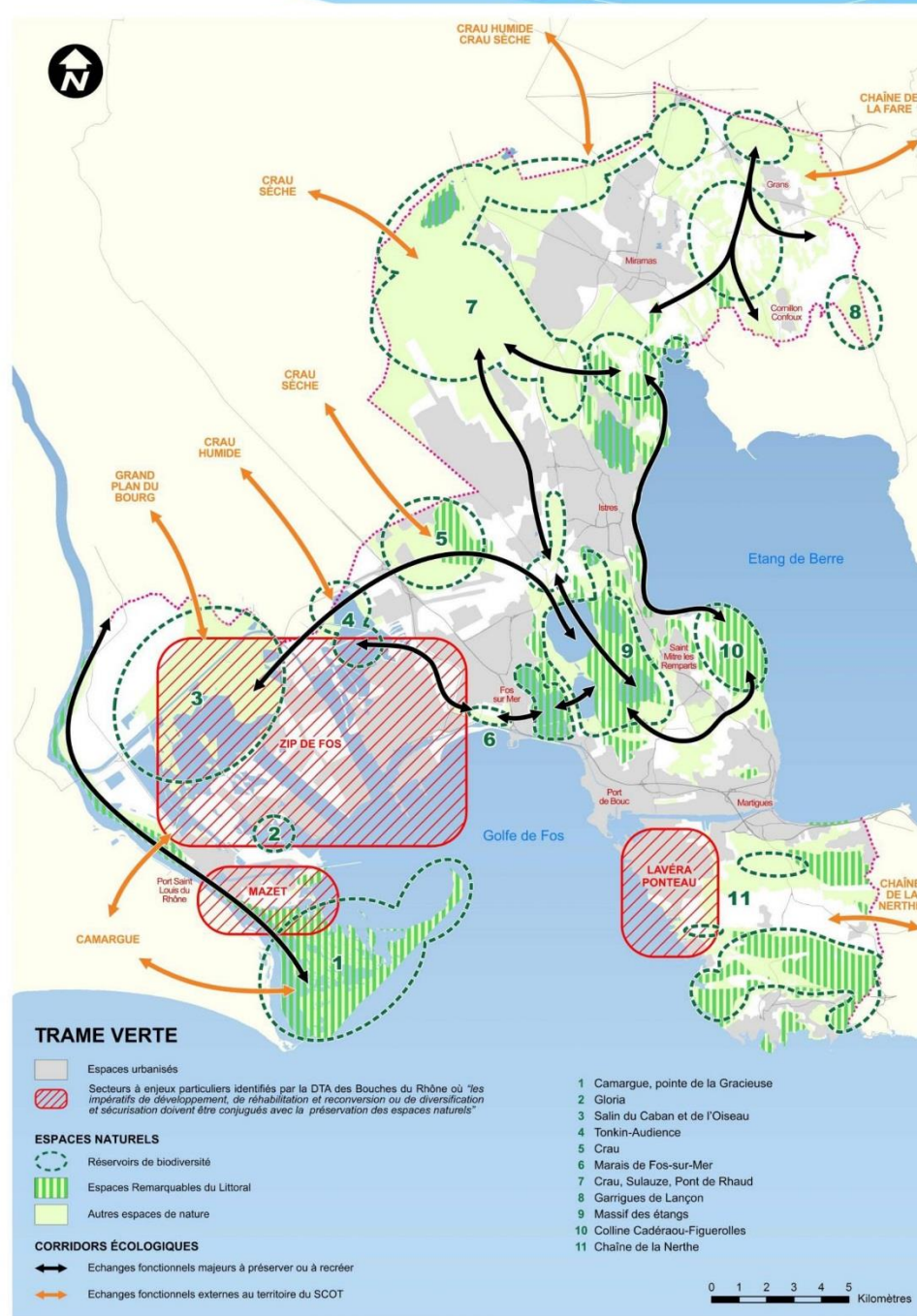
→ *Précisions méthodologiques*

L'objectif est ici de constater si le développement urbain, au travers de la consommation foncière, a préservé les corridors écologiques inscrits dans le SCoT ou s'il les a fragilisés. La méthode retenue propose une lecture croisée des principaux secteurs comportant des corridors écologiques (cartographiés dans la trame verte et bleue du DOO du SCoT) avec les données de consommation d'espace sur ces territoires. Il convient toutefois de préciser que les dynamiques spatiales économiques ou résidentielles pouvaient être à l'œuvre avant l'approbation du SCoT, ayant ainsi potentiellement généré certaines consommations d'espaces observables ici.

Cette lecture croisée porte sur les secteurs géographiques suivants :

- Le secteur de Grans, Cornillon-Confoux et Miramas,
- Le secteur de Port-de-Bouc, Martigues et Saint-Mitre-les-Remparts,
- Le secteur d'Istres,
- Le secteur de Fos-sur-Mer,
- Le secteur de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

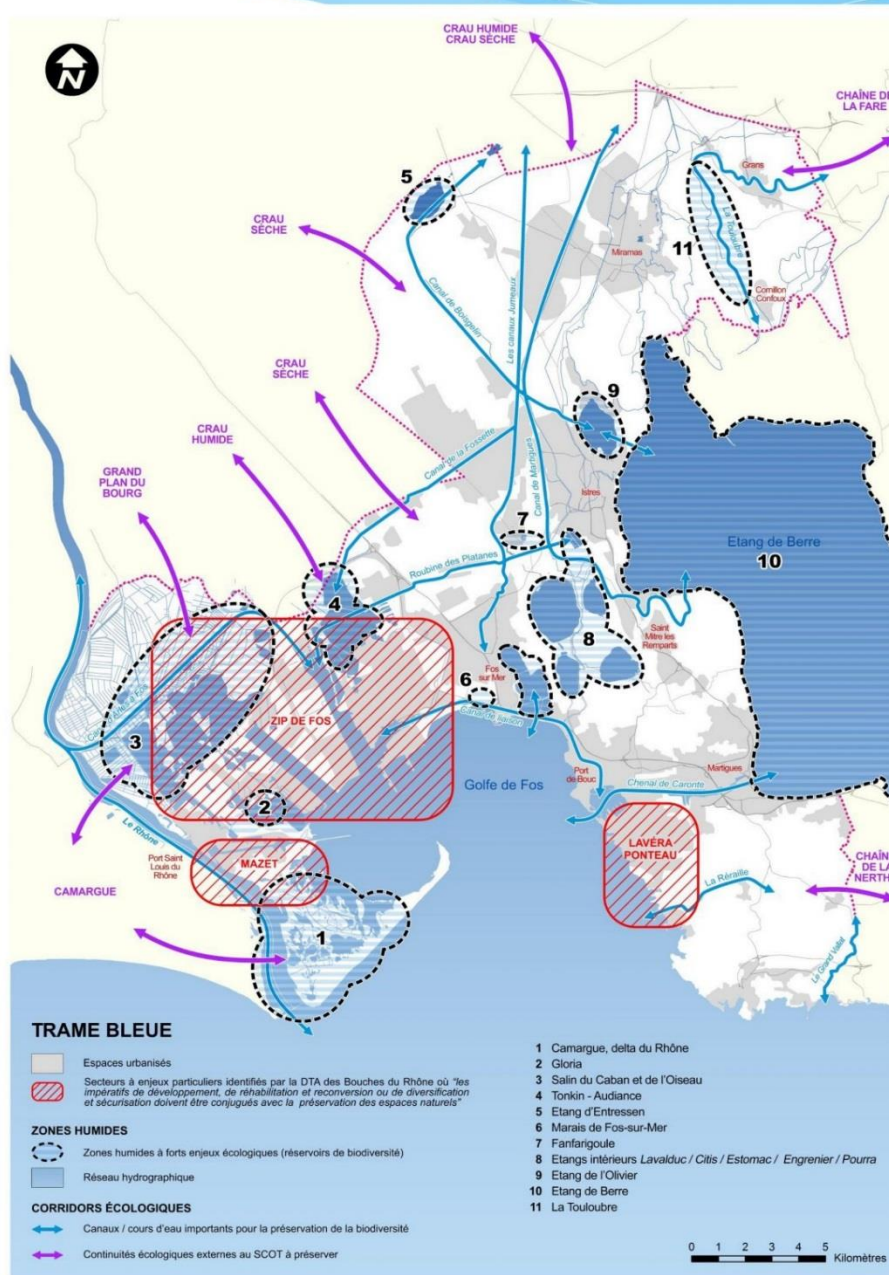
Trame Verte (extrait du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT)



SCoT Ouest Etang de Berre – Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

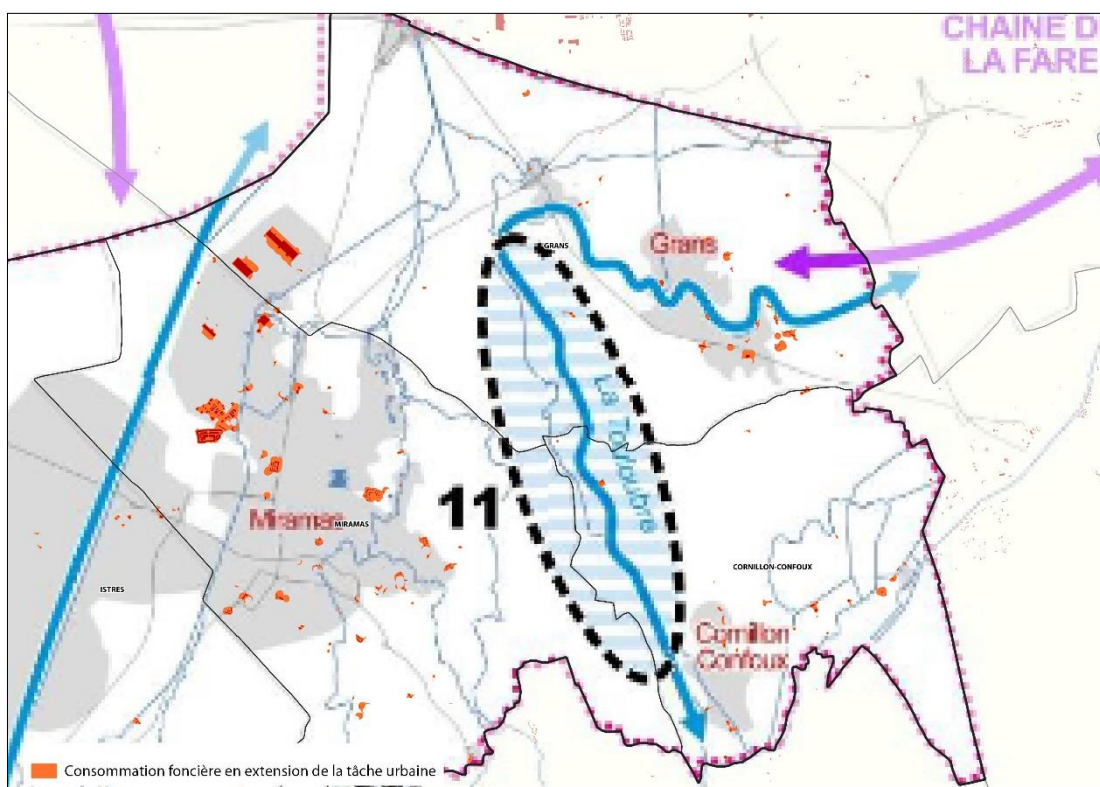
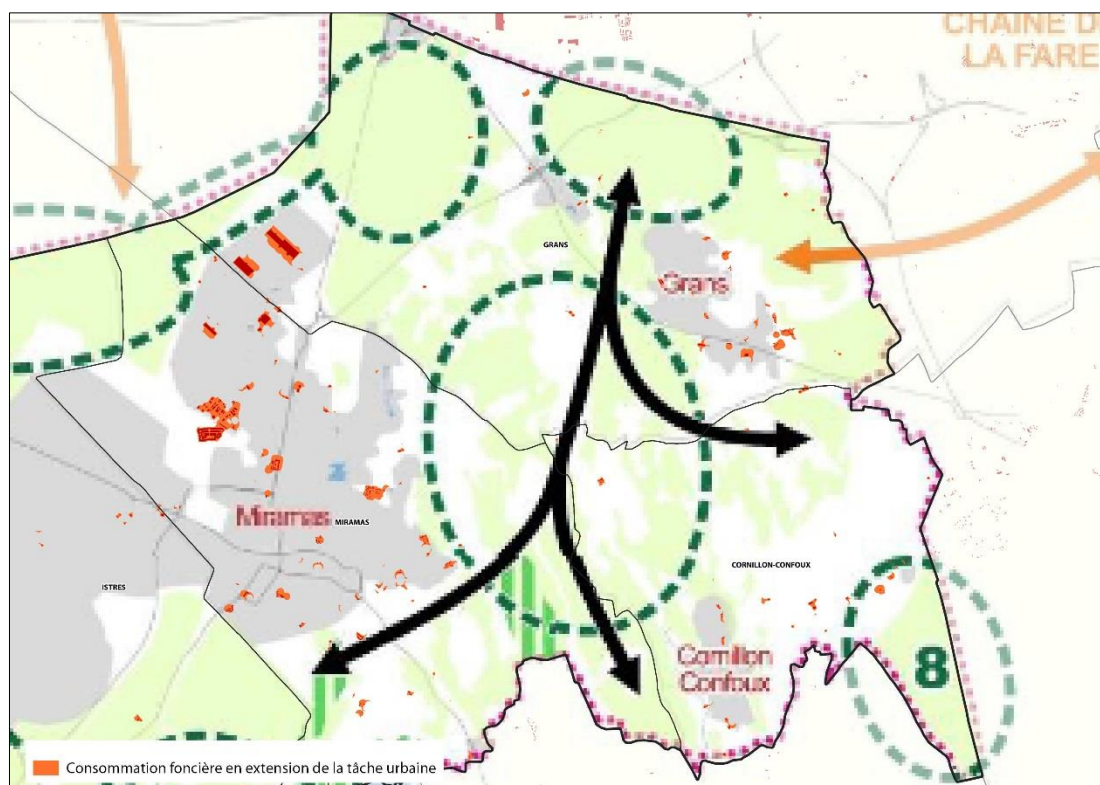
Le SCoT identifie sur son territoire des espaces naturels et agricoles à forte valeur patrimoniale qu'il convient de pérenniser au sein d'une trame verte et bleue. Celle-ci doit permettre de garantir un équilibre entre un développement urbain maîtrisé et la préservation de la biodiversité.

Trame Bleue (extrait du Document d'Orientation et d'Objectifs du SCoT)



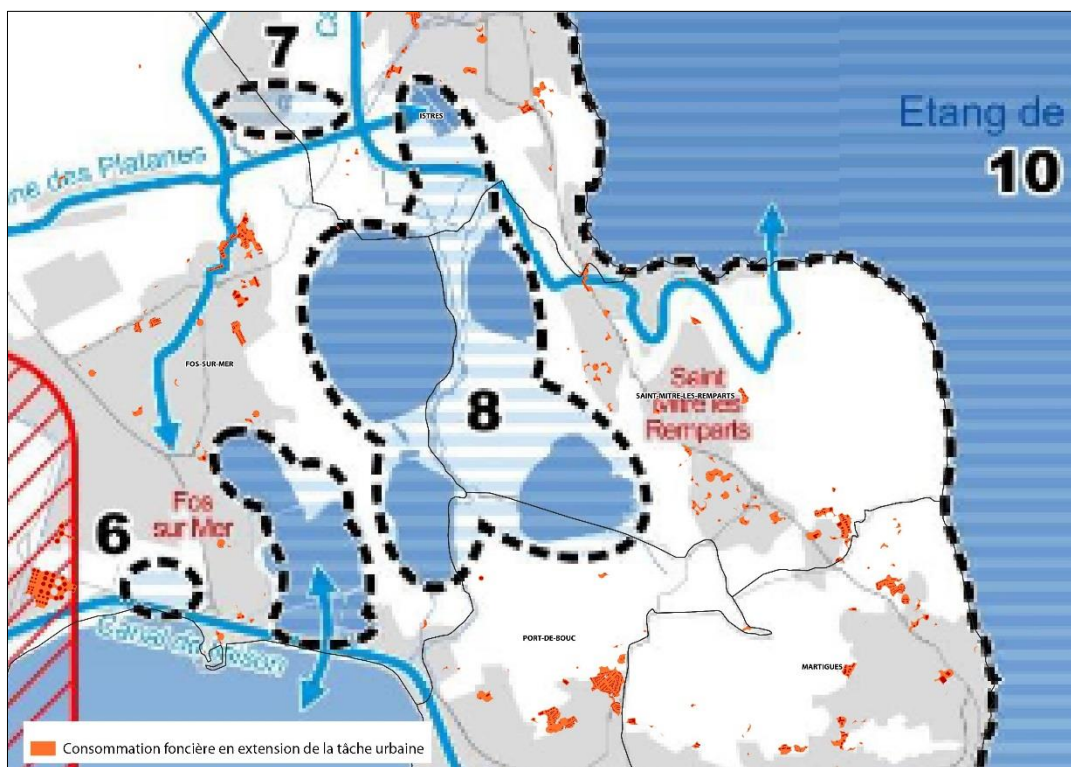
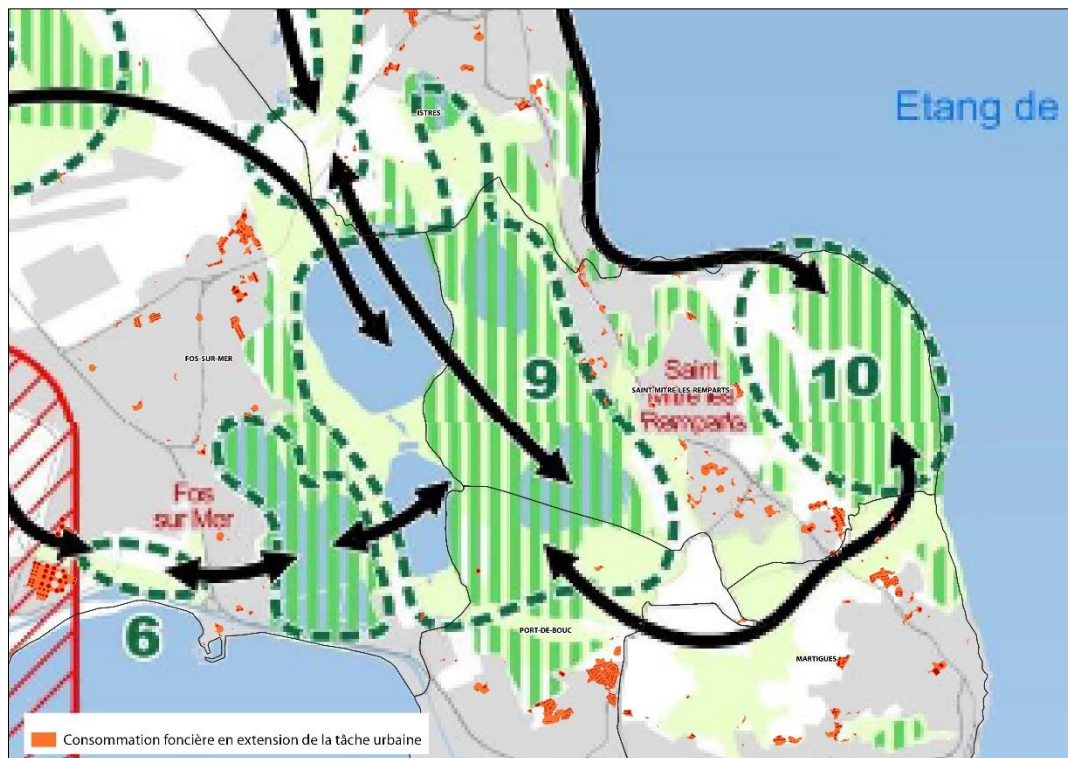
SCoT Ouest Etang de Berre – Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO)

A l'image des protections instaurées pour la trame verte, le SCoT exprime sa volonté de protéger la trame bleue. Il insiste ainsi sur la nécessité de mettre en œuvre une protection dans les PLU des abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (étangs, zones humides et zones inondables).



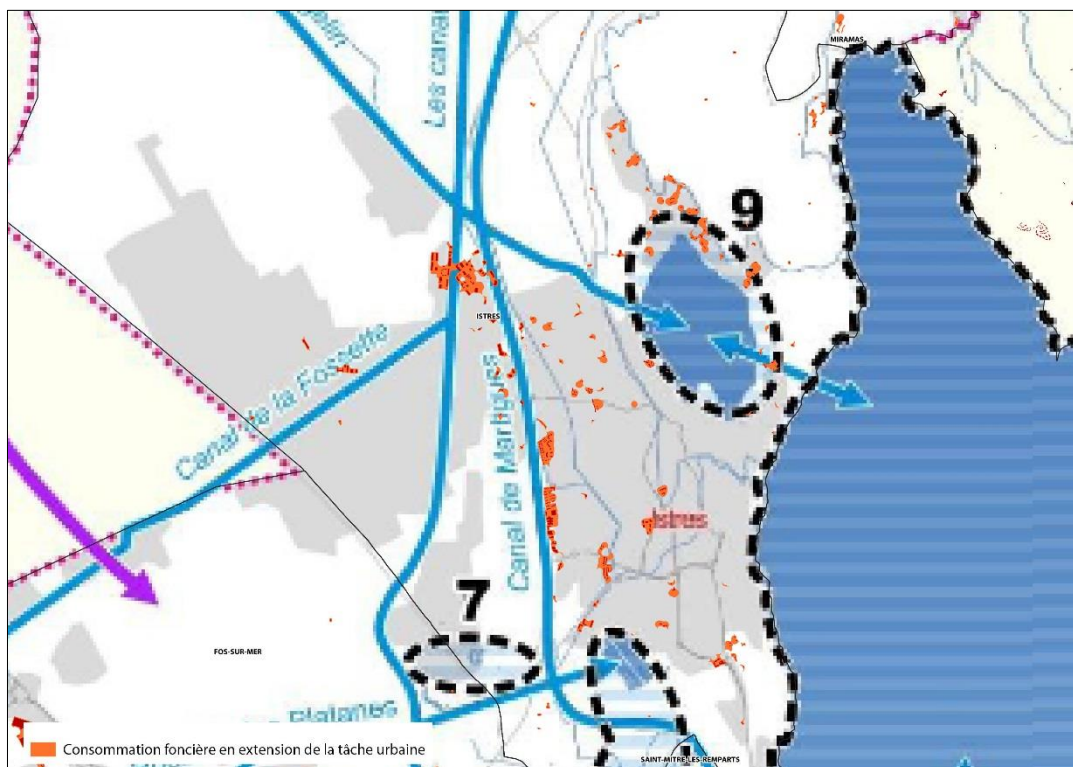
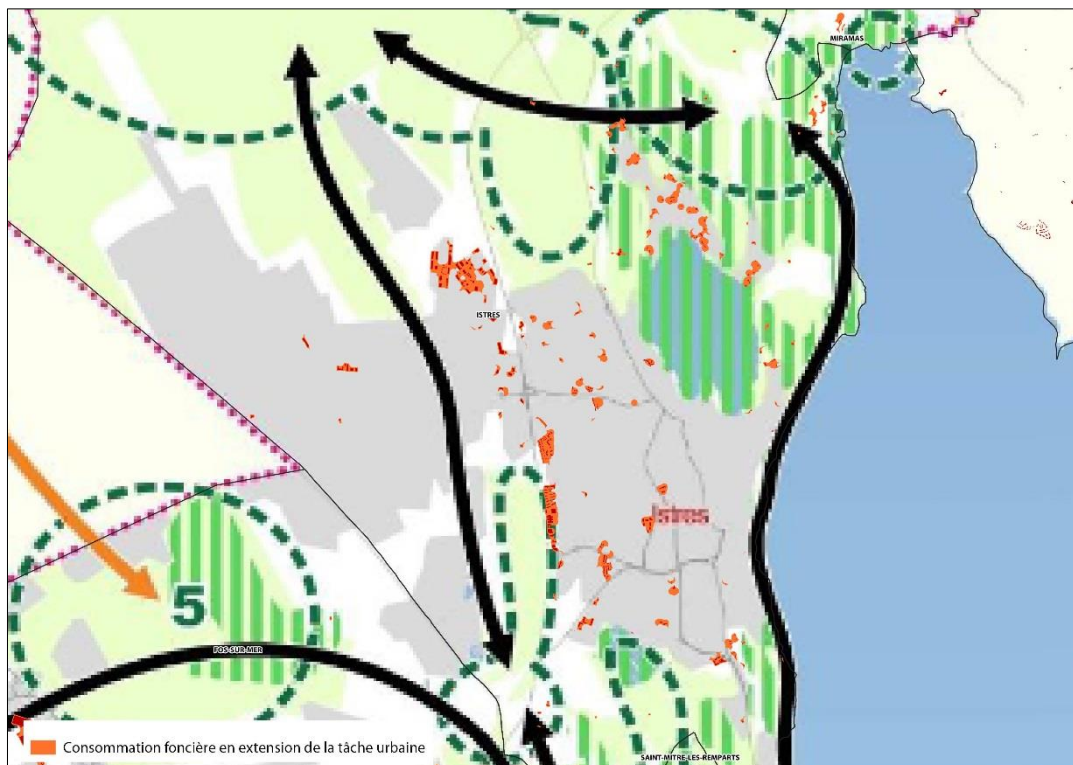
Corridors écologiques secteur de Grans, Cornillon-Confoux et Miramas

La continuité écologique dans le secteur de Grans, Cornillon-Confoux et Miramas traversée par la zone humide de la Touloubre (11) n'a pas été impactée par l'urbanisation. Malgré l'émergence de quelques constructions situées en franges d'urbanisation, l'intégrité des réservoirs de biodiversité est préservée. Il convient toutefois de maintenir une certaine vigilance sur les franges urbaines de Grans et de Miramas.



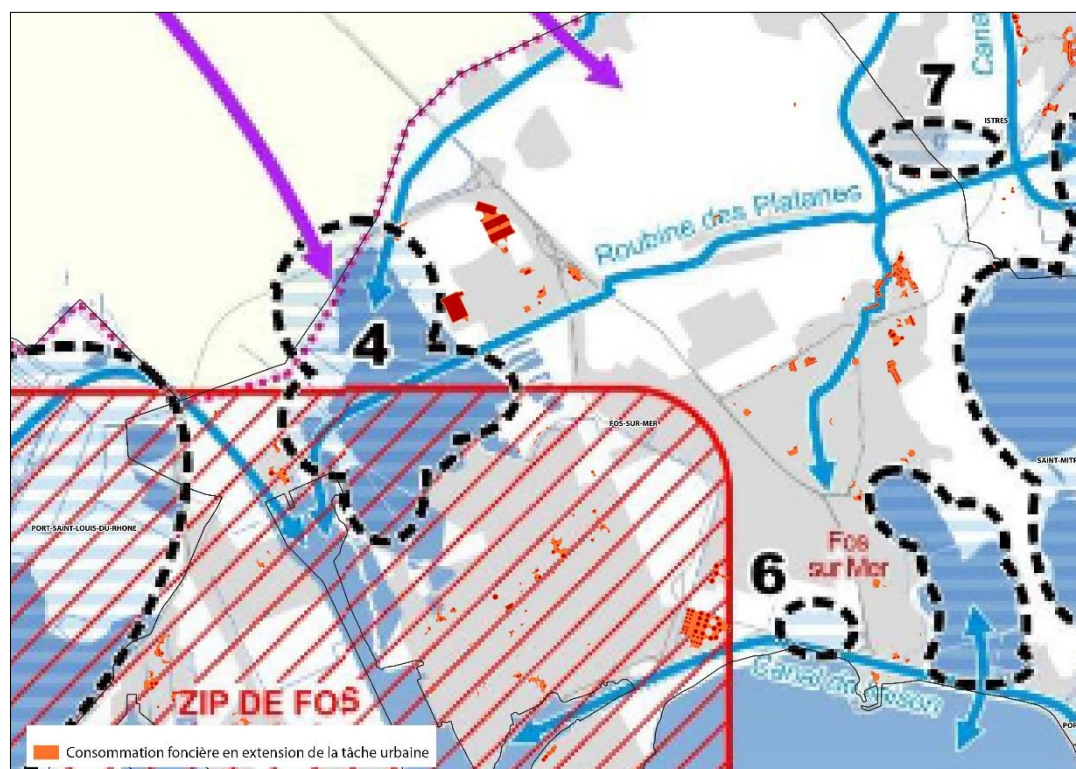
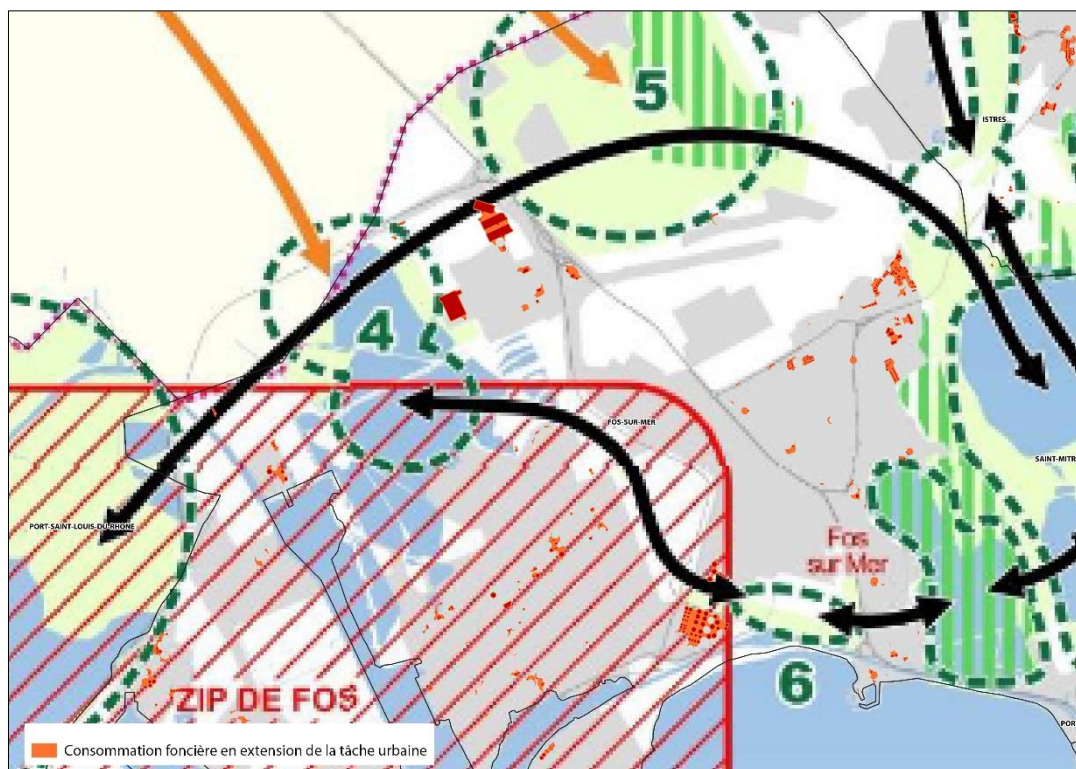
Corridors écologiques sur le secteur de Port-de-Bouc, Martigues et Saint-Mitre-les-Remparts

La continuité écologique Est-Ouest reliant le Massif des Etangs (9) et la zone humide des Etangs intérieurs (8) à la colline Cadéraou-Figuerolles (10) dans le secteur de Saint-Mitre-les-Remparts / Martigues Nord voit sa fragilité accentuée, car elle traverse un axe structurant entre la zone commerciale de Saint-Mitre-les-Remparts et la commune de Martigues où les lotissements en extension se sont par ailleurs développés. La prise en compte de la trame verte et bleue dans les projets d'aménagement est ici un enjeu majeur.



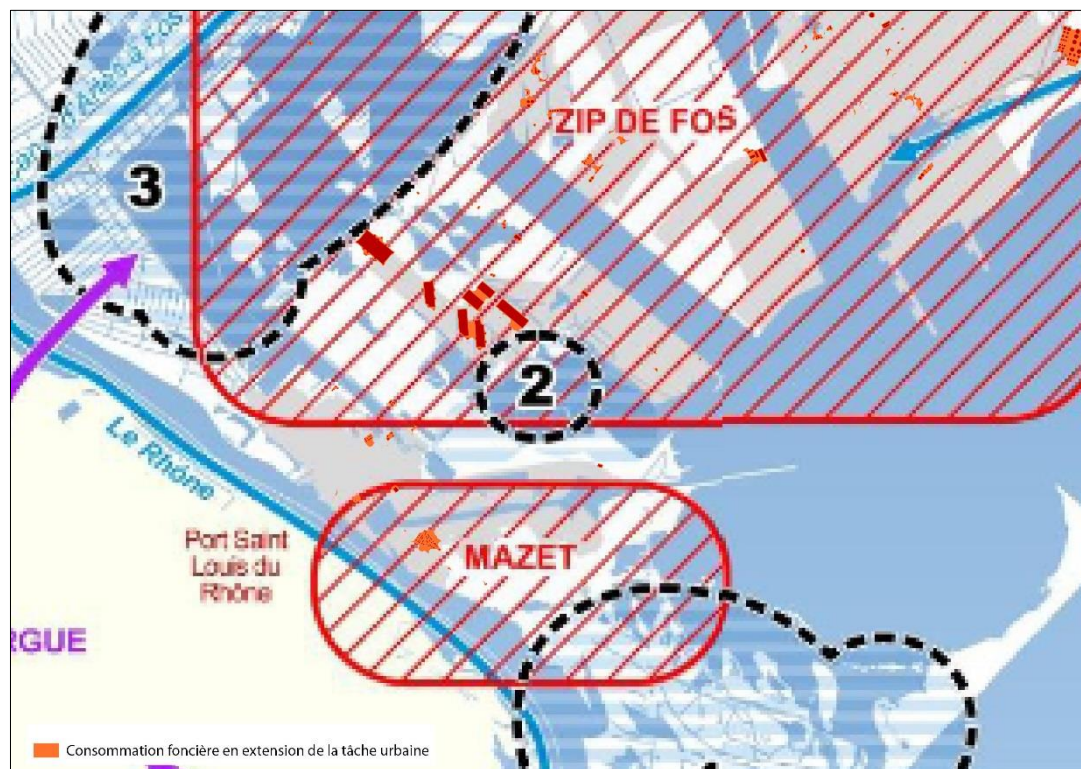
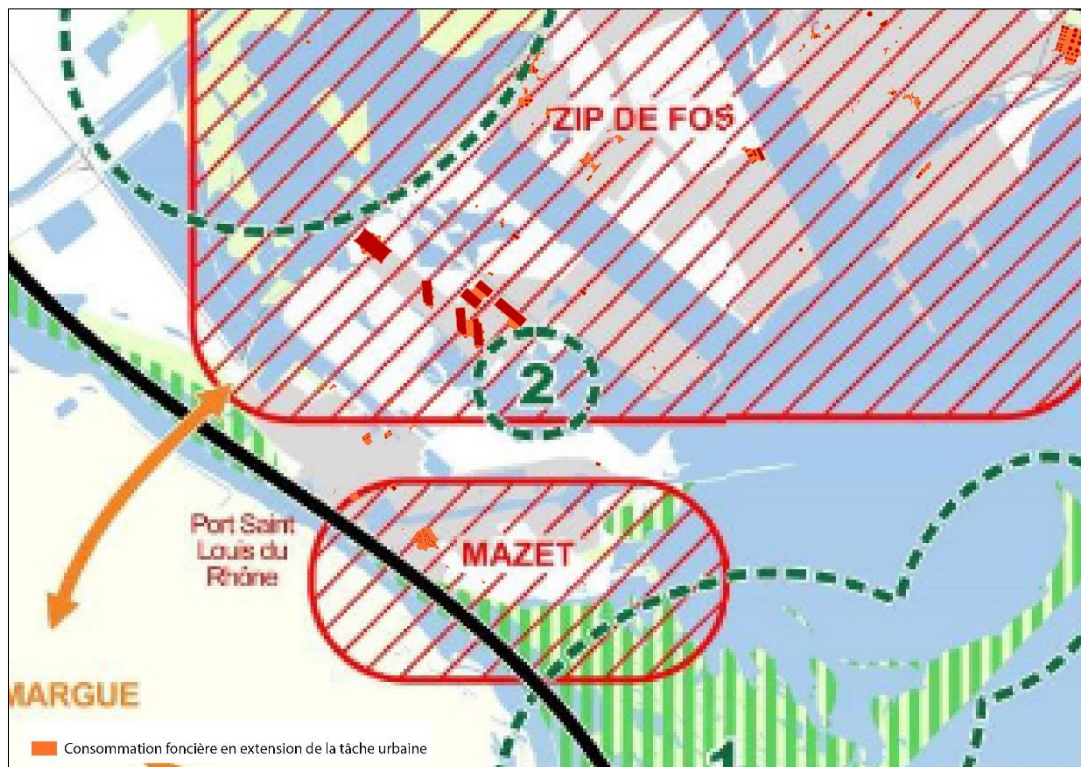
Corridors écologiques sur le secteur d'Istres

La continuité écologique dans le secteur ouest d'Istres reliant le réservoir de biodiversité de Crau / Sulauze / Pont de Rhaud au Nord à celui du Massif des Etangs, et aux zones humides de Fanfarigoule (7) et des Etangs intérieurs plus au Sud est fragilisée : d'une part par la présence du site de la base aérienne sur son passage et, d'autre part, du fait du développement des constructions sous forme de lotissements sur les franges urbaines de la ville. La prise en compte de la trame verte et bleue dans les projets d'aménagement situés en frange est ici le principal enjeu.



Corridors écologiques sur le secteur de Fos-sur-Mer

Dans le secteur de Fos-sur-Mer, la continuité écologique reliant le réservoir de biodiversité du Massif des étangs à l'Est à celui de Tonkin-Audience (4) à l'Ouest via la zone humide du Marais de Fos-sur-Mer (6) traverse une partie de la Zone Industriale-Portuaire. Les constructions existantes liées aux activités logistiques et pétrochimiques se sont développées à proximité des Marais de Fos-sur-Mer (6), impactant ainsi directement le corridor écologique reliant Tonkin-Audience à l'Ouest (4) au Massif des Etangs situé plus à l'Est.



Corridors écologiques sur le secteur de Port-Saint-Louis-du-Rhône

La continuité écologique longeant le Rhône n'est pas particulièrement impactée par une extension de l'urbanisation récente du secteur de la Presqu'île du Mazet. Les constructions liées aux activités logistiques et pétrochimiques localisées dans la ZIP de FOS se sont développées à proximité du réservoir de biodiversité de Gloria et de sa zone humide (2) et de la zone humide du Salin du Caban et de l'Oiseau (3).

Conclusion

Certains corridors écologiques identifiés dans le SCoT et reliant des réservoirs de biodiversité et/ou des zones humides associées sont encore peu touchés par l'extension urbaine et la consommation foncière (Grans / Cornillon-Confoux / Miramas).

D'autres corridors traversent des secteurs où les dynamiques économiques et résidentielles étaient déjà enclenchées (Saint-Mitre-les-Remparts) ou même très engagées (Fos-sur-Mer, Istres-Ouest), incitant à intégrer l'enjeu de biodiversité dans les projets.

Au regard des fragilisations observées, il convient de maintenir une réelle vigilance afin d'éviter une fragmentation ou une rupture de ces corridors écologiques liées au développement urbain ou économique, et d'assurer le maintien d'une véritable trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire, indispensable face aux enjeux du changement climatique.

DEUXIEME PARTIE

SUIVI QUALITATIF **SCOT OUEST ÉTANG DE BERRE**

Suivi qualitatif des SCOT AMP SCOT OUEST ETANG DE BERRE

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « CARONTE » (MARTIGUES – PORT DE BOUC)



Le secteur de projets « Caronte » couvre un périmètre en épaisseur autour du chenal éponyme, depuis Port-de-Bouc située à son débouché à l'Ouest sur le golfe de Fos jusqu'à Martigues qui s'ouvre à l'Est sur l'Etang de Berre.

Les grands enjeux thématiques du SCOT Ouest Etang de Berre sur le secteur de projets portent principalement sur les axes suivants :

- **Accessibilité :**
 - **L'amélioration qualitative de la grande accessibilité et de la desserte routière** par la réalisation de la liaison autoroutière A55-A56 reliant Salon-de-Provence à Martigues (avec contournement de l'agglomération de Martigues / Port-de-Bouc et raccordement de l'A55 via Martigues) ;
 - **La requalification urbaine des voiries existantes délestées du trafic de transit** (notamment RN568) ;
 - **L'amélioration de la desserte par les transports en commun** (réalisation du BHNS Martigues Port-de-Bouc ; développement de sites propres et d'aménagements de voirie), création d'un PEM sur le secteur de Croix-Sainte et d'une véritable halte routière multimodale dans le quartier de l'Hôtel de Ville) ;

- **Le renforcement de la desserte ferroviaire existante sur la ligne Miramas / Marseille** via la Côte Bleue pour compléter le réseau de TC ;
 - **L'encouragement des modes de déplacements actifs et alternatifs** par des aménagements spécifiques (itinéraires piétons et réseau cyclable) en lien avec les réseaux TC de proximité et une offre de stationnement adaptée.
- **Développement économique :**
 - **Le confortement des fonctions économiques stratégiques** (secteur industriel sur Lavéra) ;
 - **Le rééquilibrage et la diversification du développement économique ;**
 - **L'accroissement et la diversification de l'offre de foncier d'activité** par extension à vocation économique (Lavéra : 138 ha ; Ecopolis Martigues Sud : 40 ha) ou pouvant être justifiée ;
 - **La hiérarchisation de l'offre commerciale** structurée autour de pôles commerciaux à rayonnement local / niveau 2 (Port-de-Bouc, Croix-Sainte), de centre-ville de niveau 3 / centralité commerciale et tertiaire à rayonnement SCoT et de centre-ville de niveau 4 / centralité commerciale à rayonnement local ;
 - **Un aménagement commercial durable** (qualité urbaine et environnementale) par renforcement de l'accessibilité multimodale (TC, cheminements doux) et par une gestion économe du foncier dédié ;
 - **Le confortement des infrastructures portuaires** liées à la pêche professionnelle ;
 - **La valorisation du potentiel de la filière nautisme** (développement du pôle naval en rive nord du chenal de Caronte).
 - **Développement urbain :**
 - **La production de 17000 logements nouveaux et diversifiés sur le territoire du SCoT** pour accueillir 22000 habitants supplémentaires (Martigues s'inscrit parmi les 3 pôles structurants et Port-de-Bouc dans les 3 pôles d'équilibre définis par le SCoT) ;
 - **Une hiérarchisation de l'armature urbaine organisée autour de trois catégories de pôles urbains** pouvant capter chacun une part de la croissance démographique globale attendue (pôles structurants : 75% soit 12700 logements ; pôles d'équilibre : 15% soit 2600 logements ; pôles de proximité : 10% soit 1700 logements) ;
 - **Une utilisation économe de l'espace ;**
 - **Une prise en compte des capacités d'accueil de chaque commune** : les centralités de Martigues et Port-de-Bouc sont respectivement identifiées comme pôle structurant et pôle d'équilibre.
 - **Environnement, cadre de vie et patrimoine :**
 - **L'affirmation de la valeur paysagère et environnementale des espaces littoraux** (application des protections de la loi Littoral et prise en compte de la Directive territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône) ;
 - **La définition des Espaces Proches du Rivages (EPR) et de secteurs d'enjeux aux orientations et modalités spécifiques** (Ponteau-Lavéra sur Martigues) ;
 - **L'organisation du potentiel de développement urbain et économique dans les communes littorales** (cf armature urbaine ; notions d'agglomération pour Martigues, et de village pour Lavéra à Martigues) ;
 - **La définition d'une stratégie de lutte contre l'érosion et la submersion marine ;**
 - **L'encadrement des projets de développement d'installations de loisirs** (orientation durable du tourisme littoral) ;
 - **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame verte** (notamment sur le secteur à enjeux particuliers « Lavéra-Ponteau » identifié par la DTA13) ;
 - **La préservation des espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité** (espaces naturels « ordinaires ») ;
 - **L'intégration de la trame verte en ville ;**
 - **L'identification de la trame bleue et la protection des abords** du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (Etang de Berre, chenal de Caronte, Canal de liaison de Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc) ;
 - **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame bleue** : zones humides à fort enjeu écologique, leurs berges et la végétation rivulaire (Etang de Berre) ;
 - **L'amélioration et le suivi écologique de l'Etang de Berre ;**
 - **La préservation de la biodiversité des cours d'eau et canaux ;**
 - **La valorisation des paysages des entrées de ville et des grands axes** routiers et ferroviaires ;

- **La prévention des risques naturels et technologiques** majeurs (risque inondation ; risque feu de forêt ; risque industriel ; transport de matières dangereuses) ;
- **La réduction et la maîtrise des nuisances sonores** ;
- **La gestion durable des ressources et des déchets** (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- **La maîtrise des consommations et l'engagement dans la transition énergétique.**

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCOT.

ACCESSIBILITE

Assez bonne avancée

Profil du secteur de projets

Articulé autour du chenal et fortement urbanisé, ce secteur est franchi par trois points de passage (un ferroviaire et deux routiers) assurant une nécessaire liaison entre les territoires situés de part et d'autre. L'accessibilité concerne ainsi différentes échelles, celle de la proximité (irrigation des tissus urbains des centralités de Martigues et Port-de-Bouc) comme celle des territoires plus lointains (circulations de transit).

Les projets identifiés

Les objectifs du SCoT sont déclinés au travers du Plan de déplacements urbains 2020 / 2030 de la métropole : requalification de la RN568 et de la RD50 ; création d'une voie de contournement de Martigues / Port-de-Bouc ; desserte ferroviaire et pôles d'échanges multimodaux (Port-de-Bouc Gare, Croix-Sainte Gare, Martigues Hôtel de Ville) ; développement d'un Réseau Express Métropolitain ; lignes de transport à Haut Niveau de Service ; transports collectifs de proximité, modes actifs). Huit projets sont recensés dont la majorité est identifiée comme prioritaire dans les prescriptions du SCoT :

- Le contournement routier Martigues / Port-de-Bouc, pour lequel les études sont engagées, doit permettre de desservir les bassins Ouest du GPMM tout en les reliant à leur hinterland, d'améliorer l'accessibilité au territoire et de réduire les nuisances et risques existants. Son tracé traverse entièrement le secteur de projets « Caronte », avec de nouvelles voies envisagées et un trafic de desserte des espaces économiques revu. Des emplacements réservés sont inscrits aux PLU de Martigues et de Port-de-Bouc, pour un début des travaux prévu en 2023 et une mise en service en 2026. Ce contournement sur 7 km pourra permettre, à long terme, d'assurer la continuité des grands axes autoroutiers sur tout l'Ouest métropolitain (liaison A55-A56 avec le projet Fos-Salon) ;
- La requalification de la RN568 en boulevard urbain (sur 6 km) fait l'objet d'études engagées. Induit par la réalisation du contournement routier Martigues / Port-de-Bouc, ce projet défini dans le schéma

- directeur de la RN568 établi fin 2016 permettra une couture urbaine entre quartiers ainsi que la reconquête de 40 ha de foncier ou le développement des modes doux ;
- La création du Pôle d'Echanges Multimodal de Croix-Sainte est au stade d'étude pré-opérationnelle, avec une livraison prévue pour 2023/24. Projet majeur, il permettra d'assurer le rôle d'interface entre le réseau TC et les réseaux de proximité. Au regard de la recherche d'une cohérence urbanisme-transport, il devrait s'accompagner d'un projet urbain de quartier de Gare offrant une mixité fonctionnelle, conformément aux orientations du SCoT ;
 - Le projet de pôle d'échanges multimodal / gare routière dans le quartier de l'Hôtel de Ville est engagé-opérationnel, avec une livraison prévue au 1^{er} semestre 2021. Situé dans un quartier nouveau accueillant une mixité fonctionnelle, il s'inscrit en complémentarité avec le PEM de Croix-Sainte et compte 12 quais pour les bus urbains, 5 pour les interurbains, un parking relais de 73 places, un bâtiment et un hall d'attente pour les voyageurs, une Maison du vélo ainsi qu'un local-sécurité pouvant accueillir 25 deux-roues ;
 - Un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS), projet lié au pôle d'échanges du quartier de l'Hôtel de Ville, fait l'objet d'études engagées. Inscrit dans l'Agenda de la Mobilité et le PDU arrêté de la Métropole, sa mise en service est envisagée pour 2023/24 et permettra de traverser et desservir la plupart des pôles générateurs de déplacements de Martigues et Port-de-Bouc ;
 - Le projet de modernisation de la voie ferrée de la Côte Bleue, reliant Miramas à Marseille, est inscrit dans le Contrat de Plan Etat Région (CPER). Sa réalisation est prévue à l'horizon 2035 et les travaux de la première tranche sont en cours. Il s'inscrit dans les prescriptions du SCoT visant au renforcement de la desserte ferroviaire existante, afin de proposer une offre ferroviaire inter-cités performante ;
 - Concernant le réseau de voirie, une étude de circulation du schéma de voirie au nord du chenal de Caronte a été réalisée en 2019. Couvrant plusieurs secteurs, elle devrait donner lieu à des compléments d'étude du département et de l'Etat, le tout afin d'assurer un maillage viaire efficace et d'anticiper les futurs impacts de ce contournement ;
 - Souligné dans le SCoT Ouest Etang de Berre, l'accessibilité maritime du secteur reste un levier important. Des études ont notamment été menées et doivent être approfondies dans la perspective de la mise en service d'une navette trans-étang reliant Martigues, Istres et l'aéroport, ou du développement des navettes maritimes déjà existantes sur Martigues.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Assez bonne avancée

Profil du secteur de projets

Ce territoire présente un tissu économique dominé par le pôle pétrochimique de Lavéra au Sud (constitutif du vaste pôle industriel et portuaire du Golfe de Fos), et par trois zones d'activités (la ZI de la Grand Colle, la ZA mixte de Caronte / Anse Aubran / Croix-Sainte / Technopolis et la ZI Ecopolis Martigues Sud). Il compte également les pôles commerciaux et les zones commerciales de Martigues et Port-de-Bouc, ainsi que des infrastructures portuaires, à vocation d'activités économiques traditionnelles (pêche professionnelle) ou au nautisme (ports de plaisance).

Les projets identifiés

Le développement économique futur du secteur de projet s'établira majoritairement sur la rive nord du chenal de Caronte. En termes d'avancées, une dizaine de projets à vocation économique a été recensée, de temporalités et de niveaux différents :

- Les premières réflexions sont engagées pour la réalisation des projets Ecopolis Lavéra (dominante industrielle / pétrochimie / recherche) et Ecopolis Martigues Sud (vocation mixte à dominante services / industrie / construction), localisés en rive sud du chenal de Caronte ;
- Un Schéma directeur d'aménagement des rives Nord de Caronte est en cours d'élaboration. Il vise à définir les vocations économiques sur site et assurer une cohérence d'ensemble sur ce secteur, au vu de l'existant (développement des filières industrialo-portuaire, maritime, tertiaires) mais également des potentiels foncier (près de 70 ha non aménagés, reconquête des friches industrielles, développement de la filière numérique et créative ou encore lien avec l'émergence du PEM de Croix-Sainte). L'étude engagée et actuellement en phase d'élaboration des scénarii et devrait permettre de disposer d'un schéma directeur validé et partagé pour début 2021 ;

- Trois projets pour lesquels les études sont engagées participent du Schéma directeur d'aménagement évoqué ci-dessus : la ZA Ecopolis Croix-Sainte Caronte (dominante résidentiel mixte / commerce de gros / logistique), ZA Anse Aubran (dominante commerce de gros / logistique), et le projet de développement de la filière Vrac et Maritime (souhaité par le GPMM et s'inscrivant dans la diversification économique – logistique portuaire à valeur ajoutée portée par le SCoT)
- Le projet d'aménagement de la ZA de la Grand'Colle (activités industrielles et artisanales au nord de l'agglomération de Port-de-Bouc) a été réalisé ;
- Le projet de Ressourcerie sur le hangar Fava (hangar Est) peut être considérée comme réalisé (livraison prévue fin 2020), participant à son échelle à la diversification portée par le SCoT (économie circulaire) ;
- Le développement de la filière Cinéma se traduit au travers du projet de ZA Technopolis (plateaux de tournages, nouvelles technologies, tissu de PME) partiellement réalisé et s'inscrivant également dans l'objectif de diversification du développement économique porté par le SCoT.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Assez bonne avancée

Profil du secteur de projets

De part et d'autre de ses rives, le chenal de Caronte présente une occupation urbaine diversifiée. Celle-ci voit se conjuguer les tissus centraux de Martigues et de Port-de-Bouc avec un développement urbain sur des quartiers d'habitation et leurs équipements connexes, des infrastructures ferroviaires et portuaires prégnantes ainsi que les importantes zones industrielles de Martigues Sud et Lavéra.

Les projets identifiés

En termes d'avancées au regard des projets actualisés :

- Trois opérations de réhabilitation ANRU / NPNRU sont engagées sur des secteurs d'habitat collectif et bénéficient d'études en cours avec une échéance à 2024 : quartier Croix Sainte – Mas de Pouane à Martigues (600 logements), quartier les Aigues Douces – La Lèque sur Port-de-Bouc (496 logements) et quartier Les Comtes – Tassy sur Port-de-Bouc (démolition de 24 logements sur les 666 existants). Si l'enveloppe de logements concernée est importante (plus de 1700 logements), ces opérations ne sont pas clairement mentionnées dans le SCoT car elles ne correspondent pas directement à de la production nouvelle de logement ;
- Le projet La Grand'Colle (Port-de-Bouc) a été livré (10 logements) ;
- L'opération « La Route Blanche » (Martigues) fait l'objet d'études engagées mais devant être actualisées. Inscrite en Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) au PLU, elle correspond à 900 logements programmés sur 15 ans). L'ouverture à l'urbanisation du site nécessitera une amélioration de l'accessibilité ;
- L'opération « Saint-Jean » (Martigues) n'est à ce jour pas engagée. Egalement inscrite en OAP au PLU, elle porte sur la création de 350 logements (auxquels viendraient s'ajouter 700 logements en limitrophe sur Port-de-Bouc (les Hauts de Saint-Jean) ;
- Les opérations « La Route Blanche » et « Saint-Jean » présentent un potentiel de développement résidentiel important, à court / moyen terme ;
- Des opérations de logements plus ou moins importantes ont également été réalisées depuis l'approbation du SCoT, telles que « L'Adret de Saint-Macaire » (96 logements), « Les Calens » (94 logements), « La Maison des Peintres » (37 logements) ou encore « Les Jardins de Claudel » (75 logements).

D'autres projets d'opérations de logements sont par ailleurs en cours de réalisation sur ce secteur.

Sur Martigues :

- Quartier Gare Croix-Sainte : 230 logements à venir (réserve de capacité à long terme : 700 logements) ;
- « La Cascade » sur le centre-ville (54 logements) ;
- « Le Clos des Oliviers » à proximité du centre commercial Auchan (54 logements) ;
- Un projet sur l'ancienne cave coopérative (49 logements).

Sur Port-de-Bouc :

- Le projet « Caronte » (205 logements programmés à court terme, sur une réserve de capacité totale de 400 logements) ;
- L'opération « Quai de la Liberté » (86 logements) ;
- Le projet « Villa Marina » (170 logements) ;
- L'opération « Les Arcades » (287 logements).

Le développement urbain futur s'appuie notamment sur l'extension de quartiers d'habitat et de mixité fonctionnelle, au travers des Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) des PLU. Si le nombre d'opérations recensées est limité et aucune n'a encore été réalisée, elles s'inscrivent toutefois dans le prolongement du PLH 2010-2017 du Pays de Martigues, dont les résultats ont été évalués comme globalement satisfaisants sur le plan quantitatif, mettant en évidence le dynamisme démographique et les réponses apportées par la production de logements aux parcours résidentiels. Sur la période 2012-2016, la production de logements collectifs a été majoritaire, plus fortement sur Martigues avec 78% et moins élevée sur Port-de-Bouc avec 56% (comparée aux 66% sur le Pays de Martigues et 69% sur la métropole).

Ces opérations s'inscrivent dans une perspective tendancielle dont les objectifs territorialisés de production de logements neufs (tous types confondus) sont estimés à près de la moitié de l'objectif de production fixé par le SCoT sur ce secteur à l'horizon 2030. Cet objectif répond à une production globale de 1500 logements neufs sur Martigues et de 500 sur Port-de-Bouc, soit une estimation totale de 2000 logements. Cela correspondrait à 90% de la production de logements neufs sur le Pays de Martigues, et au quart de la production sur le territoire du SCoT Ouest Etang de Berre. Hors opérations ANRU, 6 opérations identifiées sur le secteur de projets « Caronte » devraient permettre de réaliser 1976 logements dont 89% en OAP.

Parallèlement, en matière de création d'équipements, on notera la réalisation du Pôle judiciaire de Martigues, livré en 2019. Celui-ci participe du nouveau quartier de l'Hôtel de Ville, qui accueille des fonctions mixtes de services, d'habitat ainsi que des équipements majeurs en lien avec les fonctions de centre-ville. Des études opérationnelles sont par ailleurs en cours pour la reconstruction du collège Marcel Pagnol à proximité du secteur dédié à la réalisation de l'opération de logements « La Route Blanche », avec une mise en service envisagée pour la rentrée 2022-23. D'autres équipements ont été réalisés tels qu'un pôle entrepreneurial sur Martigues (Mikado) ou des maisons des projets et des services sur Port-de-Bouc.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

Avancée impulsée

Profil du secteur de projets

Le périmètre du secteur de projets présente un socle singulier dont l'environnement est principalement urbain avec les tissus constitués (Martigues et Port-de-Bouc) et industriel (présence marquée des équipements portuaires, ferroviaires et du pôle pétrochimique de Lavéra). Avec ses deux façades littorales lacustre (Etang de Berre) et maritime (mer Méditerranée) reliées par le chenal de Caronte, le secteur de projets s'inscrit dans une stratégie territoriale révélant les spécificités des espaces littoraux au travers de l'application de la loi Littoral. Plus ou moins présentes, les multiples composantes des espaces naturels participent également de la trame verte et bleue du territoire ainsi que de la diversité des paysages du secteur de projets appréciés de différents points de vue. Les grands équilibres du territoire procèdent également des problématiques liées aux risques (naturels, technologiques) et nuisances.

Les projets identifiés

Au regard des éléments recensés, le territoire du secteur « Caronte » fait l'objet de plusieurs projets réalisés ou en cours d'élaboration s'inscrivant dans une logique de mise en valeur des espaces naturels du territoire :

- La ville de Martigues a réalisé des travaux d'aménagement et de valorisation du jardin de Ferrières et de sa plage. Un théâtre de verdure a également été livré en 2019 et permet d'accueillir différentes manifestations culturelles ;
- Les études pour un projet de sentier du littoral reliant les rives de l'Etang de Berre au golfe de Fos sont en cours de finalisation. Ce sentier offrira une continuité piétonne littorale sur les trois communes du

territoire ainsi que divers aménagements qualitatifs. Les travaux devraient débuter en fin d'année 2020 pour une finalisation en 2021 ;

- Diverses démarches sont également en cours afin de limiter l'exposition du territoire aux risques. Le PPRt de la zone industrielle de Lavéra, prescrit par arrêté préfectoral depuis 2013 est toujours en cours d'élaboration et l'élaboration du PPRIf de Martigues vient d'être lancée.
- La ville de Port-de-Bouc projette de travailler sur un « anneau turquoise », visant à développer les modes actifs et à proposer une continuité de ces déplacements sur l'ensemble de la commune (OAP n°5 du PLU de Port-de-Bouc) ;
- Plusieurs démarches de piétonisation et de développement des modes actifs sont portés sur les centres-villes de Martigues et Port-de-Bouc, afin de développer les aménagements et continuités cyclables conformes aux prescriptions du SCoT Ouest Etang de Berre ;
- Des « voies vertes » ont été réalisées de part et d'autres du chenal (Voie Verte Gare Lavéra / Centre-ville de Martigues et Voie Verte « Urdy Milou » entre le pôle judiciaire et le sud de la zone d'activité de Croix-Sainte).

Cette dynamique engagée pour renforcer l'usage des modes actifs se poursuit en lien avec les démarches métropolitaines, puisque un axe structurant du Plan Vélo métropolitain devrait permettre une continuité cyclable entre les trois communes du territoire, Istres et Fos-sur-Mer.

La démarche de classement de l'Etang de Berre au patrimoine mondial UNESCO, engagée en 2017 et soutenue sur l'ensemble du territoire, s'inscrit pleinement dans le processus de reconquête de cet espace souhaité par les trois communes du Pays de Martigues comme par le SCOT Ouest Etang de Berre.

Dans le prolongement aux marges extérieures nord du territoire du secteur de projet, des études de programmation et de maîtrise d'œuvre sont en cours pour valoriser le Mas de l'Hôpital par la création d'un centre d'interprétation du site les Etangs et une maison de l'agriculture.

Synthèse

Au vu de l'actualisation disponible des projets, la lecture croisée des différentes avancées thématiques sur le secteur de projets « Caronte » fait apparaître que :

- En matière d'accessibilité, la nature et le niveau d'engagement des huit projets recensés témoignent d'une assez bonne avancée au regard du SCoT Ouest Etang de Berre. Cinq projets au moins sur huit sont ainsi clairement identifiés comme prioritaires dans le SCoT : en termes d'infrastructures routières, les projets sont en cours d'étude tels que le contournement routier Martigues / Port-de-Bouc, indispensable pour l'amélioration de la qualité de vie du territoire, ainsi que la requalification de la RN568, projet adossé au précédent ; en termes d'infrastructures ferroviaires, les travaux de la première tranche de modernisation de la ligne reliant Miramas à Marseille (aujourd'hui seul cordon en site propre de l'Ouest de la métropole vers la Cité Phocéenne) sont lancés ; concernant l'intermodalité, le PEM de Croix-Sainte est au stade d'études opérationnelles et s'articulera en complémentarité avec le pôle d'échanges / gare routière du nouveau quartier de l'Hôtel de Ville, en cours de finalisation. A ces projets, s'ajoutent celui du Bus à Haut Niveau de Service lié au pôle d'échanges du quartier de l'Hôtel de Ville (mise en service prévue pour 2022-2023). L'étude de circulation du schéma de voirie au nord du chenal de Caronte, réalisée en 2019 et participant du SCoT à sa mesure de par sa contribution à l'organisation d'un réseau global, a démontré le besoin d'anticiper les impacts du futur contournement Martigues / Port-de-Bouc et de repenser une partie du réseau de voirie au nord du secteur de projets « Caronte ».
- En termes de développement économique, le SCoT développe un projet d'aménagement s'appuyant sur le développement de l'attractivité territoriale sans traductions en termes de création d'emplois. Pour autant, la moitié des projets identifiés pour cet exercice représente près de 8800 emplois au sein de filières différentes. Parallèlement, l'état d'avancement de l'ensemble des projets répertoriés porte sur des opérations de nature et d'envergures différentes mais s'inscrit dans une dynamique d'évolution positive. Le Schéma directeur d'aménagement des rives nord de Caronte, lancé en 2019, est actuellement en phase 2 (scenarii) sur 3 et devrait être validé début 2021. Les projets qui y sont associés

sont tous engagés (Ecopolis Croix-Sainte Caronte, Technopolis, Développement de la filière Vrac et Maritime, ZA Anse Aubran). Les projets réalisés sont au nombre de 2 et un 3^e l'est partiellement, 5 sont au stade d'études engagées et pour 2 autres les premières réflexions sont engagées. En termes de positionnement, 6 de ces 10 projets sont pleinement d'échelle SCoT, inscrits dans celui-ci et prioritaires pour le territoire au regard des enjeux concernés, tandis que 2 le sont potentiellement de manière tacite (Ecopolis Lavéra et Ecopolis Martigues Sud). Ces derniers sont effectivement évoqués par le SCoT sans être spécifiquement ciblés : totalisant 6000 emplois au sein de 305 entreprises réparties sur une superficie de 920 ha, ils occupent pleinement un rôle de premier plan sur le territoire. Au regard des orientations, plusieurs projets s'inscrivent dans la perspective du rééquilibrage et de la diversification du développement économique prescrite par le SCoT: Technopolis (filiale cinéma), Développement Vrac et Maritime (filiale logistique portuaire, Ressourcerie Hangar Fava (économie circulaire)).

- Concernant le développement urbain et sur la base des opérations recensées, on observe une dynamique bien engagée témoignant de bonnes avancées. Après l'approbation du SCoT, les résultats du PLH 2010-2015 étaient globalement satisfaisants bien que plus nuancés à l'échelle communale, avec des objectifs largement réalisés et dépassés sur Martigues mais partiellement atteints sur Port-de-Bouc (du fait de la composition du parc de logements social de la commune et de la priorité des opérations NPNRU). La production ayant permis d'améliorer les parcours résidentiels, le bilan du PLH a également mis en exergue la nécessité de poursuivre le développement de l'offre de logements en veillant à un meilleur équilibre social. Cela s'inscrit dans une perspective tendancielle confirmant la poursuite de la réalisation de ces objectifs, dans le prolongement de ceux du SCoT Ouest Etang de Berre et des orientations des documents d'urbanisme communaux. Au-delà des opérations recensées sur le secteur « Caronte », nombre de projets sont par ailleurs prévus à différents horizons de réalisation. Considérant les objectifs estimés de production sur Martigues et Port-de-Bouc à l'horizon 2025 (2000 logements au total) et les potentiels évalués (3500 logements), le secteur de projets « Caronte » présente des dispositions plutôt favorables. Il devrait ainsi pouvoir contribuer à hauteur de plus de 20% de l'objectif de production du SCoT à l'horizon 2030. En termes d'estimations prévisionnelles, Martigues pourrait ainsi accueillir près de 23% des objectifs de production ciblés sur les trois pôles structurants du SCoT, et Port-de-Bouc plus de 40% des objectifs sur les trois pôles d'équilibre.
- Au regard de la thématique « environnement, cadre de vie et patrimoine », plusieurs démarches ont été engagées notamment afin de permettre la « reconquête » de l'Etang de Berre et de ses rives ou d'assurer une continuité des modes actifs sur l'ensemble du littoral. Ces démarches en lien avec les objectifs des PLU s'inscrivent pleinement dans les attentes du SCoT en termes de préservation et de mise en valeur de ces espaces constitutifs d'un secteur de projets exposé à de très nombreux risques (industriels et technologiques, naturels, incendie, montée des eaux). Au-delà des projets traitant directement de la thématique, la transversalité de celle-ci est également prise en compte dans le SCoT de manière sous-jacente au travers de nombre d'orientations et d'objectifs relevant des trois autres thématiques. Ainsi, les projets mis en œuvre et traduits au travers des documents d'urbanisme, que ce soit en termes de logement, d'activités économiques ou de transports, concourent tous à leurs échelles respectives au maintien ou à la restauration des fonctionnalités de la trame verte et bleue comme des paysages et du cadre de vie. Toutefois, les enjeux de fragilité déjà identifiés et concernant plus particulièrement ici la trame bleue (littoraux urbain et industrialo-portuaires du chenal de Caronte, étang de Berre) ne sont que plus prégnants aujourd'hui. La consommation d'espaces, les tensions foncières et la nature des aménagements sur les rives comme les effets du changement climatique ne font qu'accroître la multiplication des pressions sur cet environnement et mettre en exergue les limites des mesures réglementaires dans la gestion du droit des sols. De nouvelles modalités émergentes sont à décliner sous forme de projets à part entière et à renforcer en termes de visibilité, afin de conférer ses vraies dimensions à cette thématique environnement et cadre de vie.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Réaliser le contournement routier Martigues / Port-de-Bouc, ainsi que l'échangeur de Réveilla pour un raccordement ultérieur avec la liaison A55-A56 et la RD5 ;
- Réaliser le raccordement de la RD5 au contournement de Martigues / Port-de-Bouc, pour désengorger l'avenue Francis Turcan et apporter notamment une desserte locale à la ZA des Etangs ;
- Réaliser le raccordement de la RD50b au contournement de Martigues / Port-de-Bouc, pour désengorger l'avenue Francis Turcan et apporter une nouvelle desserte à la ville de Port-de-Bouc ;
- Requalifier la RN568 en boulevard urbain pour favoriser une couture urbaine entre quartiers, le développement des modes actifs et la reconquête de 40 ha de foncier ;
- Finaliser la réalisation du Pôle d'Echanges Multimodal de Croix-Sainte, devant permettre l'interface entre les réseaux TC en articulation avec le nouveau pôle d'échanges multimodal / gare routière du quartier neuf de l'Hôtel de Ville et support d'un projet urbain du quartier de Gare ;
- Poursuivre la modernisation de la voie ferrée de la Côte Bleue reliant Miramas à Marseille, pour une offre ferroviaire inter-cités performante ;
- Développer le fret ferroviaire voyageurs, fret combiné (accompagné d'un Plan de Déplacement de Zone), notamment afin de conforter les fonctions économiques stratégiques du site de Lavéra ;
- Développer l'offre de TC routiers / BHNS de Martigues – Port-de-Bouc en lien avec les pôles d'échanges multimodaux ;
- Poursuivre les études en vue de développer le transport maritime sur ce secteur (navette maritime entre les rives du chenal ; projet de navette maritime entre l'aéroport Marseille-Provence, Istres et Martigues ; perspectives maritimes & fluviales pour transport voyageurs et fret).

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Conforter des fonctions économiques stratégiques (secteur industriel, secteur portuaire) en favorisant la densification industrielle au sein de la zone portuaire de Lavéra dans une logique de bassin d'activités (incluant les zones de vie) et d'économie d'espace ;
- Maintenir la potentialité d'extension du pôle de Lavéra ;
- Poursuivre le rééquilibrage et la diversification du développement économique autour de nouvelles filières identifiées par le SCOT (logistique portuaire à valeur ajoutée, activités services maritimes et expertise, cinéma, économie circulaire...);
- Maintenir les potentiels d'extension d'urbanisation à vocation économique identifiés (secteurs de Lavéra et d'Ecopolis Martigues Sud) ;
- Assurer le renouvellement économique qualitatif des pôles d'activités pour conforter la dynamique économique du territoire ;
- Inscrire une offre commerciale complète et diversifiée au sein d'une armature hiérarchisée : pôles commerciaux (Port-de-Bouc ; Croix-Sainte à Martigues) et centres-villes ;
- Promouvoir un aménagement commercial durable, notamment en renforçant l'accessibilité multimodale des pôles commerciaux et en intégrant la question de la logistique urbaine ;
- Valoriser l'économie maritime en assurant une vision à long terme de l'activité (activités traditionnelles)
- Poursuivre le développement du nautisme autour d'un pôle naval sur la rive nord du Chenal de Caronte à Port-de-Bouc (construction et réparation de bateaux de plaisance) ;
- Organiser une offre de loisirs de proximité et développer le tourisme, notamment en préservant le patrimoine architectural et urbain, en organisant la fréquentation des sites littoraux et la promotion / accessibilité des sites touristiques.

DEVELOPPEMENT URBAIN

- Réaliser les opérations de création de logements en cours d'études et maintenir l'objectif de réalisation des projets de logements annoncés ;
- Favoriser le renouvellement urbain en renforçant la part de logements collectifs afin de réduire la consommation d'espace ;
- Poursuivre la création de nouveaux logements dans le sillage des orientations du SCOT et du PLH 2010-2017 ;
- Inscrire cette production dans une perspective de développement durable prenant en compte le contexte urbain et les nuisances qui impactent fortement ce territoire ;
- Développer l'offre de logements en veillant à un meilleur équilibre social à l'échelle des communes comme à celle des quartiers ;
- Veiller à la réalisation d'une offre diversifiée (réponse aux besoins en parcours résidentiels ; accompagnement du vieillissement) ;
- Poursuivre la réhabilitation du parc existant, en particulier le parc locatif social dont l'attractivité reste prégnante ;
- Veiller à soutenir l'amélioration et le développement qualitatif du parc locatif privé (lutte contre l'habitat indigne, accessibilité financière) ;
- Veiller à l'équilibre des équipements publics et au développement des services nécessaires à l'attractivité du territoire et au maintien d'une dynamique démographique.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

- Protéger les réservoirs de biodiversité de la trame verte et de la trame bleue, notamment sur le secteur à enjeux particuliers « Lavéra-Ponteau » identifié par la DTA13 ;
- Préserver les espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité (espaces naturels « ordinaires ») ;
- Développer le nature en ville dans les zones déjà urbanisées ou à urbaniser ;
- Favoriser un usage économe des sols au sein des zones d'activités existantes ou à créer, sans restreindre inutilement les possibilités d'occupation des sols ;
- Veiller au renouvellement paysager dans le cadre du renouvellement économique des pôles d'activités ;
- Protéger les abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (Etang de Berre, chenal de Caronte, Canal de liaison de Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc) et les réservoirs de biodiversité (zones humides à fort enjeu écologique, leurs berges et la végétation rivulaire) ;
- Valoriser les paysages des entrées de ville et des grands axes routiers et ferroviaires ;
- Préserver le territoire au regard des risques et des nuisances (risque inondation à Martigues et Port-de-Bouc ; risque feu de forêt ; risque industriel avec le site de Lavéra ; transport de matières dangereuses) ;
- Réduire et maîtriser les nuisances sonores ;
- Assurer la gestion durable des ressources et des déchets (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- Engager la transition énergétique ;
- Développer la gestion des déchets dans le respect de l'environnement naturel et urbain.

SUIVI QUALITATIF DES SCOT AMP SCOT OUEST ETANG DE BERRE

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « ISTRES »



Le secteur de projets « Istres » s'articule autour de la zone urbaine de la commune, entre le littoral de l'Etang de Berre qui la borde à l'Est, la base aérienne BA 125 avec ses installations militaires à l'Ouest, l'étang de l'Olivier au Nord et l'étang de Lavalduc au Sud.

Les grands enjeux du SCOT Ouest Etang de Berre par thématique sur le secteur de projets portent principalement sur les axes suivants :

- **Accessibilité :**
 - **L'amélioration qualitative de l'accessibilité et de la desserte routière** par la réalisation du tracé autoroutier reliant Salon-de-Provence à Martigues (création d'un axe autoroutier A55-A56 par les étangs ; requalifications urbaines des voies existantes délestées ; réalisation de deux échangeurs sur Istres)
 - **L'amélioration de la desserte par les transports en commun** (création de sites propres et voiries pour optimiser les TC ; développement de l'intermodalité et des parcs relais à proximité des pôles d'échanges multimodaux et des grands axes routiers) ;

- **Le renforcement de la desserte ferroviaire** pour compléter le réseau de TC (réalisation des aménagements nécessaires sur la ligne Miramas-Marseille ; utilisation du rôle moteur des gares et stations de TC structurantes) ;
 - **L'anticipation d'une offre en transports en commun performante** pour structurer durablement le développement du territoire (création d'un PEM sur le secteur de Lavalduc-Rassuen permettant la multi modalité train / TC urbains et interurbains / grands axes routiers / grandes lignes et TGV ; valorisation de la gare routière d'Istres) et des secteurs d'intensification urbaine favorisant la mixité des fonctions ;
 - **L'encouragement des modes de déplacements actifs et alternatifs** par des aménagements spécifiques (itinéraires piétons et réseau cyclable) en lien avec les réseaux TC de proximité et une offre de stationnement adaptée.
- **Développement économique :**
- **Le confortement des fonctions économiques stratégiques** : secteur aéronautique (filière d'excellence structurée autour du développement du pôle aéronautique d'Istres et des filières associées : Centre de Formation des Apprentis de l'Industrie ; filière aérostatique soutenue par le pôle Pégase...) s'inscrivant plus largement dans le cadre du projet Henri Fabre (structuration du développement de l'écosystème aéronautique au niveau régional) ;
 - Le rééquilibrage et la diversification du développement économique (notamment aéronautique, nautisme...)
 - **L'accroissement et la diversification de l'offre de foncier d'activité**, par optimisation des fonciers existants, par extension à vocation économique majoritairement dédiée au commerce (extensions nord et sud du Tubé) dans le respect de certaines conditions d'accessibilité par TC ou de principes paysagers ;
 - L'affirmation des principes d'une armature commerciale et tertiaire ;
 - **La hiérarchisation de l'offre commerciale** organisée autour de pôles commerciaux structurants de rayonnement à l'échelle du SCoT / niveau 1 (Tubé / Craux / Cognets), en articulation avec le centre-ville d'Istres (rayonnement SCoT / niveau 3) dont la dynamique commerciale et tertiaire structurante est à conforter (commerces alimentaires et spécialisés, commerces traditionnels) ;
 - **Un aménagement commercial durable** (qualité urbaine et environnementale) par renforcement de l'accessibilité multimodale (TC, cheminements doux), par gestion économe du foncier dédié autorisant les extensions à vocation commerciale prévues (environ 38 ha au nord et au sud de la zone du Tubé), par optimisation des surfaces dédiées au stationnement... ;
 - **L'intégration de la question de la logistique urbaine** dans la réflexion sur l'aménagement commercial ;
 - **La valorisation du potentiel de la filière nautisme** afin d'accroître la capacité d'accueil en matière de plaisance et de tourisme littoral (port des heures Claires) ;
 - **La valorisation de l'offre de loisirs de proximité et le développement du tourisme ;**
 - **le confortement durable de l'économie agricole, le maintien des zones agricoles et leur mise en perspective positive** dans l'organisation du développement urbain.
- **Développement urbain :**
- **La production de 17000 logements nouveaux et diversifiés sur le territoire du SCoT** pour accueillir 22000 habitants supplémentaires (Istres s'inscrit parmi les 3 pôles structurants définis par le SCoT) ;
 - **Une hiérarchisation de l'armature urbaine organisée autour de trois catégories de pôles urbains** pouvant capter chacun une part de la croissance démographique globale attendue (pôles structurants : 75% soit 12700 logements ; pôles d'équilibre : 15% soit 2600 logements ; pôles de proximité : 10% soit 1700 logements) ;
 - **Une utilisation économe de l'espace ;**
 - **Une prise en compte des capacités d'accueil de chaque commune** : la centralité d'Istres est identifiée comme pôle structurant.
- **Environnement, cadre de vie et patrimoine :**
- **L'affirmation de la valeur paysagère et environnementale des espaces littoraux** (application des protections de la loi Littoral et prise en compte de la Directive territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône) ;
 - **La préservation des espaces naturels remarquables et la définition des Espaces Proches du Rivages (EPR) ;**

- **L'organisation du potentiel de développement urbain et économique dans les communes littorales** (cf armature urbaine ; notions d'agglomération pour Istres et de village pour Varage / Massane au sens de la loi Littoral, le domaine de Sulauze, identifié par la DTA13 comme un espace littoral remarquable) ;
- **L'identification de coupures d'urbanisation** définies par la DTA13 (préservation des secteurs agricoles entre l'étang de l'Olivier et Miramas) ;
- **La définition d'une stratégie de lutte contre l'érosion et la submersion marine** ;
- **L'encadrement des projets d'installations de loisirs** (orientation durable du tourisme littoral) ;
- **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame verte** (espace agricole Massuguière / Moutonniers) ;
- **La préservation des fonctionnalités écologiques** (corridors écologiques : littoral de l'Etang de Berre, axe Coussouls de Crau / Lavalduc) et des espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité (espaces naturels « ordinaires ») ;
- **L'intégration de la trame verte en ville** ;
- **L'identification de la trame bleue et la protection** des abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés : Etang de Berre, réseaux de canaux agricoles de la plaine de la Crau, étang de l'Olivier, Fanfarigoule, extrémité nord des étangs de l'intérieur Lavalduc / Citis / marais salants de Rassuen) ;
- **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame bleue** (zones humides à fort enjeu écologique, leurs berges et la végétation rivulaire : Fanfarigoule, extrémité nord des étangs de l'intérieur Lavalduc / Citis / marais salants de Rassuen, étang de l'Olivier, Etang de Berre) ;
- **L'amélioration et le suivi écologique de l'Etang de Berre** ;
- **La préservation de la biodiversité des cours d'eau et canaux** (corridor écologique) ;
- **La valorisation des paysages des entrées de ville et des grands axes** routiers et ferroviaires ;
- **La prévention des risques naturels et technologiques** majeurs : risque inondation / ruissellement urbain (Istres), risque feu de forêt, risque industriel, transport de matières dangereuses ;
- **La réduction et la maîtrise des nuisances sonores** ;
- **La gestion durable des ressources et des déchets** (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- **La maîtrise des consommations et l'engagement dans la transition énergétique.**

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCOT.

ACCESSIBILITE**Avancée impulsée****Profil du secteur de projets**

Inscrit entre l'Etang de Berre à l'Est et la Crau à l'Ouest, le territoire resserré de ce secteur de projets permet de relier le golfe de Fos au Sud au Pays Salonais et à la vallée de la Durance situés au Nord. Il est traversé par la RD5 et par la ligne ferroviaire au sein de ses tissus urbains constitués, tandis que la RN569 captant les circulations de transit en limite urbaine ouest les dessert également. L'accessibilité se décline ainsi à différentes échelles, celle de la proximité (irrigation des tissus urbains du centre-ville d'Istres) comme celle des territoires plus lointains (circulations de transit).

Les projets identifiés

Les objectifs du SCoT relatifs à ce territoire sont déclinés au travers du Plan de déplacements urbains de la métropole en cours d'élaboration (développement d'un Réseau Express Métropolitain, desserte ferroviaire, transports collectifs de proximité, pôle d'échanges multimodal de Rassuen, modes actifs). Toutefois, à ce jour le seul projet recensé sur le secteur de projet est celui de la création de la liaison A56 Fos / Salon, en cours d'études. Initialement prévu en profil autoroutier, ce projet sera une 2x2 voies devant permettre de desservir les bassins Ouest du GPMM en les reliant à leur hinterland, favorisant ainsi le développement portuaire et économique de la métropole et participant à l'aménagement de la commune par amélioration / requalification de la connexion entre le tissu urbain à l'Est et la zone d'activité à l'Ouest. Son tracé définitif n'est pas arrêté à ce jour (notamment au niveau de Fos après le contournement de Port-de-Bouc ainsi qu'au Nord après le parc d'activités Clésud). Seul l'axe basé sur la RN569 est validé avec une échéance de livraison prévue pour 2030. Sur cet axe, la création de deux échangeurs est identifiée par le SCoT sur le territoire du secteur de projets, l'un au nord d'Istres et l'autre au Sud, avec à terme une meilleure connexion et un contournement du centre urbain.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**Assez bonne avancée****Profil du secteur de projets**

Istres est marquée par la présence majeure des installations militaires et de la base aérienne BA 125 notamment, qui occupent près du quart sud-ouest du territoire communal. Forte des spécificités de ses infrastructures, elle accompagne le pôle aéronautique « Istres-Jean-Sarrail », site industriel à vocation aéronautique. Ce territoire compte des zones d'activités locales (Le Tubé, Les Cognets, Les Craux, Trigance), ainsi qu'un pôle commercial (Tubé / Craux / Cognets) et une zone commerciale au centre-ville d'Istres. L'activité agricole est également présente au nord du secteur de projets (Prignan, les Massugues) et en rive ouest de la RN 569 (les Massuguières) dans le prolongement sud de la zone d'activité du Tubé. Le secteur est par ailleurs support d'infrastructures portuaires (port de plaisance des Heures Claires) et fort d'un potentiel de développement touristique prenant appui sur un patrimoine vernaculaire, architectural et urbain.

Les projets identifiés

Le développement économique du territoire de projet « Istres » s'articule d'une part autour du pôle aéronautique (projet économique phare) en appui sur la base aérienne 125 de l'armée de l'air (19 établissements, 708 emplois), et d'autre part autour de projets à dominante commerces et tertiaire axé sur les zones d'activités. En termes d'avancées, 9 projets à vocation économique sont recensés, de temporalités et de niveaux d'avancement différents. Les projets au stade opérationnel ou considérés comme tel sont au nombre de 4 et tous en Zone d'aménagement concertée (ZAC) au PLU :

- La ZA du Tubé, située à proximité du pôle commercial, accueille des activités mixtes (artisanat, construction, bureaux et services) regroupant 258 établissements (1656 emplois) sur 110 hectares. Zone d'activité importante à l'échelle du secteur (205 établissements, 1230 emplois, 105 ha), elle est en cours d'achèvement (horizon 2022) et présente des potentiels d'extension à l'étude dans sa partie sud et inscrits au SCoT (Tubé Sud, inscrit dans les zones d'activités projetées du SCoT) ;
- La ZA Les Cognets Sud (Route de Rassuen au sud de la commune), zone mixte conjuguant résidentiel et commerces (100 établissements, 998 emplois) sur 16 ha, est également en cours d'achèvement (échéance 2021) ;

- La ZA Les Craux, à dominante de commerces, compte 45 établissements (378 emplois) ;
- La ZA Trigance, à vocation résidentielle / tertiaire / services (10 établissements totalisant 35 emplois), inscrite en secteur d'extension sud de la commune et dont la concession d'aménagement s'achève en 2021.

Les projets pour lesquels les études sont engagées sont relatifs à différents domaines et au nombre de 4 :

- Le pôle aéronautique « Istres-Jean-Sarrail » est un site industriel à vocation aéronautique en développement sur près de 33 hectares et bénéficiant des infrastructures et installations de la base aérienne militaire. Il constitue un projet majeur dépassant le simple cadre du secteur de projets, fort d'un potentiel économique pluriel en cours de valorisation (aménagement de locaux dans le hall Mercure, dépendances, plateaux de bureaux). Son évolution est en lien avec le développement des filières aéronautiques et plus spécifiquement du secteur « dirigeables ». Il permet de capitaliser sur le savoir-faire d'Istres dans l'aéronautique afin d'accueillir des activités ne pouvant prendre place dans l'enceinte de la base. L'implantation des premières entreprises est envisagée à l'horizon 2025 ;
- Le projet La Lègue Sud / Tubé Nord, dont la validation est en cours, porte sur une opération de développement commercial sur 20 ha, inscrit dans les zones d'activités projetées du SCoT ;
- L'ancien site d'Areva, au nord du secteur de projets et en limite de la commune de Miramas sur laquelle il est fonctionnellement référencé, fait l'objet d'études dans le cadre d'une convention foncière avec l'EPF afin de permettre la reconversion économique du site ;
- Le projet mixte de golf sur les friches industrielles de Rassuen associe la création d'un équipement sportif avec la création d'hôtellerie et d'habitat au sein d'un EcoQuartier ;
- Le port de plaisance « Les heures Claires » fait quant à lui l'objet d'un projet d'extension pour lequel les études sont engagées. Il s'inscrit dans les projets touristiques et de loisirs structurants, s'articulant autour de la création de 150 anneaux supplémentaires et d'une requalification de quai pour accueillir la future navette maritime de l'Etang de Berre, ainsi que d'un aménagement de nouveaux espaces publics et de l'implantation de commerces en façade sur le port.

Concernant l'économie agricole et au regard de la nature des projets recensés, aucun projet n'est identifié.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Bonne avancée

Profil du secteur de projets

La centralité urbaine d'Istres constitue le cœur du secteur de projets. Autour du centre-ville ancien, son profil urbain articule des quartiers de collectifs avec des tissus pavillonnaires développés en extension. Cette urbanisation se conjugue également avec la présence des zones d'activités (les Cognets Sud, Trigance), d'enclaves agricoles et d'espaces de nature en ville.

Les projets identifiés

En termes d'avancées au regard des projets actualisés, les 14 opérations recensées figuraient au PLH ou s'inscrivent dans sa continuité :

- Huit opérations ont été livrées totalisant 1140 logements : Le Forum des Carmes (140 logements), Le Pré de Castellan (83 logements), Trigance (240 logements), Cité Craon (90 logements), Stade Bardin (447 logements), L'Escadron (22 logements), Le Cœur d'Istres (49 logements) et Le Prépaou (68 logements) ;
- Cinq opérations totalisant plus de 2200 logements sont actuellement au stade d'études engagées : Grand Bayanne (1800 logements sous réserve d'amélioration des conditions de l'accessibilité du secteur), Les Craux (100 logements), Le Mas Neuf (300 logements) et La Voile (26 logements) ;
- Un projet est en attente de validation : Tartugues (1500 logements).

Le développement urbain s'appuie sur des opérations réalisées en renouvellement urbain comme en extension de quartiers d'habitat, favorisant la mixité sociale notamment au travers de projets d'envergure inscrits au sein d'opérations d'aménagement d'ensemble sous forme de zones d'aménagement concertées (ZAC) dans les orientations d'aménagement du PLU d'Istres et mentionnés dans le PLH 2010-2017 d'Istres-Ouest-Provence. Couvrant la période de 2011-2017 (par prorogation de 2 ans en l'attente d'un PLH métropolitain) et bâti avant la crise économique de 2008, ce dernier fixait des objectifs quantitatifs qui de ce fait n'ont pu être réalisés. Malgré cela, les résultats du PLH sont globalement satisfaisants. Si les réalisations se situent en deçà des objectifs du PLH, elles sont néanmoins supérieures aux objectifs « réajustés » et inscrits au SCOT lors de son élaboration. Sur la période 2012-2016, la production de logements collectifs a été majoritaire et particulièrement importante sur Istres (76% contre 66% sur Istres-Ouest-Provence et 69% sur la métropole).

Certaines de ces opérations s'inscrivent à plus long terme (Forum des Carmes, L'Escadron, Craon, Trigance), dans une perspective tendancielle dont les objectifs territorialisés de production de logements neufs (tous types confondus) sont estimés à près de 3300 logements sur Istres. Cela correspondrait à 56% de la production de logements neufs sur le territoire d'Istres-Ouest-Provence à l'horizon 2025 et à 40% de la production prévue sur celui du SCOT Ouest Etang de Berre.

En matière d'équipements, le complexe sportif de Trigance (Le Podium) a été réalisé et livré en 2018. Certaines opérations participent également d'un renforcement de la commune, avec des programmations assorties d'équipements : Grand Bayanne (implantation d'un collège, d'une crèche et d'un EHPAD). Par ailleurs, la création engagée d'un EcoQuartier sur les friches industrielles de Rassuen devrait conjuguer habitat, hôtellerie et la création d'un golf, contribuant ainsi à la diversification du parc de logements tout autant qu'à l'implantation d'une structure à rayonnement touristique.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

Avancée impulsée

Profil du secteur de projets

Entre la plaine de la Crau et la façade littorale nord-ouest de l'Etang de Berre, le secteur de projets « Istres » se développe entre les étangs de Lavalduc / Citis au Sud et l'étang de l'Olivier au Nord. Ce dernier est dominé par des reliefs qui se prolongent le long du littoral lacustre où alternent plages et côtes rocheuses. Ce territoire s'inscrit dans un contexte révélant les spécificités des espaces littoraux (Espaces Remarquables du Littoral). La présence d'une trame verte et bleue et d'espaces agricoles considérés comme un réservoir de biodiversité (Massuguière) contribue également à façonner un socle environnemental aux paysages pluriels. La problématique des risques et nuisances impacte ce secteur de projets, qu'il s'agisse des risques naturels (ruissellement pluvial autour de l'étang de l'Olivier, submersion marine sur le littoral Est) ou des nuisances sonores (Plan d'exposition au bruit associé à la base aérienne et aux installations militaires).

Les projets identifiés

Considérant les éléments recensés sur le territoire du secteur « Istres », aucun projet véritablement dédié ne permet à ce jour d'apprécier directement des évolutions tangibles relatives à l'environnement, au cadre de vie et au patrimoine. Le SCoT intègre toutefois partiellement cette problématique de manière transversale dans ses orientations et prescriptions pour les projets des trois autres thématiques. Il en résulte des avancées ténues, non directement mesurables car participant des réglementations induites au travers des volets de protection de l'environnement et des paysages mis en œuvre par les documents d'urbanisme communaux.

Synthèse

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

- En matière d'accessibilité, seul le projet de la liaison A56 Fos / Salon est recensé et à l'étude pour créer une 2x2 voies. Cette infrastructure devant traverser le territoire du secteur de projets du Nord au Sud est considéré au PLU d'Istres (2017) comme « la colonne vertébrale de l'activité économique istréenne » dont il conviendra de valoriser l'effet vitrine en veillant à la qualité urbaine et paysagère des zones d'activités et zones artisanales qui la bordent. Sa nature initiale a évolué pour devenir une 2x2 voies dont le tracé reste encore à définir. Si la création des deux échangeurs mentionnés au SCoT n'est pas référencée en termes de projets, celle de l'échangeur nord est évoquée dans le PLU (échangeur de la Transhumance) avec une perspective de pérennisation à terme dans le cadre de l'aménagement de la future liaison Fos / Salon-de-Provence. Il est par ailleurs lié au projet Grand Bayanne dont il doit favoriser l'accessibilité, avec une livraison est prévue pour 2024. Un projet de pôle d'échanges (site de l'actuelle gare routière) est également mentionné au PLU. Ainsi, l'absence relative de projets identifiés est susceptible de relever de temporalités glissantes. Toutefois, considérant le seul projet identifié, l'état d'avancement au regard des orientations et objectifs du SCoT traduit une simple avancée impulsée.
- En termes de développement économique, les projets recensés relèvent de temporalités et d'échelles différentes. Le projet de pôle aéronautique, d'envergure et d'ambition nationale et internationale, s'inscrit dans un déploiement fondé sur une offre de de restructuration / requalification de structures et de développement en extension. Celui-ci participe directement de la dynamique du confortement des fonctions économiques stratégiques évoqué par le SCoT. La majorité des autres projets recensés relève davantage de temporalités et de rayonnement plus courts, avec notamment des zones d'activités davantage ancrées dans la vie du territoire local tout en étant également inscrites dans les objectifs de rééquilibrage, de densification, d'accroissement et diversification de l'offre économique fixés par le SCoT. Quatre projets de zones d'activités réalisés sous forme de ZAC au PLU sont opérationnels ou en cours d'achèvement : Le Tubé, Les Craux, Les Cognets Sud, Trigance). Les 4 autres projets, plus diversifiés sont au stade d'études engagées : le pôle aéronautique Jean-Sarrail, Le Lègue Sud / Tubé Nord (projet commercial), Areva (veille foncière), port de plaisance Les Heures Claires et projet de golf Rassuen (deux projets d'équipements de tourisme et loisirs structurants). Concernant les modalités, certains projets procèdent du mode de densification de tissus existants valorisant l'optimisation foncière (ZA Le Tubé, ZA Les Cognets Sud) et d'autres relève de l'extension urbaine (pôle aéronautique, Tubé Sud, La Lègue Sud / Tubé Nord). Si l'ensemble de ces projets s'inscrit dans le sillage des différentes orientations et objectifs fixés par le SCoT Ouest Etang de Berre et dans le PLU d'Istres, aucun projet ne concerne l'économie agricole bien que le territoire de projets « Istres » compte nombre d'espaces agricoles jouxtant des secteurs à vocation économiques existants ou projetés. D'une manière globale, considérant les éléments évoqués et les dynamiques à l'œuvre, l'état d'avancement des projets recensés confirme d'assez bonnes avancées relatives aux orientations du SCOT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.
- Concernant le développement urbain, les opérations recensées témoignent d'une dynamique bien engagée. L'élaboration du SCOT en 2010 a permis de réinterroger les objectifs initiaux du PLH 2010-2015 et de les réajuster sans remettre en question les orientations qui étaient définies. La production de logements a été en deçà des objectifs initiaux du PLH, mais néanmoins supérieure aux objectifs « réajustés » et inscrits au SCoT en 2010 donc globalement satisfaisante. La production de logements sociaux, identifiée comme prioritaire sur le territoire, a globalement été en adéquation avec les objectifs (même surévalués) du PLH. Les perspectives tendanciennes s'inscrivent dans cette continuité ainsi que dans le prolongement des objectifs du SCOT Ouest Etang de Berre. Si des réajustements d'objectifs de production permettent d'estimer à près de 3300 logements neuf la production à Istres (soit un rythme

annuel de 550 logements d'ici 2025), un potentiel de production de 2300 logements est identifié (incluant des projets portant des opérations en cours de réalisation, notamment sous forme de ZAC et inscrits au sein des orientations du PLU en vigueur). Cela répond également à un rééquilibrage en termes de typologie d'habitat (individuel groupé et petits collectifs) et de logements (mixité parc privé / logements locatifs sociaux). Le secteur de projets « Istres » présente ainsi des dispositions plutôt favorables. Il devrait pouvoir contribuer à hauteur de plus de 26% de l'objectif de production du SCOT à l'horizon 2030 sur les trois pôles structurants, et porter plus de 50% de l'objectif de production sur ces trois communes à l'horizon 2025. L'état d'avancement des projets recensés traduit de bonnes avancées du SCOT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.

- Au regard de la thématique « environnement, cadre de vie et patrimoine », aucun projet identifié ne permet d'apprécier directement des avancées mesurables. Toutefois, la transversalité de la thématique est prise en compte dans le SCOT de manière sous-jacente dans nombre d'orientations et d'objectifs relevant des trois autres thématiques. Ainsi, les projets mis en œuvre et traduits au travers des documents d'urbanisme, que ce soit en termes de production de logement, d'activités économiques ou de transports, intègrent tous cette dimension et concourent chacun à leurs échelles respectives au maintien ou à la restauration des fonctionnalités de la trame verte et bleue, à la préservation / valorisation des paysages et du cadre de vie ainsi qu'à la recherche d'un usage économe des sols. Toutefois, les enjeux de fragilité déjà identifiés ne sont que plus prégnants aujourd'hui : la consommation d'espaces, les tensions foncières de plus en plus fortes comme les effets du changement climatique ne font qu'accroître la multiplication des pressions sur l'environnement et mettre en exergue les limites des mesures réglementaires dans la gestion du droit des sols. De nouvelles modalités émergentes sont à décliner sous forme de projets à part entière et à renforcer en termes de visibilité (nature en ville, désimperméabilisation, désartificialisation), afin de conférer ses vraies dimensions à la thématique environnement et cadre de vie.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Définir le tracé de la liaison A55-A56 et la réaliser ainsi que les échangeurs complets : au niveau du raccordement A55-A56 (desservant également un futur pôle d'échanges Rassuen-Lavalduc), au nord d'Istres Nord (zone du Tubé Nord) ;
- Renforcer la desserte ferroviaire pour compléter le réseau de TC et le rôle moteur des gares et stations de TC structurantes (Istres Gare, gare de Rassuen) ;
- Améliorer la desserte par les transports en commun (création de sites propres et voiries sur Istres pour optimiser les TC ; développement de l'intermodalité et des parcs relais à proximité des pôles d'échanges multimodaux et des grands axes routiers : Istres Gare routière) ;
- Développer une offre en TC performante pour structurer durablement le développement du territoire, par la création d'un PEM sur le secteur de Lavalduc-Rassuen (multimodalité train REM + TER / TC urbains et interurbains / grands axes routiers / grandes lignes et TGV), par la valorisation de la gare routière d'Istres devenant support d'intensification urbaine du secteur favorisant la mixité des fonctions ;
- Réaliser des aménagements spécifiques pour favoriser l'usage des modes actifs proposant une offre alternative, en lien avec les réseaux TC de proximité (itinéraires piétons et réseau cyclable structurant / mixte) et une offre de stationnement adaptée et durable.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Poursuivre le rééquilibrage et la diversification du développement économique autour de nouvelles filières identifiées par le SCOT ;
- Maintenir les potentiels d'extension d'urbanisation à vocation économique identifiés (Tubé Sud, la Légue Sud / Tubé Nord, pôle aéronautique, Eco-pôle de la Grande Groupède) ;
- Favoriser la densification des zones économiques existantes en veillant à la qualité urbaine et environnementale ;
- Poursuivre le développement d'une offre commerciale complète et diversifiée (confortement du centre-ville d'Istres : commerces, petit artisanat) et d'une offre tertiaire adaptée (bureaux, espaces de co-working, Tiers lieux) ;
- Renforcer l'accessibilité multimodale des pôles commerciaux et en intégrant la question de la logistique urbaine ;
- Veiller à l'articulation du développement économique autour de la reconversion du site d'Areva ;
- Valoriser l'économie agricole en confortant la place de l'agriculture ;
- Poursuivre le développement engagé du port de plaisance « Les Heures Claires » et de son projet d'aménagement d'ensemble ;
- Organiser une offre de loisirs de proximité (Etang de l'Olivier) et développer le tourisme, notamment en organisant promotion / accessibilité / fréquentation des sites à vocation touristique (golf de Rassuen, centre ancien, port de plaisance).

DEVELOPPEMENT URBAIN

- Privilégier le renouvellement urbain afin de réduire la consommation d'espace en renforçant la part de logements collectifs ;
- Poursuivre la création de nouveaux logements dans la continuité des orientations du SCOT en réalisant les opérations de création de logements programmées ou en cours d'études (Grand Bayanne, Les Craux, le Mas Neuf, la Voile) et maintenir l'objectif de réalisation des projets de logements actés et des équipements prévus ;
- Inscrire cette production dans une perspective de développement durable pour préserver la qualité et l'attractivité du territoire, en respectant la « Charte aménagement durable » lors de la conception de nouveaux projets d'aménagement ;
- Diversifier l'offre au sein des opérations de logements (répondre aux besoins en parcours résidentiels ; accompagner le vieillissement) ;
- Poursuivre la réhabilitation du parc existant (parc locatif social, parc ancien privé) ;
- Soutenir l'amélioration et le développement qualitatif du parc locatif privé (lutte contre l'habitat indigne, accessibilité financière).

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

- Protéger les réservoirs de biodiversité constitutifs de la trame verte, au travers de leur identification et de leur gestion par le PLU (espace agricole Massugière / Moutonniers) ;
- Préserver les espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité et les fonctionnalités écologiques par le maintien ou la mise en place de corridors écologiques (littoral de l'Etang de Berre, axe Coussouls de Crau / Lavalduc) ;
- Identifier les coupures d'urbanisation (secteurs agricoles entre l'étang de l'Olivier, Miramas afin de les préserver dans les PLU) ;
- Développer la nature en ville dans les zones déjà urbanisées ou à urbaniser ;
- Identifier de la trame bleue sur le territoire et protéger dans le PLU les abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (Etang de Berre, réseaux de canaux agricoles de la plaine de la Crau, étang de l'Olivier, Fanfarigoule, extrémité nord des étangs de l'intérieur Lavalduc / Citis / marais salants de Rassuen) ;

- Protéger les réservoirs de biodiversité constitutifs de la trame bleue (zones humides à fort enjeu écologique, leurs berges et la végétation rivulaire : Fanfarigoule, extrémité nord des étangs de l'intérieur Lavalduc / Citis / marais salants de Rassuen, étang de l'Olivier, Etang de Berre) ;
- Poursuivre l'amélioration de la qualité de l'Etang de Berre et son suivi écologique ;
- Permettre au cours d'eau et canaux d'irrigation importants de jouer leur rôle de corridor écologique ;
- Affirmer la valeur paysagère et environnementale des espaces littoraux, au travers de l'application du principe de protection de la loi Littoral (modalités d'extension de l'urbanisation sur les communes littorales, espaces proches du rivage, bande des 100 mètres) et de la prise en compte de la Directive territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA13) ;
- Définir les Espaces Proches du Rivages (EPR) ;
- Identifier et préserver les espaces naturels remarquables au sein du PLU sur la base des éléments de la « carte d'identification des EPR et des espaces remarquables du littoral » du SCoT ;
- Définir une stratégie de lutte contre l'érosion et la submersion marine (définition et mise en œuvre du Plan de Prévention des Risques Littoraux) ;
- Encadrer les projets de développement d'installations de loisirs et de tourisme littoral ;
- Favoriser un usage économe des sols au sein des zones d'activités existantes ou à créer, sans restreindre inutilement les possibilités d'occupation des sols ;
- Veiller au renouvellement paysager dans le cadre du renouvellement économique des pôles d'activités ;
- Valoriser les paysages des entrées de ville et des grands axes routiers et ferroviaires ;
- Préserver le territoire des risques et des nuisances (risque inondation / ruissellement ; risque feu de forêt ; risque industriel ; transport de matières dangereuses ; nuisances sonores) ;
- Assurer la gestion durable des ressources et des déchets (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- Poursuivre le développement de la transition énergétique.

SUIVI QUALITATIF DES SCOT AMP SCOT OUEST ETANG DE BERRE

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « MIRAMAS »



Le secteur de projets « Miramas » s'étend sur la majeure partie de la commune (à l'exception du littoral de l'Etang de Berre), ainsi que sur le nord-est d'Istres (infrastructures de la gare ferroviaire de triage, circuit automobile) et sur l'ouest de Grans (où se situe la zone d'activités de Clésud, à cheval sur les deux communes).

Les grands enjeux du SCoT Ouest Etang de Berre par thématique sur le secteur de projets portent sur les axes suivants :

- **Accessibilité :**
 - **L'amélioration qualitative de l'accessibilité et de la desserte routière**, par la réalisation du tracé autoroutier reliant Salon-de-Provence à Martigues (création d'un axe autoroutier A55-A56 intégrant le contournement de l'agglomération, requalifications urbaines des voies délestées ; réalisation d'échangeurs à Miramas) ;
 - **Le renforcement de la gare de triage de Miramas** en développant le fret ferroviaire et combiné pour conforter les fonctions économiques stratégiques ;

- **L'amélioration de la desserte par les transports en commun** (création de sites propres et voiries sur Miramas pour optimiser les TC ; développement de l'intermodalité et des parcs relais à proximité des pôles d'échanges multimodaux) ;
 - **Le renforcement de la desserte ferroviaire** pour compléter le réseau TC (réalisation des aménagements nécessaires sur la ligne Miramas-Marseille ; valorisation du pôle multimodal de Miramas ; utilisation adaptée du réseau existant au nord de l'Etang de Berre pour liaison Miramas-Aix via Rognac et les Milles) et le rôle moteur des gares et stations de TC structurantes ;
 - **L'anticipation d'une offre en TC performante** pour structurer le développement du territoire (affirmation du PEM de Miramas comme point majeur de connexion du territoire et d'intensification urbaine du secteur) ;
 - **L'encouragement des modes de déplacements actifs et alternatifs** par des aménagements spécifiques, (itinéraires piétons et réseau cyclable) en lien avec les réseaux TC de proximité et une offre de stationnement adaptée ;
- **Développement économique :**
 - **Le confortement des fonctions économiques stratégiques** : secteur transport / logistique (développement de logistique créatrice d'emplois en priorisant la zone de Clésud) et renforcement de la gare de triage de Miramas ;
 - **Le rééquilibrage et la diversification du développement économique** (notamment industries de la transition énergétique...) ;
 - **L'accroissement et la diversification de l'offre de foncier d'activité**, par optimisation des fonciers existants (Clésud, Les Molières) et par extension à vocation économique majoritairement dédiée au commerce (ZAC de la Péronne) ;
 - **Le renouvellement paysager et économique des pôles d'activités** ;
 - **L'affirmation des principes d'une armature commerciale et tertiaire** ;
 - **La hiérarchisation de l'offre commerciale** organisée autour des grands pôles commerciaux structurants de rayonnement à l'échelle régionale / niveau 0 (La Péronne et son Village des Marques) et de rayonnement SCoT / niveau 3 (centre-ville de Miramas), en confortant sa dynamique commerciale et tertiaire structurante avec le pôle commercial de secteur Les Molières (rayonnement local / niveau 2) ;
 - **La promotion d'un aménagement commercial durable** (qualité environnementale et urbaine) par renforcement de l'accessibilité multimodale (TC, cheminements doux), par gestion économe du foncier dédié autorisant les possibilités d'extension à vocation commerciale (création d'une zone commerciale d'environ 89 ha sur le secteur de La Péronne), par optimisation des surfaces dédiées au stationnement ;
 - **L'intégration de la question de la logistique urbaine dans l'aménagement commercial** ;
 - **Le confortement durable de l'économie agricole** avec maintien des zones agricoles et leur mise en perspective positive dans l'organisation du développement urbain (notamment pour les zones agricoles du secteur identifiées dans la DTA 13, espaces agricoles à dominante gestionnaire d'écosystèmes : La Crau sur Miramas, Istres et Grans) ;
 - **Le développement des potentiels de tourisme et loisirs.**
 - **Développement urbain :**
 - **La production de 17000 logements nouveaux et diversifiés sur le territoire du SCoT** pour accueillir 22000 habitants supplémentaires ;
 - **Une hiérarchisation de l'armature urbaine organisée autour de trois catégories de pôles urbains** pouvant capter chacun une part de la croissance démographique globale attendue (pôles structurants : 75% soit 12700 logements ; pôles d'équilibre : 15% soit 2600 logements ; pôles de proximité : 10% soit 1700 logements) ;
 - **Une utilisation économe de l'espace** ;
 - **Une prise en compte des spécificités des capacités d'accueil de chaque commune** : le secteur de projets « Miramas » est identifié comme pôle structurant dans l'armature urbaine définie par le SCoT.
 - **Environnement, cadre de vie et patrimoine :**
 - **L'affirmation de la valeur paysagère et environnementale des espaces littoraux** (application des protections de la loi Littoral et prise en compte de la Directive territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône) ;
 - **La préservation des espaces naturels remarquables et la définition des Espaces Proches du Rivages** ;

- **L'organisation du potentiel de développement urbain et économique dans les communes littorales** (cf armature urbaine ; notions d'agglomération (Miramas) et de village (Miramas-le-Vieux) au sens de la loi Littoral) ;
- **La définition d'une stratégie de lutte contre l'érosion et la submersion marine ;**
- **L'encadrement des projets d'installations de loisirs** (orientation durable du tourisme littoral) ;
- **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame verte** (Crau, Sulauze, Pont de Rhaud) ;
- **La préservation des fonctionnalités écologiques** (corridors) ;
- **L'intégration de la trame verte en ville ;**
- **L'identification de la trame bleue et la protection** des abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (Etang de Berre, réseaux de canaux agricoles de la plaine de la Crau) ;
- **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame bleue** (zones humides à fort enjeu écologique, leurs berges et la végétation rivulaire : Etang de Berre) ;
- **L'amélioration et le suivi écologique de l'Etang de Berre ;**
- **La préservation de la biodiversité des cours d'eau et canaux** (canaux d'irrigation : canal de Martigues, les Canaux jumeaux) ;
- **La valorisation des paysages des entrées de ville et des grands axes** routiers et ferroviaires ;
- **La prévention des risques naturels et technologiques** majeurs (risque inondation / ruissellement urbain (Istres), risque feu de forêt, risque industriel, transport de matières dangereuses) ;
- **La réduction et la maîtrise des nuisances sonores ;**
- **La gestion durable des ressources et des déchets** (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- **La maîtrise des consommations et l'engagement dans la transition énergétique.**

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCoT.

ACCESSIBILITE

Assez bonne avancée

Profil du secteur de projets

Situé en plaine de Crau au nord-ouest de l'Etang de Berre, Miramas s'inscrit sur l'axe reliant le golfe de Fos au Pays Salonais et à la vallée de la Durance, non loin de l'A54-E180 reliant au Nord Nîmes et Arles à Salon-de-Provence. A la croisée des chemins, le secteur de projets incluant la ville éponyme est desservi par la D10 d'Est en Ouest, et du Sud au Nord par la D16 et par l'axe R569N / D69, doublé par la N569 qui draine le trafic routier

de transit en contournant le centre. Le réseau ferroviaire est particulièrement présent, avec une gare voyageurs et surtout une gare de triage (fret ferroviaire) structurante pour le territoire.

Les projets identifiés

L'ensemble des objectifs du SCOT sont déclinés au travers du futur Plan de déplacements urbains 2020 / 2030 de la métropole (développement d'un Réseau Express Métropolitain, desserte ferroviaire, pôle d'échanges multimodal de Miramas Gare, transports collectifs de proximité, modes actifs).

Concernant les projets recensés :

- La déviation Miramas RN569 (voie rapide de contournement du centre urbain) a été réalisée et livrée en 2017, afin notamment d'améliorer la desserte du Village des Marques ;
- La liaison A56 Fos / Salon est en cours d'études. Initialement prévu en profil autoroutier, ce projet sera une 2x2 voies devant permettre de desservir les bassins Ouest du GPMM en les reliant à leur hinterland, et favoriser ainsi le développement portuaire et économique de la métropole. Une desserte de Miramas est également prévue avec, à terme, une meilleure connexion autoroutière. Le tracé définitif n'est pas arrêté à ce jour, notamment au niveau de Fos après le contournement de Port-de-Bouc ainsi qu'au Nord au-delà du parc d'activités Clésud (deux variantes possibles) ;
- La requalification du boulevard Aubanel à Miramas (voirie, apaisement de l'axe, plantations et espaces publics) est réalisée et opérationnelle depuis 2019. Ce projet, partie intégrante du quartier d'activités éco-conçu de la Péronne, s'inscrit dans le sillage de la mise en service de la voie de contournement du centre urbain de Miramas ;
- Le Pôle d'Echanges Multimodal (PEM) de la gare de Miramas (PEM d'audience régionale depuis 2018) fait l'objet d'études engagées relatives à l'amélioration de l'intermodalité rail / route et au développement structuré des transports en commun.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Bonne avancée

Profil du secteur de projets

Ce secteur compte sur son périmètre deux parcs d'activités de grande ampleur : Clésud (plateforme européenne conçue pour répondre aux enjeux de la logistique et attentes des industriels, des prestataires de transports-logistique et des distributeurs tournés vers l'Europe du Sud), et Les Molières (accueil d'entreprises à caractère industriel, artisanal, commercial, de bureau et de services). Il accueille également des zones d'activités en cours de réalisation, à effet de structuration urbaine et de développement économique (ZAC de La Péronne) ou de reconquête de friches industrielles (ZI Areva). Sur le plan commercial, il compte les pôles commerciaux de la Péronne et de Miramas, ainsi que la zone commerciale du centre-ville. Ce territoire est par ailleurs support d'une activité agricole présente au nord-ouest sur les Coussouls de Crau, ainsi que sur tout le pourtour des zones urbanisées ou à vocation économique. Il dispose enfin d'un potentiel en termes de tourisme et loisirs de proximité, auquel s'ajoute un tourisme commercial appuyé sur le Village des Marques).

Les projets identifiés

Le fonctionnement économique du territoire de projet « Miramas » s'articule majoritairement autour de Clésud, plateforme logistique reliée à la gare de triage de Miramas regroupant 59 établissements sur 280 ha en continuité sur Miramas (964 emplois) et sur Grans (465 emplois), et du parc d'activités des Molières situé sur Miramas (58 ha, 128 établissements, 584 emplois), auxquels s'ajoutent le circuit de Miramas (ZI située sur le territoire d'Istres, hébergeant le centre d'essais du constructeur automobile BMW et totalisant 85 emplois). D'autres opérations économiques sont développées sous forme de Zone d'aménagement concertée (ZAC) au PLU : Areva (reconversion d'un vaste site industriel), La Péronne (pôle commercial) et La Boule Noire. Ainsi, 5 projets à vocation économique sont recensés, tous en extension urbaine avec des temporalités, des phases et des niveaux d'avancement variables.

Les projets réalisés ou au stade opérationnel sont au nombre de 3 :

- La ZA Clésud, projet économique majeur à dominante mixte, commerce de gros et logistique, associe une vaste zone d'entrepôts (720 000 m²), un centre de vie, ainsi qu'un chantier multi technique de 60 hectares pour le transport combiné rail-route. Elle est le cadre permanent de nouveaux projets

d'implantation. Un centre de vie et des bureaux ont été réalisés en entrée du site « Clésud Village » dans l'ancienne bastide des Molières ;

- La ZA de La Péronne, opération mixte à vocation multiple en cours de livraison, développée sur 98,5 ha dont 46 ha sont dédiés à l'activité économique (210 000 m² de surfaces de plancher pour le Village des Marques ; 12 établissements ; 83 emplois).
- La ZA des Molières, située en ville en interface avec Clésud, accueille de l'artisanat du BTP, des commerces et des services, regroupant 128 établissements et 584 emplois.

Les projets pour lesquels les études sont engagées sont au nombre de 4 :

- L'ancien site d'Areva compte 2 entités de projets situées sur le territoire communal d'Istres sur lesquelles des études sont engagées dans le cadre d'une convention foncière avec l'EPF afin de permettre la reconversion économique du site. Sa partie ouest présente un potentiel productif sur une superficie de 31 ha avec 1550 emplois prévus à l'horizon 2030. A ce jour, la vente de 15,5 ha de terrain est actée pour l'accueil d'une centrale solaire photovoltaïque. La ZA Areva Est, d'une superficie de 5 ha, fait quant à elle l'objet de discussions pour l'installation de nouvelles activités industrielles ;
- La ZAC des Molières, pour laquelle les études en vue de réaliser une zone artisanale et un cinéma s'accompagnent de l'acquisition par la métropole de foncier situé autour de l'Intermarché ;
- Au sein de la ZAC de La Péronne, le secteur de la Boule Noire qui est destiné à recevoir des activités mixtes (commerces et économie tertiaire).

Au regard de la nature des projets recensés, aucun projet n'est identifié concernant l'économie agricole, le tourisme et les loisirs.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Assez bonne avancée

Profil du secteur de projets

Le développement historique ex-nihilo de Miramas dans la plaine résulte de l'implantation des lignes ferroviaires et de la gare de triage affectée au fret marchand. L'agglomération présente aujourd'hui un profil urbain varié et s'est progressivement étendue dans le prolongement nord du centre-ville, où l'urbanisation sous forme de collectifs (Cours de la Péronne) côtoie les maisons de ville et les équipements connexes (collèges et lycées, stade, piscine). Un tissu pavillonnaire s'est développé vers l'Est (les Chirons, Pont de Botine) tandis que les zones d'activités des Molières et de Clésud occupent le secteur nord-ouest de part et d'autre de la RN 569, dans la continuité des infrastructures ferroviaires de la gare de triage.

Les projets identifiés

En termes d'avancées au regard des projets actualisés, les 13 opérations recensées figuraient au PLH ou s'inscrivent dans sa continuité :

- Deux opérations de réhabilitation ANRU / NPNRU sont engagées sur des secteurs d'habitat collectif et bénéficient d'études en cours, avec une échéance à 2021 (La Maille 2 : démolition de 117 logements sociaux, construction de 110 nouveaux logements livrés et 89 en cours) et à 2024 (La Maille : démolition de 210 logements et construction de 240 logements nouveaux). Si l'enveloppe de logements nouveaux nouvellement construits est importante (439) et s'ajoute à la réhabilitation de 338 logements existants, ces opérations ne sont pas clairement mentionnées dans le SCOT car elles ne correspondent pas systématiquement à de la production nouvelle de logement ;
- Une opération de réhabilitation de 50 logements est engagée et s'inscrit dans le cadre du renouvellement urbain (Opération centre-ville Miramas), à laquelle s'ajoute une opération de vente et d'acquisition par la métropole (Centre-ville / Place Jourdan, qui participe d'une grande opération de renouvellement urbain dont l'objectif à terme est la création d'une nouvelle centralité requalifiée) ;
- Plus de quatre opérations ont été livrées totalisant près de 300 logements (hors ZAC) : Les Ombrelles (188 logements), Les Jardins Concorde (17 logements), Caliactis (20 logements), Bastide Bauquière (72 logements), auxquelles il convient d'ajouter les productions liées à la ZAC de la Péronne (60 logements en partie sud du périmètre) ;

- Quatre opérations sont au stade d'études engagées : ZAC de la Boule Noire, Sud Lac (315 logements en EcoQuartier), La Gare (200 logements) en lien avec le projet Secteur gare et connexe (300 à 400 logements nouveaux au sein de l'EcoQuartier Oasis, en lien avec les opérations centre-ville Miramas et Centre-ville / Place Jourdan), ainsi que la création d'une infrastructure d'accueil pour personnes âgées accompagnant le projet de maison des services à l'emploi et à l'insertion sociale (projet Mirasud).

Le développement urbain du secteur de projets « Miramas » s'appuie sur de grandes opérations de renouvellement urbain (notamment un projet majeur requalification / revitalisation du centre-ville articulé autour de la Place Jourdan et du pôle Gare et connexe) et sur d'autres en extension de quartiers d'habitat. Ces opérations répondent également aux attentes en matière de mixité sociale, notamment au travers de projets importants inscrits en opérations d'aménagement d'ensemble sous forme de zones d'aménagement concertées (ZAC de la Péronne et de la Boule Noire) dans les orientations d'aménagement du PLU de Miramas, et mentionnés dans le PLH.

Concernant le PLH 2010-2017 d'Istres-Ouest-Provence couvrant la période de 2011-2017 (par prorogation de 2 ans en l'attente d'un PLH métropolitain) et élaboré avant 2007, ses objectifs quantitatifs n'ont pu être réalisés suite aux effets de la crise économique de 2008. Toutefois, les résultats de ce PLH sont globalement satisfaisants. Si les réalisations se situent en deçà des objectifs initiaux, elles ont néanmoins été supérieures aux objectifs « réajustés » et inscrits au SCOT lors de son élaboration. Sur la période 2012-2016, la production de logements collectifs a été majoritaire sur Miramas (65%) mais comparable à celle du territoire d'Istres-Ouest Provence (66%) et inférieure à celle de la métropole (69%).

Certaines de ces opérations s'inscrivent dans une continuité (Quartier Oasis / Secteur Gare et connexe, Sud Lac, Centre-Ville, Allées de la Péronne) et dans une perspective tendancielle de production de logements neufs (tous types confondus) évaluée à environ 1570 logements sur Miramas. Cela correspondrait à près de 27% de la production de logements neufs sur le territoire d'Istres-Ouest Provence à échéance 2025 et à 19% de la production prévue sur celui du SCOT Ouest Etang de Berre à l'horizon 2030.

En matière d'équipements, le grand stade couvert « Stadium Miramas Métropole » (capacité 7500 spectateurs) a été réalisé et livré en 2018. Le projet de la Maison des services à l'emploi et à l'insertion sociale (accompagnant la création d'une maison de retraite et de 82 logements pour personnes âgées) est également réalisé. Il accueille notamment l'agence Pôle Emploi. Les études sont engagées pour le projet d'Internat du lycée Jean Cocteau. En matière d'offre de loisirs, des acquisitions de foncier sont en cours afin de réaliser un cinéma au sein de la ZAC des Molières.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

Avancée impulsée

Profil du secteur de projets

Le secteur de projets « Miramas » couvrant la centralité urbaine est situé sur les premières marges de la plaine de la Crau, en retrait du site originel de Miramas-le-Vieux surplombant l'Etang de Berre, dont l'étroite façade littorale en fait une commune concernée par la loi Littoral. Si l'ouest du territoire s'inscrit en plaine de Crau, la topographie à l'Est est dominée par une alternance d'espaces naturels occupant de faibles reliefs et d'espaces agricoles interstitiels. En termes d'environnement, ce territoire est ainsi à l'articulation d'une vaste plaine, de collines rocheuses et d'un rivage lacustre occupé par le Parc de la Poudrerie. Il conjugue les éléments d'une trame verte et bleue riche et diversifiée avec des composantes spécifiques pour le paysage ou le cadre de vie, telles que l'importante emprise ferroviaire de la gare de triage de Miramas ou la présence des vastes espaces agricoles de la Crau jouxtant les espaces à vocation d'activité économique (gare de triage, pôle logistique Clésud).

Les projets identifiés

Au regard des éléments recensés sur le territoire du secteur « Miramas », aucun projet particulièrement dédié ne permet d'apprécier directement des évolutions relatives au cadre de vie, à l'environnement et au patrimoine. Le SCOT intègre toutefois partiellement cette problématique de manière transversale dans ses orientations et prescriptions pour les projets des trois autres thématiques. Il en résulte des avancées ténues, difficilement mesurables sinon au travers d'approches innovantes dans le cadre de la requalification de voies telles que le

boulevard Aubanel (désimperméabilisation des sols, recyclage et réemploi de matériaux in situ, aménagement d'entrée de ville en parc urbain végétalisé multifonctionnel et durable). Globalement, les avancées participent essentiellement des réglementations induites au travers des volets de protection de l'environnement et des paysages mis en œuvre par les documents d'urbanisme communaux.

Synthèse

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

- En matière d'accessibilité, la réalisation de la RN1569 est une avancée marquante dans l'évolution et le fonctionnement du réseau de voirie de Miramas. Elle améliore la desserte du Village des Marques, équipement commercial de rayonnement métropolitain voir régional, participant ainsi pleinement des objectifs du SCoT. Elle traverse également la ZAC de la Péronne, qu'elle contribue également à structurer. Le boulevard Aubanel, axe de liaison entre la ZAC de la Péronne et le centre urbain, fait l'objet d'un projet de requalification assortie d'une grande opération de renouvellement urbain. Ce projet, directement lié à la réalisation de la voie de contournement induisant des requalifications urbaines des voies existantes délestées, prévoit l'apaisement des circulations sur l'axe, une renaturation, des plantations et une valorisation des espaces publics. La gare de Miramas, quant à elle, est l'objet de plusieurs études en cours pour le développement du PEM, tel qu'affirmé dans le SCOT et la DTA des Bouches-du-Rhône. La valorisation de la gare se fera au travers d'un projet urbain global, visant à assurer une couture urbaine entre les quartiers et ses abords (amélioration des liaisons Nord-Sud), qui sont actuellement coupés par la voie ferrée. Considérant l'évolution des projets recensés et leurs temporalités, celles-ci montrent ainsi globalement d'assez bonnes avancées au regard des orientations et objectifs du SCOT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.
- En termes de développement économique, les projets recensés relèvent de temporalités, de domaines et d'envergures différentes, répondant chacun à des problématiques spécifiques. La plateforme logistique Clésud de rayonnement national et international implantée sur Miramas et Grans est un atout économique essentiel pour le fonctionnement de l'hinterland du GPMM et pour le secteur de projets « Miramas ». La plateforme existante s'est renforcée, avec une extension livrée de 70 ha et le développement d'un centre de vie et de bureaux (Clésud Village) attenants à la ZA en entrée du site dans l'ancienne bastide des Molières. Le confortement de ces fonctions économiques stratégiques répond pleinement aux orientations du SCoT. Sur le plan du développement commercial, le projet de ZA de la Péronne et son Village des Marques constituent une réalisation majeure. Tous deux participent de la stratégie d'aménagement commercial définie par le SCoT, pour lequel ils correspondent à la création d'un pôle commercial de rayonnement régional (niveau 0), développant une nouvelle offre commerciale structurante à dimension extraterritoriale venant renforcer l'attractivité et le rayonnement du territoire en complémentarité avec les autres pôles commerciaux cités par le SCoT. Parmi ceux-ci, le pôle commercial des Molières s'inscrit dans une échelle de rayonnement local (niveau 2), avec une offre de secteur répondant aux besoins hebdomadaires des habitants. Parallèlement, la reconversion de l'ancien site nucléaire de Miramas- Areva se dessine de façon active autour de projets diversifiés, répondant également à la stratégie de développement économique du SCoT. Ce dernier opte également pour une densification des secteurs à vocation économique existants (hors commerces) qu'il identifie graphiquement (Clésud, ZI Areva, circuit automobile, équipements ferroviaires et leurs fonciers interstitiels...) et pour un usage économe des sols. Toutefois, aucun des projets identifiés ne porte l'empreinte du mode densification et tous procèdent d'un développement en extension urbaine. Si celui-ci doit répondre à un plan de composition optimisant le foncier, il laisse également augurer de futures marges de manœuvre possibles. Par ailleurs, aucun projet ne concerne la filière agricole bien que le territoire de projets « Miramas » compte nombre d'espaces agricoles jouxtant des secteurs à vocation économiques. D'une manière globale, considérant les éléments évoqués et les dynamiques à

l'œuvre, l'état d'avancement des projets recensés confirme de bonnes avancées au regard des orientations du SCOT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.

- Concernant le développement urbain, les opérations recensées témoignent d'une dynamique bien engagée. L'élaboration du SCOT en 2010 a permis de réinterroger les objectifs initiaux du PLH 2010-2017 et de les réajuster sans remettre en question les orientations qui étaient définies. La production de logements a été en deçà des objectifs du PLH, mais néanmoins supérieure aux objectifs « réajustés » et inscrits au SCOT en 2010 donc globalement satisfaisante. La production de logements sociaux, identifiée comme prioritaire sur le territoire, a globalement été en adéquation avec les objectifs (même surévalués) du PLH. Sur le secteur de projets « Miramas », huit des treize opérations recensées en matière de logement concernent ainsi l'habitat social. Les perspectives tendanciennes s'inscrivent dans cette continuité ainsi que dans le prolongement des objectifs du SCOT Ouest Etang de Berre. Si des réajustements d'objectifs permettent d'estimer à près de 1570 logements neufs la production sur Miramas (soit un rythme annuel de 260 logements d'ici 2025), un potentiel de production de 2350 logements est identifié (dont certains participent d'opérations en cours de réalisation, notamment dans le cadre des NPNRU ou sous forme de ZAC et inscrits au sein des orientations du PLU en vigueur). Cela répond également à un rééquilibrage en termes de typologie d'habitat (individuel groupé et petits collectifs) et de logements (mixité parc privé / logements locatifs sociaux). Le secteur de projets « Miramas » présente ainsi des dispositions plutôt favorables. Il devrait pouvoir contribuer à hauteur de plus de 12% de l'objectif de production fixé par le SCOT à l'horizon 2030 sur les trois pôles structurants, et porter 24% de l'objectif de production sur ces trois communes à l'horizon 2025. L'état d'avancement des projets recensés confirme par là-même les assez bonnes avancées du SCOT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.
- Au regard de la thématique « environnement, cadre de vie et patrimoine », aucun projet identifié ne permet d'apprécier directement des avancées mesurables. Toutefois, la transversalité de la thématique est prise en compte dans le SCOT de manière sous-jacente dans nombre d'orientations, d'objectifs et de prescriptions relevant des trois autres thématiques. Ainsi, les projets mis en œuvre et traduits au travers des documents d'urbanisme, que ce soit en termes de logement, d'activités économiques ou de transports, intègrent tous cette dimension et concourent chacun à leurs échelles respectives au maintien ou à la restauration des fonctionnalités de la trame verte et bleue, à la préservation / valorisation des paysages et du cadre de vie ainsi qu'à la recherche d'un usage économe des sols. Toutefois, les enjeux de fragilité déjà identifiés ne sont que plus prégnants aujourd'hui : la consommation d'espaces, les tensions foncières de plus en plus fortes comme les effets du changement climatique ne font qu'accroître la multiplication des pressions sur l'environnement et mettre en exergue les limites des mesures réglementaires dans la gestion du droit des sols. De nouvelles modalités émergentes sont à décliner sous forme de projets à part entière et à renforcer en termes de visibilité (nature en ville, désimperméabilisation, désartificialisation), afin de conférer ses vraies dimensions à la thématique environnement et cadre de vie.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Définir le tracé de la liaison A55-A56 et la réaliser ainsi que les échangeurs de Miramas, permettant d'améliorer l'accessibilité et de la desserte routière entre Salon-de-Provence et Martigues ;
- Poursuivre l'objectif de renforcement de la gare de triage de Miramas (accompagné d'un Plan de Déplacement de Zone), pour en faire l'une des portes ferroviaires du GPM et de la Zone industrialo-

portuaire de Fos et conforter les fonctions économiques stratégiques du secteur de projets « Miramas » ;

- Renforcer la desserte ferroviaire pour compléter le réseau de transports collectifs et le rôle moteur des gares et stations de TC structurantes identifiées et valorisées par les PLU ;
- Affirmer le PEM de Miramas comme point majeur de connexion du territoire et support d'intensification urbaine du secteur favorisant la mixité des fonctions ;
- Développer une offre en TC multimodale performante à partir du PEM pour structurer durablement le développement du territoire ;
- Améliorer la desserte par les transports en commun au travers des politiques locales et de leur prise en compte par les PLU (création de sites propres et voiries sur Miramas pour optimiser les TC ; développement de l'intermodalité et des parcs relais à proximité des pôles d'échanges multimodaux) ;
- Réaliser des aménagements spécifiques pour favoriser l'usage des modes actifs comme alternative, en lien avec les réseaux TC de proximité (itinéraires piétons et réseau cyclable) et une offre de stationnement adaptée inscrite dans une politique durable.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Conforter des fonctions économiques stratégiques (secteur industriel, secteur portuaire / transport / logistique) ;
- Favoriser le développement d'une logistique créatrice d'emplois tout en maintenant comme prioritaire la zone de Clésud ;
- Poursuivre le renforcement de la gare de triage de Miramas, porte ferroviaire du GPMM et de la ZIP ;
- Poursuivre le rééquilibrage et la diversification du développement économique autour de nouvelles filières identifiées par le SCoT (industries de la transition énergétique) ;
- Diversifier l'offre de foncier d'activité en articulation avec la densification des zones déjà constituées (Clésud, La Péronne, Les Molières) en veillant à la qualité urbaine et environnementale ;
- Assurer le renouvellement économique qualitatif des pôles d'activités pour conforter la dynamique économique du territoire ;
- Poursuivre le développement d'une offre commerciale complète et diversifiée au sein d'une armature hiérarchisée : pôles commerciaux structurants (Les Molières), confortement du centre-ville de Miramas (commerces, tertiaire et petit artisanat) ;
- Promouvoir un aménagement commercial durable, notamment en renforçant l'accessibilité multimodale des pôles commerciaux et en intégrant la question de la logistique urbaine ;
- Veiller à l'articulation du développement économique autour de la reconversion des sites d'Areva ;
- Valoriser l'économie agricole, en confortant la place de l'agriculture ;
- Développer le tourisme (notamment commercial en lien avec le Village des Marques comme local), organiser une offre de loisirs de proximité et la promotion / accessibilité / fréquentation des sites à vocation touristique.

DEVELOPPEMENT URBAIN

- Privilégier le renouvellement urbain afin de réduire la consommation d'espace en renforçant la part de logements collectifs ;
- Réaliser les opérations de création de logements programmées ou en cours d'études en maintenant l'objectif de réalisation des projets actés et des équipements prévus (centre-ville Miramas / Place Jourdan / Oasis; la Boule Noire, Sud Lac, La Gare) ;
- Poursuivre la création de nouveaux logements dans la continuité des orientations du SCOT, en cohérence avec les objectifs territorialisés à l'échelle communale ;
- Inscire cette production dans une perspective de développement durable pour préserver la qualité et l'attractivité du territoire (Eco-quartier), en respectant le « Charte aménagement durable » lors de la conception de nouveaux projets d'aménagement ;

- Diversifier l'offre résidentielle au sein des opérations de logements (répondre aux besoins en parcours résidentiels ; accompagner le vieillissement) et à l'équilibre social ;
- Poursuivre la réhabilitation et l'amélioration du parc existant (parc locatif social, parc ancien privé) ;
- Soutenir l'amélioration et le développement qualitatif du parc locatif privé (lutte contre l'habitat indigne, accessibilité financière).

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

- Protéger les réservoirs de biodiversité constitutifs de la trame verte, au travers de leur identification et de leur gestion par le PLU (vaste réservoir de biodiversité reliant l'espace agricole de Coussouls de Crau / le Domaine de Sulauze / le secteur de Pont de Rhaud sur la commune de Cornillon-Confoux) ;
- Préserver les espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité et les fonctionnalités écologiques par le maintien ou la mise en place de corridors écologiques (Crau, Sulauze, Pont de Rhaud) ;
- Développer le nature en ville dans les zones déjà urbanisées ou à urbaniser ;
- Identifier de la trame bleue sur le territoire et protéger dans le PLU les abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (réseaux de canaux agricoles de la plaine de la Crau) ;
- Permettre au cours d'eau et canaux d'irrigation importants de jouer leur rôle de corridor écologique (les Canaux Jumeaux, canal de Martigues...) ;
- Identifier et préserver les espaces naturels remarquables au sein du PLU sur la base des éléments de la « carte d'identification des EPR et des espaces remarquables du littoral » du SCoT ;
- Encadrer les projets de développement d'installations de loisirs ;
- Favoriser un usage économe des sols au sein des zones d'activités existantes ou à créer, sans restreindre inutilement les possibilités d'occupation des sols ;
- Veiller au renouvellement paysager dans le cadre du renouvellement économique des pôles d'activités ;
- Valoriser les paysages des entrées de ville et des grands axes routiers et ferroviaires ;
- Préserver le territoire au regard des risques et des nuisances (risque inondation / ruissellement ; risque feu de forêt ; risque industriel ; transport de matières dangereuses ; nuisances sonores) ;
- Assurer la gestion durable des ressources et des déchets (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- Poursuivre le développement de la transition énergétique ;
- Développer la gestion des déchets dans le respect de l'environnement naturel et urbain.

SUIVI QUALITATIF DES SCOT A.M.P

SCOT OUEST ETANG DE BERRE

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS

« FOS / PORT-SAINT-LOUIS / ZONE INDUSTRIALO-PORTUAIRE »



Le secteur de projets « Fos / Port-Saint-Louis / Zone industrialo-portuaire » couvre un vaste périmètre s'étendant sur les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos-sur-Mer, depuis les Salins de Giraud à l'Ouest jusqu'à l'étang de Lavalduc au Nord-Est et depuis les Salins du Relais au Nord jusqu'à l'embouchure du Grand Rhône au Sud.

Les grands enjeux thématiques du SCOT Ouest Etang de Berre par thématique sur le secteur de projets portent principalement sur les axes suivants :

- **Accessibilité :**
 - *L'optimisation de l'accessibilité et de l'intermodalité des aménagements portuaires ;*
 - *Le renforcement du raccordement des bassins Ouest du GPM au réseau fluvial (pour développer la quadrimodalité de la ZIP et organiser le secteur dans sa globalité) ;*

- **Le développement d'une offre alternative au mode routier pour le transport de marchandises** (augmentation de la part modale du transport fluvial via le renforcement du raccordement des bassins Ouest au réseau fluvial ; augmentation de la part modale du ferroviaire) ;
 - **L'amélioration qualitative de l'accessibilité et de la desserte routière**, par la réalisation d'un tracé autoroutier reliant Salon-de-Provence à Martigues (liaison A55-A56 intégrant le contournement de l'agglomération de Fos-sur-Mer ; requalifications urbaines des voies existantes délestées), par l'amélioration et la mise en sécurité de la RD268 desservant Port-Saint-Louis-du-Rhône (création d'un itinéraire d'accès séparant les flux VP / poids lourds à étudier) ;
 - **La requalification urbaine des voiries existantes délestées du trafic de transit** suite à la réalisation du contournement de l'agglomération de Fos-sur-Mer ;
 - **L'amélioration de la desserte par les transports en commun** des pôles structurants depuis Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône ;
 - **Le développement du fret ferroviaire et combiné** afin de conforter les fonctions économiques stratégiques du GPMM et de la ZIP ;
 - **Le renforcement de la desserte ferroviaire pour compléter le réseau TC** (étude de desserte ferroviaire de la ZIP et de Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
 - **L'anticipation d'une offre en TC performante pour structurer durablement le développement du territoire**, par densification de l'offre TC sur l'axe Port-Saint-Louis-du-Rhône / Fos-sur-Mer et par la réalisation de voies bus sur la RN568 entre Fos et Martigues ;
 - **L'encouragement des modes de déplacements actifs et alternatifs par des aménagements spécifiques**, en lien avec les réseaux TC de proximité et une offre de stationnement adaptée.
- **Développement économique :**
- **Le confortement des fonctions économiques stratégiques** : secteur industriel (zone industrielle portuaire de Fos : renforcement de la densification industrielle au sein des espaces dédiés ; logique de bassin d'activités incluant les zones de vie) ; secteur portuaire / transport / logistique (développement de aménagements portuaires à l'accessibilité / intermodalité optimisée ; développement de la logistique créatrice d'emploi en priorisant le pôle Distriport) ;
 - **Le rééquilibrage et la diversification du développement économique** (notamment logistique portuaire à valeur ajoutée, structuration de la filière chimie, chimie biosourcée, industries de transition énergétique, nautisme...)
 - **L'accroissement et la diversification de l'offre de foncier d'activité**, principalement par extension à vocation économique (Le Mazet : 69 ha) ;
 - **La hiérarchisation de l'offre commerciale** organisée autour de pôles commerciaux à rayonnement local / niveau 2 (Vauban / esplanade de la Paix / avenue de la République à Port-Saint-Louis-du-Rhône ; Vallins / les Carabins à Fos-sur-Mer), en articulation avec les centres-villes de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône (rayonnement local / niveau 4) ;
 - **La promotion d'un aménagement commercial durable** (qualité urbaine et environnementale) par renforcement de l'accessibilité multimodale (TC, cheminements doux), par gestion économe du foncier dédié et par optimisation des surfaces de stationnement... ;
 - **L'intégration de la question de la logistique urbaine** dans la réflexion sur l'aménagement commercial ;
 - **Le confortement des infrastructures portuaires** liées à la pêche professionnelle ;
 - **La valorisation du potentiel de la filière nautisme**, par requalification de la friche industrielle en pôle nautique sur la presqu'île du Mazet (Port-Saint-Louis-du-Rhône) pour accroître la capacité d'accueil en matière de plaisance et d'activités liées à la mer ;
 - **Le confortement durable de l'économie agricole et le maintien des zones agricoles**, particulièrement celles identifiées dans la DTA 13, espaces agricoles à dominante gestionnaire d'écosystèmes (marais salants au sud de l'étang de l'Estomac à Fos-sur-Mer ; La Crau à Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
 - **La valorisation de l'offre de loisirs de proximité et le développement du tourisme.**

▪ **Développement urbain :**

- **La production de 17000 logements nouveaux et diversifiés sur le territoire du SCoT** pour accueillir 22000 habitants supplémentaires (Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône s'inscrivent parmi les 3 pôles d'équilibre définis par le SCoT) ;
- **Une hiérarchisation de l'armature urbaine organisée autour de trois catégories de pôles urbains** pouvant capter chacun une part de la croissance démographique globale attendue (pôles structurants : 75% soit 12700 logements ; pôles d'équilibre : 15% soit 2600 logements ; pôles de proximité : 10% soit 1700 logements) ;
- **Une utilisation économe de l'espace ;**
- **Une prise en compte des capacités d'accueil de chaque commune :** les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône et de Fos-sur-Mer sont toutes deux identifiées comme des pôles d'équilibre.

▪ **Environnement, cadre de vie et patrimoine :**

- **L'affirmation de la valeur paysagère et environnementale des espaces littoraux** (application des protections de la loi Littoral et prise en compte de la Directive territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône) ;
- **La préservation des espaces naturels remarquables du littoral** (secteur de l'étang de l'Estomac à Fos-sur-Mer ; rive orientale du Grand Rhône, presqu'île du Mazet et plage Napoléon à Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- **La définition des Espaces Proches du Rivages (EPR) et de secteurs d'enjeux** aux orientations et modalités spécifiques (zone industrialo-portuaire de Fos et la Presqu'île du Mazet à Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- **L'organisation du potentiel de développement urbain et économique dans les communes littorales** (cf armature urbaine ; notions d'agglomération pour Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos-sur-Mer) ;
- **La définition d'une stratégie de lutte contre l'érosion et la submersion marine ;**
- **L'encadrement des projets d'installations de loisirs** (orientation durable du tourisme littoral) ;
- **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame verte** avec une vigilance sur les secteurs à enjeux particuliers « ZIP de Fos » et « Presqu'île du Mazet » (Camargue et pointe de la Gracieuse ; Gloria ; Salin du Gaban et de l'Oiseau ; Tonkin-Audience ; Marais de Fos-sur-Mer) ; où les aménagements / constructions / installations relatifs aux enjeux devront être conjugués avec la préservation ou le rétablissement des continuités écologiques ;
- **La préservation / le maintien des fonctionnalités écologiques** (corridors écologiques : le Grand Rhône, échanges entre presqu'île du Mazet et rive fluviale de Port-Saint-Louis-du-Rhône avec la Camargue à l'Ouest ; corridor étang de Lavalduc / La Crau / Tonkin-Audience / Salin du Caban et de l'Oiseau ; corridor étang de l'Estomac / Marais de Fos-sur-Mer / Tonkin-Audience) et des espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité (espaces naturels « ordinaires ») ;
- **L'intégration de la trame verte en ville ;**
- **L'identification de la trame bleue et la protection** des abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (le Rhône et la Camargue, les étangs et marais depuis Port-Saint-Louis-du-Rhône jusqu'à Fos-sur-Mer, les étangs intérieurs et salins de Fos-sur-Mer, le Canal d'Arles à Fos-sur-Mer) ;
- **La protection des réservoirs de biodiversité de la trame bleue** (zones humides à fort enjeu écologique, leurs berges et la végétation rivulaire (la Camargue et le Grand Rhône, le Gloria, Salin du Caban et de l'Oiseau, Tonkin-Audience, les marais de Fos-sur-Mer, étangs intérieurs de l'Estomac, de Lavalduc / Engrenier / Pourra) ;
- **La préservation de la biodiversité des cours d'eau et canaux** (le Rhône, les canaux d'irrigation) ;
- **La valorisation des paysages des entrées de ville et des grands axes** routiers et ferroviaires ;
- **La prévention des risques naturels et technologiques** majeurs (risque inondation à Port-Saint-Louis-du-Rhône, risque de submersion marine à Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos-sur-Mer, risque feu de forêt, risque industriel, transport de matières dangereuses) ;
- **La réduction et la maîtrise des nuisances sonores ;**
- **La gestion durable des ressources et des déchets** (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- **La maîtrise des consommations et l'engagement dans la transition énergétique.**

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCOT.

ACCESSIBILITE

Moyenne avancée

Profil du secteur de projets

Le secteur de projets « Fos / Port-Saint-Louis / Zone industrialo-portuaire » couvre un vaste territoire dont l'accessibilité routière est limitée. Situé dans le faisceau de l'axe Salon-de-Provence / Martigues, Fos-sur-Mer est desservi par la RN569 depuis Salon-de-Provence via Miramas et Istres et par la RN568 depuis Martigues / Port-de-Bouc ou Arles. Localisée plus loin à l'extrémité sud-ouest du réseau routier principal, Port-Saint-Louis-du-Rhône n'est accessible que par la RD35 depuis Arles et principalement par la RD268 depuis Fos-sur-Mer. Située après la ZIP, la commune partage avec celle-ci la problématique des mobilités utilisant majoritairement le même réseau routier mais sur des registres différents (transit économique pour l'une, vie quotidienne pour l'autre). Le territoire bénéficie également d'une desserte ferroviaire qui reste toutefois axée sur le fret marchand et industrialo-portuaire.

Les projets identifiés

Les orientations du SCOT sont déclinées en objectifs au travers du futur Plan de déplacements urbains 2020 / 2030 de la Métropole : développement de transports en commun performant avec un Réseau Express Métropolitain reliant Martigues / Port-de-Bouc à Fos-sur-Mer, pôle d'échanges multimodal Fos Malraux avec parking relais de 120 places, liaisons TC complémentaires en car entre Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône par la RD268, un réseau vélo structurant... Cependant, à ce jour les études ne sont engagées que pour trois opérations identifiées sur le secteur de projet:

- La liaison A56 Fos / Salon, doit permettre de desservir les bassins Ouest du GPMM et favoriser ainsi le développement portuaire et économique de la Métropole. Elle permettra également le délestage des voiries secondaires et une meilleure gestion des flux de camions. Initialement prévu en profil autoroutier, ce projet sera une 2x2 voies et son tracé définitif n'est pas arrêté à ce jour au niveau de Fos-sur-Mer après le contournement de Port-de-Bouc. Seul, l'axe basé sur la RN569 est validé avec une échéance de livraison prévue pour 2030 ;
- Le chantier rail-route, projet qui participe aussi à l'amélioration de l'accessibilité à la ZIP de Fos en développant le fret ferroviaire, offrant ainsi une alternative au transport routier. Il devrait permettre une connexion rail-route sur les terrains du GPMM, en lien avec le renforcement de la gare de triage de Miramas pour l'accueil de frets ferroviaire et combiné (accompagné d'un Plan de déplacement de Zone);

- La requalification de la RD268, axe principal de desserte du GPMM et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, projet portant sur des aménagements en vue d'une requalification globale. La voie est actuellement sous-dimensionnée au regard de sa fonction, ralentissant ainsi le bon développement économique des bassins Ouest du port. Elle devrait être également support, à terme, du développement de liaisons complémentaires interurbaines entre Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Bien que les avancées opérationnelles aient été retardées, la livraison du chantier est prévue pour 2023.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Assez bonne avancée

Profil du secteur de projets

Ce territoire à forte vocation industrialo-portuaire est fortement marqué par un tissu économique lié à la présence majeure du GPMM, dominé par le pôle logistique Distriport (constitutif du vaste pôle industriel et portuaire du golfe de Fos articulé autour des bassins Ouest du GPMM). L'économie locale s'appuie sur deux zones d'activités (ZA mixte du Malebarge, ZA Maritime) ainsi que sur différents pôles commerciaux et zones commerciales à Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Les infrastructures portuaires traditionnelles sont liées à la pêche professionnelle (l'une des principales ressources de Port-Saint-Louis-du-Rhône), à la conchyliculture (parcs à moules) ou au nautisme (ports de plaisance / ports à sec) et participent de l'économie du territoire. L'activité agricole est également présente, à l'ouest de la RD35 et au nord du canal de navigation du Rhône au port de Fos-sur-Mer. Les spécificités de ce secteur lui confèrent aussi un potentiel de développement du tourisme et des loisirs à partir de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Celui-ci prend appui sur un patrimoine vernaculaire, architectural et urbain, mais aussi sur les potentialités de tourisme littoral et balnéaire.

Les projets identifiés

Le développement économique du territoire de projets « Fos / Port-Saint-Louis / Zone industrialo-portuaire » est majoritairement axé sur le développement économique à rayonnement national et mondial, déployé sur la vaste emprise de la zone portuaire. En termes d'avancées, 13 projets à vocation économique sont recensés, de temporalités, de niveaux et d'avancement différents.

Les projets au stade opérationnel sont au nombre de 4 :

- La zone industrialo-portuaire de Fos est à elle seule un projet à part entière et opérationnel, regroupant quelques 166 établissements qui totalisent plus de 7000 emplois, sur une superficie de près de 10 000 ha d'espaces à vocation d'activité économique depuis Port-Saint-Louis-du-Rhône jusqu'à Fos-sur-Mer. Socle économique, elle accueille également les bassins Ouest du GPMM qui en font un port mondial pour l'industrie et la logistique, support des différents projets identifiés ;
- Fos Distriport est une zone logistique et un site stratégique opérationnel regroupant 31 établissements (352 emplois) optimisant les atouts du pôle conteneurs de Fos-sur-Mer (160 ha pour une capacité de 617 000m² dont plus de 300 000m² disponibles ;
- Le projet Plateforme Industrielle d'Innovation Caban Tonkin (PIICTO), également au stade opérationnel, a pour objectif de développer une plateforme industrielle et d'innovation de 1 200 ha afin de consolider le tissu industriel et d'accroître l'attractivité pour accueillir de nouveaux projets (notamment des démonstrateurs en matière de transition énergétique sur une pépinière dédiée) ;
- La ZA de Malebarge II (7 ha à dominante services / artisanat et extension de Malebarge I) inscrite au PLU de Port-Saint-Louis-du-Rhône est aujourd'hui opérationnelle et accueille 5 établissements.

Les projets pour lesquels les études sont engagées couvrent différents domaines (nautisme, logistique, production d'énergie...) et sont au nombre de 6 :

- Le projet d'extension de la plateforme logistique Fos Distriport, porte sur la construction de 34 000 m² d'entrepôts (stockage de produits dangereux) et sur le développement d'une offre d'accueil et de location de surfaces de plus petite taille ;

- Le projet d'aménagement de la ZA du Guignonnet (Fos-sur-Mer), inscrit dans les objectifs du PLU, vise à requalifier cette zone insuffisamment équipée et aménagée et à affirmer la RN568 comme boulevard urbain, pour revaloriser l'ensemble du linéaire de cet axe de circulation majeur constituant l'entrée de ville de Fos-sur-Mer ;
- Jupiter 1000, projet innovant de démonstrateur industriel de Power-to-Gas, est basé sur une plateforme destinée à la transition énergétique. L'installation, développée sur la plateforme / pépinière Innovex dédiée à l'accueil de démonstrateurs en lien avec la transition énergétique et elle-même constitutive du projet PIICTO, a pour but de transformer l'électricité renouvelable en gaz pour pouvoir la stocker ;
- Valgo Fos est un projet de démonstrateur industriel de production de bio-carburants par la culture de microalgues ;
- Le Projet Eolien Offshore porte sur l'installation d'un parc pilote composé de 3 éoliennes flottantes au large du golfe de Fos à 17 km de la plage Napoléon. Sa mise en service pourrait être envisagée à l'horizon fin 2021 pour une durée d'au moins vingt ans ;
- Le Pôle nautisme mer, sur la presqu'île du Mazet (Port-Saint-Louis-du-Rhône), est une zone de développement d'activités et d'opérations d'aménagement sur 130 ha liée aux métiers du nautisme et de la mer. La reconquête de ces friches industrielles est engagée sur 5 ha, en vue d'une extension du port à sec et à flot. Ce projet que le SCoT inscrit en zone d'activités intra EPR répond à l'objectif de diversification de l'offre de foncier d'activité, et au développement du nautisme et des services associés.

Deux projets sont en attente :

- Fos 3 XL et Fos 4 XL, deux nouveaux terminaux à conteneurs sur la Darse 2 prévus pour accueillir 2 millions d'EVP¹ et pour lesquels les études avaient été lancées conjointement avec des horizons de réalisation échelonnés. Ces deux infrastructures doivent contribuer au développement de la capacité et de l'attractivité du GPMM en Méditerranée et en Europe mais sont aujourd'hui mises en attente, avec des études reportées à 2019-2023 ;
- Un projet de géothermie profonde, portant sur la réflexion de puisement d'eau chaude pour l'industrie, est également en attente du fait de difficultés de financement.

Parallèlement, aucun projet identifié ne porte sur le développement de l'offre commerciale, sur l'économie agricole ou sur la thématique tourisme et loisirs.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Assez bonne avancée

Profil du secteur de projets

Le secteur s'articule autour de deux centralités urbaines inscrites de part et d'autre des grands espaces d'activités économiques industrielles et portuaires du GPMM et proches de vastes espaces naturels. Ces centralités sont de ce fait fortement grevées par des contraintes plurielles induites par ces spécificités (risques technologiques ; préservation des espaces naturels, submersion marine...). Elles répondent à un développement urbain classique mais conditionné par leurs contextes respectifs. A l'origine proche du littoral où elle conserve un port de plaisance dont elle est aujourd'hui séparée par le Canal de navigation de Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc, la centralité de Fos-sur-Mer s'est étroitement développée en direction du Nord entre les sites pétrochimiques à l'Ouest et l'étang de l'Estomac à l'Est. Aux premiers quartiers de collectifs (Résidence la Saladelle) et d'équipements (collège A. Malraux, médiathèque) succèdent ainsi les tissus mixtes et plus récents de la centralité en extension conjuguant pavillonnaire, petits collectifs et équipements. Plus isolée et tout aussi contrainte dans son évolution, la centralité de Port-Saint-Louis-du-Rhône ancre son urbanité mixte et groupée entre le Grand Rhône à l'Ouest, la zone industrialo-portuaire au Nord-Est et le golfe de Fos au Sud. Au sein d'un tissu principalement constitué de maisons de ville et d'habitat individuel, la ville intègre des secteurs de grands collectifs (résidences S. Allende, A. Croizat) ainsi que ses équipements (collège M. Robespierre, médiathèque, stade G. Taberner, tennis-club). Une restructuration a été engagée avec de grands collectifs en front de quais autour du port de plaisance, relié au golfe de Fos par le canal Saint-Louis et au Grand Rhône par une écluse, au-delà de laquelle se développent le quartier du Faubourg Foch et le secteur du Mazet.

¹ EVP : équivalent vingt pieds, unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres).

Les projets identifiés

En termes d'avancées au regard des projets actualisés, les neuf opérations recensées figuraient au PLH 2010-2017 :

- Deux opérations d'habitat social ont été livrées à Fos (Le Mazet : 112 logements en renouvellement urbain ; La Roquette : 11 logements en renouvellement urbain) et une à Port-Saint-Louis-du-Rhône (Les Balcons du Port, 22 logements) ;
- Un projet en extension urbaine a été abandonné : l'opération SOGIM à Port-Saint-Louis-du-Rhône (26 logements) ;
- Deux projets en extension urbaine ont été abandonnés dans leur enveloppe initiale (Monceau : 105 logements à Port-Saint-Louis-du-Rhône ; Chemin de Phion : 61 logements à Fos) et redimensionnés avec une diminution significative (Monceau : 40 logements ; Phion Tavant : 43 logements dont 13 locatifs sociaux) ;
- A Fos-sur-Mer, deux opérations importantes inscrites en Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) au PLU sont engagées : Fanfarigoule (166 logements dont 50 en locatif social à l'étude), et les Portes de la Mer (163 logements dont une première tranche de 63 logements locatifs sociaux déjà livrée) ;
- A Port-Saint-Louis-du-Rhône, une opération conséquente (« Cœur Saint-Louis », promoteur GPM-GGL) de 180 logements en extension urbaine a été partiellement livrée.

Le développement urbain s'appuie sur des opérations en renouvellement urbain comme en extension de quartiers d'habitat, et favorise la mixité sociale notamment au travers de projets d'envergure, inscrits en OAP dans le PLU de Fos-sur-Mer et mentionnés dans le PLH 2010-2017 d'Istres-Ouest-Provence. Couvrant la période de 2011-2017 et élaboré avant la crise économique de 2008, ce dernier fixait des objectifs quantitatifs qui de ce fait n'ont pu être réalisés. Malgré cela, les résultats de ce PLH sont globalement satisfaisants. Si les réalisations se situent en deçà des objectifs initiaux, elles sont néanmoins supérieures aux objectifs « réajustés » et inscrits au SCoT lors de son élaboration. Sur la période 2012-2016, la production de logements collectifs a été majoritaire à Port-Saint-Louis-du-Rhône (70% contre 66% sur Istres-Ouest Provence et 69% sur la Métropole) mais beaucoup moins élevée à Fos-sur-Mer (32%), où l'individuel groupé a été privilégié (43% contre 20% sur Istres-Ouest Provence et 9% sur la Métropole).

A plus long terme, ces opérations s'inscrivent dans une perspective tendancielle prenant en compte le PLH 2010-2017 d'Istres-Ouest-Provence, avec un ajustement des objectifs territorialisés de production de logements neufs (tous types confondus) porté à 12 logements neufs (logements sociaux) à Fos-sur-Mer et à 684 (non sociaux) à Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cela correspondrait à 12% de la production de logements neufs prévue sur le territoire d'Istres-Ouest-Provence à l'horizon 2025, et à 8,6% de la production prévue sur celui du SCoT Ouest Etang de Berre.

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

Avancée impulsée

Le profil du secteur de projets

Le secteur de projets « Fos / Port-Saint-Louis / Zone industrialo-portuaire » dispose d'une façade littorale maritime marquée par l'emprise des équipements portuaires industriels et par les espaces naturels de la Camargue, ainsi que par la limite fluviale du Grand Rhône qui longe Port-Saint-Louis-du-Rhône avant de se jeter en mer dans le golfe de Fos. Ce territoire présente un socle environnemental singulier où l'empreinte de l'eau est très majeure avec des littoraux marins et fluviaux, une dominante de salins autour de Port-Saint-Louis-du-Rhône et d'étangs autour de Fos-sur-Mer. Le périmètre de la zone d'activité industrialo-portuaire de Fos couvre également une vaste superficie, dont nombre d'hectares sont encore à l'état naturel malgré l'importance des installations industrialo-portuaires. Si les problématiques du cadre de vie relèvent davantage de l'urbain, celles relatives à l'environnement naturel sont d'autant plus prégnantes qu'elles contrastent avec les activités industrielle et portuaire dont elles subissent les modes de développement.

Les projets identifiés

Un seul projet relatif à l'environnement est recensé, avec une incidence positive du fait des forts enjeux environnementaux sur ce territoire : Sud Ventillon Darse. Il s'agit du classement en zone naturelle au PLU de Fos-sur-Mer, en cohérence avec la DTA13 et après avis de l'Etat, de terrains du GPMM situés dans le secteur Ventillon / Sud Feuillanne et sur lesquels le Port souhaitait réaliser une étude en vue d'aménagements. A ce projet, s'ajoutent ceux développés au sein de la ZIP de Fos en lien avec la transition énergétique constitutive du projet PIICTO (accueil de démonstrateurs en matière de transition énergétique sur une pépinière dédiée). Plus largement, le SCoT intègre cette problématique d'une manière transversale dans ses orientations et prescriptions pour les projets des trois autres thématiques. Il en résulte des avancées ténues, difficilement mesurables et perceptibles au travers de la mise en œuvre notamment des projets d'accessibilité traversant le territoire (impact du chantier rail-route offrant une alternative au transport routier, requalification de la RN268). Globalement, les avancées participent essentiellement des réglementations induites au travers des volets de protection de l'environnement et des paysages mis en œuvre par les documents d'urbanisme communaux.

Synthèse

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

- En matière d'accessibilité, outre sa fonction dans le développement portuaire et économique en synergie à l'échelle de la Métropole (lien avec la gare de triage de Miramas), le projet de liaison A56 Fos / Salon s'inscrit pleinement dans les orientations du SCoT par le délestage des voiries secondaires, la séparation des flux de camions de ceux des véhicules particuliers et la perspective de conditions optimisées pour les TC routiers. La valorisation économique du réseau ferroviaire au travers du projet rail-route procède également de cette dynamique, sur le plan du fret comme de la desserte -voyageurs, même si toutefois, à ce stade, la création de gares ou haltes à créer ainsi que leurs potentiels en termes d'accueil voyageurs ne font l'objet d'aucune étude recensée. Quant au projet de requalification de la RD268, axe principal de desserte du GPMM et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, il participe des prescriptions du SCoT précisant que les pôles d'activités existants ou en projets connectés au réseau routier majeur devront organiser les circulations et stationnements des véhicules lourds desservant la zone concernée. La dynamique observée à partir de ces trois projets, faisant l'objet d'études engagées et de temporalités différentes, traduit une moyenne avancée au regard des orientations et objectifs du SCoT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.
- En termes de développement économique, les projets recensés s'inscrivent globalement comme à différentes échelles (de temporalité et d'envergure) dans les orientations du SCoT. La grande majorité d'entre eux se trouve en lien avec les bassins Ouest du GPMM au sein de la zone industrialo-portuaire et participe directement de la dynamique du confortement des fonctions économiques stratégiques évoqué par le SCoT, attestant d'un assez bon état d'avancement. Trois projets phare sont opérationnels (La ZIP de Fos en tant que telle, le Pôle Distriport et PIICTO), les autres projets à vocation industrielle ou logistique sont engagés à l'exception de deux en attente (envergure du projet et glissement conjoncturel pour Fos 3XL et Fos 4XL ; équipement géothermie industrielle au stade de réflexion). Les projets à dimension plus « locale » (Malebarge : BTP & services ; requalification de la ZA du Guignonnet ; Pôle nautique du Mazet) témoignent également d'une dynamique positive. Au-delà de leurs vocations premières, l'ensemble des projets s'inscrit par ailleurs dans des filières ciblées par le rééquilibrage et la diversification du développement économique du SCoT (logistique portuaire à valeur ajoutée, chimie biosourcée, industries de la transition énergétique, nautisme). Tous s'articulent pareillement entre renouvellement urbain et extension urbaine, celle-ci pouvant s'apparenter à de l'optimisation foncière ou de la densification lorsqu'il s'agit d'opérations développées au sein du vaste périmètre de la zone industrialo-portuaire de Fos sans consommation d'espaces inscrits en zone naturelle aux documents de

planification ou d'urbanisme (DTA 13, PLU). En revanche, on notera l'absence de projets identifiés portant sur l'offre commerciale, sur l'économie agricole ou sur la thématique tourisme et loisirs (cette dernière souffrant en termes d'image de la très forte spécificité industrielle et logistique marquée sur ce territoire malgré des aménités environnementales indéniables). Toutefois, au regard des éléments évoqués, l'état d'avancement des projets recensés tend globalement à confirmer les assez bonnes avancées du SCOT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.

- Concernant le développement urbain, les opérations recensées témoignent d'une dynamique bien engagée avec de bonnes avancées. L'élaboration du SCoT en 2010 a permis de réinterroger les objectifs initiaux du PLH 2010-2017 et de les ramener à 650 logements par an au lieu des 1400 prévus, sans remettre en question les orientations qui étaient définies. Bien que se situant en deçà des objectifs initiaux du PLH, la production de logements reste néanmoins supérieure aux objectifs « réajustés » et inscrits au SCoT en 2010 et est donc globalement satisfaisante. La production de logements sociaux, identifiée comme prioritaire sur le territoire, s'est avérée être en adéquation avec les objectifs (même surévalués) du PLH. Les perspectives tendanciennes s'inscrivent dans ce sillage ainsi que dans le prolongement des objectifs du SCOT Ouest Etang de Berre. Des réajustements d'objectifs de production ont été opérés et des potentiels ont été identifiés. Parmi ces derniers, certains portent des opérations en cours de réalisation relatives aux orientations des documents d'urbanisme communaux (OAP de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône), répondant par ailleurs à un rééquilibrage en termes de typologie d'habitat (individuel groupé et petits collectifs) et de logements (mixité parc privé / logements locatifs sociaux).

Sur le secteur de projets, un potentiel d'une vingtaine de projets peut être recensé à Fos-sur-Mer (soit un équivalent de 830 logements) et d'une dizaine à Port-Saint-Louis-du-Rhône (soit près de 1100 logements dont une résidence sénior et un EHPAD de 40 lits). Au total, cela représente une production potentielle de 1930 logements à l'horizon 2025, dont certaines opérations sont déjà engagées et pour partie livrées (Les Portes de la Mer, Cœur Saint-Louis, Fanfarigoule) et d'autres ont été abandonnées (Monceau) ou recalibrées (Chemin de Phion / Phion Tavant).

Considérant les objectifs de production envisageables sur Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis à l'horizon 2025 (696 logements au total) et les potentiels identifiés (1930 logements), le secteur de projets « Fos / Port-Saint-Louis / Zone industrialo-portuaire » présente des dispositions plutôt favorables. Il devrait ainsi pouvoir porter près de 58% de l'objectif de production à l'horizon 2025 sur les trois communes / pôles d'équilibre du SCOT, et contribuer à hauteur de 27% de l'objectif de production du SCOT à l'horizon 2030 sur ces mêmes trois pôles d'équilibre. L'état d'avancement des projets recensés tend ainsi à confirmer les assez bonnes avancées du SCOT Ouest Etang de Berre sur ce territoire.

- Au regard de la thématique « environnement, cadre de vie et patrimoine », un seul projet recensé témoigne directement de la mise en œuvre des orientations et prescriptions du SCOT par le reclassement de plusieurs hectares en zone naturelle. La transversalité de la thématique est cependant prise en compte dans le SCOT de manière sous-jacente dans nombre d'orientations et d'objectifs relevant des trois autres thématiques. Ainsi, les projets mis en œuvre et traduits au travers des documents d'urbanisme en termes de logement, d'activités économiques ou de transports, intègrent tous cette dimension et concourent chacun à leurs échelles respectives au maintien ou à la restauration des fonctionnalités de la trame verte et bleue, à la préservation / valorisation des paysages et du cadre de vie ainsi qu'à la recherche d'un usage économe des sols. Pour autant, les enjeux de fragilité déjà identifiés ne sont que plus prégnants aujourd'hui, et à hauteur des qualités intrinsèques et de la valeur écologique des milieux concernés. La consommation d'espaces, les tensions foncières de plus en plus fortes comme les effets du changement climatique ne font qu'accroître la multiplication des pressions sur l'environnement et mettre en exergue les limites des mesures réglementaires dans la gestion du droit des sols. De nouvelles modalités émergentes sont à décliner sous forme de projets à part entière et à renforcer en termes de visibilité, afin de conférer ses vraies dimensions à la thématique environnement et cadre de vie.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Définir le tracé de la liaison A55-A56 et la réaliser pour desservir les bassins Ouest du GPMM et favoriser le développement portuaire et économique de la Métropole en permettant le délestage des voiries secondaires et une meilleure gestion des flux de camions ;
- Développer le chantier rail-route pour favoriser le fret ferroviaire comme alternative au transport routier avec une connexion rail-route sur les terrains du GPMM ;
- Accompagner le développement du fret ferroviaire combiné sur les terrains du GPMM par Plan de déplacement de Zone ;
- Requalifier la RD268 desservant Port-Saint-Louis-du-Rhône et le GPMM depuis la liaison A56 Fos / Salon en adaptant le gabarit de cet axe majeur à sa fonction ;
- Poursuivre la requalification urbaine de la RN568 entre Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc ;
- Etudier la création de gares ou haltes ferroviaires à Port-Saint-Louis-du-Rhône et au niveau de la connexion avec le GPMM ;
- Etudier la desserte voyageurs par le réseau ferroviaire entre Port-Saint-Louis-du-Rhône et le futur PEM de Lavalduc-Rassuen.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Conforter des fonctions économiques stratégiques (secteur industriel, secteur portuaire / transport / logistique) en favorisant la densification industrielle au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos dans une logique de bassin d'activités (incluant les zones de vie) et d'économie d'espace ;
- Favoriser le développement d'une logistique créatrice d'emplois tout en priorisant les zones de Fos Distriport et de La Feuillane ;
- Poursuivre le rééquilibrage et la diversification du développement économique autour de nouvelles filières industrielles identifiées par le SCOT (logistique portuaire à valeur ajoutée, structuration de la filière chimie, chimie biosourcée, industries de transition énergétique, nautisme...);
- Maintenir les potentiels d'extension d'urbanisation à vocation économique identifiés (Presqu'île du Mazet à Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- Assurer le renouvellement économique qualitatif des pôles d'activités existants (ZA mixte du Maleborge, ZA Maritime) pour conforter la dynamique économique du territoire ;
- Inscrire une offre commerciale complète et diversifiée au sein d'une armature hiérarchisée : pôles commerciaux (Vallins / les Carabins à Fos-sur-Mer ; Vauban / esplanade de la Paix / avenue de la république à Port-Saint-Louis-du-Rhône) et centres-villes ;
- Promouvoir un aménagement commercial durable, notamment en renforçant l'accessibilité multimodale des pôles commerciaux et en intégrant la question de la logistique urbaine ;
- Valoriser l'économie agricole et maritime, en confortant la place de l'agriculture (Port-Saint-Louis-du-Rhône : secteurs de Bois François à l'ouest de la RD35 et de Grand Peloux et Grand Plan du Bourg au nord du canal de navigation du Rhône au port de Fos-sur-Mer), et en assurant une vision à long terme de l'activité maritime (activités traditionnelles) ;
- Poursuivre le développement engagé du Pôle nautique de la Presqu'île du Mazet (Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- Organiser une offre de loisirs de proximité et développer le tourisme, notamment en organisant la fréquentation des sites littoraux et la promotion / accessibilité des sites touristiques.

DEVELOPPEMENT URBAIN

- Favoriser le renouvellement urbain en renforçant la part de logements collectifs afin de réduire la consommation d'espace et d'accueillir l'évolution démographique dessinée au SCoT ;
- Réaliser les opérations de création de logements programmées ou en cours d'études et maintenir l'objectif de réalisation des projets de logements actés ;
- Poursuivre la création de nouveaux logements dans la continuité des orientations du SCoT et du PLH, en cohérence avec les objectifs territorialisés à l'échelle communale ;
- Inscrire cette production dans une perspective de développement durable pour préserver la qualité et l'attractivité du territoire, en respectant lors de la conception de nouveaux projets d'aménagement la « Charte aménagement durable » (créée dans le sillage du Plan Climat Energie Territorial approuvé en 2014 avec pour objectif de penser globalement le développement durable dès la conception des projets d'aménagement) ;
- Poursuivre la réalisation d'une offre diversifiée (répondre aux besoins en parcours résidentiels ; accompagner le vieillissement) et à l'équilibre social ;
- Continuer la réhabilitation du parc existant (parc locatif social, parc ancien privé) ;
- Soutenir l'amélioration et le développement qualitatif du parc locatif privé (lutte contre l'habitat indigne, accessibilité financière).

ENVIRONNEMENT, CADRE DE VIE ET PATRIMOINE

- Protéger les réservoirs de biodiversité constitutifs de la trame verte, notamment sur les secteurs à enjeux particuliers « ZIP de Fos » et « Presqu'île du Mazet » (Camargue et pointe de la Gracieuse ; Gloria ; Salin du Gaban et de l'Oiseau ; Tonkin-Audience ; Marais de Fos-sur-Mer) en conjuguant les aménagements / constructions / installations avec la préservation ou le rétablissement des continuités écologiques ;
- Préserver les fonctionnalités écologiques par le maintien ou la mise en place de corridors écologiques (Grand Rhône, échanges entre presqu'île du Mazet et rive fluviale de Port-Saint-Louis-du-Rhône avec la Camargue à l'Ouest ; corridor étang de Lavalduc / La Crau / Tonkin-Audience / Salin du Caban et de l'Oiseau ; corridor étang de l'Estomac / Marais de Fos-sur-Mer / Tonkin-Audience) et préserver les espaces naturels nécessaires au maintien de la biodiversité (espaces naturels « ordinaires ») ;
- Identifier les coupures d'urbanisation (extension en épaisseur sur les rives ouest des étangs de Lavalduc et d'Engrenier de la coupure d'urbanisation entre Port-de-Bouc / Martigues et Istres) ;
- Développer le nature en ville dans les zones déjà urbanisées ou à urbaniser (notamment à Fos-sur-Mer) ;
- Identifier de la trame bleue sur le territoire et la protéger les abords du réseau hydrographique et des milieux naturels associés (le Rhône et la Camargue, les étangs et marais depuis Port-Saint-Louis-du-Rhône jusqu'à Fos-sur-Mer, les étangs intérieurs et salins de Fos-sur-Mer, le Canal d'Arles à Fos-sur-Mer) ;
- Protéger les réservoirs de biodiversité constitutifs de la trame bleue : zones humides à fort enjeu écologique, leurs berges et la végétation rivulaire (Camargue et Grand Rhône, Gloria, Salins du Caban et de l'Oiseau, Tonkin-Audience, marais de Fos-sur-Mer, ensemble des étangs intérieurs de l'Estomac, de Lavalduc / Engrenier et du Pourra) ;
- Affirmer la valeur paysagère et environnementale des espaces littoraux, au travers des protections de la loi Littoral (extension de l'urbanisation, définition des espaces proches du rivage, bande des 100 mètres, préservation des espaces remarquables du littoral...) en considérant les secteurs d'enjeux aux orientations et modalités spécifiques (zone industrialo-portuaire de Fos ; Presqu'île du Mazet à Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- Poursuivre la stratégie de lutte contre l'érosion et la submersion marine (définition et mise en œuvre du Plan de Prévention des Risques Littoraux ; intégration du risque submersion marine dans les règlements des documents d'urbanisme) ;

- Encadrer les projets de développement d'installations de loisirs et de tourisme littoral ;
- Favoriser un usage économe des sols au sein des zones d'activités existantes (ZA mixte du Malebarge, ZA Maritime) ou à créer, sans restreindre inutilement les possibilités d'occupation des sols ;
- Veiller au renouvellement paysager dans le cadre du renouvellement économique des pôles d'activités ;
- Valoriser les paysages des entrées de ville et des grands axes routiers et ferroviaires ;
- Préserver le territoire au regard des risques et des nuisances (risque inondation à Port-Saint-Louis-du-Rhône ; risque de submersion marine à Port-Saint-Louis-du-Rhône et Fos-sur-Mer ; risque feu de forêt ; risque industriel ; transport de matières dangereuses ; nuisances sonores) ;
- Assurer la gestion durable des ressources et des déchets (eau potable, eaux pluviales, eaux usées) ;
- Poursuivre le développement de la transition énergétique ;
- Développer la gestion des déchets dans le respect de l'environnement naturel et urbain.