



BILAN RÉGLEMENTAIRE DU SCOT

MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE 2019-2024

TOME 1

SUIVI QUANTITATIF

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

Le SCoT de Marseille Provence Métropole approuvé en 2012 a ainsi déjà fait l'objet d'un bilan en 2018. Etant toujours en vigueur en l'attente du SCoT métropolitain en cours d'élaboration, il doit, de ce fait, être de nouveau évalué afin de mesurer les avancées réalisées sur son territoire entre 2018 et 2024.

Le bilan du SCoT doit notamment s'appuyer sur des indicateurs qui ont été pré-identifiés dans l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) et dans l'Evaluation des Incidences Environnementales des Plans et programmes (EIPPE) du SCoT, ayant été annexés à la délibération définissant les modalités du suivi du SCoT. Une délibération cadre du 18 octobre 2018 de la Métropole fixe une méthode commune aux bilans des cinq SCoT de la Métropole afin de disposer d'un socle d'analyse harmonisé à l'échelle métropolitaine qu'il convient d'intégrer dans l'analyse présentée.

Au-delà de l'obligation réglementaire, ce bilan doit aussi permettre de tirer des enseignements de l'application du SCoT. Ainsi, il doit aider à évaluer l'efficacité d'une prescription, l'atteinte d'un objectif chiffré ou l'efficacité d'une orientation. Jusqu'à présent, ces enseignements ont également permis d'alimenter le futur SCoT métropolitain en cours d'élaboration. Toutefois, celui-ci est aujourd'hui déjà bien engagé avec un arrêt du projet de SCoT prévu en juin 2024. Au regard de ce calendrier, ce second bilan du SCoT de MPM ne devrait donc que très peu venir enrichir le diagnostic de ce document de planification ainsi que la définition de ses orientations et objectifs, tout en permettant cependant de l'accompagner éventuellement par ses éclairages dans ses premières mises en œuvre.

Ce bilan se compose de deux tomes. Le premier est un bilan quantitatif qui fait une évaluation sur la base d'indicateurs. Le second est un suivi des secteurs de projets qui avaient été identifiés dans le SCoT de MPM.

Table des matières

1	Démographie.....	9
2	Logement / Habitat	18
3	Mobilités et cohérence urbanisme-transports.....	26
4	Emplois / économie / commerces / tourisme	33
5	Agriculture.....	48
6	Consommation d'espace naturels, agricoles et forestiers	53
7	Bilan qualification de la consommation foncière	58
8	Prévention des risques – Bilan GASPAR	62
9	Trame verte et bleue	70

Afin de mesurer l'application effective du SCoT de Marseille Provence Métropole (approuvé en 2012), le présent bilan analyse les objectifs quantitatifs inscrits dans le document de planification au regard des données disponibles les plus récentes. Il constitue un second bilan, qui succède à celui réalisé en 2018 sur la période 2012-2018. De ce fait, il portera un regard sur le SCoT dans son ensemble tout en s'inscrivant dans le sillage du premier bilan et de ses constats.

Dresser un bilan de la réalisation totale ou partielle des objectifs du SCoT reste du ressort de l'évaluation, dans le sens où il ne s'agit pas d'un exercice purement comptable mais d'une approche d'ensemble. La confrontation des objectifs du SCoT avec les tendances observées permet toutefois d'en apprécier la trajectoire, au travers de ses traductions spatiale, urbaine, environnementale et sociétale.

Pour chaque thématique observée, les orientations du SCoT sont rappelées ainsi que la synthèse des observations issues du bilan 2012-2018. Chacune fait ensuite l'objet d'une lecture sous l'angle des données disponibles et d'une mise en perspective avec le précédent bilan afin d'en apprécier les continuités.

Quelques biais méthodologiques utilisés peuvent être précisés, certaines interprétations pouvant nécessiter quelques éclairages et/ou précisions d'ordre contextuel (à l'instar des éventuelles répercussions de la crise sanitaire du Covid 19 intervenue en 2020) ou factuel (tels que les limites des champs de données disponibles sur des périodes assez courtes).

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

- Démographie, en s'attachant à la population dans son ensemble
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 1- Démographie »*
- Offre d'habitat et de logements, en ciblant certains types de logements selon les situations (par exemple : logements locatifs sociaux au regard de la loi SRU, logements vacants...)
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 2- Logement / Habitat »*
- Offre de transports (par exemple : nombre de km, axes, pôles d'échanges...), pouvant inclure, si possible, des analyses sur les temps de déplacements, et globalement sur la mobilité (modes doux notamment)
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 3- Mobilités et cohérence urbanisme-transports »*
- Emploi, activité économique et commerciale, analysés au travers de données sur les emplois, et/ou sur les entreprises, en identifiant les filières économiques, les types d'espaces selon les données disponibles ;
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 4- Emplois, économie, commerce et tourisme ».*
- Espaces et activités agricoles, en identifiant certaines filières ou certaines fonctions agro-environnementales, en analysant les surfaces, quand les données existent
→ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 5- Activités agricoles ».*
- Consommation d'espace, en distinguant, dans la mesure du possible, certains types d'espaces et leurs fonctions ; en l'associant, quand les données le permettent, à la densité habitable
→ *Ces indicateurs sont traités dans les chapitres « 6- Consommation d'espace » et « 7- Bilan qualification de la consommation foncière – Typomorphologie »*
- Construction dans les secteurs à risques, à partir d'indicateurs permettant d'identifier la part des secteurs soumis.

➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 8- Prévention des risques »*

- Trame verte et bleue et continuités écologiques, avec des approches adaptées au niveau de précision de chaque SCOT, incluant des analyses sur les espaces protégés, et pouvant être croisées avec des analyses sur les ressources naturelles ;

➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 9- Trame Verte et Bleue »*

1 Démographie

Objectifs SCoT

Le SCoT de MPM fixe comme objectif une croissance démographique de 80 000 à 100 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2030. Lissé sur la période 2012-2030, cela correspond à une croissance annuelle oscillant entre +0,41% et +0,51% (ce qui correspond à 4 440 ou 5 550 habitants supplémentaires annuellement) qui devrait porter la population du territoire à environ 1 126 000-1 146 000 habitants en 2030.

S'il ne décline pas d'objectifs quantitatifs de population sur le plan spatial, le SCOT définit néanmoins une armature urbaine structurée autour de trois niveaux de centralité :

- un premier niveau : les grands pôles de rayonnement métropolitain ;
- un deuxième niveau : les centralités secondaires ;
- un troisième niveau : les centralités de proximité.

Constats 2012-2018

- En 2015, le territoire totalisait plus de 1 058 000 habitants, avec un rythme de croissance annuel de +0,33% sur la période 2010-2015 (soit + 3400 habitants / an) ;
- Entre 2010 et 2015, dans l'ensemble, le territoire du SCOT Marseille Provence atteint ses objectifs annuels démographiques à hauteur de 62% à 77%, essentiellement fondé sur un solde naturel positif ;
- Entre 2010 et 2015, certaines communes ont connu des rythmes de croissances annuels notables (Châteauneuf-les-Martigues +5.24%, Le Rove +2.25%) et d'autres ont vu diminuer leur population (Carry-le-Rouet -1.35%, Cassis -1.33%, Septèmes-les-Vallons -0.89%, Plan-de-Cuques -0.84%, Carnoux-en-Provence -0.73%, ou Marignane -0.32%).

A l'échelle des bassins de vie, entre 2010 et 2015 :

- **Le bassin Centre** est fortement conditionné par la progression démographique de Marseille qui connaît un ralentissement (taux de croissance moyen annuel de +0.26% contre +0.58% entre 1999 et 2010), accentué par un solde migratoire négatif (- 0,34% par an et - 0,38% sur Marseille) ;
- **Le bassin Est** connaît une croissance démographique alimentée par un solde migratoire positif (+ 0,68% par an) et tractée par sa centralité principale (La Ciotat, plus de 1%) ;
- **Le bassin Ouest** bénéficie d'une dynamique démographique particulièrement portée par un solde migratoire positif (+ 0,23%/an) et par Châteauneuf-les-Martigues (taux de croissance moyen de +5.24%/an), la centralité Marignane étant à la baisse (-0,32%).

La commune de Marseille atteint les 861 600 habitants au recensement 2015, avec des disparités par arrondissement, sur la période 2010-2015 :

- Cinq arrondissements accusent un recul du nombre d'habitants : le 2e, le 7e, le 9e, le 15e et le 16e
- Parmi les arrondissements qui voient leur population croître, un seul a une croissance inférieure à la moyenne du territoire : le 4e
- Neuf arrondissements progressent avec une croissance supérieure à la moyenne du territoire SCoT : le 1er, le 3e, le 5e, le 6e, le 8e, le 10e, le 12e, le 13e et le 14e.

→ Précisions méthodologiques

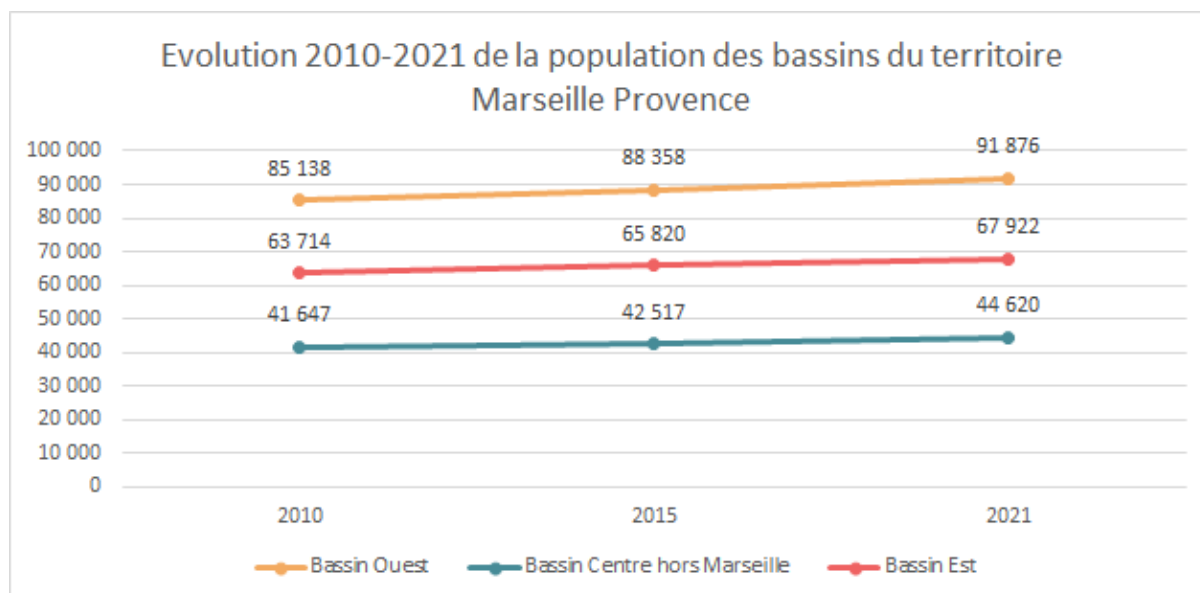
Les données disponibles les plus récentes aujourd'hui sont celles du recensement de la population de 2021 publiées par l'INSEE en juin 2024. Du fait de la méthodologie du recensement mais aussi de l'impact de la crise sanitaire de 2020 liée au Covid, le champ des données disponibles couvre une période de 6 ans contre 5 ans dans des conditions habituelles. Ainsi, si pour le bilan 2012-2018 l'évaluation fut réalisée sur les données 2010-2015

(période de 5 ans), le bilan 2018-2024 se fondera sur l'observation des évolutions de la population 2015-2021 (période de 6 ans). Par ailleurs, à l'instar des données utilisées pour le bilan 2012-2018, les données disponibles pour ce bilan 2018-2024 n'en couvrent pas l'ensemble de la période mais seulement 4 ans (2018 à 2021).

➔ **Nombre d'habitants et évolution sur le territoire du SCoT Marseille Provence**

Bassins ou communes	Population 2010	Population 2015	Population 2021	Evolution de la population 2015-2021	Evolution annuelle de la population 2015-2021	Taux de variation annuel de la population 2015-2021	Taux de variation annuel dû au solde naturel 2015-2021	Taux de variation annuel dû au solde migratoire 2015-2021	Evolution annuelle de la population 2010-2021
Bassin Ouest	85 138	88 358	91 876	+ 3 518	+ 586	+ 0,65%	+ 0,30%	+ 0,36%	+ 644
Carry-le-Rouet	6 305	5 891	5 708	- 183	- 31	- 0,52%	- 0,40%	- 0,12%	- 83
Châteauneuf-les-Martigues	11 665	15 057	17 909	+ 2 852	+ 475	+ 2,93%	+ 0,66%	+ 2,27%	+ 678
Ensuès-la-Redonne	5 225	5 467	5 768	+ 301	+ 50	+ 0,90%	+ 0,33%	+ 0,56%	+ 48
Gignac-la-Nerthe	9 018	9 063	10 083	+ 1 020	+ 170	+ 1,79%	+ 0,62%	+ 1,18%	+ 9
Marignane	34 485	33 929	33 003	- 926	- 154	- 0,46%	+ 0,40%	- 0,86%	- 111
Le Rove	4 273	4 777	5 194	+ 417	+ 70	+ 1,40%	+ 0,06%	+ 1,35%	+ 101
Saint-Victoret	6 561	6 550	6 648	+ 98	+ 16	+ 0,25%	+ 0,02%	+ 0,23%	- 2
Sausset-les-Pins	7 606	7 624	7 563	- 61	- 10	- 0,13%	- 0,45%	+ 0,32%	+ 4
Bassin Centre	892 373	904 152	917 696	+ 13 544	+ 2 257	+ 0,25%	+ 0,54%	- 0,29%	+ 2 356
Allauch	19 521	21 332	21 490	+ 158	+ 26	+ 0,12%	- 0,06%	+ 0,18%	+ 362
Marseille	850 726	861 635	873 076	+ 11 441	+ 1 907	+ 0,22%	+ 0,57%	- 0,35%	+ 2 182
Plan-de-Cuques	10 917	10 464	11 396	+ 932	+ 155	+ 1,43%	- 0,63%	+ 2,07%	- 91
Septèmes-les-Vallons	11 209	10 721	11 734	+ 1 013	+ 169	+ 1,52%	+ 0,49%	+ 1,03%	- 98
Bassin Est	63 714	65 820	67 922	+ 2 102	+ 350	+ 0,53%	- 0,27%	+ 0,80%	+ 421
Cassis	7 722	7 221	6 720	- 501	- 84	- 1,19%	- 0,56%	- 0,63%	- 100
Ceyreste	4 112	4 489	4 813	+ 324	+ 54	+ 1,17%	- 0,07%	+ 1,24%	+ 75
La Ciotat	33 829	35 580	36 987	+ 1 407	+ 235	+ 0,65%	- 0,22%	+ 0,86%	+ 350
Gémenos	6 137	6 387	6 794	+ 407	+ 68	+ 1,03%	- 0,35%	+ 1,39%	+ 50
Roquefort-la-Bédoule	5 052	5 528	5 861	+ 333	+ 56	+ 0,98%	- 0,54%	+ 1,52%	+ 95
Carnoux-en-Provence	6 862	6 615	6 747	+ 132	+ 22	+ 0,33%	- 0,10%	+ 0,43%	- 49
Total SCoT Marseille Provence	1 041 225	1 058 330	1 077 494	+ 19 164	+ 3 194	+ 0,30%	+ 0,47%	- 0,17%	+ 3 421

Source : INSEE, Recensements 2010, 2015 et 2021
Traitements : AGAM



Source : INSEE, Recensements 2010, 2015 et 2021
Traitements : AGAM

Sur la période 2015-2021, le territoire du SCoT de Marseille Provence a vu globalement sa population augmenter à un rythme moyen de +0,30%/an, soit 3 190 habitants supplémentaires par an. Ce rythme correspond à 57% à 71% des objectifs de croissance démographique annuels affichés initialement par le SCoT, lesquels étaient de l'ordre de + 80 000 à + 100 000 habitants entre 2012 et 2030 (soit un rythme annuel attendu de + 4 440 à + 5 550 habitants). Située en deçà des objectifs et portée par un solde naturel positif contre un solde migratoire négatif, la croissance observée affiche un rythme légèrement moins soutenu que sur la période précédente (2010-2015) (+0.33%/an entre 2010 et 2015 contre +0.30%/an sur la dernière période).

Toutefois, les trois bassins constitutifs du territoire du SCoT présentent des évolutions sensiblement différenciées :

- **Le bassin Centre** a gagné 2 257 habitants/an entre 2015 et 2021 (+0,25%/an). Cette croissance démographique est néanmoins freinée par un solde migratoire négatif (-0,29%/an) et est donc portée par le solde naturel (+0,54%/an). La croissance démographique y est très largement portée par Marseille, commune la plus importante du bassin qui enregistre 1 097 habitants supplémentaires par an, ceci s'expliquant par un effet de taille. A l'instar du bassin Centre, Marseille gagne des habitants grâce au solde naturel (+0,57%/an) freiné par un solde migratoire négatif (-0,35%/an). Deux autres communes sont mises en exergue par leur croissance démographique : Septèmes-les-Vallons (+1,52%/an) et Plan-de-Cuques (+1,43%/an, taux de variation porté principalement par un fort taux dû au solde migratoire : +2,07%/an). L'évolution est semblable pour ce bassin entre 2015 et 2021 par rapport à la période précédente qui voyait sa population augmenter à un rythme de +0,26%/an (soit un peu plus de 2300 habitants supplémentaires par an) ;
- **Le bassin Est** a vu sa démographie augmenter de 350 habitants/an sur la période 2015-2021, soit +0,53%/an. La croissance démographique de ce bassin résulte principalement du solde migratoire (+0,80%/an), le solde naturel négatif ayant tendance à ralentir la croissance démographique. Cette situation distingue ainsi ce bassin des autres. Au sein du bassin Est, la commune de La Ciotat est la plus peuplée et sa dynamique démographique assure deux tiers de la croissance (+1 407 habitants sur la période, soit deux tiers des 2 102 nouveaux habitants du bassin). A l'opposé, Cassis freine la croissance démographique car elle perd plus de 80 habitants par an sur la période. Le rythme de croissance de ce bassin est en baisse par rapport à la période précédente pour laquelle le rythme d'évolution démographique s'élevait à +0,65%/an ;
- **Le bassin Ouest** a connu une augmentation de sa population de 586 habitants/an sur la période. La commune qui porte largement cette évolution est Châteauneuf-les-Martigues avec +475 habitants/an sur la période 2015-2021 (soit +2,93%/an). Ceci s'explique par le solde naturel mais surtout par le très fort solde migratoire (+2,27%/an). A l'inverse, Marignane connaît une évolution négative en perdant plus de 150 habitants par an sur la période (perte due notamment au solde migratoire négatif - 0,86%/an), ralentissant ainsi la croissance démographique du bassin. Sur la période précédente 2010-2015, le rythme d'évolution du bassin Ouest était plus rapide puisqu'il s'élevait à +0,75%/an (soit +644 habitants/an).

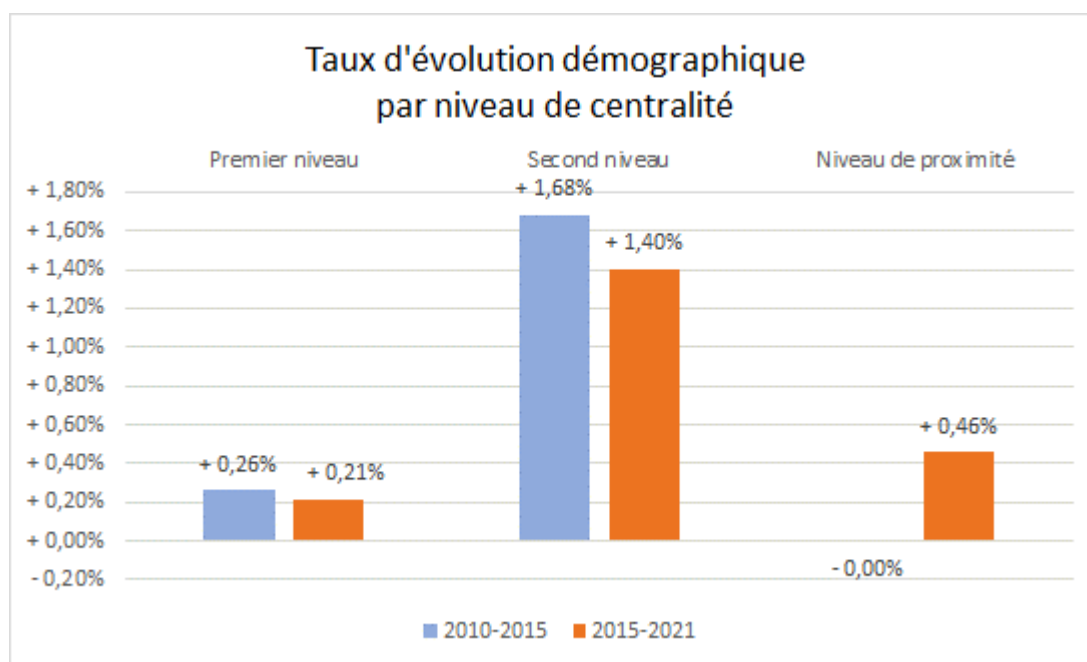
Si le rythme d'évolution de la population du territoire du SCoT Marseille Provence restait le même qu'entre 2015 et 2021 (+0,30%/an), sa population atteindrait 1 106 893 habitants en 2030. La tranche de l'objectif démographique du SCoT se situant entre 1 126 000 et 1 146 000 en 2030, l'estimation de la population se situerait entre 96% et 98% des objectifs.

➔ **Taux de variation annuel de la population et hiérarchisation des centralités**

Le SCoT Marseille Provence définit une armature urbaine au sein de laquelle il hiérarchise les centralités urbaines de son territoire en trois niveaux : premier niveau, niveau secondaire et niveau de proximité.

Commune	Niveau de centralité	Population			Taux de variation annuel de la population			Nb habitants supplémentaires par an		
		2010	2015	2021	2010-2015	2015-2021	2010-2021	2010-2015	2015-2021	2010-2021
Total premier niveau		919 040	931 144	943 066	+ 0,26%	+ 0,21%	+ 0,23%	+ 2 421	+ 1 987	+ 2 184
Marseille	Premier niveau	850 726	861 635	873 076	+ 0,26%	+ 0,22%	+ 0,24%	+ 2 182	+ 1 907	+ 2 032
La Ciotat	Premier niveau	33 829	35 580	36 987	+ 1,01%	+ 0,65%	+ 0,81%	+ 350	+ 235	+ 287
Marignane	Premier niveau	34 485	33 929	33 003	- 0,32%	- 0,46%	- 0,40%	- 111	- 154	- 135
Total secondaire		57 550	62 560	68 010	+ 1,68%	+ 1,40%	+ 1,53%	+ 1 002	+ 908	+ 951
Allauch	Secondaire	19 521	21 332	21 490	+ 1,79%	+ 0,12%	+ 0,88%	+ 362	+ 26	+ 179
Septèmes-les-Vallons	Secondaire	11 209	10 721	11 734	- 0,89%	+ 1,52%	+ 0,42%	- 98	+ 169	+ 48
Gémenos	Secondaire	6 137	6 387	6 794	+ 0,80%	+ 1,03%	+ 0,93%	+ 50	+ 68	+ 60
Châteauneuf-les-Martigues	Secondaire	11 665	15 057	17 909	+ 5,24%	+ 2,93%	+ 3,97%	+ 678	+ 475	+ 568
Gignac-la-Nerthe	Secondaire	9 018	9 063	10 083	+ 0,10%	+ 1,79%	+ 1,02%	+ 9	+ 170	+ 97
Total proximité		64 635	64 626	66 418	- 0,00%	+ 0,46%	+ 0,25%	- 2	+ 299	+ 162
Plan-de-Cuques	Proximité	10 917	10 464	11 396	- 0,84%	+ 1,43%	+ 0,39%	- 91	+ 155	+ 44
Cassis	Proximité	7 722	7 221	6 720	- 1,33%	- 1,19%	- 1,26%	- 100	- 84	- 91
Ceyreste	Proximité	4 112	4 489	4 813	+ 1,77%	+ 1,17%	+ 1,44%	+ 75	+ 54	+ 64
Roquefort-la-Bédoule	Proximité	5 052	5 528	5 861	+ 1,82%	+ 0,98%	+ 1,36%	+ 95	+ 56	+ 74
Carnoux-en-Provence	Proximité	6 862	6 615	6 747	- 0,73%	+ 0,33%	- 0,15%	- 49	+ 22	- 10
Carry-le-Rouet	Proximité	6 305	5 891	5 708	- 1,35%	- 0,52%	- 0,90%	- 83	- 31	- 54
Ensuès-la-Redonne	Proximité	5 225	5 467	5 768	+ 0,91%	+ 0,90%	+ 0,90%	+ 48	+ 50	+ 49
Le Rove	Proximité	4 273	4 777	5 194	+ 2,25%	+ 1,40%	+ 1,79%	+ 101	+ 70	+ 84
Saint-Victoret	Proximité	6 561	6 550	6 648	- 0,03%	+ 0,25%	+ 0,12%	- 2	+ 16	+ 8
Sausset-les-Pins	Proximité	7 606	7 624	7 563	+ 0,05%	- 0,13%	- 0,05%	+ 4	- 10	- 4
SCoT Marseille Provence		1 041 225	1 058 330	1 077 494	+ 0,33%	+ 0,30%	+ 0,31%	+ 3 421	+ 3 194	+ 3 297

Source : INSEE, Recensements 2010, 2015 et 2021
Traitements : AGAM



Source : INSEE, Recensements 2010, 2015 et 2021
Traitements : AGAM

Sur les périodes observées, une lecture croisée des taux de variation annuels de la population des communes et des différents niveaux de centralité fait apparaître que :

- **Les centralités de premier niveau** connaissent globalement un rythme de croissance démographique en légère baisse : +0,21%/an entre 2015 et 2021 contre +0,26%/an entre 2010 et 2015. Mais les trois communes qui constituent l'ensemble des centralités de premier niveau évoluent différemment. En effet, Marseille voit son rythme de croissance démographique ralentir légèrement entre la période 2010-2015, durant laquelle il atteint +0,26%/an, et la période 2015-2021 où il atteint +0,22%/an. Sur la même temporalité, La Ciotat voit une décélération de la vitesse de croissance de sa population passant

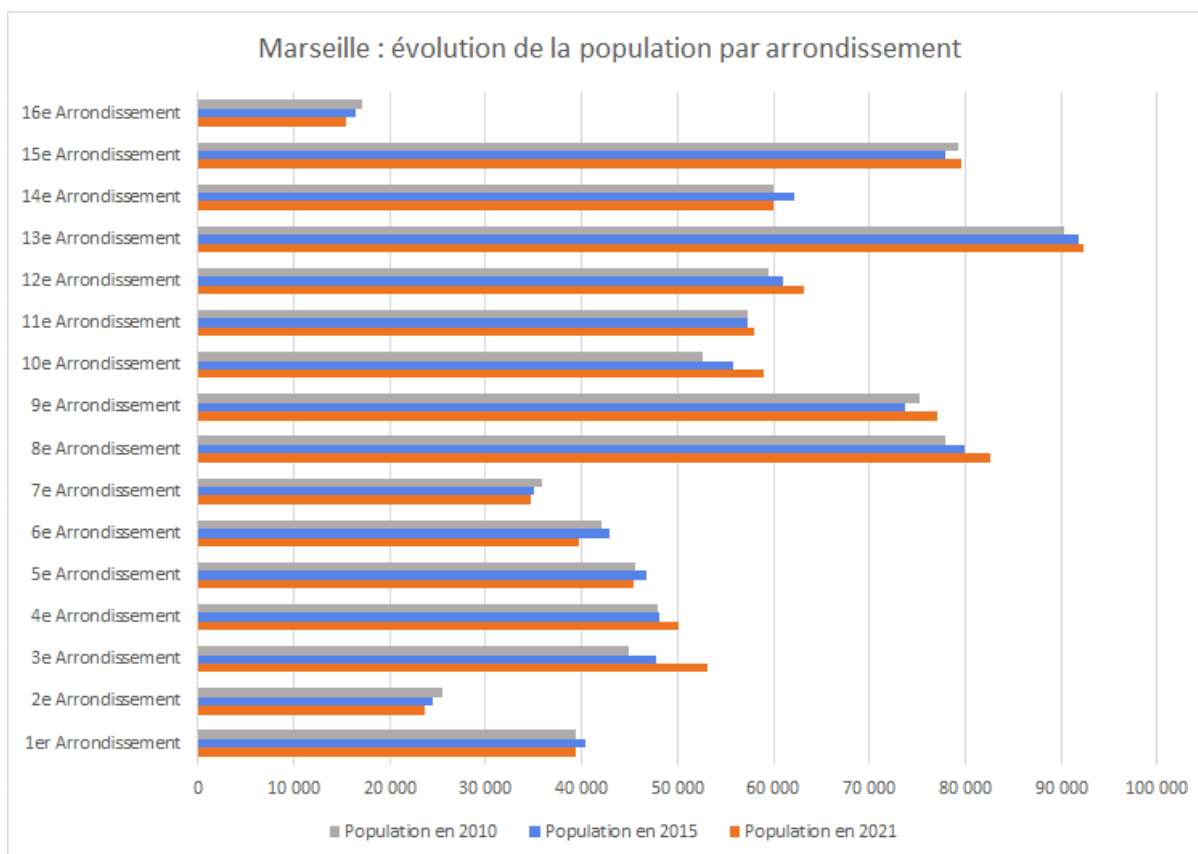
de +1,01%/an entre 2010 et 2015 à +0,65%/an sur la période récente. Enfin à Marignane, la baisse démographique de 2010-2015 (-0,32%/an) s'accroît sur la dernière période (-0,46%/an), soit une perte de 154 habitants par an ;

- **Les centralités secondaires** sont celles qui ont, globalement, le plus vu leur population augmenter rapidement, même si cet effet s'atténue sur la période récente. Cet ensemble connaissait un rythme de croissance annuel de +1,68%/an entre 2010 et 2015 et ralentit pour atteindre +1,40%/an entre 2015 et 2021. Cette progression rapide est principalement portée par Châteauneuf-les-Martigues qui a connu un taux de variation annuel de sa population de +5,24%/an sur la période 2010-2015 et +2,93%/an entre 2015 et 2021. Cette commune voit donc sa population croître deux fois moins rapidement sur la dernière période qu'entre 2010 et 2015. En second plan, c'était Allauch qui portait cette évolution entre 2010 et 2015 avec un rythme de +1,79%/an, mais celui-ci s'est nettement ralenti pour voir une croissance de la population très faible sur la dernière période voire une évolution stable (+0,12%/an). Gignac-la-Nerthe a connu une évolution inversée. En effet, entre 2010 et 2015, Gignac ne gagnait que très peu d'habitants (+9 en 5 ans), et son évolution a accéléré pour atteindre +1,79% entre 2015 et 2021. Sur la période 2010-2015, Gémenos voyait sa population croître (+0,80%/an) quasiment au même rythme que la population de Septèmes-les-Vallons baissait (-0,89%/an). Entre 2015 et 2021, Septèmes-les-Vallons voit sa population repartir à la hausse (+1,52%/an) et ce, plus vite que celle de Gémenos (+1,03%/an) ;
- **Les centralités de proximité** connaissent globalement une stabilité de la population entre 2010 et 2015 pour gagner des habitants entre 2015-2021. Néanmoins, cette croissance démographique est principalement freinée par des communes comme Cassis (-1,19%/an) et Carry-le-Rouet (-0,52%/an). En contrepartie, Plan-de-Cuques (+1,43%/an), Le Rove (+1,40%/an) et Ceyreste (+1,17%/an) permettent d'améliorer cette progression. Il est à noter que Plan-de-Cuques perdait des habitants sur la période précédente (2010-2015) au rythme de -0,84%/an. Dans une moindre mesure, Carnoux perdait des habitants entre 2010 et 2015 (-49 hab/an) quand elle en gagne entre 2015 et 2021 (+22 hab/an).

➔ Focus sur Marseille et ses arrondissements

Arrondissements de Marseille	Centralité	Niveau de centralité	Population en 2010	Population en 2015	Population en 2021	Taux de variation annuel 2010-2015	Taux de variation annuel 2015-2021
1er Arrondissement	Hypercentre	Premier niveau	39 349	40 346	39 436	0,50%	-0,38%
2e Arrondissement	Euroméditerranée	Premier niveau	25 495	24 508	23 627	-0,79%	-0,61%
3e Arrondissement			44 975	47 694	53 115	1,18%	1,81%
4e Arrondissement			47 911	48 132	50 068	0,09%	0,66%
5e Arrondissement			45 535	46 781	45 449	0,54%	-0,48%
6e Arrondissement			42 133	42 889	39 647	0,36%	-1,30%
7e Arrondissement			35 904	35 098	34 633	-0,45%	-0,22%
8e Arrondissement	Prado-Michelet-Capelette/Bonneveine	Premier niveau / Niveau secondaire	78 001	79 924	82 609	0,49%	0,55%
9e Arrondissement			75 234	73 778	77 106	-0,39%	0,74%
10e Arrondissement	Saint-Loup	Niveau secondaire	52 567	55 730	59 002	1,18%	0,96%
11e Arrondissement	Valentine-Barasse	Premier niveau	57 302	57 313	57 924	0,00%	0,18%
12e Arrondissement			59 561	61 040	63 108	0,49%	0,56%
13e Arrondissement			90 256	91 906	92 261	0,36%	0,06%
14e Arrondissement	Le Merlan	Niveau secondaire	60 070	62 181	59 948	0,69%	-0,61%
15e Arrondissement	Saint-Louis	Niveau secondaire	79 300	77 923	79 656	-0,35%	0,37%
16e Arrondissement	Saint-Antoine	Premier niveau	17 133	16 392	15 487	-0,88%	-0,94%
Total Marseille			850 726	861 635	873 076	0,26%	0,22%

Source : INSEE, Recensements 2010, 2015 et 2021
Traitements : AGAM



Marseille comptait 873 000 habitants au recensement 2021, soit 11 400 habitants supplémentaires par rapport au recensement de 2015.

A l'échelle des arrondissements marseillais, sur les deux périodes 2010-2015 et 2015-2021 on observe les évolutions suivantes :

Les arrondissements ayant perdu des habitants entre 2010 et 2015 et qui en perdent encore entre 2015 et 2021 sont le 2e, le 7e et le 16e. Parmi ces arrondissements, se trouvent Euroméditerranée (2e arrondissement) ainsi que la centralité de Saint-Antoine (centralité de premier niveau du 16e arrondissement) ;

Les arrondissements ayant gagné des habitants entre 2010 et 2015 mais qui en perdent entre 2015 et 2021 sont le 1er, 5e, le 6e et le 14e (arrondissement au sein duquel se trouve la centralité de niveau secondaire du Merlan) ;

Les arrondissements ayant perdu des habitants sur 2010-2015 mais dont la dynamique démographique s'est inversée sur 2015-2021 sont le 9e et le 15e ;

Les arrondissements dont la croissance démographique reste positive sur les deux périodes sont le 3e, le 8e (qui abrite la centralité Prado-Michelet-Capelette / Bonneveine de premier et second niveau), le 10e (Saint-Loup, centralité de niveau secondaire), et le 12e ;

Le 13e arrondissement connaît une stabilisation de sa population (+0,06%/an) entre 2015 et 2021 après l'avoir vu augmenter sur la période 2010-2015 (+0,36%) plus rapidement que la population de Marseille ;

Le 4e arrondissement a connu une relative stabilité de sa population entre 2010 et 2015 (+0,09%/an), mais elle est revenue à la hausse sur la dernière période (+0,66%/an).

Sur la seule période plus récente 2015-2021, on constate les dynamiques suivantes :

- Une stabilisation de la population sur le 13e arrondissement ;
- Une perte d'habitants sur les 1er, 2e, 5e, 6e, 7e (quartiers centraux péri-portuaires), 14e et 16e arrondissements ;
- Une augmentation de la population sur les 3e, 4e, 8e, 9e, 10e, 11e, 12e et 15e arrondissements.

→ Structure de la population : indice de vieillissement

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

Commune	Niveau de centralité	2010		2015		2021		Indice de vieillissement		
		Moins de 20 ans	65 ans ou +	Moins de 20 ans	65 ans ou +	Moins de 20 ans	65 ans ou +	2010	2015	2021
Bassin Centre		220 496	158 742	221 714	169 554	218 910	181 253	0,72	0,76	0,83
Allauch	Secondaire	4 354	3 948	4 718	4 718	4 765	5 159	0,91	1,00	1,08
Marseille	Premier	211 034	149 767	212 122	159 782	208 940	170 110	0,71	0,75	0,81
Plan-de-Cuques	Proximité	2 415	2 749	2 271	2 816	2 278	3 511	1,14	1,24	1,54
Septèmes-les-Vallons	Secondaire	2 694	2 278	2 604	2 238	2 927	2 472	0,85	0,86	0,84
Bassin Est		13 091	14 704	13 314	16 884	13 084	19 272	1,12	1,27	1,47
Cassis	Proximité	1 414	1 944	1 254	2 131	953	2 420	1,37	1,70	2,54
Ceyreste	Proximité	879	823	995	985	1 019	1 188	0,94	0,99	1,17
La Ciotat	Premier	6 753	8 212	7 023	9 239	6 867	10 420	1,22	1,32	1,52
Gémenos	Secondaire	1 401	1 269	1 374	1 539	1 425	1 897	0,91	1,12	1,33
Roquefort-la-Bédoule	Proximité	1 086	1 097	1 235	1 316	1 335	1 570	1,01	1,07	1,18
Carnoux-en-Provence	Proximité	1 558	1 358	1 433	1 674	1 485	1 777	0,87	1,17	1,20
Bassin Ouest		19 981	14 892	20 881	17 640	21 052	20 081	0,75	0,84	0,95
Carry-le-Rouet	Proximité	1 084	1 634	1 010	1 810	910	2 054	1,51	1,79	2,26
Châteauneuf-les-Martigues	Secondaire	2 742	2 207	3 796	2 683	4 914	3 134	0,80	0,71	0,64
Ensuès-la-Redonne	Proximité	1 329	719	1 311	868	1 269	1 157	0,54	0,66	0,91
Gignac-la-Nerthe	Secondaire	2 169	1 112	2 092	1 496	2 352	1 873	0,51	0,71	0,80
Marignane	Premier	8 776	5 542	8 759	6 258	7 814	6 605	0,63	0,71	0,85
Le Rove	Proximité	912	765	1 043	964	1 210	1 158	0,84	0,92	0,96
Saint-Victoret	Proximité	1 570	1 103	1 515	1 270	1 391	1 369	0,70	0,84	0,98
Sausset-les-Pins	Proximité	1 399	1 810	1 354	2 290	1 191	2 731	1,29	1,69	2,29
SCoT Marseille Provence		253 569	188 338	255 909	204 078	253 045	220 606	0,74	0,80	0,87

Communes	Niveau de centralité	Part des moins de 20 ans			Part des 65 ans ou +		
		2010	2015	2021	2010	2015	2021
Bassin Centre		25%	25%	24%	18%	19%	20%
Allauch	Secondaire	22%	22%	22%	20%	22%	24%
Marseille	Premier	25%	25%	24%	18%	19%	19%
Plan-de-Cuques	Proximité	22%	22%	20%	25%	27%	31%
Septèmes-les-Vallons	Secondaire	24%	24%	25%	20%	21%	21%
Bassin Est		21%	20%	19%	23%	26%	28%
Cassis	Proximité	18%	17%	14%	25%	30%	36%
Ceyreste	Proximité	21%	22%	21%	20%	22%	25%
La Ciotat	Premier	20%	20%	19%	24%	26%	28%
Gémenos	Secondaire	23%	22%	21%	21%	24%	28%
Roquefort-la-Bédoule	Proximité	21%	22%	23%	22%	24%	27%
Carnoux-en-Provence	Proximité	23%	22%	22%	20%	25%	26%
Bassin Ouest		23%	24%	23%	17%	20%	22%
Carry-le-Rouet	Proximité	17%	17%	16%	26%	31%	36%
Châteauneuf-les-Martigues	Secondaire	24%	25%	27%	19%	18%	18%
Ensuès-la-Redonne	Proximité	25%	24%	22%	14%	16%	20%
Gignac-la-Nerthe	Secondaire	24%	23%	23%	12%	17%	19%
Marignane	Premier	25%	26%	24%	16%	18%	20%
Le Rove	Proximité	21%	22%	23%	18%	20%	22%
Saint-Victoret	Proximité	24%	23%	21%	17%	19%	21%
Sausset-les-Pins	Proximité	18%	18%	16%	24%	30%	36%
SCoT Marseille Provence		24%	24%	23%	18%	19%	20%

Sur le territoire du SCoT, on observe ainsi que :

- En 2010, l'indice de vieillissement sur le territoire du SCoT Marseille Provence (0,74) était quasi identique à celui du bassin Ouest (0,75). Sur la période 2010-2021, la population du bassin Ouest a plus rapidement vieilli (l'indice de vieillissement passe de 0,75 à 0,95 en 11 ans) que celle de l'ensemble du territoire du SCoT (l'indice passe de 0,74 en 2010 à 0,87 en 2021). Ceci résulte du fait qu'au sein du bassin Ouest, la part des moins de 20 ans est stable (23% en 2010 et en 2021), mais que la part des 65 ans et + augmente (+5 points entre 2010 et 2021), tandis que parallèlement, sur le territoire du SCoT Marseille Provence, la part de moins de 20 ans baisse légèrement (24% en 2010 et 23% en 2021) alors que la part des 65 ans ou + augmente de 2 points ;
- Sur la période 2010-2021, le bassin Est se démarque par une proportion de personnes de 65 ans ou + plus importante que dans les autres bassins ou sur l'ensemble du territoire du SCoT. De plus, pour les trois années observées (2010, 2015 et 2021), cette part est plus conséquente que celle des moins de 20 ans. Ceci se vérifie par un indice de vieillissement supérieur à 1 pour les trois années. Il est à noter que l'indice de vieillissement du bassin Est augmente moins vite entre 2015 et 2021 qu'entre 2010 et 2015.

A l'échelle des communes :

- Cassis, Carry-le-Rouet et Sausset-les-Pins sont des communes particulières : en 2021, dans ces communes les 65 ans ou + représente plus du double des personnes de moins de 20 ans. En 2015-2021, Cassis voit son indice de vieillissement augmenter le plus vite parmi ces 3 communes (passant de 1,37 à 2,54) ;
- Châteauneuf-les-Martigues se distingue des autres communes par un rajeunissement de sa population. Son indice de vieillissement passe de 0,80 en 2010 à 0,64 en 2021, résultant d'une augmentation sur 11 ans de la part des personnes de moins de 20 ans (qui passe de 24% à 27%) et d'une diminution de la part des 65 ans ou + (qui passe de 19% à 18%) ;

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

Niveau de centralité	Indice de vieillissement		
	2010	2015	2021
Premier niveau	0,72	0,77	0,84
Secondaire	0,81	0,87	0,89
Proximité	1,03	1,20	1,45
SCoT Marseille Provence	0,74	0,80	0,87

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

- L'indice de vieillissement augmente progressivement pour les 3 niveaux de centralités entre 2010 et 2021 ;
- Les centralités de proximité connaissent globalement, en 2010, un équilibre entre la population des moins de 25 ans et la population des 65 ans ou +, pour ensuite voir leur population vieillir plus rapidement entre 2010 et 2015 que sur les autres niveaux de centralité (notamment sur la période 2015-2021). Les centralités de proximité sont le seul des trois niveaux où le nombre de personnes de 65 ans ou + est plus élevé que celui des personnes de moins de 20 ans ;

- Les centralités de niveau secondaire connaissent une relative stabilité de la population au regard de l'équilibre entre le nombre de personnes de 65 ans ou + et le nombre de personnes de moins de 20 ans.

L'essentiel à retenir

Les tendances récentes d'évolution de la population sont inférieures aux objectifs fixés par le SCoT de MPM. En effet, le rythme de croissance démographique est de +0,30%/an sur la période 2015-2021 face à des objectifs du SCoT situés entre +0,41% et +0,51%/an. Ce rythme est légèrement moins soutenu que celui de la période précédente 2010-2015, dû notamment à un solde migratoire négatif.

Ces tendances se déclinent au sein de chaque bassin avec quelques nuances. Les bassins ont tous une croissance positive entre 2015 et 2021. Le bassin Ouest a la croissance la plus importante des trois bassins sur cette période avec un solde migratoire positif observé depuis 2010.

Si le rythme d'évolution de la population reste le même d'ici à 2030, qu'entre 2015 et 2021, les objectifs de population (entre 1 126 000 et 1 146 000 habitants) seraient quasiment atteints (96% des objectifs avec 1 106 893 habitants).

Concernant l'armature urbaine du territoire du SCoT Marseille Provence Métropole, on peut noter que la croissance démographique des centralités de premier niveau a porté une part importante de cette croissance à l'exception de Marignane. Celle des centralités de niveau secondaire et de proximité ont contribué de manière équivalente à cette croissance en valeur absolue.

Objectifs SCoT

Le SCoT affiche comme objectif la création de 80 000 nouveaux logements d'ici 2030, soit un rythme de production de 4 444 nouveaux logements par an (soit taux moyen de croissance de +0,98% par an).

La moitié de ces nouveaux logements est destinée au maintien de la population à son niveau d'équilibre, l'autre moitié devant permettre l'accueil des nouveaux habitants.

Cet objectif logement est ventilé sur les trois bassins de vie :

- 60 000 nouveaux logements sur le bassin Centre, soit en moyenne 3 333 nouveaux logements par an (+0,86% par an) ;
- 12 000 nouveaux logements sur le bassin Ouest, soit en moyenne 666 nouveaux logements par an (+1,97% par an) ;
- 8 000 nouveaux logements sur le bassin Est, soit en moyenne 444 nouveaux logements par an (+1,63% par an).

En termes d'armature urbaine, le SCoT structure le territoire autour de trois niveaux de centralité sans déclinaison d'objectifs quantitatifs :

- Un premier niveau : les centralités principales que sont les grands pôles de rayonnement métropolitain ;
- Un deuxième niveau : les centralités secondaires ;
- Un troisième niveau : les centralités de proximité.

Les centralités principales, les centralités secondaires ainsi que les territoires de projets devraient accueillir 70% des objectifs de logements du SCoT.

Constats 2012-2018

Le territoire a largement atteint l'objectif fixé par le SCoT, avec une moyenne de 7 262 logements/an autorisés entre 2011 et 2015 qui dépasse ainsi les ambitions initiales (+163% des objectifs réalisés) ;

L'analyse plus détaillée fait apparaître que :

- Le bassin Centre a connu une dynamique positive largement portée par Marseille, qui a dépassé les ambitions du SCoT avec 6 141 logements autorisés/an (soit 85% des autorisations de l'ensemble du territoire). Cela résulte de la conjugaison de projets majeurs et de grandes tailles, d'une politique d'aménagement (ZAC, OIN) et d'une forte capacité de mobilisation foncière ;
- Le bassin Ouest réalise son objectif de production de logements à hauteur de 86% avec 573 logements autorisés par an ;
- Le bassin Est atteint 84% de son objectif avec 373 logements autorisés en moyenne annuelle.

En termes de logements collectifs, la production sur le territoire du SCOT avoisine 88% du nombre total de logements autorisés pour la période 2011-2015, avec un poids prépondérant du collectif pour Marseille et une situation est plus nuancée sur les deux autres bassins de vie :

- Sur le bassin Est, 62% des logements ont été autorisés pour des logements collectifs, principalement concentré sur La Ciotat (900 des 1 860 logements autorisés sur l'ensemble du bassin Est soit 48,5%).
- Sur le bassin Ouest, 54% des logements ont été autorisés pour des logements collectifs, principalement sur Châteauneuf-les-Martigues (909 logements individuels sur le total de 2800 logements autorisés, soit 45%).

Concernant les logements sociaux, environ 6 420 ont été financés sur le territoire entre 2010 et 2014, soit un ratio de 1 logement financé pour 6 logements autorisés. Les dynamiques observées montrent que :

- Le bassin Centre s'inscrit dans la tendance du territoire avec 1 logement financé pour 6 logements autorisés ;
- Le bassin Ouest présente un ratio supérieur par rapport à cette tendance avec 1 logement financé pour 3 logements autorisés) ;
- Le bassin Est présente un ratio inférieur avec 1 logement financé pour 4 logements autorisés.

→ **Données principales de nouveaux logements disponibles : SITADEL 2019-2023**

La source SITADEL recense l'ensemble des programmes autorisés produisant au moins un logement sur le territoire SCoT MPM. Ces données peuvent être géolocalisées. In fine, leur analyse doit prendre en compte les deux biais méthodologiques suivants :

- Dans la mesure où il s'agit d'autorisations de construire, une part non négligeable (située entre 10 et 20%) ne fera pas l'objet d'une réalisation effective d'un logement. Il faut donc prendre les résultats comme des hypothèses en gardant à l'esprit qu'il s'agit plus d'intention de construire que de production de logements.
- Une partie comprise entre 2 et 6% reste non géolocalisée en raison d'un adressage faux ou mal renseigné (sous-estimation de la part des logements individuels). Pour pallier ce manque l'AGAM réalise une extrapolation.

Bien que le présent bilan porte sur la période 2019-2024, les données disponibles à partir des permis autorisés ne couvrent que les années 2019-2023. Si celles-ci témoignent d'une réalité du territoire, la période courte qu'elles recouvrent invite à appréhender avec précaution les éléments de ce bilan.

→ **Bilan de la production de logements (logements autorisés SITADEL)**

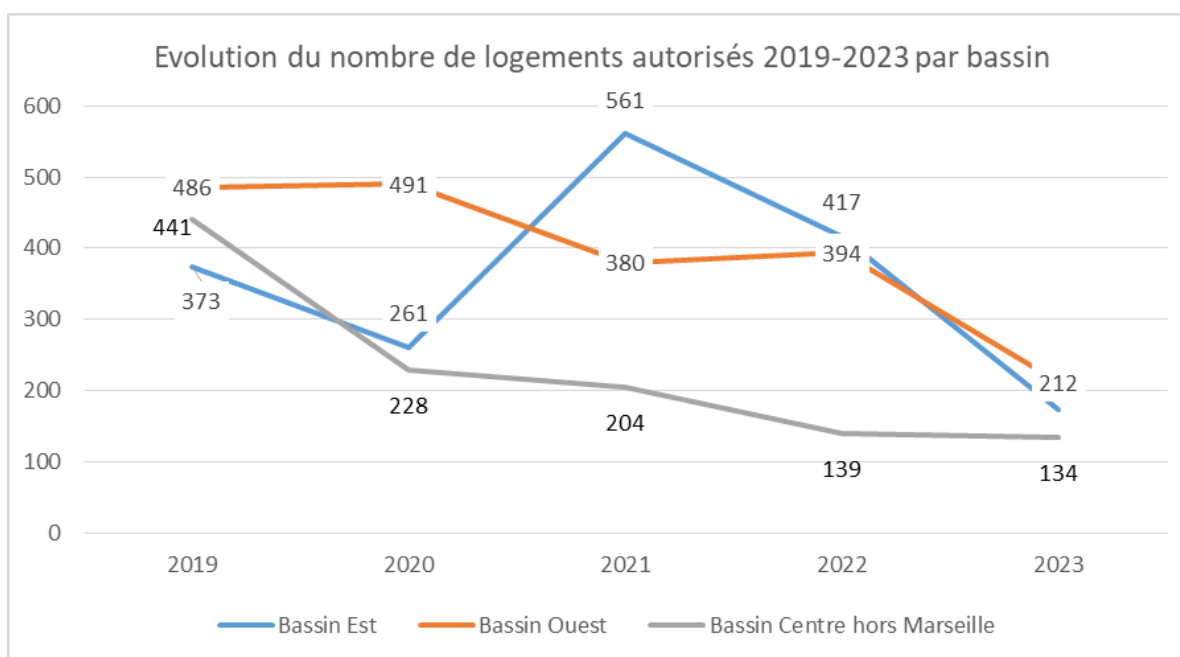
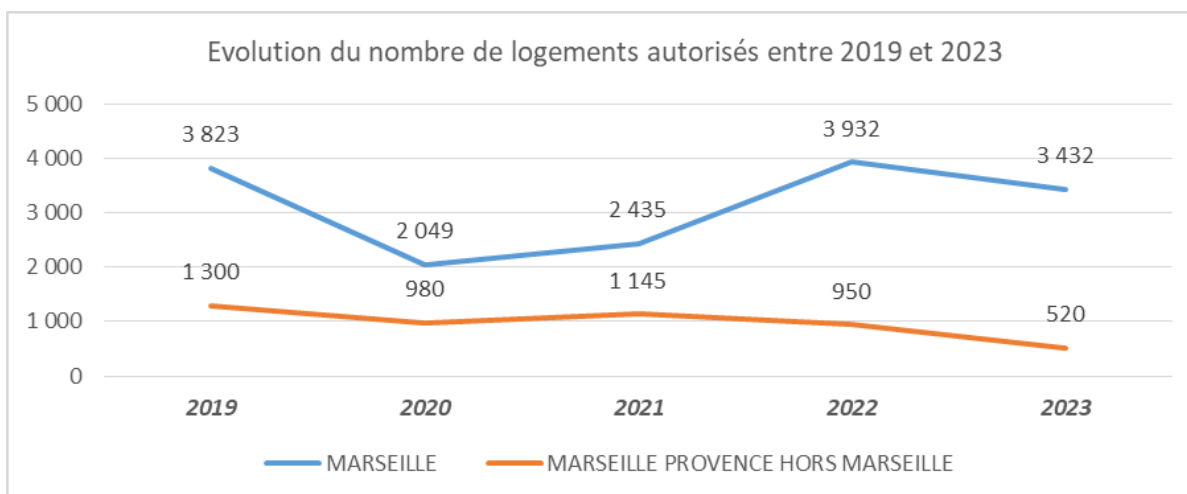
Les tableaux ci-après présentent la répartition des logements autorisés sur le territoire SCoT MPM et sur la commune de Marseille de 2019-2023. Les permis délivrés sont ventilés par commune et par bassin pour le premier tableau, et par arrondissement sur Marseille pour le second. Le niveau de centralité défini dans le SCoT est précisé pour chaque commune, à l'exception de Marseille qui fait l'objet d'une déclinaison particulière.

Les deux graphiques présentent les évolutions du nombre de logements autorisés entre 2019 et 2023 sur le territoire SCoT de MPM (avec une distinction Marseille et Hors Marseille), ainsi que par bassin de vie du territoire SCoT en excluant les résultats de Marseille.

PERMIS DE CONSTRUIRE AUTORISES	Centralité SCOT	Total logements autorisés					Moyenne annuelle de logements autorisés 2019-2023	Nombre total de logements autorisés 2019-2023
		2019	2020	2021	2022	2023		
SOURCE SITADEL								
CARNOUX EN PROVENCE	Proximité	11	2	9	2	2	5	26
CASSIS	Proximité	44	68	12	32	38	39	194
CEYRESTE	Proximité	36	25	43	16	15	27	135
GEMENOS	Secondaire	25	28	21	14	8	19	96
LA CIOTAT	Premier niveau	209	125	465	212	97	222	1 108
ROQUEFORT LA BEDOULE	Proximité	48	13	11	141	14	45	227
Bassin Est		373	261	561	417	174	357	1 786
ALLAUCH	Secondaire	102	163	71	69	64	94	469
MARSEILLE	Premier niveau	3 823	2 049	2 435	3 932	3 432	3 134	15 671
PLAN DE CUQUES	Proximité	277	31	103	15	5	86	431
SEPTEMES LES VALLONS	Secondaire	62	34	30	55	65	49	246
Bassin Centre		4 264	2 277	2 639	4 071	3 566	3 363	16 817
CARRY LE ROUET	Proximité	32	73	29	10	10	31	154
CHATEAUNEUF LES MARTIGUES	Secondaire	125	128	128	116	56	111	553
ENSUES LA REDONNE	Proximité	25	10	14	1		10	50
GIGNAC LA NERTHE	Secondaire	44	103	24	21	93	57	285
LE ROVE	Proximité	21	13	4	4	2	9	44
MARIGNANE	Premier niveau	211	136	157	181	36	144	721
SAINT VICTORET	Proximité	9	10	10	6	4	8	39
SAUSSET LES PINS	Proximité	19	18	14	55	11	23	117
Bassin Ouest		486	491	380	394	212	393	1 963
Total Marseille Provence		5 123	3 029	3 580	4 882	3 952	4 113	20 566

Source : SITADEL
Traitements : AGAM 2023

PERMIS DE CONSTRUIRE AUTORISES	SOURCE SITADEL	Total logements autorisés					Moyenne annuelle de logements autorisés 2019-2023	Nombre total de logements autorisés 2019-2023
		2019	2020	2021	2022	2023		
1er Ardt	Hypercentre	16	3	80	31	41	34	171
2e Ardt	Euroméditerran	1	161	35	238	6	88	441
3e Ardt		206	43	95	57	346	149	747
4e Ardt		192	5	38	449	112	159	796
5e Ardt		163	88	317	91	98	151	757
6e Ardt		135	4	42	234	19	87	434
7e Ardt		23	14	21	132	71	52	261
8e Ardt	Prado-Michelet Capelette / Bonneveine	254	292	176	150	426	260	1 298
9e Ardt		423	125	104	400	31	217	1 083
10e Ardt	Saint-Loup	559	126	126	114	248	235	1 173
11e Ardt	Valentine-Bara	429	73	144	295	147	218	1 088
12e Ardt		287	180	138	200	428	247	1 233
13e Ardt		776	173	566	568	540	525	2 623
14e Ardt	Le Merlan	211	262	179	274	217	229	1 143
15e Ardt	Saint-Louis	95	454	302	681	685	443	2 217
16e Ardt	Saint-Antoine	53	46	72	18	17	41	206
Total Marseille		3 823	2 049	2 435	3 932	3 432	3 134	15 671



Avec une moyenne de 4 113 logements/an autorisés entre 2019 et 2023, sur ces 5 années le territoire de Marseille Provence a presque atteint le rythme moyen annuel de production de logements répondant aux attentes du SCoT (4 444 logements). Le nombre d'autorisations sur le territoire dépasserait ainsi les ambitions initiales, avec 93% des objectifs réalisés aujourd'hui.

L'analyse plus détaillée fait apparaître qu'avec 3 134 logements autorisés/an (soit 74% des autorisations de l'ensemble du territoire), la commune de Marseille a porté la dynamique positive du bassin Centre. Toutefois il convient de noter que lors du premier bilan, la part de Marseille dans la production était de l'ordre de 85%. Ce fléchissement peut résulter de différents facteurs, notamment une promotion immobilière ayant subi les effets conjoncturels, et le rallongement des délais de livraison affectant les gros programmes immobiliers lesquels ayant pris en ampleur ces dernières années. Les programmes d'aménagement semblent avoir joué un rôle de filet de sécurité sur Marseille, mais ils sont nombreux à arriver au terme de leur programmation, ce qui interroge sur l'avenir à court terme des projets d'aménagement.

Pour les bassins Est et Ouest, des éléments de bilan font état d'une situation contrastée au regard de leur production de logements :

- Le bassin Ouest réalise son objectif à hauteur de 58% avec 393 logements autorisés par an ;
- Le bassin Est atteint 80% de son objectif avec 357 logements autorisés en moyenne annuelle.

En termes de logements autorisés sur la période observée, si le bassin Centre est largement dominant par la présence de Marseille et de son effet d'échelle, proportionnellement les deux autres bassins sont tout aussi dynamiques et proches des objectifs de production de logements du SCoT.

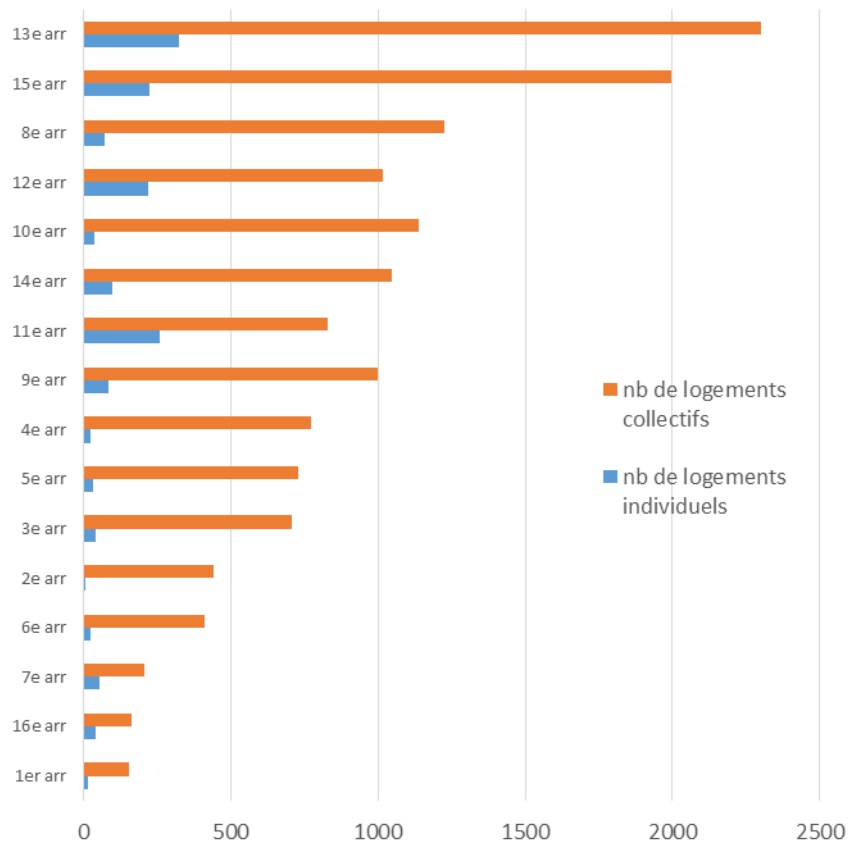
→ **Typologie de logements autorisés et évolution**

Les tableaux suivants présentent la partition des logements collectifs et individuels au travers des autorisations de permis de construire (par commune et par bassin de vie du territoire SCOT Marseille Provence, période 2019-2022), et la même déclinaison sur la seule commune de Marseille par arrondissement (assortie d'un graphique permettant une lecture comparative plus visuelle).

PERMIS DE CONSTRUIRE AUTORISES 2019-2023		répartition individuel/collectif	
SOURCE SITADEL	Niveau de centralité SCOT	Part des logements individuels	Part des logements collectifs
CARNOUX EN PROVENCE	<i>Proximité</i>	100%	0%
CASSIS	<i>Proximité</i>	61%	39%
CEYRESTE	<i>Proximité</i>	84%	16%
GEMENOS	<i>Secondaire</i>	85%	15%
LA CIOTAT	<i>Premier niveau</i>	32%	68%
ROQUEFORT LA BEDOULE	<i>Proximité</i>	36%	64%
Bassin Est		44%	56%
ALLAUCH	<i>Secondaire</i>	56%	44%
MARSEILLE	<i>Premier niveau</i>	10%	90%
PLAN DE CUQUES	<i>Proximité</i>	24%	76%
SEPTEMES LES VALLONS	<i>Secondaire</i>	67%	33%
Bassin Centre		12%	88%
CARRY LE ROUET	<i>Proximité</i>	47%	53%
CHATEAUNEUF LES MARTIGUES	<i>Secondaire</i>	68%	32%
ENSUES LA REDONNE	<i>Proximité</i>	100%	0%
GIGNAC LA NERTHE	<i>Secondaire</i>	39%	61%
LE ROVE	<i>Proximité</i>	100%	0%
MARIGNANE	<i>Premier niveau</i>	40%	60%
SAINT VICTORET	<i>Proximité</i>	100%	0%
SAUSSET LES PINS	<i>Proximité</i>	39%	61%
Bassin Ouest		52%	48%
Marseille Provence		19%	81%

PERMIS DE CONSTRUIRE AUTORISES 2019-2023		répartition individuel/collectif	
SOURCE SITADEL	Niveau de centralité SCOT	Part des logements individuels	Part des logements collectifs
1er Ardt	Hypercentre	9%	91%
2e Ardt	Euroméditerranée	0%	100%
3e Ardt		6%	94%
4e Ardt		3%	97%
5e Ardt		4%	96%
6e Ardt		5%	95%
7e Ardt		21%	79%
8e Ardt	Prado-Michelet-Capelette / Bonneveine	5%	95%
9e Ardt		8%	92%
10e Ardt	Saint-Loup	3%	97%
11e Ardt	Valentine-Barasse	24%	76%
12e Ardt		18%	82%
13e Ardt		12%	88%
14e Ardt	Le Merlan	8%	92%
15e Ardt	Saint-Louis	10%	90%
16e Ardt	Saint-Antoine	20%	80%
Marseille		10%	90%

Nombre de logements individuels et collectifs autorisés sur Marseille entre 2019-2023



Sur le territoire du SCoT, la production de logements collectifs représente près de 80% des logements autorisés pour la période 2019-2023, avec un poids prépondérant à Marseille. Cette production montre une baisse par rapport au premier bilan du SCoT sur la période 2012-2018, dont la part de collectif était de 88%.

Sur le bassin Centre, la part du collectif se maintient à un niveau élevé, notamment par le poids de Marseille qui concentre 95% des logements collectifs autorisés sur le bassin (et 88% de ceux à l'échelle de la Métropole). Hors Marseille, la part de logements collectifs est de 55%, avec une augmentation particulièrement marquée sur Plan-de-Cuques (76% contre 3% lors du premier bilan).

La situation est plus nuancée sur les deux autres bassins de vie.

Sur le bassin Est, 56% des logements ont été autorisés pour des logements collectifs. Comme observé lors du premier bilan, La Ciotat continue de porter la production de programmes collectifs du territoire malgré une décélération (68% contre 75% lors du premier bilan). La commune concentre ainsi 750 des 1007 logements collectifs autorisés sur l'ensemble du bassin Est, soit 75%. Parallèlement, Roquefort-la-Bédoule a vu augmenter sa production en faveur des collectifs (64% contre 31% précédemment), à l'instar de Cassis (39% contre 21%), réduisant ainsi progressivement leurs parts des logements individuels.

Sur le bassin Ouest, 48% des logements autorisés sont pour du collectif, soit une diminution par rapport au premier bilan (54%). Cela résulte du croisement entre le ralentissement de dynamiques précédemment engagées (sur Châteauneuf-les-Martigues, Le Rove ou Saint-Victoret) et une augmentation plus récente d'autorisations pour du collectifs sur certaines communes (Marignane 60% de logements collectifs autorisés contre 43% précédemment, ou Gignac-la-Nerthe avec 61% contre 17%). Ceci participe, par ailleurs, d'un certain rééquilibrage à l'échelle du territoire du bassin Ouest puisque sur les 937 logements collectifs autorisés, la moitié se situe à Marignane, 20% à Châteauneuf-les-Martigues, et 19% à Gignac-la-Nerthe.

→ Les logements sociaux financés

NOMBRE DE LOGEMENTS FINANCÉS 2019-2021 (Source SISAL) Communes	Niveau de centralité	Total logements financés 2019-2021	Moyenne annuelle de logements financés
Allauch	Secondaire	65	22
Marseille	Premier Niveau	2384	795
Plan-de-Cuques	Proximité	53	18
Septèmes-les-Vallons	Secondaire	35	12
Bassin Centre		2537	846
Carnoux-en-Provence	Proximité		
Cassis	Proximité	75	25
Ceyreste	Proximité	11	4
Gémenos	Secondaire	29	10
La Ciotat	Premier Niveau	372	124
Roquefort-la-Bédoule	Proximité		
Bassin Est		487	163
Carry-le-Rouet	Proximité	55	18
Châteauneuf-les-Martigues	Secondaire	152	51
Ensuès-la-Redonne	Proximité	2	1
Gignac-la-Nerthe	Secondaire		
Le Rove	Proximité		
Marignane	Premier Niveau	167	56
Sausset-les-Pins	Proximité	75	25
Bassin Ouest		451	150
Total général		3475	1158

Entre 2019 et 2021, ce sont 3475 logements sociaux qui ont été financés sur le territoire du SCoT, soit une moyenne 1158 par an (contre 1284 sur la période 2012-2018). Sur la même période le nombre total de logements autorisés s'élève à près de 11750 logements. Ce qui donne un ratio de 1 logement financé pour 3 logements autorisés. La production globale de logements a fléchi entraînant également une légère baisse de la production de logements sociaux.

Au niveau des trois bassins de vie la déclinaison de ce ratio logements financés / logements autorisés est disparate :

- **Le bassin Centre** s'inscrit dans la tendance globale du territoire SCoT avec 1 logement financé pour 3 logements autorisés un peu en dessous de cette tendance
- **Le bassin Ouest** est dans la moyenne (1/3) ;
- **Le bassin Est**, quant à lui, présente un ratio supérieur, de l'ordre de 2/5.

L'essentiel à retenir

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

Ainsi, les chiffres de logements autorisés observés répondent à des temporalités différentes de celles du SCoT, en ayant croisé sur cet exercice différentes problématiques et notamment celles liées à la crise sanitaire de 2020.

Sur la période 2019-2022, le territoire de Marseille Provence a quasiment atteint les objectifs du SCoT (4150 logements / an autorisés contre les 4450 attendus). Si le bassin Centre est celui qui enregistre le total le plus élevé (13251 logements autorisés), il le doit majoritairement à Marseille (74% des autorisations de l'ensemble du territoire) dont la dynamique connaît un léger fléchissement par rapport à la période 2012-2018 (85%). Parallèlement, si le bassin Est atteint 90% de son objectif SCoT, le bassin Ouest n'atteint le sien qu'à hauteur de 66% après une tendance plus fortement positive durant 2012-2018 lors de laquelle la dynamique construction était portée par Châteauneuf-les-Martigues.

En termes de typologie, 80% des logements autorisés sont en faveur de l'habitat collectif (contre 88% sur la période 2012-2018), avec un niveau élevé sur le bassin Centre sous l'effet de Marseille tandis que les communes du bassin Est augmentent leur part de collectif (Roquefort-la-Bédoule, Cassis) et que le bassin Ouest connaît un ralentissement global (48% de collectifs) malgré un effet de rééquilibrage territorial.

3 Mobilités et cohérence urbanisme-transport

Objectifs SCoT

Le SCOT de Marseille Provence ne présente aucun objectif chiffré en matière de mobilité.

En revanche, il inscrit le tracé des futurs projets de transports collectifs et, sans fixer de seuil chiffré, détermine des secteurs de densité supérieure (zones de bonne desserte) en accord avec la cohérence urbanisme-transport.

Constats 2012-2018

Les résultats du croisement entre les données Permis de construire 2011-2015 et les aires de 500 mètres correspondant aux secteurs de cohérence urbanisme transport met en évidence les points suivants :

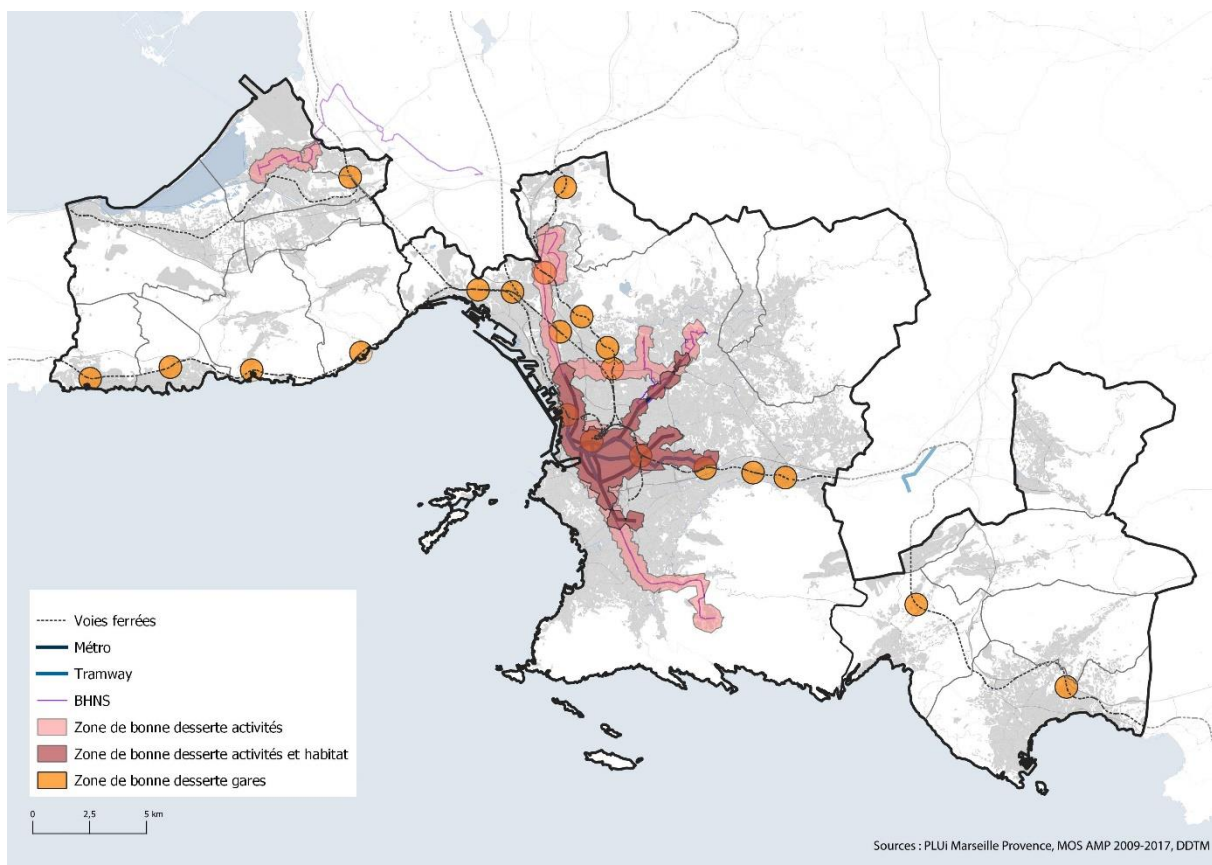
- Les secteurs de cohérence urbanisme transport concentrent une majorité des autorisations de logement (59% d'entre elles) ;
- En termes de forme urbaine, la densité générée correspond à du logement collectif, ce que tend à confirmer la taille moyenne des programmes autorisés (autour de 19 logements) alors qu'elle est deux fois plus petite sur l'ensemble du territoire du SCoT ;
- Parallèlement, seuls 3% des logements autorisés en zone de bonne desserte concerna un habitat individuel. Ce taux est faible, comparé aux 13% des logements autorisés sur l'ensemble du territoire du SCoT Marseille Provence ;
- Les zones de bonnes dessertes accueillent des logements plus petits, avec des tailles moyennes de 59 m² contre 65m² pour l'ensemble du territoire du SCoT.

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

L'objectif de l'analyse est de permettre l'évaluation de l'intensification urbaine dans les zones de bonne desserte (ZBD) par l'observation du nombre de permis de construire autorisés sur ces secteurs sur la période 2018-2023.

Pour les transports en commun, le périmètre des zones de bonne desserte est défini dans le PLUi de Marseille Provence. La ZBD « activités + habitat » concerne le métro et le tramway, et la ZBD « activités » le BHNS. Celles-ci fixent des règles spécifiques en matière de stationnement pour les nouvelles constructions.

Pour les gares « voyageurs » (gares ferroviaires), les ZBD correspondent aux secteurs situés dans un rayon de 500 mètres autour de celles-ci.



Les zones de bonne desserte sur le territoire de Marseille Provence

➔ **Autorisations de construction en Zones de bonne desserte des gares ferroviaires**

Les zones de bonne desserte (ZBD) correspondent à des espaces dans lesquels le temps d'accès à pied à un transport collectif performant (TER) ne dépasse pas 5 à 10 minutes. Pour cette analyse, il est donc convenu que le périmètre de ces ZBD s'étend sur un rayon autour de 500 mètres autour des gares TER (cf carte « zones de bonne desserte et niveau de fréquence TC »). L'objectif de l'analyse consiste à évaluer l'intensification urbaine dans ces ZBD en recensant les permis de construire sur la période 2018-2022.

Le tableau ci-après renseigne le nombre de permis de construire autorisés et leur typologie de logements associée dans les zones de bonnes dessertes des gares sur la période 2018-2022. Cette période couvre les cinq premières années après l'approbation du SCoT et correspond aux données disponibles issues du suivi des permis de construire réalisés sur la Métropole.

Logements autorisés 2018-2023	Nombre de PC	Nombre logements individuels	Nombre logements collectifs	Total logements	Surface terrain (ha)	Densité log/ha
Zones de bonne desserte des gares voyageurs						
Bassin centre	89	121	1 034	1 155	22	53
SEPTEMES-LES-VALLONS	8	8	23	31	1	27
MARSEILLE 5EME	7	2	154	156	1	130
MARSEILLE 4EME	5	4	2	6	0	60
MARSEILLE 3EME	3	0	309	309	1	258
MARSEILLE 2EME	1	0	14	14	0	38
MARSEILLE 1ER	13	1	89	90	0	436
MARSEILLE 16EME	10	22	24	46	7	6
MARSEILLE 15EME	21	31	105	136	2	83
MARSEILLE 14EME	9	10	111	121	2	79
MARSEILLE 11EME	12	43	203	246	7	34
Bassin Ouest	36	29	96	125	3	37
MARIGNANE	8	8	0	8	1	12
SAUSSET-LES-PINS	9	6	14	20	1	25
SAINT-VICTORET	11	11	0	11	1	12
CARRY-LE-ROUET	6	2	82	84	1	81
ENSUES-LA-REDONNE	2	2	0	2	0	
Bassin Est	16	18	9	27	1	21
CEYRESTE	1	1	0	1	0	9
LA CIOTAT	11	13	9	22	1	25
CASSIS	4	4	0	4	0	13
Total ZBD	141	168	1 139	1 448	26	55

Source : traitement AGAM 2024

Concernant ces zones de bonne desserte autour des gares, sur la période 2018-2023, on observe que :

- Marseille regroupe 57% des permis de construire (soit 81) délivrés en zones de bonne desserte autour des gares sur le territoire du SCoT. Ceux-ci représentent 80% des logements autorisés au sein de ces zones (soit 888 logements), majoritairement en collectifs (1124 logements) ;
- A Marseille le 11^e arrondissement représentent 21% des logements autorisés (soit 246 logements) autour des gares de La Pomme, Saint-Marcel et la Barasse au sein de ces zones, principalement en collectifs (203 logements) ;
- La densité produite correspond à une moyenne globale de 55 logements générés par hectare.

➔ Autorisations de constructions en Zones de bonne desserte par les transports en commun

Les ZBD en transport en commun sont définies dans le PLUi avec la ZBD « activités + habitat » (en référence au métro et tramway) et avec la ZBD « activités » le BHNS.

Les tableaux ci-après recensent le nombre de permis de construire et de logements autorisés dans les zones qui possèdent un bon niveau de desserte par les transports en commun sur la période 2018-2023.

Logements autorisés 2018-2023						
Zones de bonne desserte du PLUi Habitat + activité (métro/tram)	Nombre de PC	Nombre logements individuels	Nombre logements collectifs	Total logements	Surface terrain (ha)	Densité log/ha
MARSEILLE 1ER	40	22	177	199	1	201
MARSEILLE 2EME	14	2	321	323	1	230
MARSEILLE 3EME	15	51	551	602	2	305
MARSEILLE 4EME	22	16	292	308	1	273
MARSEILLE 5EME	45	16	776	792	2	387
MARSEILLE 6EME	19	7	410	417	1	429
MARSEILLE 8EME	7	2	47	49	0	188
MARSEILLE 11EME	11	6	254	260	2	115
MARSEILLE 12EME	13	8	393	401	2	191
MARSEILLE 13EME	14	9	78	87	1	83
MARSEILLE 15EME	14	2	1 456	1 458	4	331
Total ZBD	162	116	2 574	2 690	9	306

Source : traitement AGAM 2024

Logements autorisés 2018-2023						
Zones de bonne desserte du PLUi activité (BHNS)	Nombre de PC	Nombre logements individuels	Nombre logements collectifs	Total logements	Surface terrain (ha)	Densité log/ha
MARSEILLE 3EME	6	53	14	67	2	41
MARSEILLE 4EME	1	1	0	1	0	19
MARSEILLE 6EME	4	5	108	113	1	197
MARSEILLE 8EME	6	4	34	38	0	86
MARSEILLE 9EME	26	24	228	252	4	63
MARSEILLE 13EME	10	14	257	271	3	80
MARSEILLE 14EME	15	31	325	356	4	87
MARSEILLE 15EME	76	75	289	364	24	15
SEPTEMES-LES-VALLONS	12	15	6	21	1	26
MARIGNANE	41	31	273	304	3	104
Total ZBD	156	222	1 261	1 483	39	38

Source : traitement AGAM 2024

Concernant ces zones de bonne desserte TC :

- Le 15^e arrondissement de Marseille regroupe 54% des permis de construire (soit 1458) délivrés en zones de bonne desserte « activités + habitat » (métro-tramway) et 25% dans les ZBD « activités » (BHNS) ;

- Le 5^e arrondissement regroupe 29% des permis de construire (soit 792) délivrés en zones de bonne desserte « activités + habitat ».

A l'échelle du SCoT, ce sont 449 permis de construire qui ont été autorisés depuis 2018 dans les zones de bonne desserte, transport en commun et gares, ce qui correspond à un total de 5 995 logements dont 90% sous forme de collectifs. Marseille regroupe 95% des autorisations de permis de construire dans ces zones de bonne desserte, soit 4 504 logements ;

Dans le détail, les ZBD des gares représentent 141 permis de construire soit 1 448 logements, les ZBD des transports en commun totalisent 318 permis de construire soit 4 173 logements

Hors Marseille, seules deux communes sont concernées en ZBD BHNS, parmi lesquelles Marignane est celle regroupant la plupart des permis autorisés (304 logements).

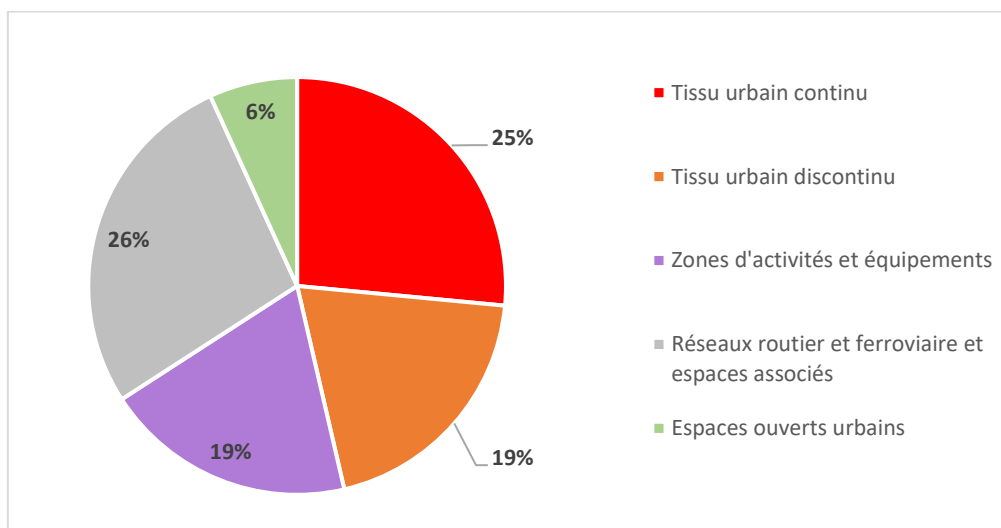
Bilan de l'occupation des sols dans les zones de bonne desserte – Mode d'occupation du sol

Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) est une base de données d'occupation des sols actualisée en 2017 sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle s'articule sur une nomenclature composée de 96 postes sur 4 niveaux de détail plus ou moins fins, qui permet une analyse très fine du territoire.

La précision des bases de données permet une utilisation optimale entre le 1/5 000^{ème} et 1/10 000^{ème}.

Dans le cadre du bilan de l'occupation du sol dans les ZBD, le niveau 3 de la nomenclature est retenu pour l'analyse des espaces artificialisés et le niveau 1 pour les espaces naturels, agricoles et forestiers (NAF).

➔ Occupation des sols dans les zones de bonne desserte « activités + habitat » (TC)

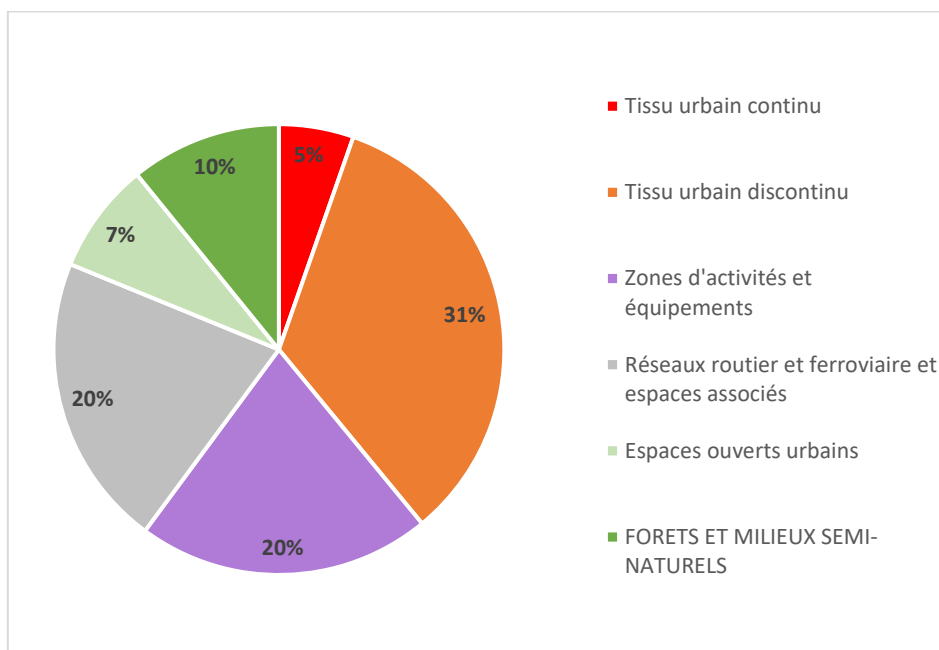


Source : traitement AGAM 2023

- L'Occupation des sols dans les zones de bonne desserte « activités + habitat » (métro et tramway) est constitué à 25% d'un tissu urbain continu, ce qui correspond au tissu urbain dense du centre-ville de Marseille ;

- La forte présence des réseaux routiers / ferroviaires et espaces associés (26%) atteste de l'importance des infrastructures nécessaires aux déplacements (gares et faisceaux ferroviaires, réseau dense de voiries, infrastructures autoroutières).
- Une part non négligeable de ces zones de bonne desserte transport en commun est composée de zones d'activités et d'équipement (19%). Il s'agit notamment du pôle économique d'Euroméditerranée et des grands pôles d'équipements de la Timone/Conception et Luminy.

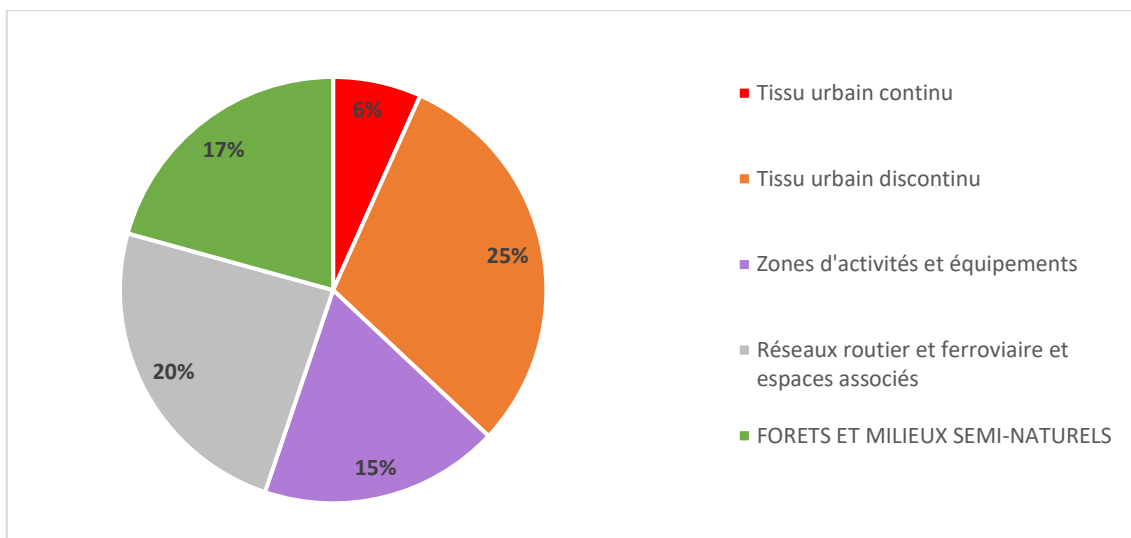
➔ **Occupation des sols dans les zones de bonne desserte « activités » (BHNS)**



Source : traitement AGAM 2023

- Dans les zones de bonne desserte « activités » (BHNS), les tissus urbains discontinus sont majoritairement représentés par rapport aux tissus urbains continus (31% contre 5%). Ceci témoigne de l'éloignement relatif des espaces centraux dont les tissus sont urbains plus denses, qui justifie notamment le BHNS comme mode de transport collectif ;
- La présence des zones d'activités et d'équipements est équivalente à celle observée dans les zones de bonne desserte TC (20% contre 19%), confirmant le choix du BHNS ;
- Les 10 % de forêts et milieux semi-naturels correspondent essentiellement aux zones naturelles du massif des calanques qui bordent la ligne de BHNS de Luminy, confirmant la situation périphérique.

→ **Occupation des sols dans les zones de bonne desserte « gares »**



Source : traitement AGAM 2023

- Dans les zones de bonne desserte gares, les tissus urbains discontinus sont majoritairement représentés par rapport aux tissus urbains continus (25% contre 6%). Ceci résulte du fait que de nombreuses gares ne sont pas situées dans des tissus urbains denses de centre-ville.
- La présence des zones d'activités et d'équipements est équivalente à celle observée dans les autres zones de bonne desserte.
Les 17 % de forêts et milieux semi-naturels correspondent aux gares situées en dehors d'espaces urbains denses notamment l'ensemble des gares de la cote bleue

L'essentiel à retenir :

On observe une dynamique positive au sein des zones de bonne desserte (métro, tramway et gares ferroviaires). En effet, à l'échelle du SCoT se sont près 450 permis de construire qui ont été autorisés entre 2018 et 2023 dans ces zones, correspondant à 5620 logements, dont 90% de collectifs correspondant à des formes urbaines assez denses.

Les zones de bonne desserte métro et tramway correspondent majoritairement au tissu urbain dense car ces infrastructures sont essentiellement situées à Marseille et d'Aubagne. En revanche, les tissus urbains des zones de bonnes dessertes du BHNS et des gares présentent une moindre densité mais une part plus significative de tissus urbains discontinus. Ceci résulte d'une localisation plus périphérique des secteurs desservis par les BHNS, et dans une moindre mesure par les gares, au sein de secteurs d'interface ville nature.

Objectifs SCoT

Concernant l'emploi, le SCoT fixe un objectif de 80 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.

Pour le développement économique, il formule des orientations qui reposent sur les moteurs suivants : Economie de la logistique et des échanges, Economie productive, Economie de la connaissance, Tourisme et Loisirs.

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

Constats 2012-2018 : Un ralentissement

→ Une évolution de la population active ralentie par la crise de 2008

- En 2014, le territoire compte 450 700 actifs, soit une augmentation de 34 400 actifs de puis 1999 (+ 8%) soit + 2 294 actifs par an ;
- Deux rythmes se succèdent : une première période 1999-2009 avec une croissance moyenne annuelle de 2 950, suivie d'un net ralentissement sur la période 2009-2014 (+990 actifs par an) résultant de la crise de 2008 ;

→ Un impact identique sur la population active occupée...

- Avec 372 000 actifs occupés en 2014, on observe une augmentation de 15% sur la période 1999-2014 (soit +49 200 personnes) ;
- Deux rythmes se succèdent : la période 1999-2009 avec une croissance moyenne de 5 080 individus par an puis une inversion sur la période 2009-2014 avec une perte moyenne de 324 actifs occupés par an.

→ ...comme sur le taux d'activité et le taux d'emploi

- L'évolution du taux d'activité fait écho à la tendance démographique du territoire SCoT : les effectifs augmentent mais accusent un ralentissement sur la période 2009-2014 ;
- La stagnation du taux d'emploi entre 2009 et 2014 (56%) conjuguée à la progression du nombre d'actifs se traduit par une augmentation du nombre de chômeurs sur le territoire.

→ Une évolution de l'emploi qui ralentit attestée par les chiffres du recensement INSEE...

- L'emploi au lieu de travail totalisait 408 400 emplois en 2014, soit 63 200 emplois supplémentaires entre 1999 et 2014 soit un rythme annuel moyen de progression d'environ 4 200 emplois supplémentaires par an ;
- L'évolution de l'emploi a enregistré un ralentissement conséquent sur le territoire marqué par une tendance baissière conjoncturelle (impact de la crise mondiale), passant de +1,61% entre 1999 et 2009 à +0,18% entre 2009 et 2014.
- Une évolution différenciée du taux d'emploi suivant les territoires entre 2009 et 2014 : alors que celle du bassin Centre est quasi atone (croissance moyenne annuelle du nombre d'emploi de +0.01%), le bassin Est atteint +0.18% tandis que le bassin Ouest est sensiblement plus dynamique (+1.8%).

→ ...mais une reprise significative d'après les données plus récentes (ACOSS)

- Le territoire compte 295 400 emplois salariés privés en 2016 (source ACOSS), soit une progression de +2.9% depuis 2008 ;

- le secteur des Services est le plus important pourvoyeur d'emploi salarié privé (202 000 emplois soit plus de deux tiers des emplois salariés privés) ;
- Le Commerce est le second secteur d'activité le plus important (42 500 emplois soit plus de 14% des effectifs salariés privés malgré un recul de -0.4% sur les 9 dernières années ;
- L'Industrie se positionne au troisième rang (32 800 emplois soit 11% des emplois privés) avec un ralentissement sur les quatre dernières années,
Le secteur d'activité du BTP (construction) représente 6% du total des effectifs salariés privés (17 800 actifs) avec une évolution positive depuis 2016.

→ **Un développement des surfaces commerciales porté par le bassin Centre**

- 212 000 m² de surfaces commerciales ont été autorisés sur l'ensemble du territoire SCOT de Marseille Provence Métropole entre 2009 et 2016 (soit une moyenne annuelle de 26 500 m² de surfaces autorisées) ;
Le bassin Centre porte 83% des projets commerciaux (177 000 m² autorisés), avec de grands projets (Terrasses du Port, Les Docks et le centre commercial du Prado) destinés à étoffer l'offre commerciale de l'hypercentre.

Bilan de l'emploi au lieu de travail population active

→ **Précisions méthodologiques**

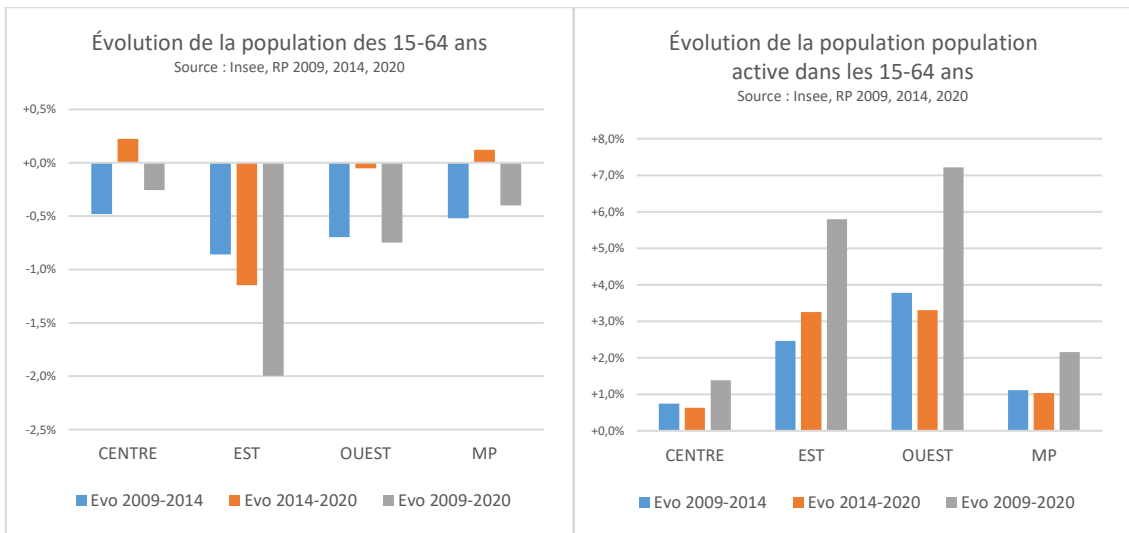
Le recensement de l'INSEE sous sa forme actuelle date de 2006. Depuis cette année-là, le recensement est effectué un fois tous les 6 ans pour les communes de moins de 10 000 habitants et, pour les communes de plus de 10 000 habitants, seulement 8 % de la population est recensée chaque année. Chaque millésime du recensement regroupe un cumul de 5 années : l'année du millésime, les deux années qui le précèdent ainsi que les deux années suivantes. C'est la raison pour laquelle le dernier recensement de l'INSEE actuellement disponible est 2020, car il comporte les données cumulées des années 2018 à 2022. C'est également pour cela que l'on doit comparer 2 millésimes avec un écart de 5 ans minimum (actuellement 6 du fait des conséquences des confinements de l'année 2020).

→ **Population active INSEE**

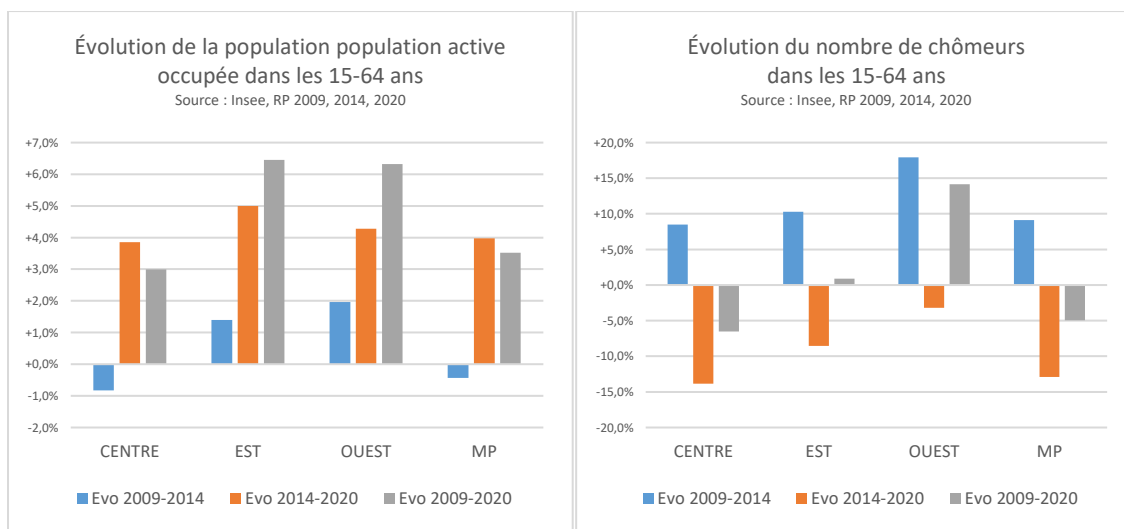
La population active correspond à la population de la tranche d'âge des 15 à 64 ans ayant un emploi (« population active occupée ») ou au chômage.

Sur la période 2014-2020, la population active du territoire du SCOT Marseille Provence est restée relativement stable, passant de 450 670 à 455 330 personnes (+1 %). Toutefois :

- La population en âge de travailler (de 15 à 64 ans) augmente plus légèrement +0,1 % sur la période ;
- La population active occupée (ayant un emploi) augmente de 4 %, après avoir baissé de 0,4 % entre 2009 et 2014.



Source : traitement AGAM 2023



Source : traitement AGAM 2023

Sur le territoire de Marseille Provence, la population des 15-64 ans augmente à nouveau entre 2014 et 2020 après avoir connu une forte baisse lors de la période précédente. Toutefois, le solde reste négatif entre 2009 et 2020.

Si l'on observe une diminution de la population des 15-64 ans plus importante sur le bassin Est du territoire de Marseille Provence, l'évolution de la population active (occupée ou non) est sur le bassin Est comme sur le bassin Ouest entre 2014 et 2020. Il convient de noter que, malgré un poids de population beaucoup plus important, le bassin Centre connaît une évolution de sa population active occupée moins dynamique.

Les effets de la crise de 2009 sont perceptibles dans l'évolution du nombre de chômeurs (au sens du recensement¹) entre 2009 et 2014, et impactent davantage le bassin Ouest du territoire (+17,9 %). Le nombre de chômeurs n'a pas assez diminué pour retrouver en 2014 le niveau d'avant crise dans le bassin Ouest, il est encore de 14,2 % supérieur quand l'ensemble de Marseille Provence connaît une baisse de près de 5 %. C'est aussi le cas, dans une moindre mesure, dans le bassin Est (+ 0,9 %). Le bassin Centre du territoire du SCoT de

¹ Le chômage au sens du recensement est calculé en comptabilisant les personnes qui se déclarent chômeurs (inscrits ou non à Pôle Emploi), sauf si elles disent ne pas chercher d'emploi, et les personnes qui ne disent pas chômeurs mais qui affirment rechercher un emploi

Marseille Provence, quant à lui, a connu une forte diminution du nombre de chômeurs sur les 6 dernières années (- 13,8 %), entraînant un impact positif sur l'ensemble du territoire (baisse de 5 % du nombre de chômeurs).

→ Taux d'activité – Taux d'emploi

Concernant le taux d'activité² et le taux d'emploi³, on observe une évolution positive sur l'ensemble du territoire du SCoT Marseille Provence entre 2014 et 2020. Cette dynamique a été plus marquée sur le bassin Est et le bassin Ouest que sur le bassin Centre (autour de +5,5 points contre +1,5 environ pour le bassin Centre). On constate une stagnation du taux d'activité dans le bassin Centre qui impacte l'ensemble du territoire à l'échelle du SCoT. Le taux d'emploi, quant à lui, évolue plus favorablement avec une augmentation de 2,2 points entre 2014 et 2020, après une stagnation entre 2009 et 2014. L'évolution du taux d'emploi confirme ainsi une augmentation du nombre de personnes qui travaillent.

Taux d'activité	2009	2014	2020	Evolution 2009-2014	Evolution 2014-2020	Evolution 2009-2020
Bassin Centre	66,4%	67,2%	67,5%	+0,8	+0,3	+1,1
Bassin Est	69,2%	71,5%	74,7%	+2,3	+3,2	+5,5
Bassin Ouest	69,8%	73,0%	75,4%	+3,1	+2,5	+5,6
SCoT Marseille Provence	66,8%	67,9%	68,5%	+1,1	+0,6	+1,7
Évolution en point de pourcentage						
Taux d'emploi	2009	2014	2020	Evolution 2009-2014	Evolution 2014-2020	Evolution 2009-2020
Bassin Centre	55,1%	54,9%	56,9%	-0,2	+2,0	+1,8
Bassin Est	60,9%	62,3%	66,2%	+1,4	+3,9	+5,3
Bassin Ouest	61,9%	63,5%	66,3%	+1,7	+2,8	+4,4
SCoT Marseille Provence	56,0%	56,1%	58,2%	+0,0	+2,2	+2,2

Source : Insee, RP 2009, 2014, 2020

Source : traitement AGAM 2023

Les territoires des bassins Est et Ouest s'inscrivent dans la moyenne nationale qui est de 74,6 % pour le taux d'activité et 65,4 % pour le taux d'emploi. Le bassin Centre, en revanche, accuse un retard de 7 points pour le taux d'activité et de 9 points pour le taux d'emploi, contribuant à maintenir les taux de l'ensemble du territoire de Marseille Provence en-deçà des moyennes nationales.

→ L'emploi au lieu de travail

L'emploi au lieu de travail correspond à l'emploi présent dans le territoire, qu'il soit occupé par un actif résidant sur le territoire ou venant de l'extérieur.

Sur le territoire du SCoT Marseille Provence, l'emploi au lieu de travail représente 422 227 emplois sur les 778 860 que compte la métropole Aix-Marseille-Provence, soit 54 % de l'emploi métropolitain.

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

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

En termes de répartition en 2020 :

- Le bassin Centre concentre 85 % de l'emploi du territoire du SCoT. Le bassin Ouest compte 9 % de l'emploi et le bassin Est seulement 6 %. A elle seule, la commune de Marseille totalise 84 % de l'emploi du territoire du SCoT ;
- Seules 4 communes dépassent 1% dans la répartition de l'emploi : Marignane (5,7 %), La Ciotat (3,3 %), Gémenos et Châteauneuf-les-Martigues (1,2 % chacune). Avec Marseille, ces communes représentent 95 % de l'emploi du territoire de Marseille Provence ;
- Les 13 autres communes regroupent donc un peu plus de 5 % de l'emploi au lieu de travail.

En termes de dynamiques :

- Le bassin Ouest, porté par la dynamique de l'aéronautique, a été moteur de l'emploi durant la période 2009-2014. Cependant, le ralentissement ultérieur de l'activité de la filière a ensuite été à l'origine de la seule diminution observée parmi les 3 territoires sur les 2 périodes étudiées (- 1,3 % entre 2014 et 2020) ;
- Le bassin Centre est resté stable suite à la crise de 2009 (+41 emplois en 5 ans), avant de gagner près de 11 900 emplois entre 2014 et 2020 (soit 96 % des gains d'emplois sur le territoire de Marseille Provence) ;
- Le bassin Est, pour sa part, a connu une croissance forte et continue de ses emplois durant les deux périodes, passant de +2,7 % durant la crise de 2009 à +7,1 % entre 2014 et 2020 (soit 2 300 emplois supplémentaire sur 11 ans dont 1 669 les 5 dernières années) ;
- Sur l'ensemble du territoire du SCoT, la dynamique de l'emploi s'est ainsi globalement accélérée sur les 2 périodes, passant de +0,9 % à +3,2 % (soit +16 865 emplois et +4,2% en 11 ans).

Emploi au lieu de travail	CENTRE	EST	OUEST	Marseille Provence
2009	348 387	22 751	34 225	405 363
2014	348 428	23 374	37 409	409 211
2020	360 280	25 043	36 904	422 227
Evo 2009-2014	+0,0%	+2,7%	+9,3%	+0,9%
Evo 2014-2020	+3,4%	+7,1%	-1,3%	+3,2%
Evo 2009-2020	+3,4%	+10,1%	+7,8%	+4,2%
Evo 2009-2014	+41	+623	+3 184	+3 848
Evo 2014-2020	+11 852	+1 669	-504	+13 016
Evo 2009-2020	+11 893	+2 291	+2 680	+16 865

Source : Insee, RP 2009, 2014, 2020

Source : traitement AGAM 2023

→ Le taux de chômage

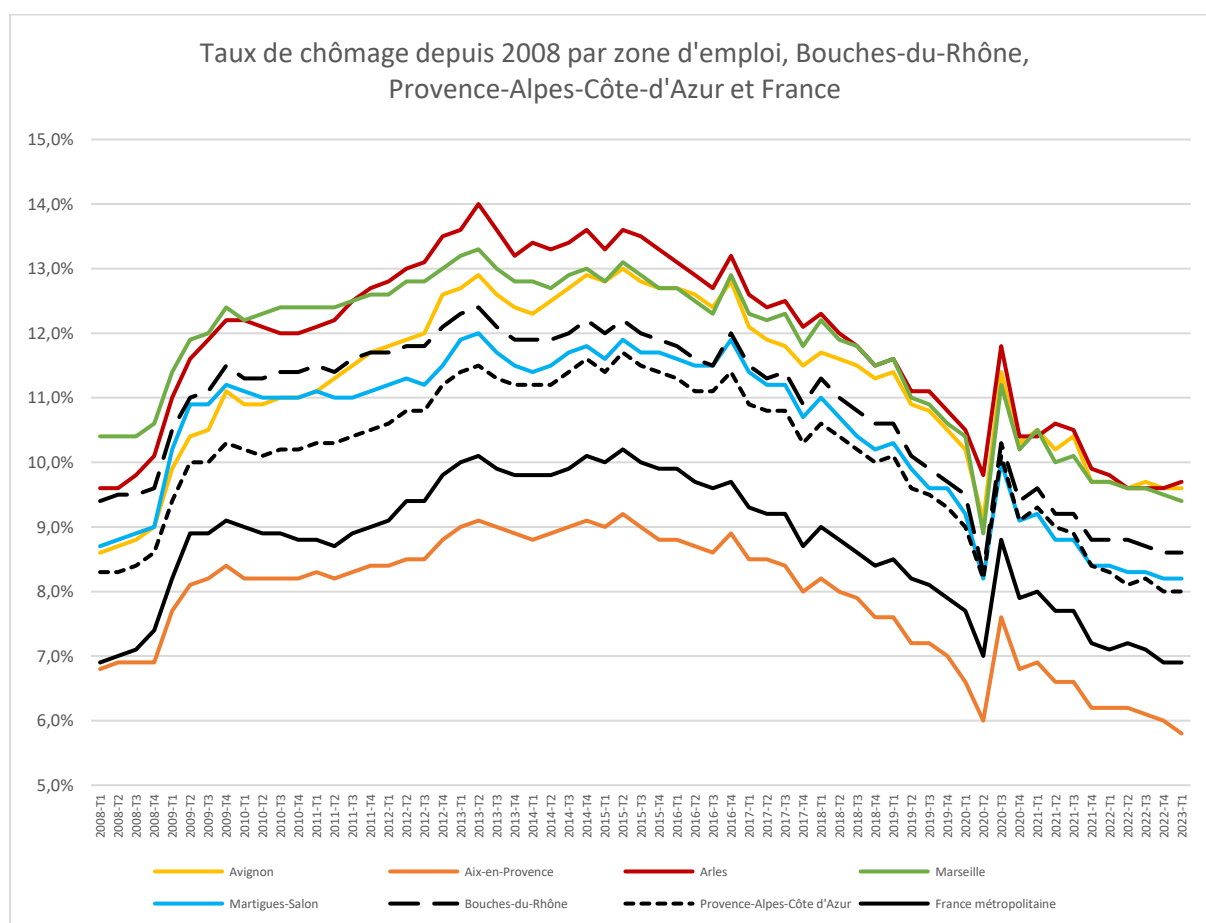
Le taux de chômage localisé analysé ici est celui mis à jour chaque trimestre et permettant un suivi plus fin. Toutefois, sa zone de référence géographique est la zone d'emploi, dont le périmètre ne correspond pas avec exactitude à celui des territoires observés dans le cadre du SCoT. Ainsi, la zone d'emploi de Marseille correspond quasiment au contour de Marseille Provence mais englobe également la plupart des communes du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. Cette territorialisation ne permet donc pas une lecture très fine à l'échelle du territoire du SCoT et doit donc être appréhendé avec une précaution supplémentaire, venant s'ajouter à la difficulté liée aux séquences chronologiques des données disponibles.

La crise de 2008 a fortement touché la zone d'emploi de Marseille, où le taux de chômage était déjà le plus élevé du département des Bouches-du-Rhône.

Lors de cette crise, le taux de chômage de la zone d'emploi de Marseille augmenté de 2 points, passant de 10,4% à 12,4%, soit le même saut qu'au niveau national. Ce taux augmente de nouveau jusqu'à 13,3% lors de la crise de l'euro en 2013, pour se stabiliser puis diminuer graduellement jusqu'en 2018 avec une accentuation de cette baisse jusqu'à passer sous le niveau de la crise de 2008 par deux fois :

- lors du premier confinement de 2020, qui a affecté la recherche d'emploi des chômeurs (et diminuant artificiellement le taux de chômage) ;
- puis au début de l'année 2021, de façon pérenne cette fois-ci, passant en-dessous de la barre des 10% à la fin de l'année 2021 et atteignant une valeur de 9,4% début 2023.

Le différentiel entre le taux de chômage de la zone d'emploi de Marseille et celui du niveau national a très peu varié depuis 2008, oscillant entre 3,7 et 2,2 points d'écart. Ce différentiel était le plus élevé entre 2010 et 2012 et s'est réduit depuis 2020.



Source : Insee, estimations de taux de chômage localisés
Traitement : AGAM 2023

L'observation des données disponibles met en exergue les points suivants :

- Le nombre de personnes qui travaillent augmente entre 2014 et 2020 au sein du territoire de Marseille Provence, après une stagnation pendant la crise de 2008 ;
- Si l'Est a été la plus dynamique dans la création d'emploi (+10% en 11 ans), c'est dans le Centre que le nombre de postes créés est le plus important (+ 11 893 emplois entre 2009 et 2020, pour +16 865 dans Marseille Provence au total).

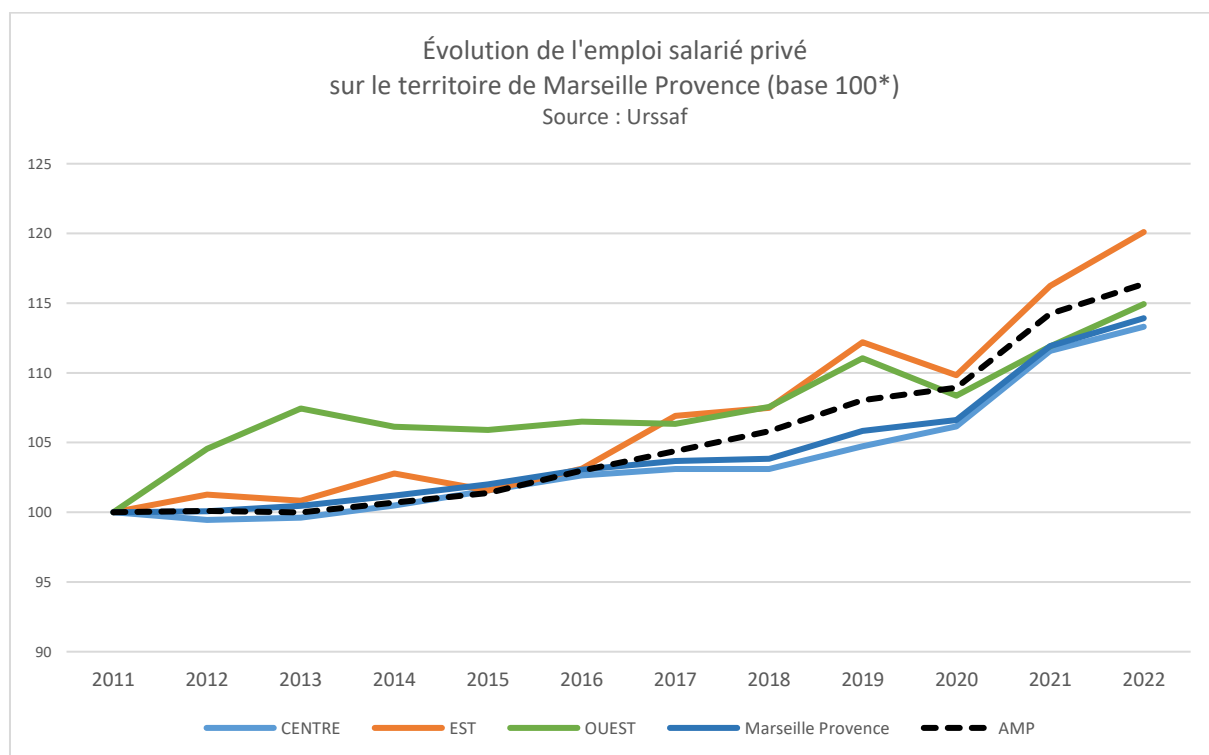
- La baisse du chômage a été continue depuis 2018 (sauf soubresauts durant l'épidémie de Covid), l'écart avec le taux national diminue, notant une amélioration endogène du chômage.

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

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

→ Évolution 2011-2022 dans les territoires

A la fin de l'année 2022, l'emploi salarié privé comptait 324 877 postes sur l'ensemble du territoire de Marseille Provence. Sur la période 2011-2022, le territoire a connu une augmentation de 39 692 emplois salariés, avec toutefois une évolution inégalement répartie suivant les bassins de vie.



Source : traitement AGAM 2023

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

Jusqu'en 2015, la reprise de l'emploi a été progressive, avec une augmentation annuelle de + 0,1 % en 2012 et un pic à +1 % en 2016, avant de ralentir encore (+ 0,6 % et + 0,2 % en 2017 et 2018). La croissance bondit ensuite à +1,9 % en 2019, avant de chuter brusquement en 2020 du fait des confinements liés à la crise sanitaire du Covid

19. Un effet rattrapage succède à cette période, avec une hausse de + 5 % en 2021 et + 1,8 % en 2022. Cette évolution est toutefois inégalement répartie sur les territoires :

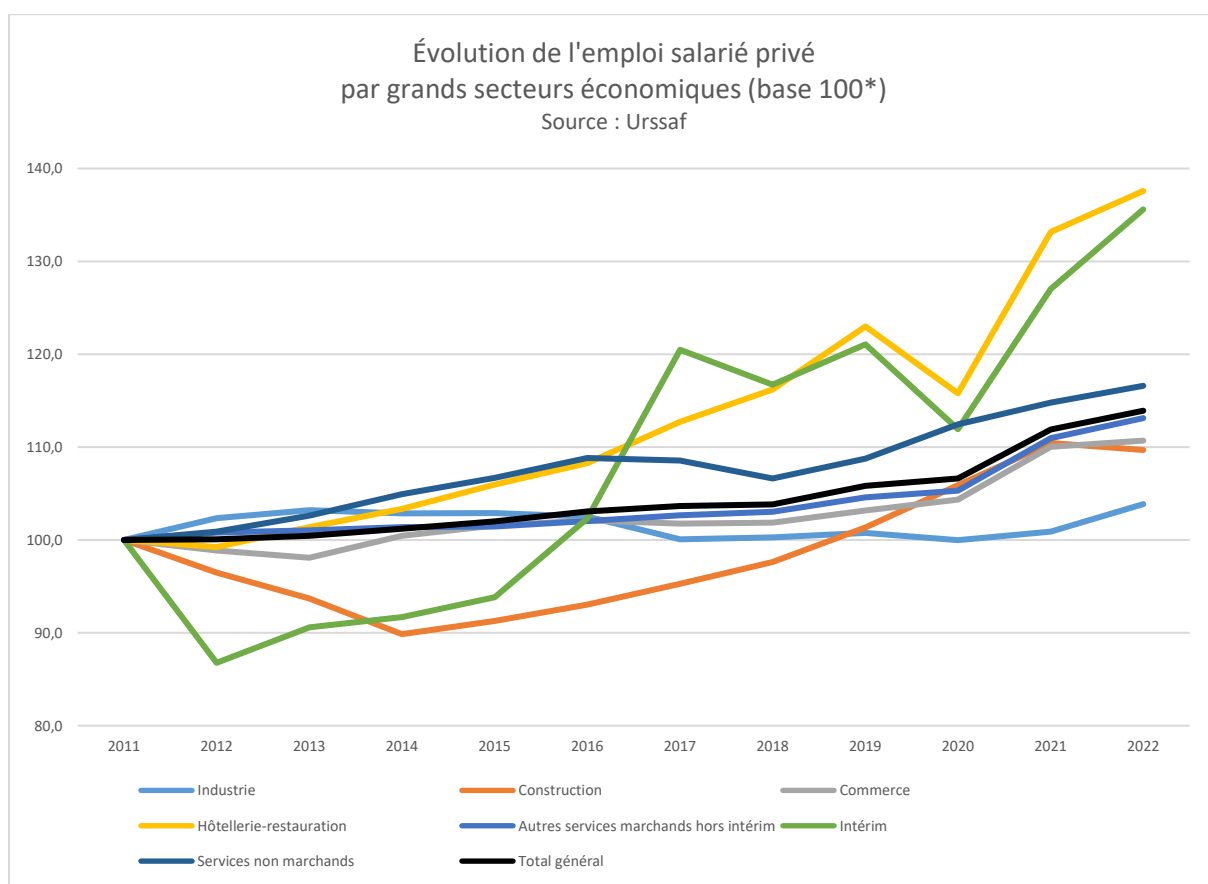
- **Le bassin Centre** imprime sa marque sur l'évolution de l'ensemble de Marseille-Provence par son poids (83 % de l'emploi du territoire). Ce territoire a connu une baisse en 2012 (- 0,6 %) avant un redressement les années suivantes (de + 0,2 % en 2013 à + 1,1 % en 2015 et 2016). Comme pour l'ensemble du territoire de Marseille Provence, après un net fléchissement en 2017 et 2018 (+ 0,4 % et 0 %), la croissance est repartie à la hausse à partir de 2019. Les confinements n'ont eu qu'un faible impact sur la dynamique de l'emploi (+ 1,6 % en 2019, + 1,4 % en 2020), dont l'évolution s'est restée accentuée (+ 5,1 % en 2021 et + 1,6 % en 2022). Dans l'ensemble, le développement de l'emploi est resté soutenu sur le bassin Centre (+ 13,3 % entre 2011 et 2022, contre + 13,9 % sur Marseille Provence et + 16,4 % pour la Métropole). Les moteurs de cette croissance ont été l'hôtellerie-restauration (+ 39 %) et l'intérim (+ 26,5 %). En revanche, en nombre de postes nets créés, ce sont les autres services marchands qui ont été les plus gros pourvoyeurs avec une augmentation de 11 845 postes (soit 37% de l'augmentation entre 2011 et 2022) ;
- **Le bassin Ouest** a connu une dynamique d'évolution de l'emploi différente de celle du territoire de Marseille Provence en début de période avant d'atteindre sensiblement le même niveau en 2022. Ceci résulte notamment du bon maintien de dynamique de l'industrie (notamment aéronautique), qui fut toutefois à l'origine d'une chute de la croissance et de l'emploi sur le bassin Ouest entre 2014 et 2017. Ce n'est ainsi qu'à partir de 2018 que le bassin Ouest renouera avec la croissance (+ 1,1 % puis + 3,2 % en 2019), avant d'être impacté par le confinement de 2020 (- 2,4 %) sans réel effet rattrapage en 2021 (+ 3,3 %) et en 2022 (+ 2,7 %) ;
- **Le bassin Est**, quant à lui, a connu la plus forte croissance entre 2011 et 2022 (+ 20,1 %), du fait notamment de la taille relativement plus modeste de ce territoire. L'évolution de l'emploi salarié privé y est assez comparable à celles du territoire de Marseille Provence et du bassin Centre entre 2011 et 2016 (+ 3,1 % pour le bassin Est, + 2,7 % pour le bassin Centre et + 3 % pour Marseille Provence). En 2017, le bassin Est voit se poursuivre le développement de l'emploi (+ 3,7 % en 2017) avant d'enregistrer une succession d'années irrégulières : un ralentissement en 2018 (+ 0,5 %), une reprise notable en 2019 (+ 4,4 %), une chute due aux confinements de 2020 (- 2,1 %) et enfin une reprise robuste en 2021 et 2022 (+ 5,8 % et + 3,3 %). En termes de secteurs d'activité, aucun ne se démarque particulièrement.

→ **Évolution 2011-2022 par grand secteur**

En matière d'activités économiques, l'Urssaf définit les 7 grands secteurs suivants :

- L'industrie ;
- La construction ;
- Le commerce ;
- L'hôtellerie-restauration ;
- Les autres services marchands hors intérim ;
- L'intérim ;
- Les services non-marchands (santé et éducation pour l'essentiel).

L'intérim est compté comme un secteur à part entière car il concerne l'ensemble des autres secteurs. Par ailleurs, sa variabilité dans le temps du fait de son adaptation permanente aux contextes en fait un secteur précurseur de la conjoncture économique.



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

Source : traitement AGAM 2023

- Depuis 2011, les secteurs les plus dynamiques ont été l'hôtellerie-restauration (particulièrement depuis 2017) et l'intérim. Ces secteurs sont également ceux qui comptaient le moins de postes salariés, ceci pouvant expliquer les grandes variations à la hausse ou à la baisse observées (cf graphique). Toutefois, à partir de 2022, on compte autant de postes salariés privés dans l'hôtellerie-restauration que dans la construction (respectivement 22 744 emplois et 22 108 emplois). Parallèlement, le secteur de l'intérim oscille en moyenne autour de 5 400 postes (4 310 au point bas de 2013 et 6 735 en 2022 pour le point haut).
- Les services non-marchands ont également connu une croissance plus rapide que l'ensemble de l'emploi salarié privé, notamment dans la santé ;
- Le secteur des services marchands (hors intérim), qui représente 41 % de l'emploi salarié privé en 2022 avec 133 556 postes, a pour sa part connu une croissance régulière depuis 2011, à l'instar de l'ensemble de l'emploi salarié privé. Il se caractérise par une tertiarisation progressive de l'emploi ;
- Le commerce suit également la même tendance, il 14 % de l'emploi salarié privé pour 45 763 postes en 2022 ;
- Le secteur de la construction, en revanche, a vu son emploi fortement marqué par la crise économique de 2009 accentuée à la faveur de la crise des dettes souveraines européennes de 2012-2013 jusqu'en 2015 (atteignant un point bas de 18 397 postes). L'emploi de ce secteur a connu ensuite un retour de croissance plus vigoureux que l'ensemble des secteurs, pour quasiment le rattraper en 2021 avec 22 263 postes. L'année 2022 connaîtra une nouvelle chute, se traduisant par la perte de 155 emplois.

- L'industrie, quant à elle, n'a pas enregistré de grandes variations sur la période concernant le nombre d'emplois qu'elle représente. On observe en effet un maintien de l'emploi stabilisé autour des 32 900 postes, avec cependant une récente croissance en 2022 (près de +3 % sur un an).

→ Évolution 2011-2022 par filières

La Métropole Aix-Marseille-Provence souhaite développer et renforcer les 6 filières d'excellence suivantes, inscrites dans l'Agenda de Développement Économique :

- La santé ;
- L'aéronautique et la mécanique ;
- Le maritime et la logistique ;
- Les industries numériques et créatives et la microélectronique ;
- La filière énergie et environnement ;
- Le tourisme et l'art de vivre.

La Métropole souhaite ainsi « accompagner la transformation et la montée en puissance de ces filières pour la croissance et du territoire dans des domaines-clés pour la souveraineté européenne ».

Pour les besoins de l'analyse, les activités de la Nomenclature d'activités françaises (NAF) ont été réparties afin de pouvoir observer ces 6 filières stratégiques. Une septième filière transversale a été créée, regroupant la recherche et développement.

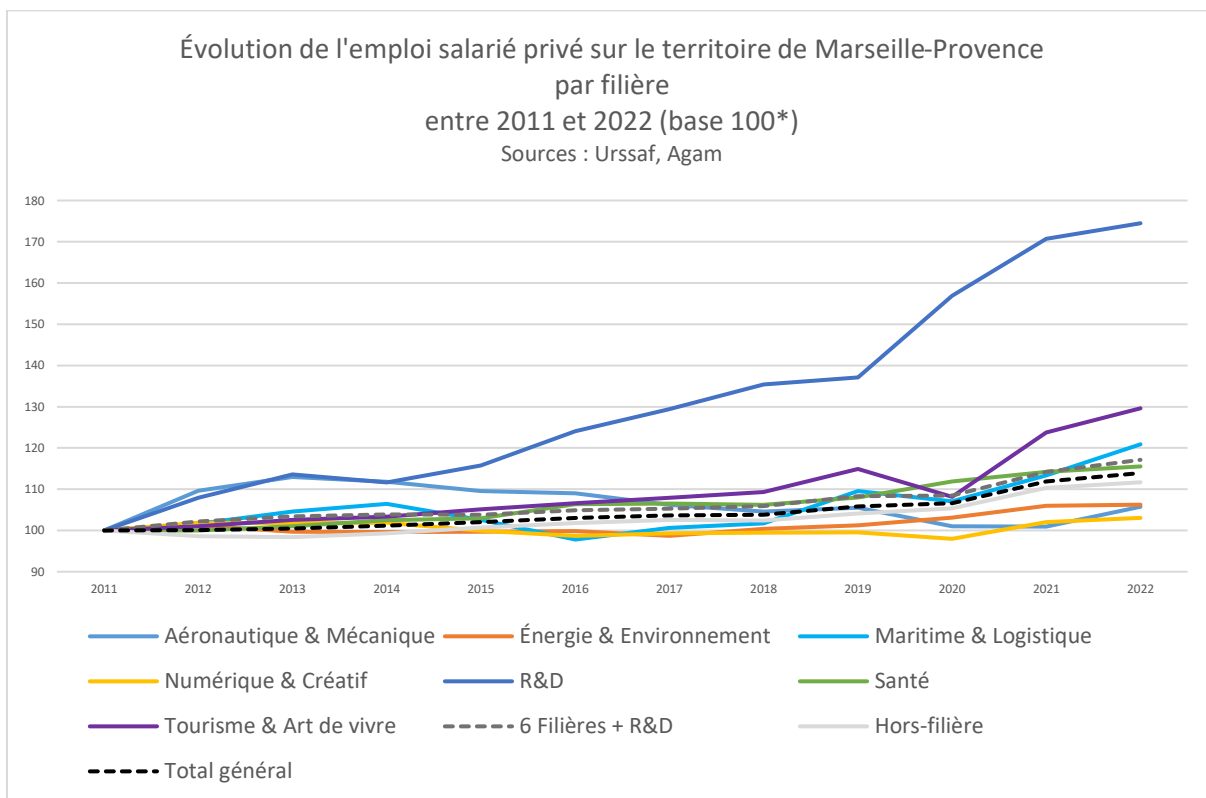
Les moteurs initialement évoqués par le SCoT (Économie de la logistique et des échanges, Économie productive, Économie de la connaissance, Tourisme et Loisirs) peuvent être ainsi identifiés dans les filières stratégiques.

Filières	Effectifs en 2022	Part	Évolution 2011-2022	
Aéronautique & Mécanique	13 650	4,2%	+741	+5,7%
Énergie & Environnement	16 459	5,1%	+969	+6,3%
Maritime & Logistique	10 121	3,1%	+1 749	+20,9%
Numérique & Créatif	18 017	5,5%	+535	+3,1%
R&D	9 321	2,9%	+3 979	+74,5%
Santé	40 730	12,5%	+5 475	+15,5%
Tourisme & Art de vivre	29 004	8,9%	+6 628	+29,6%
6 Filières + R&D	137 302	42,3%	+20 076	+17,1%
Hors-filière	187 575	57,7%	+19 616	+11,7%
Total général	324 877	100,0%	+39 692	+13,9%

Source : traitement AGAM 2023

Au regard de l'évolution sur la période 2011-2022, on constate ainsi que :

- L'ensemble des 6 filières et la R&D ont connu une croissance plus élevée que le reste du tissu économique (+ 17,1 % contre + 13,9 %) ;
- La santé est la filière la plus importante en termes d'effectifs. Elle représente 12,5 % de l'emploi salarié privé du territoire avec une évolution de +15,5% sur la période ;
- La R&D, filière comptant le plus petit effectif et la plus faible représentation (2,9%), est également celle ayant connu en proportion la croissance la plus importante (+ 74,5 %), passant de 5 342 postes à 9 321 emplois ;
- Le tourisme & Art de vivre a connu la plus importante croissance de postes sur la période (+6 628 postes).



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

Source : traitement AGAM 2023

Sur le territoire du SCoT de Marseille Provence, on observe les évolutions suivantes des différentes filières économiques :

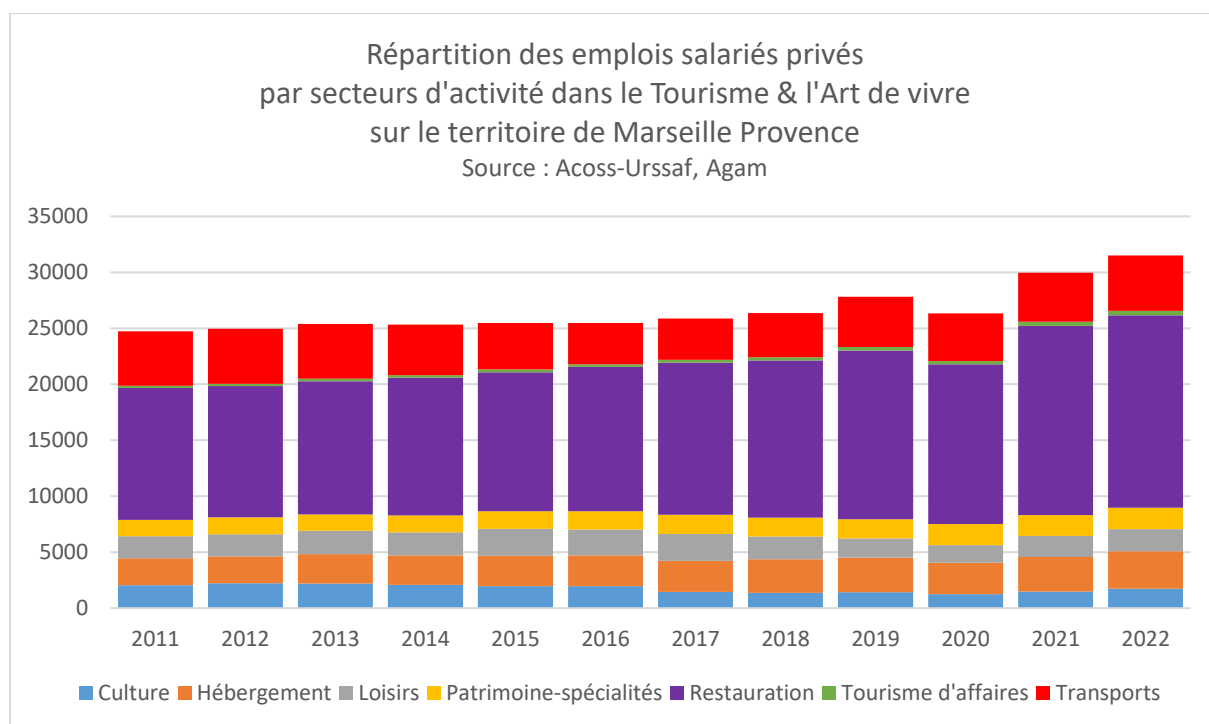
- Les 6 filières et la R&D ont enregistré une croissance plus vigoureuse que l'ensemble du tissu économique en général (+ 17 % contre + 14 %) ;
- Les filières qui ont connu une croissance plus élevée que le tissu économique global sont la R&D (+ 75 %), le Tourisme & Art de vivre (+ 30 %), le Maritime & Logistique (+ 21 %) et dans une moindre mesure la Santé (+ 16 %). Les filières du Numérique & Créatif (+ 3 %), de l'Aéronautique & Mécanique et de l'Énergie & Environnement sont un peu plus à la peine (+ 6 % chacun) ;
- La R&D affiche une courbe ascendante quasiment continue de ses effectifs sur la période, avec deux années-clés qui marquent des rebonds notables (2014 et 2019). Sa forte évolution (+75%) masque toutefois la faible part de ses effectifs en termes d'emploi salarié privé (9 321 postes soit 2,9% des effectifs du territoire) ;
- L'Aéronautique & Mécanique a connu une croissance précoce en début de période jusqu'en 2014, avant d'être marquée par une diminution de l'emploi et des effectifs (+5,7% de croissance pour un total de 13 650 emplois en 2022 soit 4,2% des effectifs du territoire) ;
- Le Numérique & Créatif présente une relative stagnation de son emploi salarié privé (+3,1% de croissance), mais celle-ci ne tient pas compte des effectifs parallèles que sont les professionnels indépendants dont le nombre a pu augmenter. Avec ses 18 017 postes, le secteur représente 5,5% des effectifs du territoire ;
- La filière Maritime & Logistique a connu un fléchissement de sa croissance d'emploi salarié privé après 2019, impactée par les confinements en 2020 et les dysfonctionnements des chaînes d'approvisionnements. Cependant, la dynamique du secteur repart à la hausse en 2021 et 2022 à la faveur de la reprise de la consommation (importante après les restrictions de 2020), totalisant 10 121

emplois salariés privés dans la filière (soit seulement 3,1% des effectifs du territoire mais +20,9% de croissance) ;

- Le secteur Energie & Environnement connaît un profil d'évolution sensiblement comparable à celui du Numérique & Créatif, avec une croissance plus régulière et positive à partir de 2018 jusqu'à totaliser 16 459 postes en 2022 (soit +6,3% de croissance et 5,1% des emplois) ;
- La filière Santé a vu ses effectifs augmenter régulièrement et en continu, avec une croissance de +15,5% sur la période. En termes d'effectifs, elle totalise toutefois 40 730 postes en 2022, ce qui en fait la principale filière en termes du territoire en termes d'emploi (12,5% des effectifs du territoire) ;
- La filière Tourisme & Arts de vivre connaît une évolution moindre mais régulière jusqu'en 2019, année après laquelle l'impact de la crise sanitaire a ramené l'emploi salarié privé à son niveau de 2017 avant que le secteur ne reprenne sa course ascensionnelle accentuée par les effets induits des confinements de 2020 pour atteindre une croissance de +29,6%. Avec 29 004 emplois en 2022, la filière arrive en deuxième position après la santé en termes d'emplois et représente 8,9% des effectifs du territoire.

Bilan de l'offre de tourisme

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



Source : traitement AGAM 2023

En termes de répartition, les dynamiques observées au regard de l'évolution de l'emploi font apparaître une croissance globale de la filière Tourisme & Art de vivre :

- Cette filière totalise 29 004 postes sur le territoire de Marseille Provence en 2022, soit 8,9 % de l'emploi privé salarié du territoire ;
- Le territoire de Marseille Provence a connu une augmentation de 29,6 % de l'emploi dans le tourisme et l'art de vivre entre 2011 et 2022. Cette augmentation a été sensible en 2019 par rapport aux années précédentes, avant d'être interrompue en 2020 du fait de la crise sanitaire puis de rebondir ensuite pour augmenter plus fortement encore en 2021 et 2022 ;

- Le secteur de la restauration est au premier plan du développement de cette filière dont il est le principal élément moteur avec 5 508 emplois créés entre 2012 et 2022, soit 85% des 6500 emplois gagnés par l'ensemble de la filière sur la période ;
- Le secteur de l'hébergement a généré 972 emplois entre 2012 et 2022 (soit +41%), avec une évolution lente mais régulière marquée par un développement plus tonique après 2020 consécutive à l'arrêt imposé par la crise sanitaire du Covid 19 (création de 565 emplois entre 2020 et 2022 soit +20% sur 2 ans) ;
- Le secteur des transports a retrouvé en 2022, après plusieurs années, son niveau d'emploi de 2012 (respectivement 4960 emplois contre 4 920 postes), confirmant ainsi la dynamique positive de la filière Tourisme & Art de vivre sur le territoire de Marseille Provence ;
- Globalement, on observe également un relatif tassement de la création d'emploi dans le secteur des loisirs qui semble être au profit des secteurs du patrimoine-spécialités et de la culture, en lien probablement avec les effets induits des confinements de 2020 qui ont pu favoriser une curiosité pour les notions de terroir et d'identité ;
- Enfin et dans une moindre mesure, si le tourisme d'affaires reste relativement confidentiel, il a été peu impacté en termes de création d'emplois par la crise sanitaire de 2020 mais en revanche, il a connu ensuite un développement plus manifeste (90 emplois créés entre 2020 et 2022 soit +31%).

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

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

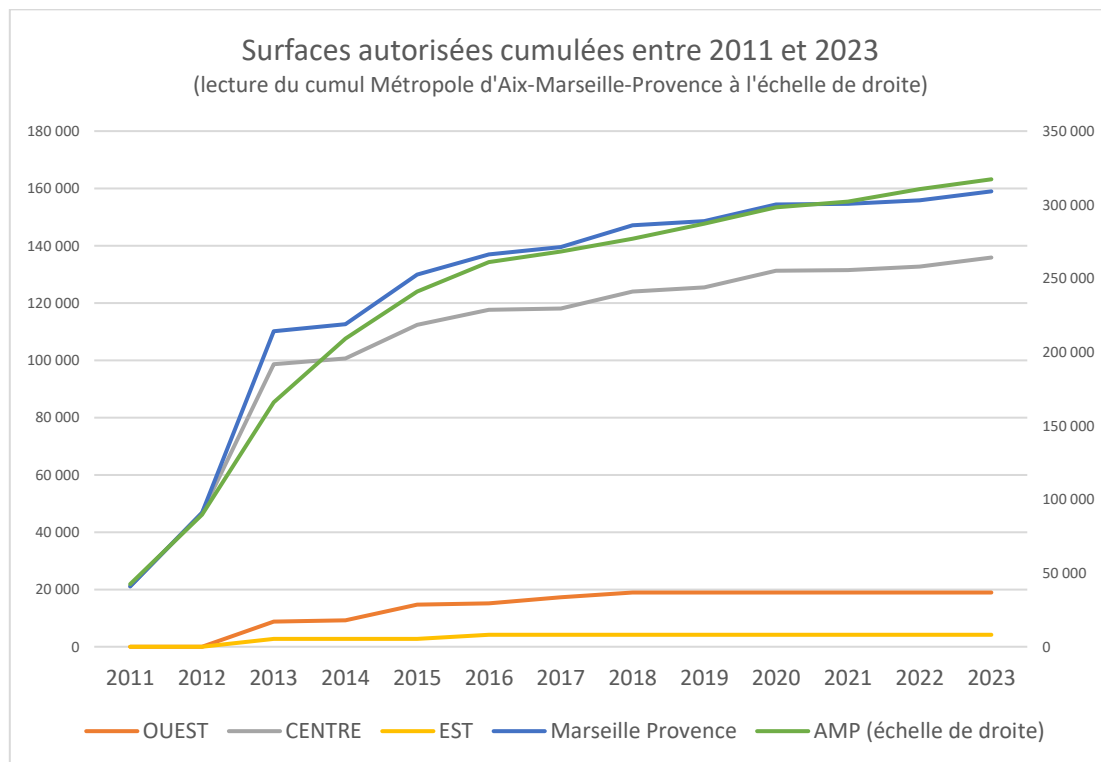
Le tableau ci-dessous recense les « grandes » surfaces autorisées (mais pas forcément réalisées) sur le territoire et les infra-territoires du SCoT de Marseille Provence entre 2011 et 2023 :

Année CDAC validée (et confirmée en CNAC si rejetée)	Bassin Ouest (en m ²)	Bassin Centre (en m ²)	Bassin Est (en m ²)	Marseille Provence (en m ²)	AMP (en m ²)
2011		21 075		21 075	42 507
2012		25 712		25 712	47 085
2013	8 800	51 833	2 767	63 400	76 418
2014	389	2 043		2 432	43 080
2015	5 550	11 748		17 298	32 100
2016	411	5 248	1 412	7 071	19 930
2017	2 097	438		2 535	7 223
2018	1 684	5 886		7 570	8 600
2019		1 500		1 500	10 311
2020		5 764		5 764	10 964
2021		275		275	3 864
2022		1 240		1 240	8 659
2023		3 102		3 102	6 553
Total 2011-2023	18 931	135 864	4 179	158 974	317 293

Source : traitement AGAM 2023

Au regard de ces éléments :

- 158 974 m² ont été autorisés au cours de la période sur le territoire de Marseille Provence, ce qui représente la moitié des surfaces autorisées au sein de la Métropole sur la même période ;
- 85 % des autorisations ont été délivrées au sein du bassin Centre, le bassin Ouest en accueillant 12 % et le bassin Est seulement 3 %.



Source : traitement AGAM 2023

En termes de dynamiques, l'observation des données CDAC :

- L'évolution des surfaces commerciales autorisées marque un ralentissement sur l'ensemble de la Métropole à partir de 2016 ;
- Marseille Provence comptant la moitié des surfaces commerciales autorisées, on constate une forte corrélation avec la trajectoire d'évolution des surfaces commerciales de la métropole AMP ;
- Au sein du territoire du SCoT Marseille Provence, le bassin Centre apparaît clairement comme le territoire moteur avec 85% des superficies autorisées, le profil de la trajectoire de ses autorisations donnant le ton à celui de Marseille Provence ;
- Les courbes d'évolution témoignent d'une très forte croissance jusqu'en 2013, année qui enregistre un pic des surfaces autorisées sur Marseille Provence (43 000 m² dont 33 800 m² sur le seul bassin Centre). La réalisation des grands projets commerciaux (Terrasses du Port, Les Docks, le centre commercial du Prado) visant à étoffer l'offre commerciale de l'hypercentre marseillais ayant été réalisés, les dynamiques engagées se poursuivent ensuite sur un rythme continu mais avec des volumes d'autorisation plus limités ;
- Parallèlement, les demandes sur le bassin Est s'arrêtent en 2016 (le développement du secteur commercial de l'Ancre Marine à La Ciotat étant achevé) et celles portant sur le bassin Ouest se poursuivent jusqu'en 2018.

L'essentiel à retenir

Entre 2014 et 2020, la population active du territoire a connu une croissance modeste de 2,2 %, avec une augmentation plus significative de la population active occupée (+ 3,5 %). Néanmoins, on observe une hausse du chômage dans le bassin Ouest.

Les taux d'activité et d'emploi ont connu une évolution positive, plus marquée dans les bassins Est et Ouest que sur le bassin Centre. Cependant, le territoire dans son ensemble reste en deçà des moyennes nationales, notamment dans le bassin Centre.

L'emploi au lieu de travail, représentant 54% de l'emploi métropolitain, montre une concentration significative dans le bassin Centre où la commune de Marseille jouant un rôle prédominant. Les dynamiques d'emploi varient entre les bassins, avec un bassin Ouest tiré par l'aéronautique, un bassin Centre dont la croissance est stable, et un bassin Est qui affiche la plus forte croissance. Le maintien de cette dynamique pourrait permettre d'atteindre l'objectif de 80 000 emplois supplémentaires fixé par le SCoT de Marseille Provence.

Le taux de chômage a connu des fluctuations depuis la crise de 2008. Les confinements de 2020 ont eu un impact sur le taux de chômage, artificiellement diminué par la baisse de la recherche d'emploi pendant cette période. Une amélioration endogène du chômage est toutefois notée depuis 2018.

Concernant l'emploi salarié privé, le territoire a connu une croissance constante depuis 2011, avec des fluctuations dues aux confinements de 2020. Le bassin Centre a été le principal moteur de cette croissance, en particulier dans les secteurs de l'hôtellerie-restauration et de l'intérim. Sur le bassin Ouest, porté par l'aéronautique, l'évolution globale de l'emploi salarié privé a connu des fluctuations tandis que le bassin Est a enregistré une croissance continue.

L'analyse par filières fait apparaître que la santé, la R&D, le tourisme & l'art de vivre ont connu une croissance plus importante en termes de création d'emplois que le reste du tissu économique. Concernant les secteurs, celui de la construction, affaibli par la crise économique de 2009, a connu des évolutions contrastées qui pèsent encore. Le secteur de l'industrie, quant à lui, a maintenu une relative stabilité de ses emplois avec une reprise récente et relative de croissance. L'observation de l'évolution des effectifs d'emploi au sein des filières stratégiques atteste des dynamiques positives de celles-ci à l'œuvre sur le territoire.

Enfin, l'analyse des surfaces commerciales autorisées met en exergue une importante concentration des autorisations dans le bassin Centre, du fait de sa forte densité urbaine et de la présence majeure de Marseille au sein de celui-ci. Cependant, les grands projets commerciaux sur la Cité phocéenne ayant été réalisés, on observe un ralentissement des demandes d'autorisation de nouvelles surfaces commerciales depuis 2016.

5 Agriculture

Objectifs SCoT

Le SCOT n'affiche aucun objectif chiffré concernant l'agriculture et les activités qui lui sont associées. Il affirme la fonction économique et l'intention de préserver et pérenniser les espaces agricoles existants.

Au-delà des enjeux économiques liés à l'agriculture, il s'agit également de répondre aux problématiques de développement durable et de qualité de vie.

Le SCOT identifie cinq secteurs agricoles sur son territoire :

- La plaine agricole de Châteauneuf-lès-Martigues et de Gignac-la-Nerthe ;
- Le secteur d'Enco de Botte à Allauch ;
- La plaine agricole de Gémenos ;
- Les espaces viticoles de Roquefort-la-Bédoule et de Cassis ;
- Le secteur du Liouquet situé à l'est de la Ciotat.

Constats 2012-2018

Si le territoire a perdu environ 120 hectares de surfaces agricoles identifiées dans les POS/PLU entre 2012 et 2017, on a observé un inversement de tendance entre 2015 et 2017 avec près de 50 hectares supplémentaires.

Quatre communes marquent particulièrement cette évolution positive au travers des documents d'urbanisme :

- Marseille, qui a créé 102 hectares de zone agricole entre 2012 et 2017, passant ainsi de 138 hectares à 240 hectares (permettant au bassin Centre d'accroître considérablement ses superficies agricoles) ;
- Sausset-les-Pins, passant de 40 hectares en 2012 à 77 hectares en 2017, soit une augmentation annuelle de 14% ;
- Gémenos, avec 18 hectares supplémentaires ;
- Cassis, avec 17 hectares agricoles supplémentaires.

La plupart des communes ont stabilisé ou augmenté légèrement leurs surfaces en zonage agricole, à l'exception de Châteauneuf-les-Martigues et Marignane. Celles-ci perdent respectivement 237 hectares et 33 hectares, faisant ainsi fortement diminuer les surfaces agricoles du bassin Ouest. En dépit de ce recul observé, la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues concentre encore près des trois quarts de la surface agricole utiles du territoire SCOT.

Sur le bassin Est, la progression des surfaces agricoles est le fait des communes de Cassis et de Gémenos, tandis que La Ciotat a rattrapé voire dépasser en 2015-2017 les surfaces perdues sur la période 2012-2015.

Sur le bassin Centre la progression a été constante, marquée par une forte hausse à Marseille entre 2012 et 2015.

→ **Point méthodologique**

Approuvé le 19 décembre 2019, le PLUi du territoire de Marseille Provence s'inscrit dans la continuité des POS-PLU des 18 communes auxquels il s'est substitué en couvrant le même périmètre que celui du SCoT de MPM. Ses grandes orientations pour veiller à un développement équilibré du territoire ainsi que son objectif d'harmonisation et de simplification des règles générales ont conduit à ajuster les périmètres des zones agricoles dans le respect des dynamiques existantes.

Il convient toutefois de relativiser les gains de superficies des zones agricoles observés sur la période 2017-2024. Ceux-ci peuvent effectivement masquer des réductions plus ou moins importantes de superficies agricoles ayant été réalisées dans les périodes précédentes sous l'égide des POS-PLU en vigueur, afin de répondre à des projets d'extension engagés. Tel est par exemple le cas pour les zones agricoles de Châteauneuf-les-Martigues, qui avaient alors perdu 237 hectares entre 2012 et 2017 mais affichent une augmentation de 22 hectares entre 2017 et 2024, gain certes positif mais qui ne saurait occulter le fort recul des zones agricoles.

→ **Evolution des zones agricoles du territoire**

L'évolution des superficies dédiées aux zones agricoles dans le PLUi de Marseille Provence apparaît comme étant globalement positive sur le territoire du SCoT :

- Sur l'ensemble du territoire et dans un environnement contraint, les zones agricoles ont vu leurs superficies sensiblement augmenter entre 2017 et 2024, gagnant 346 ha et occupant 4,6% du territoire en 2024 contre 4% en 2017 ;
- A l'échelle des bassins de vie, tous ont vu augmenter leurs zones agricoles : le bassin Ouest a gagné 202 ha et reste celui où les superficies sont les plus importantes avec la présence de la plaine de Châteauneuf, tandis que le bassin Centre densément urbanisé a gagné 88 ha (lui permettant de ne couvrir toutefois que 1,6% de son territoire) et que le bassin Est gagnait 56 ha (en lien principalement avec la viticulture mais aussi plus ponctuellement avec la reconquête de quelques secteurs confidentiels oubliés) ;

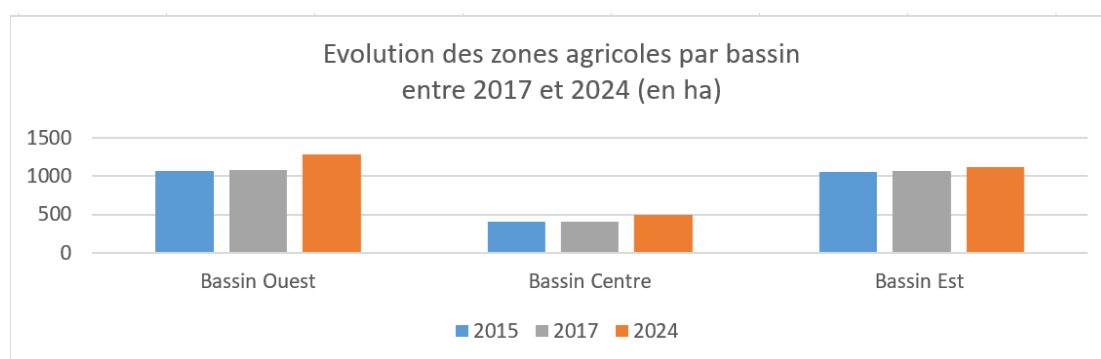
Dans le détail, toutes les communes qui comptent des zones agricoles (à l'exception de Carry-le-Rouet et de Carnoux-en-Provence) ont chacune développé à leur échelle leurs surfaces en zones agricoles dans le prolongement de leurs trajectoires respectives de la période 2012-2018 :

- Si Châteauneuf-les-Martigues et Marignane avaient contribué précédemment à fortement diminuer les surfaces agricoles du bassin Ouest, elles ont toutefois regagné respectivement 22 ha et 67 ha alors que Gignac-la-Nerthe et Saint-Victoret s'inscrivent également dans cette tendance (avec +67 ha et + 41 ha) ;
- Allauch et Septèmes-les-Vallons ont vu leurs zones agricoles gagner en superficies, avec respectivement +22 ha et +13 ha supplémentaires entre 2017 et 2024 ;
- Marseille enregistre la plus forte évolution positive des zones agricoles du bassin Centre, avec +52 ha en 2024 par rapport à 2017 (soit 60% des hectares supplémentaires du bassin Centre) ;
- Gémenos connaît un fléchissement (+3 ha) par rapport à la période 2012-2018, tandis que Cassis poursuit sa tendance portée par la viticulture (+41 ha), juste devant Ceyreste qui a développé des espaces agricoles initialement à destination de pâturages (+35 ha) ;
- La Ciotat, qui avait rattrapé, voire dépassé en 2015-2017 les surfaces perdues sur la période 2012-2015, est la seule exception du territoire du SCoT : elle a perdu des surfaces agricoles (-26 ha) et vu ainsi régresser ses zones agricoles dont l'occupation sur la commune passe de 6,2% à 5,3%.

**Zones agricoles en 2015, 2017 et 2024 dans les POS-PLU et le PLUi de Marseille Provence :
évolution des superficies (en hectares)**

Communes	Superficies communales	Superficie agricole 2015	Superficie agricole 2017	Superficie agricole 2024	Part des zones agricoles aux POS-PLU en 2017	Part des zones agricoles au PLUi en 2024	Evolution 2017-2024 en hectares
Carry-le-Rouet	1 007	12	12	12	1,2%	1,2%	0
Châteauneuf-les-Martigues	3 258	606	604	626	19,0%	19,2%	22
Ensuès-la-Redonne	2 598	13	18	20	0,7%	0,8%	2
Gignac-la-Nerthe	871	288	288	355	33,0%	40,8%	67
Le Rove	2 307	0	0	0	0,0%	0,0%	0
Marignane	2 346	44	52	119	2,3%	5,1%	67
Sausset-les-Pins	1 221	76	77	80	6,3%	6,6%	3
Saint-Victoret	475	28	30	71	6,5%	14,9%	41
Bassin Ouest	14 083	1 067	1 081	1 283	7,7%	9,1%	202
Allauch	5 027	140	142	164	2,8%	3,3%	22
Marseille	23 704	239	240	292	1,0%	1,2%	52
Plan-de-Cuques	861	13	13	14	1,5%	1,6%	1
Septèmes-les-Vallons	1 776	9	10	23	0,6%	1,3%	13
Bassin Centre	31 368	401	405	493	1,3%	1,6%	88
Cassis	2 583	358	359	400	14,0%	15,5%	41
Carnoux-en-Provence	3 450	0	0	0	0,0%	0,0%	0
Ceyreste	2 323	0	0	35	0,0%	1,5%	35
Gémenos	3 290	178	179	182	5,5%	5,5%	3
La Ciotat	3 194	188	195	169	6,2%	5,3%	-26
Roquefort-la-Bédoule	3 112	328	328	331	10,6%	10,6%	3
Bassin Est	17 952	1 052	1 061	1 117	5,8%	6,2%	56
Total général	63 403	2 520	2 547	2 893	4%	4,6%	346

Source : traitement AGAM 2023



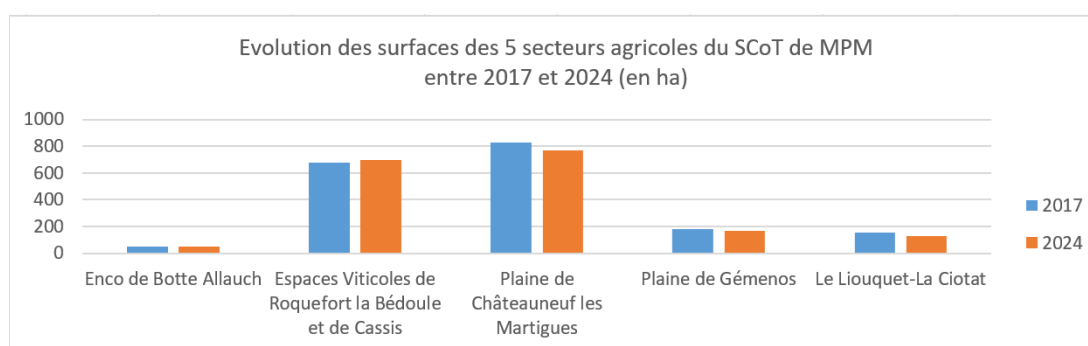
Source : traitement AGAM 2023

➔ **Evolution des secteurs agricoles du SCoT de MPM**

Le SCoT identifie cinq secteurs agricoles sur son territoire, qui constituent chacun des espaces spécifiques devant faire l'objet d'une attention particulière et qu'il convient de maintenir : en premier lieu la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues/Gignac-la-Nerthe, mais aussi Enco de Botte sur Allauch, une partie de la plaine de Gémenos. Les espaces viticoles de Roquefort-la-Bédoule et de Cassis doivent faire eux-aussi l'objet de mesures de protection renforcées. Le secteur du Liouquet, situé à l'Est sur La Ciotat, constitue un espace plus réduit mais qui joue un rôle notamment de coupure urbaine à son échelle.

Secteurs agricoles du SCoT de MPM	Superficie agricole 2017 aux POS-PLU en hectares	Superficie agricole 2024 au PLUi MP en hectares	Evolution 2017-2024 en hectares
Enco de Botte - Allauch	51	52	+1
Espaces viticoles de Roquefort la Bédoule et de Cassis	678	695	+17
Plaine de Châteauneuf-les-Martigues	829	766	-63
Plaine de Gémenos	179	167	-12
Le Liouquet - La Ciotat	156	126	-30
Total général	1 893	1806	-87

Source : traitement AGAM 2023



Source : traitement AGAM 2023

Au regard des superficies agricoles inscrites dans les cinq secteurs agricoles du SCoT et pour lesquels il était envisagé de les maintenir, on constate des évolutions différenciées entre 2017 et 2024.

Ainsi, deux secteurs ont vu leurs superficies agricoles augmenter, répondant en cela favorablement aux prescriptions et recommandations du SCoT :

- Enco de Botte à Allauch (dont le maintien a été affirmé par l'ajout d'un hectare) ;
- Les espaces viticoles de Roquefort-la-Bédoule et de Cassis (+17 ha), essentiellement dû à l'extension du vignoble cassidain sur plus de 40 ha car les zones agricoles de Roquefort-la-Bédoule n'ont gagné que 3 ha sur la période.

En revanche, les trois autres secteurs ont vu les superficies de leurs périmètres se réduire et compromettre ainsi les orientations du SCoT :

- Le secteur de la plaine de Châteauneuf-les-Martigues a perdu 63 ha sous les effets conjugués de l'extension urbaine engagée et du mitage des espaces agricoles, fragilisant ainsi les liaisons écologiques locales et ne permettant pas de préserver les grandes liaisons dégradées entre le massif de la Nerthe, l'étang de Bolmon et l'étang de Berre ;
- Le secteur agricole de la plaine de Gémenos a perdu 12 ha par l'extension de l'urbanisation ;

- Le secteur du Liouquet à La Ciotat a perdu 30 ha, du fait de l'urbanisation et du mitage urbain induisant une dégradation du rôle d'interface ville-nature de ce territoire littoral situé dans le prolongement de la liaison écologique entre le massif du Grand Caunet et les Plaines Baronnes.

L'essentiel à retenir

Le présent bilan 2019-2024 est réalisé sur la base des zones agricoles recensées dans PLUi de Marseille Provence, approuvé en 2019 et dont le périmètre est identique à celui du SCoT de MPM. Les évolutions des superficies observées apparaissent comme globalement positives puisque, à l'exception de La Ciotat, toutes les communes affichent une augmentation plus ou moins importante de leurs zones agricoles. Toutefois, ces évolutions positives sont à relativiser au regard du précédent bilan 2012-2018, qui mettait en exergue des diminutions quelquefois importantes des zones agricoles en faveur de projets d'extensions urbaine sous l'égide des POS-PLU alors en vigueur.

La lecture de l'évolution des superficies des zones agricoles inscrites dans les cinq secteurs agricoles du SCoT et faisant l'objet de prescriptions et de recommandations pour les maintenir et les préserver tend à confirmer cela. Ainsi, la plaine agricole d'Enco de Botte à Allauch a été préservée pour son potentiel agricole et le dynamisme de son agriculture en circuits courts tandis que les espaces viticoles de Roquefort-la-Bédoule et principalement de Cassis ont été confortés et étendus. En revanche, les dynamiques d'extension urbaine récente et/ou de mitage des espaces à l'œuvre sur la Plaine de Châteauneuf-les-Martigues, sur la plaine de Gémenos et sur le secteur du Liouquet à La Ciotat se traduisent nettement par une perte de plusieurs hectares de zones agricole, contraire aux attentes fixées par le SCoT.

6 Consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers

Objectifs SCoT

Le SCoT affiche comme objectif la gestion économe de l'espace, mais ne se prononce toutefois pas quantitativement et spatialement quant à la limitation de la consommation foncière.

Constats 2012-2018

➔ Nature de l'occupation du sol en 2014 :

- 56% du territoire du SCoT est occupé par des espaces naturels, soit une superficie de 33 400 hectares sur les 59 800 hectares du territoire communautaire ;
- 4% du territoire sont identifiés en espaces agricoles soit 2 200 hectares, principalement situés sur le bassin Ouest (Plaine de Châteauneuf-les-Martigues) ;
- 22% de l'occupation correspond à des tissus urbains denses ;
- 6% du territoire sont dévolus aux zones d'activités, soit 3 900 hectares ;
- Selon la source OCSOL, 40% de l'ensemble du territoire correspond à de l'espace artificialisé, soit 24 000 hectares.

➔ L'appréciation de la consommation d'espace entre 2006 et 2014 :

- environ 290 hectares d'espaces agro-naturels (54% agricole et 46% naturels) ont été artificialisés, soit une consommation moyenne annuelle de 32 hectares ;
- À titre indicatif, cette consommation représente 18% du total de 1 580 hectares d'espaces consommés pour l'ensemble du territoire métropolitain Aix-Marseille-Provence.
- Cette consommation d'espaces par artificialisation s'est réalisée pour 31% au profit de tissus denses et 14% du diffus, pour 28% à celui du développement économique et pour 27% au profit d'infrastructures de communication, d'équipements, de ports, de chantiers, carrières, etc.).

Bilan consommation foncière – extension urbaine /densification

➔ **Précisions méthodologiques**

Le Mode d'Occupation du Sol (MOS) est une base de données d'occupation des sols permettant de suivre et quantifier les évolutions du territoire pour la période 2009 à 2017.

L'intervalle d'observation qu'offre le MOS entre 2009 et 2017 est problématique car en l'absence de données après 2017, nous ne pouvons pas évaluer les évolutions depuis le bilan du SCoT de 2018.

Pour pallier ce manque, les travaux menés pour le SCoT métropolitain AMP en cours d'élaboration ont été utilisés. Ils consistent en une analyse par traitements de bases de données puis de photo-interprétations pour identifier la consommation des espaces Naturels Agricoles et Forestiers (NAF) entre 2017 et 2020.

➔ **La consommation des espaces Naturels, Agricoles et Forestiers sur le territoire du SCoT MPM**

- Deux périodes seront analysées : avant l'approbation du SCOT 2009-2017 à l'aide du MOS, puis après 2017-2020 à l'aide des travaux réalisés dans le cadre du SCOT AMP.

La consommation foncière des espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (NAF)

Nom de la commune	Conso NAF 2009/2017 (en ha)	ha/an	Conso NAF 2017/2020 (en ha)	ha/an	Total conso NAF 2009/2020 (en ha)
Bassin Centre	257	32	63	21	320
Allauch	37	5	4	1	41
Marseille	195	24	56	19	251
Plan-de-Cuques	14	2	1	0	15
Septèmes-les-Vallons	11	1	2	1	13
Bassin Ouest	213	27	24	8	237
Carry-le-Rouet	0	0	0	0	0
Châteauneuf-les-Martigues	70	9	6	2	76
Ensuès-la-Redonne	18	2	3	1	20
Gignac-la-Nerthe	25	3	6	2	31
Le Rove	10	1	1	0	10
Marignane	58	7	6	2	63
Saint-Victoret	26	3	1	0	27
Sausset-les-Pins	6	1	2	1	8
Bassin Est	135	17	29	10	164
Cassis	12	1	4	1	16
Ceyreste	16	2	5	2	21
Gémenos	29	4	2	1	30
La Ciotat	52	6	16	5	67
Carnoux-en-Provence	0	0	0	0	0
Roquefort-la-Bédoule	27	3	2	1	29
Total général	605	76	116	39	721

Source : traitement AGAM 2023

Origine consommation NAF 2009/2020 en hectares	Hectares	%
Forêts et milieux semi-naturels	324	45%
Territoires agricoles	385	53%
Zones humides	13	2%

Sur la période 2009-2020, on observe que :

- Entre 2009 et 2017, le foncier a été consommé à hauteur de 605 hectares, soit une moyenne de 76 hectares par an ;
- Entre 2017 et 2020, ce sont 116 hectares qui ont été consommés, soit une moyenne de 39 hectares par an ;
- La commune de Marseille représente 35% de la consommation des espaces NAF entre 2009 et 2020 ;
- Le rythme de la consommation des espaces NAF est en baisse sur l'ensemble des communes sur la période 2017-2020 ;
- La majorité des terrains consommés a été en secteurs agricoles (53%).

→ Evolution des espaces artificialisés du MOS

Précisions méthodologiques

L'appréciation de la consommation foncière consiste également à évaluer l'évolution au sein des espaces déjà artificialisés :

- L'évolution des espaces artificialisés du MOS, nomenclature de niveau 1, entre 2009 et 2017 permet cette analyse ;
- Il n'y a pas de données existantes sur la période 2017-2020 (le SCoT métropolitain AMP en cours d'élaboration n'analyse pas ce type d'évolution).

Evolution des espaces artificialisés

Nom de la commune	2009/2017 (ha)	ha/an
Bassin Centre	590	74
Allauch	32	4
Marseille	533	67
Plan-de-Cuques	14	2
Septèmes-les-Vallons	11	1
Bassin Ouest	193	24
Carry-le-Rouet	3	0
Châteauneuf-les-Martigues	56	7
Ensuès-la-Redonne	6	1
Gémenos	11	1
Le Rove	17	2
Marignane	55	7
Saint-Victoret	10	1
Gignac-la-Nerthe	30	4
Sausset-les-Pins	4	1
Bassin Est	96	12
Cassis	6	1
Ceyreste	8	1
La Ciotat	67	8
Roquefort-la-Bédoule	8	1
Carnoux-en-Provence	7	1
Total	879	110

Source : traitement AGAM 2023

Sur la période 2009-2017 :

- L'évolution des surfaces des espaces artificialisés qui ont été réutilisés en gardant le statut d'espace artificialisé représente 879 hectares, une moyenne de l'ordre de 110 hectares par an sur l'ensemble du territoire. Cette réutilisation d'espace artificialisé correspond en grande partie à du renouvellement urbain ou de la densification.
- Ces évolutions concernent principalement la commune de Marseille (533 ha soit près de 61% de l'artificialisation du territoire du SCoT).

→ **Comparatif des processus entre l'évolution des espaces déjà artificialisés et la consommation des espaces NAF**

Commune	Consommation NAF 2009/2017 (ha)	Surfaces artificialisées vers artificialisation 2009/2017 (ha)	% consommation NAF 2009/2017	% Artificialisé vers artificialisation 2009/2017
Bassin Centre	257	590	30%	70%
Allauch	37	32	54%	46%
Marseille	195	533	27%	73%
Plan-de-Cuques	14	14	50%	50%
Septèmes-les-Vallons	11	11	49%	51%
Bassin Ouest	213	162	57%	43%
Carry-le-Rouet	0	3	3%	97%
Châteauneuf-les-Martigues	70	56	56%	44%
Ensuès-la-Redonne	18	6	74%	26%
Gignac-la-Nerthe	25	11	69%	31%
Le Rove	10	17	37%	63%
Marignane	58	55	51%	49%
Saint-Victoret	26	10	73%	27%
Sausset-les-Pins	6	4	59%	41%
Bassin Est	135	126	52%	48%
Carnoux-en-Provence	0	7	0%	100%
Cassis	12	6	68%	32%
Ceyreste	16	8	66%	34%
Gémenos	29	30	48%	52%
La Ciotat	52	67	43%	57%
Roquefort-la-Bédoule	27	8	77%	23%
Total	605	879	41%	59%

Source : traitement AGAM 2023

Sur la période 2009-2017 :

- La consommation des espaces NAF représente 41% des évolutions ;
- L'évolution des espaces urbanisés représente la dynamique foncière la plus importante, sur l'ensemble du territoire du SCoT (59%). Elle correspond en très grande partie à du renouvellement urbain.
- Cette dynamique est essentiellement portée par la ville de Marseille (70%) ;
- Dans les autres communes, la consommation des espaces NAF constitue la dynamique observée la plus forte, en lien avec un mode d'extension urbaine.

L'essentiel à retenir

Le SCoT de MPM tel qu'il a été approuvé, formule un objectif de gestion économe de l'espace, mais ne se prononce toutefois pas quantitativement et spatialement quant à la limitation de la consommation foncière.

Au global, on observe une baisse de la consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers sur la période 2017-2020. En effet, elle représente 39 hectares par an contre 76 hectares entre 2009-2017. Cette consommation s'est portée en majorité (53%) sur des terrains agricoles.

On constate également que l'utilisation des espaces artificialisés à des fins de renouvellement urbain représente une part plus importante (59%) que la consommation des NAF.

7 Bilan qualification de la consommation foncière

Objectifs SCoT

Le SCOT ne définit pas d'objectifs de consommation d'espace ou de renouvellement urbain chiffrés.

Afin de réaliser ses objectifs en matière d'habitat, d'emploi et d'équipements il prend appui sur les espaces urbains et à urbaniser identifiés dans les documents d'urbanisme en vigueur à la date d'approbation du SCoT (2012).

Constats 2012-2018

Sur plus de 36 000 logements autorisés sur la période 2011-2015, près de 34 000 logements l'ont été au sein des tissus urbains du territoire SCoT (soit 94%). Cela traduit l'importance de Marseille qui concentre à elle seule 84% des autorisations en tissu urbain.

Parallèlement, la situation est très différente sur les bassins de vie Ouest et Est :

- Le bassin Ouest voit plus d'un tiers de ses autorisations délivrées dans les zones d'extension urbaine. Avec 900 logements autorisés, la commune de Châteauneuf-les-Martigues est la plus dynamique. Elle porte près de 90% des 1 081 logements en extension du bassin Ouest et 46% du total du territoire du SCoT. Le développement de cette commune qui connaît un essor démographique impacte considérablement son territoire ;
- Sur le bassin Est, les zones d'extension accueillent 40% des autorisations. Cette tendance est portée par La Ciotat avec 621 logements autorisés sur la période au sein des zones à urbaniser.

→ Précisions méthodologiques

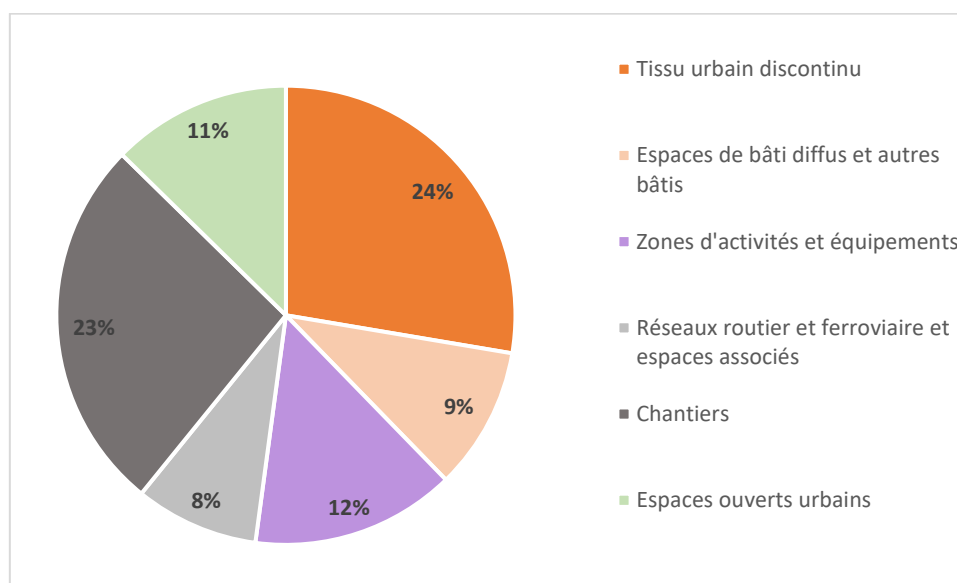
L'analyse a pour objectif de qualifier la nature des formes urbaines produites suite à la consommation des espaces NAF et à l'évolution des espaces artificialisés.

En termes méthodologiques, la nomenclature de niveau 3 du MOS est utilisée.

Pour la destination de la consommation des espaces NAF la période couvre 2009-2020.

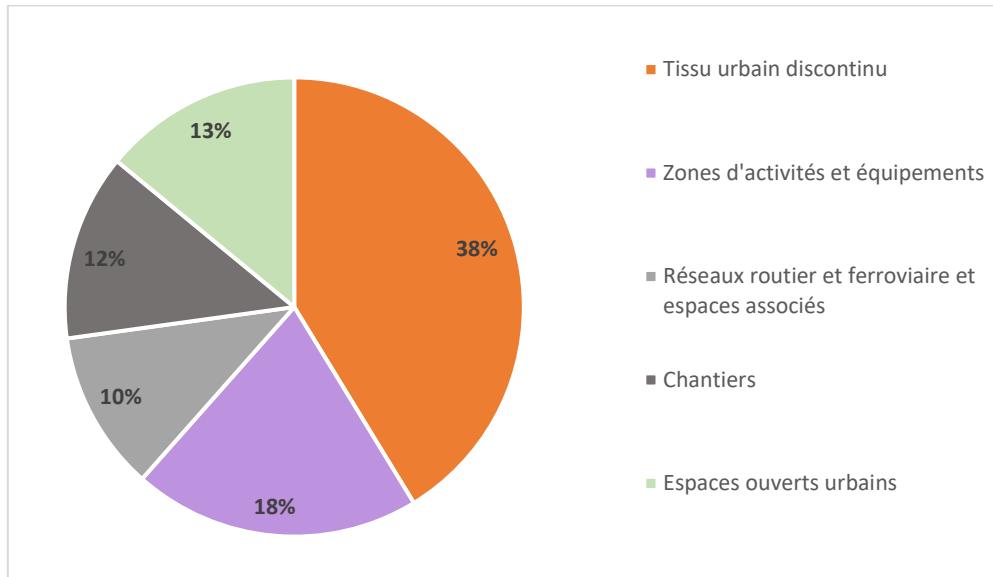
Pour la destination de l'évolution des espaces artificialisés la période couvre 2009-2017.

→ Bilan de la consommation des espaces NAF par destination (2009-2020)



Source : traitement AGAM 2023

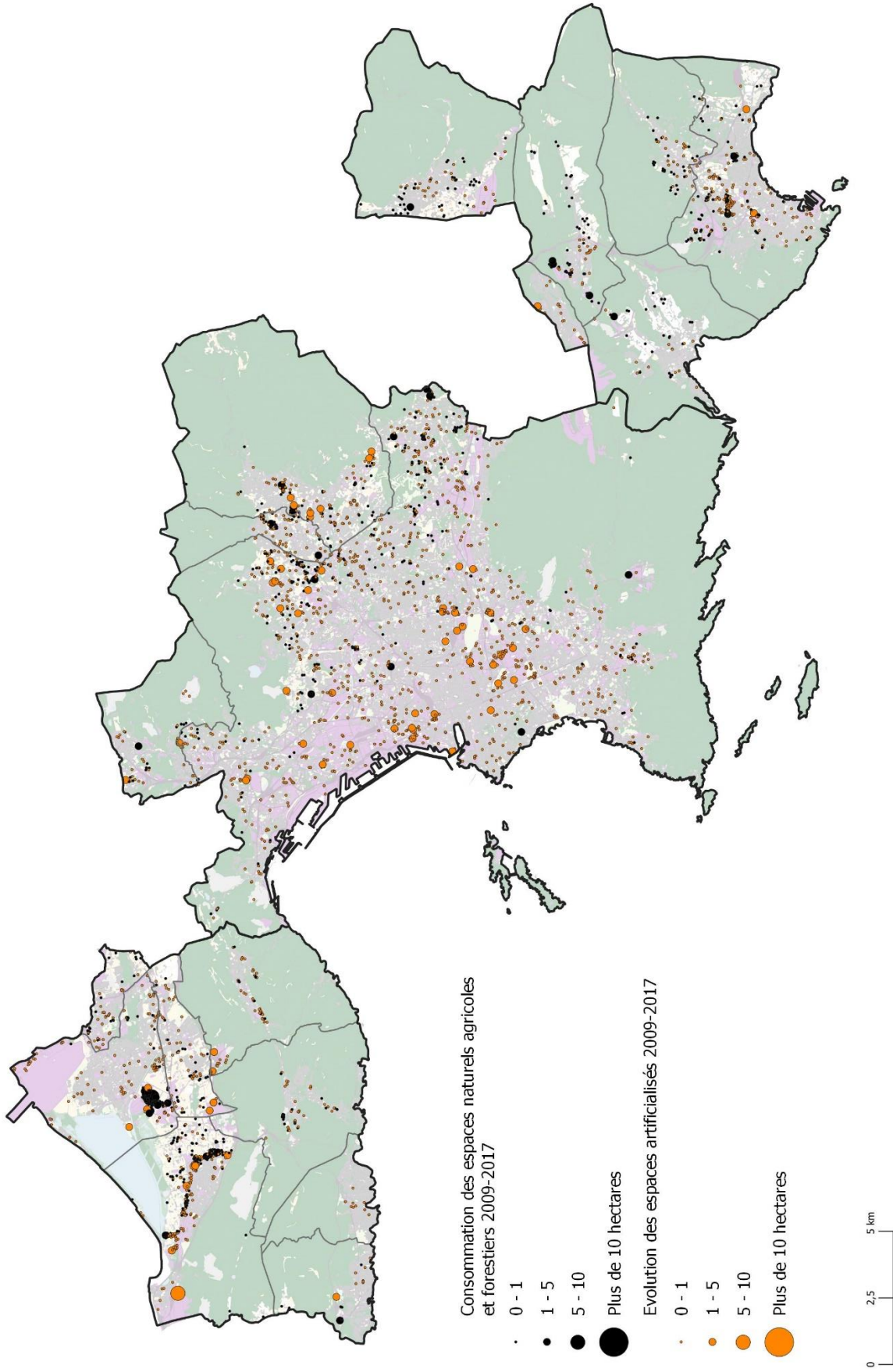
→ **Bilan de l'évolution des espaces artificialisés (2009-2017)**



Source : traitement AGAM 2023

Au regard de la consommation foncière des espaces NAF sur le territoire du SCoT de MPM, on constate que :

- 24 % de la consommation des espaces NAF s'est traduite en faveur de tissus urbains discontinus, auxquels peuvent s'ajouter 18 % correspondant à des chantiers en cours ;
- 38 % des espaces déjà artificialisés ont évolué vers des tissus urbains discontinus, et 18 % vers des zones d'activité et équipements ;
- Les espaces d'urbanisation diffuse et de mitage n'apparaissent pas comme la forme dominante de la consommation des espaces NAF.



Sources : MOS AMP 2009-2017

L'essentiel à retenir

En termes de qualification de la consommation foncière sur le territoire du SCoT de MPM, on observe que 24 % des espaces NAF consommés l'ont été en faveur de tissus urbains discontinus (33% si l'on y ajoute les espaces bâtis diffus et autres bâtis) et que 18 % correspondent à des chantiers en cours. Ceci s'inscrit dans la continuité d'une consommation d'espace et d'un développement urbain majoritairement en extension sur le bassin Ouest et sur le bassin Est. Les 12% consommés à destination des zones d'activités et équipement participent de cette même dynamique.

A contrario, 38 % des espaces déjà artificialisés ont évolué vers des tissus urbains discontinus, 18 % vers des zones d'activité et équipements et 12% en chantiers. On constate également une part non négligeable à destination des espaces ouverts urbains (13%).

Objectifs SCoT

Le SCoT de Marseille Provence ne fait pas état d'objectifs chiffrés sur cette thématique, mais mentionne des prescriptions afin de limiter l'exposition des personnes et des constructions aux risques identifiés et de limiter ainsi tout risque en amont.

Il émet plusieurs prescriptions à destination des documents d'aménagement et d'urbanisme nécessaire à la prévention du risque incendie en limite des espaces naturels. Elles apparaissent comme un levier d'action en termes de gestion des risques naturels et de limitation d'exposition aux risques technologiques.

Constats 2012-2018

Sur le territoire du SCoT de Marseille Provence, neuf Plans de Prévention des Risques ont été approuvés depuis 2012 et se sont imposés aux PLU.

Bilan des Plans de Prévention des risques : bilan GASPAR

→ *Précisions méthodologiques-La base de données GASPAR*

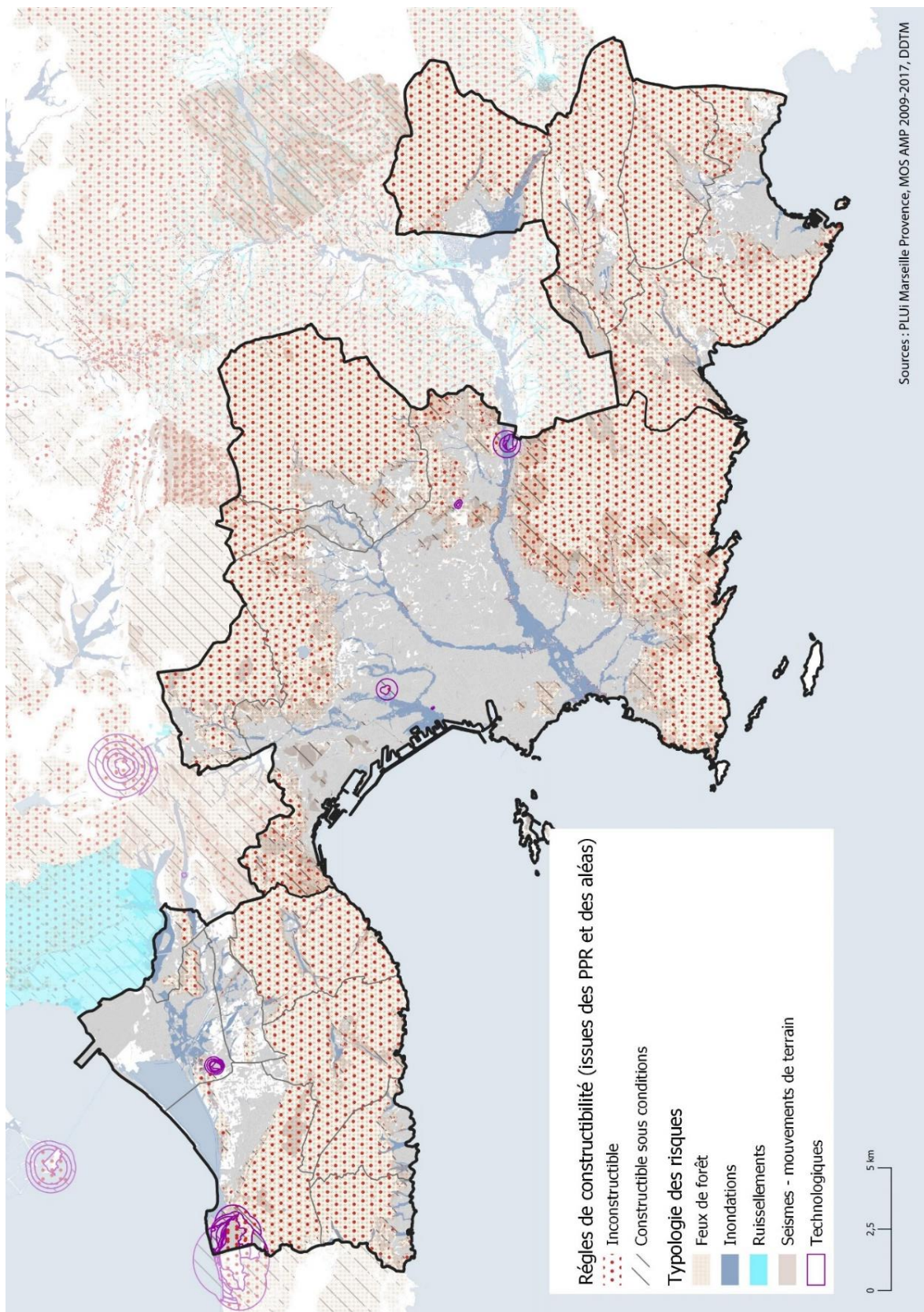
La base nationale de Gestion Assistée des Procédures administratives relatives aux risques (GASPAR), mise à jour directement par les services instructeurs départementaux, réunit des informations sur les documents d'information préventive à portée réglementaire.

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

ETAT D'AVANCEMENT DES PROCEDURES PPR			
Nature des PPR	communes	date de prescription	date d'approbation
Plan de Prévention des Risques Naturels Incendie Feu de Forêt	Allauch	29/03/2011	21/10/2018
	Cassis	29/03/2011	16/07/2018
	Marseille	29/03/2011	21/05/2018
	Martigues	14/12/2020	
	Plan-de-Cuques	29/03/2011	01/05/2019
Plan de Prévention des Risques Naturels Inondation	Allauch	21/06/2018	05/01/2020
	Cassis	24/06/1999	03/09/2001
	Gémenos	25/01/2015	23/02/2017
	La Ciotat	28/10/1997	
	Marignane	06/05/1998	19/10/2000
		15/04/2021	02/10/2022
	Marseille	07/01/2014	23/02/2017
		15/01/2018	20/06/2019
	Plan-de-Cuques	19/03/1997	17/05/1999
		24/09/2020	24/07/2022
	Saint-Victoret	21/07/1999	29/01/2002
		15/04/2021	
Septèmes-les-Vallons	05/05/1998	29/10/2000	
	28/01/2021	21/12/2022	
Plan de Prévention des Risques Naturels Mouvement de terrain	Allauch	14/06/1998	20/05/2002
	Gémenos	06/05/2001	17/04/2002
	Gignac-la-Nerthe	26/12/1995	11/02/1997
	Le Rove	30/10/1985	25/11/1986
	Marseille	01/11/2000	28/10/2002
	Martigues	22/04/2003	16/08/2004
Plan de Prévention des Risques Naturels Retrait Gonflement Argile	Allauch	25/04/2010	13/04/2014
	Ensuès-la-Redonne	05/07/2005	25/07/2007
	Gémenos	28/01/2016	26/02/2017
	Gignac-la-Nerthe	05/07/2005	25/07/2007
	Le Rove	05/07/2005	25/07/2007
	Marignane	25/04/2010	13/04/2014
	Marseille	05/07/2005	26/06/2012
	Martigues	25/04/2010	13/04/2014
	Plan-de-Cuques	25/04/2010	13/04/2014
	Saint-Victoret	25/04/2010	13/04/2014
	Sausset-les-Pins	05/07/2005	25/07/2007
Septèmes-les-Vallons	25/04/2010	13/04/2014	
PPRT - TOTAL Raffinage France	Châteauneuf-les-Martigues	09/04/2009	01/05/2014
	Martigues	09/04/2009	01/05/2014
PPRT Arkema Marseille St Menet	Marseille St Menet	17/06/2013	04/11/2013
PPRT de Lavéra	Martigues		
PPRT de Stogaz	Marignane	11/02/2015	26/07/2016
PPRT -TOTAL Raffinage France-rev	Châteauneuf-les-Martigues	20/10/2019	
	Martigues	20/10/2019	

Source : traitement AGAM 2023

Depuis 2018 (terme du premier bilan 2012-2018 du SCoT de MPM), ce sont 9 PPR qui ont été approuvés, correspondant essentiellement au risque inondation.



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

Bilan du nombre de logements impactés par les risques

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

Les données produites résultent d'un croisement entre les fichiers fonciers 2022 et les zones à risques disponibles issues des documents d'urbanisme et des PPR agrégés.

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

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

→ État des lieux dans les zones à risques

Nombre de logements impactés par les risques forts sur le territoire du SCoT de MPM

Communes	Nombre de logements Aléa	Nombre de logements PPR	TOTAL
Bassin Centre	1 544	7 457	9 001
Allauch	34	388	422
Marseille	1 403	6 701	8 104
Plan-de-Cuques	14	176	190
Septèmes-les-Vallons	93	192	285
Bassin Ouest	824	1 592	2 416
Carry-le-Rouet	39		39
Chateauneuf-les-Martigues	20	21	41
Ensuès-la-Redonne	294		294
Gignac-la-Nerthe	62	161	223
Le Rove	316	9	325
Marignane	14	1 208	1 222
Saint-Victoret	5	193	198
Sausset-les-Pins	74		74
Bassin Est	2 602	277	2 879
Cassis	3	103	106
Ceyreste	431		431
Gémenos	376	174	550
La Ciotat	1 546		1 546
Roquefort-la-Bédoule	246		246
TOTAL	4 970	9 326	14 296

Source : traitement AGAM 2023

Nombre de logements impactés par les PPR sur le territoire du SCoT de MPM

Communes	Type de PPR	Nombre de logements PPR
Bassin Centre		7 457
Allauch	Feux de forêt	308
	Séisme - mvt	80
Marseille	Feux de forêt	3781
	Inondation	2905
	Séisme - mvt	14
	Technologique	1
Plan-de-Cuques	Feux de forêt	16
	Inondation	160
Septèmes-les-vallons	Inondation	192
Bassin Ouest		1 592
Châteauneuf-les-Martigues	Technologique	21
Gignac la Nerthe	Séisme - mvt	161
Le Rove	Séisme - mvt	9
Marignane	Inondation	1208
Saint-Victoret	Inondation	193
Bassin Est		277
Cassis	Feux de forêt	24
	Inondation	79
Gémenos	Inondation	168
	Séisme - mvt	6
Total		9 326

Source : traitement AGAM 2023

Les tableaux ci-dessus et ci-après font état du nombre de logements impactés par les risques en fonction du niveau de l'aléa et de la donnée disponible.

On comptabilise 14 296 logements localisés au sein de périmètres à risque fort (aléa + PPR), dont la plupart sont situés sur les communes de Marseille (57 % des logements), la Ciotat (11%) et Marignane (9%) :

- Au regard des PPR, 9326 logements sont impactés par les risques, dont 72% sur Marseille et 12% sur Marignane ;
- Concernant les seuls aléas, 4970 logements sont concernés dont 28,5% sur Marseille et près de 32% sur Marignane.

Nombre de logements impactés par les aléas sur le territoire du SCoT de MPM

Communes	Type d'aléas	Nombre de logements aléas
Bassin Centre		1 544
Allauch	Inondation	34
Marseille	Inondation	714
	Séisme - mvt	133
	Technologique	556
Plan-de-Cuques	Inondation	14
Septèmes-les-Vallons	Feux de forêt	93
Bassin Ouest		824
Carry-le-Rouet	Feux de forêt	15
	Inondation	15
	Séisme - mvt	9
Châteauneuf-les-Martigues	Feux de forêt	20
Ensuès-la-Redonne	Feux de forêt	233
	Inondation	9
	Séisme - mvt	52
Gignac-la-Nerthe	Feux de forêt	2
	Inondation	60
Le Rove	Feux de forêt	189
	Inondation	80
	Séisme - mvt	47
Marignane	Feux de forêt	7
	Inondation	2
	Séisme - mvt	5
Saint-Victoret	Feux de forêt	5
Sausset-les-Pins	Feux de forêt	39
	Inondation	28
	Séisme - mvt	7
Bassin Est		2 602
Cassis	Séisme - mvt	3
Ceyreste	Feux de forêt	388
	Inondation	43
Gémenos	Feux de forêt	368
	Séisme - mvt	8
La Ciotat	Feux de forêt	773
	Inondation	772
	Séisme - mvt	1
Roquefort-la-Bédoule	Feux de forêt	207
	Inondation	39

Source : traitement AGAM 2023

Bilan des autorisations de construction

→ Précisions méthodologiques

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

→ Bilan des autorisations

	2015-2018 Nombre d'autorisation	2019-2023 Nombre d'autorisation	2015-2018 nombre de logements/année	2019-2023 nombre de logements/année
Bassin centre	658	432	165	108
ALLAUCH	57	48	14	12
MARSEILLE	534	321	134	80
SEPTEMES-LES-VALLONS	36	36	9	9
PLAN-DE-CUQUES	31	27	8	7
Bassin ouest	160	156	40	39
SAUSSET-LES-PINS	10	9	3	2
GIGNAC-LA-NERTHE	36	3	9	1
SAINT-VICTORET	9	17	2	4
MARIGNANE	32	42	8	11
CARRY-LE-ROUET	11	21	3	5
ENSUES-LA-REDONNE	13	15	3	4
CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES	11	19	3	5
LE ROVE	38	30	10	8
Bassin est	208	171	52	43
CEYRESTE	59	47	15	12
CASSIS	34	36	9	9
ROQUEFORT-LA-BEDOULE	37	33	9	8
LA CIOTAT	35	30	9	8
CARNOUX	19	16	5	4
GEMENOS	24	9	6	2
Marseille Provence	1 026	759	257	190

Source : traitement AGAM 2024

L'essentiel à retenir

- La plupart des logements impactés par un risque sont localisés dans des zones de risques inondation et feux de forêt. Il s'agit des zones d'interface ville/nature particulièrement urbanisées pour le risque feux de forêts et des espaces le long de cours d'eau historiquement urbanisés dont l'Huveaune, les Aygalades et la Cadière ;
- Les communes de Marseille, Marignane et la Ciotat concentrent l'essentiel des logements impactés par un aléa ou/et un PPR ;

- Le nombre de logements autorisés diminue significativement entre les périodes 2015-2018 et 2019-2023. Ceci fait suite à la mise en place de PPR et du PLUi qui limitent plus fortement les droits à construire dans les zones de risques.

Objectifs SCoT

Le SCOT ne fixe aucun objectif chiffré concernant la préservation de l'environnement.

Il favorise toutefois la constitution de trame écologique sur son territoire en définissant et en traçant des secteurs de cœur de nature et des grandes liaisons écologiques.

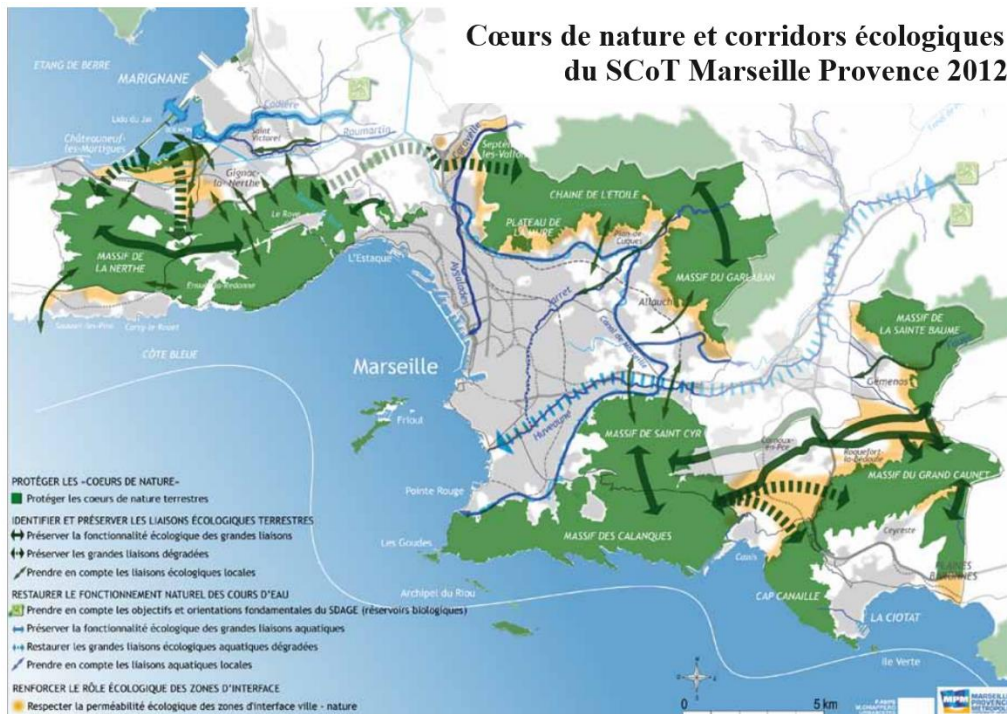
Constats 2012-2018

- ➔ En 2017, les surfaces inscrites en zonage naturel dans les PLU représentent près de 42 700 hectares, couvrant ainsi 70% de la surface totale du territoire du SCoT.
 - Entre 2012 et 2017, les espaces inscrits en zone naturelle ont gagné 300 hectares et n'offre pas de contraste significatif entre les bassins de vie ;
 - Globalement, toutes les communes augmentent leur part de surfaces naturelles, à l'exception de La Ciotat qui perd près de 340 hectares de surfaces inscrites en zone naturelle.

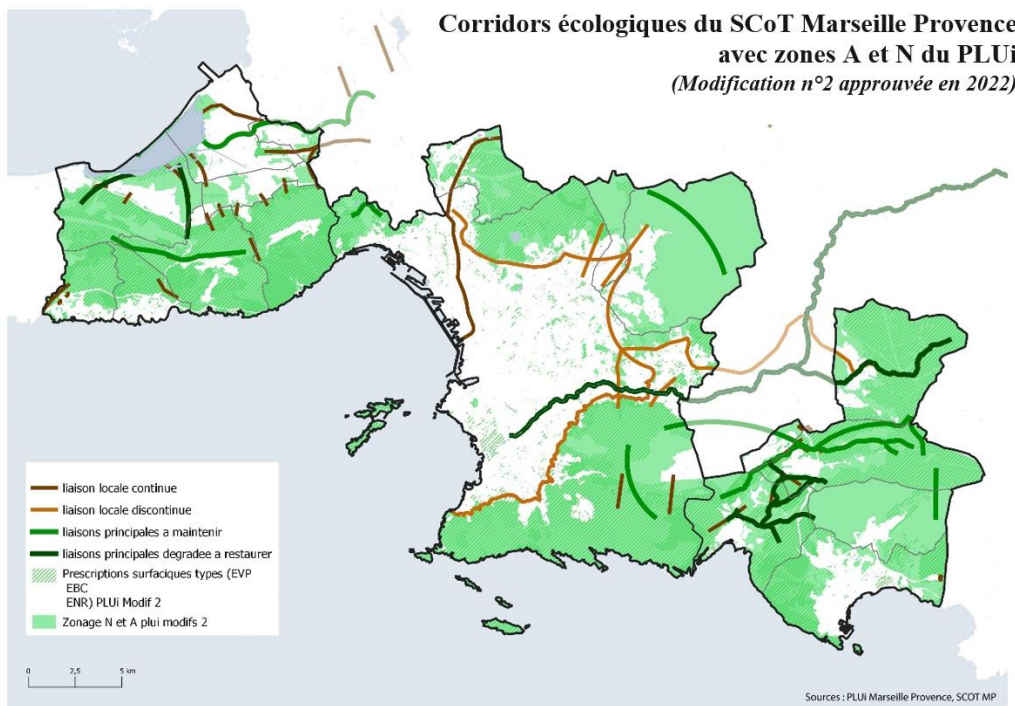
- ➔ Les résultats de l'analyse des zonages au sein des corridors écologiques font apparaître que :
 - Les cœurs de nature sont couverts à près de 97% par un zonage naturel ;
 - La part de zonage naturel oscille entre 95% et 99% suivant le bassin de vie.

- ➔ L'analyse croisée entre le zonage et les corridors écologiques renvoie ainsi à différentes situations :
 - Ces corridors écologiques s'inscrivent principalement dans un zonage naturel : tel est le cas à 50% sur l'ensemble du territoire du SCoT ;
 - À l'échelle des bassins, ce taux varie : sur le bassin Est, les corridors écologiques traversent à 81% des zonages naturels, mais ce taux n'est que de 68% sur le bassin Ouest et seulement 31% sur le bassin Centre (du fait de l'importante tache urbaine de Marseille).

→ La trame verte et bleue du SCoT dans le PLUi de Marseille Provence



Comme en atteste la représentation cartographique synthétique du PLUi de Marseille Provence ci-dessous, les grands éléments de la TVB que sont les cœurs de nature, les corridors écologiques et les liaisons ont globalement bien été pris en considération et déclinés sur le territoire du SCoT.

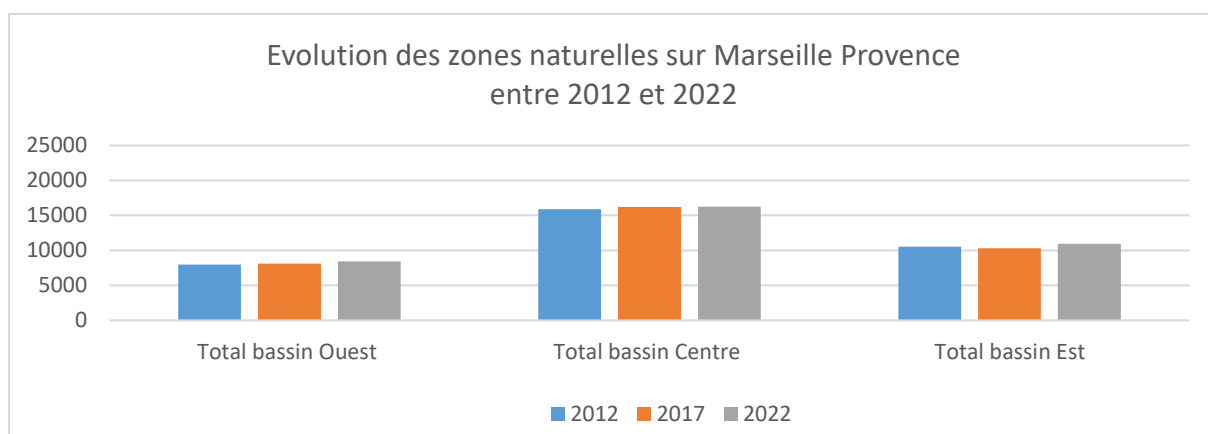


→ Evolution des zones naturelles dans les documents d'urbanisme

**Evolution des zones naturelles 2012-2022
dans les POS-PLU et au PLUi de Marseille Provence**

Communes	Superficie des communes	Surface zones naturelles 2012 en ha	Surface zones naturelles 2017 en ha	Surface zones naturelles 2022 en ha	Part de zones naturelles 2017	Part de zones naturelles 2022	Evolution des zones naturelles entre 2017 et 2022 en ha
Carry-le-Rouet	1 007	629	705	616	70%	61%	-89
Châteauneuf-les-Martigues	3 258	1 734	1 731	1 958	53%	60%	+227
Ensuès-la-Redonne	2 598	2 270	2 337	2 232	90%	89%	-105
Gignac-la-Nerthe	871	55	52	34	6%	4%	-18
Le Rove	2 307	2 059	2 076	2 081	90%	90%	+5
Marignane	2 346	232	232	595	10%	25%	+363
Sausset-les-Pins	1 221	880	845	824	69%	68%	-21
Saint-Victoret	475	116	114	75	24%	16%	-39
<i>Bassin Ouest</i>	14 083	7 975	8 092	8 415	58%	60%	+323
Allauch	5 027	4 072	4 083	4 075	81%	81%	-8
Marseille	23 704	10 129	10 385	10 360	44%	44%	-25
Plan-de-Cuques	861	519	520	517	60%	60%	-3
Septèmes-les-Vallons	1 776	1 187	1 206	1 302	68%	73%	+96
<i>Bassin Centre</i>	31 368	15 907	16 194	16 254	52%	52%	+60
Cassis	2 583	1 799	1 738	1 846	68%	71%	+108
Carnoux-en-Provence	3 450	126	124	125	4%	4%	+1
Ceyreste	2 323	1 976	1 975	2 044	85%	87%	+69
Gémenos	3 290	2 494	2 713	2 706	82%	82%	-7
La Ciotat	3 194	1 615	1 277	1 754	40%	54%	+477
Roquefort-la-Bédoule	3 112	2 505	2 474	2 481	80%	80%	+7
<i>Bassin Est</i>	17 952	10 515	10 301	10 956	57%	61%	+655
Total général	63 403	34 397	34 587	35 625	55%	72%	+1038

Source : traitement AGAM 2023



L'évolution des superficies dédiées aux zones naturelles dans le PLUi de Marseille Provence apparaît comme étant globalement positive sur le territoire du SCoT. Sur l'ensemble du territoire, les zones naturelles ont vu leurs superficies augmenter entre 2017 et 2022, gagnant 1 038 ha et occupant 72% du territoire en 2022 contre 55% en 2017. A l'instar de l'ensemble du zonage graphique, l'élaboration du PLUi de Marseille Provence a également conduit à ajuster les périmètres des zones naturelles notamment au regard des réalités de l'occupation du territoire.

A l'échelle des bassins de vie, tous ont vu augmenter leurs zones naturelles :

- Le bassin Est, fort de nombreux reliefs qui le compartimentent, a gagné 655 ha supplémentaires portant l'occupation de son territoire par les zones naturelles à 61% en 2022 contre 57% en 2017 ;
- Le bassin Ouest, marqué par la présence de la chaîne de la Nerthe et par les espaces lacustres de Bolmon et de l'étang de Berre, a vu s'accroître la superficie de ses zones naturelles de 323 ha, soit une occupation de ce territoire à 60% par les zones naturelles en 2022 contre 58% en 2017 ;
- Le bassin Centre, quant à lui, fortement contraint par la présence importante des tissus urbains de Marseille, enregistre tout de même une évolution de ses espaces en zone naturelle avec 60 ha supplémentaires qui ne modifient toutefois pas la part d'occupation du territoire qui reste à 52%.

Dans le détail, les spécificités propres aux territoires des communes liées à leur taille, leurs contextes topographique, environnemental ou urbain ont permis nombre d'entre elles de voir augmenter leurs superficies inscrites en zones naturelles :

- La Ciotat a gagné 477 ha en zones naturelles du fait de ses sensibilités écologiques et paysagères ayant justifié un renforcement des protections sur les éléments linéaires (ripisylves notamment) et sur les bords d'infrastructures routières afin de favoriser la présence de milieu naturel comme support de déplacement pour la faune ;
- Cassis a conforté ses zones naturelles avec 108 ha supplémentaires, permettant de renforcer les protections concernant notamment les haies et les abords d'infrastructures routières afin de favoriser la présence de milieux naturels ;
- Marignane, avec sa façade littorale, ses collines marquées et autres points de reliefs présentent des lieux d'une forte valeur ajoutée qui se traduit par une augmentation de 363 ha des zones naturelles intégrant notamment le renforcement des protections des milieux naturels rivulaires (ripisylves) de la Cadière et du Raumartin ;
- Châteauneuf-lès-Martigues, qui partage le même socle que Marignane, a gagné 227 ha pour préserver les entités naturelles pour des motifs écologiques ;
- Septèmes-les-Vallons a vu ses zones naturelles s'accroître de 96 ha notamment par la préservation des milieux naturels le long des infrastructures routières existantes.

Inversement, d'autres communes voient une réduction de leurs zones naturelles en lien avec des réajustements de zones au regard de l'occupation réelle des sols, de projets actés ou engagés d'équipement ou de développement urbain ou économique. Suivant les caractéristiques et la taille de la commune, les incidences seront ainsi plus ou moins importantes :

- Ensuès-la-Redonne perd 105 ha en zones naturelles, mais la part de ces dernières sur la commune s'établit à 89% sur le territoire en 2022 contre 90% en 2017 ;
- Carry-le-Rouet voit ses zones naturelles diminuer de 89 ha, occupant 61% du territoire communal en 2022 contre 70% en 2017 ;

- Saint-Victoret connaît une diminution moins importante (-39 ha) mais proportionnellement plus impactante sur la commune (les zones naturelles n'en occupent plus que 16% en 2022 contre 24% en 2017).

→ **Evolution des zones naturelles dans les corridors écologiques**

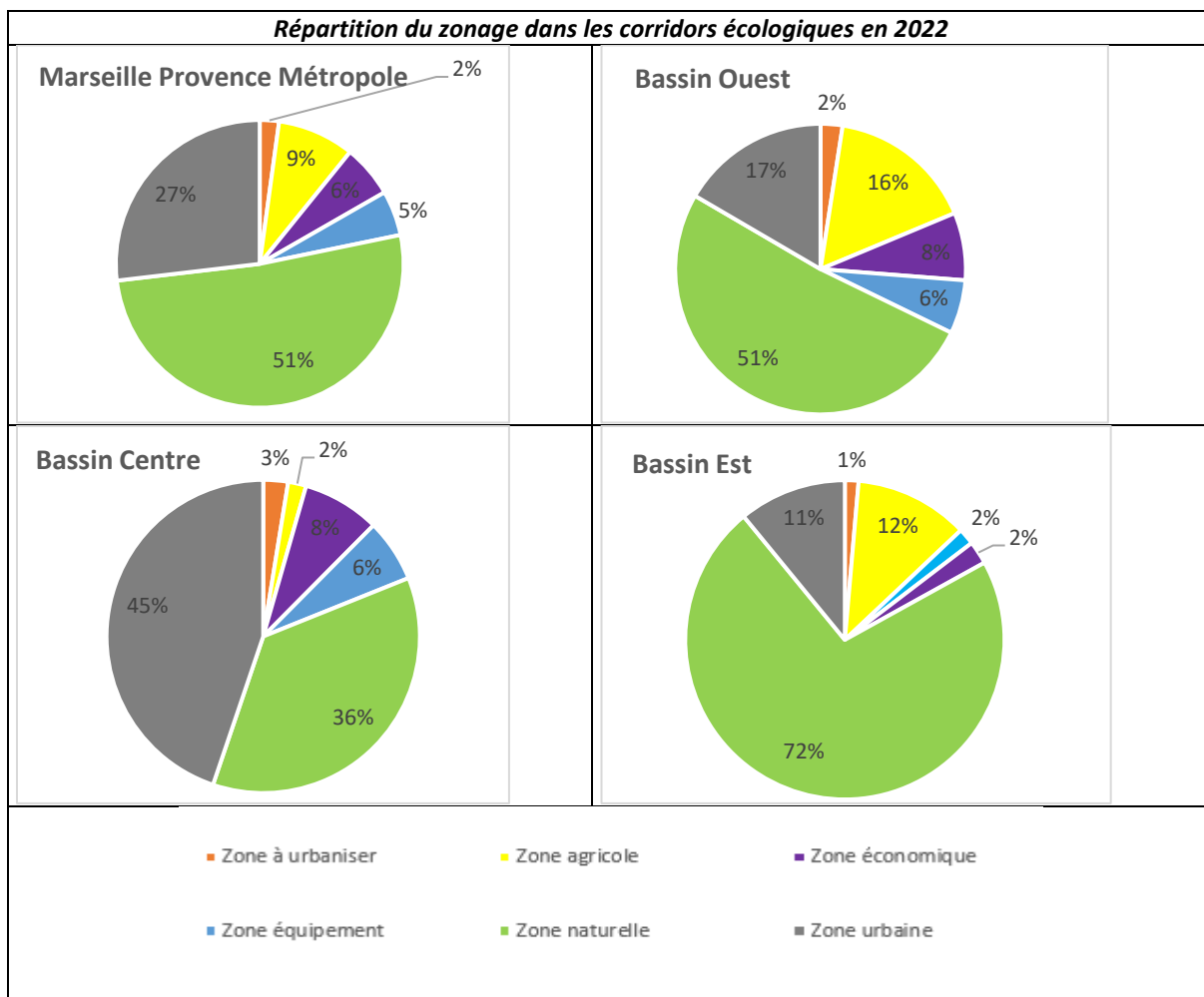
Répartition des superficies de zones du PLUi de Marseille Provence dans les corridors écologiques en 2022 (zone tampon de 500 mètres autour des corridors)					
Surface des zonages présents dans les corridors écologiques (en hectares)	Bassin Ouest	Bassin Centre	Bassin Est	Total MP	% sur MP
Zones à urbaniser	143	245	97	485	2%
Zones agricoles	952	179	811	1 942	9%
Zones économiques	441	767	117	1 325	6%
Zones équipements	350	621	164	1 135	5%
Zones naturelles	2 998	3 476	5 056	11 530	51%
Zones urbaines	971	4 292	766	6 029	27%
Total des zones	5 855	9 580	7 011	22 446	

Source : traitement AGAM 2023

Sur l'ensemble du territoire du SCoT Marseille Provence Métropole, les zones naturelles du PLUi de Marseille Provence couvrent en 2022 une superficie de 51%, comparable à celle de 2018 (50,3%) tandis qu'on observe une nette augmentation sensible des zones agricoles (9% contre 5,5%).

A l'échelle des bassins de vie :

- Sur le bassin Ouest, les zones naturelles ont fortement diminué : elles n'occupent plus aujourd'hui que 51% du territoire contre 67,8% en 2018, affichant un recul notable entre les deux périodes. Cela peut être mis en parallèle avec l'augmentation des zones urbaines (17% en 2022 contre 9,7% en 2018) et des zones économiques (8% contre 3,4% en 2018). En revanche, les surfaces en zones agricoles sont en augmentation (16% contre 13,3% précédemment) ;
- Sur le bassin Centre, les zones naturelles au sein des corridors écologiques couvrent 36% du territoire contre 31% en 2018, tandis que la part des superficies en zones agricoles a doublé (2% contre 1% en 2018) ;
- Sur le bassin Est, les zones naturelles ont diminué : elles n'occupent plus que 72% des corridors écologiques contre 80,7% en 2018, tandis que les surfaces en zones agricoles sont passées de 9,7% à 12%. En revanche, on constate un doublement des superficies inscrites en zones urbaines (11% contre 5,4% précédemment).



Source : traitement AGAM 2023

L'essentiel à retenir

En 2022, les surfaces inscrites en zonage naturel représentent près de 35 625 hectares. Les zones naturelles et agricoles couvrent ainsi 60% de la superficie totale du territoire du SCOT.

En 2022, les surfaces inscrites en zones naturelles couvrent 35 625 hectares, soit 60% de la superficie totale du territoire du SCoT de MPM. L'évolution des superficies dédiées aux zones naturelles apparaît comme étant globalement positive sur le territoire du SCoT. Sur l'ensemble du territoire, les zones naturelles ont vu leurs superficies augmenter entre 2017 et 2022, gagnant 1 038 ha et occupant 72% du territoire en 2022 contre 55% en 2017.

L'analyse croisée entre le zonage du PLUi de Marseille Provence et les corridors écologiques renvoie à une situation plus complexe. De par leur caractère linéaire et leur fonction de liaison, les corridors écologiques traversent une plus grande variété de zones réglementaires. Sur l'ensemble du périmètre du SCoT, ces espaces inscrits en zones naturelles représentent 51% de la surface des corridors écologiques (soit +0,7 % par rapport à 2018). Il en va différemment à l'échelle des bassins de vie :

- Sur le bassin Centre, les corridors écologiques s'inscrivent pour 36% en zone naturelle (soit +5% par rapport au précédent bilan) et l'on observe également un léger gain des zones agricoles (passant de 1% à 2%) ;

- Sur le bassin Ouest, les zones naturelles sont en recul par rapport au premier bilan (51% des surfaces des corridors écologiques contre 67,8% précédemment) en lien avec le développement de l'urbanisation, tandis que les zones agricoles sont sensiblement en augmentation (16% contre 13,3% précédemment) Sur le bassin Est, les surfaces en zone naturelle au sein des corridors écologiques enregistre un recul (couvrant 72% contre 80,7% précédemment), alors que les zones agricoles enregistrent une évolution positive (12% contre 9,7% précédemment, soit +2,3%).

En 2022, les surfaces inscrites en zones naturelles couvrent 35 625 hectares, soit 60% de la superficie totale du territoire du SCoT de MPM. L'évolution des superficies dédiées aux zones naturelles apparaît comme étant globalement positive sur le territoire du SCoT. Sur l'ensemble du territoire, les zones naturelles ont vu leurs superficies augmenter entre 2017 et 2022, gagnant 1 038 ha et occupant 72% du territoire en 2022 contre 55% en 2017. Par ailleurs, sur l'ensemble du périmètre du SCoT, les espaces inscrits en zones naturelles au PLUi Marseille Provence représentent 51% de la surface des corridors écologiques (soit +0,7 % par rapport à 2018). Il en va différemment à l'échelle des bassins de vie, dont l'analyse est détaillée dans l'annexe.

La préservation de la trame verte et bleue pour des raisons écologiques et paysagères, la protection des cœurs de nature, des corridors écologiques et des cours d'eau notamment sont des enjeux majeurs du PLUi. Depuis 2019, 27,5 ha ont été regagnés en zones naturelles (zones U ou AU reclassées en N). Des prescriptions spécifiques ont été inscrites pour les espaces verts à protéger (EVP) et préserver les espaces boisés classés (EBC). Depuis la modification n°3 du PLUi en avril 2024, une OAP Nature en ville a été inscrite afin d'aller plus loin dans la mise en œuvre des objectifs de protection de la trame verte et bleue.



BILAN RÉGLEMENTAIRE DU SCOT

MARSEILLE PROVENCE MÉTROPOLE 2019-2024

TOME 2

SUIVI QUALITATIF



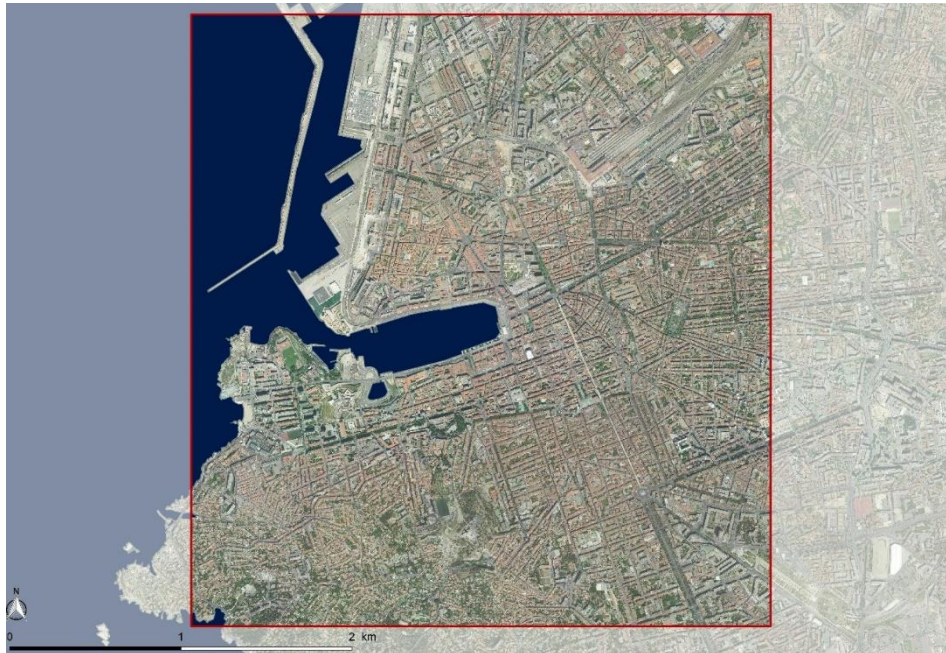
TABLE DES MATIERES

Hypercentre/Euroméditerranée	5
Façade Maritime Nord	13
Saint-Antoine à La Rose et Centralité Saint-Antoine / Grand Littoral.....	19
Vallée de l’Huveaune.....	26
Boulevard Urbain Sud.....	35
Plaine de Châteauneuf les-Martigues / Centralité de Marignane	40
Centralité de La Ciotat.....	45

SUIVI QUALITATIF 2019-2024

SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

BILAN SECTEUR DE PROJETS HYPERCENTRE/EUROMEDITERRANEE



Ce secteur de projets associe l'hypercentre de Marseille et l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée, qui en constitue l'extension ainsi que le moteur de modernisation, de redynamisation urbaine et économique.

L'hypercentre de Marseille constitue un espace urbain emblématique, symbole de l'identité phocéenne qui concentre la majeure partie du patrimoine bâti historique de la ville. La présence marquée sur ce secteur des grands équipements métropolitains assure son rayonnement à une échelle autant métropolitaine qu'internationale. Cette centralité participe activement à la dynamique démographique du territoire. Principal pôle d'emploi de Marseille avec une prédominance des fonctions décisionnelles, tertiaires et commerciales, elle se positionne également comme une centralité commerciale de niveau métropolitain qui ne cesse de se développer.

Limitrophe de l'hypercentre, voisin Grand Port Maritime de Marseille et connectée directement aux infrastructures, Euroméditerranée est une Opération d'Intérêt National (OIN) bénéficiant d'une situation exceptionnelle. Accélérateur de Métropole, le développement de cette opération de renouvellement urbain

emblématique et de grande ampleur (480 hectares) s'étend vers le nord de l'hyper-centre de Marseille. La réalisation de son extension (30 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires) doit être anticipée, ainsi que les impacts (déplacements, organisation urbaine) sur les espaces et les quartiers périphériques.

Dans une perspective métropolitaine assortie d'une ambition euro-méditerranéenne, sa capacité de centre directionnel métropolitain doit être renforcée tout en développant une offre résidentielle (formes urbaines, performance énergétique) accompagnée d'espaces publics de qualité s'intégrant dans la démarche Ecocité.

La labellisation Ecocité d'Euroméditerranée comporte des objectifs auxquels le SCOT doit contribuer. D'une part, par la mise en cohérence des projets, notamment par l'effet levier sur la structuration du territoire, en participant au fait métropolitain. D'autre part, par la conception, l'expérimentation et le développement des principes d'une Ecocité méditerranéenne diffusables à l'échelle du territoire métropolitain.

Les grands enjeux thématiques de l'hypercentre de Marseille

- **Accessibilité** : l'amélioration de l'accessibilité et du fonctionnement urbain, par la mise à niveau des capacités, des fonctionnalités et de la qualité du réseau routier et des transports collectifs ainsi que de la gestion des déplacements pour asseoir l'attractivité et le développement du Grand Centre ;
- **Développement économique** : l'affirmation du positionnement de cœur de cité et du territoire métropolitain, notamment par le renforcement des grandes fonctions métropolitaines et de l'offre en grands équipements ainsi que par la pérennisation de la dynamique et de l'attractivité initiées par le développement des événements culturels ;
- **Développement urbain** : le confortement de la particularité du centre-ville de Marseille, cœur de territoire métropolitain, habité et riche de sa mixité sociale, notamment en poursuivant la réhabilitation du Centre-Ville Vieux-Port, en diversifiant et en équilibrant l'offre en logements dans les nouvelles opérations résidentielles et en améliorant l'offre de services et la qualité de vie des habitants au travers d'un véritable projet urbain ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la valorisation des grands éléments du patrimoine naturel et bâti porteur de l'identité marseillaise et le renforcement de la qualité urbaine, par la préservation et la mise en scène des sites urbains et du patrimoine bâti et paysager remarquable, au-delà du centre-ville historique, en équilibre avec l'évolution nécessaire des tissus urbains centraux, en recherchant la qualité architecturale et l'exemplarité énergétique dans la réhabilitation et la construction des bâtiments.

Les grands enjeux thématiques d'Euroméditerranée et de son extension

- **Accessibilité** :
 - l'amélioration de la grande accessibilité et de la desserte locale, pour mettre à niveau les capacités, les fonctionnalités et la qualité des infrastructures à la hauteur des enjeux de renouvellement urbain attendus ;
 - l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire et de l'intégration urbaine de la gare avec une gare ouverte sur la ville à 360°.
- **Développement économique** :
 - le renforcement de l'offre de grands équipements et le pôle d'affaires, par la pérennisation de la dynamique et de l'attractivité créée par la réussite de l'Opération d'Intérêt National puis par les événements culturels au-delà de l'année 2013, année de Marseille-Provence Capitale européenne de la culture ;
 - la valorisation de l'Interface Ville-Port, en réaffirmant la vocation industrielle et commerciale des Bassins Est, notamment sur la partie centrale, et en développant des porosités et des synergies urbaines et fonctionnelles entre le port et la ville.
- **Développement urbain** : la poursuite du renouvellement des quartiers d'Euroméditerranée et le développement de l'accroche et de l'effet levier sur les quartiers voisins, notamment pour mieux intégrer à un hyper-centre rénové les quartiers et les projets situés à son interface, en poursuivant et

en pérennisant la mutation des secteurs nord (Arenc Parc habité, Saint-Mauront/Les Docks libres, Belle-de-Mai) et en engageant le développement des quartiers d'Euroméditerranée II et des secteurs limitrophes (Cabucelle, Arnavants) ;

- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'utilisation de la continuité écologique du ruisseau des Ayalades pour lier les quartiers au-delà du périmètre d'Euroméditerranée qui, labellisé « Ecocité » en 2009, doit être une opération pilote exemplaire de développement durable méditerranéen.

Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : sur l'hypercentre de Marseille, et à l'exception toutefois d'une partie du 3^e arrondissement encore déficitaire (Belle-de-Mai), on observait de bonnes avancées concernant le réaménagement de voies structurantes du centre-ville. Réalisées avec succès en accompagnement d'une nouvelle offre en matière de transports en commun, ces requalifications participent d'une réelle amélioration des lieux propice à une meilleure attractivité ainsi que de la mise en relation de différents espaces déjà réaménagés (Vieux-Port) ou programmés (place Jean Jaurès). En revanche, cela ne semblait toutefois pas être suffisant au regard d'un manque de cohérence concernant le redéploiement commercial et les concurrences induites que connaissent les tissus centraux, même si les collectivités s'attachent dorénavant à l'amélioration de l'offre en modes de déplacements alternatifs (vélos, voiture électrique, co-voiturage). Le constat était plus mesuré sur la centralité d'Euroméditerranée, où l'on observe un certain décalage avec notamment un retard sur les transports en commun (le métro Gèze initialement prévu pour 2015 n'était toujours pas livré).
- **Développement économique** : assez bonnes avancées sur l'hypercentre de Marseille, s'inscrivant notamment dans la continuité des différents travaux et actions engagés ces dernières années. Si la dynamique des projets de bureaux évoluait positivement, l'activité commerciale se heurtait aux effets induits par un redéploiement encore récent exacerbé par des phénomènes concurrentiels avec la périphérie. Parallèlement, Aix-Marseille French Tech positionnait la centralité au cœur de nouvelles dynamiques émergentes et novatrices du numérique, qui participent d'un rayonnement dépassant largement les limites du territoire métropolitain. Sur la centralité Euroméditerranée, l'Opération d'Intérêt National confirmait son rôle moteur qui lui permet de poursuivre ses avancées en termes de surfaces de plancher livrées, que ce soit en habitat ou en bureau. Les projets commerciaux réalisés à l'articulation avec l'hypercentre de Marseille ont dynamisé ce secteur du territoire. Aux franges externes d'Euroméditerranée, un besoin de relocalisation des entreprises du secteur Euroméditerranée 2 était à l'origine de phénomènes de pression foncière.
- **Développement urbain** : assez bonnes avancées globales. Sur l'hypercentre de Marseille, les différentes opérations de requalification engagées sur les tissus bâtis se poursuivaient, améliorant progressivement les quartiers anciens du centre-ville (Belsunce, Noailles). A ces opérations de rénovation urbaine, s'ajoutaient des projets de renouvellement urbain sur de vastes espaces (projet urbain "Quartiers Libres Saint-Charles – Belle-de-Mai") visant à améliorer la qualité et le cadre de vie tout en développant l'attractivité économique. Cependant, la nécessité de faire la densité pour rentabiliser le coût du renouvellement urbain se confronte aux tissus des franges moins denses, ainsi qu'aux copropriétés dégradées plus complexes à faire muter, notamment dans le 3^e arrondissement. Sur Euroméditerranée, les chantiers et projets se poursuivaient positivement malgré quelques décalages de calendrier.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : les nombreuses opérations réalisées sur l'hypercentre de Marseille depuis la requalification du Vieux-Port ont induit des avancées notables et une réelle mutation des espaces publics, qui ont gagné en qualité. Cette dynamique se poursuivait, notamment par les opérations d'aménagement de l'espace public entre la porte d'Aix et la gare Saint-Charles, avec peut-être une moindre visibilité sur des espaces moins emblématiques. Sur Euroméditerranée, la réalisation des projets d'aménagement et de restructuration a également engendré une transformation profonde des espaces publics. L'aménagement des espaces verts se poursuivait également (parc Saint-Charles / Porte d'Aix) tandis que d'autres projets étaient ralentis par de nécessaires travaux amont (parc des

Aygalades). Enfin, le développement durable et les énergies renouvelables ont pris une nouvelle dimension avec la mise en œuvre de l'Ecocité Euroméditerranée et le recours à la géothermie marine.

Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

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

ACCESSIBILITE

HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- Le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) du grand centre-ville de Marseille signé en juillet 2019, ce projet qui concerne le centre-ville élargi de Marseille, s'appuie sur 5 objectifs principaux : Lutter contre l'habitat indigne ; Améliorer l'attractivité et la qualité résidentielle ; Permettre aux habitants de se maintenir dans leur quartier ; Restaurer le patrimoine bâti ; Redynamiser la fonction économique. L'élaboration d'un schéma d'orientation stratégique est en cours.
- Avancés des projets
- Le dispositif Marseille en grand pour améliorer la qualité de vie et les services à Marseille.
- Le réaménagement de la place Jean Jaurès et du cours Lieutaud qui étaient en cours lors du bilan 2012-2018 ont été réalisés, ainsi que la requalification du Jarret (avec une mise à 2x2 voies, des aménagements TC et espaces publics et des itinéraires cyclables) ;
- Plusieurs projets de PEM dans l'hypercentre sont inscrits dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 : le PEM de la gare Saint-Charles (PEM de centre urbain, échéance de réalisation 2033), le PEM Marseille – Castellane (PEM de centre urbain avec accès REM, échéance initiale 2023), le PEM Marseille – Estrangin Préfecture (PEM de centre urbain avec accès REM, échéance 2025) ;
- Le projet de tramway rue de Rome / Quatre Septembre fait l'objet d'étude de faisabilité, avec une livraison envisagée pour 2030 ;
- Après la mise en service de la ligne 3 du tramway en 2015 (Arenc / Castellane via la rue de Rome) qui a permis de conforter la position de carrefour de transports en commun de l'hypercentre, son extension vers le Sud depuis Castellane est en cours de réalisation ;
- Projet d'extension du tramway à la Belle de Mai ;
- L'offre en modes de déplacements alternatifs (vélos, voiture électrique, co-voiturage) s'est également développée avec l'aménagement d'itinéraires cyclables structurant dans le centre-ville (Canebière, rue Paradis, rue Breteuil, bd National,et poursuit son déploiement.

EUROMEDITERRANEE

- Plusieurs projets de PEM sont inscrits dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 : outre le PEM central de la gare de Saint-Charles (échéance de réalisation 2033), le PEM Arenç Gare (PEM de centre urbain avec accès REM, échéance 2026) ;
- L'extension du métro 2 depuis Bougainville jusqu'à Capitaine Gèze a été réalisée, permettant la création d'un pôle d'échanges multimodal qui inclue une gare routière et 650 places en parking relais. La mise en service du pôle d'échange Gèze a permis de mieux connecter ainsi la centralité métropolitaine Euroméditerranée à l'hypercentre, au port et au vaste secteur de la Façade Maritime Nord ;
- En accompagnement, les aménagements des voies se poursuivent pour les rendre plus propices à la marche et au vélo ;
- Les projets de transport à plus long terme en direction du nord de Marseille qui étaient en attente de programmation comme ceux de l'extension du tramway jusqu'à Saint-Exupéry sont en cours d'étude (échéance prévue 2030). Au-delà, le calendrier de réalisation de l'extension de la ligne de tramway depuis Gèze jusqu'à La Castellane au Nord n'est pas précisé, mais est inscrite dans le Plan de mobilité métropolitain à l'horizon 2030.
- Projet dans le cadre du GPMM de transformation du J0, situé dans le prolongement de la place de la Joliette, avec la reconstruction du siège du Port et la création d'un lieu sur la culture portuaire et transformation du hangar du J1 en pôle de loisirs

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- Les projets de bureaux (Joliette, ZAC Saint-Charles) impulsés par la dynamique de développement de ces dernières années sont en phase opérationnelle tandis que d'autres font l'objet d'études en amont ;
- Le label Aix-Marseille French Tech a impulsé une nouvelle dynamique au développement du pôle Média de la Belle-de-Mai, se traduisant notamment par un projet d'extension future Pôle Média 2.0 dans le secteur des casernes de la Belle de Mai au sein de l'opération Euroméditerranée ;
- Le projet de développement d'une zone d'activités ayant pour objet la réparation navale et la plaisance est engagé sur le site de l'anse du Pharo.

EUROMEDITERRANEE

- L'établissement public Euroméditerranée a vocation à répondre à l'accueil d'activités tertiaires. Diverses opérations de bureaux, de commerces et d'équipements ont déjà été précédemment réalisées ou engagées. Elles répondent aux objectifs du SCOT en termes d'emplois sur cette centralité identifiée en rang 1 et sont attractives pour les employeurs privés comme publics ;
- Le projet « Euroméditerranée Center » comprenant des bureaux, des commerces, un hôtel 4 étoiles et un multiplexe cinématographique a été réalisé ;
- Le projet d'Institut des Métiers de la Ville et du Territoire (IMVT) regroupant trois écoles et universités (ENSA-M, ENSP Versailles-Marseille, IUAR) pour constituer un pôle de formation et de recherche sur la ville et les territoires méditerranéen a été réalisé et implanté à la Porte d'Aix.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- En termes de production, ce sont 1 932 logements qui ont été produits (soit 11% de la production du territoire du SCOT et 14% de la production à Marseille) avec un rythme moyen 480 logements par an ;
- Le secteur de projets compte quatre ZAC, deux opérations OIN (Euroméditerranée et Projet partenarial d'aménagement) ainsi qu'un périmètre ANRU (Centre Nord) ;
- On comptabilise 37 programmes, d'une taille moyenne de 52 logements chacun ;
- La production est presque exclusivement en logement collectif, au 2/3 réalisée au sein de ZAC (1 192 logements) et située majoritairement au sein du périmètre d'Euroméditerranée ;
- Cette production en périmètre opérationnel se traduit par une densification importante des tissus du centre-ville, où la moyenne est de 100 logements par programme contre 25 logements par programme hors périmètre opérationnel (où un quart des logements, soit 527 ont été construits).

EUROMEDITERRANEE

- Euroméditerranée a connu une production de 1 324 logements, dont 211 hors ZAC ;
- La construction dans la partie nord d'Euroméditerranée 1 se poursuit au sein de la Cité de la Méditerranée (CIMED), avec plus de 800 logements réalisés dans le Parc habité, ainsi que sur Arenc avec la livraison imminente de la Porte Bleue (programme résidentiel de 450 logements qui jouxte la tour la Marseillaise) ;
- La livraison de la dernière opération sur l'îlot Allar a été réalisée avec 140 logements ;
- Les travaux sont engagés sur l'extension Euroméditerranée, avec le programme Les Fabriques sur l'îlot XXL à proximité de l'îlot Allar.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

HYPERCENTRE DE MARSEILLE

- Le projet de requalification de la Place Jean Jaurès en vaste espace public piéton et ouvert a été mené à bien et réalisé. Offrant un nouveau visage à cette place emblématique, il intègre un nouvel axe de circulation central ainsi qu'une piste cyclable.

EUROMEDITERRANEE

- Le parc Saint-Charles (parc de la Porte d'Aix) a été réalisé. Situé sur l'ancienne entrée de l'autoroute A7 dans Marseille, il accompagne l'aménagement de l'esplanade piétonne de la Porte d'Aix plantée d'une cinquantaine d'arbres. D'une superficie de 11 hectares, ce parc comprend notamment cinq aires de jeux (dont une accessible aux personnes à mobilité réduite), des tables de ping-pong et jeux de dames.
-
- Le parc des Ayalades (14 hectares situés au sein du périmètre d'Euroméditerranée 2 et au-delà) voit sa création toujours ralentie par le nécessaire déménagement de la gare du Canet.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques conduit aux constats suivants :

- **En termes d'accessibilité**, sur l'hypercentre de Marseille et à l'exception toutefois d'une partie du 3e arrondissement toujours déficitaire (Belle-de-Mai), on observe globalement un bon niveau de service en matière de transports en commun. Les projets ont connu un bon niveau d'avancée concernant le réaménagement de voies structurantes du centre-ville (cours Lieutaud, place Jean Jaurès, Jarret). Ces requalifications participent d'une réelle amélioration propice à une meilleure attractivité ainsi que de la mise en relation de différents espaces déjà réaménagés (Vieux-Port) ou programmés (place Jean Jaurès). La réalisation des lignes de tramway a également favorisé le développement de l'offre en modes de déplacements alternatifs (vélos, co-voiturage). Le constat reste plus mesuré sur la centralité d'Euroméditerranée, malgré la réalisation de l'extension du métro 2 jusqu'à Gèze. Cela peut résulter d'une problématique d'échelle, les enjeux de ce territoire en termes d'articulation étant différents.
- **Concernant le développement économique**, au regard de la connaissance des projets la dynamique observée s'inscrit globalement avec d'assez bonnes avancées dans la continuité des actions engagées ces dernières années. Sur la centralité Euroméditerranée, l'Opération d'Intérêt National a confirmé son rôle moteur qui lui permet de poursuivre ses avancées avec des projets structurants ainsi qu'en termes de surfaces de plancher livrées, que ce soit en habitat ou en bureau. Le label Aix-Marseille French Tech est aujourd'hui porté par un projet d'extension future Pôle Média 2.0.

-
- **En matière de développement urbain**, on constate d'assez bonnes avancées globales au travers de la production de logement observée. Sur l'hypercentre de Marseille, la production de logements neufs dans un tissu urbain dense doit composer avec la problématique de la requalification de l'habitat ancien. La nécessité de produire un certain niveau de densité afin de pouvoir rentabiliser le coût du renouvellement urbain se confronte aux tissus des franges moins denses, ainsi qu'aux copropriétés dégradées plus complexes à faire muter, notamment dans le 3^e arrondissement. Sur Euroméditerranée, les chantiers et projets se sont poursuivis positivement malgré quelques décalages de calendrier.
 - **Concernant le cadre de vie, l'environnement et le patrimoine**, au regard des informations disponibles, on observe que les opérations d'aménagement des espaces publics qui étaient engagés ou en cours de réalisation ont été livrés. Le projet de requalification de la place Jean Jaurès et de ses espaces publics a pris corps, tandis que le secteur entre la Porte d'Aix et la gare Saint-Charles voit ses projets se finaliser, avec comme corollaire une évolution des espaces publics riverains. L'aménagement des espaces verts s'est poursuivi et achevé concernant le parc Saint-Charles / Porte d'Aix, tandis que d'autres projets sont toujours en stand-by car conditionnés à la réalisation de travaux amont (tel est le cas pour le parc des Aygalades).

SUIVI QUALITATIF 2019-2024

SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

BILAN SECTEUR DE PROJETS FAÇADE MARITIME NORD



Bordé par l'autoroute A7 et les bassins du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), ce territoire de 12 km de long présente les atouts pour le devenir urbain et l'affirmation de sa fonction structurante à l'échelle du SCOT. Il a une vocation économique, touristique, ludique, scientifique en lien étroit avec la présence de la mer. Il bénéficie de la présence du GPMM avec son rôle majeur dans l'économie des échanges, dans l'économie industrielle et logistique, et s'articule avec la centralité Euroméditerranée ainsi que la centralité limitrophe de Saint-Antoine / Grand Littoral. Ce territoire de projets participe à asseoir la vocation mondiale et euro-méditerranéenne de Marseille Provence Métropole.

Les grands enjeux thématiques de la Façade Maritime Nord

- **Accessibilité** : l'accessibilité de ce territoire par la desserte, l'amélioration des infrastructures, le maillage et les transports collectifs pour permettre le développement des grandes fonctions économiques et portuaires ainsi que le désenclavement des quartiers nord ;

-
- **Développement économique** : l'optimisation et l'intégration des espaces portuaires, en rendant les espaces portuaires des bassins Est plus efficaces et en plus grande synergie avec la ville et l'économie portuaire ;
 - **Développement urbain** : le confortement et le renforcement des centralités et des pôles structurants, par la mutation de certains secteurs, dont Euroméditerranée 2, devant permettre le développement résidentiel et économique de ce territoire ;
 - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'accroissement de la qualité de vie des habitants et l'attractivité de ce territoire, par la préservation et la valorisation du paysage industriel et maritime qui contribuent à retrouver et améliorer la qualité de vie des riverains et à appuyer le renouveau de ce territoire.

Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : des avancées très mesurées avec un retard notable en matière de développement des transports, qui reste en décalage par rapport au développement urbain engagé sur ce territoire. Le métro Gèze, initialement prévu pour 2015 n'est toujours pas livré, l'accessibilité en transport collectif n'a pas pu être coordonnée et les opérations de l'Eco-quartier réalisées sur l'îlot Allar reste isolées dans un secteur toujours en chantier. Les seuls progrès en termes d'aménagement résultent des travaux engagés dans le cadre de la charte Ville-Port, avec le lancement des chantiers de déploiement du port intelligent (« smart port ») visant à limiter le nombre de camions sur les autoroutes urbaines, à simplifier et rendre plus dynamique la signalisation routière à proximité du Port ou à fluidifier le passage des marchandises à l'interface de la ville et du port.
- **Développement économique** : assez bonnes avancées, principalement articulées autour des opérations réalisées dans la dynamique moteur de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée et du renforcement du développement économique des bassins Est du Port. Porté par la charte Ville-Port, celui-ci se fonde sur le confortement de l'attractivité des bassins Est par leur restructuration et notamment par l'augmentation du report modal sur le fret ferroviaire et vers le Rhône, tout en travaillant à une vision partagée des besoins énergétiques (liés à l'implantation de nouvelles fermes numériques), et aux grands projets industriels sur la zone PIICTO à Fos. Aux franges externes d'Euroméditerranée, la démarche partenariale relative aux besoins fonciers économiques portée par La convention Ville de Marseille-Euroméditerranée-MPM-EPF a pour objectif de limiter les phénomènes de pression foncière observés.
- **Développement urbain** : d'assez bonnes avancées observées, sous l'effet conjugué des multiples opérations de requalification sur les tissus d'habitat existants et des opérations de renouvellement urbain impulsées par l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée, à l'instar de l'Eco-quartier « Smartseille ». Toutefois, celui-ci reste encore à ce jour isolé au sein d'un vaste secteur en chantier. Ainsi, globalement, si les tissus urbains sont en forte évolution, ils s'insèrent dans une trame structurante avec laquelle il manque de cohérence.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : peu d'avancées notables. La réalisation des projets d'aménagement et de restructuration sur le secteur en accroche d'Euroméditerranée a engendré une transformation profonde des espaces publics. L'aménagement des espaces verts s'y poursuit (parc Saint-Charles / Porte d'Aix) mais sur l'ensemble du territoire de projets Façade Maritime Nord, le cadre de vie et l'environnement restent fortement tributaire de l'empreinte souvent peu qualitative des lieux. La réalisation du Parc des Ayalades, composante essentielle de l'opération d'extension « Euroméditerranée 2 », est en attente de la cession par la SNCF des emprises de la gare du Canet, indispensables à sa création. Le développement durable et les énergies renouvelables s'inscrivent cependant dans le paysage, avec le recours à la géothermie marine dans le cadre de l'Eco-quartier « Smartseille ».

Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

Les avancées 2019-2024 sur le secteur de projets

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

ACCESSIBILITE

La desserte, l'amélioration des infrastructures, le maillage et les transports collectifs doivent permettre le développement des grandes fonctions économiques et portuaires ainsi que le désenclavement des quartiers Nord et de ce territoire.

- La desserte en TCSP avait été légèrement améliorée avec la mise en service des lignes de BHNS B2 (reliant Bougainville à Saint-Antoine), B3a (Saint-Jérôme / métro Malpassé) et B3b (technopôle de Château-Gombert / métro La Rose) ;
- Les travaux du BHNS B4 reliant Gèze à la Fourragère sont en cours de réalisation. Ce projet de Bus+ B4 s'inscrit dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 ;
- Plusieurs projets de PEM sont inscrits dans le Plan de mobilité approuvé en 2021 : PEM de la gare de Saint-André (échéance de réalisation 2030), PEM Marseille – Cap Janet (échéance 2024), PEM Arenc Gare (échéance 2026) ;
- Le projet de tunnel Mathys, prévu à l'horizon 2023 au PDU, est repris dans le Plan de Mobilité. L'objectif d'apporter à terme une solution pour relier le réseau de voirie locale à l'autoroute A7 est maintenu. La création de ce tunnel devrait également permettre les réflexions sur une ligne forte de transport dans le cadre des lignes structurantes de Marseille, entre Saint-André et la Belle de Mai via la RD4 ;
- L'extension du métro 2 depuis Bougainville jusqu'à Capitaine Gèze a été réalisée, créant un pôle d'échanges multimodal qui inclue une gare routière et 650 places en parking relais. Cela permet d'assurer une couture urbaine de la Façade Maritime Nord avec Euroméditerranée, le centre-ville et le port ;
- La modernisation de la ligne Marseille / Gardanne / Aix-en-Provence (MGA 2) se poursuit (échéance prévue 2025) ;
- L'élaboration d'un Schéma Multimodal des Infrastructures Routières (SMIR), qui vise à organiser le réseau de voirie en Boulevards Urbains Multimodaux et des voies structurantes pour améliorer la desserte du secteur, affiche un certain retard.
- Les autres projets en matière d'accessibilité :
 - la mise en accessibilité de l'ensemble des stations de métro ;
 - l'extension du tramway jusqu'à Saint-Exupéry est en cours d'étude (échéance prévue 2030) ;
 - la modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix (phase 2) pour en augmenter le cadencement ;
 - la requalification de voiries est à l'étude (boulevard Capitaine Gèze), en cours de réalisation (boulevard National) ou pas encore réalisée (RD568).

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

L'armature économique de ce territoire s'articule principalement autour des activités en lien avec le port (industrialo-portuaire, tourisme) par l'optimisation, la valorisation ou le développement d'activités connexes. De multiples projets à vocation économique ont été identifiés pour la présente évaluation. Ils s'inscrivent globalement dans la continuité du précédent bilan 2012-2018 mais présentent des profils hétérogènes et des échelles variables.

- Le développement sur les secteurs d'Euroméditerranée 1 et 2 s'est poursuivi autour d'opérations de filières productives, de programmes tertiaires et d'enseignement supérieur (centres d'affaires, projet « Smartseille » sur l'îlot Allar, Euroméditerranée Campus coopération internationale) et de développement d'activités productives (avec du résidentiel mixte à dominante tertiaire supérieur...) ;
- Les études sont en cours sur la ZAC CIMED (Cité de la Méditerranée, Ecoquartier Les Fabriques) ;
- La valorisation, la requalification et la spécialisation en phase opérationnelle de plusieurs zones d'activités à dominantes particulières (Commerce de gros / logistique, tertiaire supérieur) se sont également poursuivies

et renforcent le poids économique de ce territoire : le projet relatif au MIN des Arnavaux a été finalisé ainsi que l'étude concernant la zone d'activité de Plombières, le projet relatif à la zone d'activité Actisud Saumaty Séon est en cours d'étude ;

- Le projet sur la ZAC Saint-Louis (site des anciens abattoirs) a été livré après un retard de travaux lié à la commercialisation. Il portait sur 18 lots d'activités de 330 m² chacun ;
- Projet d'une cité du cinéma sur une partie de l'ancienne usine Saint Louis Sucre ;
- Projet d'une plateforme de logistique urbaine sur l'autre partie.
- Le projet de développement économique autour du pôle Gèze a été finalisé en termes d'étude ;
- Les études sont en cours concernant le développement de la façade tertiaire chemin de la Madrague Ville ;
- Le secteur de La Lave fait l'objet d'un projet d'aménagement et développement économique autour de la filière des technologies de la mer. Une étude conduite par le pôle mer visant à évaluer les potentiels du secteur est en stand-by ;
- Les projets à vocation économiques recensés sur le secteur de projets « Saint-Antoine à La Rose et centralité Saint-Antoine / Grand Littoral » participent localement des dynamiques de ce territoire.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production, la mutation de secteurs limitrophes (dont Euroméditerranée) se poursuit en faveur du développement résidentiel de ce secteur :

- Ce sont 1 011 logements qui ont été produits (soit 6% de la production sur territoire du SCOT et 7% de la production à Marseille), soit un rythme moyen de 253 logements par an ;
- On comptabilise 14 programmes, d'une taille moyenne assez importante de l'ordre de 72 logements chacun (contre une moyenne de 15 logements par programme sur le territoire du SCOT et de 60 logements par programme sur Marseille). Parmi ces programmes, celui des Docks Libres a été livré et la production au sein de celui de l'îlot Allar est bien engagée (140 logements ont déjà été livrés) ;
- Il est à noter que près de 80% de la production se fait hors opération d'aménagement ;
- La production est fortement orientée vers du logement collectif, qui constitue 96% d'une production par ailleurs au sud du territoire (Euroméditerranée 2 et sites ANRU) et plus diffuse dans le Nord ;
- Les travaux de l'extension Euroméditerranée 2 sont engagés, avec notamment le programme Les Fabriques (écoquartier de 2 200 logements situé sur l'îlot XXL non loin de l'îlot Allar) ;
- Livraison de 60 logements environ dans le périmètre ANRU Saint-Mauront, dont 40 logements sur l'îlot Auphan.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Le SCOT affiche la volonté de préserver et de valoriser le paysage industriel et maritime, mais aussi de retrouver et améliorer la qualité de vie des riverains par le développement des espaces verts ou naturels. Quelques grands projets traduisent ces intentions :

-
- Le parc des Aygalades (14 hectares), projet de jardin submersible pour traiter le risque inondation, est inscrit dans le plan guide d'Euroméditerranée 2 comme un équipement phare de l'OIN. S'il n'a toujours pas évolué en phase opérationnelle, sa réalisation est prévue à l'horizon 2031 et une pré-sélection de trois groupements de paysagistes vient d'être récemment retenue pour ce projet. Sa réalisation reste conditionnée au transfert de la gare de marchandise du Canet à Mourepiane et à terme, par le projet de Plan de Prévention du Risque Inondation du bassin versant des Aygalades ;
 - Le projet d'aménagement du parc Foresta sur 16 hectares de piémonts entre Grand Littoral et La Viste sur une coulée verte, fait l'objet de différents contentieux. A ce jour, le souhait manifesté par la Ville de Marseille d'acquérir le site de 16 hectares pourrait le faire évoluer vers la création d'un parc public ;
 - Réalisation d'études en cours par l'EPAGE HuCA (Etablissement Public d'Aménagement et de Gestion des Eaux Huveaune Côtiers Aygalades) dans le cadre de sa contribution à la mise en œuvre et au développement d'une gestion intégrée et concertée des enjeux de l'eau (qualité eaux, qualité milieux, inondations, ressources en eau et valorisation), et de sa participation à la prévention des inondations ainsi qu'à la préservation et à la restauration du bon état écologique des cours d'eau et des milieux aquatiques.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître aux observations suivantes :

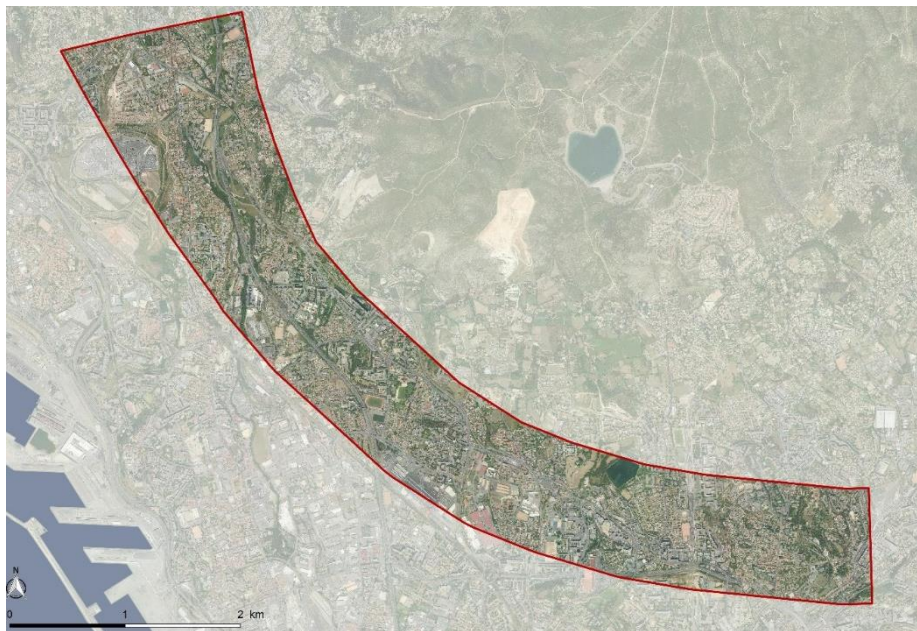
- **En termes d'accessibilité**, les avancées sont mesurées mais enregistrent des évolutions positives encore trop peu perceptibles au niveau des transports, ceux-ci restant en décalage par rapport au développement urbain engagé sur ce territoire. Les interventions au niveau des infrastructures progressent : le métro Gèze a été réalisé et les travaux du BHNS B4 reliant Gèze à la Fourragère sont en bonne voie. Le Plan de mobilité approuvé en 2021 a acté la création de nouveaux PEM (Saint-André, Cap Janet, Arenc Gare) qui participeront, à terme, de l'amélioration des transports collectifs sur ce vaste territoire.
- **Le développement économique** poursuit ses assez bonnes avancées, celles-ci étant toutefois pondérées au regard de taille et de la complexité de ce vaste territoire, ainsi que par le nombre compté de projets identifiés pour réaliser la présente évaluation. La dynamique portée par l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée se poursuit, tandis que parallèlement et à une autre échelle, nombre de projets à vocation économique progressent sur deux rythmes en étant soit réalisés, soit au stade d'études engagées.
- **Le développement urbain** a poursuivi son rythme d'assez bonnes avancées en termes de production de logements sur le secteur de projets sous l'impulsion de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée. Ce rythme est porté par des programmes dont la taille moyenne est supérieure à celle observée sur l'ensemble de Marseille (72 logements contre 60 logements) et s'inscrit principalement en collectifs, dans une dynamique qui reste bien engagée.
- **Concernant le cadre de vie, de l'environnement et du patrimoine**, les avancées restent peu notables, notamment du fait de l'ampleur des projets et / ou de leur relative complexité. La réalisation des projets d'aménagement et de restructuration sur le secteur en accroche d'Euroméditerranée a engendré une transformation profonde des espaces publics. L'aménagement des espaces verts y est achevé (parc Saint-Charles / Porte d'Aix) mais sur l'ensemble du territoire de projets Façade Maritime Nord, le cadre de vie et l'environnement restent fortement tributaire de l'empreinte souvent peu qualitative des lieux. La réalisation du Parc des Aygalades, composante essentielle de l'opération d'extension « Euroméditerranée 2 », reste en attente de la cession par la SNCF des emprises de la gare du Canet, indispensables à sa création. Après avoir été à l'abandon, le projet de parc Foresta semble être l'objet d'une volonté de la Ville de Marseille de se porter acquéreur du site pour en faire un parc public.

SUIVI QUALITATIF 2019-2024

SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

BILAN SECTEUR DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

ET CENTRALITE SAINT-ANTOINE / GRAND LITTORAL



Le secteur de projets Saint-Antoine-La Rose s'étend au nord de la ville de Marseille, en articulation avec le territoire de projets de la Façade Maritime Nord. Comprenant les projets du programme de rénovation urbaine les plus importants et dédié à l'habitat et à l'économie de la connaissance, ce territoire en mutation nécessite l'accompagnement d'une forte intervention publique. Il joue également un rôle majeur pour le fonctionnement viaire du territoire métropolitain (réalisation de la L2 et de la RD4d /LINEA/U4d).

Ce territoire englobe la centralité de premier niveau de Saint-Antoine / Grand Littoral, sur laquelle le SCOT affiche comme ambition à long terme de faire émerger cette centralité pour rééquilibrer la cité phocéenne en termes d'emplois, de qualité urbaine et de desserte en transports collectifs, autour de Saint-Antoine sur des sites à forts potentiels articulés le long du Boulevard Barnier, depuis la zone franche urbaine et Plan d'Aou jusqu'à l'Hôpital Nord.

Les grands enjeux thématiques du secteur de Saint-Antoine à La Rose

-
- **Accessibilité** : l'amélioration de l'accessibilité métropolitaine et des déplacements, nécessitant à la fois la réorganisation des grands accès autoroutiers et l'organisation les grands corridors de transports collectifs entre les grands pôles de MPM et ceux de la métropole ;
 - **Développement économique** : l'affirmation du développement économique en s'appuyant sur l'enseignement supérieur et la recherche, sur le pôle hospitalier et sur la densification des espaces économiques, et favoriser le développement commercial, notamment de proximité ;
 - **Développement urbain** : l'organisation d'un développement urbain s'effectuant prioritairement par le renouvellement et la densification des secteurs existants qui sont à organiser, pour préserver l'espace et promouvoir ainsi un rapport exemplaire entre ville et nature.
 - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'amélioration du cadre de vie et de la qualité résidentielle, qui est un élément moteur pour conforter l'attractivité de ce territoire.

Les grands enjeux thématiques de la centralité Saint-Antoine / Grand Littoral

- **Accessibilité** : l'apaisement de la traversée du noyau villageois, avec un réaménagement de l'ancienne RN8 (grâce au maillage de boulevards urbains intégrant le prolongement du Boulevard Henri Barnier jusqu'au Boulevard du Bosphore), en prenant appui sur les pôles d'échanges et les points de correspondances et en améliorant la desserte en transports collectifs ;
- **Développement économique** : le confortement et la diversification du centre commercial de Grand Littoral et de l'attractivité de cette polarité commerciale (impliquant une diversification fonctionnelle et une meilleure desserte) et le confortement de la façade économique le long du boulevard André Roussin ;
- **Développement urbain** : la structuration du développement résidentiel autour du noyau villageois de Saint-Antoine et de l'axe « André Roussin - Henri Barnier » comme épine dorsale de la centralité ; l'émergence d'un véritable « quartier » autour du pôle d'échanges de Saint-Antoine, mêlant développement résidentiel et économique (tertiaire), accueillant des équipements et des services publics ; l'amélioration de l'insertion urbaine des grands ensembles de la Castellane et de la Bricarde ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : le développement de la qualité résidentielle et des espaces publics en intégrant les déplacements doux, la réduction des nuisances par une meilleure gestion des trafics routiers

Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : sur la centralité de Saint-Antoine, les quelques avancées notables (requalification de la RN8, arrivée du BHNS B2 confortant le pôle d'échanges autour de la gare ferroviaire de Saint-Antoine...) se conjuguent avec des contretemps de calendrier qui ralentissent le bon déroulement d'autres projets (retard sur le tronçon Gèze-Arnayon, incertitude sur la gare à Saint-André). Sur le territoire de Saint-Antoine à La Rose, certains projets sont en cours ou déjà réalisés et améliorent la desserte en TC ((BHNS B3b et B3a, BHNS B2, L2 Nord...), d'autres ont pris du retard (tramway d'Arenc à Saint-Exupéry) tandis que certains sont à l'état d'études pour des réalisations à moyen/long termes (réaménagement de la RD4 Le Chatelier, voie U240 et voirie de desserte pour désenclaver le site de Saint-Jérôme). Certains projets interrogent quant à leur articulation avec d'autres (MGA2 avec PRU de St-Barthélémy / Picon-Busserine et la gare ferroviaire).
- **Développement économique** : peu de réalisation de projets autres que ceux situés au sein des ZFU-TE Nord Littoral et 14^e & 15^e Sud. A noter la réalisation du Marseille International Fashion Center 68, appelé MIF 68, ouvert récemment sur un site limitrophe de Grand Littoral, à l'articulation des périmètres des deux territoires de projets.
- **Développement urbain** : il représente l'essentiel de la dynamique territoriale, au travers des opérations ANRU et des nombreux PRU : La Savine, Les Flamands-Iris, Saint-Barthélémy / Picon-Busserine, la

Solidarité, Kallisté, Saint-Joseph / Vieux Moulin, La Viste, Malpassé, Saint-Joseph, Saint-Paul et les Créneaux... et la préfiguration en cours du projet sur La Castellane.

- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** n'ont connu que peu d'avancées d'un point de vue opérationnel, à l'exception de l'identification par le schéma directeur agricole communautaire de MPM du secteur Bessons-Giraudy comme zone agricole du PLU de Marseille.

Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

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

ACCESSIBILITE

Le SCOT a inscrit et cartographié les infrastructures nécessaires à la grande accessibilité du territoire. Le secteur de projets est ainsi traversé par les projets de la rocade L2 et du boulevard urbain LINEA/Rd4d complétés de 4 échangeurs. Nombre de projets initialement inscrits au PDU ont été repris par le Plan de mobilité approuvé en 2021.

CENTRALITE SAINT-ANTOINE

- L'accessibilité est améliorée avec le projet de requalification de la RN8 et l'arrivée du BHNS B2, qui confortent le pôle d'échanges autour de la gare ferroviaire de Saint-Antoine. Cela ne semble cependant pas suffisant pour constituer un vrai corridor majeur de déplacements, car le BHNS B2 n'est pas en site propre sur toute sa longueur. De plus, le projet de PEM de Saint-Antoine (PEM de périphérie avec accès REM + parking relais) est inscrit dans le Plan de Mobilité approuvé en 2021 avec une échéance à 2022, mais pas encore réalisé à ce jour ;
- Un projet de PEM est également inscrit sur la gare de Saint-André, a priori dans la continuité des études RFF, avec une échéance de réalisation prévue pour 2030 ;
- Les travaux du BHNS B4 reliant Gèze à la Fourragère sont en cours. Initialement à l'étude avec une échéance 2020 avec une mise en service du tronçon Arnavon - La Fourragère prévue pour 2019, le décalage induit par les études sur Gèze - Arnavon lancées en 2018 ont amené un retard sur ce dernier tronçon. Inscrit dans le Plan de Mobilité approuvé en 2021, le Bus+ B4 devrait offrir une liaison de rocade rapide pour mettre en réseau les PEM majeurs de Gèze, Picon-Busserine, Frais Vallon et La Fourragère ;
- Le projet de tunnel Mathys, prévu à l'horizon 2023 au PDU, est repris dans le Plan de Mobilité. L'objectif d'apporter à terme une solution pour relier le réseau de voirie locale à l'autoroute A7 est maintenu. La création de ce tunnel devrait également permettre les réflexions sur une ligne forte de transport dans le cadre des lignes structurantes de Marseille, entre Saint-André et la Belle de Mai via la RD4 ;
- Les secteurs de Saint-Antoine et de Saint-André / Grand Littoral restent toujours mal connectés en liaisons modes doux, mais font l'objet dans le Plan de mobilité d'un projet de réseau « vélo structurant » via le boulevard Henri Barnier.

TERRITOIRE DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

- Le projet de rocade L2 (séquences Nord et Est) a été réalisé. Cette rocade participe de la grande accessibilité du territoire notamment en connectant les secteurs nord de Marseille au Sud par l'échangeur Florian et le Boulevard Urbain Sud ;
- Un projet de création de PEM aux Ayalades (PEM de périphérie avec accès REM) est inscrit dans le Plan de mobilité avec une réalisation prévue pour 2025 ;
- La modernisation de la ligne Marseille / Gardanne / Aix-en-Provence (MGA 2) se poursuit. Aucune intervention n'était envisagée au SCOT 2012 sur la gare Picon-Busserine, mais le Plan de mobilité a inscrit celle-ci comme PEM (échéance 2022). Le Projet de Rénovation Urbaine (PRU) de St-Barthélémy / Picon-Busserine faisait de cette gare SNCF un pivot fonctionnel à l'échelle du quartier du Grand Saint-Barthélémy, avec notamment des interventions devant permettre la mise à disposition du foncier destiné à des activités de type tertiaire. L'articulation entre ces deux projets a donc été faite, ces deux projets se complétant ;
- D'autres projets initiés les années précédentes ont pris du retard :

-
- l'extension du tramway d'Arenc jusqu'à Saint-Exupéry (programmation PDU 2015-2018) – puis à La Castellane (programmation PDU 2018-2020). A ce jour, l'extension du tramway au Nord est prévue à l'horizon 2030 ;
 - l'élaboration d'un Schéma Multimodal des Infrastructures Routières (SMIR), qui vise à organiser le réseau de voirie en Boulevards Urbains Multimodaux et des voies structurantes pour améliorer la desserte du secteur, affiche également un certain retard.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

CENTRALITE SAINT-ANTOINE

- Le positionnement économique de Saint-Antoine a été renforcé par deux grands projets commerciaux, qui s'articulent avec le territoire « Façade Maritime Nord » : la requalification/extension de Grand Littoral avec l'implantation de nouvelles enseignes (cinéma multiplexe...) et la réalisation du « Marseille International Fashion Center 68 » (MIF68), plateforme de commerce de gros internationale autour du textile réalisé dans la ZAC de Saint-André au sud de Grand Littoral. Cette opération résulte d'une évolution du projet initial « Tivoli Parc / Les Terrasses du Littoral » ;
- Le développement économique s'appuie sur les polarités (Grand Littoral, secteur Actisud, MIF68) qui s'inscrivent en rupture avec le reste du tissu urbain et notamment les noyaux villageois.

TERRITOIRE DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

- Peu de projets d'ordre purement économique sont identifiés : l'extension du centre commercial Le Merlan, et le projet hospitalier Hôpital Nord où l'AP-HM prépare notamment la construction d'un bâtiment pour regrouper les disciplines cardiovasculaires ;
- Le projet de restructuration Aix-Marseille-Universités visant sur ce territoire à restructurer des espaces de recherches Marseille Nord-Saint Jérôme. L'objectif est de soutenir les laboratoires de recherche en portant les espaces de recherche aux standards nationaux. En parallèle, construction de locaux mutualisés entre ESPE, Faculté des Sciences et OSU Pythéas ainsi que requalification d'un bâtiment emblématique.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production de logements sur ce secteur :

- On observe la réalisation de 186 logements sur la période 2019-2022 (soit 1,2% de la production sur l'ensemble du territoire du SCOT et 1,3% de la production sur Marseille), sur un rythme moyen de 47 logements par an ;
- On comptabilise 13 programmes, dont la taille est relativement modeste avec 14 logements en moyenne par programme (soit équivalente à celle des programmes sur le territoire du SCOT mais loin des 60 logements par programme sur Marseille) ;
- La production est dominée par des logements réalisés sous forme de petits collectifs ;

-
- Les périmètres ANRU du territoire concentrent environ 60% de la production de logements construits sur le secteur ;
 - Livraison de 80 logements dans
 - Le périmètre ANRU Saint-Antoine / La Viste a vu la réalisation de 80 logements, dont ceux de l'opération mixte « le Monticole » (36 logements sociaux, restaurant et médiathèque) situé sur le plateau de Plan d'Aou ;
 - Au sud du territoire, la production est assez diffuse, principalement articulée autour de deux petites opérations dans les périmètres ANRU Les Flamants et Saint-Joseph ;
 - Plus au nord du territoire de projets, les travaux sur la ZAC de La Bricarde sont engagés : la réalisation de 100 logements y est portée par la LOGIREM.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

L'amélioration du cadre de vie et la préservation de l'espace pour promouvoir un rapport exemplaire entre ville et nature sont le corollaire du développement urbain réalisé prioritairement par le renouvellement et la densification des secteurs existants. Au regard des informations disponibles, l'insuffisance des projets ne permettent de procéder à une évaluation correcte de cette thématique.

Cependant, plus globalement le PLUi de Marseille Provence en cours d'élaboration lors du bilan 2012-2018 et approuvé en 2019 porte plusieurs orientations et choix favorables à la préservation de la trame verte et bleue du territoire. Il comporte également des OAP sectorielles relatives à des secteurs sur ce territoire et susceptibles de relayer ces choix, dont celles de Bessons-Giraudy, de Grand Saint-Barthélémy / Centre urbain du Merlan / Malpassé et de Saint-Antoine / La Bricarde / La Castellane.

CENTRALITE SAINT-ANTOINE

- Pas d'avancées significatives dans les projets contribuant aux orientations « cadre de vie, environnement et patrimoine » du SCOT.

TERRITOIRE DE PROJETS SAINT-ANTOINE A LA ROSE

- Le schéma directeur agricole communautaire de MPM avait identifié le secteur Bessons-Giraudy (zone agricole du PLU de Marseille) qui avait alors fait l'objet d'un diagnostic agricole des exploitations et des espaces cultivés pour alimenter le PLUi. Une OAP du PLUi (OAP n° MRS-02) porte notamment l'enjeu de redonner une valeur et un avenir aux espaces agricoles et naturels accrochés au massif de l'Etoile.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- **Concernant l'accessibilité**, sur la centralité de Saint-Antoine quelques avancées notables avaient été précédemment observées (requalification de la RN8, arrivée du BHNS B2 confortant le pôle d'échanges autour de la gare ferroviaire de Saint-Antoine...) mais elles se conjuguèrent avec des contretemps de calendrier ralentissant le bon déroulement d'autres projets (retard sur le tronçon Gèze-Arnavaud, incertitude sur la gare à Saint-André). Succédant au PDU, le Plan de mobilité approuvé en 2021 a confirmé le confortement du PEM de Saint-Antoine, et acté la création d'un PEM sur la gare de Saint-André. Plus largement sur le territoire de Saint-Antoine à La Rose, certains projets réalisés améliorent l'accessibilité et la desserte TC à l'instar de la Rocade L2, mais nombre d'entre eux ont pris du retard (extension du tramway Nord, PEM). Toutefois et malgré les retards, de nouvelles orientations telles que l'émergence de nouveaux projets à la faveur du Plan de mobilité (cf. création d'un PEM sur la gare Picon-

Busserine) traduisent une adaptation fonctionnelle positive. Ainsi, le niveau d'évaluation retenu (« moyenne avancée ») repose davantage sur une restructuration des projets plutôt que sur des réalisations effectives.

- **En matière de développement économique**, peu de projets disponibles à l'évaluation. La réalisation du Marseille International Fashion Center 68 (MIF 68) en contrebas de Grand Littoral, tout juste effective en 2012, prenait ses marques les deux grands projets à long terme sont l'évolution du pôle de l'Hôpital Nord porté par l'AP-HM, et le vaste projet de restructuration Aix-Marseille-Universités.
- **Le développement urbain** observé sous l'angle de la réalisation de logements se distingue par une relative faiblesse de la production (186 logements sur la période 2019-2022 soit 1,3% de la production sur Marseille). Celle-ci a été faite principalement sous forme de programmes de taille modeste et de petits collectifs, majoritairement réalisés au sein des périmètres ANRU.
- **Le cadre de vie, l'environnement et le patrimoine**, est évalué en « faibles avancées » du fait de la faiblesse des informations disponibles pour apprécier la thématique. Cette dernière semble n'avoir connu que peu d'avancées d'un point de vue opérationnel, à l'exception de l'identification par le schéma directeur agricole communautaire de MPM du secteur Bessons-Giraudy comme zone agricole du PLU de Marseille et qui a été prise en compte dans l'élaboration du PLUi de Marseille Provence approuvé en 2019.

SUIVI QUALITATIF 2019-2024

SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

BILAN SECTEUR DE PROJETS VALLEE DE L'HUVEAUNE



Le secteur de projets Vallée de l’Huveaune est un espace économique majeur en pleine mutation, qui est un territoire stratégique de par son potentiel de développement important et nécessite des aménagements cohérents et qualitatifs.

L’amélioration de son accessibilité et l’organisation cohérente de son corridor économique sont des enjeux majeurs en réponse à une forte mobilité, ainsi que des leviers essentiels pour le positionnement et le développement de ce territoire en interface étroite avec le Pays d’Aubagne et de l’Etoile.

Situé au carrefour des grandes entités écologiques et paysagères majeures, la préservation et la valorisation de ses espaces naturels (massifs du Garlaban, de la Sainte-Baume, cours d’eau de l’Huveaune...) sont essentielles pour développer l’attractivité et la qualité de vie de ce territoire. Son développement urbain devra donc être mieux maîtrisé pour préserver les paysages, les milieux naturels et limiter l’exposition aux risques d’inondation, d’incendie et de mouvements de terrain.

Géographiquement, ce territoire s’étend depuis la centralité Prado / Michelet / Capelette situé à l’Ouest jusqu’à Gémenos à l’Est, et s’articule également avec la centralité Valentine / Barasse.

La centralité Prado / Michelet / Capelette, périphérique au centre-ville et complémentaire au pôle Euroméditerranée, fait l'objet de projets majeurs (opérations Capelette, Stade Vélodrome, Parc Chanot, Pôle de Loisirs). Ceux-ci renforcent ses fonctions métropolitaines, portées par les grands équipements sportifs et de loisirs (Palais des sports, Parc de congrès et d'exposition, Palais Omnisports Marseille Grand Est, Stade Vélodrome) et par le centre d'affaires du Prado. Le cloisonnement entre ces projets, les quartiers existants, les zones d'activités (notamment militaires) et de services, les coupures urbaines créées par les infrastructures nécessitent toutefois une approche globale et cohérente. La création d'infrastructures à court et moyen termes (Tunnel Prado Sud, L2 et Boulevard Urbain Sud) doit notamment permettre de redistribuer à une large échelle les flux automobiles et de requalifier certains axes.

La centralité Valentine / Barasse présente un rayonnement métropolitain s'appuyant sur un pôle commercial important dont l'évolution est un enjeu majeur pour l'équilibre de l'armature commerciale métropolitaine. L'aménagement d'une 3e voie TER, la création d'une gare et d'un pôle d'échanges à la Valentine / Barasse ouvrent des perspectives nouvelles pour l'évolution de ce secteur, conçu initialement comme une zone de périphérie (ZAC de la Valentine). Son développement urbain doit par ailleurs être davantage maîtrisé pour préserver les paysages, les milieux naturels et limiter l'exposition aux risques.

Les grands enjeux thématiques de la Vallée de l'Huveaune

- **Accessibilité** : l'amélioration des conditions de déplacements et d'accessibilité, nécessaires pour assurer un meilleur fonctionnement du territoire et appuyer le développement urbain et économique ;
- **Développement économique** : le renforcement des espaces économiques et commerciaux (pôle commercial de rayonnement métropolitain) ;
- **Développement urbain** : l'organisation du développement urbain, en construisant une centralité de premier niveau dans le secteur Valentine / Barasse, en structurant une centralité secondaire à Saint-Loup, en confortant les fonctions de centralité de la commune de Gémenos, en maintenant et en renforçant les niveaux de services, d'équipements et d'accès dans les centralités de proximité ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la préservation des paysages et du patrimoine naturel, par un projet global de préservation et de gestion des espaces naturels, agricoles et de nature en ville.

Les grands enjeux thématiques de la centralité Prado - Michelet - Capelette

- **Accessibilité** : l'articulation des projets et des quartiers par une trame de voiries et d'espaces publics, pour relier ce secteur au centre-ville, aux quartiers existants et aux nouvelles opérations et atténuer les coupures urbaines, notamment par une desserte en transports collectifs fine et performante ;
- **Développement économique** : le développement d'une offre économique et de loisirs complémentaires, en préservant à proximité du centre-ville les espaces dédiés aux activités nécessaires au fonctionnement de la ville (artisanat, logistique et services), en améliorant la lisibilité, l'attractivité et l'insertion urbaine des sites économiques, et développant une offre tertiaire complémentaire au pôle d'affaires d'Euroméditerranée ;
- **Développement urbain** : l'intensification urbaine, en poursuivant le renouvellement urbain de ce secteur porteur d'attractivité et de qualité urbaine, associant densité et mixité des fonctions (équipements, habitat, activités économiques) ;
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : maintien provisoire du centre de transfert des déchets existant dans l'attente de son déplacement.

Les grands enjeux thématiques de la centralité Valentine - Barasse

-
- **Accessibilité** : la constitution progressive, à partir de la future gare TER, d'un pôle d'échanges d'agglomération complet doté d'un parc-relais, point de convergence des réseaux marseillais, aubagnais et régionaux. Cette gare pourrait être desservie à terme par des trains régionaux à grande vitesse.
 - **Développement économique** : la diversification et le confortement de l'attractivité de cette polarité commerciale multi-site, et notamment des pôles commerciaux de la Valentine ;
 - **Développement urbain** : la construction d'un nouveau centre urbain articulé autour de plusieurs entités urbaines (La Barasse, les pôles commerciaux de la Valentine, le noyau villageois de la Valentine et ses abords, et le site de Valentine Vallée Verte) afin de développer un véritable « quartier de la gare » et la structuration du développement résidentiel appuyée sur le noyau villageois de la Valentine ;
 - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'aménagement d'espaces publics de qualité, notamment une liaison douce structurante reliant la gare, les espaces commerciaux, le noyau villageois de la Valentine, les espaces économiques et le Parc national des Calanques.

Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : d'une manière générale les avancées furent assez moyennes sur la globalité des trois territoires bien que sensiblement inégales au regard de l'impact par secteurs. La centralité Prado / Michelet / Capelette a principalement vu des avancées en termes d'infrastructures (Tunnel Prado Sud, rond-point du Prado, requalification de voies urbaines) mais les projets de TCSP sont encore largement au stade d'études. Sur la centralité Valentine / Barasse, la réalisation du pôle d'échanges de La Barasse est la principale avancée mais elle reste cependant encore très déconnectée d'une vision fonctionnelle avec son contexte environnant. Elle n'est ainsi pas optimisée à l'échelle de la Vallée de l'Huveaune. Les ralentissements induits par les retards et autres reports des projets ne permettent pas les avancées souhaitées. Cela freine les dynamiques de transversalité, l'amélioration des conditions de déplacements conditionnant le développement urbain et économique. La mise en œuvre du schéma de référence de la vallée de l'Huveaune est nécessaire avec notamment un investissement important à avoir sur le secteur Valentine Barasse au regard des projets en cours (LN PACA) dont les choix de tracés sont déterminants pour la mise en œuvre du SCOT de MPM.
- **Développement économique** : on a observé une relative hétérogénéité mais globalement de faibles avancées. Si celles-ci sont contrastées mais plutôt bonnes sur centralité Prado / Michelet / Capelette, sur la centralité Valentine / Barasse les orientations du DAC et la diversification économique se heurtent à des réalités de terrain accentuées par les difficultés d'accessibilité du secteur. A l'échelle de la Vallée de l'Huveaune et bien que des études sectorielles soient en cours, les dynamiques observées présentent peu d'avancées dans le sens attendu par le SCOT. Le développement économique de ce territoire portant de projets commerciaux ne renforce pas la mixité fonctionnelle, et ceux susceptibles de le faire souffrent d'une absence de desserte TC.
- **Développement urbain** : les avancées furent moyennes mais avec un caractère variable. Si sur la centralité Prado / Michelet / Capelette connaît une dynamique plutôt positive articulant axes de transports structurants et grands équipements, la problématique foncière contraint fortement le développement de la centralité Valentine / Barasse et les modalités de réalisation de son objectif de quartier mixte. La thématique habitat est peu traitée à l'échelle de la Vallée de l'Huveaune sauf ponctuellement, notamment dans les projets de valorisation foncière sur Saint-Loup. La question de l'accessibilité et de la maîtrise du foncier sont primordiales pour permettre une restructuration de ce vaste territoire avec une vision prospective métropolitaine et une mise en cohérence intégrant les communes de d'Aubagne et de La Penne-sur-Huveaune. La mise en œuvre du schéma de référence de la vallée de l'Huveaune, permettant de définir des projets à venir est nécessaire, notamment au regard de l'investissement important à envisager sur le secteur Valentine / Barasse au regard avec les projets en cours (LN PACA) et dont les choix de tracés sont déterminants pour la mise en œuvre du SCOT de MPM.

-
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** ont fait l'objet d'avancées moyennes, essentiellement sous l'angle de protections par la prise en compte de l'Huveaune en tant que rivière (protection réglementaire de la ripisylve, avancées sur le PPRI, signature du contrat de rivière) et par la présence du Parc national des Calanques en versant sud de la vallée (études stratégiques sont en cours avec le plan paysage du Parc National et les secteurs d'interface ville-nature).

Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

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

ACCESSIBILITE

L'amélioration des conditions de déplacements et d'accessibilité est nécessaire pour assurer un meilleur fonctionnement du territoire « Vallée de l'Huveaune » et pour appuyer son développement urbain et économique.

CENTRALITE PRADO - MICHELET - CAPELETTE

- Le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 reprend les projets de TCSP qui figuraient au PDU ;
- A ce jour, le BHNS 1 est opérationnel, les travaux d'extension du tramway Sud depuis la place Castellane sont en cours de réalisation, le projet de tramway Barasse fait l'objet d'une étude d'opportunité en cours tandis que l'extension du tramway Blancarde-Dromel est en attente ;
- Le projet de prolongement du métro M2 entre Sainte-Marguerite-Dromel et Saint-Loup est en stand-by (ainsi, de fait, que la création de 5 ou 6 stations de métro et d'un pôle d'échanges à Saint-Loup). Sa réalisation reste repoussée au-delà de 2025 ;
- L'extension du tram sud le long du boulevard Schloesing est en cours de de réalisation et constitue un potentiel de renouvellement urbain ;
- Les pôles d'échanges et de correspondance sont en cours d'études (Castellane, renforcement du PEM Dromel) ainsi que la mise en accessibilité des stations de métro.
- Plusieurs projets d'apaisement et de requalification des voies urbaines ont été réalisés ou sont en cours (boulevard Rabatau), ainsi que des aménagements ponctuels pour les modes doux ;

CENTRALITE VALENTINE - BARASSE

- Le projet de tramway Barasse, inscrit dans le plan de mobilité métropolitain, fait l'objet d'une étude d'opportunité en cours ;
- Des études sectorielles et actions opérationnelles portent toujours sur le réaménagement de la voirie de façon ponctuelle (voie U475 entre le chemin des Accates et la route des Camoins, prolongement de la zone 30 sur la route des Trois-Lucs...);

VALLEE DE L'HUVEAUNE

- Le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 approuvé en 2021 a PLU a stabilisé une nouvelle hiérarchisation des voiries, mais très peu de voiries sont au stade opérationnel (à l'exception des voies de liaisons interquartiers U424, U430 et U460) ;
- La mise en œuvre de la trame active est actuellement insuffisante pour répondre aux besoins de renouvellement du territoire (Boulevard Urbain Sud) ;
- La grande accessibilité routière de la Vallée de l'Huveaune est principalement assurée par les projets de la L2 et de la RD4d Est. Seule la rocade L2 est au stade opérationnel (Est et Nord). La RD4d Est étant encore en phase d'étude de faisabilité ;
- Le Boulevard Urbain Sud devant relier Saint-Loup à la Pointe Rouge et traversant le secteur a fait l'objet d'une réalisation encore partielle, avec un linéaire continue de 3 km depuis Saint-Loup au Nord jusqu'au boulevard de Sainte-Marguerite plus au Sud, permettant de connecter l'autoroute A50 par l'échangeur de Florian et la L2 réalisée dans le prolongement nord ;
- Une étude est en cours pour la réalisation d'un itinéraire mode doux le long de l'Huveaune (voie verte) ;
- Le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) prévoyant l'insertion d'une 4^e voie dans la vallée de l'Huveaune est en cours ;
- L'accessibilité en transports collectifs compte plusieurs projets en attente d'études : prolongement du tramway à La Barasse, BHNS B5 de Florian à la Pointe-Rouge tributaire de la réalisation du Boulevard Urbain Sud, tramway à la Capelette). Seul, le BHNS 21 est en phase opérationnelle et aucun autre TCSP n'est prévu à court-moyen terme ;
- La restructuration du réseau des bus urbains sur la Vallée de l'Huveaune s'était articulée avec la réalisation du pôle d'échanges de la Barasse. Toutefois, ce n'est qu'après l'arrivée de la 4^e voie ferrée que pourra être réalisé un vrai pôle d'échanges bus bien articulé à la gare ;
- Le manque de connexion entre bus et cheminements vers les centres commerciaux et lieux d'emplois situés au nord de la voie ferrée reste un frein à la fréquentation de cette gare, qui peine à être utilisée notamment par l'absence de signalétique d'un traitement de l'espace public aux abords de la gare et par un manque de communication à destination du public de la part des collectivités.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

CENTRALITE PRADO - MICHELET - CAPELETTE

- Le projet Grand Stade Vélodrome et celui concernant le programme mixte de restructuration des activités Renault sur le boulevard Michelet qui répondent aux objectifs de développement économique en cohérence avec les orientations du SCOT sur cette centralité ont été réalisés ;
- Le centre commercial Prado a également été réalisé, inscrit dans la dynamique du projet Grand Stade Vélodrome ;
- Quelques avancées les projets orientés vers l'économie résidentielle et l'artisanat mais qui restent insuffisantes comparées à la réalisation des grands projets ci-dessus ;
- La création de bureaux dans le secteur du boulevard Schloesing est en cours de réalisation (cf. schéma immobilier des bureaux).

CENTRALITE VALENTINE - BARASSE

- Le Document d'Aménagement Commercial inscrivait, au niveau réglementaire, le territoire de La Valentine comme zone de développement commercial majeur (centre commercial, zones d'activités), en même temps qu'il hiérarchise et structure les pôles commerciaux du périmètre ;
- Le terrain SBM (projet Frey / Valentine) présente la plus importante capacité foncière de la zone commerciale, partiellement soumise au PPRI. Le projet initial de centre commercial qui était en contradiction avec les objectifs du SCOT a évolué vers une vocation « logistique », qui se heurte aux mêmes difficultés d'accessibilité du secteur ;
- Le développement économique du pôle commercial de la Valentine n'a pas connu de dynamique d'évolution marquante, y compris sur des secteurs à valoriser (avenue des Peintres Roux).

VALLEE DE L'HUVEAUNE

- Suite au référentiel mis en place dans le sillage de l'approche foncière sur la Vallée de l'Huveaune (pour cibler les potentialités et mutabilités des tissus économiques) et à la signature d'une convention avec l'EPF PACA, aucune information sur l'évolution des études sectorielles lancées portant sur les sites identifiés ;
- La question de la mixité des activités économiques reste fondamentale sur ce territoire comme le souligne le SCOT. Certains projets commerciaux ont été réalisés (Castorama, extension des centres commerciaux existants d'Auchan Saint-Loup), d'autres ont été différés (Géant Casino des Caillols reporté à l'horizon 2030). Déjà peu dynamique, ce rythme ne permet pas de développer suffisamment la mixité fonctionnelle attendue et participe d'un ralentissement du développement commercial ;
- Le projet Valentine-Vallée Verte qui était identifié avec une dominante commerces de gros / logistique n'a pas fait l'objet d'un développement notable ;
- Ces sites restent cependant déconnectés du grand pôle commercial et non accessibles hors voiture.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production, la mutation s'est poursuivie en faveur du développement résidentiel de ce secteur :

- Ce sont 2 373 logements qui ont été produits (soit 14% des logements réalisés sur le territoire du SCOT et 17% de la production sur Marseille), correspondant à un rythme moyen de 593 logements par an ;
- Ce secteur de projets du SCOT est celui qui a produit le plus de logements sur l'ensemble du territoire du SCOT ;
- On comptabilise 60 programmes, d'une taille moyenne de 40 logements chacun (contre une moyenne de 15 logements par programme sur le territoire du SCOT et de 60 logements par programme sur Marseille) ;
- Les logements collectifs représentent 99% de la production et 39% (soit 914 logements) ont été livrés au sein de périmètres opérationnels (ZAC et PAE) ;
- Le PAE Saint-Loup est achevé, les 3 dernières opérations de logement réalisées totalisant 474 logements sur les 1200 livrés ;
- La ZAC des Caillols Sud compte 300 logements ;
- De nombreuses autres opérations viennent densifier des secteurs du quartier Saint-Tronc, à l'est du stade Vélodrome.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

CENTRALITE VALENTINE – BARASSE

- La réalisation des projets de requalification urbaine sur le secteur prend peu en compte l'orientation du SCOT relative à la création d'espaces publics de qualité (cf. pôle d'échanges de La Barasse) par manque de mise en cohérence d'ensemble.

VALLEE DE L'HUVEAUNE

- Une attention est portée sur l'Huveaune avec la protection réglementaire de la ripisylve, les avancées sur le PPRi et la signature du contrat de rivière à l'automne 2015. Ce dernier a fait l'objet d'un bilan d'avancement dressé en décembre 2017. La démarche de **consolidation de ce bilan** est engagée par le SIBVH. Celui-ci sera finalisé en début d'année 2019, au préalable à la construction du programme d'actions de seconde phase ;
- Des études sont en cours pour la réalisation de cheminements valorisant le cours d'eau et seul, un segment a été aménagé. Ce projet de voie verte consiste à créer, sur 20 km au total entre Marseille et Aubagne, un cheminement le long de l'Huveaune en faveur des modes actifs jalonné d'équipements. La première phase du projet (2022-2026) concerne un tracé de 14 km sur le territoire de Marseille ;
- La mise en place du contrat de rivière signé en 2015 pour construire un projet pour gérer l'eau et reconquérir les milieux aquatiques a fait l'objet en 2017 d'un bilan d'avancement des actions de la phase 1 à mi-parcours. La démarche de consolidation de ce bilan est engagée par le SIBVH et a été finalisée en 2019, préalablement à la construction du programme d'actions de seconde phase.
- Le projet d'aménagement d'un espace d'expansion de crue sur les berges de l'Huveaune au niveau du secteur Heckel est en cours de réalisation, pour concilier prévention des inondations, restauration écologique et amélioration du cadre de vie pour les habitants ;
- Le plan paysage du Parc National a été réalisé et des études stratégiques sont en cours (accessibilité, secteurs d'interface ville-nature) mais ne donnent pas lieu aujourd'hui à un projet d'ensemble pour la valorisation de ces espaces ni à de l'opérationnalité.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

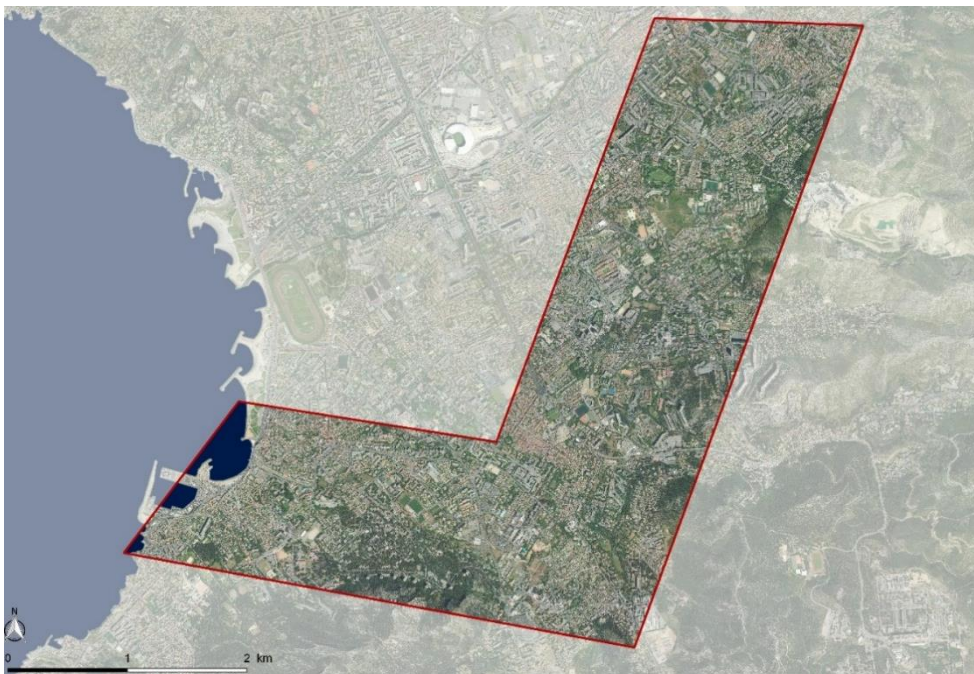
- **Concernant l'accessibilité**, les avancées furent globalement assez moyennes sur la globalité des trois territoires bien que sensiblement inégales au regard de l'impact par secteurs. La centralité Prado / Michelet / Capelette, les projets de TCSP sont encore largement au stade d'études. Sur la centralité Valentine / Barasse, la réalisation du pôle d'échanges de La Barasse n'est pas optimisée à l'échelle de la Vallée de l'Huveaune et les ralentissements induits par les retards et autres reports des projets ne permettent pas les avancées souhaitées. Cela freine les dynamiques de transversalité, l'amélioration des conditions de déplacements conditionnant le développement urbain et économique. La réalisation des séquences nord du Boulevard Urbain Sud améliore toutefois sensiblement la trame active et favorise ponctuellement le développement urbain.
- **Concernant le développement économique**, la relative hétérogénéité observée lors du bilan 2012-2018 est toujours prégnante et participe des faibles avancées d'ensemble. A l'exception des bonnes avancées constatées sur Prado / Michelet / Capelette occupant une position plus centrale, les réalités de terrain accentuées par les difficultés d'accessibilité (absence de desserte TC) sur les secteurs économiques ciblés sur la Vallée de l'Huveaune peuvent avoir freiné les dynamiques de développement attendues dans le sens du SCOT. Toutefois, ce constat doit être modéré par le nombre limité d'information permettant de l'apprécier.
- **Le développement urbain** au regard des réalisations de logement atteste d'assez bonnes avancées, avec un certain dynamisme sur l'ensemble du secteur qui enregistre le niveau le plus élevé de production de

logement sur le territoire du SCOT. Cette production résulte d'une part, de l'achèvement des opérations du PAE Saint-Loup et de la ZAC des Caillols Sud, et, d'autre part, de la mise en œuvre de nombreux programmes portant chacun une moyenne importante de réalisation de logements.

- **Le cadre de vie, l'environnement et le patrimoine** ont fait l'objet d'avancées moyennes, essentiellement sous l'angle de protections par la prise en compte de l'Huveaune en tant que rivière (protection réglementaire de la ripisylve, avancées sur le PPRI, mise en place du contrat de rivière) et par la présence du Parc national des Calanques en versant sud de la vallée (plan paysage du Parc National).

SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

BILAN SECTEUR DE PROJETS BOULEVARD URBAIN SUD



Situé sur Marseille, le secteur de projets Boulevard Urbain Sud (BUS) traverse un territoire reliant la Vallée de l'Huveaune et le littoral jusqu'à la Pointe Rouge, en permettant la desserte du Parc national des Calanques (PNC) et du Parc Balnéaire du Prado, pacifiant également les circulations qui empruntent actuellement l'avenue Mendès-France.

Au-delà de sa fonction viaire essentielle pour le territoire métropolitain, il doit assurer la liaison multimodale entre les territoires de projets de la ville de Marseille. Depuis la Vallée de l'Huveaune jusqu'au littoral et au Parc Balnéaire du Prado, il a vocation à devenir le vecteur principal d'accès au Parc national des Calanques ainsi que la liaison structurante entre les portes métropolitaines Sud et Est de Marseille.

Les grands enjeux thématiques :

- **Accessibilité** : l'amélioration de l'accessibilité et le désenclavement des quartiers Sud, en desservant par tous les modes de déplacements les activités et les équipements d'échelle métropolitaine (santé, recherche, enseignement supérieur, entreprises et services, zones commerciales, tourisme...).

-
- **Développement économique** : la gestion de l'attractivité touristique liée au littoral et au Parc national des Calanques. Longeant le piémont du massif des Calanques pour s'achever à la rade sud de Marseille avec ses paysages, le Boulevard Urbain Sud est un levier pour le développement de l'économie touristique et de loisirs.
 - **Développement urbain** : le confortement des zones de projets et des nouvelles dynamiques, grâce notamment aux transports collectifs qui l'accompagnent et doivent être un support d'organisation et de développement urbain.
 - **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la valorisation du patrimoine naturel et paysager, notamment par l'organisation et l'aménagement des portes d'entrée du Parc national des Calanques, par la gestion de la qualité des franges urbaines et par la préservation des continuités végétales et boisées dans le cadre de l'interface ville-nature.

Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : seul le BHNS 21 Castellane-Luminy est en phase opérationnelle. La majeure partie des projets de transports en commun reste cependant conditionnée à la réalisation du Boulevard Urbain Sud en tant qu'infrastructure-support.
- **Développement économique** : a connu une poursuite des avancées opérationnelles, notamment sur le technopôle de Luminy, accompagnée d'une traduction dans les documents réglementaires (zonages spécifiques dans le PLUi).
- **Développement urbain** : des opérations ponctuelles sont en cours de réalisation (PAE de Saint-Loup) tandis que d'autres évoluent sur un rythme plus mesuré (Vallon Régný). Il s'articule plus largement autour de différents éléments du PRU (opérations de logement, parcs structurants) et ne sera véritablement opérationnel qu'avec la livraison du BUS.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : ce territoire est particulièrement bien doté en atouts (massif des Calanques, littoral) qui le rendent attractif malgré des difficultés d'accès. On observe d'assez bonnes avancées, avec le Plan de paysage du Parc national des Calanques, des études sectorielles en cours sur l'identification de secteurs d'accès au PNC, de réflexions sur les franges urbaines et sur le développement touristique du littoral (secteur plages du Prado/Borély).

Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

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

ACCESSIBILITE

Le Boulevard Urbain Sud a pour objectifs de désenclaver les quartiers Sud, de desservir par tous les modes de déplacements les activités et les équipements d'échelle métropolitaine.

- Le Plan de mobilité métropolitain inscrit le BUS (et la L2 dans son prolongement nord) comme une rocade constituant l'armature de mobilité principale de la périphérie marseillaise, aussi bien au niveau de la circulation que des transports en commun. Il sera jalonné de 3 PEM de périphérie avec accès REM (Saint-Loup l'Octroi, La Gaye et Valmante), ces deux derniers accompagnés de parkings-relais d'une capacité totale de 350 places. Le BUS doit ainsi permettre d'offrir de nouveaux services de mobilité: une ligne Bus+ de rocade B5 entre la Pointe Rouge et Frais Vallon pour répondre aux besoins de déplacements de périphérie à périphérie, et un nouvel itinéraire sécurisé pour les modes actifs. A ce jour, aucune décision d'étude opérationnelle n'a été actée ;
- La création de certaines séquences du BUS sur un linéaire continu de 3 km a été réalisée, depuis Saint-Loup au Nord jusqu'au boulevard de Sainte-Marguerite plus au Sud, permettant de connecter l'autoroute A50 par l'échangeur de Florian et la L2 réalisée dans le prolongement nord ;
- Le projet de PEM de périphérie de La Gaye avec un accès REM est à l'état d'étude ;
- Les projets de transports collectifs associés (BHNS B5 Pointe Rouge / La Fourragère sont en attente ;
- Des transports collectifs en site propre (TCSP) sont toujours programmés (BHNS B5 Pointe Rouge / La Fourragère, extension de la ligne de métro 2 de Dromel à Saint-Loup dont l'échéance affichée est au-delà de 2025) ;
- La réalisation des projets de transports en commun, des PEM comme de projets urbains reste cependant conditionnée à la mise en œuvre opérationnelle du BUS ;
- Le projet d'extension du tramway vers le Sud depuis Castellane (ligne 3) fait l'objet d'études et de chantiers en cours de réalisation ;
- L'accessibilité aux espaces naturels du Parc national des Calanques reste à l'étude pour répondre à la fonction touristique et à la gestion de la fréquentation.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le Boulevard Urbain Sud doit permettre d'asseoir l'attractivité métropolitaine du littoral Sud de Marseille tout en gérant l'attractivité touristique liée au littoral et au Parc national des Calanques.

- La question du développement économique est traitée indirectement sur ce territoire, les potentiels étant en attente de la réalisation du BUS ;
- Poursuite des avancées opérationnelles sur le Pôle Hospitalier Sud et sur le technopôle de Luminy (développement des entreprises de biotechnologies) ;
- Le développement de l'économie est conforté par une bonne traduction dans les documents réglementaires (zonages spécifiques dans le PLUi approuvé en 2019), mais le développement des pôles économiques et commerciaux reste assujéti à l'amélioration de la desserte que devra assurer le BUS ;
- La restructuration de l'immeuble France Télécom (logements en étages, commerces en RDC) à l'orée du centre commercial de Bonneveine proche du BUS est toujours en cours ;
- Les études et réflexions concernant le développement touristique (secteur plages du Prado/Borély, en lien avec la candidature pour l'accueil des Jeux Olympiques 2024) ont bien avancé.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

Infrastructure majeure ayant donné son nom au secteur de projets éponyme, avec son objectif de désenclavement des quartiers Sud de Marseille le Boulevard Urbain Sud est également envisagé comme un support d'organisation et de développement urbain des secteurs qu'il traverse.

En termes de production de logements sur ce secteur :

- On observe la réalisation de 1 967 logements sur la période 2019-2022 (soit 11% de la production sur l'ensemble du territoire du SCOT et 14% de la production sur Marseille), sur un rythme moyen de 490 logements par an ;
- On comptabilise 20 programmes, dont la taille moyenne de chacun est de 25 logements (soit supérieure à celle de 15 logements des programmes sur le territoire du SCOT mais loin des 60 logements par programme sur Marseille) ;
- La totalité des réalisations s'inscrit dans une production de logements collectifs ;
- Les programmes immobiliers restent nombreux sur ce territoire, mais leur réalisation reste retardée lorsqu'elle est conditionnée à la réalisation du BUS (à l'instar des programmes sur la ZAC Vallon Régné dont les travaux sur les premières opérations ont débuté en 2023) ;
- Plus ponctuellement comme sur le quartier de Saint-Loup en articulation avec le secteur de projets Vallée de l'Huveaune, la réalisation effective de séquences du BUS sur un linéaire continu de 3 km a participé indirectement de l'évolution positive du PAE Saint-Loup aujourd'hui achevé (1 200 logements) ;
- Sur l'ensemble du secteur, la raréfaction du foncier disponible à court terme (foncier mobilisable sur les grandes copropriétés) et les problématiques d'amélioration de l'accessibilité qui sont en attente favorisent une production diffuse de programmes pour l'instant sans grande cohérence.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Le Boulevard Urbain Sud constitue un vecteur de valorisation pour le patrimoine naturel paysager.

- Le Plan de mobilité métropolitain inscrit le BUS comme constitutif d'une rocade de la périphérie marseillaise, qui participe d'une stratégie de régulation des accès à la fréquentation du Parc national des Calanques par ses connexions modes actifs avec Sormiou, Luminy et moins directement par La Pointe-Rouge ;
- Le PLUi de Marseille Provence approuvé en 2019 conforte la maîtrise de l'urbanisation en frange du massif avec un objectif de préservation de la qualité paysagère des sites ;
- Un Plan de paysage pour le Parc national des Calanques a été réalisé et les réflexions pour un traitement plus qualitatif des franges urbaines (Pastré / Roy d'Espagne) ont partiellement été intégrées dans le PLUi après son approbation ;
- Le projet de parc urbain de la Jarre dans le cadre du projet ANRU de la Soude / Hauts de Mazargues a été réalisé. Il participe également de l'organisation de l'interface avec le Parc des calanques et de la mise en valeur de cette porte d'entrée ;
- Le projet de relocalisation des jardins familiaux reste en attente.

Synthèse

D'une manière générale, toutes les thématiques restent étroitement dépendantes de la réalisation du Boulevard Urbain Sud. La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait toutefois apparaître que :

- **En termes d'accessibilité**, Si 3 km de linéaire du BUS ont vu le jour sont aujourd'hui opérationnels, la majeure partie des projets de transports collectifs envisagés reste cependant conditionnée à sa pleine réalisation fonctionnelle en tant qu'infrastructure-support.
- **Le développement économique** a connu une poursuite des avancées opérationnelles, notamment sur le technopôle de Luminy, accompagnée d'une traduction dans les documents réglementaires, avec notamment des zonages spécifiques dans le PLUi.
- **Le développement urbain** au travers de la production de logements met en exergue d'assez bonnes avancées, qui restent toutefois assez inégales sur l'ensemble de secteur de projets. En effet, la production de logements représente 14% des réalisations sur Marseille et compte l'achèvement de grandes opérations telles que le PAE Saint-Loup. Parallèlement, de nombreux segments de ce territoire en attente de la réalisation effective du BUS voient leur possible production de logement conditionnée par celle-ci ainsi que par la raréfaction du foncier.
- **Cadre de vie, l'environnement et le patrimoine** : ce territoire est particulièrement bien doté en atouts (massif des Calanques, littoral) qui le rendent attractif malgré des difficultés d'accès. On observe d'assez bonnes avancées, notamment avec l'affirmation de la maîtrise de l'urbanisation en frange du massif par le PLUi approuvé en 2019 avec un objectif de préservation de la qualité paysagère des sites (en lien avec le Plan de paysage du Parc national des Calanques) et avec la réalisation du parc public de la Jarre.

SUIVI QUALITATIF 2019-2024

SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

BILAN SECTEUR DE PROJETS

PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES / CENTRALITE DE MARIGNANE



Ce secteur de projets se développe sur la plaine de Châteauneuf-lès-Martigues, laquelle s'étend sur les communes de Châteauneuf-lès-Martigues, Gignac-la-Nerthe et sur une partie de la commune de Marignane. Dominée au Sud par le massif de la Nerthe, comprenant les communes d'Ensuès-la-Redonne et du Rove, la plaine est bordée au Nord par le rivage des étangs de Berre et de Bolmon.

Ce territoire s'articule avec Marignane, centralité métropolitaine du bassin Ouest de MPM. Par la proximité de l'aéroport Marseille-Provence, des infrastructures ferroviaires et autoroutières, ce territoire résidentiel joue un rôle économique majeur. Sa fonction agricole est également importante à l'échelle de MPM. Enfin, il assure l'interface avec les territoires limitrophes du Pays d'Aix et du Pays de Martigues.

Les grands enjeux thématiques :

- **Accessibilité** : l'amélioration des conditions d'accessibilité et de desserte de la plaine de Châteauneuf-lès-Martigues et la grande accessibilité de la centralité de Marignane ;

-
- **Développement économique** : l'orientation vers une logique d'intensification et le développement des sites d'activités économiques, notamment par extension des zones d'activités présentes sur la plaine de Châteauneuf pour appuyer la centralité de Marignane
 - **Développement urbain** : l'orientation vers une logique d'intensification urbaine, de renouvellement, de formes urbaines plus denses en favorisant le positionnement de Marignane comme centralité principale du bassin de vie Ouest.
 - **Cadre de de vie, environnement et patrimoine** : la préservation et la valorisation du patrimoine naturel, lacustre et agricole, avec notamment la confirmation de la place pour une agriculture productive sur la plaine de Châteauneuf et la gestion de la frange lacustre sur les étangs de Berre et de Bolmon en tenant compte des sensibilités environnementales et paysagères.

Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : l'effort s'est principalement traduit par des études pré-opérationnelles (reconfiguration de l'échangeur autoroutier A55/RD9 au niveau de la ZAC des Aiguilles) ou engagées (desserte de la gare VAMP et sa liaison avec l'aéroport et le plateau de Vitrolles centre-ville). Le BHNS Marignane/Les Pennes Mirabeau (BHNS Zenibus) a été livré en partie. Son extension vers l'Ouest est un enjeu pour améliorer l'offre de transport et notamment l'accessibilité et la desserte du Technoparc des Florides et du technocentre Henri Fabre.
- **Développement économique** : assez bonnes avancées, articulées notamment autour des dynamiques engagées par le projet Henri Fabre sur trois grands secteurs opérationnels (la livraison de deux tranches de la ZAC des Florides accueillant le technocentre et la ZAC du Parc d'activités d'Empallières en phase de commercialisation). La reconversion en cours du site de Total à la Mède en bio-raffinerie traduit une inscription du territoire dans le développement des énergies renouvelables.
- **Développement urbain** : une certaine croissance sur les communes de la Plaine de Châteauneuf-lès-Martigues, où la réalisation de plusieurs opérations de logement s'est faite conformément aux orientations du SCOT. Sur la centralité de Marignane, la mise en œuvre du Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés et la réhabilitation de logements participent activement de la requalification de son centre ancien. Les dynamiques de territoire engagées par le développement des zones d'activités économiques mettent l'accent sur les conditions d'accessibilité et de déplacements.
- **Cadre de vie, environnement** : la mise en œuvre effective du Schéma Directeur Agricole Communautaire (achats de terrains, recherche d'exploitants) traduit les ambitions de préservation et de valorisation des qualités agricoles de la Plaine de Châteauneuf-lès-Martigues. Elle contribue également à la valorisation des paysages tout en permettant d'améliorer la liaison écologique entre l'étang de Bolmon et le massif de la Nerthe. La valorisation des canaux, des cours d'eaux et des rives de l'étang de Bolmon (base et parc de loisirs de l'Estéou) permet de développer un rapport qualitatif à l'environnement, qui participe pleinement de la valorisation du cadre de vie des communes riveraines.

Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

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

ACCESSIBILITE

CENTRALITÉ DE MARIGNANE

- La desserte de la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence (VAMP) et sa liaison vers l'aéroport et le plateau de Vitrolles (centre-ville) qui firent l'objet d'études engagées sont inscrites dans le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 ;
- Le BHNS Marignane/Les Pennes Mirabeau (BHNS ZENIBUS) a été livré entre Marignane et Les Pennes-Mirabeau. Son extension de Marignane vers Châteauneuf-lès-Martigues et depuis Les Pennes-Mirabeau jusqu'à Plan-de-Campagne présentant un enjeu pour améliorer l'offre de transport et notamment l'accessibilité et la desserte du Technoparc des Florides, elle a été inscrite dans le Plan de mobilité métropolitain. Prévu pour une mise en service en 2025, son projet a été mis à l'enquête publique en février 2024 ;
- Le projet de voie de contournement nord de Marignane (liaison RD9 / RD48) a été réalisé.

PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

- La réalisation de Boulevards Urbains Multimodaux s'inscrit dans un Schéma multimodal des infrastructures routières en cours d'étude, faisant également l'objet d'une OAP dans le PLUi de Marseille Provence sur la commune de Gignac-la-Nerthe.
- La reconfiguration de l'échangeur autoroutier A55/RD9 au niveau des Aiguilles (Ensuès-la-Redonne) pour la desserte des zones d'activités qui était en cours d'étude pré-opérationnelle n'a pas été réalisé ;
- Les PEM de Châteauneuf-lès-Martigues (A55) et de Saint-Victoret (Pas des Lanciers) sont des PEM de proximité avec accès REM. Inscrits au Plan de mobilité métropolitain approuvé en 2021, ils ne sont pas encore réalisés.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

CENTRALITÉ DE MARIGNANE

- Les réflexions sur le développement urbain à l'ouest des pistes de l'aéroport, avec un programme ayant évolué vers de la logistique afin de répondre à la demande du e-commerce ont été abandonnées du fait d'un contentieux ;
- Dans le sillage des nombreuses zones d'activités déjà réalisées et opérationnelles autour de l'aéroport (Marignane, Saint-Victoret), le développement de la ZAC des Florides sur Marignane se poursuit et est en cours d'étude.

PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

- D'importantes avancées dans le domaine économique ont été réalisées avant le SCOT et sont confortées par le développement des zones d'activités :
 - Le Technoparc des Florides contribue à promouvoir les potentialités de développement de la filière aéronautique au niveau régional. La première tranche a été livrée (27 ha) et le technoparc accueille notamment Airbus Helicopters, Daher Aerospace, Akka technologies, un village d'entreprises (Îlot Carmin) et un pôle tertiaire (Floricity). La seconde tranche (37 ha), en cours de commercialisation, accueille quant à elle le technocentre Henri Fabre depuis 2016 ;

-
- Le Parc d'Empallières poursuit son développement ;
 - Le Parc des Aiguilles a été réalisé.

Ces secteurs opérationnels présentent une cohérence d'ensemble et s'inscrivent dans une démarche globale de structuration du territoire de projets qui s'est poursuivie conformément aux prévisionnels depuis le bilan 2021-2018. Toutefois, les faiblesses qui étaient alors observées persistent sur les problématiques de l'accessibilité TC et modes doux.

- Les secteurs Bricard et Billard sont toujours en cours d'étude pour le développement de l'activité économique, et s'inscrivent dans le cadre d'une OAP de composition urbaine.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

Concernant la production de logement sur la période observée :

- Ce sont 981 logements qui ont été produits (soit 6% de la production sur territoire du SCOT), soit un rythme moyen de 245 logements par an ;
- On comptabilise 251 programmes sur ce vaste secteur ;
- La majorité des programmes (94% d'entre eux soit 239 programmes) a produit du logement individuel, tandis que seuls, 6% des programmes (soit 15 programmes) a produit du logement collectif ;
- La production en maisons individuelles représente ainsi 619 logements, contre 362 logements réalisés en collectif ;
- En termes de répartition sur le secteur de projets, la commune de Châteauneuf-les-Martigues enregistre un ralentissement de sa production de logement tandis que celle-ci est plus marquée sur Gignac-la-Nerthe et davantage encore sur Marignane (50% de la production sur la période mais sur un rythme irrégulier avec 2 pics de production en 2019 et 2022).

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

CENTRALITÉ DE MARIGNANE

- La restauration des écosystèmes lagunaires est en cours conformément au projet esquissé précédemment, avec un objectif de reconquête de l'Étang de Berre (81 actions inscrites au Contrat d'étang).

PLAINE DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

- Réalisation du Gardenlab à Gignac-la-Nerthe, projet proposant un circuit de production et de consommation court, avec une garantie de traçabilité, favorisant l'agro-écologie et l'innovation en matière de production agricole
- La valorisation des canaux et cours d'eaux est particulièrement mise en avant :
 - contrat d'Étang-de-Berre en cours avec ses 18 actions de reconquête ;
 - étude en cours sur le suivi du milieu marin, et plus particulièrement des rejets de la station d'épuration de Châteauneuf-lès-Martigues dans le canal du Rove ;
 - étude en cours pour la valorisation du canal du Rove.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- **En termes d'accessibilité** : La voie de contournement nord de Marignane a été réalisée et le projet d'extension du BHNS ZENIBUS a été mis à l'enquête publique début 2024. Toutefois, nombre de projets n'ont pas été suivis d'effets, et l'effort semble s'être principalement traduit par une inscription des différents projets dans le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 approuvé en 2021.
- **Le développement économique** : les bonnes avancées observées sur le bilan 2012-2018 se sont poursuivies et confirmées, articulées notamment autour des dynamiques engagées par le projet Henri Fabre sur trois grands secteurs opérationnels (la livraison de deux tranches de la ZAC des Florides accueillant le Technocentre et la ZAC du Parc d'activités d'Empallières en phase de commercialisation).
- **Le développement urbain** : à l'échelle de ce secteur de projets, les avancées sont moyennes sur la période observée mais elles doivent être mises en perspectives par rapport au bilan 2012-2018. La dynamique s'est inversée par rapport à ce dernier, puisque l'importante production de Châteauneuf-lès-Martigues s'est ralentie tandis que Marignane a produit 50% des logements du territoire de projets, rééquilibrant les dynamiques engagées. En revanche, la production sur 2019-2022 est fortement marquée par un étalement urbain, puisque l'essentiel de celle-ci a été réalisé au profit de l'habitat individuel qui représente 94% des programmes.
- **En matière d'environnement** : la mise en œuvre du Schéma Directeur Agricole Communautaire constatée lors du bilan 2021-2018 sur la Plaine de Châteauneuf-lès-Martigues s'est accompagnée de la création d'un GardenLab favorisant l'agro-écologie. La valorisation des canaux, des cours d'eaux et des rives de l'étang de Bolmon est en cours, permettant de développer un rapport qualitatif à l'environnement qui participe pleinement de la valorisation du cadre de vie des communes riveraines.

SUIVI QUALITATIF 2019-2024

SCOT MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

BILAN SECTEUR DE PROJETS CENTRALITE DE LA CIOTAT



Située entre Toulon et Marseille, la centralité de La Ciotat occupe un territoire aux reliefs pittoresques marqué par des espaces naturels majeurs. Commune la plus importante du bassin de vie Est de MPM dont elle est également la centralité principale, elle rayonne au-delà des limites de MPM par sa dynamique économique croissante et son attractivité résidentielle récente. Afin d'appuyer sa vocation de centralité attractive de premier niveau, le pôle de La Ciotat nécessite toutefois d'être conforté dans ses fonctions actuelles.

Les grands enjeux thématiques

- **Accessibilité** : l'organisation de la grande accessibilité et de l'accessibilité locale de la centralité du bassin de vie Est de MPM ;
- **Développement économique** : l'inscription du territoire dans la stratégie économique de MPM, qui mise sur l'extension des parcs Athélia et du site des chantiers navals pour conforter les activités de hautes technologies et l'industrie nautique ;
- **Développement urbain** : l'affirmation de la centralité de La Ciotat comme pôle de vie du bassin Est de MPM, par son intensification urbaine autour de pôles de services, d'équipements et de commerces, comme une centralité de niveau 1 et pôle de vie du bassin Est ;

-
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la préservation et la valorisation des structures paysagères majeures et des patrimoines naturels terrestre et maritime.

Synthèse bilan 2012-2018

- **Accessibilité** : malgré quelques avancées réalisées, la question de l'accessibilité reste très prégnante. Elle doit apporter des solutions pour de meilleures fonctionnalités mais reste en décalage au regard de la dynamique des autres thématiques.
- **Développement économique** : il a connu une évolution positive, fondée principalement sur la mutation réussie des chantiers navals, sur le redéploiement du site des Chantiers navals avec la création du Pôle de Haute Plaisance, sur l'achèvement d'Athélia V et sur la confirmation d'une activité touristique. Le développement de la zone commerciale Ancre Marine s'inscrit toutefois en concurrence potentielle avec le centre-ville de par sa proximité avec celui-ci.
- **Développement urbain** : la réhabilitation du centre ancien participe de sa valorisation et de l'attractivité du centre-ville. La poursuite du projet ANRU Abeilles-Maurelles-Matagots et la réalisation d'équipements culturels et sportifs ont conforté le positionnement de la centralité. Les différentes opérations de logements alors en cours au nord de la commune s'inscrivaient en cohérence avec les objectifs du SCOT, mais souffraient toutefois de par leur éloignement d'un manque de desserte en termes d'accessibilité.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : la recherche de qualité du cadre de vie s'est traduite notamment par la valorisation du front de mer et par la création d'un parc urbain sportif (8 hectares sur le Domaine de La Tour). Plus largement, la valorisation de l'environnement naturel s'est articulée avec le Parc national des Calanques, dont l'identification de sites d'interface ville-nature faisait l'objet d'études sectorielles pour permettre une gestion ajustée de la fréquentation.

Nota :

Dans le cadre de la méthodologie retenue pour la présente évaluation qualitative, les bases projets de référence qui ont été croisées pour cet exercice présentent des degrés de renseignement très variables voire même très limités. Il peut en résulter des évaluations très variables suivant les secteurs de projets, voire même un niveau d'information insuffisant pour réaliser une évaluation fiable des dynamiques à l'œuvre sur les territoires.

Les avancées 2019-2024 du SCOT sur le secteur de projets

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

ACCESSIBILITE

L'amélioration de l'accessibilité est une nécessité afin de pouvoir affirmer le rôle central de La Ciotat au sein du bassin de vie Est de MPM.

- Peu d'avancées opérationnelles concernant le réseau de voirie ;
- Le Plan de mobilité métropolitain 2020-2030 a été approuvé en 2021. Il porte deux enjeux majeurs : la connexion de la commune aux axes métropolitains et régionaux et la gestion de l'attractivité estivale et littorale. Les réalisations qu'il décline ne sont à ce jour pas réalisées ;
- Le plan local de mobilité Cassis Ceyreste la Ciotat est bien avancé et attend son approbation fin 2024
- La création du PEM de la gare de La Ciotat a été lancée, avec notamment la réalisation d'un parking relais de 250 places pour accroître fortement l'offre de stationnement du site, et permettre de libérer de la place sur les parkings existants pour les autres modes de transports (quais de bus supplémentaires, garage à vélos sécurisé) ;
- Le déplacement d'une partie de la gare routière vers le secteur du Domaine de la Tour reste en attente, et l'articulation de la gare routière du centre-ville avec la gare ferroviaire reste difficile ;
- Quelques aménagements ont été réalisés au profit de modes de déplacement alternatifs avec le développement d'un itinéraire cyclable depuis le centre-ville jusqu'à la gare ferroviaire (Voie Douce).

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le renforcement des dynamiques économiques notamment en lien avec la haute plaisance, la haute technologie et le confortement des activités devait permettre d'assurer la diversification nécessaire à l'assise de la centralité pour l'inscrire dans la stratégie économique de MPM.

- Le développement du site des Chantiers navals avec la création du Pôle de Haute Plaisance s'est poursuivi, avec une activité qui s'est recentrée sur le secteur de la réparation, de l'entretien et de la maintenance de grands yachts ;
- Le développement envisagé de l'offre commerciale de la zone Ancre Marine en bordure sud du secteur de La Tour a été réorienté au profit d'une extension de 3 hectares du parc du Domaine de la Tour ;
- Le projet d'un complexe associant un multiplexe de 8 salles de cinéma (1600 places), un hôtel, un restaurant et des salles de sport a été réalisé. Engagé fin 2018, il est situé à l'articulation entre la bretelle d'accès à l'autoroute et la zone commerciale Ancre Marine ;
- Un projet de développement économique à vocation dominante d'accueil de petites industries de pointe ou de services est porté par le PLUi de Marseille Provence approuvé en 2019, au travers d'une OAP « Athélia V ». Ce projet s'inscrit dans la continuité des zones d'activités Athélia existantes qu'il tend à compléter. Un secteur est dévolu aux équipements de transfert, de tri et de valorisation des déchets (existants ou à conforter).

DEVELOPPEMENT URBAIN

Contrairement au bilan 2012-2018, la faiblesse des retours d'information concernant les opérations de logement pour le bilan 2019-2024 a conduit à privilégier une approche différente. La méthode retenue s'est orientée vers une exploitation spatialisée de l'enquête « Permis de construire ». Cette enquête est réalisée annuellement sur le territoire de Marseille Provence, et désormais également sur l'ensemble du territoire métropolitain. Toutefois, au regard du présent exercice, ses résultats sont davantage comptables que véritablement qualitatifs, au sens

où ses éléments d'approche qualitative (forme du bâti, insertion urbaine du logement, accès...) s'inscrivent dans une échelle de lecture à la parcelle, trop fine pour pouvoir apprécier des dynamiques globales. Ces résultats permettent néanmoins d'identifier la production de logement à l'échelle du secteur de projets, le rythme induit ou encore la typologie de production. Enfin, concernant la période observée et pour des raisons de fiabilité, seules les 4 années de 2019 à 2022 peuvent être utilisées.

En termes de production de logements sur ce secteur :

- On observe la réalisation de 424 logements sur la période 2019-2022 (soit 2% de la production sur l'ensemble du territoire du SCOT), sur un rythme moyen de 105 logements par an ;
- On comptabilise 86 programmes, dont la taille est relativement modeste avec 5 logements en moyenne par programme (contre 15 logements en moyenne par programme sur le territoire du SCOT) ;
- La répartition de cette production est à 71% en collectifs (soit 301 logements) et 29% en individuel (soit 123 logements) ;
- Le nombre de logements réalisés au sein d'opérations d'aménagement (ZAC) sur le secteur de projets semble relativement minime d'après les informations disponibles ;
- Le Programme de Rénovation Urbaine (PRU) Abeilles-Maurelles-Matagot inscrit dans le cadre de l'ANRU est achevé ;
- Le projet comprenant un multiplexe de huit salles, un hôtel, un restaurant et diverses salles de sport et de jeux en entrée de ville a été réalisé.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Dans la continuité de la gestion environnementale précédemment engagée de son patrimoine naturel, paysager et agricole qui participe autant au développement de l'économie touristique qu'à la qualité du cadre de vie de ses habitants, on observe les évolutions suivantes :

- Le Plan de paysage réalisé pour le Parc national des Calanques a été réalisé : il identifie plusieurs sites sur le territoire communal et permet d'alimenter des propositions pour un traitement qualitatif des interfaces ville-nature ;
- Une extension de 3 hectares du Parc du Domaine de la Tour a été réalisée, en lieu et place du développement envisagé de l'offre commerciale de la zone Ancre Marine ;
- La réalisation de la « Voie Verte » dans le prolongement de la « Voie Douce » a été réalisée, permettant de relier le centre-ville à la gare ferroviaire de la Ciotat en modes doux (piéton, vélo) sur le tracé d'une ancienne voie ferrée ;
- Approuvé en 2019, le PLUi de Marseille Provence intègre une OAP « Secteur Nord » dont la partie ouest (les Granières) constitue une structure paysagère importante dans le grand paysage qui contribue aux continuités écologiques des collines ;
- Une autre OAP à vocation économique (« Athélia V ») présente également un enjeu environnemental, puisque 11 ha sur les 63 qui comptent son périmètre sont constitués d'espaces naturels à enjeux écologiques et paysagers à préserver.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- **En matière d'accessibilité** : peu de réelles évolutions observées à l'exception d'aménagements en faveur du développement du PEM (gare ferroviaire). Si les tissus urbains ont continué leur densification, la problématique de l'accessibilité reste très prégnante. A ce jour, globalement peu de solutions ont été apportées pour améliorer les fonctionnalités. Le décalage au regard des dynamiques respectives des autres thématiques reste majeur.

-
- **Le développement économique** : après les dynamiques nettement positives observées sur le bilan 2012-2018, le constat paraît plus mesuré. Si la mutation réussie des chantiers navals s'est confirmée autour du Pôle de Haute Plaisance, le développement de la zone commerciale Ancre marine a partiellement été réduit mais positivement (afin de limiter la concurrence potentielle avec le centre-ville et en faveur de la « nature en ville »). Le développement de la zone d'activités Athélia s'inscrit, quant à lui, d'une manière plus encadrée au travers des documents d'urbanisme.
 - **Le développement urbain** observé par la production de logements témoigne d'une moyenne avancée sur la centralité de La Ciotat qui constitue le secteur de projets. Le PRU Abeilles-Maurelle-Matagots a été mené à bien et la majorité de la production de logement réalisée l'a été en collectif (71%), ce qui inscrit la commune en cohérence avec les objectifs du SCOT. Cependant, la réalisation de près de 30% des logements sous forme d'habitat individuel peut interroger au regard du positionnement eu sein même de la centralité.
 - **Environnement et qualité du cadre de vie** : elle s'est traduite notamment par la réorientation du projet de développement de la zone commerciale Ancre Marine en faveur d'une extension de 3 hectares du parc du Domaine de la Tour, confortant ainsi cet espace vert majeur au cœur de la centralité. A l'échelle communale, la prise en compte dans les documents d'urbanisme d'une relative préservation de l'environnement naturel constitutif de secteurs de projets inscrits dans des OAP traduit une évolution positive.