

# Le Schéma de COhérence Territoriale



# B

volet  
projet  
avenir  
identité

LE PROJET D'AMÉNAGEMENT ET  
DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

[www.agglopole-provence.fr](http://www.agglopole-provence.fr)

Alleins • Aurons • La Barben • Berre l'Étang • Charleval • Eyguieres  
La Fare-les-Oliviers • Lamanon • Lançon-de-Provence • Mallemort • Pélissanne  
Rognac • Saint-Chamas • Salon-de-Provence • Sénas • Velaux • Vernègues

L'AVENIR  
se prépare  
ENSEMBLE





## **B** Volet - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

- Preamble p. 9  
Du diagnostic au projet
- Partie 1 p. 13  
Un avenir pluriel, partagé et adapté
- Partie 2 p. 25  
Un avenir de mobilités durables
- Partie 3 p. 33  
Un avenir de croissance économique
- Partie 4 p. 49  
Un avenir de solidarité
- Partie 5 p. 63  
Un avenir d'identité durable
- Index p. 79





# **B** Volet - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

## - Preambule

Du diagnostic au projet

## - Partie 1

### Un avenir pluriel, partagé et adapté

1.1- la Provence Salonaise : un espace à affirmer

p. 17

1.2- l'étang de Berre un environnement littoral restauré

p. 19

1.3- protéger les valeurs identitaires de l'arrière  
pays d'Agglopoles Provence

p. 21

## - Partie 2

### Un avenir de mobilités durables

2.1- garantir une accessibilité 'régionale' aux  
grands projets économiques

p. 27

2.2- sécuriser les déplacements du quotidien,  
promouvoir les mobilités douces

p. 29

2.3- concevoir une mobilité pour permettre à  
chacun de se déplacer

p. 31

## - Partie 3

### Un avenir de croissance économique

3.1- une nouvelle ambition de positionnement  
économique

p. 37

3.2- identifier les sites de développement

p. 41

3.3- renforcer les composantes de l'économie  
traditionnelle et résidentielle du territoire

p. 43

3.4- encadrer et renouveler le développement commercial

p.47





# **B** Volet - Projet d'Aménagement et de Développement Durable

## - Partie 4

### Un avenir de solidarité

4.1- recentrer la croissance sur les trois principales centralités identifiées p. 53

4.2- répondre aux besoins de logements quantitativement et qualitativement p. 57

4.3- limiter la consommation foncière pour mettre en œuvre la ville performante p. 59

4.4- l'égalité d'accès au numérique p. 61

## - Partie 5

### Un avenir d'identité durable

5.1- valoriser l'héritage paysager p. 65

5.2- mettre en évidence la qualité du patrimoine bâti p. 67

5.3- concevoir les paysages de demain p. 69

5.4- agir pour la protection de la biodiversité (trame bleue / trame verte) p. 73

5.5- ajuster la croissance d'Agglopoles Provence aux capacités d'équipement du territoire p. 75

## - Index

Index des abréviations utilisées p. 79

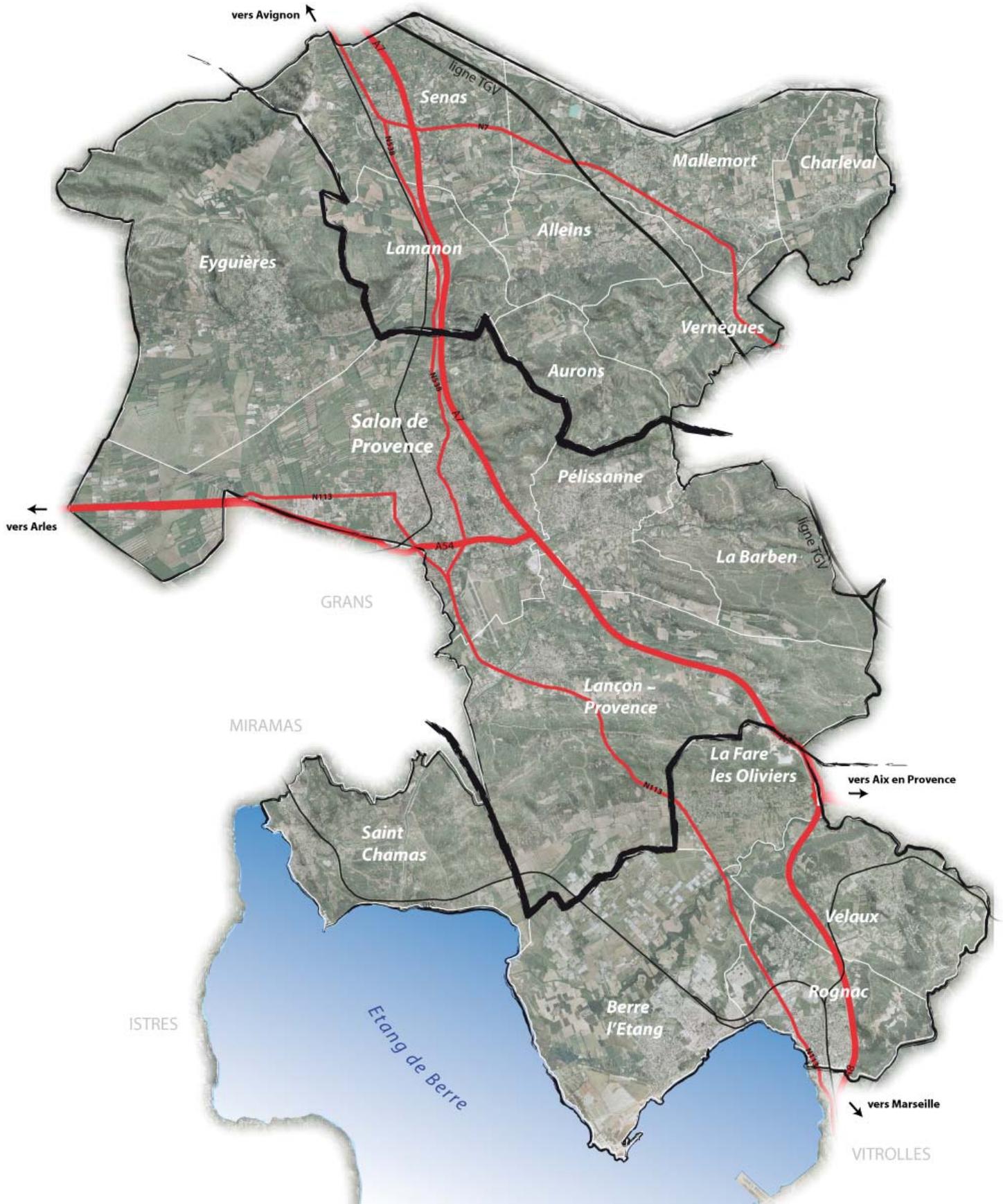


Illustration Citadia Conseil  
 Source : IGN, BD ortho ®

**Les 17 communes du  
 ScoT Agglopoie Provence,  
 135 000 habitants.**



### DU DIAGNOSTIC AU PROJET

La phase d'élaboration et de concertation du diagnostic du ScoT a permis de pointer les enjeux et les besoins d'Agglopolo Provence à l'heure de l'écriture de son Projet d'Aménagement et de Développement Durable et dans une perspective volontairement limitée de 10 années (scénario 2012-2022) - en totale adéquation avec l'exigence de suivi et d'évaluation des effets de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale.

#### Quels sont les grands enjeux en matière de développement socio-économique ?

##### Concernant l'habitat :

a) dé-corréler la production immobilière de la croissance démographique pour mieux répondre aux besoins locaux ;

b) reconsidérer la diversité de l'habitat au delà de la seule exigence de la production du logement social mais aussi des formes urbaines contemporaines de l'habitat ;

c) reconstruire sur le long terme une grande stratégie foncière publique dans une logique de grands projets urbains développés prioritairement en renouvellement urbain (zones urbaines et une partie des zones NB).

##### Concernant le développement économique et face à un héritage économique de premier ordre :

a) un étalement urbain qui menace continuellement les fondements de l'économie agricole ;

b) un tissu économique productif basé sur la pétrochimie qui va affronter les mutations de l'ère post-carbone ;

c) un décalage alarmant du rapport habitat-emplois, premier témoin du déséquilibre sur Agglopolo Provence.

##### Concernant les déplacements et les transports :

a) garantir une **accessibilité régionale** au territoire en consolidant l'offre de transport de masse tant en transport collectif (de nouvelles gares régionales en appui du pôle central de Salon) qu'en transport routier ;

b) promouvoir **les mobilités douces** et pacifier les grands axes de traversée urbaine au moyen d'une nouvelle trame de déplacement et d'actions de requalification des axes sensibles ;

c) concevoir une **mobilité solidaire** permettant à chacun de se déplacer, d'accéder à son travail et aux grands équipements de la Communauté.

#### Quels sont les grands enjeux en matière de cadre et de qualité de vie ?

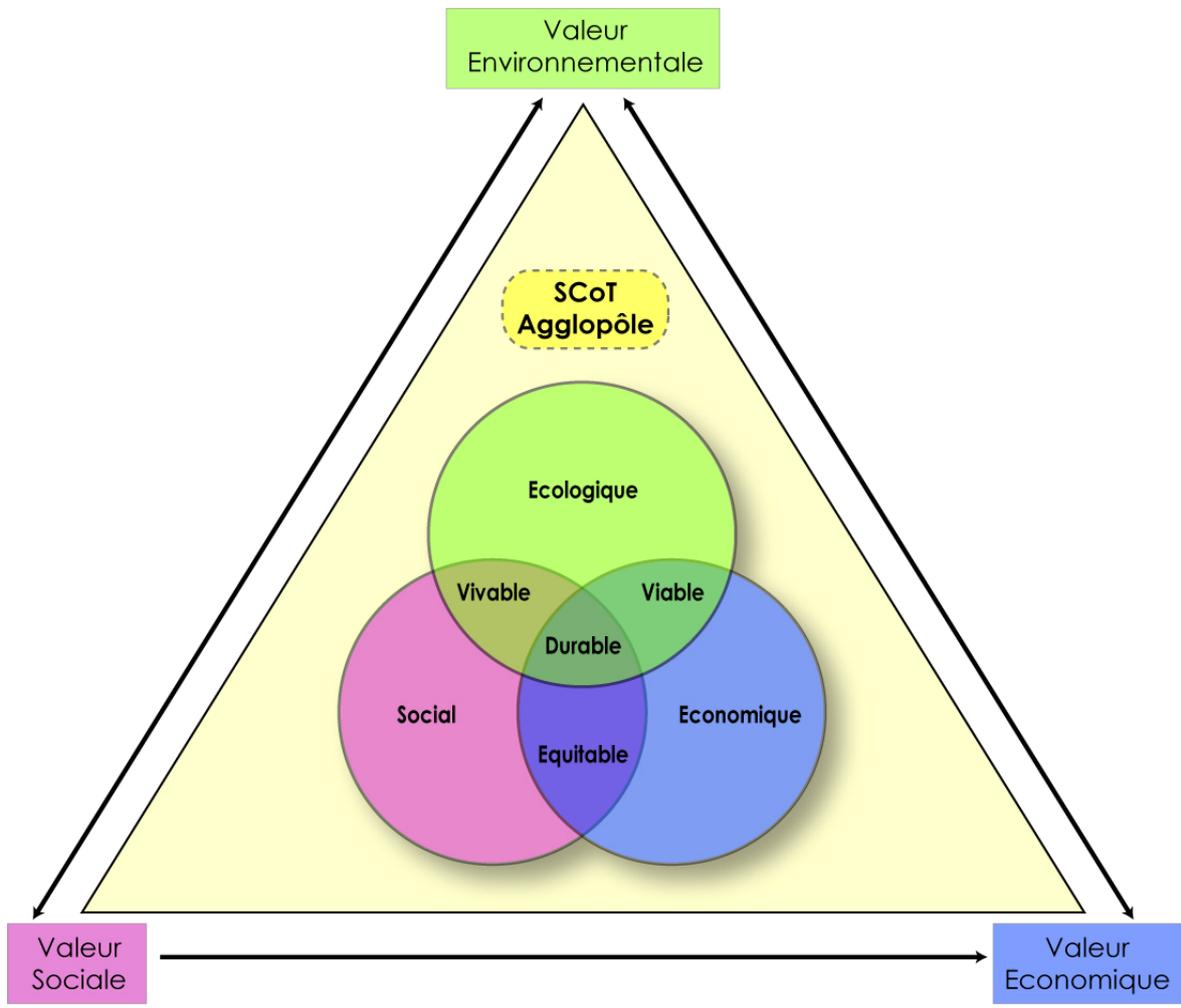
La mosaïque paysagère mêlant des paysages de grands massifs, de plaine et de littoral est un formidable atout et héritage, socle de l'identité aujourd'hui fragilisé par :

a) un étalement urbain qui banalise les lieux où il s'implante et pose la question primordiale de la lisibilité des limites entre paysage construit/ entité naturelle / finage agricole ;

b) la prévalence de paysages urbains linéaires dégradés - les entrées de ville - qui ternissent l'image ressentie du territoire ;

c) l'absence d'une protection accrue du patrimoine bâti et vernaculaire ;

d) le manque d'inventaire et de conservation de la trame végétale et du réseau d'irrigation.



Les 3 valeurs du développement durable qui orientent le contenu du projet



### QUELLES PERSPECTIVES POUR AGGLOPOLE PROVENCE EN 2022 ?

Retenons en synthèse que le territoire communautaire n'échappe pas, comme ses voisins, à l'obligation de reconsidérer son modèle de développement au sein d'un monde en mutation profonde exigeant de repenser nos modes d'appréhender et d'habiter le territoire.

La Crise Economique profonde persistant en ce début 2012 pénalise l'emploi et la capacité d'investissement des politiques publiques.

Les choix récents en matière de lutte contre le réchauffement climatique impliquent de reconstruire un espace urbain nouveau, plus proche et accessible.

La difficulté croissante des familles à avoir accès à un logement décent et adapté, souligne les faiblesses actuelles du lien et de l'accompagnement social.

*« L'avenir ne se prévoit pas mais se prépare » Fernand Braudel.*

Le SCoT doit préparer efficacement le territoire à répondre aux évolutions et difficultés à venir, non pas par la pure application d'une réglementation, d'une contrainte ou d'une prescription; mais d'abord par l'écriture d'un projet de territoire partagé bâti sur des choix concrets de long terme qui s'inscrivent dans une démarche globale de cohérence.



# Le Schéma de COhérence Territoriale



1.1- la Provence Salonaise :  
un espace à affirmer

1.2- les rives de l'étang de Berre :  
un environnement littoral à réhabiliter

1.3- protéger les valeurs identitaires de  
l'arrière pays AgglopoLe Provence :  
un espace à structurer

volet 3 - PARTIE 1

Un avenir pluriel, partagé  
et adapté

[www.agglopoLe-provence.fr](http://www.agglopoLe-provence.fr)

Alleins • Aurons • La Barben • Berre l'Etang • Charleval • Eyguieres  
La Fare-les-Oliviers • Lamanon • Lançon-de-Provence • Mallemort • Pélissanne  
Rognac • Saint-Chamas • Salon-de-Provence • Sénas • Velaux • Vernègues

L'AVENIR  
se prépare  
ENSEMBLE



Illustration Citadia Conseil  
 Source : IGN Scan 25 ®, CRIGE PACA

**Les 3 entités géographiques du territoire du SCoT d'AgglopoLe Provence**



## LA DIVERSITE DES TERRITOIRES DU SCOT FAIT SA SINGULARITE ET SA FORCE

La construction du projet commun vise à organiser une croissance durable du territoire adaptée aux réalités géographiques et sociétales de chacun des trois bassins qui le compose :

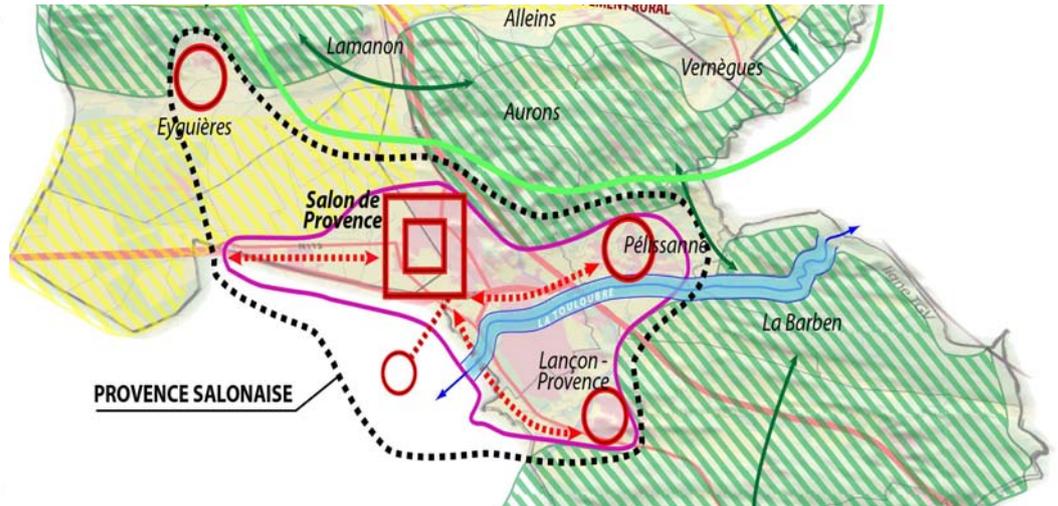
- un **espace à affirmer**, la Provence Salonaise. Il s'agit du pôle d'Equilibre de la Région Urbaine Provençale.
- un **espace littoral à réhabiliter**, les Rives de l'Etang de Berre. Il s'agit d'un espace-porte économique.
- un **espace à structurer** face à la pression du desserrement urbain, le Val de Durance Alpilles. Il s'agit du cœur rural de l'arrière pays salonais.

**Le respect de cette diversité est le socle du projet commun dont bénéficie cette agglomération.**

UN AVENIR  
PLURIEL, PARTAGÉ  
ET ADAPTÉ

# L'émergence d'une Agglomération d'équilibre La Provence Salonnaise

-  Espace à dominante naturelle
-  Espace à dominante agricole
-  Reconquête du front de l'Etang de Berre
-  Périmètre de la Provence Salonnaise
-  Axe de développement rural
-  Principaux corridors écologiques
-  Cœur urbain
-  Centralité urbaine
-  Desserte en TC à renforcer
-  Centralité principale
-  Rives de l'Etang de Berre



Conception : Citadia Conseil  
Source : IGN Scan 25 ©, CRIGE PACA

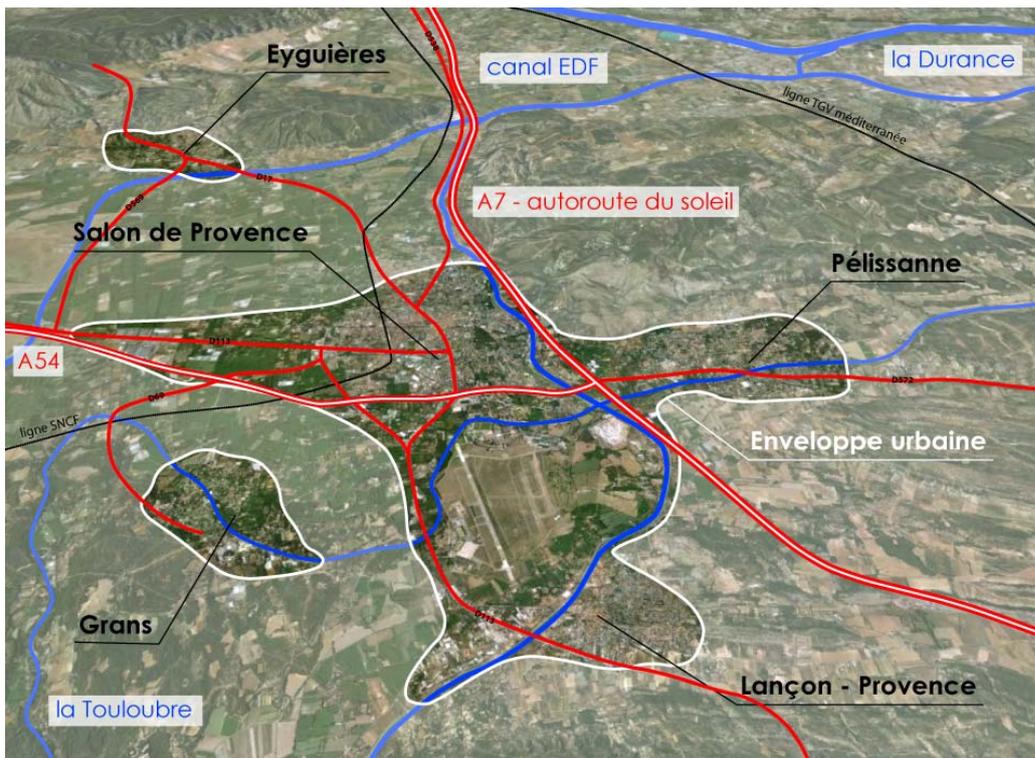
## Centre ville de Salon de Provence



TER en gare de Salon



Vue de la RDn113



L'Agglomération Salonnaise

Illustration Citadia Conseil - Source : Google Earth (ortho 3D)

Crédits photos : Magglopolé et site internet de la ville de Salon-de-Provence

## 1.1 – LA PROVENCE SALONNAISE : UN ESPACE A AFFIRMER

L'objectif premier est de permettre à cette centralité - Salon et son territoire aggloméré - d'accéder à une nouvelle dimension - celle de statut de Ville Moyenne française - au bénéfice d'un recentrage de la croissance démographique attendue à l'horizon 2022 et l'indispensable maintien des équilibres en matière de poids économique et d'équipements structurants. **Trois axes d'intervention doivent permettre de relever ce défi :**

- Intensifier et confirmer la centralité urbaine en direction du site Gare (place Morgan et pôle d'échange multimodal) et du centre ville de Salon notamment par des opérations de renouvellement urbain : la défense de la diversité commerciale, l'implantation d'équipements d'animation et de formation du territoire, l'accroissement de l'offre de logements et de l'offre immobilière tertiaire sont des actions prioritaires à mener dans ce cadre.

- Il s'agit de poursuivre le développement du hameau de Bel Air au cœur d'un territoire maintenu agricole et de développer le quartier des Broquetier. Le service de transports en commun est renforcé en particulier vers le quartier de Bel Air et la ZA de la Crau.

- Tisser une offre renforcée de transports et de réseaux de mobilités durables entre la Ville centre et les communes de proximité qui contribuent au développement économique et social du Pôle d'Equilibre au moyen de projets urbains innovants et l'accueil d'une partie du développement économique.

UN AVENIR  
PLURIEL, PARTAGÉ  
ET ADAPTÉ

# Les Rives de l'Étang de Berre

## Un environnement littoral à réhabiliter

-  Espace à dominante naturelle
-  Espace à dominante agricole
-  Reconquête du front de l'Étang de Berre
-  Périmètre de la Provence Salonnaise
-  Axe de développement rural
-  Principaux corridors écologiques
-  Cœur urbain
-  Centralité urbaine
-  Desserte en TC à renforcer
-  Centralité principale
-  Rives de l'Étang de Berre

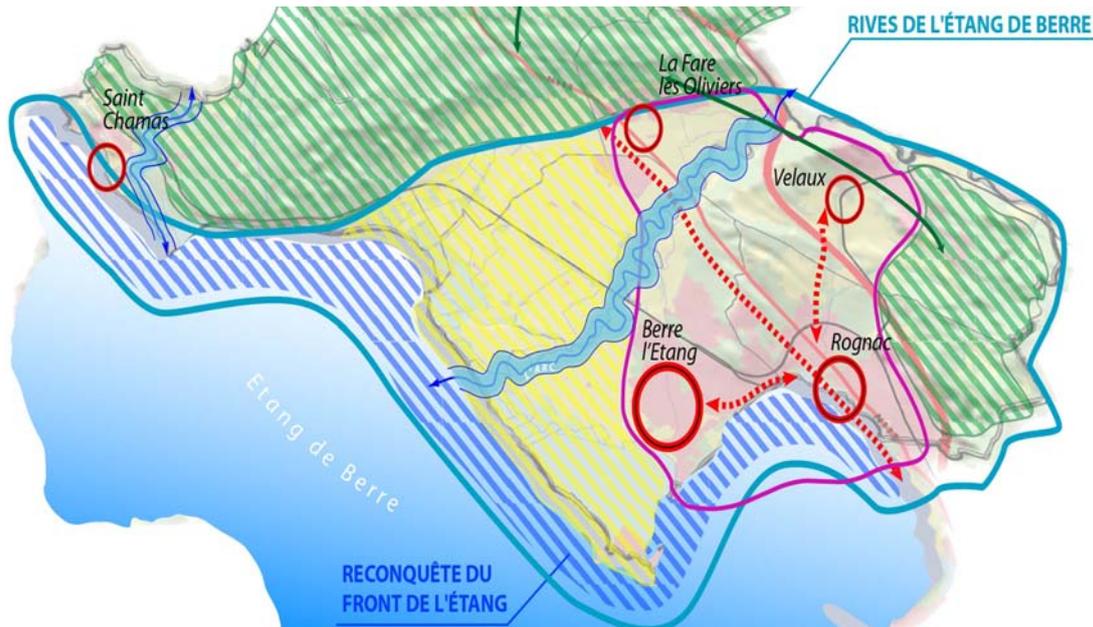


Illustration Citadia Conseil  
Source : IGN Scan 25 ©, CRIGE PACA



Une diversité écologique protégée



Un grand site régional de loisirs au cœur de la Provence



Un pôle pétrochimique progressivement orienté vers la « Chimie Verte »



Les Rives de l'Étang de Berre

Illustration Citadia Conseil - Source : Google Earth (ortho 3D)

Crédits photos : Magglopole et site internet de la ville de Salon-de-Provence

## 1.2 - LES RIVES DE L'ETANG DE BERRE : UN ENVIRONNEMENT LITTORAL A REHABILITER

La mutation énergétique actuelle et l'engagement des collectivités dans le Contrat d'Etang, de reconquérir leur cadre de vie, remettent en question les fondements de l'économie industrielle des abords de l'étang de Berre, 1er pôle pétrochimique européen.

Ce défi de transition environnementale est considérable ; il est d'échelle comparable à des expériences de reconversion connues appliquées à la vallée de la Ruhr en Allemagne depuis la fin des années 80 ou bien celui mis en œuvre par la Métropole de Pistburg depuis une quinzaine d'années.

L'espace d'enjeux des Rives de l'Etang est d'ailleurs plus vaste que les communes riveraines elles-mêmes puisqu'il solidarise les communes arrières de La Fare et Velaux. Ainsi perçu, se profile un grand espace de projet qui mobilise un carré de quatre villes formant une entité de plus de 45 000 habitants à l'horizon du SCoT et un binôme Saint Chamas-Miramas plus à l'Ouest du bassin géographique. Les acteurs du SCoT identifient trois conditions de réussite de cette ambition de reconversion de l'Etang Berre :

### 1) Reconquérir l'Etang de Berre grâce à :

- a) **une structure de projet** nouvelle fédérant tous les acteurs de l'étang et capable de régénérer son statut d'espace lacustre : le futur Syndicat Mixte
- b) **une image renouvelée : celle de pôle de loisirs, de poumon bleu d'Aggloprovençe.**

La reconstitution de l'écosystème de l'Etang est conditionnée par la dérivation des rejets d'eau douce et de limon provenant de la centrale hydroélectrique EDF vers le Rhône, seule alternative capable d'apporter une réponse durable.

2) **Aggloprovençe engage des projets urbains structurants** au sein d'un axe de projet, **la Diamétrale de la RDn 113** qui traverse l'Anneau de Rognac, organisant le développement urbain de l'entrée Nord de l'Aire Urbaine Marseillaise.

a) **l'ancien site de la base aéronavale de Berre comprenant un Eco Projet urbain.**

b) **le renforcement du centre ville de Rognac-Grand Projet Urbain du Pôle d'Echanges**

c) **la réalisation d'aménagements autour des 4 Tours, du quartier Baoubacoua et la SIF à Velaux préservant le caractère actuel de la commune.**

d) **la mise en œuvre des projets de ville de La Fare et Saint-Chamas**

e) **l'axe structurant de la RDn113 :** renouvellement urbain de la façade de la RDn113 de La Fare les Oliviers à Rognac, requalification, sécurisation et renforcement du service de transport en commun permettant de préparer la réalisation du site économique de la Crau/les Bons Enfants, complément naturel au développement de l'Anneau de Rognac.

### 3) Des sites économiques renforcés

a) **l'optimisation et l'extension de la Zone Industrielle des Plans.**

L'Anneau de Rognac, considéré par la DTA comme un des grands carrefours de la Région Urbaine Provençale constitue un des grands nœuds d'échanges du SCoT, en particulier dans la perspective de la Réouverture de la voie ferrée Rognac-Aix- par Velaux permettant également de rouvrir aux voyageurs un nouveau barreau ferré Salon-Miramas-Aix.

b) **Le site de l'aérodrome de Berre constitue un potentiel de développement urbain à long terme à vocation économique.**

Parallèlement à la reconversion environnementale de l'étang de Berre, un grand projet de renouvellement urbain de la façade de la RDn 113 est projeté. La volonté est de civiliser et de qualifier cet axe. L'insertion progressive d'un système de transports en commun à bonne qualité de service permettra une liaison forte entre la Fare - l'Anneau de Rognac-Le centre de Rognac.

UN AVENIR  
PLURIEL, PARTAGÉ  
ET ADAPTÉ

# L'arrière Pays Agglopoie Provence

## Un espace à structurer

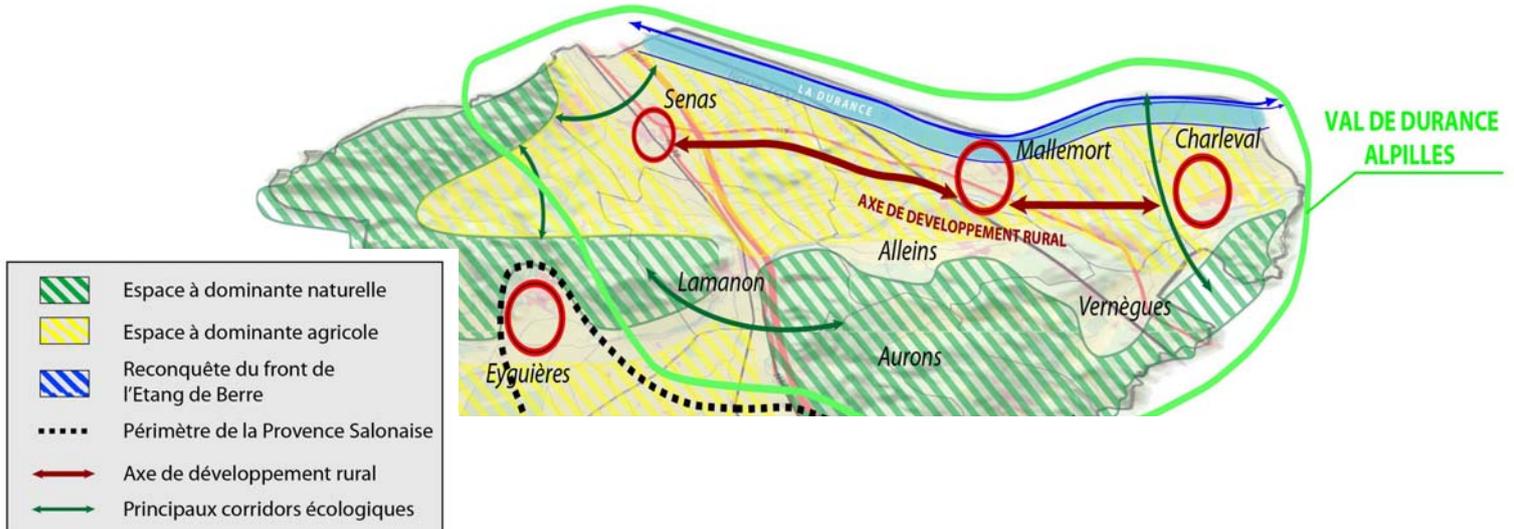
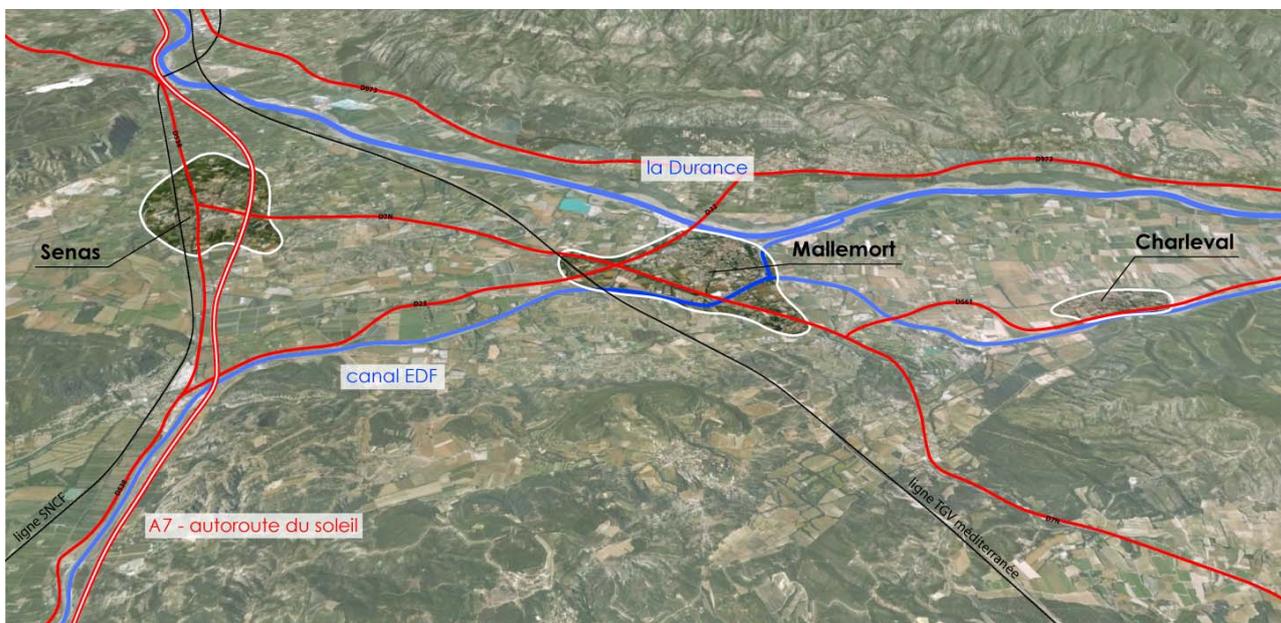


Illustration Citadia Conseil  
Source : IGN Scan 25 ®, CRIGE PACA



**Un espace agricole de haute qualité**



**L'arrière Pays Agglopoie Provence**

Crédits photos : Magglopoie et site internet de la ville de Salon-de-Provence

### 1.3 - PROTÉGER LES VALEURS IDENTITAIRES DE L'ARRIÈRE PAYS AGGLOPOLES PROVENCE : UN ESPACE À STRUCTURER

Les indicateurs d'état issus du diagnostic territorial ont souligné les menaces de déstructuration face à la pression de la métropolisation (banalisation, artificialisation) et du desserrement de la région urbaine sur ces espaces. La part de l'emploi recule constamment face à la pression résidentielle croissante, les centralités et le niveau d'équipement adapté s'affaiblissent sous les a-coups de l'étalement urbain, le patrimoine territorial (l'agriculture irriguée) et l'identité paysagère sont compromis par le mitage et les logiques individuelles et maximalistes de l'occupation de l'espace.

Conscientes de voir se déliter les bases de leur richesse identitaire et économique, les communes du bassin Val de Durance Alpilles ont choisi ensemble de se donner de nouvelles règles du jeu et de relayer dans le SCoT l'action de valorisation durable portée par les structures de développement local que sont le Parc Naturel Régional des Alpilles et le Syndicat Mixte d'Aménagement du Val de Durance (SMAVD). Dans cette perspective, deux axes d'intervention sont retenus :

**1) l'exigence de structuration** qui consiste à respecter dès à présent trois principes de développement conjoints :

- conditionner la croissance démographique au développement de l'emploi ;
- doter ce territoire d'un pôle de services forts et complémentaires, le nouveau tri-pôle Sénas-Mallemort-Charleval, qui soit capable de répondre aux besoins en équipements et services à l'horizon 2020. Les communes de Sénas-Mallemort-Charleval, pôles urbains complémentaires, forment l'axe Durance-Alpilles qui doit bénéficier d'un recentrage de la croissance ;
- freiner durablement l'étalement urbain en déterminant les limites de l'urbanisation à travers la mise en place de grandes coupures agricoles, paysagères et écologiques.

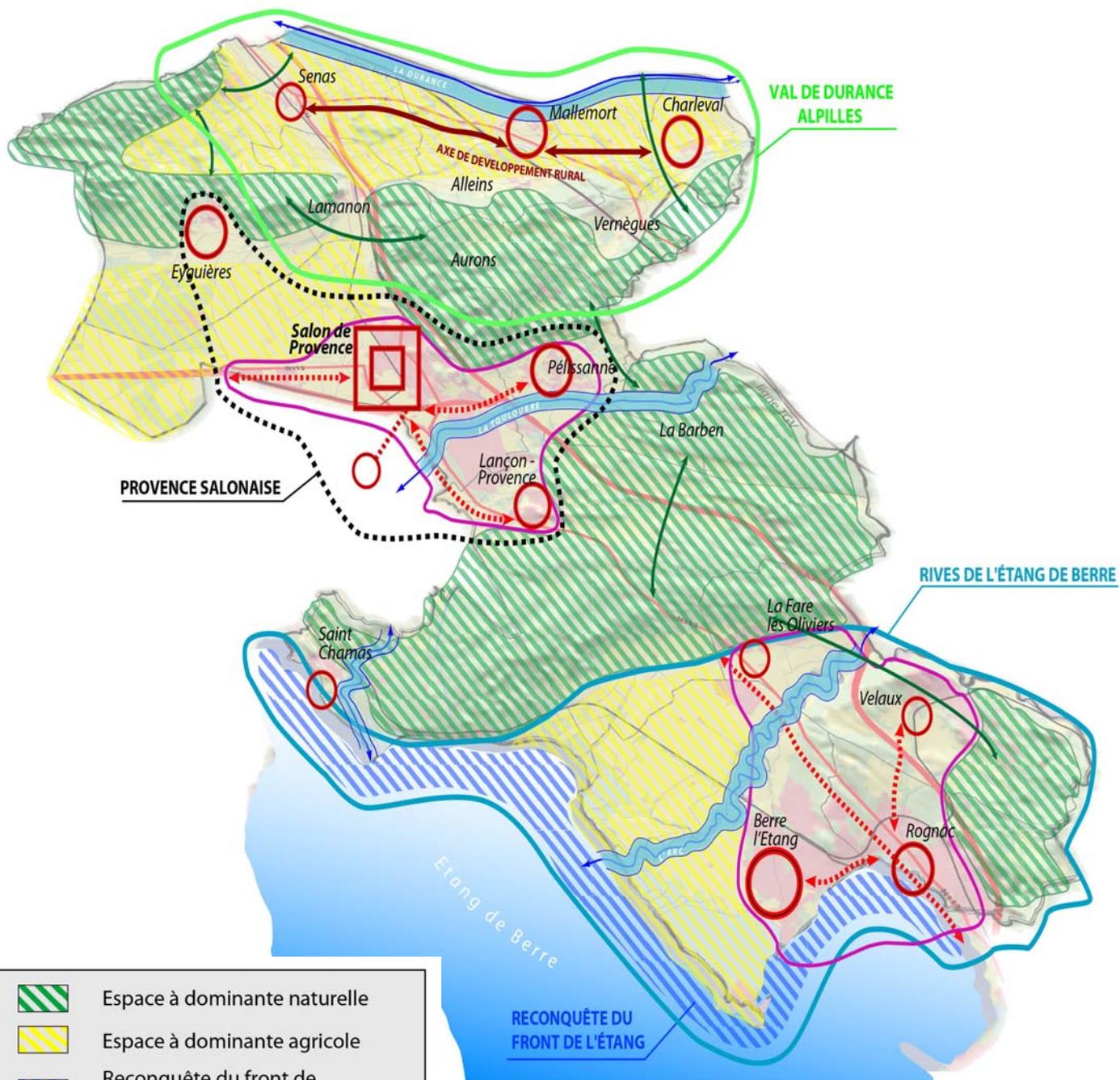
#### 2) la nécessité d'un positionnement sur le long terme

L'Arrière Pays d'Agglopoles Provence véhicule une image particulièrement positive, de notoriété communautaire qui s'appuie sur le terroir, la culture et l'identité provençale. La réussite des grands modèles touristiques mondiaux (Toscane - Bavière - Maine...) invite à poursuivre cette stratégie de labellisation et d'animation.

L'objectif d'ensemble est ici l'émergence d'un vaste espace agricole ouvert sur le tourisme, la culture et la proximité dans le parfait esprit de la Charte du PNR Alpilles dont le SCoT étend l'esprit sur le territoire du Val de Durance. La démarche met en marche trois volets complémentaires :

- un espace agricole produisant exclusivement des produits alimentaires de qualité et qui sera l'acteur premier de la reconversion d'éléments patrimoniaux, grands témoins de l'héritage rural (réseau d'irrigation notamment) ;
- une offre touristique dynamisée étendue sous toutes ses formes (tourisme écologique, tourisme de plein air, agro-tourisme dans les règles actuelles du droit, hôtellerie et grandes unités touristiques) ;
- un développement de l'économie de proximité (filiales courtes) en lien avec l'économie résidentielle.

UN AVENIR  
PLURIEL, PARTAGÉ  
ET ADAPTÉ



-  Espace à dominante naturelle
-  Espace à dominante agricole
-  Reconquête du front de l'Étang de Berre
-  Périmètre de la Provence Salonnaise
-  Axe de développement rural
-  Principaux corridors écologiques
-  Cœur urbain
-  Centralité urbaine
-  Desserte en TC à renforcer
-  Centralité principale
-  Rives de l'Étang de Berre

**Un avenir partagé et adapté sur le territoire du Scot Agglopolé Provence**

Illustration Citadia Conseil  
Source : IGN Scan 25 ©, CRIGE PACA



## LES CONDITIONS DE REUSSITE DE CE PROJET TERRITORIAL

### 3 VALEURS DE PROJET POUR DEMAIN

A l'expression des visions de développement exprimées par chaque entité, socle du projet territorial, le PADD doit aussi cerner les conditions de durabilité de ce projet :

Etre accompagné d'une armature de réseaux de déplacements conforme à l'engagement national de lutte contre le réchauffement climatique et apte à garantir son accessibilité régionale.

Repenser les échelles du quotidien pour limiter les déplacements, retrouver un espace de vie, de l'intime et de la qualité, accessible à chacun - c'est la première valeur de projet - **la Ville Proche**.

1

2

S'adosser à un projet de croissance économique adapté aux besoins de sa population, assurer une production accrue de logements et une consommation limitée de l'espace.

Permettre à chacun de réaliser ses choix de développement social en matière de formation, de culture et de trajectoire professionnelle, d'un logement de qualité adapté à ses besoins - construire **la Ville Solidaire**.

Garantir un impact environnemental acceptable et réversible apportant une efficacité économique et social positive sur le long terme.

Le ménagement du territoire, la redécouverte et le respect de ses forces initiales que sont sa biodiversité et son paysage, son capital de ressources renouvelables ou pas (le sol, l'eau, l'air) reconnus comme le grand héritage commun que l'on emprunte à ses enfants.

**La Ville Durable** est devenue le seul choix possible - celui de l'empreinte écologique minimale capable pour autant de satisfaire les besoins de tous.

3

UN AVENIR  
PLURIEL, PARTAGÉ  
ET ADAPTÉ



# Le Schéma de COhérence Territoriale



2.1- garantir une accessibilité 'régionale' aux grands projets économiques

2.2- sécuriser les déplacements du quotidien, promouvoir les mobilités douces

2.3- concevoir une mobilité solidaire pour permettre à chacun de se déplacer

volet 3 - PARTIE 2

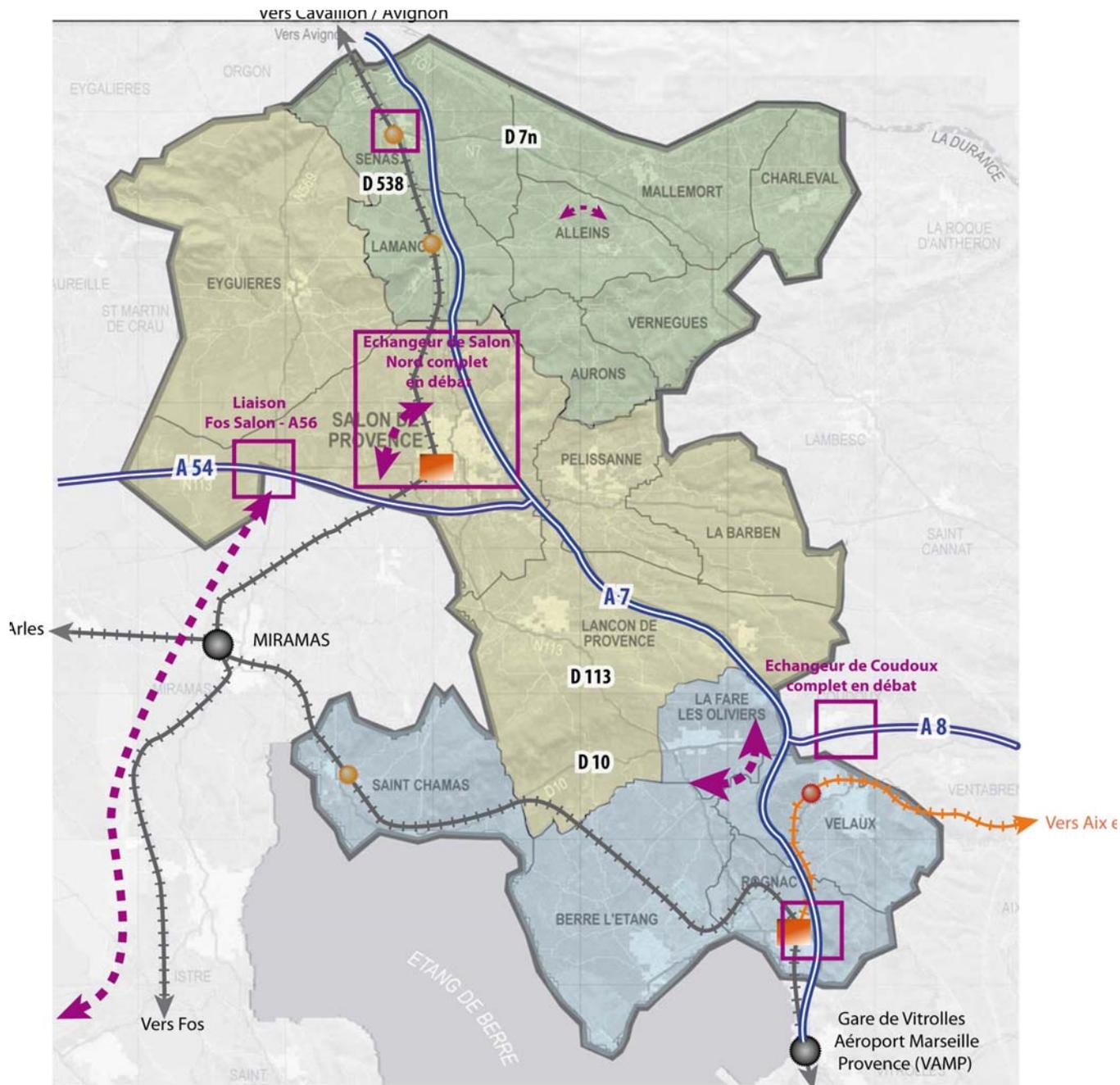
Un avenir de mobilités  
durables

[www.agglopo-le-provence.fr](http://www.agglopo-le-provence.fr)

Alleins • Aurons • La Barben • Berre l'Etang • Charleval • Eyguieres  
La Fare-les-Oliviers • Lamanon • Lançon-de-Provence • Mallemort • Pélissanne  
Rognac • Saint-Chamas • Salon-de-Provence • Sénas • Velaux • Vernègues

L'AVENIR  
se prépare  
ENSEMBLE

# 1- Garantir une accessibilité régionale au territoire



- Secteur à enjeu de restructuration routière
- Aménagements routiers en projet
- Pôle Multimodal d'intérêt régional
- Gare en consolidation urbaine
- Projet de nouvelle gare
- Réouverture de la ligne Aix - Rognac
- Gare urbaine périphérique

Illustration Horizon Conseil, d'après le plan de déplacements urbain AgglopoLe Provence

Source : IGN, BD ortho ©

L'ambition du SCoT en matière de déplacements est de garantir à tous ses habitants l'accès à la mobilité et de permettre le développement urbain de son territoire grâce à une organisation repensée des déplacements - dans la droite ligne du Plan de Déplacement Urbain en vigueur.

**Le projet tel que défini dans le SCoT vise à :**

- 1/ **Garantir une accessibilité « régionale » aux grands projets économiques**
- 2/ **Sécuriser les déplacements du quotidien, promouvoir les mobilités douces**
- 3/ **Concevoir une mobilité solidaire, pour permettre à chacun de se déplacer**

Les principes du projet retenus étant :

- D'articuler le développement de pôles d'emplois, de résidence, de loisirs et de formation à la présence, ou, au développement d'une offre de transports en commun. Le SCoT conditionne l'ouverture à l'urbanisation des principaux sites de développement à la desserte en transports en commun.
- De structurer le développement urbain autour des axes et nœuds de transport.

### 2.1 - GARANTIR UNE ACCESSIBILITE « REGIONALE » AUX GRANDS PROJETS ECONOMIQUES

Le territoire du SCoT bénéficie de grands équipements économiques (ZIP de Fos, O.I.N. Euroméditerranée, Technôpoles de l'Arbois, Parc Tertiaire de la Duranne...) sur lesquels s'appuie le développement économique d'Agglopoie Provence.

**Quatre grands projets de transports visent à garantir l'accessibilité à long terme des pôles d'emplois et d'activités.**

- 1) L'intermodalité fer/route/modes doux sur les grands nœuds d'échanges que sont la gare de Salon de Provence et la gare de Rognac, gares reconnues de rang régional, et la transformation en pôle multimodal d'importance locale de toutes les autres gares (Sénas, Saint-Chamas et Lamanon). Le SCoT reconnaît le rôle de pôle multimodal des équipements de gare limitrophes comme Miramas et Vitrolles.
- 2) La réouverture de la ligne Aix-Rognac permettant à la fois d'envisager la desserte de Velaux (nouvelle gare potentielle) et l'émergence d'une offre commerciale fret/voyageur entre Salon - Miramas et Aix.
- 3) Le désenclavement Ouest de la ZIP Fos prévu par la DTA implique également la programmation du raccordement de la future autoroute A56 dite Fos-Salon à l'échangeur du Merle de l'A54 sur le territoire Salonais confirmant la capacité de trafic et d'échange du site économique de la Crau, et son rôle de site connexe à la grande plate-forme logistique fer/route Clésud.
- 4) La nécessité de compléter les échangeurs de Coudoux-La Fare et de Salon Nord. La mise en service de la RD 10 déviée dans la plaine de l'Arc (évitement de La Fare) doit trouver sa finalité dans le complètement de l'échangeur A8/A7 de Coudoux souhaité par les communes et soulager l'échangeur saturé de Berre/Rognac.

La qualité organisationnelle du réseau de transport est une clé de réussite du projet territorial. L'avènement du **Syndicat Mixte** des Transports des Bouches du Rhône permettra la mise en synergie de tous les modes actuels et profitera à la qualité d'accessibilité aux deux grands équipements régionaux de transport périphériques à Agglopoie Provence : l'aéroport Marignane et la gare TGV Aix en Provence.

## 2- Promouvoir et construire les mobilités douces

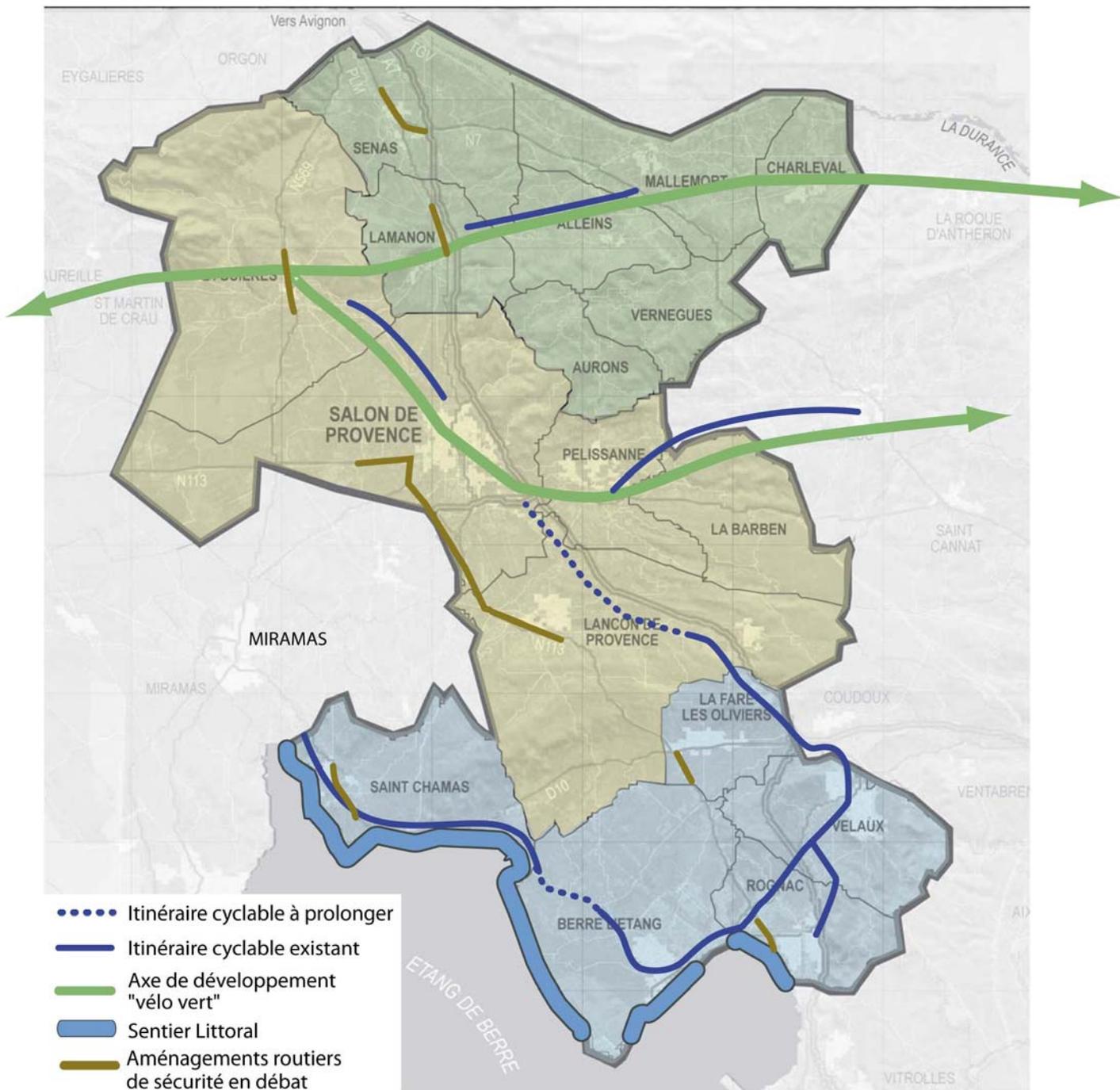


Illustration Horizon Conseil d'après le plan de déplacements urbain Agglopolé Provence  
Source : IGN, BD ortho ®

### 2.2 – SECURISER LES DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN ET PROMOUVOIR LES MOBILITES DOUCES

L'ambition portée par le SCoT est de développer les conditions de la « Ville-Proche » en limitant les distances de déplacements du quotidien de ses habitants : en proposant un réseau nouveau sécurisé de déplacements alternatifs à la voiture individuelle, en réparant les cicatrices urbaines créées par les grands axes de transit sur les centres et les entrées de ville.

**Deux stratégies parallèles sont retenues :**

#### 1) Reconquérir les entrées de villes et sécuriser leurs traversées

La promotion des mobilités douces et des actions de requalification pour sécuriser les espaces routiers urbains oeuvrent pour l'image et l'attractivité de la qualité de vie du territoire et entrent en ligne de compte dans l'objectif de lutte contre le réchauffement climatique. Cette restructuration des entrées de ville est la première action prioritaire du SCoT.

Ces axes ne sont plus seulement des couloirs d'écoulement du trafic mais sont devenus aujourd'hui des espaces urbains en raison des activités commerciales et économiques qui s'y sont localisées. Les entrées de ville sont considérées comme des sites de renouvellement urbain, dévolus à la mixité urbaine (habitat, commerce, services, équipements).

La RDn 113 dans sa traversée de Salon, la Fare et Rognac est prioritaire pour cette action de requalification.

Les traversées à sécuriser concernent notamment :

Sénas, Lançon-de-Provence, Eyguières, Lamanon, Saint-Chamas, Rognac et La Fare-les-Oliviers.

#### 2) Valoriser la trame rurale pour promouvoir les mobilités douces

C'est une intervention attendue qui prend naturellement appui :

- sur le formidable réseau de canaux d'Aggloprovenche dont il conviendra de hiérarchiser la réalisation dans la phase opérationnelle du projet auxquels s'ajoutent les ouvrages du canal de Marseille et du Canal Usinier,
- sur la trame bleue du territoire marquée par les bords de Durance, de la Touloubre et de l'Arc qui exigent une reconquête publique de leurs abords,
- par la création du sentier littoral de l'étang pour lequel les phases d'études ont déjà été initiées.

La création d'axes sécurisés entre les agglomérations est décisive pour la mise en relation des trois entités géographiques d'Aggloprovenche. Trois schémas de trame douce urbaine doivent être envisagés :

- le liaisonnement de l'agglomération Salonaise avec chacune des entités,
- la mise en relation du Carré des villes des rives de l'étang et de Saint-Chamas avec pour artère principale la RDn 113 requalifiée,
- la liaison entre les villes du tri-pôle Alpilles-Durance (Sénas, Mallemort et Charleval).

Enfin des actions sur les centres d'agglomération sont également à envisager pour pacifier les voiries et leur attribuer un nouveau statut d'espace public avec le déploiement des zones de rencontre et des zones 30 et la réduction du stationnement de surface au profit des autres usages de l'espace public.

### 3- Concevoir une mobilité solidaire : permettre à tous de se déplacer

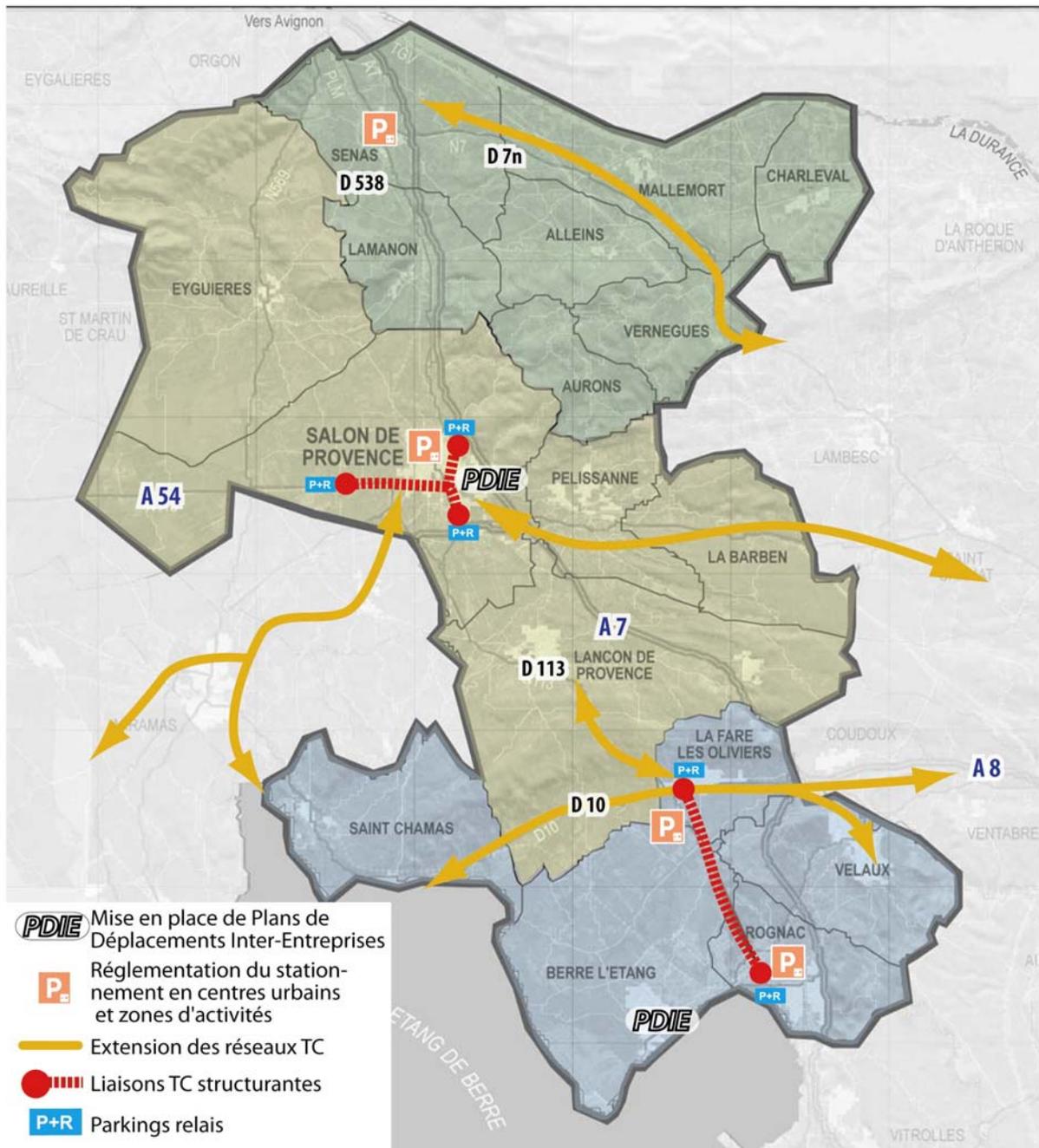


Illustration Horizon Conseil  
d'après le plan de déplacements urbain  
Agglopolé Provence  
Source : IGN, BD ortho ®



Agglopolé Provence a en charge sur les 17 communes de son territoire l'organisation des transports scolaires et des transports urbains.

### 2.3 - CONCEVOIR UNE MOBILITE SOLIDAIRE POUR PERMETTRE A CHACUN DE SE DEPLACER

Agglopolé Provence, au travers de son P.A.D.D., souhaite réunir les conditions d'une mobilité possible pour tous ses habitants, quels que soient leurs revenus, leurs aptitude physique ou leur âge. Dans cet objectif, l'offre publique de transport est renforcée par la mise en place:

- 1) d'un transport en commun en site propre pour le centre ville dense de Salon-de-Provence ;
- 2) d'une desserte efficace (une offre de transports en commun structurante) des grands projets urbains (Ouest Salon et RDn113 Sud) ;
- 3) du renforcement du réseau libébus.

La garantie de la mobilité pour tous relève également du sens de l'organisation et de la solidarité. La création de nouveaux outils pour la coordination des déplacements et les démarches volontaires est indispensable pour agir sur la diversité des transports (PDIE, co-voiturage, le pédiBus...).

Ainsi, chaque grand projet urbain pourrait bénéficier d'une démarche de promotion et d'animation de la mobilité durable permettant de coordonner les déplacements et d'offrir aux usagers de chaque site un bouquet élargi de mode de transports. Ce bouquet de choix deviendra demain le principe facteur décisionnel des choix en matière d'emploi et de résidence des habitants du SCoT.



Libébus, réseau de transports en commun d'Agglopolé Provence

Ainsi présentées, les ambitions du volet déplacements du SCoT répondent à plusieurs objectifs qui serviront à réduire l'exposition du plus grand nombre des ménages aux perspectives de précarité énergétique qui pourraient se profiler :

- réduire en premier lieu les besoins en déplacements pour l'accès aux centralités, aux équipements, au travail,
- jouer sur l'intermodalité et l'enrichissement de l'offre de déplacement pour massifier la demande et disposer d'effets leviers face aux seuls déplacements automobiles individuels,
- favoriser l'éclosion des mobilités courtes dites « post-carbone » axées sur l'électrique et l'air comprimé,
- promouvoir enfin les démarches solidaires et partagées entre les habitants du SCoT pour la satisfaction des besoins de déplacements de chacune de ses familles.



# Le Schéma de COhérence Territoriale



3.1- une nouvelle ambition de positionnement économique

3.2- identifier les sites de développement économique en cohérence avec le réseau de transports en commun

3.3- renforcer les composantes de l'économie traditionnelle et résidentielle du territoire

volet 3 - PARTIE 3

Un avenir de croissance  
économique

[www.agglopo-le-provence.fr](http://www.agglopo-le-provence.fr)

Alleins • Aurons • La Barben • Berre l'Etang • Charleval • Eyguieres  
La Fare-les-Oliviers • Lamanon • Lançon-de-Provence • Mallemort • Pélassanne  
Rognac • Saint-Chamas • Salon-de-Provence • Sénas • Velaux • Vernègues

L'AVENIR  
se prépare  
ENSEMBLE



Plate-forme de Clésud au porte du territoire du ScoT d'AgglopoLe Provence



Vue du site pétrochimique et de son étendue sur la commune de Berre l'Etang

Conserverie Marius Bernard – cuisinier en Provence (Saint Chamas)



Crédits photos : MagglopoLe, sites internet de l'entreprise Marius Bernard, et Clésud



La Directive Territoriale d'Aménagement, approuvée en 2007, dresse les perspectives de développement de la Région Urbaine Provençale avec pour élément clé la relation de cohérence étroite entre :

- le développement économique
- le réseau de mobilité
- la croissance urbaine

Le SCoT Agglopoles choisit de hiérarchiser les composantes de la relation de cohérence territoriale en privilégiant les thématiques du développement économique et ses liens avec le réseau d'échange de rang métropolitain - facteurs évidents de localisation des pôles d'emploi qui détermineront en retour la répartition de la croissance démographique.

C'est le choix principal du projet territorial : positionner l'activité économique au bon endroit quelle soit de rang régional (les futurs sites économiques d'importance SCoT), d'importance communale (les sites d'intérêt local) ou bien de nécessité quotidienne - l'accès à l'appareil commercial.

On rappellera que le Diagnostic a mis en évidence deux grandes caractéristiques du tissu économique de la Communauté d'Agglomération d'Agglopoles Provence :

- un héritage économique de premier ordre qui masque pourtant des disparités fortes entre les territoires (70% de l'emploi est concentré sur les communes de Berre l'Etang, Salon-de-Provence et Rognac) et un certain retard dans l'offre foncière économique disponible
- une géographie économique plurielle qui est une force pour l'équilibre du SCoT :
  - \* un tissu économique productif, de rang européen, sur les rives de l'Etang de Berre dominé par la pétrochimie et la filière aéronautique (Eurocopter),
  - \* une économie mixte tournée vers la logistique banalisée et le tertiaire marchand et non marchand sur l'Agglomération salonnaise,
  - \* une économie agricole et résidentielle sur le territoire Val de Durance - Alpilles.

Le SCoT doit simultanément :

- clarifier le positionnement économique d'Agglopoles Provence,
- identifier les sites de développement en lien avec le réseau de transport projeté et les besoins pressentis,
- renforcer les composantes de l'économie traditionnelle et résidentielle du territoire.

Carte régionale de l'économie dans les territoires voisins d'Agglopo  
Provence



Illustration Citadia Conseil  
 Source : IGN, ®, BD carto SIG

### 3.1 - UNE NOUVELLE AMBITION DE POSITIONNEMENT ECONOMIQUE

Le SCoT active une double stratégie de positionnement :

#### 1) Une stratégie de coopération économique.

AgglopoLe Provence inscrit son développement dans la lignée des orientations régionales de développement économique à l'échelle de la Région Urbaine et encourage la mise en réseau des compétences à l'image de la qualité d'animation du Pôle Régional d'Innovation et de Développement Economique Solidaire (PRIDES) PEGASE.

AgglopoLe Provence appartient naturellement :

- à l'arrière-pensée de la ZIP de Fos et ses grands projets (Fos 2XL - percement de la Darse 2 - montée en charge de Distriport...- 4000 emplois à l'horizon 2015)
- coopère au développement du Pôle de Compétitivité PEGASE dont le site de Salon réunissant l'Ecole de l'Air et l'Onéra sont des membres actifs.
- appartient au premier pôle pétrochimique européen avec le complexe Berre-Rognac.

Concernant la logistique, le positionnement dans l'arrière-pensée phocéenne confirme les pistes choisies par la Communauté d'Agglomération sur le traitement de la logistique en premier rideau de zone portuaire en positionnement d'activités complémentaires à la grande logistique portuaire :

- avec la plate-forme Clésud dont l'espace économique salonais jouit d'une parfaite proximité qui se verra encore amélioré dans l'hypothèse de réalisation de l'A56 dans le cadre d'un brouettage à faible rayon
- avec la nouvelle plate-forme de l'Anneau de Rognac connectée à Clésud et la ZIP par voie ferrée

#### 2) Une stratégie d'identité économique

Les spécialisations économiques d'AgglopoLe apparaissent peu lisibles ou compromises dans la perspective d'une réduction continue des gaz à effet de serre pour le pôle pétrochimique.

##### a) Conserver et diversifier un pôle pétrochimique d'envergure Européenne.

AgglopoLe Provence confirme la vocation de pôle pétro-chimique actuel du complexe de Berre-Rognac tout en encourageant l'accueil de nouvelles installations liées à la chimie verte (ex : nouvelles bio-raffineries pour la production de cellulose et de bio carburant non agricole).

##### b) Salon-de-Provence, ville de l'aviation

AgglopoLe Provence entend également rendre plus lisible le savoir faire aéronautique Salonais à la fois en tentant l'émergence d'un centre militaro-industriel étendu autour de l'Ecole de l'Air - l'Onéra et le PRIDES Pegase mais également en insérant la base et ses activités (éventualité d'une Maison de l'Aéronautique, valorisation de la Patrouille de France) dans les structures de promotion touristique du département, et la filière croisiériste en particulier.

##### c) La spécialisation acquise du tissu industriel de sous-traitance du pôle pétrochimique a

donné lieu à un réseau performant de PME-PMI regroupé autour de la Chaudronnerie - Tuyauterie et la Maintenance Industrielle. Cette somme de savoir-faires doit être dorénavant mieux perceptible dans le bassin économique régional et capitalisée dans la filière de la "Logistique Retour" (maintenance et réparation des biens industriels ou domestiques à l'échelle régionale).

##### d) La spécialisation dans l'agro-alimentaire labélisée de circuit court

(Agriculture Biologique ultra fraîche) et l'agriculture de terroir représentent pour les acteurs économiques un quatrième pilier de croissance face aux exigences accrues des consommateurs et des engagements du Grenelle. La plaine agricole de Val de Durance Alpilles est particulièrement adaptée pour ce type de développement.

Par ailleurs, il faut noter la mise en place sur la commune de Velaux d'un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels (seulement 2 PAEN existent en France).



E.A.R.L. FRAIOLI implantée sur Berre l'Etang

Pôle de compétitivité PEGASE sur Salon de Provence



Usine de Biogaz de la Fare les Oliviers

Tourisme agricole sur le territoire du ScoT AgglopoLe Provence



Crédits photos : MagglopoLe



### 3) Une stratégie d'animation du tissu économique

La stratégie d'animation du tissu économique en direction de l'artisanat est un volet décisif au maintien de petites unités économiques. Confronté à une période charnière de transmissions de nombreuses entreprises (nombreux départs à la retraite), le territoire doit se doter d'un réseau actif d'information, de formation et d'échange autour de l'artisanat dans les grands domaines que sont :

- La construction, représentant une entreprise artisanale sur deux, la constitution d'un Pôle d'Eco Construction Communautaire pour accompagner les entreprises dans la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dans l'habitat est une perspective à envisager.
- La fédération de l'artisanat des métiers des métaux pour améliorer la reconnaissance de la compétence et résorber le déficit de main d'œuvre qualifiée.
- Les métiers de bouche, vivement concernés par la problématique de la transmission en raison de l'âge des chefs d'entreprises.

### 4) Le tourisme, atout clé du territoire : une stratégie de diversification

Le SCoT doit permettre l'expression de toutes les formes de tourisme sur son territoire avec une diversification nécessaire au delà du seul tourisme estival en direction :

- du tourisme d'affaires, du tourisme industriel et scientifique, de l'agriculture et de l'agro-alimentaire (mise en valeur du patrimoine hydraulique)
- des loisirs métropolitains en direction d'une clientèle régionale souhaitant pratiquer des activités de découvertes et de loisirs.

Parmi les atouts touristiques présents on peut retenir les installations nautiques d'un Etang de Berre reconverti en poumon bleu d'Agglopolé Provence et le territoire irrigué de la plaine agricole de Val de Durance Alpilles.

UN AVENIR  
DE CROISSANCE  
ÉCONOMIQUE



Site pétrochimique de Berre



Parc d'activités de la Crau

Crédits photos : Magglopole

## 3.2 - IDENTIFIER LES SITES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUES EN COHERENCE AVEC LE RESEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN

La mise en œuvre d'une stratégie offensive de développement économique prend appui sur un réseau élargi de sites d'activités économiques combinant des plate-formes de rang régional pour l'accueil des grands donneurs d'ordre et des sites d'échelle locale pour l'affirmation du tissu économique endogène. Par ailleurs l'équipement numérique des sites d'activité est prioritaire et identifié comme levier de croissance économique.

### - les Sites Economiques d'Importance SCoT (S.E.I.S.)

Conçus comme les vitrines d'excellence économique d'Aggloprovenche, les Sites Economiques d'Intérêt Communautaire sont mis en œuvre au moyen d'outils fonciers garantissant leur extension progressive à l'échelle d'au moins 25 années. Les S.E.I.S. forment des opérations d'urbanisme complexes.

Sans spécialisation économique pré-défini, les SEIS sont inscrits dans des démarches de certification environnementale (certification EMAS ou ISO) construites au sein d'un Système de Management Environnemental mettant en avant l'Eco Construction, la haute qualité paysagère et la compacité architecturale.

Les SEIS sont intégrés au réseau grande capacité de transports en commun. Ils bénéficient d'une démarche de promotion et d'animation de la mobilité durable qui innove sur la maîtrise des déplacements privés et évalue l'impact des déplacements.

### - les Sites Economiques d'Intérêt Local (S.E.I.L.)

Mis en œuvre à l'échelle des communes, ces sites ont pour vocation de soutenir l'emploi local sans concurrencer les plate-formes d'intérêt communautaire dont elles ne bénéficient pas des mêmes conditions d'accessibilité durable. Ils ont une superficie limitée.

Ils sont intégrés aux agglomérations auxquels ils appartiennent par un positionnement de proximité (intégration paysagère et raccordement par modes doux).

Dédiés exclusivement à l'activité économique, les SEIL n'ont pas vocation à accueillir des activités commerciales (commerces de plus de 1000m<sup>2</sup>) qui doivent demeurer dans les zones urbaines résidentielles existantes ou composer les centralités des futurs projets urbains.

### - Le numérique comme outil de croissance économique

L'équipement numérique performant des zones d'activité et des centres ville est reconnu comme levier de croissance économique. Ainsi, il s'agira de favoriser le développement du très haut débit prioritairement dans les Sites Economiques d'Importance SCoT, les Sites Economiques d'Intérêt Local et les centres ville.

Inscrit dans une échelle de temps compatible avec celle des SCoT, le déploiement d'infrastructures et de réseaux de communications électroniques de qualité est un chantier majeur pour les 10 à 15 ans à venir. Néanmoins, le déploiement des infrastructures est subordonné à une logique de rentabilité pour les opérateurs.

En conséquence, il convient d'anticiper sur la desserte en très haut débit de ces zones en prévoyant le raccordement de ces zones en très haut débit en amont de leur conception (prévoir les infrastructures nécessaires au raccordement concomitamment aux aménagements de voiries et réseaux).

Par ailleurs, le développement de centres de télétravail et de téléconférence est à envisager dans les deux PEM (Rognac et Salon-de-Provence) et les Sites Economiques d'Importance SCoT. De tels équipements représentent pour le territoire une opportunité de :

- réduction du déplacement à l'échelle quotidienne et locale ;
- choix d'un cadre dans sa trajectoire professionnelle de postuler à un emploi ;
- capacité matérielle notamment sur la vidéoconférence professionnelle dont l'équipement coûte cher mais est attractif.

UN AVENIR  
DE CROISSANCE  
ÉCONOMIQUE

Zone agricole de Pélissanne



Port de pêche de  
Saint Chamas



Rives de l'Etang de Berre

Crédits photos : Magglopole



### 3.3 - RENFORCER LES COMPOSANTES DE L'ECONOMIE TRADITIONNELLE ET RESIDENTIELLE DU TERRITOIRE

Adossé aux stratégies offensives, le SCoT cible le développement de ses activités économiques traditionnelles et de services que sont l'économie agricole, sylvicole et maritime, le tourisme et l'urbanisme commercial.

#### 1) Engager une politique active et conservatoire pour le développement agricole

Les zones agricoles constituent la base économique et identitaire du territoire. Le total de 21 400 hectares de surfaces agricoles recensées en 2010 (identifiées par photo-interprétation d'après l'ortho-photo de 2010) est considéré comme un seuil bas historique qui ne doit pas être dégradé. Dans ce cadre, les principes du projet tiennent en 3 axes :

#### - Concilier l'agriculture et le développement urbain - l'ambition de la réciprocity.

Chaque projet urbain ou économique associera les acteurs du monde agricole (Chambre et SAFER) pour préparer la stratégie foncière de compensation à même de maintenir une agriculture périurbaine au plus proche de sa zone de commercialisation.

Le SCoT définit également les limites déterminantes à l'urbanisation au contact des grands massifs agricoles et des zones agricoles spécialisées de la DTA assurant le respect des équilibres de long terme (la Crau, la plaine de l'Arc, les Alpilles, la Durance et les Chaines des Costes).

Les démarches de type périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains sur l'exemple du PAEN de Velaux (2° PAEN de France) seront encouragées.

<sup>1</sup>- Les **filières de valorisation énergétique de la biomasse** permettent d'obtenir, à partir de diverses plantes (colza, tournesol, betteraves, déchets ménagers, déchets agro-alimentaires, bois, pailles, végétaux sec...), **des carburants, de la chaleur et de l'électricité.**

<sup>2</sup>- Les MAET, sont des mesures cofinancées par l'Etat et l'Europe qui permettent de rémunérer les agriculteurs qui s'engagent à respecter certaines pratiques

#### - La plaine Agricole Val de Durance Alpilles tournée vers une production de qualité et une commercialisation de circuit court

Un territoire tourné vers la transformation agro-industrielle des produits agricoles provençaux pour activer de nouvelles filières de commercialisation de circuit court et de forte qualité biologique.

Une démarche de coordination doit favoriser l'approvisionnement alimentaire de proximité (commande publique notamment), dans l'esprit des démarches du commerce équitable engagée depuis plusieurs années.

La création de surfaces de vente et de promotion en direction de la demande résidentielle et touristique complète le dispositif.

- **La valorisation énergétique<sup>1</sup> des productions** de base non alimentaires (exploitation de la Canne de Provence, méthanisation des productions banalisées) pour développer un réseau de centrales de méthanisation.

#### - L'agriculture, la sylviculture et l'économie maritime, formidables gestionnaires des milieux naturels

Les milieux environnementaux sensibles (à l'exemple de la Crau, des Alpilles ou de l'Arbois) bénéficient de Mesures Agri-Environnementales Territorialisées<sup>2</sup> définies et proposées par les opérateurs des Natura 2000. L'émergence de nouveaux sites terrestres autour des Alpilles, des Garrigues de Lançon et de la Durance doit contribuer à accroître la part de l'agriculture d'accompagnement des milieux naturels avec la réapparition des pratiques du sylvo-pastoralisme. Dans le même esprit, - la valorisation de la biomasse forestière locale doit coordonner la reprise des activités sylvo-pastorales et la réduction du risque incendie sur les franges urbanisées.

- **La poursuite de la valorisation touristique des grands domaines agricoles** en direction de l'hôtellerie et de la restauration.

- **La restauration de pêcheries et d'activités de conchyliculture** sur l'étang de Berre en s'engageant pour la réservation de périmètres d'activités professionnelles maritimes face à la pression attendue des activités de nautisme et de loisirs.

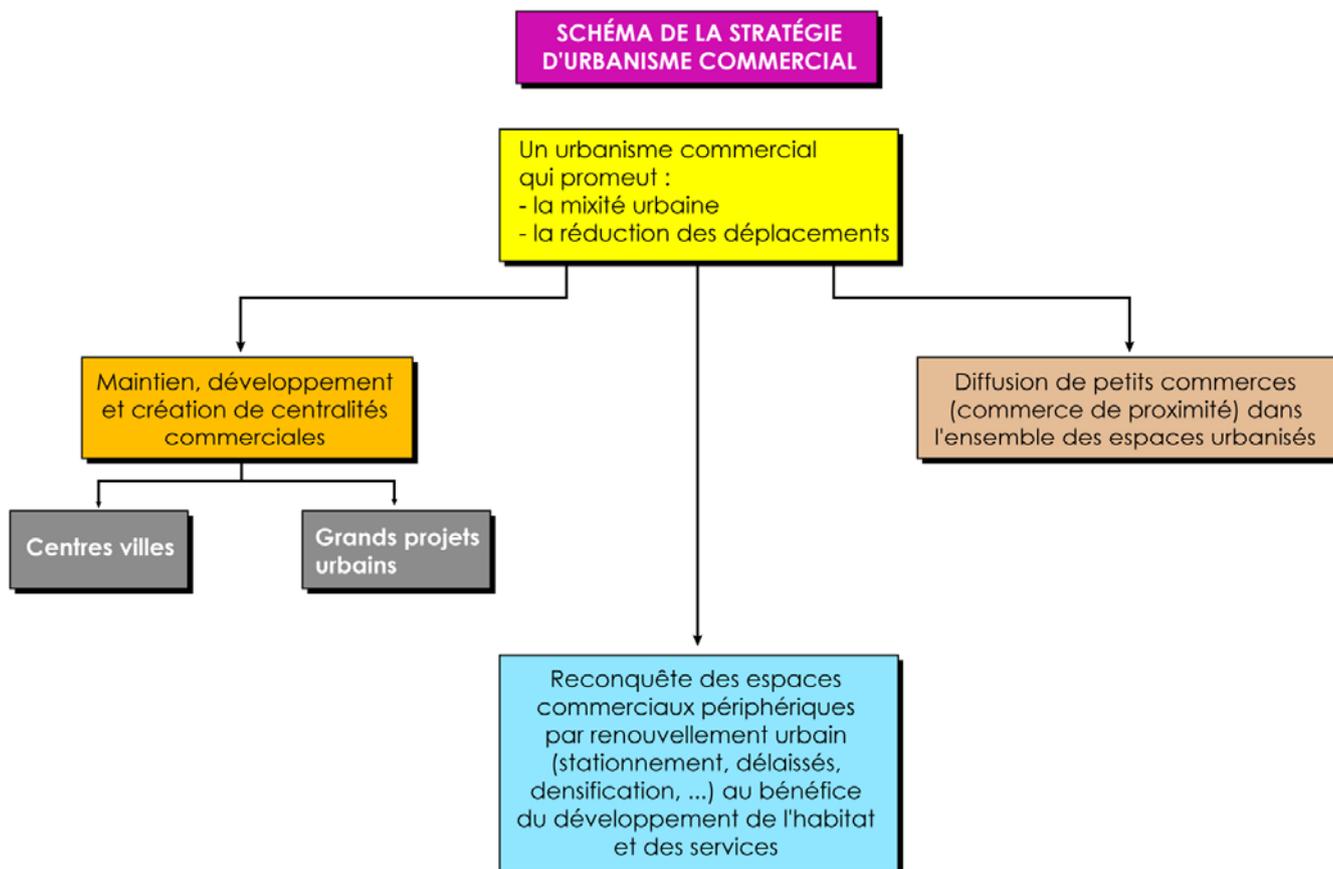


Schéma de la stratégie d'urbanisme commercial sur le territoire du ScoT AgglopoLe Provence



### 2) Renforcer le poids de la filière touristique.

Avec 75%<sup>1</sup> de l'offre d'hébergement est concentrée sur un seul équipement d'accueil (Pont Royal), le territoire communautaire est en retard sur ses capacités potentielles comparées au Lubéron et d'autres territoires européens.

Le renforcement doit d'abord miser sur une diversification par unité géographique et un étoffement de l'appareil d'hébergement :

- Dans le Val de Durance, le positionnement en espace de loisirs (de Sénas à Charleval en passant par Mallemort) combine une offre d'hébergement rurale haute gamme basée sur la valorisation patrimoniale de l'existant et l'extension ou la réalisation de nouveaux complexes touristiques permettant de pondérer le point de la saisonnalité.

- Dans la Provence Salonaise, il s'agira d'augmenter l'offre hôtelière d'affaire du Pôle d'Equilibre.

- Sur les Rives de l'Etang de Berre, il s'agira d'orienter l'offre touristique en direction de la demande régionale et locale en concordance avec son ambition de retrouver ses fonctions de loisirs. Le patrimoine archéologique pourra en particulier être valorisé autour de sites emblématiques tel que le site classé de Roquepertuse sur la commune de Velaux.

L'extension du nautisme (anneaux portuaires et infrastructures dites à sec) et de l'hébergement sont les premières orientations retenues.

### 3) Reconstruire un appareil commercial de rang communautaire au service de la ville de proximité.

La perspective de réforme profonde des conditions d'implantation des équipements commerciaux (LME) est une chance pour le territoire Agglopoles Provence de reconquérir et réorganiser l'offre commerciale dans le cadre de son projet urbain.

Le SCoT promeut un commerce nouveau, diversifié, basé sur les grands principes du développement durable et une nouvelle hiérarchisation des implantations :

Les nouvelles centralités que seront les nouveaux projets urbains communautaires et La Provence Salonaise sont prioritaires pour accueillir les plus grands équipements (grandes surfaces de plus de 1000m<sup>2</sup>) à réaliser sur le territoire communautaire. L'objectif est de réduire d'au moins 1/3 l'évasion de la consommation sur les territoires voisins à l'échéance de 2022 sans toutefois remettre en cause les projets déjà engagés sur le reste du territoire communautaire.





### 3.4 – ENCADRER ET RENOUVELLER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

L'ambition du SCoT est d'inscrire le développement commercial de son territoire dans une logique d'aménagement d'ensemble et de définir les conditions de ses implantations pour rompre avec les stratégies opportunistes (publicité, aires de stationnement sur-dimensionnées..) de court terme.

Il s'agit d'accompagner le développement résidentiel par une offre de commerces adaptée :

- favoriser les implantations de commerces de fonction locale dans le tissu urbain et rural constitué ou à reconstituer ;
- identifier des espaces destinés à accueillir des commerces de plus de 1000m<sup>2</sup>.

L'urbanisme commercial s'appuie sur l'armature urbaine existante et projetée :

- les centralités urbaines motrices de la croissance et les mieux desservies par les transports alternatifs à la voiture qui privilégient la mixité et la présence de commerce au plus près des besoins ;
- les pôles gare qui sont des secteurs prioritaires de renouvellement urbain ;
- les entrées de ville qui sont des espaces de renouvellement urbain où est privilégiée la mixité.

#### 1) Soutenir le commerce dans les centres villes

Le maintien et de développement du commerce de proximité dans les centres ville est prioritaire. Les documents d'urbanisme communaux doivent faciliter et favoriser la diversité et le dynamisme commercial par des règlements adaptés en matière de stationnement et par le maintien des linéaires commerciaux en centre ville.

#### 2) des zones d'aménagement commercial accessibles et urbaines

Le développement commercial participe au projet de développement urbain du territoire ; il est soumis aux mêmes exigences de qualité urbaine que le développement résidentiel et économique. Dans cet objectif les zones d'aménagement commercial qui accueillent des commerces de plus de 1000m<sup>2</sup> doivent nécessairement :

- être accessibles par les infrastructures routières, ferroviaires et les réseaux de transports en commun ;
- faire l'objet d'aménagements qualitatifs (comporter des espaces verts de pleine terre, des espaces publics paysagers, des formes urbaines innovantes et économes en espace...);
- participer au réseau de maillage de liaisons douces du SCoT ;
- assurer la gestion des eaux pluviales et des déchets ;
- etc.

#### 3) des zones d'aménagement commercial comme levier du renouvellement urbain en entrée de ville

Les zones économiques et commerciales en linéaire des grandes infrastructures routières existantes (RDn 113, RD 572, RDn 7) forment des espaces de reconquête majeurs (visibilité, équipements, sécurisation routière). Concentrant plusieurs handicaps (paysage urbain répulsif, dépollution possible, dureté foncière...), ils bénéficient d'une réglementation spécifique à laquelle s'ajoute la reconnaissance pour certains du statut de Zones d'Aménagement Commercial.

#### 4) Les pôles d'échange multimodaux : une opportunité pour le développement commercial

La création des deux grands Pôles d'Echange Multimodal de Salon-de-Provence et Rognac offre une opportunité de fixer des implantations tertiaires (ensembles de bureaux, commerces, centres d'exposition, hôtellerie...) sur ces deux centralités.



# Le Schéma de COhérence Territoriale



4.1- recentrer la croissance sur les trois principales centralités identifiées

4.2- répondre aux besoins de logements quantitativement et qualitativement

4.3- limiter la consommation foncière pour mettre en œuvre la ville performante

volet 3 - PARTIE 4

Un avenir de solidarité

[www.agglopo-le-provence.fr](http://www.agglopo-le-provence.fr)

Alleins • Aurons • La Barben • Berre l'Etang • Charleval • Eyguieres  
La Fare-les-Oliviers • Lamanon • Lançon-de-Provence • Mallemort • Pélissanne  
Rognac • Saint-Chamas • Salon-de-Provence • Sénas • Velaux • Vernègues

L'AVENIR  
se prépare  
ENSEMBLE





Le diagnostic du SCoT a identifié les grands défis auxquels le territoire d'Agglopoie doit faire face à l'horizon 2022. Il s'agit en particulier :

- d'accueillir **une croissance démographique maîtrisée tout en limitant la pression exercée sur l'environnement** : à l'horizon 2022 le SCoT doit accueillir environ 20 000 habitants supplémentaires soit un besoin total estimé à près de 10 000 logements. Si la production de logements suit les tendances des décennies précédentes (même formes d'habitat et selon des densités équivalentes), se sont plus de 700 hectares qui seront consommés à l'horizon 2022. L'ambition du SCoT est de contenir cette consommation, de privilégier le développement dans les enveloppes urbaines existantes et de limiter les extensions de l'urbanisation à environ 400 hectares.

- **de répondre à l'évolution des besoins des ménages en matière de logements**, tant en terme de **confort, de coût, de proximité** aux équipements et aux réseaux de transports, ceci dans un contexte de décohabitation des ménages, de vieillissement de la population, de fragilité des populations face à l'emploi, de couples doubles actifs en augmentation, de décohabitation plus tardive des enfants...A l'horizon 2022 la taille des ménages sur le territoire d'Agglopoie pourrait se situer entre 2,2 et 2,4 personnes par ménages contre 2,67 en 1999. En 1999 l'indice de jeunesse d'Agglopoie est nettement supérieur à la moyenne nationale (1,34 pour Agglopoie contre 1,15 pour la moyenne nationale). A l'horizon 2022 la population d'Agglopoie va vraisemblablement suivre les mêmes tendances de vieillissement qu'à l'échelle nationale.

- **de contrer le phénomène d'exclusion croissante de nombreux ménages face à l'accès au logement et à l'accession à la propriété et de rétablir les conditions d'un parcours résidentiel pour tous conformément au PLH approuvé le 29 mars 2010.**

Le projet porte une ambition forte : réunir les conditions pour construire la **Ville Proche, Solidaire et Durable**.

## LES AMBITIONS

### La ville proche

- Rapprocher l'emploi et l'habitat.
- Desservir les zones à vocation d'habitat par des modes de déplacements doux et des réseaux de transports en commun.
- Accompagner le développement de l'habitat des équipements et des services nécessaires au quotidien.
- Organiser une répartition équilibrée des grands équipements sur le territoire d'Agglopoie Provence.

### La ville solidaire

- Produire un nombre suffisant de logements.
- Garantir une offre de logements diversifiée.

### La ville durable

- Limiter la consommation foncière.
- Encourager et privilégier le renouvellement urbain.
- Promouvoir des formes urbaines économes en espace (denses), encourager l'individuel groupé et le collectif, garantir des densités minimum.
- Identifier le développement d'éco-quartiers et faire de leur promotion un véritable levier de développement.

### Scénario 1 : Maintien des équilibres existants

Ce scénario envisage une répartition de la croissance démographique proportionnelle à la taille actuelle des communes, il s'agit de maintenir la hiérarchie existante entre les communes.

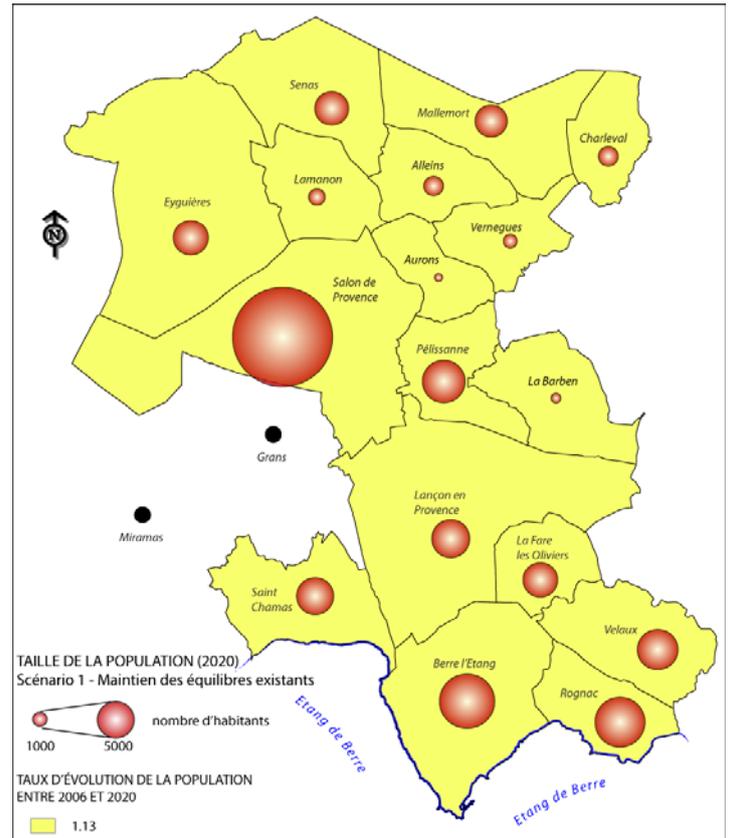
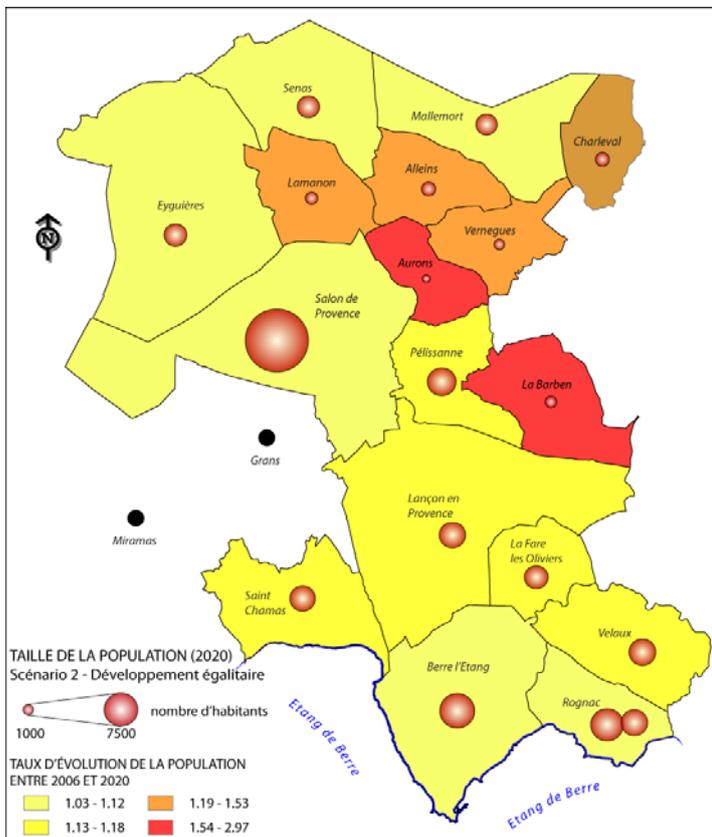


Illustration Citadia Conseil  
Source : IGN,®, BD carto, analyse SIG



### Scénario 2 : Répartition égalitaire de la croissance entre les trois entités géographiques

L'hypothèse de ce scénario est l'accueil du tiers de la croissance dans chacune des entités géographiques, c'est-à-dire 1/3 de la croissance accueillie par l'entité Val de Durance Alpilles, 1/3 de la croissance accueillie par l'entité Provence Salonaise et 1/3 de la croissance accueillie par le carré des villes des rives de l'Etang de Berre et Saint-Chamas.

Illustration Citadia Conseil  
Source : IGN,®, BD carto, analyse SIG

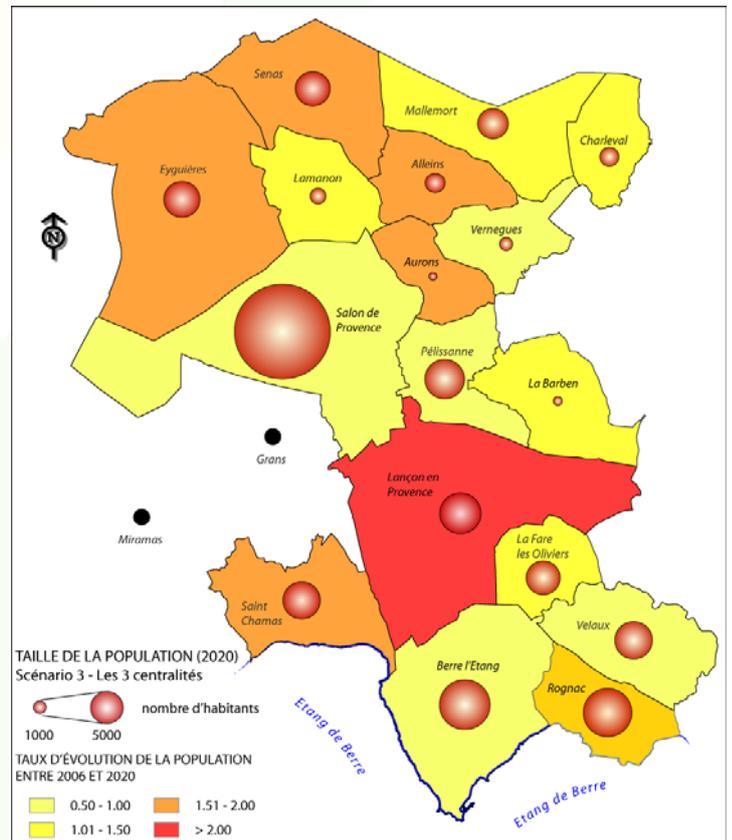
**4.1 - RECENTRER LA CROISSANCE SUR LES TROIS PRINCIPALES CENTRALITES IDENTIFIEES POUR METTRE EN ŒUVRE LA VILLE DES PROXIMITES**

Le PADD s'appuie sur un scénario démographique d'environ 160 000 habitants à l'horizon 2022 soit environ 20 000 habitants supplémentaires. Ce scénario correspond au maintien d'une croissance démographique dynamique, avec un taux de variation annuelle d'environ 1%.

1) Les trois scénarii de répartition de la croissance envisagés.



SCENARIO RETENU ▶

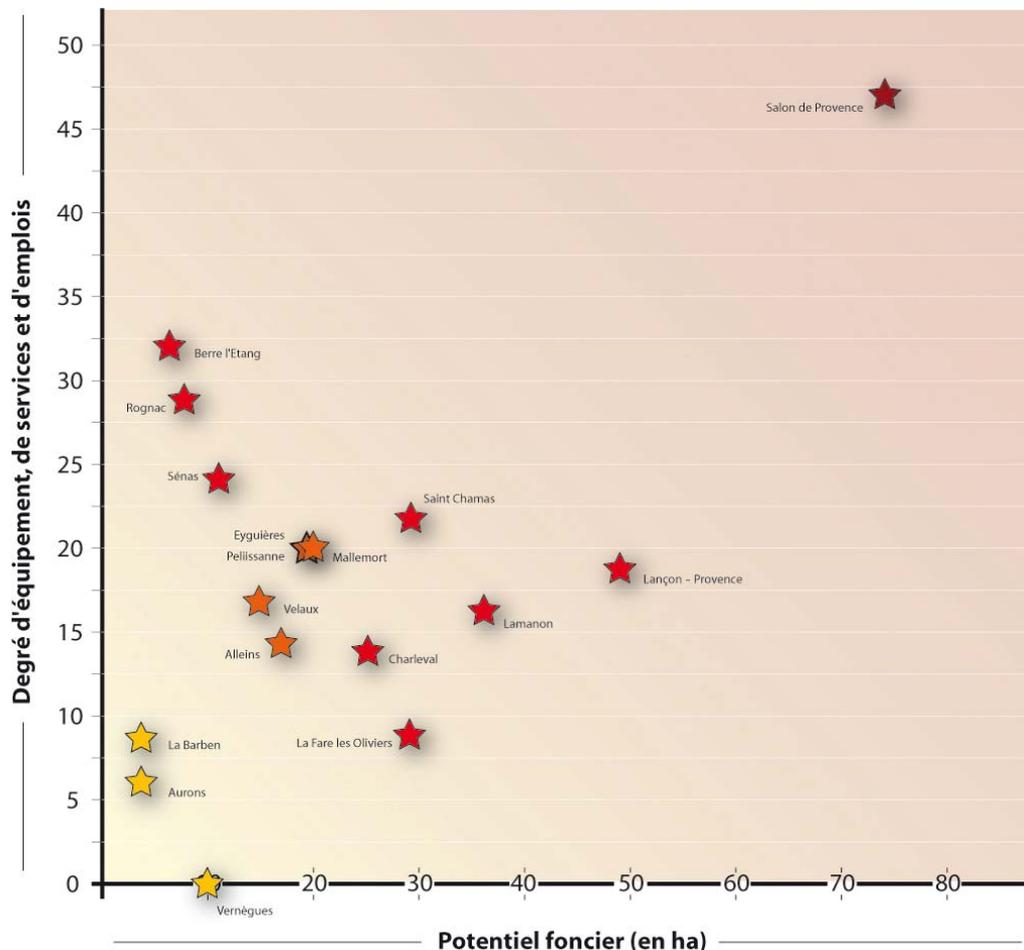


**Scénario 3 :  
Recentrage de la croissance sur  
trois centralités « urbaines**

Le scénario suivant apparaît comme le plus pertinent pour concrétiser la ville des proximités. Trois centralités urbaines ont été identifiées, une par entité géographique, pour accueillir la part la plus importante de la croissance démographique.

## Analyse de la capacité d'accueil des communes

Illustration Citadia Conseil  
Source : INSEE



Le Potentiel foncier est indiqué en hectares. Source : étude de stratégie foncière réalisée en 2009 par Agglopolo Provence.

Le degré d'équipements, de services et d'emplois est obtenu en affectant une note de 1 à 3 aux postes suivants : desserte en transport en commun, nombre d'emplois, parc de logement social, degré d'équipements, capacité des réseaux d'assainissement.

### Salon de Provence et Pélissanne



Berre l'Etang et Rognac

Mallemort et Senas



Crédits photos : Citadia Conseil et site internet de la ville de Salon-de-Provence



L'analyse de la capacité d'accueil des communes fait apparaître les opportunités de développement suivantes (voir diagramme ci-contre) :

a) La commune de **Salon-de-Provence** possède le plus fort potentiel d'accueil de la croissance. Ainsi, le développement futur du territoire d'Agglopoles Provence peut s'appuyer très fortement sur cette commune qui joue déjà le rôle de principale centralité. Les communes de **Lançon-de-Provence**, de **Pelissanne** et d'**Eyguières**, qui possèdent une bonne capacité d'accueil (en matière de potentiel foncier, d'équipements, d'emplois et de services). Elles pourront constituer avec la ville de Salon-de-Provence une centralité forte, **l'agglomération Salonaise**, qui a pour vocation d'**accueillir environ 45% de la croissance démographique à l'horizon 2022.**

b) Au sud du territoire, les communes de **Berre l'Étang** et de **Rognac** possèdent des caractéristiques très urbaines (très fort degré d'équipements, de services et d'emplois) mais un potentiel foncier limité. Les communes de **Velaux** et de **La Fare-les-Oliviers** possèdent un potentiel foncier plus important. Par ailleurs, la commune de Saint-Chamas possède un potentiel de développement intéressant compte tenu de son degré d'équipement et de son potentiel foncier mobilisable. **Le carré des villes** et la commune de Saint-chamas pourraient constituer une centralité urbaine à l'horizon 2022 qui pourrait **accueillir environ 30 à 35% de la croissance.**

c) Au Nord, les communes de **Sénas**, **Mallemort** et **Charleval** possèdent une capacité d'accueil importante. Ces trois communes constituent un axe qui pourrait **accueillir environ 15% de la croissance du territoire à l'horizon 2022.**

Ainsi définies, les trois centralités ont pour vocation à accueillir plus de 90% de la croissance démographique à l'horizon 2022. Les plus petites communes telles que Aurons, La Barben, Alleins, Lamanon et Vernègues accueilleront quant à elles 5 à 10% de la croissance démographique.

Le choix du recentrage de la croissance sur trois centralités urbaines, telles que définies précédemment, doit permettre de favoriser la ville des proximités, d'organiser le développement autour des principaux pôles urbains et de stopper l'explosion démographique des petites communes.

**2) Ajuster constamment la croissance démographique au niveau actuel d'équipement des territoires pour limiter les déplacements et conserver l'équilibre des finances publiques des communes d'Agglopoles Provence**

a) Développer une offre d'équipements et de services dans les communes qui apparaissent comme sous-équipées compte tenu de leur poids démographique.

b) Développer systématiquement une offre d'équipements et de services dans les sites de développement résidentiel identifiés, en particulier au sein des trois principales centralités.

d) Anticiper sur les réalisations d'équipements publics nécessaires engendrées par le développement envisagé au travers du SCoT en matière :

- d'équipements scolaires
- d'équipements sanitaires et sociaux
- d'équipements culturels et de loisirs
- de réseaux (eau potable, déchets, assainissement)
- de transports

**Développement du territoire d'AgglopoLe Provence  
à l'horizon 2022**

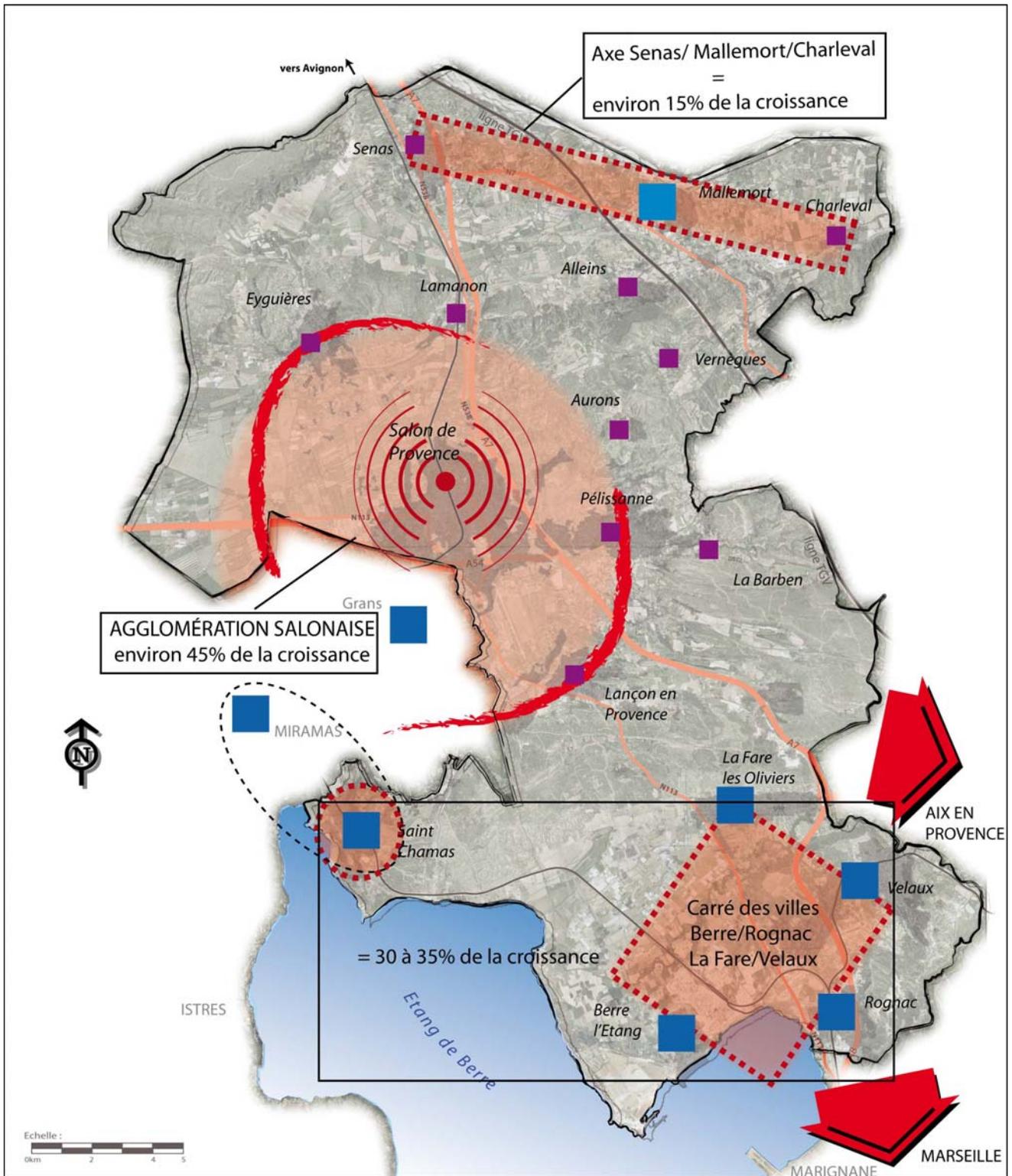


Illustration Citadia Conseil  
Source : IGN, BD ortho ©

-  Renforcer les équipements de type supérieurs (équipements de type : Hôpital, Théâtre, Lycée, Cinéma, Hypermarché...)
-  Développer une offre de services intermédiaires (il s'agit des services de type Supermarché, Collège, Clinique, Maison de retraite, Piscine...)
-  Développer les services de proximité (il s'agit des services et équipements de type Ecole maternelle et primaire, Poste, Stade, Boulangerie...)
-  Principales centralités "urbaines" sur lesquelles s'adosse la croissance à l'horizon 2020
-  Attractivité forte des pôles régionaux



### 4.2 - REpondre aux besoins de logements quantitativement et qualitativement pour mettre en œuvre la ville solidaire

#### 1) Assurer un effort important de production de logements

Le PLH 2010-2015 de la communauté d'agglomération AgglopoLe Provence définit un objectif volontariste de production de logements, soit 6100 logements sur six ans. Cet objectif particulièrement ambitieux doit permettre de rattraper le retard de production de logements accumulé ces dernières décennies pour rétablir la possibilité pour le plus grand nombre d'accéder à un logement et de permettre aux ménages d'effectuer un véritable parcours résidentiel.

Cet effort de rattrapage engagé, il s'agira d'atteindre un total de 10 000 logements en 2022.

#### 2) Assurer la mixité sociale sur l'ensemble du territoire

La communauté d'Agglomération AgglopoLe Provence, consciente du déficit en logement social, s'est engagée au travers de son PLH 2010-2015 dans une politique volontariste de production de logements sociaux.

La part du logement social dans la production neuve est fixée, pour les communes soumises à l'application de l'article 55 de la loi SRU et n'atteignant pas l'objectif de 20% de logements sociaux, pour ce premier PLH à 30%, ce qui permettra d'augmenter sensiblement la part du logement social dans le parc de résidences principales. AgglopoLe Provence définira, au travers de son second PLH, une politique d'habitat ambitieuse permettant de poursuivre cet effort de rattrapage à l'horizon 2022, soit 50% de logements sociaux dans la production neuve (à partir de 2015) pour les communes soumises à l'application de l'article 55 de la loi SRU et n'atteignant pas l'objectif de 20% de logements sociaux.

Il s'agit en particulier de définir pour chaque site de développement identifié dans le SCoT une part minimum de logements sociaux dans la production neuve de logements.

#### 3) Favoriser le développement d'une offre de logements en accession à la propriété à prix maîtrisés pour débloquer le parcours résidentiel des ménages locaux.

Les sites de développement urbain à vocation d'habitat favorisent la diversité des logements et programment, notamment, une offre de logements en accession maîtrisée.



Exemple de densité de niveau 1 :  
plus de 50 logements à l'hectare



Crédits photos : Citadia Conseil



### 4.3 - LIMITER LA CONSOMMATION FONCIERE EN PRIVILEGIANT LE RENOUVELLEMENT URBAIN ET LES FORMES URBAINES ECONOMES EN ESPACE

#### 1) Privilégier le renouvellement urbain

Pour limiter la consommation foncière, en particulier la consommation des terres agricoles, le développement de l'urbanisation se fait prioritairement en renouvellement urbain. Les sites privilégiés pour le renouvellement urbain se situent à proximité des gares (le secteur de la gare de Rognac et de Salon en particulier) et en entrée de ville (les abords de la RDn113 notamment). Certains espaces d'activités potentiellement mutables, de part la possibilité de délocalisation de certaines activités, présentent également un potentiel à mobiliser en renouvellement urbain, Salon-de-Provence Ouest en particulier.

#### 2) Limiter les extensions de l'urbanisation et optimiser le développement

Pour limiter la consommation foncière, en particulier les terres agricoles, les zones d'extension de l'urbanisation sont limitées. Le SCoT identifie deux types de zones d'extension :

- Les sites d'extension à enjeux de niveau SCoT. Ces sites possèdent un bon niveau de desserte routière, un bon niveau de desserte en transports en commun et possèdent un potentiel foncier conséquent mobilisable pour la production de logements.
- Les sites d'extension de développement local. Ils sont d'initiative communale, la définition de leur caractéristiques relève du PLU.

Les zones NB non desservies par les réseaux AEP (assainissement et eau potable) ne peuvent pas constituer :

- des secteurs de développement de l'urbanisation,
- des secteurs potentiels de densification.

#### 3) Privilégier des formes urbaines moins consommatrices d'espace

Les sites de développement résidentiel, en particulier les sites d'extension à enjeu SCoT doivent développer des formes urbaines économes en espace et respectueuses de l'identité urbaine de chacune des communes.

#### 4) Garantir des densités de logements minimum dans les principaux sites de développement du territoire

Dans cet objectif le SCoT définit des seuils de densité minimum à développer sur les sites de développement de l'habitat de plus de 5000m<sup>2</sup>.

Les seuils de densité de logements à développer est fonction du type de tissu dans lequel le développement de l'habitat s'insère : tissu urbain, tissu villageois ou tissu pavillonnaire.

#### 5) Promouvoir la diversité des typologies d'habitat

Le SCoT, pour privilégier des formes urbaines denses tout en étant garant d'un développement équilibré, encourage également la diversité des types d'habitat produit. C'est-à-dire qu'il privilégie, sur un même site de développement, la production d'habitat individuel groupé, de logement collectif et d'habitat individuel. Le SCoT fixe un objectif global de répartition des différents types d'habitat qui varient selon les identités géographiques.

Un exemple de mixité des formes urbaines pour une densité de niveau 2  
25 à 35 logements à l'hectare



Un exemple de densité de niveau 3 :  
environ 20 logements à l'hectare



Quartier pavillonnaire  
Exemple de densité d'environ 10  
logements à l'hectare

Crédits photos : Citadia Conseil



### 6) Identifier des opérations exemplaires de type éco-quartier

Le SCoT encourage le développement d'opérations exemplaires en matière de performance environnementale, de type éco-quartiers ou éco-opérations. Ils seront prioritaires sur les sites résidentiels d'enjeu SCoT.

#### Pour être considéré comme éco-quartier, un quartier doit :

- Etre desservi par au moins un système de transport en commun.
- Organiser des cheminements piétons et cyclistes.
- Optimiser le stationnement.
- Favoriser la sécurité routière.
- Fournir un haut niveau de services (équipements et services de proximité).
- Développer des formes urbaines denses et économes en énergie.
- Accueillir une typologie de logement diversifiée.
- Promouvoir des formes urbaines innovantes et diversifiées.
- Avoir un haut niveau d'exigence en matière d'insertion paysagère.
- Organiser la gestion des ressources naturelles (eaux de pluie notamment).
- Encourager la diversité fonctionnelle.
- Privilégier les démarches de type HQE pour la conception des bâtiments

### 4.4 – L'EGALITE D'ACCES AU NUMERIQUE

#### Un numérique Citoyen

Il s'agit de favoriser l'accès à la culture, à l'information et aux services, en particulier les services publics et les services de santé (dans le cadre du développement des téléconsultations, lien social avec les personnes âgées dans la question de la perte d'autonomie et de l'éloignement...) par le développement de l'accès au numérique et au numérique mobile. Dans cet objectif, plusieurs infrastructures réseau très haut débit propriétaire d'initiative publique pourront être envisagées sur le territoire<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Infrastructure réseau propriétaire d'initiative publique : la collectivité réalise une infrastructure de réseau de communication électronique ; elle en est donc le propriétaire.



# Le Schéma de COhérence Territoriale



5.1- valoriser l'héritage paysager

5.2- mettre en évidence la qualité  
du patrimoine bâti

5.3- concevoir les paysages de demain

5.4- agir pour la protection de la biodiversité  
(trame bleue / trame verte)

5.5- ajuster la croissance d'Agglopo-  
le Provence aux capacités d'équipement et  
d'accueil du territoire

volet 3 - PARTIE 5  
Un avenir d'identité  
durable

[www.agglopo-le-provence.fr](http://www.agglopo-le-provence.fr)

Alleins • Aurons • La Barben • Berre l'Etang • Charleval • Eyguieres  
La Fare-les-Oliviers • Lamanon • Lançon-de-Provence • Mallemort • Pélissanne  
Rognac • Saint-Chamas • Salon-de-Provence • Sénas • Velaux • Vernègues

L'AVENIR  
se prépare  
ENSEMBLE

Paysage agricoles et naturels

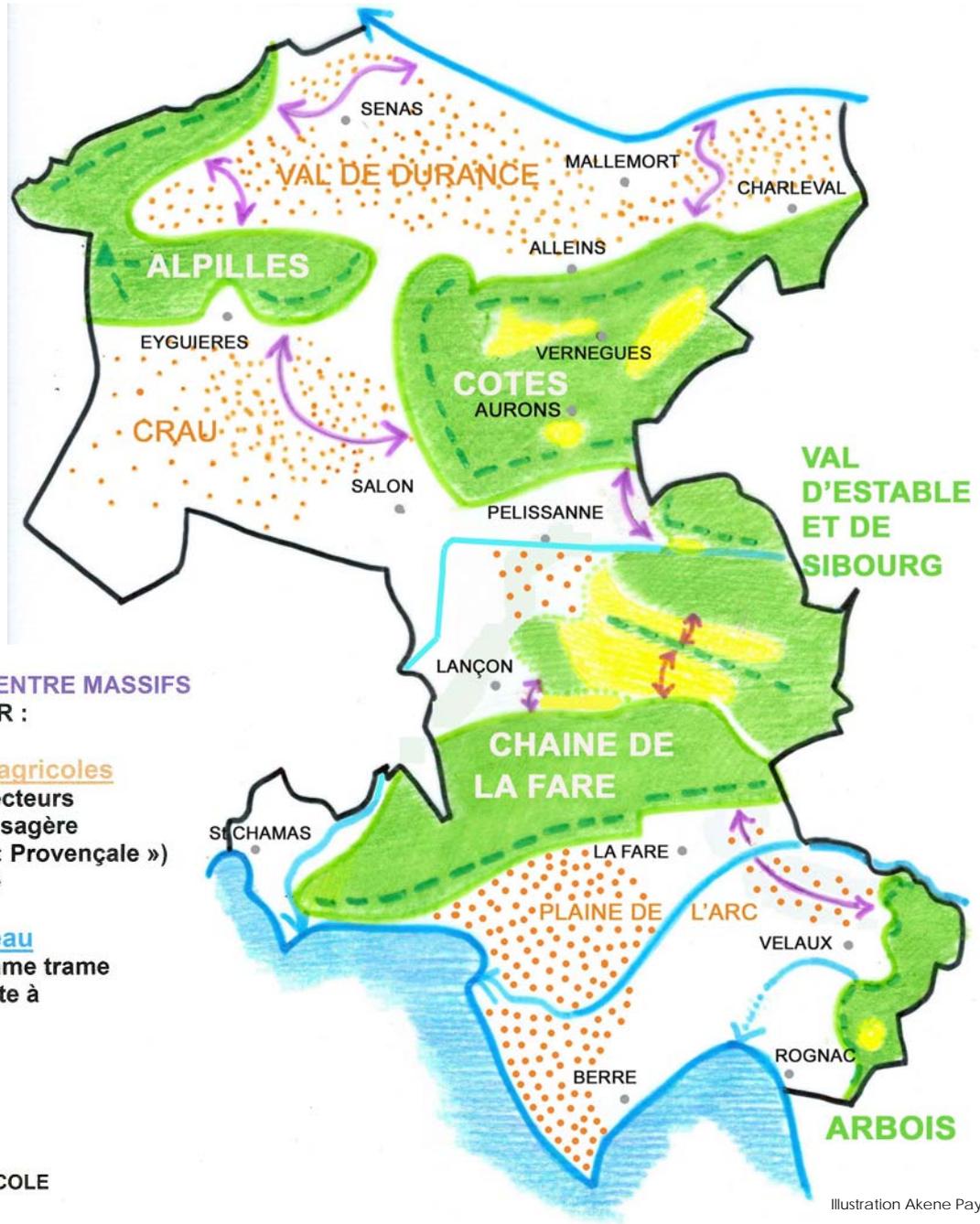


Illustration Akene Paysage



Les Alpilles



Centre ancien de Lançon en Provence

Chaîne de la Fare et piémont viticole



Crédits photos : Akene Paysages

## 5.1 - VALORISER L'HERITAGE PAYSAGER

Le projet paysager et patrimonial se fonde sur la valorisation de l'héritage paysager et le respect des structures paysagères. Il définit également des objectifs de qualité, du cadre de vie, et des paysages urbains de demain. Ces principes sont pensés, non pas comme une réponse à des contraintes réglementaires, mais comme une opportunité pour valoriser les atouts d'Agglopoie et fonder un projet de développement durable réellement adapté au territoire. L'ambition est double. D'une part concilier et argumenter, protection et développement. D'autre part penser le paysage de façon transversale avec la dimension qualitative qu'il peut apporter aux thèmes de l'urbanisme, de l'économie, des déplacements et de l'environnement. Ces différents éléments sont des atouts pour la qualité de vie des habitants, le maintien d'une réelle biodiversité, l'attractivité économique, touristique et résidentielle d'Agglopoie Provence.

### 1) Les massifs, « poumons verts » du territoire

Les massifs naturels d'Agglopoie constituent des silhouettes repères et des paysages identitaires forts. Ils sont vecteurs de qualité du cadre de vie, de richesse écologique et de loisirs de proximité.

Certains massifs sont protégés comme les Alpilles (DPA et PNR) ou l'Arbois (PIG et projet de classement). D'autres sont inventoriés au travers de la DTA, comme la chaîne de La Fare. D'autres enfin sont simplement recensés en espaces naturels ou agricoles dans les documents d'urbanisme communaux, comme la chaîne des Côtes, les vals d'Estable et de Sibourg.

La confirmation de leur vocation naturelle, la préservation de leur silhouette et de leur ambiance, sont des objectifs à respecter dans la programmation du développement d'Agglopoie.

### 2) Les espaces agricoles à valeur de « campagne provençale »

Crau, Val de Durance, plaine de l'Arc et de Berre, sont autant de terroirs économiques qui assurent la qualité des « paysages du quotidien ». Ils permettent des continuités non urbanisées entre massifs.

Ils offrent également, au travers de leurs ambiances et image, un potentiel de développement touristique. La vocation agricole de ces espaces est prioritaire et à confirmer. Le développement urbain d'Agglopoie doit être désormais économe vis-à-vis de la consommation des espaces agricoles tout en les valorisant pour le grand public.

La mise en place de démarches de type périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains sur l'exemple du PAEN de Velaux (2° PAEN de France) pourront être encouragées afin d'assurer la préservation et la valorisation des espaces agricoles et des paysages.

### 3) Les structures paysagères liées à l'eau

Les canaux et les cours d'eau structurent fortement le paysage. Ils sont signalés par de la végétation de milieu frais caduque qui contraste avec la palette méditerranéenne persistante des massifs. Ces lieux plutôt confidentiels offrent des ambiances remarquables. Leur intérêt paysager est conforté par leur valeur écologique (biodiversité, « trame verte et bleue »), ainsi que leur potentiel de loisir et de circulation douce.

Les principaux canaux concernés sont : Craponne, Alpines, Boisgelin, Garrigues, canal de Marseille, canal usinier.

Les principaux cours d'eau sont : la Durance, la Touloubre, l'Arc, le grand Vallat

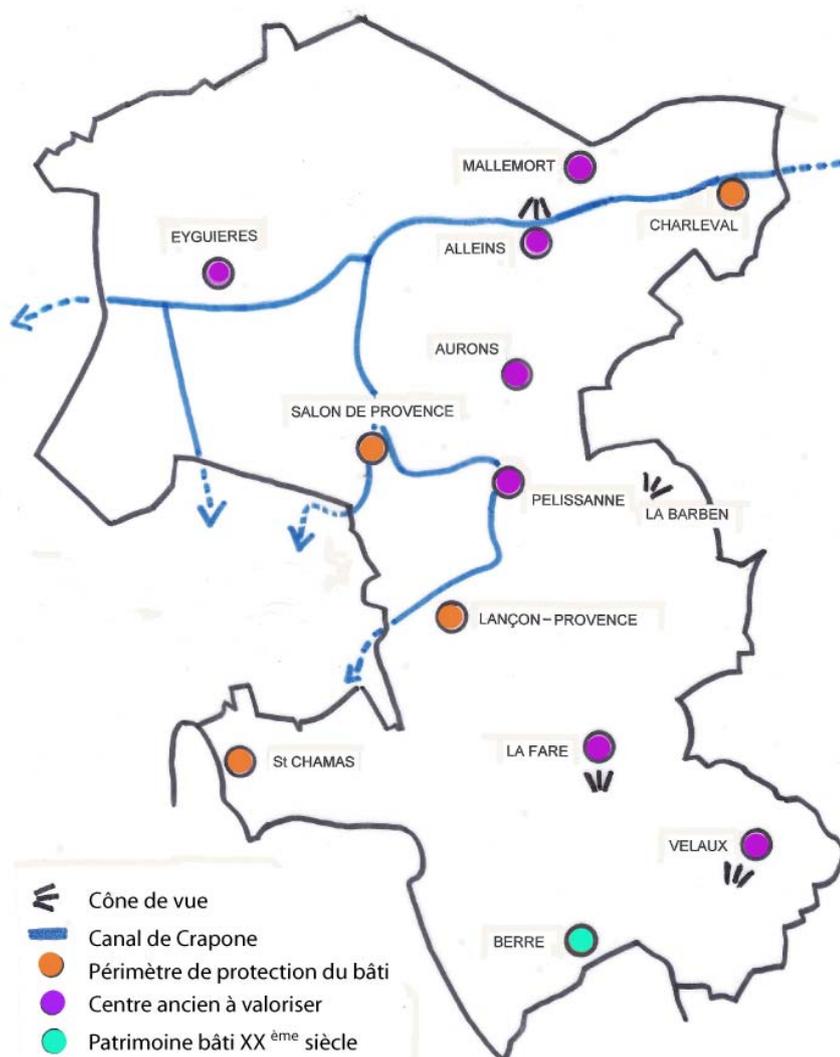
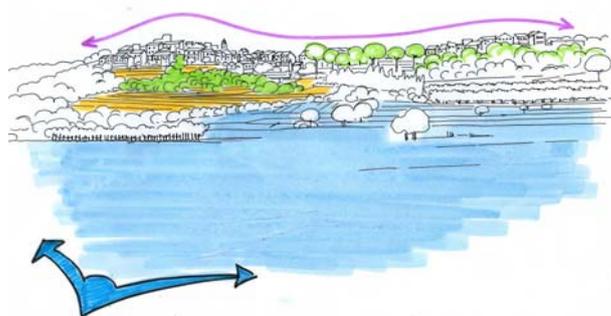
Leur valorisation d'un point de vue écologique et de loisir est à promouvoir.

Il en est de même pour les paysages littoraux de l'étang de Berre dont la mauvaise image est à combattre. Les actions d'aménagement et de protection des milieux sensibles sont à poursuivre.

### 4) Le patrimoine végétal, à recenser, entretenir et renouveler

Le recensement à l'échelle des communes des alignements, haies, mails, ripisylves et bois constitue une première étape de valorisation, à compléter par une politique de renouvellement. Les végétaux abattus pour raison sanitaire ou de sénescence sont à remplacer et de nouvelles références sont à créer pour les générations futures (espaces publics pensés de façon écologique avec une gestion différenciée, noues, jachère fleurie, architecture bioclimatique ...).

La qualité du patrimoine  
bâti du territoire du SCoT



Illustrations Akene Paysage

Canal de Craponne  
et Adam de Craponne  
son concepteur





### 5.2 - METTRE EN EVIDENCE LA QUALITE DU PATRIMOINE BATI

#### 1) L'œuvre de Craponne

Le canal de Craponne est un ouvrage de la renaissance, exceptionnel dans sa conception, sa construction, ses fonctions et son organisation sociale. Il a façonné les paysages du Salonais et de la Crau.

Il nous est parvenu presque intact et fonctionne encore.

Sur le territoire d'Agglopoie il concerne les communes de Charleval, Mallemort, Alleins, Lamanon, Eyguières, Salon, Pelissanne, Lançon de Provence.

Et au-delà, Grans, Cornillon Confoux, Miramas, Istres, Aureille, Mouriès, St Martin de Crau, Arles.

Cet ouvrage relève à la fois d'une reconnaissance nationale et d'une prise en compte patrimoniale à l'échelle de chaque commune.

#### 2) Les centres anciens

Les noyaux anciens à forte valeur historique, urbaine et architectural méritent d'être protégés et valorisés au travers de périmètres de protection, par exemple : le tissu ancien en peigne de Charleval, le village en colline de Lançon de Provence, la vieille ville médiévale de Saint Chamas.

L'identification des grandes propriétés des savonniers de Salon de Provence au sein d'une démarche de classement et de reconnaissance est une démarche envisageable.

D'autres noyaux anciens d'intérêt comme Mallemort, Alleins, Aurons, Eyguières, Pelissanne, La Fare, Velaux pourraient être mis en valeur au travers de politique de restauration du bâti, promotion du renouvellement urbain, entretien des espaces publics, maintien et développement des fonctions de commerces et d'animation.

Enfin il faut citer le patrimoine contemporain à restaurer et préserver, en particulier les cités ouvrières de Berre.

#### 3) Le bâti vernaculaire

Bories, restanques, mas, lavoir, fontaine, pigeonnier ... reflètent l'histoire et l'ancrage Provençal et rural des communes.

Le recensement, l'entretien, la valorisation à des fins de loisirs de ce bâti vernaculaire sont à mettre en œuvre à l'échelle des communes, afin de transmettre ce patrimoine aux générations futures.

#### 4) Le patrimoine archéologique

Plusieurs communes possèdent un patrimoine archéologique riche à valoriser (Lamanon, Velaux, Saint-Chamas, Salon...). La préservation et la valorisation des sites emblématiques tels que le site classé de Roquepertuse à Velaux est prioritaire.

#### 5) Les cônes de vue et silhouettes bâties

Certaines perceptions authentiques de villages anciens ou d'éléments de patrimoine méritent d'être pérennisées et nécessitent donc un raisonnement urbanistique et paysager spécifique.

Cela concerne les cônes de perception de Velaux et du château de la Barben, et les silhouettes de La Fare les Oliviers et Alleins.

#### 6) Pistes de gestion et valorisation à développer par commune :

##### Conserver un premier plan ouvert

Agricole, pâturé ... non construit et non boisé.

##### Maintenir l'agriculture

Piémont entretenu, non construit, connotation Provençale traditionnelle.

##### Maîtriser les boisements

Vecteur de fermeture des vues vers et depuis les villages.

##### Respecter la silhouette bâtie

Contenir l'urbanisation, veiller à l'insertion de bâti nouveau ou restauré (volumétrie, ouvertures, couverture, enduits ...).

Exemples d'opérations contribuant à concevoir des paysages qualitatifs

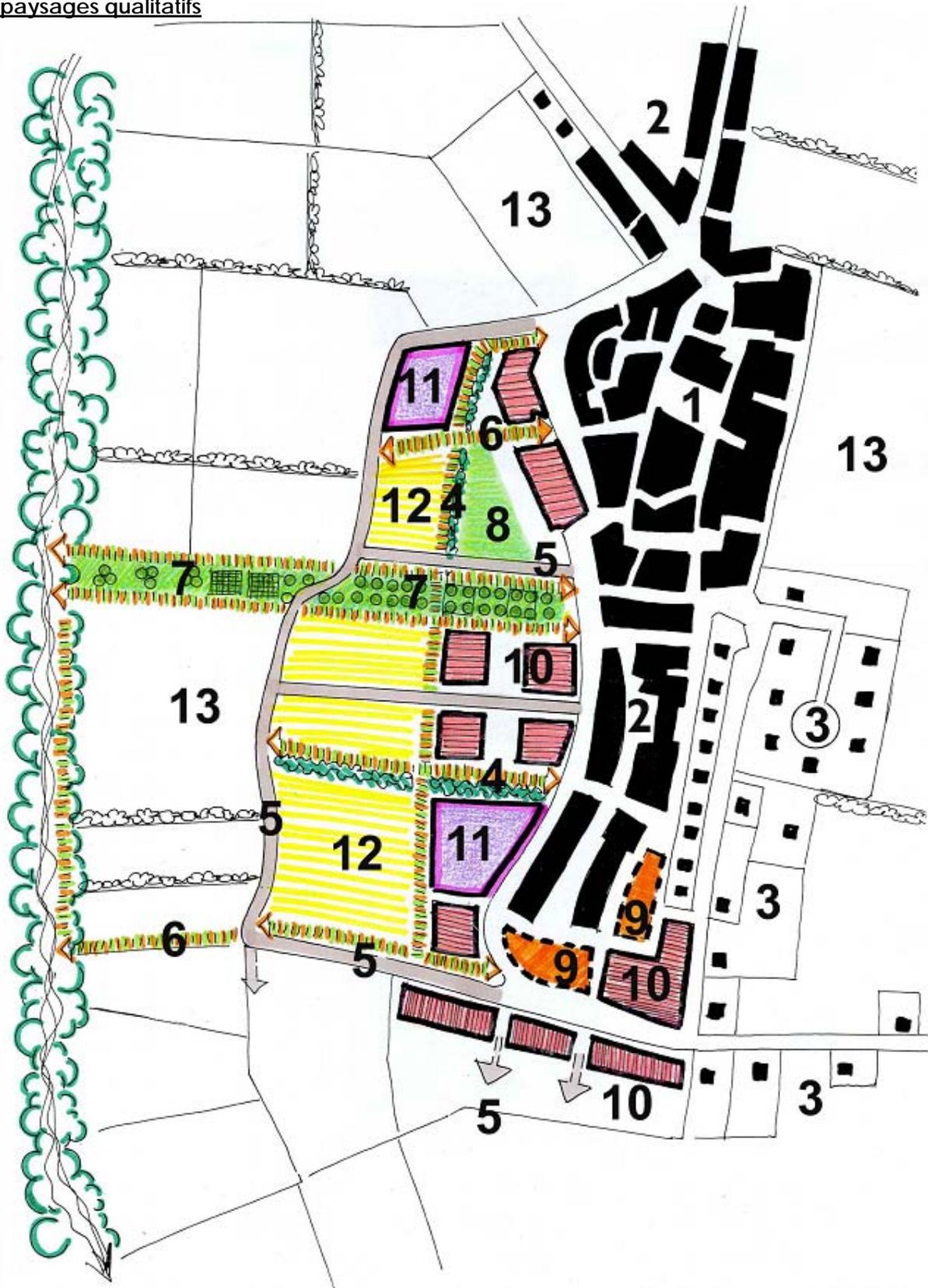


Illustration Akene Paysage



### 5.3 - CONCEVOIR LES PAYSAGES DE DEMAIN

Limiter l'étalement urbain est un des grands objectifs à respecter dans le développement futur d'Agglopoie. Cela sous entend d'arrêter des limites claires à l'urbanisation, dans le respect des paysages naturels et agricoles, et de penser les interfaces entre ces différents espaces.

Le développement est à privilégier sous forme de densification et de renouvellement urbain. Cela concerne les entrées de villes, certains espaces bâtis ruraux et les noyaux anciens communaux.

Par ailleurs les principes d'urbanisme durable sont à décliner dans la conception des nouveaux quartiers, de l'habitat, des déplacements, des bilans énergétiques.

#### 1) Le renouvellement urbain (hors centre ville)

##### - Les axes économiques et entrées de ville

Requalifier et densifier les entrées de villes et les zones d'activités dégradées, dans un souci de qualité et développement durable, est une plus value pour les entreprises, les usagers, les riverains.

Les axes prioritaires à aménager sont :

- la RD 113n à Rognac, La Fare, Lançon et Salon
- la RD 7n à Sénas
- la RD 538 à Lamanon
- la RD 10 à La Fare et St Chamas

- **Les petites zones d'activités.** Toutes les petites zones d'activités communales méritent une revalorisation, notamment celles de Mallemort, Sénas, Eyguières, St Chamas ...

##### - Les espaces périurbains et ruraux

Afin de stopper l'étalement urbain et la consommation d'espace, les quartiers d'urbanisation diffuse sont à requalifier et densifier. Cela suppose de réaménager les voiries, les espaces publics, les circulations douces ...

#### Les pistes à développer et adapter par commune :

**1 et 2** - Le renouvellement urbain prioritaire des centres anciens (1) et des faubourgs (2) et des entrées de ville.

**3** - L'arrêt de l'urbanisation sous forme de lotissements isolés et le pavillonnaire lâche qui consomme de l'espace et banalise les communes.

**4** - Organiser les nouveaux quartiers dans le respect des trames paysagères et parcellaires.

**5** - créer un maillage de voies hiérarchisées, en lien avec le centre ancien.

**6** - créer des circulations douces entre centre ancien / nouveau quartier / espaces de loisirs.

**7, 8 et 9** - créer des espaces publics de qualité : par exemple une coulée verte (espaces verts, aires de jeux, jardins familiaux ...) entre espace urbain et naturel (7), un parc urbain de proximité (8), une place (9) ...

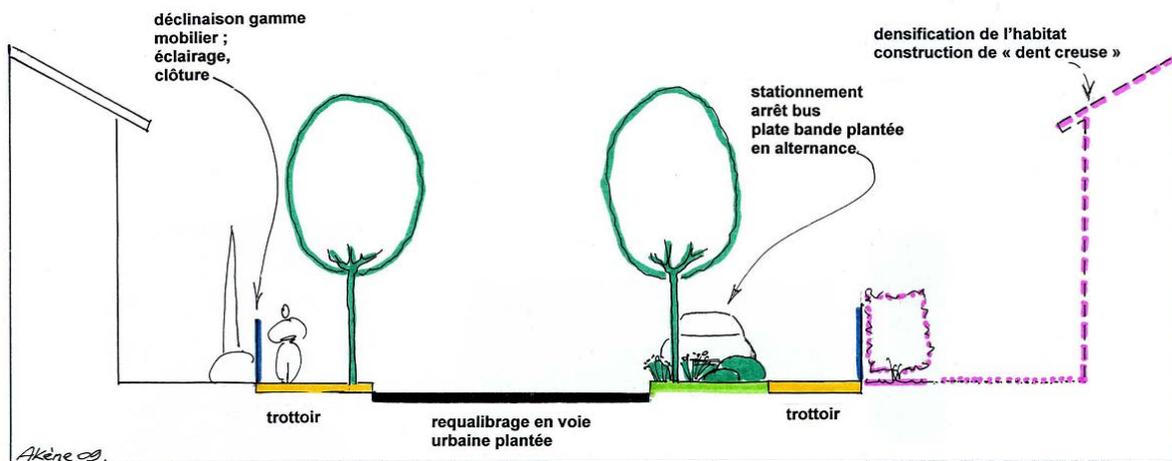
**10** - programmation d'opération d'habitat (densité et mixité sociale, bâti durable).

**11** - programmation d'équipement public ou commercial.

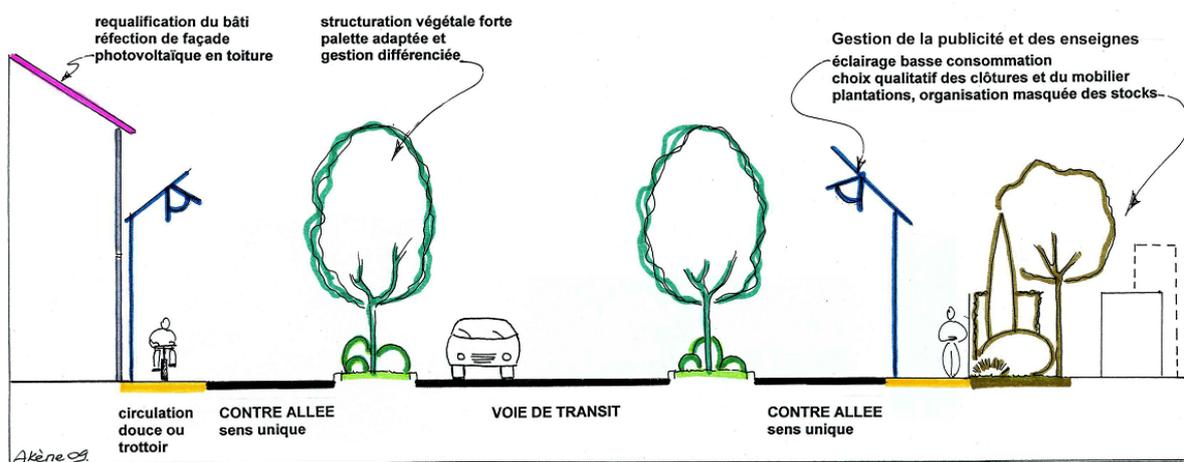
**12** - maintien de l'agriculture sur les réserves foncières.

**13** - protection pérenne des espaces agricoles et naturels péri urbains.

### Coupe d'aménagement de voie urbaine simple



### Coupe d'aménagement de voie urbaine type boulevard



Illustrations Akene Paysage



**Photographie sur le renouvellement urbain des axes économiques et des entrées de ville**





### 2) L'urbanisation nouvelle

Mettre en œuvre un urbanisme durable, suppose la définition de limites urbaines nettes et la gestion des interfaces ville / espace agricole / milieu naturel. L'aboutissement des projets passe par une politique foncière volontaire, une programmation rigoureuse et des aménagements d'espaces publics de qualité.

### 4) La place des infrastructures énergétiques dans le paysage

En matière énergétique la stratégie d'AgglopoLe Provence vise, au travers de son projet de développement urbain, à réduire la consommation d'énergie et limiter les émissions de gaz à effet de serre (formes urbaines économes en énergie, développement de la desserte en transports collectifs, réduction des déplacements...) et en la promotion des énergies renouvelables, enjeu majeur réaffirmé à l'occasion du Grenelle de l'Environnement.

AgglopoLe Provence entend participer à l'effort national dans le domaine de la production d'énergies renouvelables. Dans cet objectif le développement des énergies renouvelables est encouragé dans le respect de la sensibilité de son territoire et de son patrimoine naturel, agricole, paysager et architectural.

Si le territoire d'AgglopoLe Provence semble peu adapté au grand éolien (nombreuses servitudes, gisement de vent en crête de massifs par ailleurs sensibles d'un point de vue environnemental ou paysager, couloirs aériens de Marignane/Salon, zone Natura 2000, présence de radars météo et militaire), les énergies solaires, compte tenu des conditions d'ensoleillement, semblent prometteuses.

Le développement des énergies solaires peut être envisagé au travers d'installations en toitures ou de projets d'implantations de parc photovoltaïques au sol.

Le territoire d'AgglopoLe Provence est particulièrement sensible en matière de paysage et d'environnement. Les projets de parcs photovoltaïques sont considérés comme consommateurs d'espace, ils artificialisent de grandes surfaces. Afin de ne pas renforcer la pression sur les secteurs naturels et agricoles **et conformément aux prescriptions de l'Etat de l'automne 2009** :

- les projets doivent être pensés à l'échelle intercommunale et ne pas se multiplier sur le territoire (choix des sites les plus pertinents, mutualisation du potentiel de raccordement...),
- les projets doivent privilégier les sites déjà anthropisés : délaissés industriels, délaissés d'autoroute ou de voies SNCF, sols pollués, toitures de zones d'activités artisanales et commerciales, parking, bâti agricole contemporain, anciennes carrières, décharges,
- l'implantation dans les espaces agricoles et naturels est déconseillée et ne pourra être envisagée qu'en l'absence de solutions alternatives et sous réserve du faible impact du projet.

# Agir pour la protection de la biodiversité



Citadia Conseil d'après Ginger environnement & infrastructures

## 5.4 – AGIR POUR LA PROTECTION DE LA BIODIVERSITE

### 1) Préserver les espaces agricoles qui participent au maintien des équilibres naturels

Le territoire est marqué et structuré par de vastes espaces agricoles. Du Nord au Sud on distingue, le secteur Val de Durance, La Crau, le secteur Pélissanne – La Barben et la Plaine de l’Arc.

Souvent associés à un réseau d’irrigation très développé, et donc à une omniprésence de l’élément « eau », ces terrains constituent des espaces agri-naturels à forte valeur patrimoniale jouant une fonction d’interface entre les zones urbaines et les grands ensembles naturels. Ces 4 secteurs en particulier doivent contribuer à limiter l’étalement urbain. La vocation agricole de ces espaces est confirmée sur le long terme.

### 2) Préserver, protéger et restaurer les espaces naturels remarquables

Le territoire d’AgglopoLe Provence bénéficie d’un patrimoine naturel identifié et protégé (zones Natura 2000, Parc Naturel Régional des Alpilles...) avec une volonté affirmée de confirmer et d’étendre ces espaces protégés (projet de site classé). L’ensemble des projets d’aménagement doivent prendre en compte ces espaces à enjeux.

La préservation de ce poumon vert nécessite une appropriation forte du territoire par la population au travers d’organismes de gestion à forte connotation environnementale (Parc Naturel par exemple), mais également via la vulgarisation des richesses patrimoniales. Dans ce cadre, le SCoT vise à faciliter sa découverte via l’ouverture de sentiers de découverte, le renforcement de sentiers de randonnée ; ...dans le respect des sensibilités écologiques (secteurs à cibler et modalités de fréquentation à définir...)

### 3) Composer la trame verte et bleue du territoire

Le territoire est structuré autour de vastes espaces agricoles et naturels ; de canaux d’irrigation ; de trois axes hydrographiques majeurs (Durance, Touloubre, Arc) et d’axes hydrographiques secondaires.

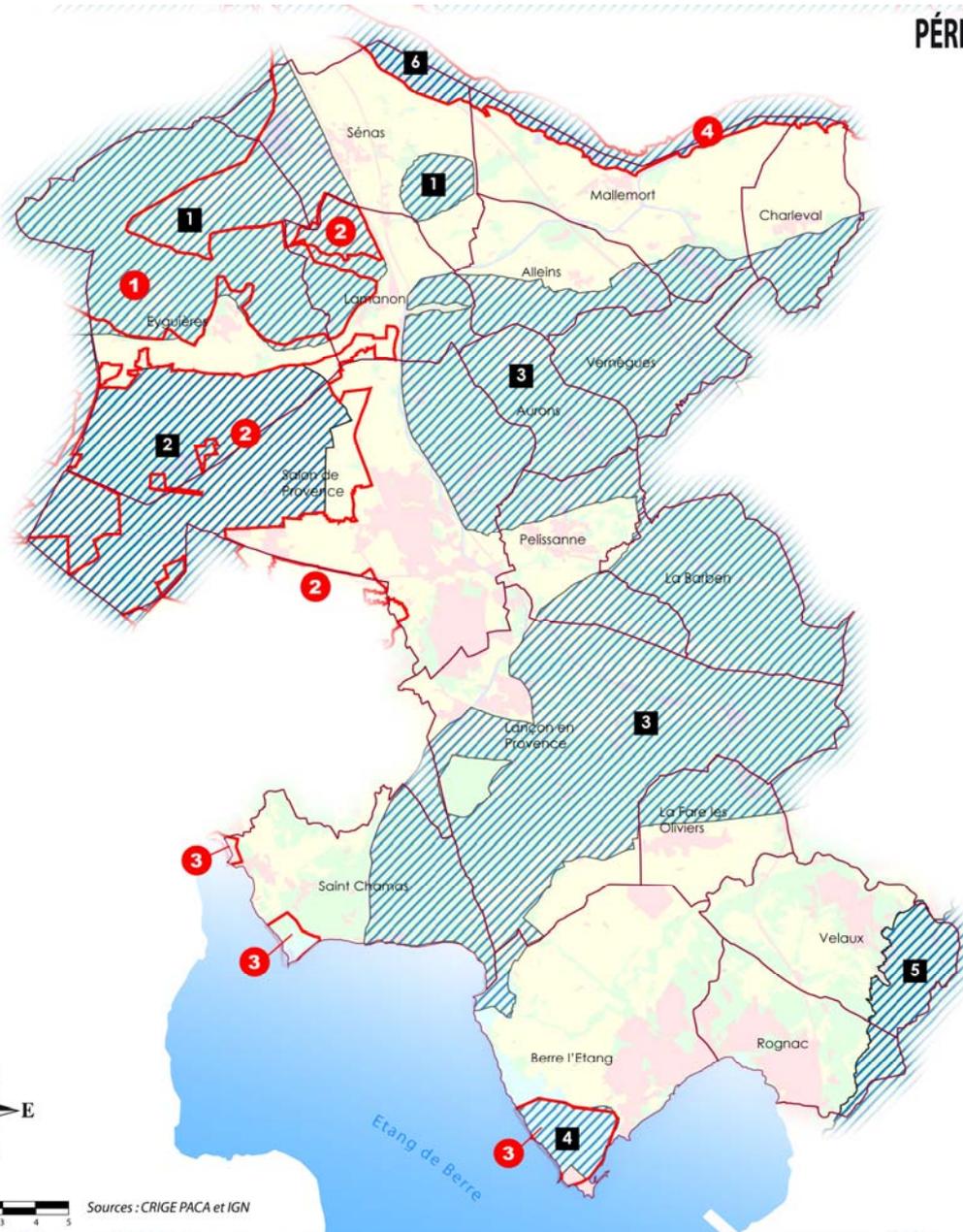
Des continuités et des équilibres écologiques sont d’ores et déjà établis entre ces espaces, les réseaux d’irrigation traversant les zones agricoles contribuant au maillage écologique en place. Tout projet d’aménagement devra soit préserver, soit rétablir, soit créer des continuités écologiques afin de renforcer la fonctionnalité naturelle du territoire. Ce principe devra être inscrit des les documents d’urbanisme.

De même, tout aménagement de cours d’eau (y compris les réfections), devra permettre le rétablissement de continuités écologiques tout en préservant les zones de frayères.

#### **Le maintien et la composition d’une véritable trame verte et bleue sont visés au travers des orientations suivantes :**

- assurer la conversion des jonctions écologiques entre massifs des Alpilles-la Chaîne des Costes-Massif du Sibourg-l’Arbois ;
- refuser la fragmentation de la continuité écologique de la Chaîne de la Fare ;
- préserver les espaces agricoles de transition très fragiles : la Crau/ la Crau d’Alleins/ le Val de Sibourg ;
- de garantir une trame bleue structurante, premier couloir de circulation écologique.

# PÉRIMÈTRES ENVIRONNEMENTAUX - RÉSEAU NATURA 2000 -



## Zones de protection spéciale (ZPS) - Directive oiseaux

- 1** FR9312013 - Les Alpilles  
DocOb. en cours d'élaboration  
Opérateur : PNR des Alpilles
- 2** FR9310064 - Crau  
DocOb. en animation  
Opérateur : Saint Martin de Crau
- 3** FR9310069 - Garrigues de Lançon et chaînes alentour  
Sans DocOb.
- 4** FR9312005 - Salines de l'Etang de Berre  
DocOb. en cours d'élaboration  
Opérateur : GIPREB
- 5** FR9312009 - Plateau de l'Arbois  
DocOb. en animation  
Opérateur : SIMA (Synd. intercommunal du massif de l'Arbois)
- 6** FR9312003 - La Durance  
DocOb. en cours d'élaboration  
Opérateur : Synd. mixte de la basse vallée de la Durance

## Zone spéciale de conservation (ZSC) ou Site d'intérêt Communautaire (SIC) - Directive habitat

- 1** FR9301594 - ZSC - Les Alpilles  
DocOb. en animation  
Opérateur : PNR des Alpilles
- 2** FR9301595 - ZSC - Crau centrale / Crau sèche  
DocOb. en animation  
Opérateur : Saint Martin de Crau
- 3** FR9301597 - SiC - Marais et zones humides liées à l'Etang de Berre  
DocOb. en cours d'élaboration  
Opérateur : GIPREB
- 4** FR9301589 - SiC - La Durance  
DocOb. en cours d'élaboration  
Opérateur : Synd. mixte de la basse vallée de la Durance

Réalisation : Citadia Conseil  
Source des données : DIREN PACA



## 5.5 – AJUSTER LA CROISSANCE D'AGGLOPOLES PROVENCE AUX CAPACITES D'EQUIPEMENT ET D'ACCUEIL DE SON TERRITOIRE

### 1) Bien gérer la ressource en eau potable

A l'horizon 2022, le développement démographique et économique du territoire devrait augmenter les besoins en eau potable d'Agglopoles Provence. Afin de garantir durablement l'alimentation en eau potable d'Agglopoles Provence, le SCoT détermine les objectifs suivants :

- Achever la régularisation de tous les captages en Adduction d'Eau Potable.
- Refuser les forages individuels hormis ceux réservés aux activités agricoles.
- Assurer la mise à disposition de 1,45 millions de m<sup>3</sup> supplémentaires pour la seule consommation domestique dans le cas d'un scénario de 20 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2022.
- Atteindre à chaque point du territoire un niveau d'efficacité d'au moins 70% du réseau de distribution d'eau potable.

### 2) Stopper le développement des zones NB non desservies par les réseaux d'assainissement collectif et d'eau potable

### 3) Rester conforme aux objectifs européens de qualité des rejets des eaux urbaines résiduaires

- Mettre à niveau ou créer de nouveaux ouvrages STEP – condition de croissance pour certaines communes.
- Ne pas choisir le raccordement systématique des zones d'urbanisation diffuses au réseau public d'assainissement pour réserver prioritairement les capacités d'accueil résiduelles aux opérations de renouvellement urbain.

### 4) Agir activement contre le ruissellement pluvial urbain

- Réussir les contrats et schémas de gestion des eaux :
  - \* en imposant à chaque opération d'aménagement un traitement local des eaux pluviales réceptionnées
  - \* promouvoir la mémoire de l'eau en incitant les projets à gérer les bassins de rétention comme des espaces publics utiles (fonctions récréatives, loisir...)
- Freiner les dynamiques d'imperméabilisation des sols au sein de chaque opération d'urbanisme.

### 5) Limiter l'exposition des personnes aux zones de risque et de nuisance

Le territoire d'Agglopoles Provence est largement concerné par les risques naturels, risque inondation sur la plaine de la Durance, les bassins versants de l'Arc et de la Touloubre, risque incendie sur l'ensemble des massifs forestiers du territoire (Alpilles, Cotes, chaîne de la Fare, Val d'Estable et de Sibourg, Arbois), et les risques technologiques, risque industriel particulièrement marqué sur les rives de l'Étang de Berre, risque rupture de barrage et risque transports de matières dangereuses du fait de la présence de nombreuses infrastructures.

Dans ce cadre, les objectifs du SCoT visent à prévenir et réduire les risques naturels dans les zones agglomérées :

- en programmant des aménagements de réduction du risque inondation ;
- en créant des coupures de combustible nouvelles entre les grands massifs et les zones habitées (oléiculture, espaces paysagers...) ;
- en prenant en compte les servitudes liées aux plans de prévention des risques ;
- en prenant en compte le SDAGE du bassin Rhône - Méditerranée – Corse.





Concernant le risque technologique, le risque industriel en particulier, la maîtrise de l'urbanisation autour des établissements et activités présentant un risque majeur (localisées sur la commune de Berre et de Rognac) est prioritaire.

Le territoire est également marqué par la présence de nombreuses nuisances sonores générées, notamment, par la base aérienne et militaire de Salon de Provence, l'aéroport de Marseille Provence, les autoroutes A7 et A54, la ligne ferrée à grande vitesse... Dans ce cadre, le SCoT, dans l'objectif de limiter et diminuer l'exposition aux nuisances sonores vise à :

- en dehors des agglomérations existantes, refuser l'extension de l'habitat le long des grandes infrastructures terrestres bruyantes (autoroutes, voies LGV et ferrées...).
- prendre en compte les servitudes définies dans le cadre des Plans d'Exposition aux Bruits
- favoriser l'application des objectifs définis par la directive 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion des bruits dans l'environnement.

### **6) Réduire la production de déchets et accroître la performance du tri sélectif**

L'amélioration et la performance de la gestion des déchets d'Agglopolo Provence doit permettre d'assurer la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature.

Ainsi, la production des déchets doit être minimisée en incitant aux solutions de recyclage au travers de démarches collectives de tri, intégrées dès la conception de chaque opération d'urbanisme.

Le traitement et le stockage des déchets doit être plus performant. Dans cet objectif, le SCoT vise à :

- Optimiser, sans extension, le site technique de la Vautubière.
- Compléter le maillage des déchèteries.





**COS** : Coefficient d'Occupation du Sol

**DPA** : Directive Paysagère des Alpilles

**DPU** : Droit de Prémption Urbain

**DTA** : Directive Territoriale  
d'Aménagement

**DUP** : Déclaration d'Utilité Publique

**ENL (loi)** : Engagement National pour le  
Logement du 13 juillet 2006

**EPCI** : Etablissement Public de  
Coopération Intercommunale

**EPF** : Etablissement Public Foncier

**GIPREB** : Groupement d'Intérêt Public  
pour Réhabiliter l'Etang de Berre

**HOE** : Haute Qualité Environnementale

**LME** : loi de modernisation de l'économie  
votée en août 2008

**MOLLE (loi)** : MObilisation pour le  
Logement et la Lutte contre l'Exclusion de  
mars 2009 dite loi Boutin

**OIN** : Opération d'Intérêt National

**OPAH** : Opération Programmée  
d'Amélioration de l'Habitat

**PADD** : Projet d'Aménagement et de  
Développement Durable

**PDU** : Plan de Déplacement Urbain

**PEB** : Plan d'Exposition au Bruit

**PEM** : Pôle d'Echanges Multimodal

**PIG** : Projet d'Intérêt Général

**PLH** : Programme Local de l'Habitat

**PLU** : Plan Local d'Urbanisme

**PME** : Petites et Moyennes Entreprises

**PMI** : Petites et Moyennes Industries

**PNR** : Parc Naturel Régional

**POS** : Plan d'Occupation des Sols

**PRIDES** : Pôle Régional d'Innovation et de  
Développement Economique Solidaire

**PRU** : Projet de Renouvellement Urbain

**RD** : Route Départementale

**SAFER** : Société d'Aménagement Foncier et  
d'Etablissement Rural

**SCoT** : Schéma de Cohérence Territoriale

**SMAVD** : Syndicat Mixte d'Aménagement  
de la Vallée de la Durance

**SRU (loi)** : Solidarité et au Renouvellement  
Urbain du 13 décembre 2000

**Tc** : Transport en Commun

**TCSP** : Transport en Commun en Site Propre

**VAMP** : Gare de Vitrolles Aéroport Marseille  
Provence

**ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté

**ZAD** : Zone d'Aménagement Différé

**ZIP** : Zone Industrielle et Portuaire

**ZPPAUP** : Zone de Protection du Patrimoine  
Architectural, Urbain et Paysager

