



SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

1-Rapport de présentation

Tome 3/3 - Explications, justifications et évaluation

1. Explication des choix



Élaboré par :



En partenariat avec :



En collaboration avec :



JÉRÔME
DUBOIS



INSTITUTIONS
& PROJETS



architecture
urbanisme
infrastructure
paysage

Préambule 5

1. Les enjeux du diagnostic et de l'état initial de l'environnement auxquels le PADD doit répondre	6
1.1. Une Métropole à vocation méditerranéenne qui s'affirme	6
1.2. Une Métropole multipolaire avec ses diversités et ses (dés) équilibres	6
1.3. Une Métropole aux ressources riches à préserver	7
1.4. Une Métropole face aux défis de la lutte et l'adaptation au changement climatique et de la transition énergétique	9
2. Les scénarios d'évolution du territoire	10
2.1. Scénario A : « Le choc de l'offre pour une affirmation Métropolitaine d'échelle Européenne »	10
2.2. Scénario B : « La rupture de croissance pour une gestion conservatoire des ressources sollicitée par le changement climatique »	12
2.3. Scénario C : « Une gestion dynamique de la croissance et des ressources pour une Métropole agréable à vivre, innovante et inclusive » ...	15
3. Les choix retenus pour les orientations du PADD et du DOO	18
3.1. L'ambition du territoire	18
3.2. L'organisation de l'armature urbaine	20
3.3. L'organisation des objectifs stratégiques au profit d'une déclinaison opérationnelle : cohérence entre PADD et DOO	23

4.	Le mode de déclinaison de ces orientations dans les prescriptions du DOO	24
4.1.	Les objectifs et prescriptions associées en prenant en compte les échelles et les compétences	24
4.2.	La cohérence des prescriptions avec l'armature urbaine (et les grandes opérations d'intérêt national ou régional)	48
4.3.	Les objectifs chiffrés, simulations de projection en cohérence avec la stratégie	51
4.4.	Zoom sur la gestion de la ressource en eau face au changement climatique	53
4.5.	Zoom sur la politique commerciale dans le DAACL	55
4.6.	Zoom sur la mise en œuvre de la loi littoral pour mieux gérer les pressions littorales	59

Préambule

La délibération du conseil métropolitain du 20 octobre 2016 relative au débat sur le PADD exprime le choix de la métropole de ne pas appliquer l'ordonnance n° 2020-744 du 17 juin 2020 relative à la modernisation des schémas de cohérence territoriale, ce que permet l'article 7 du texte lorsque l'élaboration ou la révision du schéma est en cours à la date d'entrée en vigueur du texte (1er avril 2021).

Aussi, le présent SCoT n'intègre pas, par exemple, de Projet d'Aménagement stratégique (PAS) mais conserve la structure classique définie avant la réforme, à l'article L.141-2 du code de l'urbanisme dans sa version applicable au SCoT métropolitain :

- **Rapport de présentation** : diagnostic du territoire, justification des choix, évaluation environnementale.
- **PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durables)** : expose les grandes orientations politiques du territoire.
- **DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs)** : document opposable, prescriptif, qui encadre les documents d'urbanisme locaux.

Le contenu du présent rapport de présentation est ainsi régi par l'article L.141-3 dans sa version applicable au SCoT.

De plus, le régime juridique du DOO du SCoT métropolitain est codifié aux articles L. 141-5 et suivants du code de l'urbanisme, ainsi qu'aux articles R. 141-6 et suivants du même code, dans leur version en vigueur avant l'adoption de l'ordonnance précitée, sans préjudice de l'intégration au sein du DOO des objectifs de réduction de l'artificialisation des sols résultant de la loi Climat.

Sur le fond, le contenu du DOO permet néanmoins de bien identifier dans le document les trois grands piliers indiqués dans l'ordonnance – activités économiques et commerciales, agriculture ; offre de logement, équipements, mobilité et densification ; transition écologique et énergétique.

Eclairage sur la portée et le rôle du SCoT vis-à-vis notamment des PLU

Le SCoT, à travers son document prescriptif, le DOO, définit à l'échelle métropolitaine des orientations et des objectifs dont la mise en œuvre est précisée sous forme de prescriptions illustrées par des documents cartographiques. Ces prescriptions doivent ensuite trouver leur traduction dans les documents de

planification dits « d'ordre inférieur » (PLUi, PDM, PLH...) dans un rapport de compatibilité.

Le DOO du SCoT Aix-Marseille-Provence ne constitue donc pas un règlement directement opposable aux projets (sauf exceptions limitativement fixées par le code de l'urbanisme) et n'a en toute hypothèse pas vocation à se substituer au PLU/PLUi, seul document dont la vocation est d'administrer le droit des sols à l'échelle de la parcelle.

A cet égard, les localisations de principes définies sur les documents du recueil cartographique s'inscrivent dans le champ de l'article L. 141-5 du code de l'urbanisme en vertu duquel le DOO a vocation à déterminer les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestier ainsi que les conditions d'un développement équilibré entre l'habitat, les activités économiques et les sites naturels ou agricoles. En revanche, il appartient aux seuls plans locaux d'urbanisme, notamment les PLUi, de délimiter un zonage à la parcelle qui soit compatible avec les localisations figurant dans le SCoT et qui, comme le prévoit l'article L. 151-9 du code de l'urbanisme, précise l'affectation des sols selon les usages et les activités qui peuvent y être exercées.

C'est bien le sens du « nota » figurant dans le sommaire du recueil cartographique du DOO et sur chacune des cartes :

« Les illustrations cartographiques présentes dans ce document traduisent des orientations par une représentation de principe et non une délimitation de zone. Par conséquent, elles n'ont en aucun cas vocation à définir des limites précises transposables directement dans les documents d'urbanismes locaux ».

Ainsi, si le caractère opposable (et non purement indicatif) des cartes du DOO est bien réel, il l'est seulement vis-à-vis des documents précités dans un rapport de compatibilité, qui implique de se livrer à une analyse globale à l'échelle d'un territoire afin de vérifier l'absence de contrariété, lequel se distingue ainsi du rapport de conformité.

1. Les enjeux du diagnostic et de l'état initial de l'environnement auxquels le PADD doit répondre

1.1. Une Métropole à vocation méditerranéenne qui s'affirme

Deuxième Métropole française, au poids économique et démographique significatif (37 % de la population, 40 % des richesses produites dans la Région Sud), Aix-Marseille-Provence joue un rôle de capitale régionale. À l'échelle européenne, il s'agit d'une Métropole de taille moyenne, comparable à Turin, Rotterdam, Glasgow ou Valence en Espagne même si sa vocation méditerranéenne lui permet de s'affirmer.

- ✓ Ce rôle de capitale régionale doit se traduire par un renforcement des grandes fonctions métropolitaines indispensables au développement d'un territoire élargi. Ces fonctions couvrent notamment les champs de l'économie avec l'enjeu d'une masse critique d'emplois métropolitains supérieurs, de la recherche, de la santé, de la culture ou encore de l'événementiel.
- ✓ Bénéficiant d'un positionnement stratégique au débouché du couloir rhodanien, sur l'axe Espagne-Italie, la Métropole est bien intégrée dans les échanges internationaux. Point de jonction entre les rives de la Méditerranée, ayant d'importantes fonctions logistiques (97 000 emplois, dont quasiment la moitié en lien avec les activités portuaires). Aix-Marseille-Provence est la porte d'entrée régionale des personnes, marchandises et données, grâce à des hubs de transport bien connectés aux flux mondiaux. Au-delà de la question des flux, Aix-Marseille entend pleinement jouer son rôle de Métropole d'influence et se positionne comme un lieu incontournable d'échanges et d'expertise pour renforcer la relation entre Europe et Afrique.
- ✓ Une Métropole haut-lieu d'innovation, particulièrement dans les domaines de pointe de la santé, de l'environnement, du numérique, disposant de capacités de recherche internationalement reconnues et de grands projets innovants (Euroméditerranée, ITER...). Son économie compte proportionnellement moins de « fonctions métropolitaines » que les métropoles comparables. Au regard de sa taille, elle pourrait accueillir davantage d'étudiants et élargir son bassin de recrutement à l'international pour rejoindre le niveau des autres métropoles françaises.

- ✓ L'excellence de sa recherche scientifique peine parfois à se traduire en résultats technologiques, industriels et commerciaux, appelant un renforcement des liens entre science, industries et innovation.
- ✓ Une Métropole peuplée par plus d'1,9 million d'habitants, vivant en ville et dans le périurbain. Elle attire des jeunes et des actifs (15-25 ans) mais doit se donner les moyens de retenir les autres classes d'âges, qui partent s'installer dans les territoires voisins (Var, Alpes-de-Haute-Provence, Pays d'Arles...). Au regard des autres métropoles, sa population compte davantage de personnes âgées, mais également des personnes en situation de précarité et à bas niveau de qualifications. La Métropole présente également de très forts écarts de richesse et des inégalités territoriales marquées : la cohésion sociale et l'atténuation de la fracture numérique constituent un enjeu central, renforcé par la crise sanitaire, ayant particulièrement exposé les personnes âgées et à faibles revenus.

Enjeux :

- **Renforcer la dimension métropolitaine du territoire pour mieux densifier le tissu économique local productif, valoriser l'innovation et réduire la fracture sociale.**

1.2. Une Métropole multipolaire avec ses diversités et ses (dés)équilibres

Très vaste (occupant 60 % du département des Bouches-du-Rhône), elle intègre une mosaïque d'espaces naturels, littoraux et agricoles. Ils sont exceptionnels par leur taille, leur diversité et les écosystèmes qu'ils abritent. Avec 50% d'espaces naturels, sa dimension écologique est unique. Point de jonction entre grands massifs, Aix-Marseille-Provence est traversée par de grands corridors de biodiversité (est-ouest et de part et d'autre de la Méditerranée). Elle est également atypique par son organisation multipolaire, avec deux grandes villes (Marseille et Aix-en-Provence), ainsi qu'une dizaine de villes moyennes polarisant chacune leur bassin de vie et offrant des services de qualité.

- ✓ Polycentrique et périurbaine, la Métropole offre une grande diversité de cadres de vie : forte de 92 villes et villages, elle dispose d'une pluralité de situations pour se loger/habiter et d'aménités qui constituent autant de facteurs d'attractivité. Sa croissance sur les dernières décennies a été essentiellement

périurbaine, au sein des petites villes et villages, ce qui a pu contribuer à fragiliser certaines villes-centres. La crise sanitaire vient également alimenter ce « désir périurbain », rendu possible par un recours accru au télétravail. Ses habitants éprouvent toutefois des difficultés à se loger et à se déplacer. Dans la Métropole, l'offre d'habitat apparaît peu diversifiée au sein de chaque commune, ce qui alimente des marchés immobiliers très sélectifs. Le parc de logements, globalement cher par rapport aux revenus des habitants, compte également une part importante de logements inadaptés voire indignes. La difficulté à se loger implique, pour une partie de la population, un éloignement de l'habitat et un recours accru à la voiture, ce qui grève les résultats d'Aix-Marseille-Provence dans les classements (inter)nationaux portant sur la qualité de vie (temps de transport, niveau de pollution atmosphérique...), malgré un cadre naturel attractif (ensoleillement, présence de la mer...).

- ✓ Une économie diversifiée, à la fois productive et présente : celle-ci est en partie tournée vers la satisfaction des besoins des habitants (résidents et touristes), comme en témoigne sa forte activité touristique et culturelle, la densité de l'offre commerciale et la place importante des services. Aix-Marseille-Provence peut aussi compter sur un tissu dense de TPE-PME, des filières d'excellence reconnues et en croissance, lui ayant permis de bien résister à la crise de 2008. Elle connaît cependant un déficit structurel d'emplois au regard de sa population (environ 40 000) et doit résoudre certaines fragilités (population moins qualifiée, manque de foncier...). La forte polarisation de l'emploi au sein des principales villes (et de quelques pôles économiques périphériques), et les difficultés d'accès aux lieux de travail constituent aussi un frein majeur à la résorption de la précarité des personnes les plus exclues. Comme tous les espaces mondialisés, dont l'économie dépend fortement des échanges internationaux et du tourisme, la crise sanitaire (et la crise économique qu'elle a générée) a durement touché, au moins pendant un temps, certaines filières faisant la force de son économie : économie maritime et logistique, tourisme, aéronautique et commerce. Cette dimension multi-filière a permis d'amortir l'effet de la crise sur l'économie métropolitaine comparativement à des métropoles très spécialisées. L'effort de modernisation de l'outil industriel, soutenu par le plan de relance, a été important et certains secteurs économiques du territoire se sont révélés stratégiques pour la souveraineté économique de la France (microélectronique, santé, intrants essentiels pour l'industrie, aéronautique).

Enjeux :

- **Face à multipolarité qui engendre une diversité positive mais dont la sectorisation entraîne aussi des déséquilibres renforcés par la périurbanisation et ses impacts en termes de déplacement, REEQUILIBRER le développement et l'organisation des bassins de vies au profit d'une plus grande solidarité dans l'accès aux services, au logement et à l'emploi donc aussi aux transports.**
- **Cet enjeu se combine avec celui visé ci-avant pour « rattraper » le retard en « emplois ».**

1.3. Une Métropole aux ressources riches à préserver

- ✓ Une Métropole au patrimoine naturel méditerranéen d'une valeur exceptionnelle : plus que toute autre en France, la Métropole Aix-Marseille-Provence se caractérise par des espaces de nature omniprésents et d'une grande valeur écologique. La préservation de cette biodiversité est indispensable à l'équilibre Homme-Nature au regard des fragilités qui pèsent sur le territoire. Les menaces principales sont la consommation d'espace, la fragmentation des espaces d'intérêt écologique, les risques, le changement climatique.

Enjeux :

- **LUTTER contre l'érosion de la biodiversité en limitant la consommation d'espace et le fractionnement et en développant la perméabilité écologique.**
- ✓ Une Métropole à l'agriculture reconnue, diversifiée (grandes cultures céréalières, viticulture, arboriculture...) essentiellement pour l'exportation. L'agriculture métropolitaine, sous pression (de l'urbanisation, de mutations propres au secteur et du changement climatique pouvant affecter les rendements), est aujourd'hui attendue pour répondre aussi aux besoins alimentaires des habitants, voulant s'approvisionner localement en produits de qualité, issus de la terre comme de la mer.

Enjeux :

▪ **PRÉSERVER ET RENFORCER la capacité productive agricole.**

- ✓ Une Métropole littorale et lacustre : ses 255 kilomètres de côtes (incluant les 75 km de rives de l'Étang de Berre) constituent un point fort du cadre de vie et un espace-ressource écologique (biodiversité), économique (économie portuaire et maritime), énergétique (éolien offshore et thalassothermie) et alimentaire (pêche, aquaculture et mytiliculture). L'espace littoral est également sous pression de l'urbanisation, exposé aux pollutions d'origines maritimes et terrestres dégradant la qualité des milieux et sujet à des conflits d'usages. L'Étang de Berre, comme les zones humides de l'Ouest, constituent des zones ressources rares et souvent dégradées intéressantes d'un point de vue économique (pêche, production de sel, loisirs...) mais aussi au regard de la biodiversité, du cadre de vie et des paysages.

Enjeux :

▪ **MAÎTRISER les pressions littorales et valoriser ses ressources.**

- ✓ Un territoire où l'eau douce est partout présente : fleuves, rivières, canaux, nappes souterraines permettent d'irriguer l'agriculture métropolitaine, de sécuriser l'alimentation de ses industries et de couvrir les besoins de ses habitants. La Métropole apparaît toutefois en situation de dépendance, les communes les plus peuplées étant alimentées par l'eau de la Durance ou du Verdon ou par pompage de la nappe de Crau. La préservation de ressources souterraines valorisables pour la production d'eau potable dans le futur revêt un enjeu stratégique pour la Métropole.
- ✓ La Métropole est aussi dans une situation de vulnérabilité dans un contexte de réchauffement climatique (réduction des débits) et d'accroissement de la demande. Le changement climatique pose également un problème d'élévation de la température des eaux douces pour certains usages. Enfin, certains points de captage ne sont pas sécurisés et le fonctionnement écologique de nombreux cours d'eau est à restaurer.

Enjeux :

- ✓ **PRESERVER ET GERER la ressource en eau interrogée par le changement climatique.**

- ✓ Une Métropole aux paysages emblématiques et souvent spectaculaires : certains sont protégés, singuliers et identifiables, d'autres sont des « paysages du quotidien » parfois menacés. Les espaces naturels et agricoles sont impactés par l'urbanisation chaque année, ses paysages se banalisent (entrées de ville, zones d'activités, lotissements), altérant les sols, ressource non renouvelable. La sur-fréquentation de certains sites naturels constitue également une menace pour leurs fonctions écologiques, la crise sanitaire ayant par ailleurs accru « l'envie de nature » des métropolitains.

Enjeux :

- **VALORISER ET PRÉSERVER la perception des paysages et du patrimoine de la Métropole.**
- **AMELIORER la qualité du cadre de vie et des paysages urbains.**

- ✓ Une Métropole méditerranéenne, confrontée à des risques majeurs et à un changement climatique accéléré qui se traduit également par des épisodes pluvieux extrêmes plus marqués et plus fréquents alternant avec des périodes sèches plus longues. Le changement climatique menace les conditions de vie dans ses villes (chaleur, pollutions, risques technologiques...), sur son littoral (montée des eaux, risque d'érosion et de submersion) et à l'embouchure des principaux cours d'eaux. Elle subit également les risques associés à l'imbrication forte entre ville et nature (inondations et incendies principalement) et à l'imperméabilisation des sols (ruissellement des eaux de pluie).
- ✓ Une Métropole au potentiel considérable de production d'énergies renouvelables, disposant de ressources abondantes (soleil, forêts, eau, vent, carrières...). Elle couvre cependant à peine 7 % de ses besoins en énergie et émet une quantité importante de gaz à effet de serre (nombreuses activités industrielles, parc de logements anciens, importance des mobilités automobiles et notamment du fret...).

Enjeux :

- **MIEUX PRENDRE EN COMPTE les risques majeurs dans l'aménagement du territoire.**
- **OPTIMISER la production énergétique, la consommation et la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre.**

1.4. Une Métropole face aux défis de la lutte et l'adaptation au changement climatique et de la transition énergétique

Les enjeux économiques sociaux et environnementaux sont interpellés par le changement climatique et doivent être appréhendés dans cette perspective. Il s'agit ici d'insister sur les impacts que l'adaptation et la lutte contre le changement climatique opèrent dans la priorisation et dans la réponse face à ces enjeux.

Les risques sont accrus au travers des fortes températures, et des modifications des régimes de précipitation dans un contexte de climat méditerranéen particulièrement sensible, pour :

- ✓ l'érosion de la biodiversité avec des impacts sur les écosystèmes et sur les espèces végétales et animales,
- ✓ le cycle de l'eau en lien avec l'imperméabilisation des sols,
- ✓ les risques feux de forêts/incendie avec l'accroissement potentiel de départs de feu mais aussi de l'accélération de leur propagation,
- ✓ les risques inondations /ruissellements,
- ✓ le risque de submersion marine.

Enjeux :

- **GERER les ressources de manière à s'adapter mais aussi à limiter les effets du changement climatique.**
- **PREVENIR l'aggravation des risques dans les politiques de gestion de l'environnement et d'aménagement.**

La qualité du cadre de vie et la santé sont aussi interpellées par le changement climatique au travers de la chaleur et des nuisances liées aux pollutions des émissions de GES liées tant aux transports qu'à certaines activités économiques et à l'habitat.

La transition énergétique et économique interpelle particulièrement le territoire avec un complexe industriel et maritime particulièrement lié aux énergies fossiles.

Enjeux :

- **CONCEVOIR un système de transport optimisé associé au renforcement de l'armature urbaine pour offrir une réelle alternative décarbonée à l'autosolisme et développer un fret décarboné.**

- **FAIRE PREVALOIR la décarbonation industrielle pour renforcer et développer un modèle économique local innovant.**
- **(RE)-AMENAGER pour limiter l'imperméabilisation et renforcer la nature en ville.**
- **DEVELOPPER les énergies renouvelables.**
- **OFFRIR un cadre de vie qualitatif qui intègre les éléments ci-dessus et optimise l'offre de service de proximité dans cadre qualitatif pour les paysages du quotidien.**
- **ASSOCIER la population pour une évolution des modes de vie plus durables**

2. Les scénarios d'évolution du territoire

Afin d'élaborer le projet de PADD, des scénarios d'évolution possible du territoire ont été imaginé dans une approche prospective.

Ces scénarios présentent un niveau de probabilité suffisant pour être confrontés et s'appuient d'une part sur des travaux antérieurs comme ceux mis en œuvre pour le projet de territoire, ou sur des options alternatives en écho avec des attentes différentes présentes dans les débats actuels parfois exprimé lors des travaux (concertation, ateliers, etc...).

2.1. Scénario A : « le choc de l'offre pour une affirmation Métropolitaine d'échelle Européenne »

Composantes du scénario :

- La croissance va permettre d'une part de générer les flux nécessaires au renforcement du système économique en intégrant une montée en gamme de l'offre de service, de commerce et de fonctions tertiaires productives. D'autre part, va faciliter le financement et les actions permettant d'organiser la solidarité et d'accompagner les populations en difficulté vers l'emploi et une intégration sociale plus forte.
- La densification constitue le moyen clé de préserver les ressources particulièrement au regard de la consommation d'espace bien que les besoins restent fort.
- Une gestion environnementale ambitieuse a fort investissement financier.
- Une augmentation de la richesse du territoire qui permettra d'investir sur la gestion et les besoins liés à la GEMAPI et les couts d'aménagement.

Les dynamiques économiques résultant de ce scénario

SCENARIO A : LE CHOC DE L'OFFRE		
ECONOMIE/EMPLOI	Données 2020	SIMULATION 2040
POPULATION	1 903 173	2 300 000
Population de 15 à 64 ans	1 183 626	1 049 375
% pop totale	62,19%	62,50%
Actifs	839 191	1 049 375
Taux d'activité	70,90%	73,00%
Actifs occupés	726 171	920 000
Taux d'emploi	61,35%	64,00%
Nombre d'emplois	778 860	993 600
Taux concentration (emplois/actifs occupés)	107,26%	108,00%
TAUX CROISSANCE PROJETEE	EMPLOI PROJETES	214 740
TCAM Population : 0,95%		
TCAM Emploi : 1,22%		

La population 15-64 ans augmente, attirée par l'attractivité, notamment économique, neutralisant les impacts du vieillissement.

L'objectif d'augmentation du taux d'activité est cohérent avec l'objectif d'atteindre des niveaux Métropolitains.

La diversité d'emploi recherchée permet de diminuer le taux de chômage et d'augmenter corrélativement le taux d'emploi.

Une légère augmentation du taux de concentration est liée à l'augmentation de l'attractivité économique pour des grands projets proches d'autres territoires (projets de décarbonation de la ZIP Fos, ITER) mais le scénario prévoit d'offrir de nombreux logements avec une hausse forte des densités et des hauteurs.

Ceci aboutit à un objectif de création d'emploi à hauteur de plus de 10 000 emplois par an. La très grande majorité des emplois sont fléchés dans l'enveloppe urbaine car l'objectif de ce choc de l'offre est une montée en puissance et en gamme des commerces et services urbains, mais aussi et surtout du tertiaire productif. La stratégie économique s'appuie sur un renouveau industriel, notamment au travers de la décarbonation, mais aussi de la capitalisation entre recherche, innovation et industrie. Elle nécessite donc du foncier logistique industriel et artisanal notamment lié à la construction et prévoit le développement de l'offre bureau « nouvelle génération » dans les enveloppes urbaines et plus particulièrement au sein espaces desservis par les mobilités et/ou au plus près des services (centres-villes et villages également).

Les dynamiques résidentielles résultant de ce scénario

SCENARIO A : LE CHOC DE L'OFFRE		
POPULATION/HABITAT	données 2020	SIMULATION 2040
POPULATION	1 898 561	2 300 000
Parc de logements	974 492	1 315 421
Parc de résidences principales (RP)	860 726	1 105 769
Taux Population/RP	2,21%	2,08%
Résidences Secondaires (RS)	41 446	53 245
Taux de RS/RP	4,82%	4,82%
Logements Vacants (LV)	72 341	97 357
Taux LV/(RP+RS)	8,02%	8,40%
		59 049
	Taux démolition	4,70%
TAUX CROISSANCE PROJETE	Besoin en logements 2020-2040	340 929
TCAM Population : 0,95%		17 046/an
TCAM Emploi : 1,22%		

Concernant les besoins en résidences principales (RP) nécessaires pour attirer cette population, on retient une baisse du taux d'occupation de la taille des ménages qui intègre à la fois l'objectif d'attirer des jeunes actifs avec enfants mais aussi des cadres « seniors ».

La proportion de Résidence secondaires (RS) est stable.

La croissance de la vacance est maîtrisée avec une légère hausse mais moins importante que dans la période passée, car l'offre de logement y compris sociale liée au puissant effort constructif est aussi attractive pour des habitants qui souhaitent quitter des logements au confort insuffisant.

Le renouvellement est également en augmentation. Afin de limiter la consommation d'espace et préserver les espaces naturels agricoles et paysager, qui font l'attractivité du territoire et constituent l'effet levier majeur de l'adaptation face au changement climatique, la proportion et surtout le nombre en valeur absolue des logements à réaliser dans l'enveloppe urbaine est très importante (245 500 environ). Ce qui induit des changements de densité au sein de l'enveloppe urbaine.

En extension de l'enveloppe urbaine, une hausse forte des densités est également nécessaire pour atteindre les objectifs, ce qui impliquera une rupture en continuité de zone pavillonnaire.

Implications de ce scénario dans le mode d'aménagement du territoire :

La question des infrastructures de mobilité et grands équipements est un élément clé de ce scénario. En effet, il implique une mise en œuvre totale et urgente du plan de mobilité métropolitain et d'engager une seconde qui puisse déployer rapidement une nouvelle offre de réseau à haut niveau de service, et des aménagements ferroviaires et routiers permettant de le rendre efficient.

Concernant la manière dont on urbanise, ce scénario implique :

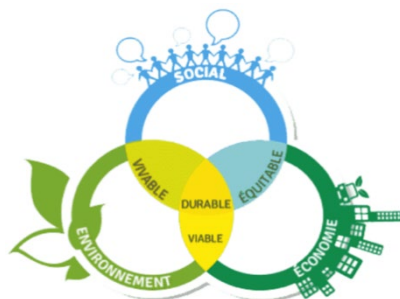
- ✓ un choc de densification pour limiter la consommation d'espace :
 - en élargissant les quartiers avec une morphologies très urbaine notamment avec des hauteurs significatives pour limiter la consommation d'espace et organiser la multiplicité des fonctions (résidentiel, économie services, loisirs...)
 - en évitant toute extension de l'enveloppe urbaine avec des morphologie intégrant de la maison individuelle classique et en faisant prévaloir du collectif de qualité (notamment avec terrasses et balcons) associés à des services de proximité
- ✓ la capacité à développer concomitamment un offre sociale pour une mixité répartie,
- ✓ d'investir dans le renouvellement urbain et/ou de faire évoluer de manière importante les règles de constructibilité notamment les hauteurs.

Une gestion environnementale efficace est également un objectif fort dans ce scénario afin de répondre aux enjeux de pression sur les ressources que l'accroissement de l'anthropisation fait peser.

Cette gestion implique des protections mais aussi des investissements et des actions notamment pour les politiques GEMAPI, pour la gestion dynamique de la ressource en eau, pour le bon fonctionnement écologique et la biodiversité, au-delà de la réduction des GES inhérente à la stratégie économique et de la montée en force des mobilités décarbonées ainsi que la production d'énergies renouvelable. La densification emporte un point de vigilance accru sur l'imperméabilisation et ses impacts sur la hausse des températures et les risques inondations-ruissellement. Certes la densification par la hauteur limite ce problème mais pas entièrement.

Ce scénario suppose une augmentation de richesse sur le territoire permettant d'investir massivement pour organiser un développement qui doit être particulièrement qualitatif d'un point de vue environnemental.

Du point de vue du développement durable, une « cotation » du scénario a été effectuée :



Explication :

Trois domaines sont généralement accolés à la notion de développement durable : « social », « économie » « environnement ». Pour cela, les impacts potentiels suivants du scénario sont pris en compte :

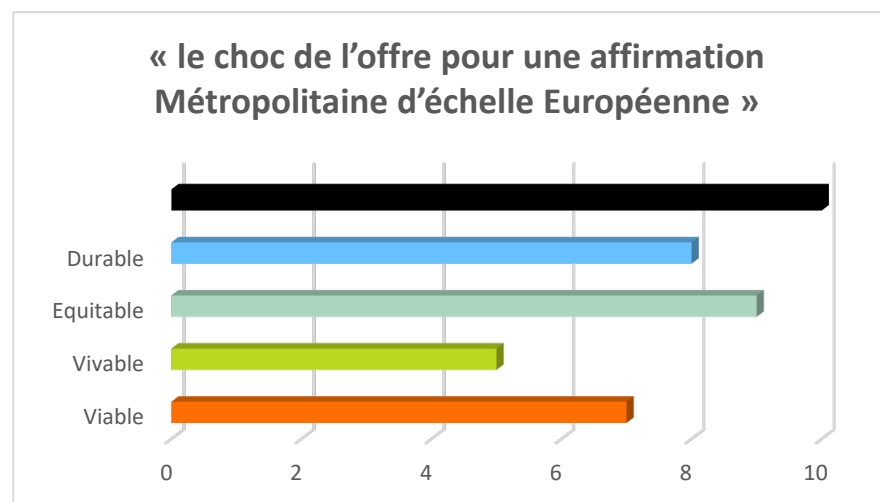
- Sur le plan environnemental : la capacité à préserver, restaurer, voire renforcer les ressources (eau, air, biodiversité, etc.) ; à protéger sur le plan des risques, à lutter et s'adapter face au changement climatique
- Sur le plan social : la capacité d'accès au logement, à l'emploi, aux services (éducation, santé, commerces, etc...)
- Sur le plan économique : la capacité du territoire à créer de la valeur ajoutée et des emplois afin de pourvoir aux besoins des acteurs (population, entrepreneurs, collectivités...) et favoriser le développement du système économique local et les ressources notamment pour des actions environnementales

Mais c'est bien leur interaction qui définit un projet de développement durable qui doit être :

- **Durable** en ne générant pas à court terme des besoins de réintervention massif liés à des déséquilibres environnementaux, sociaux, ou économiques qui remettent en cause les autres composantes : *ici l'investissement est organisé concomitamment au renforcement des pressions pour éviter les réinterventions*
- **Équitable**, en ce qu'il ne doit pas générer des inégalités sociales ou d'accès aux ressources : *la logique du scénario est de mieux intégrer les habitants les plus précaires et en difficulté face à l'emploi, et d'améliorer les conditions d'accès aux services et au logement par le choc de l'offre*
- **Vivable**, en permettant à chacun de bénéficier d'un cadre de vie de qualité. *Bien que l'investissement environnemental soit fort, il n'en reste pas moins que les pressions sont accrues et que l'acceptabilité de ce niveau de densité pose un problème*
- **Viable**, donc faisable pour l'ensemble des acteurs intégrant ainsi la

dimension financière de cette faisabilité par les acteurs. **Tout le scénario repose sur une augmentation de la richesse produite et des ressources accrues des collectivités pour financer infrastructures, aménagement coûteux et gestion environnementale. Il y a donc un risque.**

La cotation prend en compte ces interactions c'est pourquoi dans le scénario A la cotation suivante est proposée :



2.2. Scénario B : « La rupture de croissance pour une gestion conservatoire des ressources sollicitée par le changement climatique »

Composantes du scénario:

- La sobriété, portée par une rupture de croissance avec un TCAM quasiment divisé par 2 au regard de la dernière période pour limiter les pressions sur les ressources environnementales.
- La qualité du cadre de vie par la préservation ambitieuse des espaces naturels et agricoles.
- Une politique sociale forte pour ramener des personnes vers l'emploi et les loger : logement social, politique d'insertion/formation qui mobilisent des financements significatifs.

- Les politiques de mobilité se poursuivent telles que prévues au Plan Métropolitain avec des délais liés à la mobilisation des ressources financières.

Les dynamiques économiques résultant de ce scénario

SCENARIO B : LA RUPTURE DE CROISSANCE		
ECONOMIE/EMPLOI	Données 2020	SIMULATION 2040
POPULATION	1 903 173	1 980 000
Population de 15 à 64 ans	1 183 626	1 227 600
% pop totale	62,19%	62,00%
Actifs	839 191	870 368
Taux d'activité	70,90%	70,90%
Actifs occupés	726 171	753 133
Taux d'emploi	61,35%	61,35%
Nombre d'emplois	778 860	843 509
Taux concentration (emplois/actifs occupés)	107,26%	112,00%
TAUX CROISSANCE PROJETE	EMPLOIS PROJETES	64 649
TCAM Population : 0,20%		
TCAM Emploi : 0,40%		

La population 15-64 ans stagne à la baisse avec un vieillissement plus accentué.

L'objectif ici est de maintenir le taux d'activité en se focalisant sur la mobilisation des personnes potentiellement actives et ne pas voir augmenter le taux de chômage.

L'emploi sera d'avantage lié aux grands projets et à l'objectif de décarbonation (donc industriel et logistique), le tertiaire productif se maintenant en légère hausse et l'artisanat se stabilisant.

L'augmentation du taux de concentration est liée à l'augmentation de l'attractivité économique pour des grands projets proches d'autres territoires (projets de décarbonation de la ZIP Fos, ITER) et à l'incapacité à offrir les logements nécessaires à proximité pour préserver paysage et ressources environnementales avec une densification maîtrisée.

Ceci aboutit à un objectif de création d'emploi de l'ordre de 3 200 emplois par an soit le taux de croissance très faible réalisé entre 2010 et 2014. Une large part des emplois sont fléchés dans l'enveloppe urbaine car il s'agit d'interdire strictement les

bureaux et activités compatibles avec la fonction résidentielle hors de l'enveloppe urbaine afin d'économiser au maximum l'espace.

Le commerce périphérique n'a plus vocation à se développer, d'autant plus que la croissance de population est faible. La stratégie économique s'appuie sur le renforcement de l'industrie notamment au travers de la décarbonation avec quelques besoins logistique industriel nécessitant des extensions ou créations de parcs d'activité dans une enveloppe limitée. Les extensions sont ciblées sur l'économie productive et intègrent de la logistique, mais moins de développement de l'artisanat.

Les besoins en infrastructures de mobilité lié à l'industrie pourraient être un peu plus importants en proportion.

Les dynamiques résidentielles résultant de ce scénario

SCENARIO B : LA RUPTURE DE CROISSANCE		
POPULATION/HABITAT	Données 2020	SIMULATION 2040
POPULATION	1 898 561	1 980 000
Parc de logements	974 492	1 134 495
Parc de résidences principales (RP)	860 726	961 165
Taux Population/RP	2,21%	2,06%
Résidences Secondaires (RS)	41 446	46 282
Taux de RS/RP	4,82%	4,82%
Logements Vacants (LV)	72 341	80 797
Taux LV/(RP+RS)	8,02%	8,02%
	Démolitions	46 250
	Taux démolition	4,20%
TAUX CROISSANCE PROJETE	Besoin en logements 2020-2040	160 000
TCAM Population : 0,20%		8 000/an
TCAM Emploi : 0,40%		

Concernant les besoins en résidences principales (RP) nécessaires pour attirer cette population, on retient une baisse du taux d'occupation plus forte, liée au poids accru du vieillissement moins compensé par une plus faible croissance.

La proportion de Résidence secondaires (RS) est stable.

La croissance de la vacance est maîtrisée car le manque de logement incite les habitants à rester.

Le taux de renouvellement reste stable.

Comme pour l'emploi, une part majoritaire de logements est à réaliser au sein de l'enveloppe urbaine, dans le cadre d'un renouvellement qui se focalise sur des opérations plus faciles.

En extension de l'enveloppe urbaine, et afin de ne pas consommer d'espace, ce qui est le fondement du scénario, on met en œuvre des densités significatives avec au minimum une approche villageoise de maisons de ville et petits collectifs. Cela nécessite également de prendre en compte les besoins en espaces nécessaires aux grands équipements et aux infrastructures de mobilité associées au développement résidentiel mais dans une mesure moindre compte tenu des enjeux de financement.

Implications dans le mode d'aménagement du territoire

Au global, ce scénario accélère ainsi la tendance vers le zéro artificialisation nette avec une diminution drastique du rythme de consommation d'espace et d'artificialisation des sols.

Concernant la manière dont on urbanise, les ressources pour l'investissement n'augmentant pas au regard de la faible croissance, les opérations d'aménagement sont localisées et conçues de manière à limiter les coûts, tout en répondant aux enjeux de limitation de l'imperméabilisation pour la prévention des risques et le bon fonctionnement du cycle de l'eau. Toutefois la tension foncière rend les opérations difficiles et les efforts pour développement du logement social est insuffisant pour épargner les sanctions financières. Les densités sont donc pour ces deux raisons relativement élevées du fait même de la demande des constructeurs.

Les investissements pour les infrastructures de mobilité, grands équipements, les actions d'aménagement GEMAPI liées aux risques sont réalisés elles aussi progressivement et en adaptation aux ressources financières.

En revanche les espaces naturels et agricoles sont mieux protégés par ce faible impact de la consommation. La stratégie de renforcement de l'agriculture vers plus de souveraineté alimentaire est favorisée.

Du point de vue du développement durable, une « cotation » du scénario a été effectuée :

Au regard des interactions entre politiques environnementales, économiques et sociales rappelées dans la description de la méthode ci avant le scénario est interrogé sur ce qu'il qui doit être :

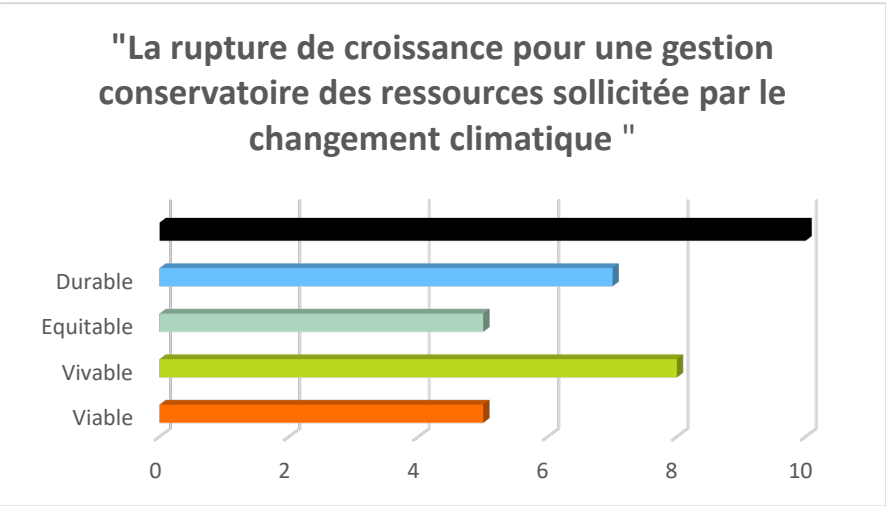
- **Durable** en ne générant pas à court terme des besoins de réintervention massif liés à des déséquilibres environnementaux, sociaux, ou économiques qui remettent en cause **les autres composantes** :

ici la limitation et la progressivité des impacts liés à la faible consommation d'espace est de nature à ne pas générer des

réinterventions. Mais les ressources manquent pour une gestion globale tendancielle incluant les déséquilibres actuels

- **Équitable**, en ce qu'il ne doit pas générer des inégalités sociales ou d'accès aux ressources : c'est la faiblesse du scénario dont les effets sont de ne pas améliorer voire limiter l'accès au logement et de ne pas rendre possible une action efficace sur le retour à l'emploi et son accessibilité physique (faible diffusion de l'emploi au regard des enjeux d'accessibilité)
- **Vivable**, en permettant à chacun de bénéficier d'un cadre de vie de qualité. La protection des espaces naturels, agricoles et paysager préservent le cadre de vie, et bien que les densités soient fortes elles restent acceptables car au regard du nombre de logement nouveau, il n'y a pas de rupture forte perceptible autres que très localisées. En revanche les services de proximité ne se développent pas. La nature en ville associée à une possible désimperméabilisation peut se développer pour répondre aux enjeux d'adaptation au changement climatique
- **Viable**, donc faisable pour l'ensemble des acteurs intégrant ainsi la dimension financière de cette faisabilité par les acteurs. Tout le scénario repose sur la limitation de nouvelles pressions mais son corollaire est un frein sur la croissance économique et les ressources financières. Le risque de ne pouvoir faire face aux besoins des habitants dans une logique de solidarité et d'inclusivité, et aux impacts du changement climatique (car les déséquilibres actuels ne sont que faiblement résolus est donc posé).

La cotation suivante est proposée.



2.3. Scénario C : « Une gestion dynamique de la croissance et des ressources pour une Métropole agréable à vivre, innovante et inclusive »

Composantes du scénario :

Au regard des scénarios précédents, il apparaît que les problématiques suivantes constituent les curseurs d'un mode développement qui puisse répondre aux enjeux posés par le diagnostic et l'Etat Initial de l'Environnement :

- La protection et mise en valeur des ressources environnementales agricoles et paysagères pour un développement durable et vivable dans un contexte de changement climatique
- L'acceptabilité sociale de la densité, le développement de la nature en ville et la limitation de l'imperméabilisation (gestion de l'eau/ruissellement), et d'une meilleure accessibilité décarbonées sur la Métropole pour un territoire vivable en lien avec le changement climatique
- La croissance économique et ses impacts sur la solidarité et les ressources financières du territoire pour une évolution viable du territoire là encore en lien avec le changement climatique

Les dynamiques économiques résultant de ce scénario

SCENARIO C : UNE GESTION DYNAMIQUE		
ECONOMIE/EMPLOI	Données 2020	SIMULATION 2040
POPULATION	1 903 173	2 100 000
Population de 15 à 64 ans	1 183 626	1 306 200
% pop totale	62,19%	62,20%
Actifs	839 191	952 220
Taux d'activité	70,90%	72,90%
Actifs occupés	726 171	835 968
Taux d'emploi	61,35%	64%
Nombre d'emplois	778 860	919 565
Taux concentration (emplois/actifs occupés)	107,26%	110,00%
TAUX CROISSANCE PROJETEE	EMPLOIS PROJETES 140 705	
TCAM Population : 0,20%		
TCAM Emploi : 0,40%		

La population 15-64 ans est stable (augmentation par rapport à l'attractivité économique contrebalancée par le vieillissement).

L'objectif d'augmentation du taux d'activité est cohérent avec l'objectif d'atteindre des niveaux Métropolitains.

La diversité d'emploi recherchée permet de diminuer le taux de chômage et d'augmenter le taux d'emploi corrélativement.

L'augmentation du taux de concentration est liée à l'augmentation de l'attractivité économique pour des grands projets proches d'autres territoires (projets de décarbonation de la ZIP Fos, ITER...) et à la capacité à offrir seulement une partie de tous les logements nécessaires à proximité pour préserver paysage & ressources environnementale avec une densification maîtrisée.

Ceci aboutit à un objectif de création d'emplois d'environ 7 000 par an. La majorité des emplois sont fléchés dans l'enveloppe urbaine car l'objectif est une montée en puissance du tertiaire productif au travers d'une nouvelle forme du bureau adaptée à l'évolution des modes de travail qui requiert une proximité avec les services dans un espace urbanisé multifonctionnel. Cette mixité résidentielle et économique booste le niveau et la qualité des commerces et services.

La stratégie économique s'appuie sur un renouveau industriel notamment au travers de la décarbonation mais aussi de la capitalisation entre recherche innovation et industrie et nécessite donc du foncier logistique industriel et artisanal notamment lié à la construction.

Il s'agit également de renforcer les espaces d'activité existants en densification car une partie des besoins et immobiliers artisanaux et industriels est réalisable en mutation renouvellement ou densification de l'existant. Il subsiste toutefois des besoins significatifs d'extensions et de nouveaux parcs surtout logistiques et industriels mais aussi accessoirement artisanaux.

Les dynamiques résidentielles résultant de ce scénario

SCENARIO C : UNE GESTION DYNAMIQUE		
POPULATION/HABITAT	Données 2020	SIMULATION 2040
POPULATION	1 898 561	2 100 000
Parc de logements	974 492	1 181 242
Parc de résidences principales (RP)	860 726	1 002 626
Taux Population/RP	2,21%	2,09%
Résidences Secondaires (RS)	41 446	48 279
Taux de RS/RP	4,82%	4,82%
Logements Vacants (LV)	72 341	82 181
Taux LV/(RP+RS)	8,02%	7 82%
	Démolition	48 156
	Taux démolition	4,20%
TAUX CROISSANCE PROJETEE	Besoin en logements 2020-2040	206 750
TCAM Population : 0,49%		10 340/an
TCAM Emploi : 0,83%		

Concernant les besoins en résidences principales (RP) nécessaires pour attirer cette population, on retient un taux d'occupation de la taille des ménages qui intègre l'objectif d'attirer des actifs avec enfants malgré le vieillissement.

La proportion de Résidence secondaires (RS) est stable.

La croissance de la vacance est maîtrisée avec une légère baisse par rapport à la période passée, car l'offre de logement, certes dynamique, ne crée pas la fluidité suffisante pour que tous les habitants qui souhaitent quitter des logements au confort insuffisant le puissent.

Le renouvellement est stable car les grosses opérations de renouvellement sont phasées et progressives.

Afin de limiter la consommation d'espace et préserver les espaces naturels, agricoles et paysager qui font l'attractivité du territoire et constituent l'effet levier majeur de l'adaptation face au changement climatique, la proportion de logements à réaliser dans l'enveloppe urbaine doit être largement majoritaire mais moins que dans le scénario du choc de l'offre. Il induit des changements de densité mais qui peuvent être gérées plus progressivement et harmonieusement.

En extension de l'enveloppe urbaine, on peut s'appuyer sur les ambiances existantes pour organiser une densité à la hausse mais avec des morphologies cohérentes sans ruptures trop brutales.

Implications dans le mode d'aménagement du territoire :

Au global, ce scénario fait émerger une réduction du rythme de consommation d'espace qui s'inscrit pleinement dans la logique Zéro Artificialisation nette à 2050.

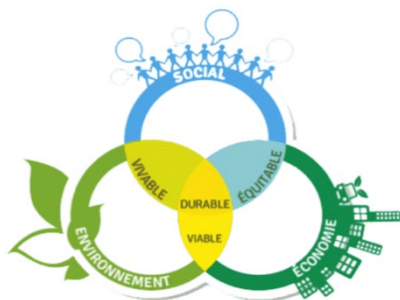
Concernant la manière dont on urbanise, ce scénario implique :

- ✓ Une gestion environnementale forte et la mise en œuvre systématique de la séquence Eviter Réduire Compenser dans le choix des espaces à urbaniser en extension afin de répondre aux enjeux :
 - De protection et de fonctionnement des espaces environnementaux des trames écologiques
 - De protection de l'agriculture
 - De gestion des risques,
- ✓ Une optimisation des espaces déjà urbanisés et une densification pour limiter la consommation d'espace en intégrant la nature en ville et une gestion du pluvial à ciel ouvert,
- ✓ De développer concomitamment une offre sociale pour une mixité répartie,
- ✓ D'investir dans le renouvellement urbain et/ou de faire évoluer les règles de constructibilité notamment les hauteurs sur des secteurs appropriés (notamment en lien avec les mobilités),
- ✓ Une mixité fonctionnelle forte près de tous les pôles d'échanges multimodaux,
- ✓ La montée en force des mobilités décarbonées en lien avec le développement résidentiel dans une armature optimisée ainsi que la production d'énergies renouvelable en cohérence avec la décarbonation de l'économie,

- ✓ La mise en œuvre des politiques GEMAPI, pour la gestion dynamique de la ressource en eau.

Ce scénario induit une augmentation de richesse sur le territoire permettant d'investir pour organiser un développement qualitatif et de répondre aux enjeux d'investissement pour la transition énergétique et environnementale permettant de lutter et s'adapter au changement climatique

Du point de vue du développement durable, une « cotation » du scénario a été effectuée :



Au regard des interactions entre politiques environnementales, économiques et sociales rappelées dans la description de la méthode ci-avant le scénario est interrogé sur ce qu'il qui doit être :

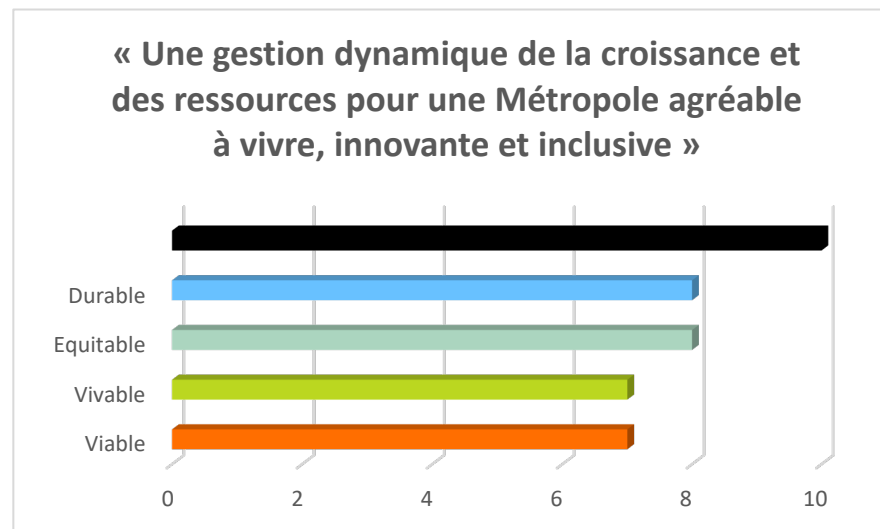
- **Durable** en ne générant pas à court terme des besoins de réintervention massif liés à des déséquilibres environnementaux, sociaux, ou économiques qui remettent en cause les autres composantes :

en entrant dans la perspective ZAN et en mettant en œuvre une démarche ERC pour chaque projet en sus des protections qu'il organise, le scénario facilite la mise en œuvre des investissements également nécessaires pour la restauration et le gestion de déséquilibres existants

- **Équitable**, en ce qu'il ne doit pas générer des inégalités sociales ou d'accès aux ressources : la logique du scénario est de mieux intégrer les habitants les plus précaires et en difficulté face à l'emploi. Pour d'améliorer les conditions d'accès aux services et au logement le niveau d'ambition permet de répondre à une partie significative des besoins
- **Vivable**, en permettant à chacun de bénéficier d'un cadre de vie de qualité. La protection des espaces naturels, agricoles et paysagers préservent le cadre de vie, avec toutefois des impacts même en respectant la perspective ZAN. La densification est perçue mais la nature en ville associée à une possible désimperméabilisation peut se développer pour répondre aux enjeux d'adaptation au changement climatique. Le renforcement progressif des mobilités améliore la qualité de vie
- **Viable**, donc faisable pour l'ensemble des acteurs intégrant ainsi la dimension financière de cette faisabilité par les acteurs. **Le scénario implique une augmentation progressive de la richesse produite et des ressources des**

collectivités pour financer les actions. Sa viabilité réside dans l'effet levier progressif de la réussite du scénario dont le niveau de probabilité est relativement fort compte tenu des tendances.

La cotation suivante est proposée.



3. Les choix retenus pour les orientations du PADD et du DOO

3.1. L'ambition du territoire

S'appuyant sur le dernier scénario, la Métropole Aix-Marseille-Provence entend faire des grandes transitions et de l'adaptation au changement climatique le levier de son développement et le moyen de concilier :

- La protection et mise en valeur des ressources environnementales agricoles et paysagères pour un développement durable et vivable dans un contexte de changement climatique ;
- L'acceptabilité sociale de la densité, le développement de la nature en ville et la limitation de l'imperméabilisation (gestion de l'eau/ruissellement), et d'une meilleure accessibilité décarbonées sur la Métropole pour un territoire vivable en lien avec le changement climatique ;
- La croissance économique et ses impacts sur la solidarité et les ressources financières du territoire pour une évolution viable du territoire là encore en lien avec le changement climatique.

La Métropole Aix-Marseille-Provence s'inscrit dans une perspective stratégique nouvelle, visant **à faire des grandes transitions le socle d'un nouveau modèle de développement**, qu'elles soient écologiques, alimentaires, économiques, énergétiques et numériques. Il s'agit bien évidemment de tirer les leçons de la crise sanitaire et d'intégrer l'urgence climatique, mais également de miser sur le potentiel d'innovation et l'identité singulière de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Entre Europe et Méditerranée, elle se caractérise par un territoire vaste associé aux spécificités du climat méditerranéen.

Il s'agit ainsi d'accélérer d'abord **les transitions écologiques et énergétiques** comme socle majeur du projet. Dans sa dimension écologique, cette transition consiste avant tout **à préserver les ressources et la biodiversité**, essentielles au maintien des grands équilibres écosystémiques. Cette ambition alimente aussi les objectifs à définir de réduction de la consommation d'espace et d'artificialisation des sols. De plus, cette orientation inclut l'amélioration de la qualité paysagère et du cadre de vie, **le paysage** pouvant constituer un socle solide pour ouvrir de nouvelles perspectives. Enfin, cette transition nécessite **d'intégrer la question des risques et nuisances en amont** dans la planification urbaine et les projets. Au plan énergétique, **cette transition** est fondée à la fois sur la réduction des consommations énergétiques et sur la production d'énergies renouvelables. Particulièrement transversales, ces transitions irriguent l'ensemble des autres enjeux : économie, habitat, déplacements, équipements et services, et participent fortement d'un nouveau mode de développement du territoire.

La transition alimentaire constitue une autre priorité forte, qui permet de renforcer l'ensemble des filières agricoles, depuis celles de proximité jusqu'à celles liées à l'export, en s'appuyant sur la qualité des produits et l'excellence des labels. Cette approche participe à un renouvellement des orientations liées aux espaces agricoles et agri-environnementaux et à leurs enjeux de préservation.

La transition numérique irrigue l'ensemble de l'économie métropolitaine, mais aussi les enjeux liés aux équipements et aux services. Elle participe à l'innovation déjà présente sur le territoire métropolitain et renforce sa capacité d'attractivité.

Le développement d'une offre complète de mobilité est identifié comme une priorité au service de cette nouvelle ambition. Par la structuration d'un « réseau armature » et d'une offre de transports collectifs fiable et performante, à l'appui des principaux pôles résidentiels et économiques, par l'essor des mobilités douces et actives, par la mise en place de solutions logistiques adaptées, la mobilité joue un rôle majeur en termes de qualité de vie (circulation apaisée, qualité de l'air, diminution des nuisances sonores) et globalement dans la réussite des politiques métropolitaines, qu'elles soient économiques ou d'aménagement.

Cette ambition ancrée dans les transitions est coordonnée à **une politique d'attractivité raisonnée**, que la Métropole Aix-Marseille-Provence entend poursuivre puis renforcer sur la longue période. Cette attractivité concerne d'abord les emplois supplémentaires à créer. La Métropole mise ainsi sur ses filières stratégiques (maritime, numérique, énergies, cleantech, tourisme, microélectronique...), pourvoyeuses d'emplois à haute valeur ajoutée, pour attirer talents et étudiants et entraîner le reste de l'économie, y compris l'emploi faiblement qualifié. La relocalisation d'activités, en même temps que la mutation industrielle s'engageant aussi vers les transitions, sont des défis majeurs pour la physionomie du territoire, le développement de l'emploi et l'amélioration du taux d'activité et de la qualification de la population pour les années à venir. L'attractivité métropolitaine est aussi fondée sur le renforcement de ses hubs et de sa vocation de plateforme d'échanges entre Europe, Méditerranée et Afrique.

Au-delà des cibles économiques, la Métropole se donne également comme objectif d'attirer d'autres formes de « richesse » comme des formations et des étudiants, des organisations internationales, des grands événements, des projets culturels et touristiques, avec un enjeu de maîtrise des fréquentations et de durabilité.

De plus, porter l'ambition des transitions participe aussi à construire **un territoire solidaire et inclusif**. La Métropole doit agir plus particulièrement envers **les populations et les territoires les plus fragiles**, pour permettre un accès équitable aux ressources et donner la possibilité de choix en matière de logements, de travail ou de loisirs, et, d'une façon plus globale, en luttant contre la spécialisation des espaces.

Enfin, en cohérence avec les objectifs économiques, la Métropole **maintient l'objectif d'une attractivité démographique et résidentielle raisonnée**, fondée à

la fois sur le solde naturel et sur l'accueil de nouveaux habitants. Son rythme s'accélérera progressivement jusqu'en 2040, afin de soutenir et accompagner l'ensemble des autres dimensions de cette nouvelle attractivité.

La Métropole, par ces actions, contribuera ainsi à **résoudre certaines faiblesses** actuelles (niveaux de qualification insuffisants, difficultés de mobilités, conditions d'accueil des entreprises, offre de logements et d'équipements...). En complément, le développement de la **qualité de vie** permettra au territoire métropolitain d'être plus attractif, et plus concurrentiel face à d'autres métropoles. L'objectif est donc de mieux répondre aux besoins des habitants et des entreprises déjà présents. La qualité doit d'abord être celle **du cadre et des conditions de vie**. Ainsi, une meilleure coordination du développement urbain avec l'offre de transports, mais aussi avec les services et équipements quotidiens, est au cœur du projet. De même, la constitution d'une offre résidentielle de qualité (diversité de l'offre résidentielle en gamme et en prix, rénovation du parc privé notamment énergétique...), l'adaptation des aménagements aux évolutions climatiques, la mise en proximité de la nature, et la rénovation des cœurs de villes et villages, dans toutes leurs composantes, sont également des enjeux majeurs pour équilibrer le développement et répondre aux nouveaux modes de vie des habitants.

Le SCoT fixe le cap à 2040

Le PADD se décline dans un développement par étapes, pour une ambition équilibrée avec un objectif de 2 100 000 habitants à développer en deux phases adaptables, avec une croissance annuelle moyenne de 0,49% pouvant évoluer de moins de 0,4% à 0,6%.

Dans une première étape, le SCoT vise à concentrer une masse critique de moyens pour remettre à niveau les fondamentaux. Il s'agit de **renforcer la réponse aux besoins de la population et des entreprises déjà présentes**, en termes de mobilité, de logement ou plus généralement de qualité de vie. Cette concentration de moyens sur des questions essentielles au bon fonctionnement du territoire permettra **simultanément et progressivement de renforcer l'attractivité du territoire, par étapes**, jusqu'en 2040. Celle-ci pourra s'appuyer sur une offre territoriale amplifiée, structurée et diversifiée (logements, mobilités, services, équipements, espaces économiques). La Métropole sera alors en mesure de déployer tout son potentiel de croissance et pourra pleinement activer ses leviers de développement, en particulier dans ses champs d'excellence.

La programmation plus fine de ce scénario global sera réalisée dans le cadre du DOO, afin notamment de répondre aux enjeux nouveaux de la loi « Climat et Résilience », concernant la réduction de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols, avec des étapes fixées à 2030 puis à 2050 afin de tendre vers le « zéro artificialisation nette ».

Le PADD s'organise autour de 5 AXES COMPLÉMENTAIRES

Au regard des constats et enjeux soulevés par le diagnostic global et environnemental, des défis à relever et des ambitions portées par la Métropole, le PADD propose un projet à 2040, organisé en 5 axes complémentaires et transversaux, dont l'ordre n'est pas hiérarchisé :

1. **POUR UNE MÉTROPOLE ÉQUILIBRÉE : maintenir les grands équilibres paysagers en recentrant le développement autour du projet de mobilité.** L'axe 1 renvoie à l'organisation et la structuration du développement territorial. Il répond au besoin de maintenir les grands équilibres entre espaces naturels, agricoles et urbains. Il pose les principes d'organisation du développement métropolitain, notamment à partir de l'offre de mobilité et dans une logique de préservation des ressources. Cette structuration territoriale constitue un des fondements permettant de réduire la consommation d'espace et l'artificialisation des sols. **Cf. ci-après le paragraphe spécifique sur l'armature urbaine**
2. **POUR UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE : asseoir le positionnement international de la Métropole et assurer les conditions essentielles à son développement.** L'axe 2 détaille le projet de renforcement de l'attractivité et du rayonnement international de la Métropole. Il affirme son rôle de capitale régionale et de hub euroméditerranéen. Il vise à mettre le territoire en capacité d'attirer et de retenir des habitants, des entreprises et des projets en cohérence avec ses axes de développement. Il s'agit de construire sur de nouvelles bases : un mode de développement qui équilibre les bassins de vie, dans leur production de logements et d'espaces économiques, et réduit sa consommation d'espace, préparant l'objectif de « zéro artificialisation nette des sols » en 2050.
3. **POUR UNE MÉTROPOLE RÉSILIENTE : inscrire le projet d'aménagement de la Métropole dans la transition écologique et énergétique.** Par son approche transversale, l'axe 3 renvoie au virage à engager pour une transition écologique durable et aux leviers à actionner dans la manière d'aménager le territoire. Il répond au besoin d'adapter la Métropole aux bouleversements climatiques en cours et à venir par la mobilisation de ses capacités de résilience. Diminuer les besoins en énergie (par la sobriété), réduire les émissions et les pollutions (par de plus grandes proximités), réduire la production des déchets (par la prévention), améliorer la gestion et la préservation des ressources locales (eau, forêt, sol), promouvoir l'économie circulaire fondée sur la ré-utilisation de matières et de flux, mobiliser son agriculture pour nourrir les populations locales et renforcer la part d'autonomie alimentaire, réduire sa vulnérabilité face aux risques et adapter les modes d'aménagement en conséquence constituent autant de leviers à activer.

4. **POUR UNE MÉTROPOLE DE LA PROXIMITÉ : répondre aux besoins quotidiens des métropolitains en favorisant la proximité et la qualité de vie.** L'axe 4 entend satisfaire la demande de proximité, de meilleures conditions de vie et de logements. Il répond aux besoins d'accroître la qualité de vie, de disposer d'une offre minimale de services « au quart d'heure », d'adapter l'armature commerciale aux nouveaux usages et modes de vie actuels, de disposer d'un nouvel équilibre entre pôles commerciaux et de services, de revitaliser les principaux centres en créant et en préservant des espaces de nature en ville. Cet axe répond également aux enjeux de limitation des déplacements contraints et à la diminution des nuisances de pollution et d'émission de GES.

5. **POUR UNE MÉTROPOLE LITTORALE : Préserver le littoral comme une source majeure et renforcer sa vocation portuaire**

Très transversal, l'axe 5 répond au besoin d'affirmer le littoral, singularité de la Métropole Aix-Marseille-Provence tout en l'articulant avec ses fonctions industrialo-portuaires et la stratégie ambitieuse de réindustrialisation et de décarbonation du Golfe de Fos. Espace d'accueil d'activités (notamment le premier Port français, en lien avec sa zone arrière portuaire), véritable démonstrateur de l'industrie verte, devant créer de nouveaux emplois et réduire ces émissions de CO2, les enjeux de la zone industrialo-portuaire doivent s'articuler avec la préservation et la valorisation de l'espace littoral **et permettre la cohabitation de ses différentes fonctions.**

3.2. L'organisation de l'armature urbaine

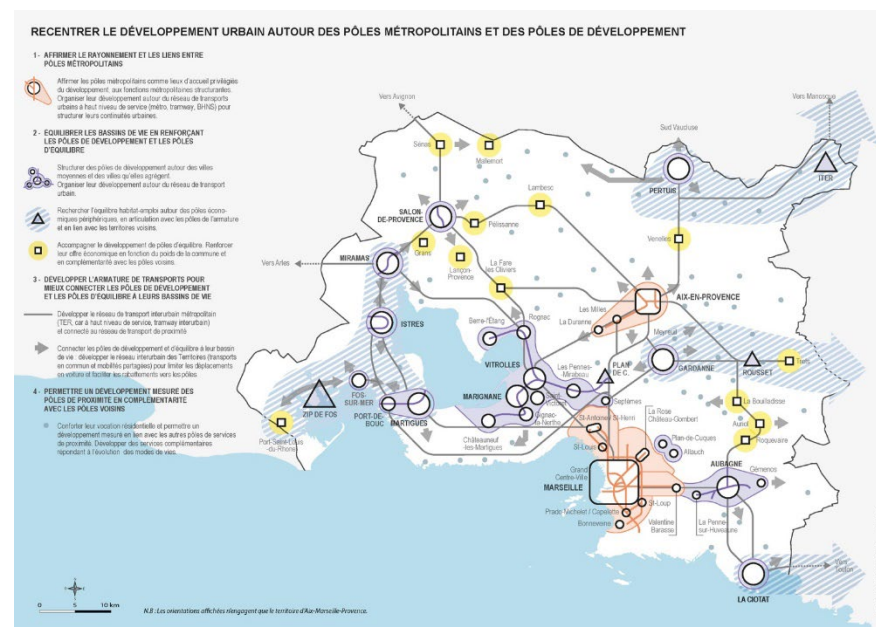
La définition de l'armature urbaine tient à la fois de la situation présente et du projet.

Elle s'appuie tout d'abord sur les Pôles Métropolitains que sont Marseille et Aix en Provence, les deux villes les plus importantes tant par leur population, leurs activités économiques intégrant de très nombreux emplois métropolitains, et leur niveau de services d'équipements et de commerce. Ces pôles rayonnent sur toute la Métropole du fait d'une accessibilité renforcée.

L'objectif du SCoT au regard de la stratégie choisie est de conforter Marseille comme deuxième ville de France, capitale régionale et ville-centre de la Métropole et d'affirmer le rôle d'Aix comme ville métropolitaine

- en développant les fonctions métropolitaines renforcées (enseignement supérieur et recherche, lieux et réseaux d'innovation, équipements administratifs, culturels et sportifs à fort rayonnement) ;
- en développant les réseaux de la mobilité quotidienne complétés/améliorés (transport en commun, voirie, réseaux modes actifs) ;

- en améliorant la qualité urbaine (aménités, espaces publics) et résidentielle de ces villes (équipement de proximité, services, offre commerciale diversifiée), constituant un facteur d'attractivité ;
- en fléchissant un niveau de développement important tant pour la population que les emplois notamment le tertiaire productif au sein des centralités ;
- en intensifiant les efforts de renouvellement urbain et en poursuivant la diversification de l'offre de logements.



Les pôles de développement sont à la base les villes moyennes qui bien que diverses par leur taille disposent d'au moins 20 000 habitants et 10 000 emplois, disposent d'un réseau de transport local et surtout jouent un rôle important qui mérite d'être renforcé soit en appui des pôles métropolitains situés à proximité immédiate soit à l'échelle de bassins de vie.

L'objectif du SCoT au regard de la stratégie choisie est de renforcer l'armature urbaine en permettant à ces pôles de jouer un rôle accru pour le développement économique et résidentiel et en renforçant leur attractivité avec un niveau de service permettant de jouer un rôle moteur pour l'amélioration de l'équilibre du territoire :

- en portant une contribution significative à la croissance et en recherchant un équilibre adapté de l'offre (croissance démographique / emplois / logements / offre de services)
- en poursuivant et amplifiant les actions de requalification et de redynamisation des centres-villes (développement de l'offre commerciale, de services et bureaux notamment)
- en renforçant un réseau de transports structuré rayonnant, pour connecter les communes périurbaines environnantes aux emplois et services qu'ils proposent
- en diversifiant l'offre de logements (locatif, social, accueil de publics spécifiques) afin de faciliter les parcours résidentiels
- en intensifiant les efforts de renouvellement urbain.

Sont concernés :

- Allauch / Plan de Cuques / Septème les vallons / Marignane / Saint-Victoret, Gignac-la-Nerthe / Châteauneuf-lès-Martigues / la Ciotat ;
- Vitrolles-Les Pennes Mirabeau / Gardanne / Pertuis ;
- Aubagne / La Penne-sur-Huveaune / Gémenos
- Istres / Miramas / Fos sur Mer ;
- Martigues / Port-de-Bouc ;
- Salon-de-Provence / Berre-l'Étang / Rognac

Les pôles métropolitains et de développement doivent accueillir à eux seuls 80% des habitants et des emplois des objectifs de l'ensemble du SCoT.

Cet objectif chiffré constitue une rupture, car sur la période 2009-2020, la croissance de ces pôles n'a représenté que 64% de l'évolution des habitants et 73 % des emplois. Elle vise à faciliter les mobilités en renforçant l'efficacité du développement du réseau de transport porté par le Plan de Mobilité Métropolitain.

La mise en évidence de pôles d'équilibre permet également de renforcer l'armature à l'échelle de plus petits bassins de vie ou d'affirmer des pôles d'appui vis-à-vis de pôles de développement

Ces pôles sont propices au développement au regard de leur attractivité (croissance positive dans l'accueil de population) de leur relation avec les villes moyennes structurantes et de leur accessibilité par les réseaux autoroutiers majeurs et/ou de leur réseau de transport en commun projeté.

L'objectif du SCoT est d'affirmer ces pôles :

- En facilitant leur développement pour équilibrer l'habitat, l'emploi, l'offre d'équipement et de services tout en intégrant les caractéristiques agricoles, naturelles et paysagères existantes (en particulier dans les communes situées au sein de Parcs Naturels Régionaux) ;
- En renforçant l'offre économique prioritairement par l'accueil de l'emploi dans le tissu urbain (pour les parcs d'activités, l'objectif n'est pas d'en étendre ou d'en créer par principe mais en fonction d'une réflexion d'échelle PLUi, du poids de la commune et des complémentarités avec les communes voisines et les pôles de développement) ;
- En capitalisant sur le renforcement de la desserte TC interurbaine métropolitaine pour mieux les relier aux pôles métropolitains et aux pôles de développement ;
- En stimulant la diversification de l'offre de logements (locatif, social, accueil de publics spécifiques) afin de faciliter les parcours résidentiels ;
- En amplifiant les efforts de renouvellement urbain, en particulier autour des PEM projeté ou à créer.

Sont concernés :

- Trets / Lambesc / Venelles
- Roquevaire / Auriol / La Bouilladisse
- Port Saint-Louis / Grans
- La Fare-les-Oliviers / Sénas / Mallemort / Pelissanne

Les pôles métropolitains et de développement doivent accueillir à eux seuls 15% des habitants et 5% des emplois des objectifs de l'ensemble du SCoT (sous réserve de la mutualisation en fonction du contexte à l'échelle PLUi).

Cet objectif chiffré permet à ces communes de poursuivre leur évolution démographique et d'augmenter de 1% le poids de ces communes dans l'armature économique.

Enfin les autres communes sont dénommées pôle de proximité dans l'armature.

L'objectif est d'affirmer leur rôle de pôle de service de proximité afin de limiter les déplacements contraints et d'offrir les services et commerces de base du quotidien.

Certaines de ces communes - dont la taille aurait pu induire à un rattachement à la notion de pôle d'équilibre - ont fait le choix d'affirmer cette dimension de proximité.

L'objectif du SCoT pour les pôles de proximité est de promouvoir leur évolution de manière à :

- Mettre en adéquation l'évolution de la commune avec la préservation de son cadre naturel, agricole et paysager ;
- Préserver leur identité en constituant un atout d'attractivité, notamment touristique ;
- Conforter la vocation principalement résidentielle de ces pôles de proximité, et les renforcer comme lieu de vie et centres de services de proximité en intégrant lorsque cela est possible plus de mixité fonctionnelle ;
- Apporter une réponse aux habitants dans leur besoin quotidien, en termes de proximité, de services et d'équipements. Certains sont dégradés et doivent être requalifiés et implique l'organisation d'espaces publics de qualité ;
- Favoriser et organiser leur accessibilité aux pôles de rayonnement plus importants ;
- Maîtriser la production de logements et limiter consommation d'espace et l'artificialisation des sols ;
- Maîtriser le développement des espaces économiques de ces pôles de proximité ou mutualiser le cas échéant des espaces économiques avec des communes voisines pour éviter l'effet ville-dortoir.

Les centralités portant un pôle d'emploi « hors normes » (notamment ceux situés en hachuré bleu sur la carte) bénéficiant de capacités économiques un peu plus importantes en cohérence avec son bassin de vie.

Les pôles de proximité ont vocation à accueillir à eux seuls 5% des habitants et 10% des emplois des objectifs de l'ensemble du SCoT.


Ces objectifs chiffrés permettent de réduire l'effet de périurbanisation et ses conséquences sur les mobilités carbonées les nuisances et pollutions tout en obérant as les besoins économiques.

3.3. L'organisation des objectifs stratégiques au profit d'une déclinaison opérationnelle : cohérence entre PADD et DOO

Le plan du DOO s'articule avec celui du PADD :

- Fixer le cadre de l'aménagement du territoire en définissant en premier lieu l'armature environnementale, agricole et paysagère à protéger pour garantir les ressources et le bon fonctionnement environnemental à même de répondre aux besoins des habitants pour un cadre de vie de qualité et un développement maîtrisé et de répondre aux enjeux d'adaptation et la lutte contre le changement climatique : on ne développe pas à n'importe quelles conditions.
- Au sein du cadre environnemental agricole et paysager définir les modalités d'évolution et de renforcement de l'armature urbaine projetée au PADD pour une Métropole équilibrée en prévoyant la localisation de l'offre sans consommer trop d'espace et permettant d'offrir et renforcer des mobilités efficaces ;
- Les armatures agro-environnementales et urbaines étant fixées, le SCoT décline ensuite :
 - ✓ sa stratégie économique ;
 - ✓ ses objectifs de réponse aux besoins du quotidien et au cadre de vie des habitants y compris le logement, les services et les commerces ;
 - ✓ ses objectifs pour finaliser les actions pour la transition écologique et énergétique en s'appuyant aussi sur les prescriptions déjà développées dans les parties précédentes.
- Le volet maritime du PADD, très transversal, était justifié comme une partie à part dans le PADD, pour éclairer la stratégie et faire ressortir une spécificité majeure de la Métropole Euro-Méditerranéenne. Il est ici reventilé dans les différentes parties du DOO pour les objectifs auxquels il se rattache.

Plan du PADD

- **Maintenir les grands équilibres paysagers en recentrant le développement autour du projet de mobilité**
- **Asseoir le positionnement international de la Métropole et assurer les conditions essentielles à son développement**
- **Inscrire le projet d'aménagement de la Métropole dans la transition écologique et énergétique**
- **Répondre aux besoins quotidiens des Métropolitains en favorisant la proximité et la qualité de vie**
-  ➤ **Préserver le littoral comme une ressource stratégique et conforter sa vocation portuaire**

Plan du DOO

-  ➤ **1 « Préserver et valoriser les espaces naturels et agricole et valoriser les grands paysages emblématiques**
-  ➤ **2 « Organiser la trame urbaine en cohérence avec les enjeux littoraux, l'économie de l'espace et les mobilités**
-  ➤ **3 « Asseoir le positionnement international de la Métropole et offrir des conditions favorables au développement économique »**
-  ➤ **4 « Vivre la Métropole dans un cadre de vie de qualité, favorisant la proximité et les courtes distances, résilient face au changement climatique » (intègre le DAACL)**
-  ➤ **5 « Inscrire le projet d'aménagement de la Métropole dans la transition écologique et énergétique ».**

4. Le mode de déclinaison de ces orientations dans les prescriptions du DOO

4.1. Les objectifs et prescriptions associées en prenant en compte les échelles et les compétences

Le SCoT métropolitain Aix-Marseille-Provence présente des particularités liées aux compétences multiples de la Métropole à plusieurs échelles et dans plusieurs champs thématiques ou transversaux, qui nécessite une prise en compte dans la manière de définir et gérer les prescriptions du DOO.

Compétence SCoT et compétence métropolitaine sur des politiques publiques thématiques

Le SCoT encadre dans un rapport de compatibilité le Plan de Mobilité (PDM), le Programme Local de l'Habitat (PLH) et le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui constituent des documents de planification à portée juridique.

Il les encadre en intégrant ces politiques dans une **stratégie globale** et surtout **cohérente**. Ces documents sont porteurs d'actions publiques opérationnelles (ce qui n'est pas du champ de compétence SCoT) sur la base d'une programmation et de financements affectés. Le temps de réalisation n'est pas le même que celui du SCoT (2020-2030 pour le PDM, 2023-2028 pour le PLH, 2021-2027 pour le PCAET).

Ces documents sont déjà approuvés et le SCoT les prend en compte comme des éléments de tendance. Il s'appuie sur eux en ce qu'ils s'inscrivent dans sa stratégie mais il a pu aller plus loin puisque le SCoT définit sa stratégie et ses objectifs à 2040.

Ainsi, **concernant les transports et mobilités**, le SCoT au travers d'objectifs ambitieux prend appui sur le Plan de mobilité déjà approuvé et facilite sa réalisation et le retour sur investissement au travers de ses objectifs de localisation de l'offre de logements, de services d'emplois. Cet effet levier assure la réussite de sa stratégie sur plus long terme. En effet l'amélioration des mobilités améliore la qualité de vie des habitants mais aussi le fonctionnement économique du territoire tout en renforçant sa capacité d'adaptation et de lutte face au changement climatique.

Concernant le PLH, il a été réalisé en même temps que l'élaboration du PADD et du DOO. Le SCoT prend en compte le potentiel réalisable au travers des documents d'urbanisme existants, permettant ensuite d'amplifier ou corriger les dynamiques pour faire émerger les capacités constructives cohérentes avec la stratégie d'aménagement.

Il s'agit de mieux répondre aux besoins actuels et urgents des populations tout en donnant déjà un cap long terme aux acteurs du marché (acheteurs, opérateurs du logement social, aménageurs et promoteurs) impliquant parfois la modification ou révision des PLUi dans le temps.

Concernant le PCAET dont le terme est proche, là encore la stratégie du SCoT vise à faire effet levier sur la transition énergétique notamment avec un aménagement plus cohérent avec les enjeux de mobilité, la décarbonation de l'économie et la promotion d'un large mix énergétique. Cette stratégie facilitera la mise en œuvre d'un nouveau PCAET après 2027

Par ailleurs, la Métropole définit des politiques thématiques qui ne donnent pas lieu à des documents réglementaires mais fixent un cap comme le Dispositif de l'Offre Foncière et Immobilière pour les Entreprises (**DOFIE**) et le Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (**SDUC**) sur lesquels la Métropole a néanmoins délibéré pour affirmer un objectif politique.

Là encore le SCoT les prend en compte comme des éléments de tendance. Il s'appuie sur eux en ce qu'ils s'inscrivent dans sa stratégie. Il les adapte à un contexte réglementaire qui implique une approche plus opérationnelle qui mériterait des nuances mais il a également pu aller plus loin puisque le SCoT définit sa stratégie et ses objectifs à 2040.

Même si c'est bien le SCoT qui définit la stratégie et a vocation à encadrer juridiquement et/ou politiquement ces documents, il n'y a pas de juste séquence dans l'élaboration, sauf à mettre complètement à l'arrêt le territoire. En revanche une fois le SCoT approuvé une dynamique de re-questionnement (notamment au travers des bilans en cours de parcours) s'enclenche ouvrant la voie à des modifications ou révisions qui assureront sur le long terme la cohérence et l'efficacité des politiques publiques

Compétence SCoT, compétence PLUi, compétence aménagement à l'échelle métropolitaine.

S'il s'agit d'un premier SCoT à cette échelle, le territoire avait préalablement fait l'objet de SCoT sur les périmètres des conseils de territoires existants à l'époque.

Dans le cadre de la compétence métropolitaine relative à l'élaboration des documents d'urbanisme, la Métropole est concernée par six périmètres de PLUi, qui sont approuvés ou en cours d'élaboration.



- PLUi de Marseille Provence
- PLUi du Pays d'Aix
- PLUi du pays d'Aubagne et de l'Etoile
- PLUi du Pays Istres Ouest Provence
- PLUi du Pays de Martigues
- PLUi du Pays Salonnais

Ainsi c'est bien la Métropole qui a compétence sur l'ensemble des documents d'urbanisme à toutes les échelles SCoT et PLUi.

Le respect de la mise en œuvre du SCoT dans les PLUi dans un rapport de compatibilité dépend en conséquence de la même instance décisionnelle, à savoir le Conseil métropolitain qui peut ainsi assurer la cohérence interne de ses propres documents réglementaires.

Les objectifs chiffrés sont donnés par types de pôle tous PLUi confondus en ce qu'ils traduisent la stratégie métropolitaine et par PLUi au global pour permettre à ceux-ci de les décliner en répondant aux autres objectifs "prescriptifs du SCoT".

Les objectifs "prescriptifs" sont :

- très précis ou intransigeants, si, à la fois l'enjeu le nécessite et les modalités de traductions dans les PLUi ne nécessitent pas d'adaptations localisées et contextualisées ;
- moins précis lorsque des marges d'appréciation sont indispensables à l'échelle PLUi en fonction de contextes locaux particuliers et que d'autres prescriptions encadrent cette mise en œuvre pour que l'objectif du SCoT soit atteint.

Enfin, il est rappelé que les prescriptions sont cumulatives et que le SCoT ne définit pas des règles de droit du sol ou un règlement de police mais vise des objectifs à atteindre.

On trouvera ci-après l'analyse de cohérence entre orientations du PADD et objectifs prescriptifs assortie d'une explication sur les buts recherchés.

PADD : AXES ET ORIENTATIONS

AXE1 : POUR UNE MÉTROPOLE ÉQUILIBRÉE

Préserver durablement l'armature des espaces agricoles naturels et aquatiques pour leur multifonctionnalité

DOO : Objectifs et chapeau des prescriptions

Partie 1 : Préserver les espaces naturels et agricoles et valoriser les grands paysages emblématiques

Pour une Métropole nature...

1-1 Préserver durablement la trame verte et bleue métropolitaine



Objectif 1-1-1 : Préserver et valoriser les réservoirs de biodiversité

- Protéger l'intégrité des réservoirs de biodiversités majeurs et les réservoirs de biodiversité complémentaires (en vert foncé et vert clair sur la carte) :
- en prenant en compte, les activités directement liées à la nature de leurs caractéristiques (agriculture, sylviculture, aquaculture, pêche...),

mais dans des conditions assurant la compatibilité avec le fonctionnement écologique du secteur

- Gérer les lisières entre le tissu urbain et les réservoirs de biodiversité

Objectif 1-1-2 : Protéger et restaurer les continuités écologiques

- Préserver voire renforcer les espaces assurant une perméabilité écologique de l'ensemble du territoire métropolitain
 - Qu'il s'agisse des corridors en « pas japonais » (en pointillés sur la carte) comme d'espaces urbanisés en diffus ou d'espaces agricoles jouant un rôle environnemental comme du renforcement de la nature en ville
- Éviter toute artificialisation de nature à impacter les corridors écologiques et restaurer les corridors fragilisés

Explications

Cette partie a pour but de fixer le cadre de l'aménagement du territoire en définissant en premier lieu l'armature environnementale, agricole et paysagère à protéger :

- pour garantir les ressources et le bon fonctionnement environnemental à même de répondre aux besoins des habitants
- pour un cadre de vie de qualité et un développement maîtrisé et de répondre aux enjeux d'adaptation et la lutte contre le changement climatique.

En fixant ce cadre au début du DOO et parce que les prescriptions se complètent, le SCoT indique clairement que les objectifs de programmation urbaine s'inscrivent dans ce cadre comme condition de réalisation.

La préservation de la TVB s'appuie sur une carte de localisation que les PLUi doivent ensuite définir à la parcelle. Compte tenu de sa taille, le SCoT n'a pas fait le choix d'une délimitation.

De plus des projets en cours sur des espaces potentiellement intégrables à la TVB au travers d'inventaires implique de ne pas contredire des démarches ERC déjà à l'œuvre (projet industriel de décarbonation de Fos par exemple). Ceci explique que dans l'attente des décisions de réalisation de ces projets il aurait été contradictoire de les mettre sur le même plan que des espaces que le SCoT entend protéger directement en les localisant.

C'est pourquoi les PLUi opéreront sur la base du terrain une délimitation fine qui pourrait apparaître au regard de l'échelle SCoT, soit légèrement plus en retrait soit plus large en justifiant ce tracé en compatibilité avec l'ensemble des prescriptions et

- Consolider la trame verte et bleue grâce aux continuités offertes par le maillage des cours d'eaux et la mise en relation des espaces verts urbains
- Prendre en compte la trame noire pour préserver la biodiversité nocturne de l'éclairage artificiel

Objectif 1-1-3 : Renforcer la trame bleue

- Protéger les cours d'eau et leurs abords
- Protéger les continuités écologiques autour des cours d'eau et la trame turquoise (tous les espace articulant végétation et milieux humiques en trame perpendiculaire à l'axe du cours d'eau
- Protéger et restaurer les zones humides et leurs abords
- Préserver les écosystèmes littoraux, marins et lagunaires

1-2 Protéger et valoriser les espaces agricoles pour leur capacité productive nourricière



Objectif 1-2-1 : Protéger la capacité productive des espaces agricoles et leur rôle multifonctionnel

- Préserver les espaces agricoles identifiés sur la carte et comprenant :
 - Les espaces agricoles périurbains soumis à pression
 - Les grands ensembles constitutifs de cœur de production stratégiques pour la Métropole

- Les espaces agricoles à fort intérêt environnemental

Objectif 1-2-2 : Créer les conditions de leur viabilité pour soutenir le Projet Alimentaire Territorial

- Assurer la viabilité de l'activité agricole dans une perspective de souveraineté alimentaire en assurant de bonnes conditions d'exploitation des espaces agricoles, notamment :
- Maintenir ou réorganiser l'accessibilité aux exploitations

définitions et en intégrant les démarches ERC en cours liées à la réalisation des projets pour ces délimitations. L'efficacité des prescriptions de cette partie est induite par l'objectif de recherche systématique de perméabilité et pas seulement dans les espaces naturels ou agricoles non urbanisés mais jusque dans la nature en ville.

L'objectif 1-1-3 au-delà des enjeux de bon fonctionnement écologique des cours d'eau, constitue la base de la stratégie visant à améliorer le fonctionnement du cycle de l'eau qui intéresse également les risques inondations ruissellement et la ressource en eau et sont mis en place en partie 4.

La protection des espaces agricole associée à la limitation de la consommation d'espace est un objectif complémentaire à la protection de la TVB en ce que l'agriculture est une ressource nourricière et environnementale majeure et qu'elle est impactée par rapport au changement climatique tout en constituant aussi un moyen de résilience.

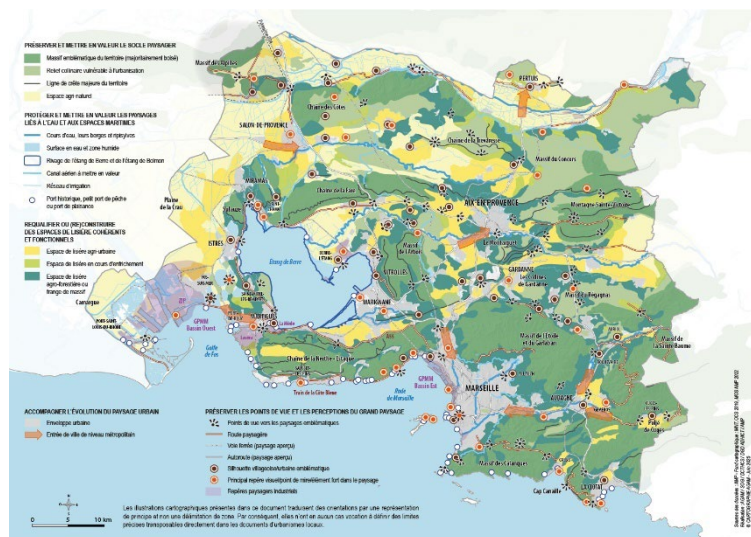
Si un ancien SCoT mettait en place des protections quasiment délimitées, l'échelle du SCoT métropolitain ne permet pas la même approche. Ce sera bien aux PLUi de procéder à ces protections.

A l'échelle du SCoT métropolitain, la diversité des types d'agriculture, des niveaux de pression, des sols et reliefs emporte la nécessité d'un approche localisée appropriée à ces enjeux différents.

Ceci n'empêche pas le DOO de mettre en place un dispositif puissant appuyé sur une cartographie localisant les espaces agricoles à protéger. Les PLUi doivent traduire spatialement ces protections en s'appuyant sur la carte et un faisceau d'objectifs prescriptifs, qui, s'ils permettent des adaptations

Valoriser la diversité paysagère métropolitaine et (re)qualifier les interfaces entre les espaces naturels, agricoles et urbanisés

- Soutenir l'adaptation de la production au changement climatique



Objectif 1-3-2 : Protéger et mettre en valeur les paysages liés à l'eau et aux espaces maritimes

- Révéler les cours d'eau, leurs berges et ripisylves
- Renforcer la qualité paysagère et valoriser les accès visuels et physiques à l'espace maritime

Objectif 1-3-3 : Requalifier ou reconstruire des espaces de lisière cohérents et fonctionnels

- Qualifier les interfaces entre espaces urbains, naturels et agricoles
- Requalifier les entrées de villes et notamment celles d'importance Métropolitaine

Objectif 1-3-4 : Valoriser le patrimoine bâti et accompagner l'évolution du paysage urbain

- Capitaliser sur le patrimoine dans la gestion paysagère en prenant en compte et valorisant le patrimoine « au sens large »
- Accompagner l'évolution des paysages urbains et faire vivre le paysage en lien avec les besoins d'adaptation au changement climatique et la transition énergétique notamment avec la nature en ville

1-3 Valoriser la richesse et la diversité des paysages, bien commun des métropolitains

Objectif 1-3-1 : Préserver et mettre en valeur le socle paysager

- Maintenir des coupures paysagères
- Protéger les paysages de reliefs des massifs emblématiques et collinaires
- Préserver et mettre en valeur les paysages agri-naturels

contextuelles à justifier, n'en demeurent pas moins efficaces.

Là encore, la valorisation et la préservation de paysages de qualité s'appuie sur les objectifs précédents que sont la protection de la trame verte et bleue et de l'agriculture.

Mais au-delà de ces protections, la valorisation du paysage appelle des outils différents pour améliorer ou renforcer la perception visuelle des éléments patrimoniaux naturels et bâtis, que les reliefs valorisent.

Il s'agit donc dans cette partie de définir une méthode et un mode d'aménagement qui valorisent ces éléments et améliore leur perception visuelle à différentes échelles.

Les objectifs s'organisent d'ailleurs en articulant grand paysage et échelles plus rapprochées.

La mise en valeur et la protection des paysages d'eau constituent un point fort de convergence avec l'amélioration du cycle de l'eau et le bon état écologique des cours d'eau.

L'accès visuel et physique au littoral rejoint l'axe 5 du PADD et complète la partie 2-1 ci-après sur la gestion des espaces urbanisés littoraux liée elle aussi à cet axe 5 du PADD.

La question des lisières, fondamentale pour la gestion paysagère, rejoint également des enjeux environnementaux majeurs pour l'agriculture, la perméabilité écologique et l'intégration de la nature en ville, la lutte contre les risques notamment incendie et in fine la lutte et l'adaptation face au changement climatique.

Les paysages de proximité du quotidien font l'objet d'un cahier de recommandations annexé au DOO sur la base de l'identification de motifs paysagers récurrents.

PRECISIONS METHODOLOGIQUES SUR LA DEFINITION DES CORRIDORS ECOLOGIQUES

Le travail d'identification des corridors écologiques s'est inscrit dans celui plus large de définition des continuités écologiques, intégrant également les réservoirs de biodiversité, dont la méthodologie est détaillée dans l'état initial de l'environnement.

Les **corridors écologiques** ont été identifiés suivant plusieurs sources :

- Les 5 SCoT préexistant sur le territoire
- Les PLUi de Marseille Provence Méditerranée, Pays d'Aubagne et Pays d'Aix
- Le SRCE PACA :
Lorsque les corridors du SRCE PACA se trouvent intégrés majoritairement dans un réservoir de biodiversité identifié au SCoT, leur représentation cartographique ne semble pas nécessaire. Ils sont néanmoins bien pris en compte par le réservoir de biodiversité et sa protection.
- Les acteurs du territoire
- L'étude référencée : « Analyse des continuités écologiques sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence, Rapport méthodologique, MAMP ARBE, 2022 » pour compléter l'identification des corridors écologiques du SCoT.

Cette étude utilise une méthode d'analyse des continuités écologiques développée depuis 2014, dans le cadre d'un partenariat entre le Réseau régional des espaces naturels protégés (RREN) animé par l'Agence régionale de la biodiversité et l'environnement (ARBE PACA), l'Institut méditerranéen de biodiversité et d'écologie marine et continentale (IMBE) de l'université d'Aix-Marseille et l'Institut national de recherche pour l'agriculture, l'alimentation et l'environnement (INRAE). Chaque analyse a été expérimentée sur des sites pilotes dès 2015, afin de parvenir à une méthodologie aboutie.

Elle a porté sur une double analyse de modélisation – connexité et connectivité – permettant d'identifier respectivement les réservoirs de biodiversité et les corridors écologiques potentiels.

En ce qui concerne l'analyse de connectivité relative aux corridors écologiques potentiels, la méthode retenue est celle de la théorie des circuits (MCRAE & AL., 2008). Pour chaque espèce, il est nécessaire d'avoir une évaluation de la résistance / défavorabilité de chaque habitat cartographié au déplacement de l'espèce. Un tableau (= « matrice ») de « friction des milieux » a été renseigné par différents experts. Pour chaque type d'occupation du sol, un coefficient va représenter la résistance (ou friction) de ce milieu aux déplacements de l'espèce choisie.

Les 9 espèces choisies caractérisent la mosaïque de milieux présents sur le territoire et représentant différentes typologies d'utilisation des milieux du territoire.



Carte de la connectivité des espèces dans la métropole AMP, (ARBE/MAMP)

La carte de connectivité peut permettre d'identifier différentes configurations :

- Des zones de passage diffus, sous forme de « nappes » : ce sont des zones de perméabilité de la matrice, qui peuvent être apparentées à des « corridors paysagers » à préserver. Ce sont les espaces de perméabilité écologique du SCoT
- Des zones de passage étroites en forme d'entonnoir, isolées au sein de zones imperméables aux déplacements de l'espèce. La fonctionnalité de ces zones

de passage étroites a été vérifiée par des expertises approfondies (analyse de photographies aériennes, terrain) afin de leur attribuer des objectifs de préservation ou de restauration. Les corridors écologiques inscrits au SCoT métropolitain s'appuient principalement sur ces zones de passage étroites.

- Des zones où l'on observe une fragilité des continuités écologiques : la connectivité est très faible et les zones de déplacements potentielles semblent discontinues. La connectivité ne semble plus être assurée sur ces secteurs.

Point de vigilance : Les zones de dispersion identifiées représentent des zones de déplacement potentielles pour chaque espèce analysée. Elles doivent ensuite faire l'objet de vérifications terrain et/ou d'analyses complémentaires afin de déterminer les mesures précises de préservation, de gestion ou d'amélioration à mettre en place (hors domaine du SCoT).

A cela s'ajoute un certain nombre de secteurs à enjeux « continuités écologiques » identifiés par les acteurs du territoire. Ces secteurs ont fait l'objet d'un travail de terrain à l'été 2018, qui a permis de remplir une fiche par secteur étudié. Ce travail a été complété par un travail sur photos aériennes pour les autres corridors identifiés. Ainsi un **niveau de fonctionnalité** a pu être attribué à chaque corridor.

De plus, le DOO porte l'ambition de préserver et renforcer les espaces assurant une perméabilité écologique de l'ensemble du territoire métropolitain. Cela s'entend hors des espaces déjà identifiés au sein d'un réservoir de biodiversité ou concernés par un corridor écologique identifié. Cette ambition est déclinée en plusieurs dispositions visant à maintenir la fonctionnalité écologique du territoire, autant dans les espaces naturels et agricoles « ordinaires » qu'en milieu urbain existant ou au sein des extensions urbaines à venir (notamment par la préservation des éléments linéaires ou surfaciques jouant un rôle dans les continuités écologiques). Le DOO attire particulièrement l'attention sur certaines liaisons structurantes : Concors-Sainte-Victoire et Garrigues de Lançon ; via la Chaîne de la Trévaresse ; Massif de l'Etoile et Colline de Gardanne ; Massif du Garlaban et Sainte-Baume ; Massif du Garlaban et Calanques ; Massif de la Sainte Baume et Calanques ; Massif de l'Etoile, plateau de l'Arbois et Nerthe.

Zoom sur la prise en compte des corridors du SRCE PACA

La carte 1 figurant en page suivante montre les modalités de prise en compte des corridors du SRCE dans la Trame Verte et Bleue du SCoT.

Un certain nombre de corridors du SRCE (hachuré rouge) ont été intégrés dans les réservoirs de biodiversité du SCoT, car faisant partie d'un ensemble naturel homogène. Ils sont ainsi fortement protégés par les prescriptions relatives aux réservoirs de biodiversité (P1 à P10). C'est le cas par exemple dans le massif des Alpilles, la chaîne de la Fare, la chaîne des Côtes, le massif de l'Arbois, la montagne St Victoire, le massif de la Sainte Baume, le Grand Caunet et la chaîne de la Nerthe – Estaque.

D'autres corridors du SRCE ont été affinés et traduits par des corridors du SCoT (flèches vertes et oranges), garantissant ainsi leur fonction à travers les prescriptions relatives aux corridors (P11 à P20). C'est le cas pour le corridor du Poljé de Cuges, ceux entre le massif de Régagnas, les collines de Gardanne et le massif de l'Etoile Garlaban, celui entre la chaîne de la Trévaresse et la chaîne des Côtes, celui entre la chaîne de la Trévaresse et la chaîne de la Fare et celui entre le massif de l'Arbois et la chaîne de la Fare.

Dans le massif du Concors, le Grand Caunet et la chaîne de la Nerthe, une partie des corridors SRCE concernent des espaces urbanisés, ils n'ont donc pas été traduits et leur prise en compte s'inscrit dans les objectifs du DOO portant sur les espaces de perméabilité du territoire.

Dans la plaine agricole de Cuges, les espaces agricoles concernés par le corridor SRCE sont identifiés en tant qu'« enveloppe agricole à pérenniser ». Cet espace est également concerné par une Zone agricole protégée ainsi que par la dénomination d'espaces agricoles sensibles qui indique l'attention à porter sur ces espaces fragiles.

La carte 2, figurant à la suite de la carte précédente, montre de quelle manière la trame verte et bleue du SCoT prend en compte les corridors écologiques identifiés dans les zooms des secteurs prioritaires du SRCE.

Dans le secteur 7, les corridors écologiques du SRCE sont intégrés à des réservoirs de biodiversité garantissant ainsi leur protection.

Dans le secteur 8, la localisation du corridor SRCE a été affinée, ainsi plusieurs

corridors reliant le massif de la Ste Baume au massif de l'Etoile et du Garlaban ont été identifiés dans le SCoT.

Dans le secteur 9, les corridors SRCE sont intégrés aux réservoirs de biodiversité du SCoT et un corridor a été identifié au niveau de l'autoroute A50.

Dans le secteur 10, la localisation des corridors SRCE a été affinée, ainsi plusieurs corridors reliant le massif de l'Etoile et du Garlaban au massif des Calanques ont été identifiés dans le SCoT.

Dans le secteur 13, le corridor écologique du SRCE est intégré au réservoir de biodiversité garantissant ainsi sa protection. Des corridors ont de plus été identifiés au niveau de l'autoroute A7.

Dans le secteur 14, le corridor SRCE est intégré au réservoir de biodiversité, garantissant ainsi sa protection.

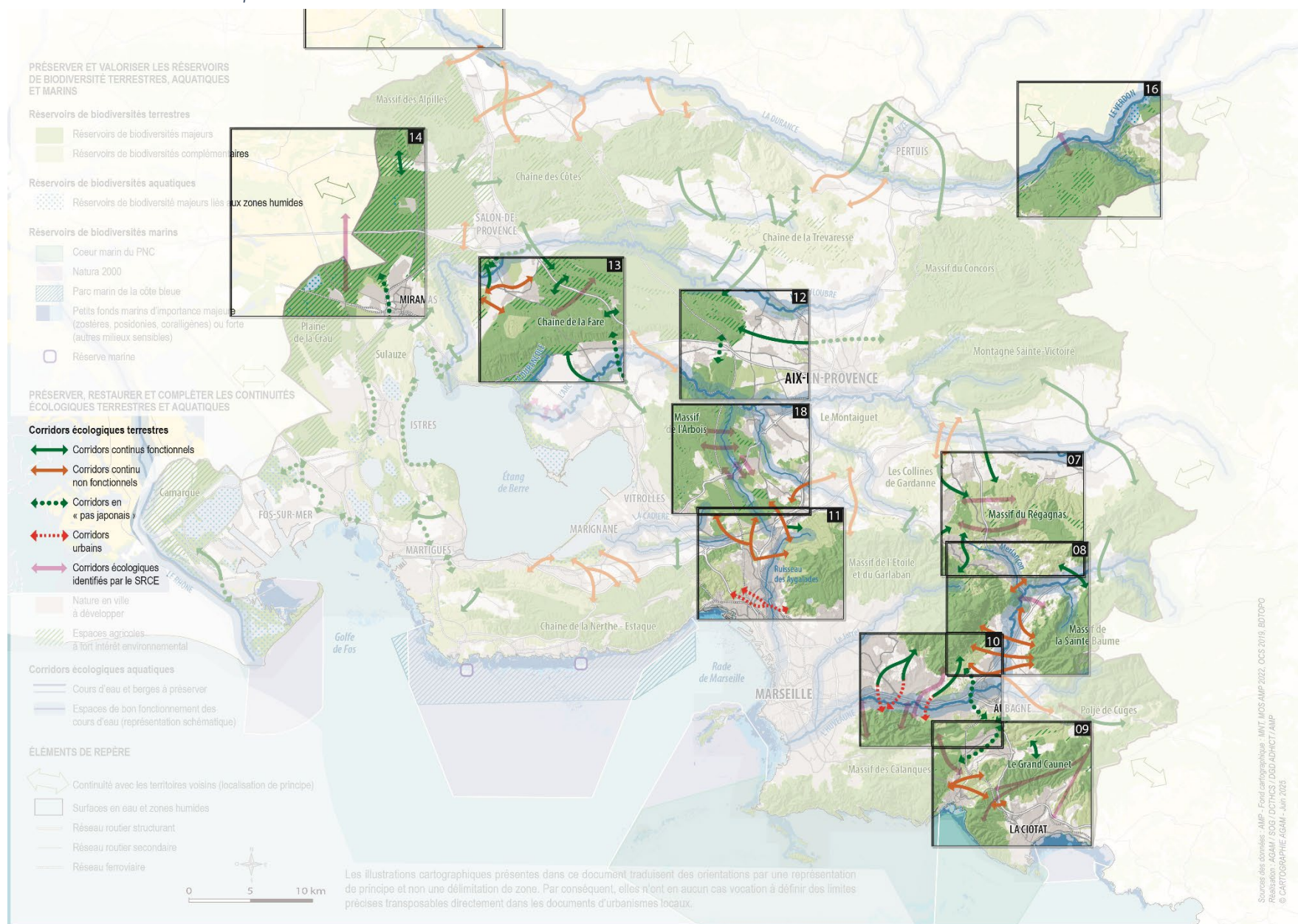
Dans le secteur 16, le corridor écologique du SRCE a été traduit par la localisation de principe d'une continuité avec les territoires voisins.

Dans le secteur 18, les corridors SRCE sont intégrés aux réservoirs de biodiversité du SCoT garantissant ainsi leur protection. Les corridors SRCE traversant l'enveloppe urbaine du SCoT sont légendés « nature en ville à développer » ce qui indique la volonté de restaurer des continuités sur ces espaces. Le corridor écologique du Grand Torrent et son espace de bon fonctionnement ont bien été représentés.

Carte 1 Croisement entre les corridors issus du SRCE PACA et ceux inscrit au SCoT AMP



Carte 2 Croisement des secteurs prioritaires SRCE PACA et la TVB du SCoT AMP



PRECISIONS METHODOLOGIQUES POUR LA DEFINITION DE LA TRAME NOIRE

La trame noire est également un aspect des continuités écologiques qu'il est important d'observer et d'identifier. Elle permet de mettre en évidence la pollution lumineuse d'un territoire. On parle de pollution lumineuse lorsque les éclairages artificiels sont si nombreux et omniprésents qu'ils nuisent à l'obscurité normale et souhaitable de la nuit. La carte de la trame noire du SCoT a été élaborée à partir de la carte de la radiance du CEREMA et les réservoirs de biodiversité du SCoT.

La carte de la radiance a été élaborée par concaténation de toutes les images disponibles et exploitables du satellite LuoJia, acquises entre juin et octobre 2018. L'ancienneté de ces cartes implique, certes, des différences avec la situation actuelle, mais elles demeurent un support de pré-diagnostic de la trame noire, sur lequel les PLUi peuvent s'appuyer pour approfondir, s'ils le souhaitent, la démarche.

Un travail de simplification en trois catégories de secteurs, au lieu de treize, de la carte de la radiance a ensuite été réalisé par la métropole avant de croiser cette donnée avec de la trame verte et bleue.

Ce croisement a permis de cibler les réservoirs de biodiversité comme espaces prioritaires pour réduire l'éclairage artificiel et ainsi limiter l'impact de la pollution lumineuse sur la métropole.

Le travail effectué à l'échelle de la Métropole montre une pollution lumineuse présente en continu entre chaque pôle urbain. La trame noire étant très fragmentée sur le territoire, l'objectif du DOO est, en articulation avec la limitation de la consommation d'espace, d'éviter les effets de conurbation et de mettre en place des politiques de gestion de l'éclairage.

PRECISIONS METHODOLOGIQUES CONCERNANT LA CARTE N°2 DU RECUEIL CARTOGRAPHIQUE DU DOO

La carte n°2 de l'atlas cartographique identifie l'enveloppe agricole à pérenniser.

Pour définir cette enveloppe agricole, le SCoT s'est appuyé sur :

- les secteurs identifiés à l'échelle communale, équipés ou non, qui présentent un intérêt pour l'agriculture, que ce soit en termes de qualité des sols, de biodiversité liée

aux pratiques agricoles, ou de viabilité économique des exploitations. Il a pour cela pris appui sur les zonages agricoles figurant dans les documents d'urbanisme.

- les espaces identifiés dans le Mode d'occupation des sols (MOS) de la métropole en tant qu'espaces agricole, notamment pour les espaces localisés au sein de massifs boisés. Ces espaces sont qualifiés d'espaces à fort intérêt environnemental notamment pour leur contribution à la gestion des risques (inondation, incendie).

Croisés avec leur caractérisation et dynamiques économiques agricoles, le SCoT qualifie et distingue ainsi au sein de l'enveloppe agricole différents espaces :

- Cœur de production, correspondant à de vastes espaces agricoles « homogènes » aux capacités productives globalement préservées des dynamiques d'érosion foncière. Une majorité de circuits longs, beaucoup d'export et aussi du local

- Espace agricole périurbain, situé aux portes des villes et des villages voire au sein du tissu urbain. Des profils de production hétérogènes et diversifiés, maraîchage, arboriculture, viticulture, grandes cultures... Destinées à l'approvisionnement nourricier de proximité des populations locales.

- Espace agricole à fort intérêt environnemental, correspondant aux espaces naturels situés en interface et au cœur de grands espaces naturels et pouvant accueillir des activités sylvo pastorales et agricoles adaptés au milieu. Ils contribuent à l'entretien des milieux naturels et permettent ainsi, la non aggravation des risques.

PRECISIONS METHODOLOGIQUES CONCERNANT LA TRANSPOSITION DES DISPOSITIONS PERTINENTES DES PNR

En plus de la charte du Parc National des Calanques, le SCoT intègre les grands principes des chartes des 4 parcs naturels régionaux (PNR) qui bordent le territoire métropolitain : PNR de Camargue ; PNR des Alpilles à l'est ; PNR du Luberon au nord et PNR de la Sainte-Baume

Il transpose les dispositions pouvant s'appliquer à l'échelle SCOT dans les cartes d'échelle SCOT.

Il complète ce dispositif au travers d'un chapitre 5-6 qui assure la concordance des dispositions pertinentes et complète les prescriptions ciblées notamment au travers de prescriptions et recommandations spécifiques ainsi qu'au travers de cartes de transposition concernant chacun des périmètres de Parcs.

LA NATURE EN VILLE

Le concept de nature en ville peut se traduire par « *une multitude d'espaces dont les caractéristiques peuvent largement favoriser la biodiversité, tout en rendant d'autres services à la ville et à ses occupants* » (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement - CEREMA). Cette notion renvoie donc autant à la préservation de la trame verte et bleue, qu'à la santé et au cadre de vie, à la prévention des risques ou encore à la résilience face au changement climatique.

Dans le DOO la nature en ville peut prendre divers aspects, par exemple :

- Dans les espaces privés en lien avec le coefficient de biotope recommandé (surfaces de pleines terre, plantations, arbres et arbustes, toitures ou murs végétalisés ...)
- ou dans l'espace public, au travers de plantations d'espaces verts, d'ouvrages de gestion de l'eau et des ruissellements à ciel ouvert et non imperméabilisés....

C'est donc systématiquement l'ensemble de ces moyens que les PLUi et autres documents inférieurs doivent interroger pour mettre en œuvre les prescriptions associées du SCoT en contextualisant au regard des enjeux de développement urbain, afin d'obtenir le résultat le plus pertinent.

Cette pertinence s'analyse au regard des différents objectifs que peut servir la Nature en Ville :

- l'infiltration et l'épuration pour la gestion de l'eau
- la gestion des ruissellements,
- la lutte contre les îlots de chaleur,
- le développement de la biodiversité avec la mise en œuvre de continuités ou corridors écologique
- la qualité du paysage urbain
- la santé des habitants
- etc....

PADD : AXES ET ORIENTATIONS

AXE1 : POUR UNE MÉTROPOLE ÉQUILBRÉE

S'appuyer sur une armature territoriale recentrée pour organiser l'accueil du développement

Organiser le développement en cohérence avec le déploiement de l'offre de mobilité

DOO : Objectifs / prescriptions

2-2 Organiser un développement plus économe en espace au sein d'une organisation territoriale structurée en lien avec le renforcement des mobilités

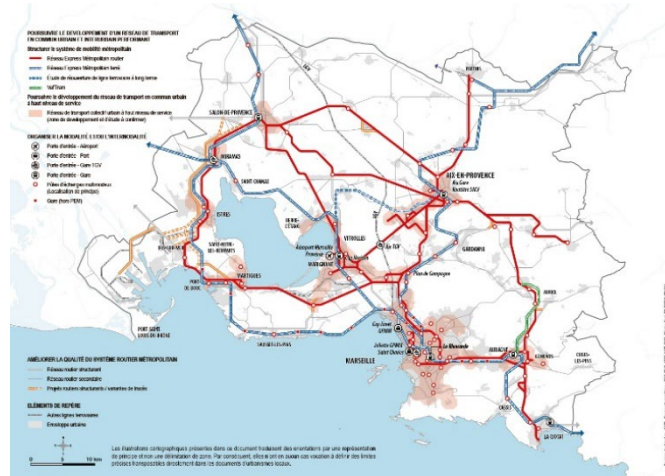
Objectif 2-2-1 : Adopter un développement plus économe en espace

- Engager le territoire vers le « zéro artificialisation nette »
 - Le SCoT va définir des enveloppes par PLUi en prenant en compte prioritairement les besoins des pôles métropolitains et de développement
- Introduire un principe d'adaptabilité aux besoins et de solidarité territoriale
 - En rendant possible la réaffectation d'espaces qui ne peuvent être utilisés compte tenu des contraintes de protection notamment édictées par le DOO pour des projets qui se justifient dans d'autres territoire
- Privilégier prioritairement l'enveloppe urbaine existante pour mieux limiter la consommation d'espace

Objectif 2-2-2 : Amplifier la production de logements et l'accueil des emplois en l'organisant, afin de limiter la consommation d'espace, renforcer les pôles structurants et dynamiser les centralités de proximité.

- Porter une ambition métropolitaine en matière de production de logements priorisant les pôles métropolitains et de développement
- Affirmer l'ambition métropolitaine pour la dynamisation de l'emploi
- Favoriser le renforcement des activités dans les espaces urbains mixtes et optimiser les capacités des espaces économiques

Objectif 2-2-3 Poursuivre la réalisation d'un réseau de transport en commun urbain et interurbain, à haut niveau de service, articulé à une offre multimodale performante



- Structurer le système de mobilité métropolitain et organiser la chaîne des déplacements multimodaux à toutes les échelles/ CARTT
- Poursuivre le développement du réseau de transports collectifs urbain à haut niveau de service
- Organiser la multimodalité et/ou l'intermodalité autour des gares et des stations TC à haut niveau de service
- Organiser l'intermodalité sur d'autres stations ou supports de l'intermodalité

Explications

Cette partie s'appuie sur l'armature urbaine définie au PADD qui identifie plusieurs types de pôles : Métropolitains, de Développement, d'Équilibre et de Proximité.

La justification de cette armature fait l'objet d'un zoom au paragraphe 4-2 ci-après.

Le SCoT s'inscrit dès l'abord dans une perspective ZAN à 2050 sur la base d'un objectif fort de localisation du logement et de l'emploi dans les enveloppes urbaines et en lien avec l'armature.

La justification de cette armature fait l'objet du paragraphe 3-2 et l'articulation entre armature et programmations fait l'objet d'un zoom au paragraphe 4-2 ci-après.

En prévoyant une localisation de l'offre de logement et d'emploi en limitant la consommation d'espace et permettant d'offrir et renforcer des mobilités efficaces le SCoT inscrit sa stratégie dans un cercle vertueux.

En premier lieu, le DOO prend appui sur le plan de mobilité métropolitain, et met en place des prescriptions visant à en faciliter la réalisation sur le plan de l'aménagement.

Il va au-delà en pointant des projets envisagés et interroge la possibilité d'en mettre en place de nouveaux sur la base d'études à réaliser dans une perspective d'amélioration globale de la faisabilité du réseau.

A toutes les échelles, l'intermodalité a vocation à être envisagée en lien avec la multimodalité ce qui génère également des besoins d'aménagement à anticiper.

	<p>Objectif 2-2-4 : Optimiser les capacités du système de mobilité métropolitain par le renforcement des infrastructures</p> <ul style="list-style-type: none"> • Compléter et organiser un réseau viaire favorable à davantage de multi-modalité • Prévoir les besoins de renforcement des infrastructures et de mobilités et la desserte de l'ouest étang de Berre <p>Objectif 2-2-5: Faciliter le développement du covoiturage et du vélo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capitaliser sur les espaces cohérents avec les flux et les destinations pour développer le covoiturage • Renforcer la place du vélo et des autres modes actifs pour les mobilités du quotidien également en articulation avec d'autres mobilités <p>Objectif 2-2-5 Optimiser l'offre de logements en adéquation avec l'offre de mobilité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Associer renouvellement et renforcement de l'offre de logement autour des gares, stations et PEM actuels et à venir • Accompagner la réalisation de quartiers résidentiels en extension <p>Objectif 2-2-6 : Affirmer les Pôles Métropolitains de Marseille et Aix-en-Provence dans leur rôle moteur d'accueil du développement en lien avec le niveau de service attendu</p> <p>Objectif 2-2-7 : Valoriser le rôle de hub des villes moyennes, pôles de développement et d'équilibre, en lien avec les bassins de vie qu'elles irriguent</p>	<p>Parmi les infrastructures de mobilités, et au-delà du « ferré », le système viaire est un support incontournable pour les bus, covoiturage, et vélo en fonction des axes. Il mérite une attention particulière qui ne saurait s'assimiler à une volonté de développement de l'autosolisme et les PLUi doivent pouvoir anticiper les besoins d'adaptation des infrastructures tant comme support des échanges métropolitains que des échanges sur des bassins de vie d'échelle inférieure.</p> <p>Toujours dans la perspective d'un cercle vertueux, plus on localise les logements et les emplois près des pôles de transport, plus on rentabilise ces transports et plus on peut en développer d'autres, en articulation avec de nouveau Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM).</p> <p>Il s'agit donc ici de mettre en place des prescriptions qui doivent être traduites dans les PLUi pour leur programmation de logements mais aussi d'emplois comme il sera d'ailleurs de nouveau indiqué en partie 3.</p> <p>Ces prescriptions s'appliquent à toutes les échelles mais en appropriant les enjeux à la capacité effective des espaces urbains en fonction de leur place dans l'armature.</p> <p>Là encore la disparité des réceptivités et les enjeux d'appréciation au cas par cas pour un aménagement opérationnel conduit le SCoT à ne pas mettre en place de densité minimale. Cet outil emporte des conséquences qui peuvent s'avérer inappropriées (enjeux fonciers, de marché et d'atteinte à la propriété) et peuvent être contreproductive en créant des blocages.</p>
--	---	--

PADD : AXES ET ORIENTATIONS	DOO : Objectifs / prescriptions	Explications
<p>AXE 2 : POUR UNE MÉTROPOLE PRODUCTIVE, COMPÉTITIVE ET INNOVANTE</p> <p>Renforcer les fonctions stratégiques ouvrant Aix-Marseille-Provence à l'international</p>	<p>Partie 3 : Asseoir le positionnement international de la Métropole et offrir des conditions favorables au développement économique <i>Pour une Métropole inclusive, compétitive, productive, et innovante</i></p> <p>3-1 : Renforcer les fonctions stratégiques métropolitaines</p> <p>Objectif 3-1-1 : Positionner Aix-Marseille-Provence comme une métropole de l'enseignement supérieur et un territoire d'innovation</p> <ul style="list-style-type: none"> Structurer de véritables hubs de l'économie de la connaissance sur le territoire Renforcer l'offre dans l'ouest métropolitain en lien avec les activités économiques et les clusters du territoire <p>Objectif 3-1-2 : Améliorer l'accessibilité métropolitaine à grande échelle</p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcer l'offre de connexions portuaire, aéroportuaire et ferrées (TGV) pour le trafic passager Renforcer l'offre de connexions portuaire, aéroportuaire et ferrées pour le trafic Fret Déployer une stratégie numérique en : <ul style="list-style-type: none"> permettant d'améliorer leur gestion pilotée mais aussi de donner une grande accessibilité numérique aux entreprises du territoire Achever/améliorer les connexions routières nécessaires à l'accompagnement du développement économique 	<p>Deuxième Métropole française et premier pôle économique de la Région Sud, Aix-Marseille-Provence entend affirmer son rôle régional et européen, en tirant parti de sa position d'interface entre Europe et Méditerranée.</p> <p>Pour renforcer la dimension métropolitaine du territoire pour mieux densifier le tissu économique local productif, l'objectif est de valoriser l'innovation et réduire la fracture sociale.</p>
	<p>3-2 : Permettre l'accès à l'emploi à toutes les populations en tout point du territoire</p> <p>Objectif 3-2-1 : Accompagner le retour à l'emploi</p> <ul style="list-style-type: none"> Mobiliser la formation continue pour faciliter l'accès ou le retour à l'emploi, les parcours ascendants et l'adaptation aux métiers de demain <p>Objectif 3-2-2 : Un développement économique équilibré qui renforce les services de proximité et l'artisanat</p> <ul style="list-style-type: none"> Renforcer la mixité fonctionnelle pour irriguer l'emploi au plus près des habitants avec Favoriser la réduction des inégalités en renforçant les possibilités d'accès à l'emploi dans les secteurs défavorisés Prendre en compte les besoins en activités artisanales et services à la personne au sein des espaces d'activités Accompagner la qualification des espaces d'activités de proximité et l'amélioration de leur accessibilité 	<p>Le lien entre enseignement supérieur/ recherche/ innovation et économie productive doit se renforcer et en termes d'aménagement du territoire il est impératif de relier physiquement ou numériquement ces fonctions. Les capacités près des pôles de recherche ne sont pas importantes mais le SCoT prévoit de les optimiser et de faciliter leur accessibilité.</p> <p>Le développement de l'économie portuaire la décarbonation de l'industrie et son développement en général nécessitent d'imposer aux PLUi de faciliter les aménagements nécessaires pour organiser au mieux les infrastructures pour optimiser les flux et la logistique, composante du cycle de production et améliorer ainsi la compétitivité des activités économique.</p> <p>La stratégie du SCoT se veut inclusive et suppose de mettre en œuvre ce qui est possible pour remobiliser des actifs potentiels vers l'emploi et réduire le chômage.</p> <p>Les actions nécessaires vont bien évidemment au-delà de la compétence SCoT mais la question des équipements de formation et surtout le renforcement</p>

<p>Accompagner les secteurs économiques en transition et renforcer les filières locales pour une plus grande souveraineté industrielle, alimentaire et technologique</p>	<p>3-4 : Promouvoir l'économie maritime de demain</p> <p>Objectif 3-4-1 Conduire la transition écologique et énergétique de l'économie maritime (innovation, R&D)</p> <ul style="list-style-type: none"> Accompagner le port de Marseille-Fos (GPMM) dans sa transition énergétique et écologique Valoriser les espaces industriels de la ZIP de Fos et de l'étang de Berre pour l'accueil de l'industrie productive du futur et la décarbonation des industries existantes <p>Objectif 3-4-2 Renforcer le potentiel de développement de l'économie maritime</p> <ul style="list-style-type: none"> Soutenir le développement des trafics conteneurs ferroviaire et fluvial du Grand Port Maritime Marseille-Fos, notamment en lien avec l'Etang de Berre Soutenir les autres filières économiques maritimes d'excellence du territoire Développer un espace pour les entreprises innovantes et les formations liées à la Blue Tech <p>Objectif 3-4-3 Maintenir le littoral comme espace-ressource alimentaire et économique</p> <ul style="list-style-type: none"> Accompagner le développement des activités halieutiques 	<p>et énergétique accompagnant la transition écologique et énergétique.</p> <p>Axe fort de la stratégie économique du territoire qui souhaite affirmer son positionnement productifs et industriel en organisant son renouvellement par la transition énergétique.</p> <p>C'est toute la chaîne qui est appréhendée, de l'accueil des ressources en favorisant la mutation vers des modes de propulsion décarbonés des navires impliquant une évolution des services portuaires, à la phase de transformation en facilitant l'implantation ou l'évolution d'entreprises innovantes autour de l'étang de Berre et/ou à la phase logistique là encore décarbonée comme composante de la compétitivité de ces activités</p>
	<p>3-5 : Favoriser le développement du tourisme dans tout le territoire, pour des expériences multiples prenant en compte les mutations touristiques</p> <p>Objectif 3-5-1 - Assurer les conditions favorables au développement d'une offre touristique métropolitaine, qualitative et durable</p> <ul style="list-style-type: none"> Gérer la fréquentation touristique pour réduire les pressions sur les milieux naturels et les ressources <p>Objectif 3-5-2 Conforter l'attractivité touristique du littoral dans une approche raisonnée</p> <ul style="list-style-type: none"> Pérenniser la Métropole comme destination touristique et événementielle Organiser une montée en qualité de l'offre touristique sur le littoral <p>Objectif 3-5-3 Miser sur les atouts du territoire pour rendre lisible la grande diversité et la complémentarité de l'offre touristique</p> <ul style="list-style-type: none"> Revaloriser le tourisme urbain et le tourisme d'affaires et de congrès Diversifier l'offre vers le tourisme patrimonial, sportif et de pleine nature Développer l'agritourisme et les projets de diversification agricole en s'appuyant sur les terroirs agricoles et les productions locales Accompagner le développement du tourisme fluvial sur le Rhône 	<p>Les activités halieutiques ont vocation à participer à la stratégie métropolitaine pour aller vers plus d'autonomie alimentaire.</p> <p>Le tourisme constitue une activité économique importante pour le territoire qui procure également indirectement aux habitants des services pour un cadre de vie de qualité</p> <p>L'objectif est de capitaliser sur la diversité des atouts de l'ensemble du territoire au-delà de la façade littorale.</p> <p>Les prescriptions visent à valoriser ces atouts par des aménagements et une gestion paysagère cohérente (cf. partie 1-4)</p> <p>Elles visent aussi à maîtriser et organiser les flux et maîtriser les pressions.</p>

PADD : AXES ET ORIENTATIONS	DOO : Objectifs et chapeau des prescriptions	Explications
<p>AXE 4 : POUR UNE MÉTROPOLE DE LA PROXIMITÉ</p> <p>Satisfaire les besoins en logement dans toute leur diversité</p> <p>Organiser une offre d'équipements et de services de proximité</p>	<p>Partie 4 : Vivre la Métropole dans un cadre de vie de qualité, favorisant la proximité et les courtes distances, résilient face au changement climatique <i>Pour une Métropole des proximités</i></p> <p>4-1 Satisfaire les besoins en logement dans toute leur diversité</p> <p>Objectif 4-1-1 : Organiser la production de logements</p> <ul style="list-style-type: none"> En associant renouvellement urbain, remise sur le marché des logements vacants et mobilisation des espaces urbanisables prioritairement dans l'enveloppe urbaine, <p>Objectif 4-1-2 : Favoriser une mixité sociale équilibrée pour faciliter les parcours résidentiels</p> <ul style="list-style-type: none"> Développer une offre sociale adaptée dans une perspective de rattrapage soutenable Développer une offre sociale adaptée aux différents besoins Déverrouiller un parc social trop concentré, tendu et peu fluide par un développement équilibré des logements sociaux Amplifier l'effort engagé sur l'offre de logements abordable pour favoriser notamment l'installation de jeunes ménages Prendre en compte les besoins d'accueil des gens du voyage Lutter contre la précarité liée au confort et la résorption de l'habitat indigne notamment par un renouvellement de l'offre <p>Objectif 4-1-3 : Développer une offre attractive, optimisant les ressources foncières</p> <ul style="list-style-type: none"> Favoriser une densification adaptée au contexte d'insertion Prendre en compte les besoins et attentes des ménages liés aux nouveaux modes de vie dans la densification <p>4.2. Organiser une offre d'équipements et de services de proximité</p> <p>Objectif 4-2-1 : Renforcer l'offre dans les pôles d'équilibre et les pôles de développement pour mieux desservir les bassins de vie et limiter les besoins en déplacement</p> <p>Objectif 4-2-2 : Prévoir les besoins pour une mise à niveau de l'offre d'équipements à l'échelle des quartiers Marseillais</p> <p>Objectif 4-2-3 : Organiser le maillage du territoire en équipements de santé</p> <p>4.3 Dynamiser les cœurs de villes et de villages pour renforcer leur attractivité</p> <p>Objectif 4-3-1 : Faire vivre et dynamiser les centres anciens des pôles de proximité</p> <ul style="list-style-type: none"> Investir sur l'espace public et sur la valorisation patrimoniale pour inciter à la rénovation et au 	<p>L'objectif est de répondre aux besoins quotidiens des métropolitains en favorisant la proximité et la qualité de vie.</p> <p>Cela implique tout d'abord une offre de logements adaptée et des modes d'urbanisation plus qualitatifs, et accessibles aux différents niveaux de revenu pour réduire les inégalités. Rappelons tout d'abord qu'au-delà des PLUi, le SCoT encadre les PLH qui se succéderont (durée de 6 ans avec bilan à mi-parcours) 6 ans et assorties d'action opérationnelle avec un financement dédié. A son échelle le SCoT définit des objectifs de programmation par typologie soit de pôle soit de situations au regard des obligations réglementaires. Il facilite la mise en œuvre des PLH en définissant des prescriptions à traduire dans les PLUi pour la programmation de la diversité. Ici le SCoT choisit notamment de favoriser le rattrapage LLS avec des règles contraignantes de programmation au sein des OAP. Les PLUi compléteront le dispositif en identifiant à leur échelle des secteurs de servitudes pour logement social par exemple.</p> <p>Pour ce qui concerne les équipements, services, commerces permettant de répondre aux enjeux de proximité et à la dynamisation des centres, les PLUi doivent non seulement définir des destinations cohérentes favorisant la mixité fonctionnelle dans leur règlement mais aussi et surtout d'anticiper les besoins d'aménagement ou de réaménagement favorisant la mise en valeur, la capacité de déambulation et les capacités physique d'accueil.</p> <p>L'offre en équipements et services de proximité, a vocation à être accessible au quart d'heure à pied ou à</p>

<p>Dynamiser les cœurs de villes et de villages pour renforcer leur attractivité</p>	<p>renouvellement du bâti ancien</p> <ul style="list-style-type: none"> Faciliter la rénovation ou la restructuration de bâti permettant de confirmer ou retrouver des usages durables associant logement, activités, commerces, services... <p>Objectif 4-3-2 : S'appuyer sur les périmètres « envie de Villes » pour renforcer la proximité en associant logements commerces services et activités</p> <ul style="list-style-type: none"> Favoriser une programmation mixte au sein des périmètres « Envie de Ville » 	<p>vélo, dans tous les centres-villes et de villages, et les certains quartiers marseillais mal équipés.</p>
<p>Faire évoluer l'offre commerciale pour un développement mieux intégré, en phase avec les nouveaux modes de consommation et de distribution</p>	<p>4.4 Faire évoluer l'offre commerciale pour un développement mieux intégré, en phase avec les nouveaux modes de consommation et de distribution</p> <p>Objectif 4-4-1 : Localiser préférentiellement le commerce pour dynamiser les centres-villes et faciliter l'accès aux commerces de proximité</p> <ul style="list-style-type: none"> Privilégier les centralités urbaines pour l'accueil du commerce Considérer les centres commerciaux intégrés au fonctionnement urbain, comme des centralités urbaines Favoriser le dynamisme commercial des centralités Prévoir dans des quartiers mixtes ne constituant pas de centralités la possibilité d'accueil de commerces de proximité Prévoir dans les parcs et zones d'activités non commerciales, la possibilité d'accueil de commerce de proximité dans la limite stricte des besoins quotidien des utilisateurs. Réguler et contenir le développement des commerces en diffus afin d'éviter des implantations captant les flux de voitures, faisant concurrence aux centres-villes <p>Objectif 4-4-2 : Conforter et améliorer la qualité et la diversité de l'offre commerciale dans les Secteurs d'Implantation Périphérique</p> <ul style="list-style-type: none"> Améliorer la qualité et la complémentarité de l'offre avec les centralités urbaines Maitriser la gestion de l'espace et limiter l'artificialisation des sols <p>Objectif 4-4-3 : DAACL (Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique)</p>	<p>La Métropole favorise la dynamisation des cœurs de villes et de villages, pour renforcer leur attractivité et de faire évoluer son appareil commercial, pour un meilleur équilibre entre centres et périphéries, et une meilleure adaptation avec les nouveaux modes de consommation et de distribution.</p> <p>Logiquement les localisations préférentielles pour le commerce privilégient les centres-villes.</p> <p>La question du commerce périphérique disséminé doit être appréhendée avec subtilité. S'il s'agit de rendre impossible de nouvelles installations et d'éviter le développement de celles existantes, il faut aussi permettre leur requalification et leur adaptation dans une perspective d'amélioration des entrées de ville et de réponses ponctuelle de proximité.</p> <p>La localisation préférentielle dans les centres-villes n'empêche pas non plus de répondre aux enjeux d'amélioration qualitative des secteurs périphériques pour répondre aux besoins d'adaptation avec les nouveaux modes de consommation.</p>
<p>Engager des projets urbains innovants, adaptés au changement climatique aux modes de vie et aux aspirations de demain</p>	<p>4.5. Engager des projets urbains innovants, adaptés au changement climatique et aux aspirations de demain</p> <p>Objectif 4-5-1 : Aménager autrement</p> <ul style="list-style-type: none"> Concevoir des opérations d'aménagement adaptées au changement climatique Renforcer la présence de la nature en ville pour développer la biodiversité et lutter contre les îlots de chaleur Identifier des zones préférentielles de renaturation <p>Objectif 4-5-2 : Affirmer la priorité de l'amélioration de l'existant notamment pour répondre aux besoins des plus défavorisés et diminuer l'empreinte carbone et environnementale du secteur logement</p> <ul style="list-style-type: none"> Inciter, favoriser et accompagner la rénovation thermique dans le parc ancien 	<p>Le DAACL s'appuyant sur la loi Climat et résilience limite strictement l'extension des zones commerciales générant de la consommation ou de l'artificialisation. Le développement au sein de ces espaces de la surface de vente est maitrisé là encore dans une logique d'adaptation (cf. explication zoom au 4-6).</p> <p>La proximité c'est aussi la qualité du cadre de vie dans un contexte de lutte et d'adaptation face au changement climatique. Le DOO préconise à cet effet</p>

<p>AXE 5 POUR UNE METROPOLE LITTORALE</p> <p>Mieux partager l'espace littoral entre usagers et maîtriser son accessibilité</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accélérer les interventions dans les secteurs caractérisés par un habitat privé indigne, notamment en lien avec le PPA du centre-ville de Marseille. • Poursuivre le désenclavement et l'amélioration de l'habitat dans les quartiers socialement défavorisés ou prioritaires de la politique de la ville <p>4.6 Mieux partager l'espace littoral et maîtriser son accessibilité</p> <ul style="list-style-type: none"> • Protéger l'accès au littoral et maîtriser les flux • Améliorer la mobilité et la circulation sur les espaces littoraux • Accroître la porosité des interfaces ville-port sur les bassins Est du GPMM 	<p>des modes d'aménagement adaptés intégrant les enjeux de résorption de l'habitat indigne.</p> <p>La perception de la nature joue un rôle majeur dans la santé des habitants, c'est pourquoi le DOO prescrit des objectifs de renaturation et de développement de la nature en ville.</p> <p>Intégrant les enjeux de transition écologique, le mode d'aménagement et de construction qualitatif doit pouvoir aussi jouer un rôle de cohésion sociale.</p> <p>Dans ce même esprit il s'agit d'affirmer l'espace littoral comme un bien commun accessible à tous avec des prescriptions pour mieux qualifier les interfaces et l'accessibilité visuelle et physique à l'espace maritime.</p>
---	---	---

PADD : AXES ET ORIENTATIONS	DOO : Objectifs et chapeau des prescriptions	Explications
<p>AXE 3 : POUR UNE MÉTROPOLE RÉSILIENTE</p> <p>Offrir un cadre de vie favorable au bien-être et à la santé des habitants</p> <p>Permettre à la population d'accéder à une alimentation locale de qualité</p> <p>Assurer les conditions pour une Métropole sobre, efficace et produisant sa propre énergie</p>	<p>Partie 5 : Inscrire le projet d'aménagement de la Métropole dans la transition écologique et énergétique</p> <p>5.1 Offrir un cadre de vie favorable au bien-être et à la santé</p> <p>Objectif 5.1.1 Permettre à la population d'accéder à une alimentation locale de qualité</p> <p>Objectif 5.1.2 Améliorer la qualité de l'air et maîtriser l'exposition des populations aux pollutions</p> <p>Objectif 5.1.3 Prendre en compte le bruit dans le politique d'aménagement et de protection</p> <p>Objectif 5.1.4 Poursuivre une gestion responsable des déchets</p> <p>Objectif 5.1.4 Développer la nature en ville</p> <p>Objectif : 5.1.4 limiter les nuisances liées à la pollution lumineuse</p> <p>Objectif : 5.1.5 Offrir à la population une alimentation en eau de qualité en quantité suffisante</p> <p>Objectif 5.1.6 Offrir des conditions d'habitat dignes</p> <p>Objectif 5.1.7 Organiser un maillage du territoire en équipements de santé</p> <p>5.2 Consommer moins d'énergie et couvrir davantage nos besoins en produisant localement de l'énergie renouvelable</p> <p>5.2.1 Réduire les besoins en énergie</p> <ul style="list-style-type: none"> Adapter le bâti pour faire baisser la consommation énergétique. Limiter les mobilités contraintes pour réduire la consommation d'énergie <p>Objectif 5.2.2 Décarboner les besoins en énergie</p> <ul style="list-style-type: none"> Décarboner la mobilité des personnes Décarboner la mobilité des marchandises et accompagner la transition des industries et filières du territoire vers des processus, des produits et une logistique décarbonés <p>Objectif 5.2.3 Mobiliser l'ensemble du potentiel identifié de production d'énergies renouvelables</p> <ul style="list-style-type: none"> Orienter l'implantation des installations de production d'énergies renouvelables en tenant compte des spécificités paysagères, environnementales et agricoles du territoire Produire l'énergie à l'échelle de l'îlot ou du bâti Produire de l'énergie d'origine solaire Produire de l'énergie d'origine éolienne sous réserve de prise en compte des enjeux d'ordre 	<p>Ce chapitre 5.1 constitue pour partie une synthèse transversale des dispositions déjà développées dans le DOO et rassemblées ici au travers de l'axe fondamental que constitue un mode d'aménagement favorable à la santé.</p> <p>On pourrait également rajouter le développement des mobilités actives et l'accès à la nature et a un environnement sain pour lesquels le SCoT met en place les objectifs relatifs à la protection et la valorisation de ses trames naturelles agricoles, paysagères et urbaine en lien avec un politique d'amélioration des transports.</p> <p>Dans cette partie également, on capitalise sur des prescriptions du DOO pour finaliser la stratégie pour la transition énergétique en les complétant. Il s'agit bien évidemment :</p> <ul style="list-style-type: none"> de l'amélioration des mobilités collectives, de la limitation de l'autosolisme et de la réduction des mobilité contraintes / politique d'amélioration de l'offre de proximité ; et de la décarbonation de l'industrie et des mobilités des marchandise. <p>Au-delà, le DOO promeut un mix énergétique sans interdiction générale mais avec une prise en compte</p>

	<p>Objectif 5.5.1 Renforcer la vigilance face au risque incendie dans un contexte d'aggravation lié au changement climatique</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promouvoir un aménagement qui renforce la défendabilité des espaces urbanisés • Adapter le développement urbain à la défendabilité des sites en tenant compte de l'importance du risque <p>Objectif 5.5.2 Renforcer la lutte contre les inondations (ruissellement et débordements de cours d'eau)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Intégrer les objectifs de protection de la trame bleue, et d'amélioration du fonctionnement du cycle de l'eau pour prévenir les inondations par ruissellement et débordement de cours d'eau* <p>Objectif 5.5.3 Accompagner l'évolution du risque mouvement de terrain, sismique et minier</p> <ul style="list-style-type: none"> • Adapter la constructibilité en fonction des connaissances <p>Objectif 5.5.4 Maitriser l'urbanisation au regard des risques technologiques</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maitriser l'urbanisation au regard de risques technologiques <p>Objectif 5.5.5 : Anticiper, maîtriser et organiser le littoral face au risque de submersion marine</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prévenir contre le risque de submersion marine en s'appuyant sur les connaissances acquises <p>5.6 Transposer les dispositions pertinentes des chartes des Parcs Naturels régionaux</p>	<p>Pour ensuite décliner de nouvelles prescriptions au regard des spécificités de chaque type de risque.</p> <p>L'enjeu aujourd'hui est de s'adapter au fur et à mesure d'une meilleure connaissance des aléas et des risques.</p> <p>Le DOO préconise une gestion évolutive dans les PLUi et invite à s'adapter en continu pour gérer les contraintes constructives dans le cadre du principe-cadre ci-avant.</p> <p>Ce chapitre complète la transposition pertinente à l'échelle SCOT des grands objectifs des parcs dans ses différentes parties ci-avant.</p> <p>Au travers de ce chapitre 5-6, le SCOT assure la concordance des dispositions pertinentes et complète les prescriptions ciblées notamment au travers de cartes de transposition de chacun des Parcs.</p>
--	---	---

4.2. La cohérence des prescriptions avec l'armature urbaine (et les grandes opérations d'intérêt national ou régional)

En termes d'armature urbaine, le SRADDET identifie 5 centralités métropolitaines dont Marseille et Aix-en-Provence destinées à accueillir les fonctions supérieures bien présentes dans le SCoT au travers des objectifs assignés aux deux pôles métropolitains et aux pôles de développement.

Le SCoT reprend ainsi l'armature du SRADDET qui identifie Aix-en-Provence et Marseille en centralités métropolitaines de premier rang. A un niveau inférieur, les pôles de développement et les pôles d'équilibre s'appuient sur les centres urbains régionaux et les centralités locales et de proximité tels que définis dans le schéma régional tout en les adaptant ponctuellement si nécessaire ».

C'est notamment le cas pour les communes de la conurbation marseillaise ou de Gardanne, - identifié comme une centralité à renforcer dans le cadre de la DTA - considéré comme un pôle de développement dans le SCOT en cohérence avec la dynamique de la haute vallée de l'Arc et les projets de mobilité structurants

Les objectifs et de programmation de logements et d'emplois s'articulent avec l'armature et la reconnaissance des centralités

Afin de renforcer l'armature urbaine pour mieux organiser les mobilités et qualifier l'offre de service et d'emploi pour une meilleure accessibilité, le SCoT projette ses objectifs d'accueil dans le cadre d'une répartition qui concentre la majorité de l'offre dans les pôles métropolitains et de développement.

En effet alors que le poids consolidé à 2020 montre une répartition pôles métropolitain et de développement – pôles d'équilibre – pôle de proximité de respectivement 81% - 6% - 13%, l'évolution durant la dernière période 2009-2020 s'est caractérisée par une dilution de l'armature au profit des pôles de proximité mettant ainsi en évidence le phénomène périurbain au travers d'une répartition 64% - 11% - 25%.

Le choix du SCoT est donc particulièrement ambitieux et en rupture des tendances puisqu'il s'agit de répartir les nouveaux habitants selon l'objectif 80% - 10% - 10% :

Concernant les emplois, on retrouve les mêmes enjeux dans une moindre mesure avec un objectif de répartition de la nouvelle offre en emploi de 80% - 5% - 15% en rupture avec l'évolution constatée entre 2009 et 2020 73% - 4% - 23%.

Mais renforcer l'armature ce n'est pas seulement privilégier une commune « pôle » à n'importe quel endroit de la commune. C'est aussi renforcer les centres, optimiser l'enveloppe urbaine et limiter la consommation d'espace. Cet objectif est pertinent tant pour le logement, les services les activités économiques (donc l'emploi en général).

D'une manière générale, le SCoT porte donc un objectif SCoT d'insertion minimal de 70% des besoins résidentiels et économiques dans l'enveloppe urbaine. La mise en œuvre de cet objectif est précisée dans la section 4-3 de l'explication des choix ci-

dessous et dans la partie dévolue à la justification de la limitation de la consommation d'espace.

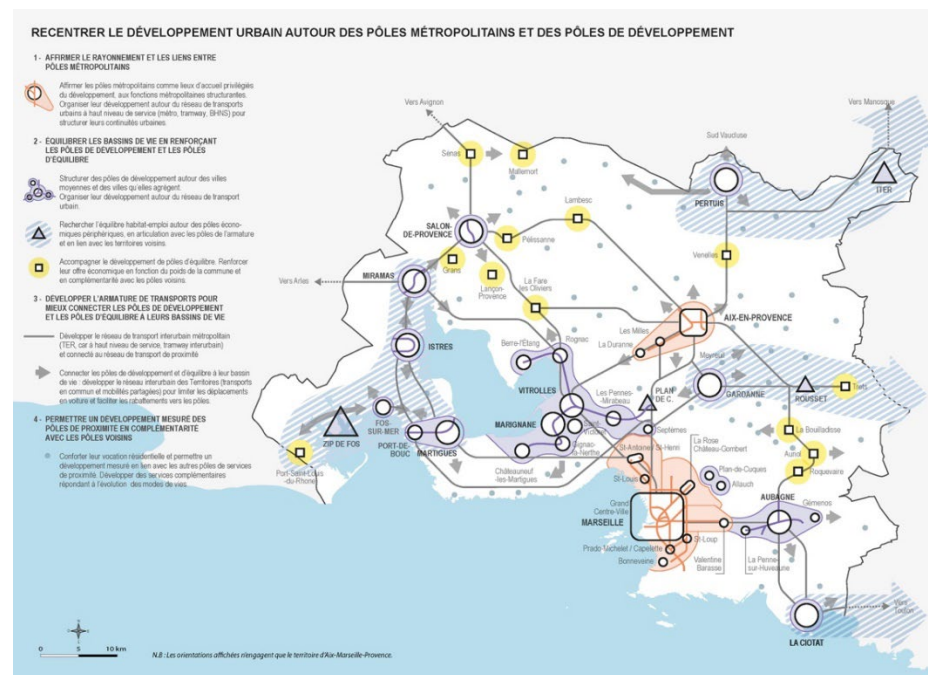
Soit un objectif de 2100 000 habitants à 2040 soit 197 000 habitants supplémentaire entre 2020 et 2040									
	Pop en 2009	Pop en 2020	Poids en stock	évolution Pop 2009/ 2020	Poids par type de pôle de cette évolution	habitants supp	objectif /pôle	évolution pop 2020-2040	POP TOT A 2040
POLES METRO- POLITAINS ET DE DEVELOPPEMENT	1 497 298	1 546 031	81,23%	48 733	64,29%		80,00%	157 462	1 703 493
POLES D'EQUILIBRE	103 123	111 555	6%	8 432	11%	196 827	10%	19 683	131 238
POLES DE PROXIMITE	226 945	245 587	13%	18 642	25%		10%	19 683	265 270
	1 827 366	1 903 173	100%	75 807	100%	196 827	100%	196 827	2 100 000

PROJET SCOT 2020 2040 : projection base TCAM de 0,83% permettant le rattrapage de 50 000 emplois soit 140 000 emplois - 6000 emplois liés au surfaces régies à l'échelle nationale soit un objectif de 134 000 emplois 2020-2040									
	Emplois en 2009	Emplois en 2014	Emplois en 2020	poids emplois/pôles en 2020	répartition des créations emplois 2009- 2020	objectifs population	objectif emplois à faciliter	objectif /pôle	evol emplois 2020- 2040
POLES METRO- POLITAINS ET DE DEVELOPPEMENT	646 122	649 198	679 299	87%	73%	1 703 493		80%	107 200
POLES D'EQUILIBRE	24 333	25 502	26 255	3%	4%	131 238	134 000	5%	6 700
POLES DE PROXIMITE	62 814	66 416	73 306	9%	23%	265 270		15%	20 100
	733 269	778 860	778 860	100%	100%	2 100 000	6 000	100%	140 000
SCoT Métropole							6 000		6 000

La stratégie de mobilités s'articule avec l'armature et la reconnaissance des centralités

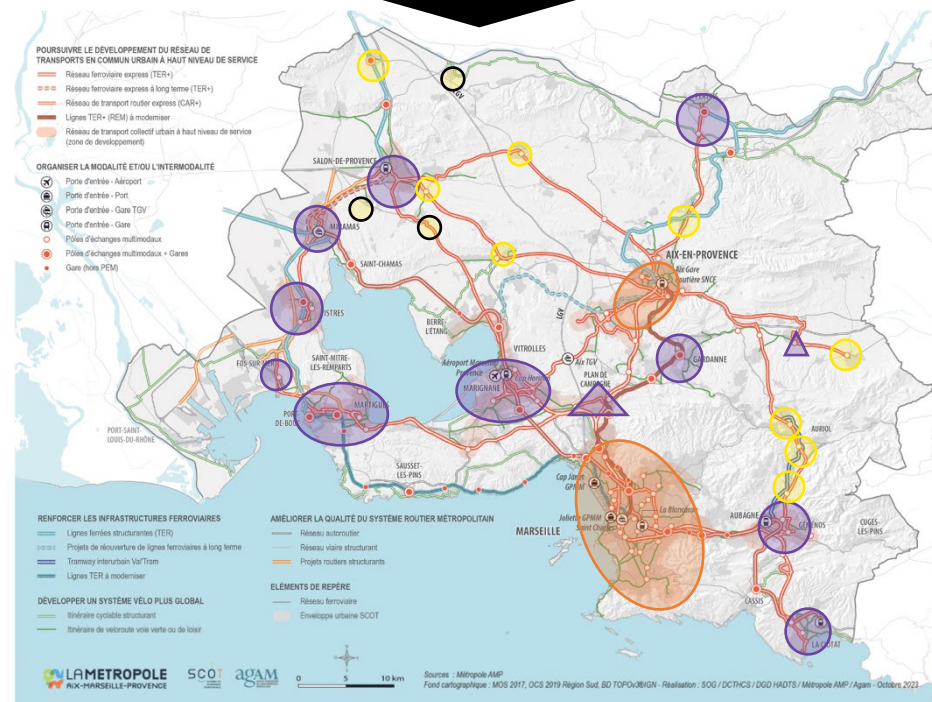
La mise en œuvre d'un système de mobilité efficace implique de lier nouvelle offre d'emplois et de logements avec les mobilités. En prévoyant que 80% de cette offre soit localisée dans les pôles métropolitains et de développement et plus particulièrement autour des PEM, la stratégie du SCoT capitalise sur l'existant et permet de le renforcer et de le déployer dans un réseau qui a vocation à aller au-delà et à permettre l'accession à ces pôles par tous les habitants du territoire d'où l'importance des pôles intermodaux et multimodaux qui permettent d'organiser l'irrigation.

Dans ce contexte, on note que certains pôles d'équilibre (cercle en noir) sont insuffisamment reliés. Leur qualification est néanmoins justifiée en raison de leur dynamique et des enjeux de structuration de certains espaces. En les mettant en avant comme pôle d'équilibre, l'objectif est aussi de chercher à améliorer leur situation par rapport aux mobilités en lien avec leur développement.



La stratégie implique aussi de relier plus efficacement les bassins de vie entre eux.

Sont reportés sur la carte des mobilités ci-dessous, les pôles de l'armature dans des coloris similaires à la carte d'armature ci-contre, concernés par des pôles multimodaux



La politique commerciale et de renforcement des services et équipements s'articule avec l'armature et la reconnaissance des centralités

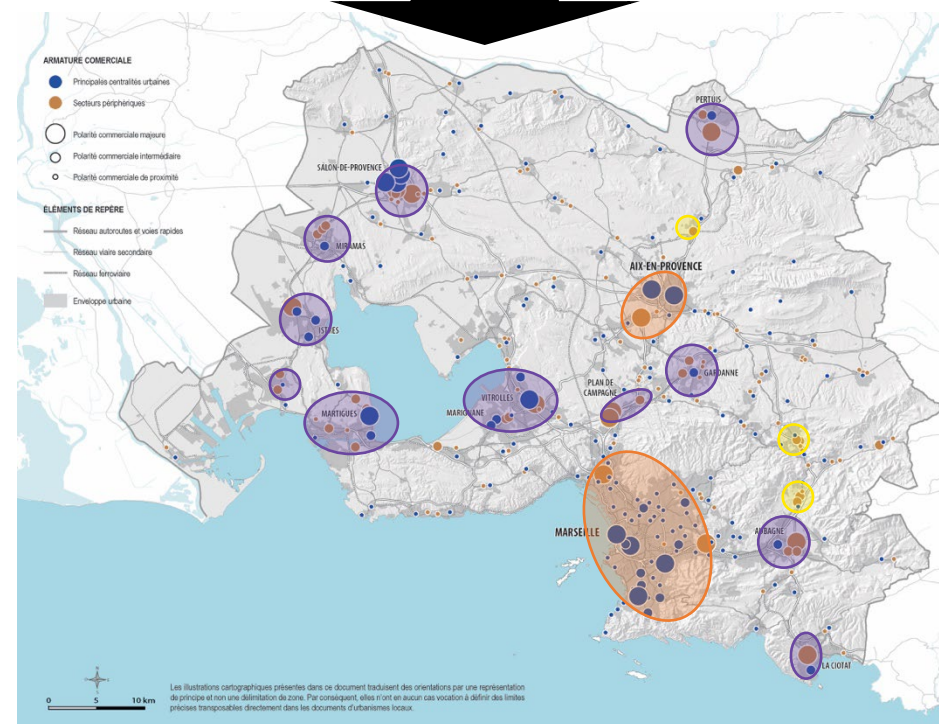
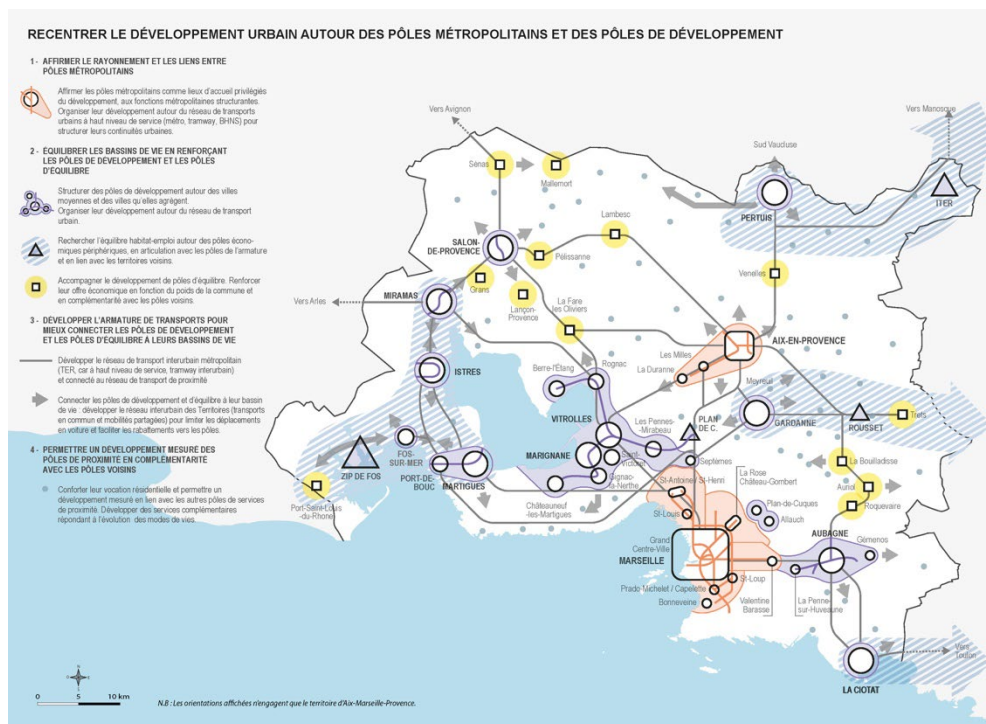
L'armature commerciale définie par le SCoT met en évidence une adéquation entre pôles commerciaux majeurs et pôles métropolitains ou de développement.

Le DOO priorise le développement du commerce dans les centres villes eux-mêmes organisés en centralités majeures intermédiaires et de proximité.

Concernant les secteurs d'implantation périphérique, le DOO met en œuvre une adéquation entre les pôles et l'importance de ces SIP, les pôles commerciaux majeurs sont inclus uniquement dans les pôles métropolitains et de développement et les pôles intermédiaires sont exclus des pôles de proximité et rarement présents dans les pôles d'équilibre.

Toutefois deux exceptions concernent les zones spécifiques de Bouc Bel Air et Miramas dont il faut affirmer la vocation.

Sont reportés sur la carte de l'armature commerciale ci-dessous, les pôles de l'armature dans des coloris similaires à la carte d'armature ci-contre, lorsqu'ils sont concernés par des pôles commerciaux majeurs et intermédiaires



4.3. Les objectifs chiffrés, simulations de projection en cohérence avec la stratégie

Les objectifs chiffrés en matière de consommation d'espace

La justification des objectifs chiffrés en matière de réduction de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols sont détaillés dans la pièce du rapport de présentation « 2. Justification de la consommation d'espace ».

Les objectifs chiffrés retenus pour les besoins en logements

Le PADD du SCoT fait état d'un objectif de 2 100 000 habitants en 2040 et de 140 000 emplois supplémentaires en cohérence avec le projet de PADD et avec la croissance récente des emplois (TCAM de 0,8% entre 2014 et 2021).

Sur cette base et à l'échelle SCoT, a été défini un besoin de l'ordre de 200 000 logements nécessaires

A l'échelle SCoT, le mode de calcul pour définir cette estimation prospective des besoins en logements est le suivant :

1. Sur la base de 2 100 000 habitants, on applique un taux in fine de « population par Résidence Principale (RP) » projeté. Ici on a retenu une baisse moyenne de ce taux des 0,115 d'ici à 2040 (soit 2,095 en 2040 contre 2,21 en 2020) compte tenu :
 - des tendances d'évolutions : vieillissement, décohabitation plus ou moins précoce des enfants en fonction des modes de vie et du marché, divorces, etc... ;
 - de la stratégie du SCoT : capacité à attirer des actifs jeunes allant avoir des enfants ou avec des enfants grâce à la croissance économique et des emplois etc... ;
2. Après avoir ainsi projeté le besoin total consolidé du parc de RP On projette le nombre de Résidences Secondaires (RS) en partant du principe qu'il est maîtrisé au même taux environ ;
3. On projette également le parc futur de logement vacant en maintenant approximativement le taux ce qui implique une politique de résorption puisque ce taux a tendance à augmenter dans la dernière période ;
4. Enfin on prend en compte les besoins liés aux démolitions de logements en maintenant la tendance ;
5. En additionnant ces éléments puis en retirant le parc actuel de logement on obtient les besoins de nouveaux logements à réaliser en construction neuve, transformation, rénovation, changement d'usage...).

Les objectifs chiffrés retenus pour les besoins en emplois

Concernant les emplois comme indiqué plus haut c'est un objectif de l'ordre de 140 000 emplois supplémentaires qui a été projeté.

A l'échelle SCoT le mode de calcul pour définir cette estimation prospective est le suivant :

- 1 On considère que la population 15-64 ans restera stable car l'augmentation de cette tranche active liée à l'attractivité économique est contrebalancée par le vieillissement tendance naturelle ;
- 2 Un objectif d'augmentation du taux d'activité est retenu en cohérence avec l'objectif d'atteindre des niveaux Métropolitains et la politique d'insertion dans l'emploi au-delà de la diminution du chômage ci-dessous ;
- 3 La diversité d'emploi recherchée permet de diminuer le taux de chômage et d'augmenter le taux d'emploi corrélativement ;
- 4 L'augmentation du taux de concentration est liée à l'augmentation de l'attractivité économique pour des grands projets proches d'autres territoires (décarbonation ZIP Fos, ITER...) et à la capacité à offrir seulement une partie de tous les logements nécessaires à proximité pour préserver paysage & ressources environnementale avec une densification maîtrisée.

Ceci aboutit à un objectif de création d'emploi d'environ 7 000 par an.

Mise en œuvre et déclinaison des objectifs chiffrés dans le cadre de l'élaboration et évolution des PLUi

Le contexte et le cadre réglementaire particulier de la Métropole Aix-Marseille-Provence en termes d'exercice de la compétence relative à l'élaboration des documents d'urbanisme, induit une imbrication et articulation très forte entre les différentes échelles de documents, SCoT et PLUi.

Les enjeux liés à l'échelle extraordinaire du territoire métropolitain impliquent notamment que six périmètres de PLUi couvriront à termes la Métropole. Aussi, le SCoT traduit des orientations et prescriptions caractérisées notamment quant à la production de logements, d'emplois et d'objectifs de réduction de consommation d'espace et d'artificialisation des sols.

Il garantit le respect et l'atteinte des objectifs métropolitains.

La mise en œuvre de ces différentes trajectoires ainsi que leur justification fine, se feront dans le cadre de l'élaboration et évolution des PLUi, seuls documents opérationnels et en capacité de les traduire, les spatialiser, les quantifier et les programmer dans le temps.

Articulation entre les objectifs de développement et ceux de réduction de la consommation d'espace et de l'artificialisation des sols

Il est fondamental de rappeler tout d'abord que cette trajectoire de réduction pose une limite à ne pas dépasser et non un droit à consommer. L'enjeu est donc de vérifier à l'échelle du SCoT la cohérence entre les besoins fonciers générés par les objectifs de développement et le fait de s'inscrire dans la dynamique de réduction de la consommation d'espaces et de l'artificialisation des sols à l'horizon de la mise en œuvre du SCoT. Cela implique de ne pas dépasser une consommation/artificialisation cumulées de l'ordre de 2 700 ha à l'horizon 2040.

Pour mener l'estimation à grande échelle des besoins fonciers, il s'agit de mettre en œuvre les prescriptions du DOO permettant de maîtriser la consommation d'espace :

- au regard des objectifs chiffrés de production de logements et de l'accueil de l'emploi
- mais aussi des prescriptions qualitatives qui se cumulent notamment:
 - une « ventilation » territoriale à l'intérieur et à l'extérieur de l'enveloppe urbaine traduisant les objectifs de densification et de renouvellement urbain (s'appuyant notamment sur le réemploi des friches) et de maîtrise de consommation d'espace et d'artificialisation des sols pour chacun de ces objectifs chiffrés (prescriptions P83 et P87)
 - la définition d'objectifs de densification pour le tissu mixte à dominante résidentielle dans les prescriptions P183 et P103. Des densités indicatives moyennes sont déclinées selon trois typologies d'espaces urbains : 30 lgts/ha (forme périurbaine)/50 lgts/ha (forme villageoise) / 80 logts/ha (forme citadine). Ces trois catégories ont été établies sur la base des dispositions des SCoT pré-existants, d'exemples de formes urbaines représentées sur le territoire métropolitain,...

La mise en œuvre des objectifs du SCoT conduirait donc aux projections suivantes à l'échelle métropolitaine.

Pour le résidentiel mixte :

- Sur la base d'un objectif de production de 200 000 logements **avec les équipements de superstructure associés** à l'horizon 2040, il en résulterait la répartition territoriale suivante :
 - 70% à l'intérieur de l'enveloppe urbaine = 140 000 logements
 - 30 % à l'extérieur de l'enveloppe urbaine = 60 000 logements

En volume, ce sont les logements en extension de l'enveloppe urbaine qui peuvent être considérés comme les plus impactant en matière de consommation d'espace et d'artificialisation des sols.

- Pour l'exercice de projection, il est retenu l'hypothèse d'une densité moyenne théorique à l'échelle métropolitaine en extension de l'enveloppe urbaine de l'ordre de 50 logements par hectare. En effet, en s'appuyant sur les trois typologies de densités définies et une répartition des logements à 80% dans les pôles métropolitains et de développement : certaines opérations de nouveaux quartiers peuvent être plus denses tout en accueillant des équipements significatifs d'accompagnement, tandis que de petites opérations en lisières urbaines des communes identifiées en tant que pôles de proximité seront moins denses mais plus restreintes.
- En s'appuyant sur ces hypothèses, les besoins fonciers potentiellement générés par le développement résidentiel en extension de l'enveloppe urbaine représenteraient :
 - 60 000 logements et équipements associés / 50 lgts/ha = 1 200 ha

Pour le développement économique :

- Une ventilation de l'objectif de 140 000 emplois **avec les équipements de superstructure associés**
 - 75% à l'intérieur de l'enveloppe = 105 000 emplois
 - 25 % à l'extérieur de l'enveloppe = 35 000 emploisEn volume, ce sont les emplois créés en extension de l'enveloppe urbaine qui peuvent être considérés comme les plus impactants en matière de consommation d'espace et d'artificialisation des sols.
- Les 35 000 emplois à favoriser en extension correspondent à des activités très différentes au regard aux besoins en espace.
 - Le tertiaire adossé au productif qui peut atteindre des densités de l'ordre de 60/80 emplois/ha, peu de tertiaire pur, le SCOT privilégiant son insertion en ville et près des PEM,
 - L'industrie avec des densité pouvant aller de 20 à 30 emplois à l'hectare voire moins en prenant en compte le niveau de robotisation de certaines chaînes
 - La logistique elle aussi fortement robotisée qui peut atteindre des densités d'emploi inférieures à 10 emplois par ha
 - Le commerce qui en revanche peut correspondre à des densités fortes 80 emplois à l'hectare avec des niveaux moindre pour les « drive » et la logistique commerciale : toutefois ces activités seront prioritairement et très

majoritairement trouvées en densification compte tenu de la stratégie du SCoT à travers le DAACL.

- Au regard de ces éléments, il est retenu l'hypothèse d'une densité moyenne à l'échelle métropolitaine de 38 emplois par ha.
- En s'appuyant sur ces hypothèses, les besoins fonciers potentiellement générés par le développement économique en extension de l'enveloppe urbaine représenteraient :
 - 35 000 emplois et équipements associés / 38 emplois/ha = 920 ha

Conclusion

- Il résulte de cet exercice de projection que l'estimation des besoins fonciers générés par les objectifs de développement en extension de l'enveloppe urbaine portés par le SCoT, les plus significatifs en matière de consommation d'espace et d'artificialisation des sols, représenteraient un total de l'ordre de 2100 ha.
- Bien que ces besoins fonciers projetés ne puissent être convertis exactement en hectares de consommation d'espace ou artificialisation, ce volume apparaît compatible avec l'objectif maximal de consommation et d'artificialisation s'élevant à de l'ordre de 2 700 ha à l'horizon 2040.
- Ils laissent une marge de 20% pour la prise en compte de l'artificialisation à l'intérieur de l'enveloppe urbaine (qui devrait être marginale au regard de celle en extension de l'enveloppe urbaine), et d'infrastructures primaires et grands équipements métropolitains non pris en compte.

4.4. Zoom sur la gestion de la ressource en eau face au changement climatique

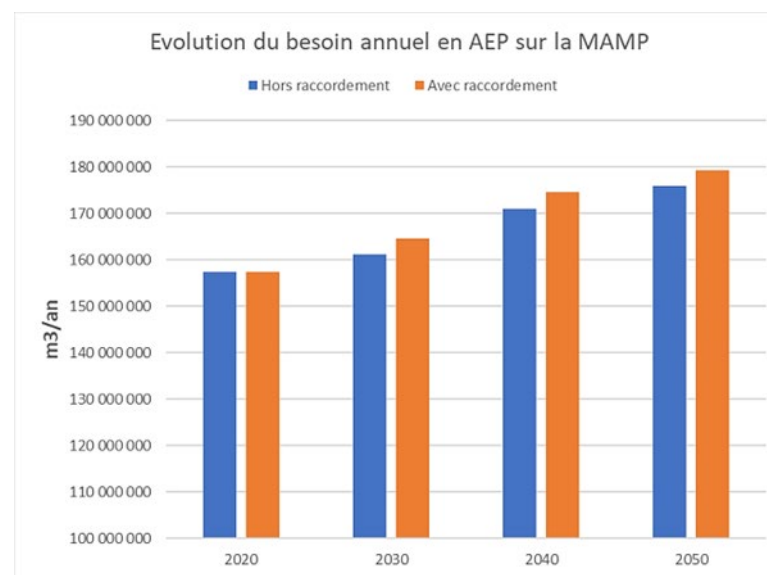
Les premiers constats des effets du changement climatique sur la ressource en eau sont bien tangibles avec des étés nettement plus chauds, des cumuls annuels de précipitation en baisse et des événements pluvieux les plus extrêmes (cumul quotidien supérieur à 200 mm) de plus en plus fréquents sur le pourtour méditerranéen.

Dans le cadre de son schéma métropolitain d'alimentation en eau potable (SMAEP), une analyse des sensibilités des systèmes d'alimentation en eau potable aux aléas climatiques a été réalisée. Le SCoT s'est basé sur les résultats de ce schéma. Ainsi l'estimation des besoins futurs pour l'alimentation en eau potable, à horizon 2030, 2040 ou 2050, a pris en compte l'évolution de trois principaux paramètres :

- L'urbanisation : évolution de la population, aménagements industriels ou domestiques ;

- Les caractéristiques de consommations (dotations hydriques, consommations de pointes, raccordement des usagers) ;
- Les volumes de fuites et le rendement du réseau, y compris volumes nécessaires au fonctionnement des usines de traitement.

Il a également été pris en compte le raccordement de la population aujourd'hui estimé non raccordée aux réseaux Métropolitains, ainsi que la population estivale. Les résultats sont les suivants :



L'augmentation générale des besoins à l'horizon 2050, sans prise en compte du cas particulier des habitants actuellement non raccordés au réseau Métropolitain, est ainsi de l'ordre de 12% pour une augmentation de population de 18%. Un peu moins de la moitié des communes ont des besoins estimés à l'horizon 2050 plus faibles que les besoins actuels. Cela est lié aux hypothèses d'amélioration du rendement et à des évolutions de populations faibles.

Au-delà de la croissance, il s'agit maintenant de voir comment le SCoT peut accompagner de manière dynamique la gestion de la ressource en eau dans un objectif de partage, de sobriété et de préservation de la ressource face au changement climatique.

Il a été fait le choix au travers du DOO de mettre en place les objectifs et prescriptions associées suivantes :

Augmentation des rendements

L'objectif est de tendre pour tous les réseaux vers 85% de taux de rendement afin de dégager ainsi un volume disponible supplémentaire de l'ordre de 6 millions de m3 sans augmentation des prélèvements.

Amélioration du cycle de l'eau

Le DOO choisi de créer une partie dédiée au cycle de l'eau (5-1) à l'articulation des enjeux de bon fonctionnement écologique des cours d'eau, de la question de la ressource en eau dans un contexte d'incertitude lié au changement climatique et de la question des risques inondation/ruissellement.

Dans un contexte d'artificialisation forte et de changement climatique renforçant les épisodes pluvieux de forte intensité, le bon fonctionnement du cycle de l'eau est perturbé avec pour conséquences des ruissellements accélérés car l'eau de pluie s'infiltre plus difficilement avec une capacité moindre de recharge des nappes phréatiques.

Le mode d'aménagement doit :

- renforcer la capacité d'adaptation des cours d'eau notamment en préservant ou restaurant les espaces de mobilité fonctionnelle des cours d'eau;
- éviter l'imperméabilisation, le « lessivage » des sols qui empêche l'infiltration, réduisent les capacités d'épuration faisant porter un risque de pollution sur les milieux aquatiques y compris souterrains et qui contribuent à l'aggravation du risque inondation, particulièrement lorsqu'il est combiné au débordement de cours d'eau ;
- prendre également en compte les axes de ruissellement depuis les têtes de bassin versant pour mieux les ralentir

Le sol doit être géré au regard de sa fonction essentielle dans le cycle de l'eau, d'autant plus que non imperméabilisé, il participe au renforcement des îlots de fraîcheur lors des phénomènes caniculaires.

Au travers de ces prescriptions de cette orientation 5-3 sur le cycle de l'eau et des prescriptions associée à la protection de la trame bleue qu'elle intègre, le SCoT pose les bases d'une gestion plus durable de la ressource en eau en facilitant l'infiltration et la recharge des nappes et en améliorant la qualité des ressources superficielles.

Protection des captages et des secteurs de sauvegarde pour les nappes

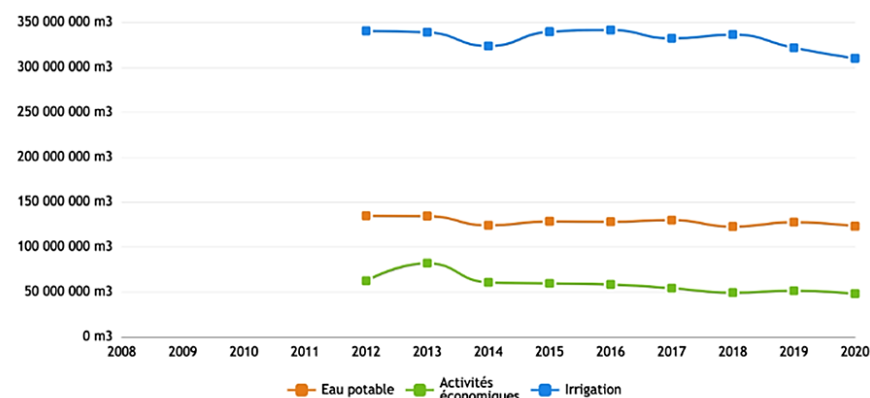
Il s'agit ici d'interdire, limiter ou conditionner l'urbanisation

Sobriété

Du point de vue des tendances passées, on note d'ores et déjà une stabilité malgré la croissance, ce qui implique d'ores et déjà, une recherche de sobriété à poursuivre.

Prélèvements en eau par usage (hors énergie-barrage-canal) depuis 2008

Source : Eau France - Prélèvements en eau - Observatoire.com



Le SCoT prévoit notamment de développer la récupération d'eau de pluie et de prévoir des plantations peu gourmandes en eau au-delà des actions de sensibilisation dur une gestion économe

Recherche de nouvelles ressources, notamment avec la réutilisation des eaux usées et des investigations sur les nappes menées en partenariat avec les territoires voisins

En conclusion, le SCoT met en œuvre les conditions pour une gestion dynamique de la ressource en eau en prenant en compte les enjeux liés au changement climatique et en cohérence avec son projet en termes de croissance.

4.5. Zoom sur la politique commerciale dans le DAACL

4.5.1. Les enjeux mis en avant dans le diagnostic et le SDUC

La périurbanisation du commerce à abouti à fragiliser les centres-villes et nécessite d'agir sur équilibres centre/périphérie. Cette périurbanisation a généré une forte consommation d'espace. Elle a également généré une concurrence avec le tissu productif.

Si la densité commerciale est importante et génère une sur-offre dans certains secteurs il persiste à l'inverse des secteurs insuffisamment équipés particulièrement du point de vue de la diversité de l'offre hors alimentaire et générant des déplacements supplémentaires. De plus certains équipements commerciaux ne répondent plus aux besoins des consommateurs en termes de qualité et de services.

4.5.2. La stratégie du SCOT

La stratégie déclinée dans le DOO ambitionne d'apporter des réponses aux dysfonctionnements constatés. Elle vise à :

- Localiser préférentiellement le commerce pour dynamiser les centres-villes et faciliter l'accès aux commerces de proximité autour des objectifs suivants
 - Privilégier les centralités urbaines pour l'accueil du commerce
 - Considérer les centres commerciaux intégrés au fonctionnement urbain, comme des centralités urbaines
 - Favoriser le dynamisme commercial des centralités
 - Prévoir dans des quartiers mixtes ne constituant pas de centralités la possibilité d'accueil de commerces de proximité
 - Prévoir dans les parcs et zones d'activités non commerciales, la possibilité d'accueil de commerce de proximité dans la limite stricte des besoins quotidien des utilisateurs.
 - Réguler et contenir le développement des commerces en diffus afin d'éviter des implantations captant les flux de voitures, faisant concurrence aux centres-villes
- Conforter et améliorer la qualité et la diversité de l'offre commerciale dans les Secteurs d'Implantation Périphérique pour
 - Améliorer la qualité et la complémentarité de l'offre avec les centralités urbaines
 - Maitriser la gestion de l'espace et limiter l'artificialisation des sols
- Privilégier les activités productives par rapport au commerce dans les espaces mixtes ou souvent le commerce s'est développé à ses dépens

- Limiter strictement la consommation d'espace en s'inscrivant dans la loi climat et résilience qui outre des conditions concernant les besoins définit par le SCOT oblige à compenser intégralement l'artificialisation pour des nouveaux projets et à les réaliser en continuité de l'urbanisation

Fort logiquement, le SCOT met en avant les besoins pour justifier de nouveaux projets : le renforcement des segments d'offres faisant localement défaut et requalification/transformation d'équipements pouvant nécessiter une nouvelle autorisation sous réserve des dispositions du DAACL.

4.5.3. Déclinaison dans le DAACL de l'armature commerciale

Le DAACL est reporté en ANNEXE 1 du DOO.

Il a pour objectif de régir l'implantation des installations de plus de 1000 m2 de surface de vente. En effet celles-ci sont soumises à autorisation permettant ainsi un contrôle renforcé du permis de construire au travers de cette autorisation.

Le DAACL s'articule avec les localisations préférentielles prévues ci avant.

Il définit les règles en fonction des catégories suivantes :

les centralités urbaines

Localisation	Définition
Centre-ville majeur	Ils constituent l'espace prioritaire de développement des commerces pour proposer à la population une mixité des fonctions.
.... intermédiaire	
..... proximité	Ils constituent l'espace prioritaire de développement des commerces pour assurer un maillage de proximité au sein du territoire et renvoie à la fois aux centres de villages comme aux centralités de quartier
Centre commercial urbain majeur	Centre commercial en urbain dense dans une logique urbaine privilégiant l'accès piétons <ul style="list-style-type: none">• Avec galerie marchande et présence éventuelle d'une locomotive alimentaire.
..... intermédiaire	Avec un rayonnement conséquent mais aussi un rôle à l'échelle de la zone de chalandise accessible en mode actifs qui lui confèrent une fonction de centralité

Les secteurs d'implantation périphériques

Localisation	Définition
Zone commerciale dédiée majeure	<ul style="list-style-type: none"> Zone sans ou avec peu de continuité urbaine (périurbain) où le commerce est prédominant par rapport aux autres activités. Présence possible d'activités tertiaires et d'équipement. Hyperspécialisation alimentaire ou non.
... intermédiaire	
.... de proximité	<ul style="list-style-type: none"> Zone avec peu ou sans continuité urbaine. Fonctionnement commercial de périphérie. Possibilité ou non d'une présence de locomotives alimentaires Commerces de bord de route/ entrée de ville
Zone mixte économique majeure	Zone d'activité économique dont la vocation a évolué vers une mixité productive et commerciale plus ou moins imbriquée
... intermédiaire	
... de proximité	
Zone spécifique	Objets commerciaux spécifiques

Cette armature a été déterminée à la fois

- sur la base d'une analyse de l'existant et notamment le niveau de chiffre d'affaires des parcs comme indicateurs de leur attractivité
- et sur la cohérence avec l'armature urbaine du SCOT.

Il a fallu également intégrer des projets en cours produisant des effets de droits.

4.5.4. Déclinaison dans le DAACL de la politique de limitation des flux de déplacement, d'amélioration de l'accessibilité de proximité et d'équilibre territorial

Le DAACL définit les conditions relatives au type d'activité et à la taille en lien avec l'équilibre de l'offre territoriale et la gestion des flux.

La question de la fréquence d'achat joue donc un rôle pour cette gestion. En effet plus les besoins sont rapprochés dans le temps, plus il est indispensable de privilégier la proximité pour limiter les déplacements.

En prenant en compte les fréquences d'achat, le DAACL a pour objectif de limiter les grands déplacements donc à favoriser l'échelle de proximité pour les besoins les plus fréquents.

Par ailleurs certains commerces ou l'on va moins fréquemment touchent néanmoins

une population très importante à proximité justifiant des localisations adaptées à leur zone de chalandise de proximité. Il s'agit notamment des opticiens par exemple et là encore la bonne irrigation sur des bassins de proximité permet de limiter les déplacements

Le but n'est pas d'attirer mais de répondre aux besoins des habitants en limitant leurs déplacements

Le DAACL distingue donc, pour mettre en œuvre ses règles, les équipements générant des fréquences d'achat quotidiennes, hebdomadaires occasionnelles ou exceptionnelles.

Fréquences d'achat	Typologies d'activité commerciales	Exemples...
Quotidienne	commerce traditionnel proposant des biens et services liés à des besoins quotidiens et ayant une surface de vente inférieure à 300m ²	Commerces alimentaires spécialisés (Boulangerie, boucherie, charcuterie, poissonnerie, primeur, traiteur, fromager) tabac presse, , alimentation, services...
Hebdomadaire	grandes et moyennes surfaces proposant des biens et des services liés à des besoins hebdomadaires et ayant une surface de vente supérieure à 300m ²	supermarchés/ hypermarchés/ produits surgelés, Hard discount alimentaire, fleurs, alimentations spécialisés (bio, diététique)...
Occasionnelle « léger »	Commerce traditionnel ou grande et moyenne surface proposant des produits d'équipement de la personne et de la maison liés à des besoins occasionnels de petite taille ne nécessitant pas de moyens de transport particulier	habillement, chaussures, maroquinerie, accessoires de mode, friperies, optique, commerce de détail de chocolat, téléphonie (vente et réparation, vente de produits régionaux, parfumerie, bijouterie, horlogerie, librairie, papeterie, jeux-jouets, vente de tableaux, galeries d'art, petite équipement et petite décoration du foyer, discount d'équipement de la maison, matériel puériculture, articles de sports, matériel audio et vidéo, matériel et périphérique ordianteurs, tissu, instruments de musique, fourniture de bureau, articles médicaux et orthopédiques, animaleries.....

Occasionnelle « lourde »	Commerce de grandes et moyennes surfaces proposant des produits de bricolage et d'équipement de la maison liés à des besoins occasionnels, nécessitant un moyen de transport adapté	Bricolage, jardinage, quincaillerie, motoculture, matériel de décoration, articles de sport volumineux, droguerie...
Exceptionnelle	Commerce de grandes et moyennes surfaces proposant des produits et services de l'équipement de la maison liés à des besoins exceptionnels et attirant un large flux dans une zone de chalandise dépassant le bassin de vie habituel	Mobilier, électroménager (vente et réparation), aménagement de la maison (cuisines, salles de bains), literies, grands magasins de meubles...

En conséquence :

Pour les centralités urbaines, l'objectif est d'adapter la taille et la fréquence d'achat des commerces autorisés au rayonnement de la centralité concernée et de conditionner les projets commerciaux de surface importante et générant des achats « lourds » à une desserte adaptée, (ex: mobilier/électroménager).

Fort logiquement dans les centralités majeures, c'est la seule condition de bonne desserte qui conditionne l'implantation de grands équipements en achats lourds, tandis que dans les zones de proximité la fréquence d'achat associée à la réceptivité peut limiter les implantations pour mieux gérer les flux tout en optimisant l'accès à une offre de qualité du bassin de vie

Dans les centralités urbaines de proximité, le choix est de conditionner selon des « zones de chalandise » accessibles à l'échelle communale ou pluri communale du micro bassin de vie

Pour les SIP dédiés, l'objectif est d'adapter la taille et la fréquence d'achat des commerces autorisés au rayonnement de la zone commerciale concernée et création/extension mesurée des surfaces de vente sur les surfaces déjà artificialisées ou en compensant les surfaces artificialisées.

Pour les SIP mixtes : l'objectif est de favoriser le développement des activités productives voire de logistiques commerciales tout en permettant une évolution qualitative de l'offre et en conséquence d'adapter la taille et la fréquence d'achats des commerces autorisés au rayonnement de la zone concernée et création/extension limitée des surfaces de vente sur les surfaces déjà artificialisées ou en compensant les surfaces artificialisées.

Pour les SIP spécifiques il convient de prendre en compte la singularité des pôles commerciaux Village Décathlon à Bouc Bel Air et Village des marques à Miramas, qui ne correspondent pas à des polarités commerciales usuelles et bénéficiant de zones de chalandise élargies. Sur Miramas, la polarité a été initialement conçu en deux phases et c'est donc la deuxième phase prévue qui est prise en compte par le SCOT. La polarité de Bouc Bel Air se voit attribuer un potentiel d'extension limité.

4.5.5. Une limitation forte pour les nouvelles surfaces de vente à travers des règles contextualisées

Le DAACL distingue dans les modalités de calcul des surfaces de vente maximales :

- Les **nouvelles implantations**, dont les surfaces de vente maximales sont à établir sur la base d'un pourcentage des surfaces de vente existantes de plus de 1000 m² à l'échelle du SIP.
- Et les **extensions de commerces existants**, dont la logique ressort de l'amélioration contenue et pour lesquels la surface de vente est calculée sur la base d'un pourcentage de leur propre surface de vente.

En cohérence avec les enjeux auxquels doit répondre le DAACL, il a été fait le choix, en lien avec les orientations du SDUC, d'une limitation forte sur le territoire pour l'accueil de nouvelles surfaces de vente au sein des pôles périphériques constitués par les SIP.

Ainsi, le document prévoit pour les SIP dédiés :

- une limitation de l'ordre de +10% des surfaces de vente existantes pour les SIP dédiés majeurs
- une limitation de l'ordre de +20% des surfaces de vente existantes pour les SIP dédiés intermédiaires et de proximité.

Cette différenciation répond à l'adaptation de la limitation selon le niveau de rayonnement de la zone et des volumes de surface de vente existants : la limitation est plus importante là où les volumes de surface de vente existants sont déjà importants (majeurs) et moins importante, là où les volumes sont moindres (intermédiaire et proximité). Cela permet également de tenir compte des besoins de modernisation de l'offre tout en respectant la hiérarchisation des polarités, en lien avec la réponse aux besoins permettant d'éviter les déplacements importants.

Le DAACL prend également en compte la réalité des situations au sein de certaines polarités de rayonnement intermédiaire et de proximité, au sein desquelles une majorité de commerces développe une surface de vente existante inférieure à 1 000 m². Dans ce cas, les modalités de calcul s'appuient sur les emprises au sol des commerces avec une limitation à +25%.

Concernant les SIP mixtes, où se posent principalement les problématiques de concurrence foncière entre le tissu commercial et productif, le DAACL prévoit une limitation de l'ordre de +10% des surfaces de vente quel que soit le niveau de rayonnement du SIP. Des dispositions complémentaires visent à mieux gérer cette concurrence au bénéfice du tissu productif en maîtrisant le mitage commercial au sein de ces zones et en favorisant le retour à des activités productives ou de services aux entreprises.

Par ailleurs, certaines exceptions s'avèrent également nécessaires et sont prévues pour des secteurs sur lesquels il peut être apporté une réponse à une sous offre et/ou à un besoin d'accompagnement du développement en rééquilibrage de l'armature (Pays Salonais notamment)

- Pour la commune de Salon-de-Provence, l'enjeu de sous-offre et de manque de diversité associé à l'enjeu de rééquilibrage à l'ouest implique un besoin de marges de manœuvres supplémentaires pour conforter et accompagner le développement. Ainsi les SIP des Viougues et de la Gandonne, bien que SIP dédiés majeurs, se voient attribuer un potentiel de création de surfaces de vente de l'ordre de 20%. Les SIP intermédiaires des Broquetiers et des Basses-Viougues bénéficient d'une surface de vente maximale de 10 000 m².
- De même sur les communes de Grans et Pelissanne, elles aussi en pays Salonais, les SIP dédiés de Camp Jouven (intermédiaire) et du Haut-Taulet (proximité) ont vocation à répondre à des besoins de proximité à l'échelle du micro bassin de vie et se voient respectivement attribuées un potentiel maximal de surface de vente respectivement de 4500 m² et de 2000 m²
- Sur la commune de Saint-Zacharie : la spécificité de cette centralité bénéficiant d'un rayonnement allant au-delà de la seule commune de Saint-Zacharie et le niveau des besoins de proximité à satisfaire justifient de préciser, au sein de la centralité urbaine de proximité correspondant au centre-ville, un potentiel d'extension de surface de vente jusqu'à 3000 m².

Enfin, pour le SIP dédié majeur de Plan de campagne (communes de Cabriès et Les Pennes-Mirabeau), le volume important de surfaces de vente existantes et les potentialités de mutation de la zone expliquent une limitation plus forte (5%) par rapport aux autres polarités de la même catégorie (10%).

4.5.6. Déclinaison dans le DAACL de la politique environnementale et aux mobilités

Le DAACL définit également les conditions relatives

- à la desserte de ces équipements par les transports collectifs et/ou leur accessibilité aux piétons et aux cyclistes et conditions visant à optimiser les surfaces consacrées au stationnement ;
- à la qualité environnementale, architecturale et paysagère, notamment au regard de la performance énergétique et de la gestion des eaux.

4.6. Zoom sur la mise en œuvre de la loi littoral pour mieux gérer les pressions littorales

Les choix retenus pour la détermination des espaces remarquables et des espaces proches du rivage ayant déjà été expliqués en partie 4-1, l'objectif est de revenir ici sur la détermination des Agglomérations Villages et SDU ainsi que sur la capacité d'accueil.

Détermination des Agglomérations, Villages et SDU

- **La loi Littoral amendée par la loi ELAN**

L'article 42 (I) de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dite « loi ELAN », a modifié plusieurs dispositions issues de la loi n° 86-2 du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, dite « loi Littoral » actuellement codifiée aux articles L. 121-1 et suivants du Code de l'urbanisme.

Notamment, la « loi ELAN » modifie les articles L. 121-3 et L. 121-8 de ce code.

Désormais, l'article L. 121-3 du Code de l'urbanisme habilite le schéma de cohérence territoriale (SCoT) à définir les modalités d'application de la « loi Littoral ». Il fait par ailleurs obligation au SCoT de déterminer les critères d'identification des « agglomérations », des « villages », et autres « secteurs déjà urbanisés » prévus à l'article L. 121-8 du même code, avant d'en définir la localisation.

Ainsi, alors que depuis sa promulgation en 1986, la « loi Littoral » ne permet l'urbanisation que dans la continuité de l'urbanisation existante, formée soit par des « agglomérations », soit par des « villages », il est désormais aussi possible, sous certaines conditions, de densifier des « secteurs déjà urbanisés ».

Au passage, la loi « ELAN » supprime la possibilité de réaliser une urbanisation en « hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ».

Désormais en effet, selon l'article L. 121-3 du Code de l'urbanisme :

« Le schéma de cohérence territoriale précise, en tenant compte des paysages, de l'environnement, des particularités locales et de la capacité d'accueil du territoire, les modalités d'application des dispositions du présent chapitre. Il détermine les critères d'identification des villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés prévus à l'article L. 121-8, et en définit la localisation »

L'article L. 121-8 du même code prévoit :

« L'extension de l'urbanisation se réalise en continuité avec les agglomérations et villages existants.

Dans les secteurs déjà urbanisés autres que les agglomérations et villages identifiés par le schéma de cohérence territoriale et délimités par le plan local d'urbanisme, des

constructions et installations peuvent être autorisées, en dehors de la bande littorale de cent mètres, des espaces proches du rivage et des rives des plans d'eau mentionnés à l'article L. 121-13, à des fins exclusives d'amélioration de l'offre de logement ou d'hébergement et d'implantation de services publics, lorsque ces constructions et installations n'ont pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant ni de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti.

Ces secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par, entre autres, la densité de l'urbanisation, sa continuité, sa structuration par des voies de circulation et des réseaux d'accès aux services publics de distribution d'eau potable, d'électricité, d'assainissement et de collecte de déchets, ou la présence d'équipements ou de lieux collectifs. »

- **Le rôle du SCoT**

Il appartient au SCoT de définir de déterminer « les critères d'identification des villages, agglomérations et autres secteurs déjà urbanisés prévus à l'article L. 121-8, et d'en définir la localisation ».

Il appartient ensuite au plan local d'urbanisme intercommunal de les délimiter.

Selon la loi, dans les communes littorales, il existe donc trois types de secteurs urbanisés, les « agglomérations », les « villages » et les secteurs « déjà » urbanisés qui se distinguent des « espaces d'urbanisation diffuse ».

En effet, en plus des « agglomérations » et des « villages », dont les critères d'identification ont été notamment déterminés par l'interprétation que le juge administratif a fait de ces notions, l'article L. 121-8 en question ajoute qu'il est aussi possible d'autoriser des constructions et des installations dans des « secteurs déjà urbanisés ».

Ce même article du Code de l'urbanisme précise que : « Ces secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par, entre autres, la densité de l'urbanisation, sa continuité, sa structuration par des voies de circulation et des réseaux d'accès aux services publics de distribution d'eau potable, d'électricité, d'assainissement et de collecte de déchets, ou la présence d'équipements ou de lieux collectifs ».

Les critères d'identification de ces « *secteurs déjà urbanisés* » (densité, continuité, structuration de l'urbanisation) sont suggérés par le Code de l'urbanisme sans que rien n'interdise de les préciser ou d'en ajouter¹ dans le SCoT.

Ces critères légaux sont physiques, ils caractérisent une morphologie urbaine. Ils sont donc cohérents avec la jurisprudence administrative.

Pour autant, cette cohérence des critères n'impose pas leur mise en œuvre uniforme dans tous les SCoT de France et, de même, selon qu'il s'agit d'une « *agglomération* », d'un « *village* » ou d'un « *secteur déjà urbanisé* », puisque ces derniers sont précisément les moins urbanisés des trois, et parce que la loi ne fournit pas d'indices s'agissant des critères propres aux « *agglomérations* » et aux « *villages* ».

Ainsi au travers de ces dispositions, le législateur révèle une gradation de ces espaces « urbanisables ».

En particulier, les exigences propres aux « *secteurs déjà urbanisés* » - espaces que la loi distingue de ceux où l'urbanisation est diffuse, qui ne peuvent être étendus, etc. - indiquent que leur niveau d'urbanisation est moindre que celui des « *agglomérations* » et des « *villages* », mais pas au point de relever de l'urbanisation diffuse.

METHODOLOGIE SIG POUR CONSTITUER LA BASE DE TRAVAIL PERMETTANT L'EVALUATION DE LA CONSISTANCE DES ESPACES URBANISES

- Élaboration d'une base sous SIG en programmant la reconnaissance des groupements de construction par agglomération des chevauchements de « *buffer* » à 25 m autour de chaque construction. La détermination du périmètre d'un groupe bâti est ensuite opérée par érosion là encore de 25m pour ne pas prendre d'espace au-delà du bâti périphérique
 - *Cela signifie que dès que deux cercles de 25m se touchent, les bâtis sont liés et forme une enveloppe ensuite érodée*
- Sur cette base, on obtient la taille et le nombre de construction d'un noyau qu'il convient ensuite d'étudier visuellement par groupe bâti
- Un premier tri vise à éliminer les groupes les moins importants de moins de l'ordre 50 bâtis environ
 - *En effet, compte tenu du mode d'urbanisation du territoire, les groupes de moins de 60/70 bâtis sont souvent assimilables à du diffus avec des faibles densités et ne peuvent être assimilés à des SDU et encore moins à des villages*
- Ce premier tri a été suivi d'un travail d'adaptation vérification, élimination, rattrapage faisant prévaloir continuité intégrant rythme et topographie associée, et structuration au regard des critères ci-après : « structuration et continuité » ; présence de rupture d'urbanisation significative, ou au contraire dissociation erronée de deux espaces que le SIG n'a pu connecté mais qui ne témoigne pas

d'une rupture (par exemple un infrastructure mais qui n'empêche pas de liaisons de franchissement et permet des échanges inter quartiers)

- Les espaces urbanisés doivent être desservis par les réseaux et services publics

Critères d'identification

A. La Continuité des constructions existantes entre-elles, critère préliminaire à l'identification d'un espace urbanisé au sens de la « loi Littoral ».

Le critère préliminaire à la définition du caractère urbain d'ensembles de constructions est l'identification de continuités dans le tissu bâti. Cette « continuité » résulte nécessairement d'une proximité des constructions entre-elles et de l'absence de ruptures.

L'analyse des continuités permet d'identifier si les bâtis correspondent à un ensemble cohérent même si des morphologies différentes se succèdent dès lors que leurs liens viaires conduisent à un fonctionnement imbriqué. Par exemple et comme déjà évoqué ci-avant, une infrastructure qui n'empêche pas de liaisons de franchissement et permet des échanges inter quartiers ne constituera pas forcément une rupture.

Un rythme d'implantations irrégulier ou des inter-distances trop importantes peuvent indiquer, soit que des bâtis en extension n'affichent pas les critères suffisant à justification d'une continuité, soit qu'un tissu bâti est trop diffus pour constituer un secteur urbain continu en soi.

La notion de continuité s'affirme par opposition aux discontinuités, que constituent notamment les zones « tampon », les séparations naturelles ou artificielles. Pour autant, il s'agit d'apprécier au cas par cas si les discontinuités représentent ou non des ruptures d'urbanisation.

La présence d'équipements publics, de zones d'activités économiques ou portuaires, d'équipements touristiques, impliquent des changements dans les rythmes de construction et les inter-distances des bâtiments. La notion de continuité tient compte de ces cas, au vu de l'importance de leurs fonctions, notamment au regard de la mixité fonctionnelle qu'elles apportent aux secteurs urbanisés. L'appréciation de la continuité tend à dépendre aussi de la taille d'ensemble des espaces urbanisés.

B. La consistance par la densité et le nombre de construction

Il s'agit d'établir qu'un secteur est suffisamment consistant pour caractériser son urbanisation. Cette « consistance » résulte nécessairement d'une quantité de constructions existantes.

¹ Cf. [...] « Ces secteurs déjà urbanisés se distinguent des espaces d'urbanisation diffuse par, entre autres, [...] ».

A ce sujet, maintes fois le juge administratif a rappelé que l'urbanité d'un secteur est caractérisée par « un nombre et une densité significative de constructions »²(~~OBJ~~).

La densité s'apprécie par comparaison entre les différents espaces urbanisés au sein du territoire et dans les territoires comparables.

D'une manière générale, le calcul de la densité prend en compte le nombre total de constructions. Toutefois, la densité peut être faussée lorsque que l'espace urbanisé correspond à de grands bâtiments. Ainsi un parc d'activité économique d'une taille équivalent à une agglomération ou un village multifonctionnel, entre dans la catégorie espace urbanisé, par son importance en surface, sa morphologie et son impact dans l'espace.

Il ne peut objectivement pas être assimilé à du diffus.

Il convient donc d'opérer un redressement en prenant en compte l'emprise bâtie et en recalculant la densité à l'aide d'un coefficient multiplicateur afin d'opérer une comparaison pertinente.

C. La structuration de l'urbanisation et lieux de vie

Un secteur comportant des constructions est d'autant plus « urbanisé » qu'il concentre des populations et des constructions pour les accueillir.

D'évidence, les « *agglomérations* » sont notablement structurées, et ce critère interroge plus les « *villages* » et les « *secteurs déjà urbanisés* ».

Pour mesurer à quel point la structuration des lieux contribue à son urbanité et qualifier un « *village* », la jurisprudence recherchait traditionnellement la présence de commerce d'équipements et de réseaux publics.

Mais en 2016 intervient une jurisprudence fondatrice maintes fois confirmée :

CAA Nantes, 5 février 2016, n° 15NT00387 :

-cet espace « **d'une cinquantaine de constructions à usage d'habitations et d'un grand camping de plus de 150 habitations légères de loisir**, répartis sur un espace s'étendant en longueur sur environ 350 mètres, de part et d'autre de la route de la Baie, sur une profondeur d'environ 50 mètres à partir de celle-ci du côté le moins construit et comprise entre 100 et 130 mètres en son côté Nord, sans rupture nette d'urbanisation, les constructions à usage d'habitation déjà présentes sur place étant soit directement voisines les unes des autres, soit voisines du camping ; que le lieu-dit Tréhervé se caractérise ainsi par un nombre et une densité significatifs de constructions et présente, par suite, les caractéristiques d'un espace urbanisé au sens du I de l'article L. 146-4 du code de l'urbanisme, sans que puisse y faire obstacle l'absence d'équipements publics et de commerces permanents »

² Conseil d'État, 9 novembre 2015 Commune de Porto Vecchio n° 372531,

Par ailleurs, la loi prévoit qu'un « *secteur déjà urbanisé* » se distingue de l'urbanisation diffuse par une structuration fondée sur des voies de circulation et des réseaux d'accès aux services publics de distribution d'eau potable, d'électricité, d'assainissement et de collecte de déchets, ou la présence d'équipements ou de lieux collectifs.

Si cette recherche perd son utilité dans le contexte d'un nombre élevé de constructions denses³ inhérent aux agglomérations, c'est quand le binôme « nombre et densité des constructions » se réduit que le critère tiré de la structuration des lieux gagne en opportunité.

De plus, le niveau d'exigence ne saurait être le même lorsqu'il s'agit de la qualification d'un « *village* » ou d'un « *secteur déjà urbanisé* ».

Dans la notion de structuration, on cherche les critères de base d'équipements viaires et de services/réseaux mais encore faut-il que ce lieu « fonctionne », en répondant aux besoins de ceux qui l'occupent (vivre ensemble, « faire société », etc.), ce qui dépend en particulier :

- de la mixité des fonctions et des équipements qui structurent le fonctionnement de la société locale et fait automatiquement sens pour les centralités principales que le SCoT qualifie d'Agglomérations,
- et du dynamisme du lieux de vie pour les centralités secondaires que le SCoT qualifie de Villages

Le SCoT a retenu pour définir les agglomérations, les critères suivants :

- Le grand nombre de constructions densément agglomérées qui la constitue, soit plus de 1800 constructions sur la base d'une densité globale de l'ordre de 10 construction/ha (appréciée en prenant en compte la structuration, la continuité au regard de la topographie).
 - Les ruptures physiques liées aux autoroutes n'ont pas été prises en compte lorsqu'elles se situent au sein de vastes espaces agglomérés continus d'autant plus que les entités constituent elles même des agglomérations prises isolément.
- La grande mixité des fonctions urbaines qu'il offre (habitat, administration, activités économiques et de services, mobilité, interactions sociales et culturelles, etc.). Les équipements et les services y sont particulièrement structurants à l'échelle de la commune et en fonction de la place de celle-ci dans l'armature urbaine du SCoT (Pôle Métropolitain, de développement, d'équilibre, de proximité)
- « L'agglomération » peut également être caractérisée par un pôle d'activité sur un espace variant de 40 à 500 ha compte tenu du nombre de bâtiments et d'installations (notamment dépôts d'hydrocarbure, grandes infrastructure...) et de leur emprise. La densité est alors appréciée au regard de cette emprise sur la

³ La complexité d'un réseau viaire en agglomération est évidente.

base d'un coefficient multiplicateur en incluant les installations et en prenant en compte les spécificités de la zone.

- Ces agglomérations en lien avec leur rôle dans l'armature urbaine constituent le secteur principal de développement de la commune ou un secteur économique majeur. Les besoins pour le bon fonctionnement des agglomérations économiques doivent également être assurés.

COHERENCE AVEC LE PARTI d'AMENAGEMENT

- Par convention les agglomérations sont les centralités principales au sein de la commune
- **Pour la notion d'extension en continuité dont on rappelle ici qu'elle couvre les notions de densification et de développement en extension**

 **Ce développement est adapté aux contraintes liées à la capacité d'accueil définie par le SCoT (Espaces remarquables, espace proche du rivage, TVB, risques, limitation de la consommation d'espace, ressource en eau et en assainissement ...).**

Le SCoT a retenu pour définir les villages, les critères suivants :

- Un nombre de constructions supérieur à 75, sur la base d'une densité globale de l'ordre de 10 construction/ha (appréciée en prenant en compte la structuration, la continuité au regard de la topographie).
- Des éléments de convivialité qui en font un lieu de vie dynamique grâce à des services ou commerces ou activités, ou équipements
- Le « Village » peut également être caractérisé par un pôle d'activité sur un espace variant de 20 à 40 ha compte tenu du nombre de bâtiments et d'installations et de leur emprise. La densité est alors appréciée au regard de cette emprise sur la base d'un coefficient multiplicateur en incluant les installations et en prenant en compte les spécificités de la zone.

COHERENCE AVEC LE PARTI d'AMENAGEMENT

- Les villages ont vocation à constituer une centralité secondaire ou d'accompagnement
- Leur développement doit être subordonné à un besoin que la centralité principale ne peut offrir en termes d'accueil ou à un besoin propre pour pérenniser le niveau de service qu'il procure à ses habitants.
- Les besoins pour le bon fonctionnement des villages économiques doivent également être assurés.
- Pour la notion d'extension en continuité dont on rappelle ici qu'elle couvre les notions de densification et de développement en extension)
- Mais certains villages très encadrés par des enjeux environnementaux ne

pourront pas s'étendre en extension sur des espaces naturels agricoles ou forestiers protégés dans le cadre de la mise en œuvre de la TVB du SCOT et des chartes de Parcs mais aussi en fonction d'autres protections liées aux risques et au paysage. En effet les prescriptions du SCOT sont cumulatives et la qualification en village n'exonère pas du respect des autres dispositions.

- C'est pourquoi malgré ces contraintes le SCOT soutient la qualification de village qui résulte de leur configuration et n'est pas contradictoire avec la mise en œuvre des autres dispositions protectrices et restrictives du SCOT

 **Ce développement est adapté aux contraintes liées à la capacité d'accueil définie par le SCoT (Espaces remarquables, espace proche du rivage, TVB, risques, limitation de la consommation d'espace, ressource en eau et en assainissement ...).**

Le SCoT a retenu pour définir les SDU, les critères suivants :

- En l'absence d'équipement commerces et services :
- Plus de 70 constructions,
- La desserte par les réseaux et services d'eau d'électricité de déchets, d'assainissement,
- Une structuration et/ou implantation organisée en continuité dans le cadre d'une densité de l'ordre de 8 logement/ha.

Rappelons que ce sont les PLUi qui délimitent ces espaces afin que d'éventuelles nouvelles constructions n'aient pas pour effet d'étendre le périmètre bâti existant et de modifier de manière significative les caractéristiques de ce bâti. En aucun cas les SDU ne peuvent donner droit à construire en extension de ce périmètre et donc ne peuvent consommer d'espace NAF.

De plus, au sein des secteurs déjà urbanisés, les constructions et installations sont autorisées à des fins exclusives d'amélioration de l'offre de logement ou d'hébergement et d'implantation de services publics.

ATTENTION : Dans les tableaux qui vont suivre les chiffres mentionnés sont issus du SIG avant redressement et délimitation par les PLUi des périmètres. Il faut les comprendre comme des ordres de grandeurs qui permettent de justifier les critères retenus.

STRUCTURATION MORPHOLOGIE NOMBRE DE CONSTRUCTION ET DENSITE								LIEUX DE VIE DYNAMIQUE LOCALE	
	Ville	nom de lieu	surfac e en ha	nb_ba ti	surf_bati m2	dens / bati	CE S	nb log	équipements services conviialité
AGGLOMERATIONS	MARSEILLE	MARSEILLE	11 065	115 132	25 443 292	10	23%	462434	
	ISTRES	ISTRES	838	9 793	1 599 614	12	19%	17874	
	LA CIOTAT	LA CIOTAT	1 110	9 731	1 763 658	9	16%	23243	
	MARIGNANE	MARIGNANE	823	9 689	1 473 813	12	18%	16004	
	VITROLLES	VITROLLES	1 171	9 392	2 812 315	8	24%	15152	
	MARTIGUES	MARTIGUES	843	9 161	1 585 588	11	19%	20558	
	FOS-SUR-MER	FOS-SUR-MER	477	5 630	860 370	12	18%	7111	
	MIRAMAS	MIRAMAS	580	5 404	1 138 893	9	20%	11849	
	CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES	CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES	391	4 839	716 859	12	18%	6413	
	PORT-DE-BOUC	PORT-DE-BOUC	414	4 029	751 331	10	18%	8006	
	SAUSSET-LES-PINS	SAUSSET-LES-PINS	269	4 020	476 840	15	18%	5353	
	CARRY-LE-ROUET	CARRY-LE-ROUET	305	3 619	456 804	12	15%	4141	
	ROGNAC	ROGNAC	277	3 482	494 438	13	18%	4269	
	SAINT-CHAMAS	SAINT-CHAMAS	297	3 465	448 088	12	15%	4049	
	BERRE-L'ETANG	BERRE-L'ETANG	279	3 076	475 859	11	17%	4890	
	PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE	PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE	207	2 230	378 367	11	18%	4579	
	LE ROVE	LE ROVE	180	2 140	268 799	12	15%	2156	
	CASSIS	CASSIS	271	2 123	373 390	8	14%	4988	
	SAINT-MITRE-LES-REMPARTS	SAINT-MITRE-LES-REMPARTS	164	1 928	255 809	12	16%	1864	
	ENSUES-LA-REDONNE	ENSUES-LA-REDONNE	143	1 884	223 247	13	16%	1758	
VILLAGES	MARTIGUES	LA COURONNE CARRO	242	2 779	338 775	11	14%	3187	commerces/services; transports niveau AGGLO
	ROGNAC	LES BRET'S/BARJAQUETS	153	1 822	201 853	12	13%	1266	commerces/services; transports
	CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES	LA MEDE	86	1 258	142 691	15	17%	1045	équipements publics (ecole, gymnase...)
	ISTRES	ENTRESSEN	98	1 181	169 954	12	17%	1481	commerces/services; transports
	SAINT-MITRE-LES-REMPARTS	VARAGE/MASSANE	81	897	108 219	11	13%	869	centre social mairie annexe transports
	MARTIGUES	LAVERA	36	443	47 275	12	13%	406	centre social mairie annexe transports
	MARSEILLE	LES GOODES	16	431	31 049	27	19%	469	commerces/services; transports
	SAINT-MITRE-LES-REMPARTS	LE RANQUET	24	388	33 353	16	14%	375	commerces/services; transports
	MARTIGUES	ST JULIEN	52	381	54 199	7	10%	293	école, eglise, maine annexe, bus etc...
	MARIGNANE	LE JAI	31	379	49 005	12	16%	365	mairie annexe équipements
	ENSUES-LA-REDONNE	LA REDONNE	28	286	31 605	10	11%	323	commerces/services; transports
	LE ROVE	NIOLON LA VESSE	21	268	27 084	13	13%	342	commerces/services; transports
	BERRE-L'ETANG	LES MAURANS	47	260	116 331	6	25%	205	commerces/services; transports
	MARTIGUES	LES LAURONS	23	255	28 970	11	13%	216	transport service ecole Kite
	ENSUES-LA-REDONNE	GRAND MEJEAN LES FIGUIERES	18	199	20 781	11	12%	237	commerces/services; transports
	MARTIGUES	ST PIERRE	25	185	24 316	7	10%	155	résidentiel école, eglise, mairie annexe, etc...
	PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE	PLAGE DE CARTEAU	13	173	13 620	13	10%	173	commerce sur espace sud
	CASSIS	LE PLAN DE LA GARE	13	100	25 171	8	19%	148	train commerces (restau, fromagerie , Point P ...)
	MARTIGUES	LES TAMARIS STE CROIX	23	137	27 500	6	12%	129	bus services commerce équipement touristique
	SDU	MIRAMAS	MIRAMAS LE VIEUX	10	132	14 113	13	14%	137
MARSEILLE		LUMINY	63	130	119 839	8	19%	663	activités services équipements
CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES		LE JAI	16	107	20 427	7	13%	118	square, commerce service
MARSEILLE		SAMENA	9	92	13 332	10	15%	117	commerces/services; transports
MARSEILLE		CALLELONGUE	4	76	4 413	19	11%	76	commerce (resto) services (club plongée) transports
ENSUES-LA-REDONNE		LA GRAFFIANE	85	772	73 507	9	9%	539	lieu de vie en lien avec nombre de logements
MIRAMAS-ISTRES		ST JEAN	84	518	44 299	6	5%	218	lieu de vie en lien avec nombre de logements
CASSIS		LES TERRASSES	19	152	31 807	8	17%	355	lieu de vie en lien avec nombre de logements
CASSIS		LE MUSSUGUET	18	136	23 289	8	13%	138	lieu de vie en lien avec nombre de logements
BERRE-L'ETANG		HAMEAU DE SAINT-ESTEVE	13	83	13 581	6	10%	66	lieu de vie en lien avec nombre de logements

AGGLOMMERATION AUTOUR DU
CENTRE VILLE PRINCIPAL

AVEC UNE MIXITE FONCTIONELLE
FORTE

**MISE EN OEUVRES DES
CRITERES**

**POUR LES
AGGLOMERATIONS,
VILLAGES & SDU**

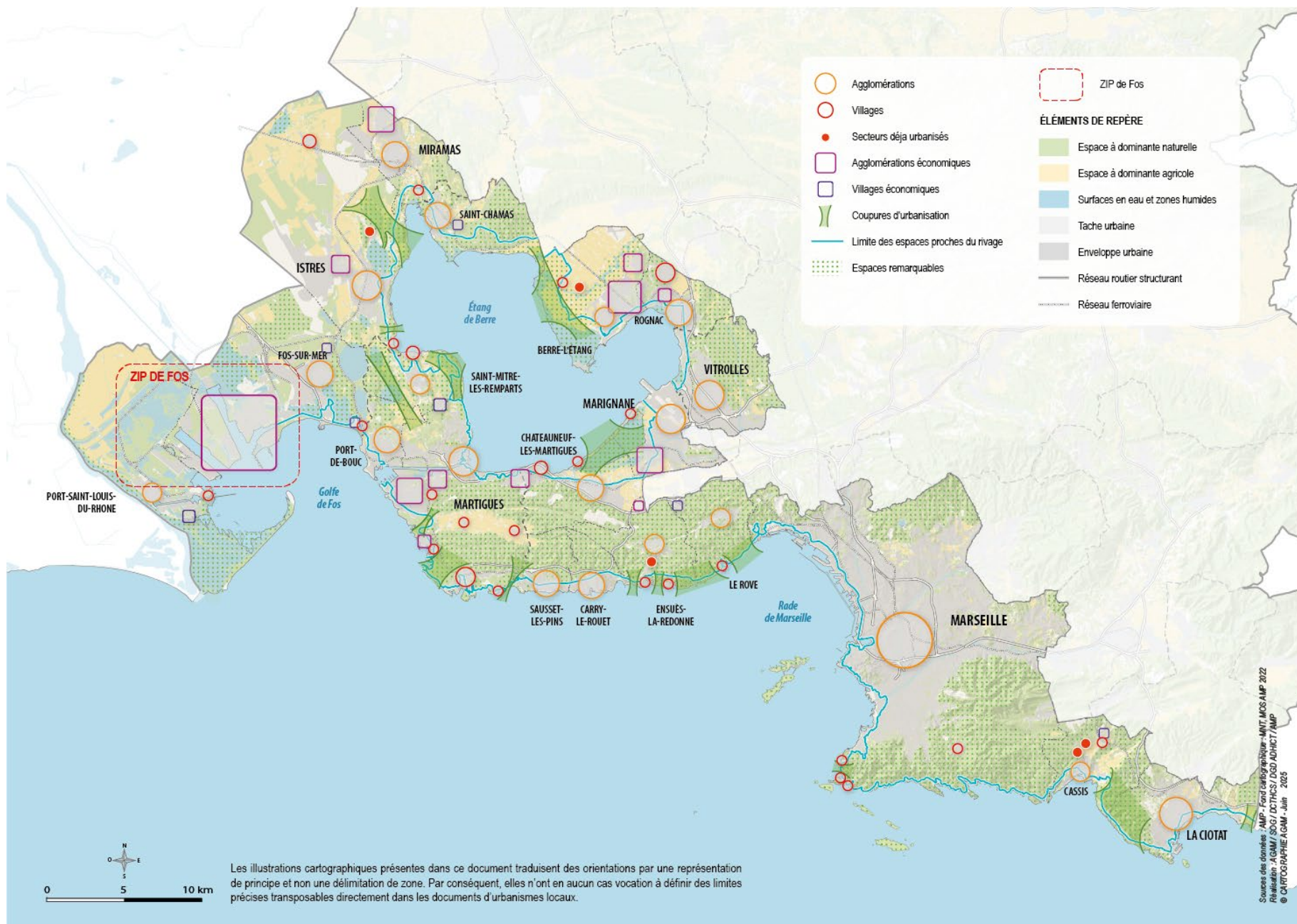
**HORS ESPACES A
VOCATION
ECONOMIQUE EVALUES
CI APRES**

	Commune	nom de lieu	surfaces (hectares)	nb bati- ments	surface bâts en m²	CES	taille moyenne bâti	Coef multiplicateur base 120 m2	équivalent nbre bâtiments	densité rectifiée	Justification
AGGLOMERATIONS ECONOMIQUES	FOS-SUR-MER	ESPACES ECONOMIQUES PORTUAIRES	3044	398	1 888 292	6%	4 744	40	15 736	5	les reservoirs de combustibles et bâtiments sont organisé de manière régulière et structurée et la densité faible n'est pas constituée de ruptures de continuité mais liée à des interdistances /gestion risque et accessibilité
	BERRE-LE-TANG	SITE PETROCHIMIQUE DE BERRE	575	44	294 057	5%	6 683	56	2 450	4	les reservoirs de combustibles et bâtiments sont organisé de manière régulière et structurée et la densité faible n'est pas constituée de ruptures de continuité mais liée à des interdistances /gestion risque et accessibilité
	MARTIGUES	LAVERA	251	64	355 203	14%	5 550	46	2 960	12	
	MARTIGUES	TECHNOPARC DES FLORIDES	200	182	270 037	14%	1 484	12	2 250	11	
	MIRAMAS	PLATEFORME LOGISTIQUE CLESUD	157	21	345 281	22%	16 442	137	2 877	18	
	ENSUES-LA-REDONNE	LES AIGUILLES	100	71	138 108	14%	1 945	16	1 151	12	
	MARTIGUES	PLATEFORME DE LA MEDE	89	4	145 010	16%	36 253	302	1 208	14	
	ISTRES	ZA DU TUBE	88	224	172 937	20%	772	6	1 441	16	
	BERRE-LE-TANG	ZA EUROFLORY	77	50	121 265	16%	2 425	20	1 011	13	
	MARTIGUES	ECOPOLIS MARTIGUES SUD	76	202	147 888	19%	732	6	1 232	16	
	MARTIGUES	CENTRALE THERMIQUE DE MARTIGUES-PONTEAU	48	11	39 228	8%	3 566	30	327	7	Densité faussée liée à la non prise en compte des espaces liés aux transformateurs
	ROGNAC	ZA NORD	46	72	148 544	32%	2 063	17	1 238	27	
VILLAGES ECONOMIQUES	PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE	PORT NAPOLEON	40	18	28 413	7%	1 579	13	237	6	densité faussée par la présence de claires / coquillage non cadastrée et par les espaces d'entrepôts des bateaux
	SAINT-MTIRE-LES-REMPARTS	LES ETANGS	38	130	82 734	22%	636	5	689	18	
	FOS-SUR-MER	IMERYS	32	31	32 987	10%	1 064	8,87	275	9	
	LE ROVE	ZA ROQUEBARBE	25	97	30 661	12%	316	3	256	10	
	FOS-SUR-MER	ZAC DE LAVALDUC	24	98	30 643	13%	313	3	255	11	
	CASSIS	LE BREGADAN	23	23	33 308	14%	1 448	12	278	12	
	SAINT-CHAMAS	ZA LES PLAINES SUD	21	54	27 477	13%	509	4	229	11	

**MISE EN OEUVRES DES
CRITERES**

**POUR LES
AGGLOMERATIONS,
VILLAGES**

**A VOCATION
ECONOMIQUE**



La maîtrise de la capacité d'accueil dans les communes littorales

Comme vu ci avant, le SCoT régit ensuite le développement des espaces urbanisés reconnus en conformité avec la loi en mettant en œuvre son propre parti d'aménagement afin de préserver sa capacité d'accueil

Le développement de ces espaces urbanisés a vocation à respecter :

1. L'armature environnementale, agricole et paysagère
2. Les espaces remarquables, les coupures d'urbanisation
3. Une extension limitée au sein des espaces proches du rivage
4. Une extension limitée et au sein de l'espace urbanisé dans la bande des 100 mètres
5. La mise en œuvre d'une gestion dynamique des risques littoraux au fur et à mesure de l'évolution des connaissances
6. L'armature urbaine du territoire qui vise à renforcer prioritairement les pôles Métropolitains et de Développement, puis les pôles d'équilibre et enfin les pôles de proximité
7. Le développement prioritaire des centralités principales au sein des communes pour faciliter le développement des services et l'organisation des mobilités
8. Le renforcement prioritaire de l'urbanisation au sein des enveloppes urbanisées pour éviter la consommation d'espace
9. La limitation de la consommation d'espace en tendant vers le zéro artificialisation nette en 2050

