



SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

2-Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)



Élaboré par :



En partenariat avec :



En collaboration avec :



JÉRÔME
DUBOIS



INSTITUTIONS
& PROJETS



architecture
urbanisme
infrastructure
paysage

PRÉAMBULE

7

Le SCoT : un projet co-construit dans un contexte institutionnel nouveau.....	8
Les enjeux du territoire métropolitain auxquels le PADD doit répondre	11
De nouveaux défis pour un territoire résilient.....	13
Une nouvelle ambition : faire des enjeux de transitions le cœur de la stratégie d'Aix-Marseille-Provence.....	14
Le projet de territoire porté par le SCoT à 2040 et décliné dans le PADD	16
Un projet de PADD : 5 axes complémentaires.....	16

AXE 1 : POUR UNE « MÉTROPOLE ÉQUILIBRÉE »

19

Préserver durablement l'armature des espaces aquatiques pour leur multifonctionnalité	22
Valoriser la diversité paysagère métropolitaine et (re)qualifier les interfaces entre les espaces naturels, agricoles et urbanisés.....	25
S'appuyer sur une armature territoriale recentrée pour organiser l'accueil du développement	28
Organiser le développement en cohérence avec le déploiement de l'offre de mobilité.....	32

AXE 2 : POUR UNE MÉTROPOLE PRODUCTIVE, COMPÉTITIVE ET INNOVANTE

35

Renforcer les fonctions stratégiques ouvrant Aix-Marseille-Provence à l'international	38
Porter des objectifs conciliant développement économique et attractivité résidentielle, en cohérence avec l'ambition métropolitaine, en limitant la consommation d'espace	40
Soutenir les filières économiques d'excellence, en particulier industrielles, porteuses d'emplois et d'innovation	43
Accompagner les secteurs économiques en transition et renforcer les filières locales pour une plus grande souveraineté industrielle, alimentaire et technologique	44
Adapter l'offre foncière et immobilière pour répondre à l'ambition économique et aux besoins des entreprises, en intégrant des objectifs environnementaux	46
Favoriser l'accès à la formation, à l'enseignement supérieur et réduire les inégalités sociales et territoriales par l'insertion économique	47



AXE 3 : POUR UNE MÉTROPOLE RÉSILIENTE 49

Assurer les conditions pour une métropole sobre, efficace et produisant sa propre énergie.....	50
Assurer la disponibilité et la durabilité des ressources naturelles du territoire	52
Permettre à la population d'accéder à une alimentation locale de qualité.....	54
Offrir un cadre de vie favorable au bien-être et à la santé des habitants	55
Intégrer les risques naturels et les effets du changement climatique dans l'aménagement du territoire	56

AXE 4 : POUR UNE MÉTROPOLE DE LA PROXIMITÉ 59

Satisfaire les besoins en logement dans toute leur diversité.....	60
Organiser une offre d'équipements et de services de proximité.....	61
Faire évoluer l'offre commerciale pour un développement mieux intégré, en phase avec les nouveaux modes de consommation et de distribution	62
Dynamiser les cœurs de villes et de villages pour renforcer leur attractivité	63
Engager des projets urbains innovants, adaptés au changement climatique, aux modes de vie et aux aspirations de demain	64

AXE 5 : POUR UNE MÉTROPOLE LITTORALE 67

Encadrer le développement dans l'espace littoral et assurer la résilience des écosystèmes	70
Organiser l'implantation des activités économiques nécessitant la proximité au rivage et favoriser les modes de production décarbonés.....	72
Mieux partager l'espace littoral entre usagers et maîtriser son accessibilité.....	75
Vers le DOO : les 3 niveaux de spatialisation du SCoT	76





PRÉAMBULE

LE SCoT : UN PROJET CO-CONSTRUIT DANS UN CONTEXTE INSTITUTIONNEL NOUVEAU

Aix-Marseille Provence : une Métropole au statut particulier

La Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) a été créée le 1^{er} janvier 2016, par fusion des six anciens établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

De 2016 à mi-2022, elle se caractérisait par une organisation institutionnelle spécifique, autour de six Conseils de Territoires, issus des anciens EPCI, et garants des « solidarités géographiques préexistantes ». Cette organisation a permis d'axer la co-construction du SCoT en lien étroit avec cette échelle.

Avec la loi 3DS (loi relative à la Différenciation, la Décentralisation, la Déconcentration et la Simplification de l'action publique locale), promulguée le 21 février 2022, la Métropole Aix-Marseille-Provence fait l'objet d'une réforme importante, mise en place entre le 1^{er} juillet 2022, avec la disparition des Conseils de Territoire, et février 2023, avec la finalisation de la définition de ses compétences. Cette réforme marque l'an II de la Métropole AMP et constitue une seconde étape de sa gouvernance politique et de structuration de ses politiques publiques. Celles-ci pourront se décliner à une échelle intermédiaire, adaptée à chaque enjeu.

Ainsi, pour la compétence liée à l'urbanisme et l'élaboration des documents de planification urbaine, les périmètres des Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) sont inchangés. Ils restent ceux des anciens Conseils de Territoire pour les prochaines années.

La méthode globale d'élaboration du SCoT, au sein d'une Métropole AMP réformée est inchangée. Sa co-construction reste ainsi assurée tout au long de la démarche, dans un processus itératif constant, aux étapes techniques et politiques, prenant en compte les cadres ainsi que les temporalités d'élaboration et d'évolution des PLUi notamment.

Prendre en compte les démarches supra-métropolitaines

Le SCoT doit intégrer les documents supra-métropolitains qui s'imposent juridiquement (dans le cadre du rapport juridique défini pour chacun) : **ceux de l'État** (DTA 13, SDAGE, Dire de l'État, Schéma Régional des Carrières -en cours d'élaboration-Directive Paysagère), **de la Région** (SRADDET en cours de modification), **des Départements** (Schéma départemental des gens du voyage), des **Syndicats gestionnaires** de certains milieux (SYMCAU...), des EPAGE portant les SAGE notamment, **des Parcs naturels régionaux** (dont plusieurs chartes sont en cours de révision) du **Parc National des Calanques et les documents stratégiques du GPMM** (projet stratégique, OAZIP, SDPN / PGEN, charte ville-port) et **d'Euroméditerranée**.

Prendre part à des logiques plus larges : favoriser les complémentarités au-delà du périmètre métropolitain

- ▶ La Métropole fait partie de « l'espace provençal », tel que défini par le **SRADDET** (incluant Toulon et l'ouest du Var). Cet « espace » est caractérisé par un déficit d'attractivité des agglomérations et une périurbanisation soutenue dans l'arrière-pays. **Aix-Marseille-Provence doit contribuer aux objectifs de développement, d'aménagement et d'équilibre de cet « espace »**. La démarche de modification du SRADDET est en cours. Elle donnera des orientations plus précises sur ces enjeux, en lien particulièrement avec la réduction de la consommation d'espace.
- ▶ Au regard des impacts résidentiels et économiques réciproques que peut avoir le développement métropolitain sur les territoires limitrophes, la Métropole entend **accroître les complémentarités avec ces territoires voisins, mieux les relier et développer des projets communs**.

Fédérer les démarches métropolitaines

À l'échelle métropolitaine, plusieurs démarches sectorielles en cours d'élaboration alimentent le SCoT :

- ▶ Les travaux **de la « Commission Ambition »**, mise en place suite à la loi du 21 février 2022 dite « loi 3DS », ont permis aux élus de poser les bases pour **repenser la stratégie de la Métropole Aix-Marseille-Provence**. Ils tiennent compte d'un contexte inédit (crise sanitaire et ses conséquences, guerre en Europe, urgence climatique, inflation...) et intègrent les modifications statutaires de la Métropole issues de la loi (disparition des Conseils de Territoires, rétrocession de compétences de proximité aux communes...) pour acter **un recentrage sur les enjeux métropolitains stratégiques et poser les bases d'une ambition forte pour 2030**. Démarche d'intelligence collec-

tive entre élus, les rencontres de la commission Ambition organisées entre avril et juin 2022 ont mis **les enjeux de transition (écologique, énergétique, numérique...) au cœur de la revisite stratégique**, dans le droit fil du Plan de Relance et de Renouveau (AMP2R) délibéré en juillet 2021, qui combinait déjà virage écologique, relance économique et inclusion sociale ;

- ▶ **Le Plan de mobilité métropolitain** (une stratégie cible à 2050, avec une 1^{re} étape planifiée à l'horizon 2030) est la première étape de la politique de mobilité métropolitaine adaptée à la configuration du territoire. Approuvé par la Métropole en décembre 2021, il vise à établir une politique globale de mobilité avec, en particulier, la réduction de la circulation routière, afin de concourir à l'amélioration de la qualité de l'air et du cadre de vie, en développant une offre multimodale cohérente. L'ensemble des actions sera décliné et précisé au travers de 25 plans locaux de mobilité (un par bassin de proximité). La vision à plus long terme sera complétée par des schémas directeurs de l'armature ferroviaire, de la logistique, des transports en commun en site propre, du stationnement et des modes actifs, à l'horizon 2035-2040 ;
- ▶ **L'agenda du développement économique** dont la revoyure, coordonnée avec celle du SRDEII, a été adoptée juin 2022, affirme les transitions comme enjeux transversaux, en lien avec les conséquences des crises sanitaires, énergétiques, économiques, et positionne les habitants comme cibles principales du développement. Les autres schémas économiques métropolitains (production de l'offre foncière et immobilière d'ici 2032 ; immobilier de bureaux ; urbanisme commercial ; schéma métropolitain de la logistique) sont en cours d'élaboration et d'actualisation, en lien avec les évolutions globales des dernières années. La Métropole est également engagée dans **un schéma métropolitain touristique** ainsi qu'un **schéma directeur insertion, emploi et économie sociale et solidaire** ;
- ▶ **Le Schéma Directeur de la Logistique et du Transport de Marchandises** en ville, qui vise à accompagner l'organisation des logistiques de la Métropole à l'horizon 2035 ;
- ▶ **Le Projet Alimentaire Territorial**, élaboré à l'échelle des Bouches-du-Rhône, vise à rapprocher la production agricole de l'assiette des habitants ;
- ▶ **Le Programme Local de l'Habitat** avec pour objectif de rééquilibrer l'offre de logements et de débloquer les parcours résidentiels métropolitains a été approuvé en Février 2024 ;
- ▶ **Le Livre Bleu** (approuvé en Juin 2018) propose de faire du littoral un moteur d'attractivité et de croissance métropolitaine tout en préservant et sécurisant les milieux naturels ;

▶ **Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)**, approuvé en Décembre 2021, souligne le profil dégradé de la Métropole et propose une stratégie ambitieuse, commune et intégrée concernant la réduction de la consommation énergétique, des polluants atmosphériques et la production des énergies renouvelables. Il est complété par le Schéma Directeur des Énergies (SDE), en cours ;

- ▶ D'autres démarches sont en cours d'élaboration, notamment l'atlas de la biodiversité ainsi qu'une réflexion sur les sols et leur occupation, permettant d'enrichir la connaissance du patrimoine naturel et paysager dans une logique de mise en valeur. La Métropole s'est aussi engagée dans l'élaboration d'un Plan de paysage chargé de structurer les documents d'encadrement et de programmes d'actions, relatifs aux cadres de vie (SCoT, PLUi notamment). Il permet d'envisager des actions sur des sites démonstrateurs, en se focalisant sur les secteurs d'interface, qui sont les plus vulnérables aux formes de dégradation ;
- ▶ Enfin, au-delà de ces schémas d'ensemble, **plusieurs compétences métropolitaines majeures** participent aux politiques publiques métropolitaines et alimentent le SCoT. C'est particulièrement le cas de la compétence transversale **GEMAPI** (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations). Sa mise en œuvre s'effectue en complémentarité des politiques publiques relatives au pluvial et à l'assainissement et s'effectue notamment au travers des SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux).

La plupart de ces documents et démarches ayant un horizon « moyen terme » (avant 2030), le SCoT doit se projeter plus loin.

Intégrer le nouveau contexte territorial

Le SCoT métropolitain s'est construit sur la base des 5 SCoT précédemment élaborés par les anciennes intercommunalités. Il assure un rôle d'articulation et de mise en cohérence des différents PLUi.

Les grands projets, portés par la Métropole dans ses différentes composantes, et les communes, sont ainsi pris en considération, mis en perspective et intégrés dans la démarche SCoT.



Les évolutions du Code de l'urbanisme

La Métropole Aix-Marseille-Provence a lancé l'élaboration du SCoT en décembre 2016. En juin 2020, les ordonnances de modernisation des SCoT (ordonnance n°2020-744 et n°2020-745 du 17 Juin 2020 relative à la modernisation des SCoT et à la hiérarchie des normes applicables aux documents d'urbanisme) ont été adoptées. Toutefois, compte-tenu de l'avancement de la démarche du SCoT métropolitain et de l'ampleur des évolutions induites par ces ordonnances, la Métropole a fait le choix de ne pas les appliquer pour ce 1er SCoT.

Le 22 août 2021, est promulguée la loi « Climat et Résilience », qui introduit d'importantes modifications dans le Code de l'urbanisme, impactant les SCoT, ainsi que les PLU et PLUi. L'esprit global de la loi est celui d'une plus forte intégration des enjeux liés au changement climatique. Cela se traduit principalement par de nouveaux objectifs de réduction de la consommation d'espace pour atteindre le « zéro artificialisation nette » en 2050. Cette trajectoire progressive est à décliner dans les documents de planification et d'urbanisme. Le SRADDET doit intégrer et territorialiser cet objectif avant le 22 novembre 2024 et les SCoT et les PLUi doivent être mis en compatibilité respectivement avant le 22 février 2027 et le 22 février 2028. La Métropole AMP a fait le choix d'appliquer, par anticipation, les nouveaux objectifs de cette loi dans le SCoT en cours d'élaboration. La territorialisation de cette trajectoire se fera dans les documents d'urbanisme locaux (PLUi) afin de moduler le rythme d'artificialisation des sols tout en tenant compte des besoins et des enjeux locaux.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) : le projet politique du SCoT

Le contenu du PADD est encadré par l'article L 141-4 du Code de l'urbanisme, aux termes duquel :

« le projet d'aménagement et de développement durables fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de qualité paysagère, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers, de préservation et de mise en valeur des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques. En matière de déplacements, ces objectifs intègrent une approche qualitative prenant en compte les temps de déplacement. Lorsque le périmètre d'un schéma de cohérence territoriale recouvre en tout ou partie celui d'un pays ayant fait l'objet d'une publication par arrêté préfectoral, le projet d'aménagement et de développement durables du schéma de cohérence territoriale prend en compte la charte de développement du pays ».

Au-delà de ce cadre juridique précis, le PADD est avant tout le document qui exprime le **projet politique** de la Métropole, en portant **une vision à long terme (2040)** de l'aménagement du territoire métropolitain et de son évolution.

LES ENJEUX DU TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN AUXQUELS LE PADD DOIT RÉPONDRE

Le PADD s'appuie sur le diagnostic et l'État Initial de l'Environnement et les enjeux qui en découlent. Ils sont synthétisés ici.

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. 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 métropolitain supérieur, de la recherche, de la santé, de la culture ou encore de l'événementiel.
- **Une Métropole au positionnement euro-méditerranéen bénéficiant d'un positionnement stratégique** au débouché du couloir rhodanien, sur l'axe Espagne-Italie, c'est un territoire bien intégré 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 est 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 faible revenus.

Une métropole multipolaire, ses diversités et ses (dés)équilibres

- **Une Métropole atypique à plus d'un titre : 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 **pour 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.
- **Une Métropole polycentrique et périurbaine, offrant 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 généré) a durement touché certaines filières faisant la force de son économie : économie maritime et logistique, tourisme, aéronautique et commerce. **La dimension multi-filières de la Métropole a toutefois 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).

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 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 (fragmentation écologique, risques, changement climatique).
- **Une Métropole à l'agriculture reconnue, qui produit de tout** (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.
- **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.
- **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.

- **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 agricoles et naturels sont impactés par l'urbanisation chaque année et les paysages se banalisent (entrées de ville, zones d'activités, lotissements), altérant les sols, ressource non renouvelable. La surfréquentation 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.
- **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...).

DE NOUVEAUX DÉFIS POUR UN TERRITOIRE RÉSILIENT

De nouveaux défis, portés par les politiques et stratégies nationales, mais aussi de nombreuses incertitudes (crises à répétition et enjeux climatiques en cours) doivent être pris en compte dans un SCoT se projetant à 20 ans. L'adaptation du territoire à ces grands défis constitue une des clés de la stratégie de résilience de la Métropole Aix-Marseille Provence.

Répondre aux grands défis des prochaines décennies

- **Au regard du changement climatique et de l'accroissement des risques associés, les territoires méditerranéens, dont fait partie la Métropole, doivent se mettre en conditions de rester agréables à vivre, et offrir de bonnes conditions de santé et de sécurité à l'horizon 2040.** L'érosion de sa biodiversité, la hausse des températures, la montée du niveau de la mer, l'accroissement de l'intensité des risques (méga-feux, épisode de sécheresses, inondations...) appellent **une véritable transition écologique et une inflexion du mode d'aménagement** métropolitain. **La transition n'est pas seulement environnementale et climatique, mais doit être également économique et sociale, pour être acceptable** : il s'agit d'adapter l'emploi métropolitain et de contribuer à la transformation des modes de vie.
- **La France et la Région Sud ont pris des engagements sur le climat, la consommation d'espace et la préservation des ressources** :
 - **Une neutralité carbone en France à l'horizon 2050** (division par 6 des émissions de gaz à effet de serre) : le SCoT doit se mettre en conditions d'avoir accompli les 2/3 du chemin à l'horizon 2040 ;
 - **Des objectifs forts du SRADDET sur la réduction des émissions, la baisse des consommations d'énergie et la réduction de la consommation d'espace**, trajectoire 100 % énergie renouvelable (ENR) (division par 2 des consommations énergétiques et multiplication par 2 des énergies renouvelables, ce qui va nécessairement avoir un impact sur le foncier). Cela implique de décarboner l'économie, les mobilités, le mode d'aménagement, les logements... Enfin, le SRADDET modifié portera les nouveaux objectifs de réduction de la consommation d'espace, conduisant au « zéro artificialisation nette » d'ici 2050, en déclinaison de la loi Climat et résilience. La territorialisation de ces objectifs chiffrés, et la liste des projets d'envergure nationale associée, tels qu'ils apparaîtront dans le SRADDET, constitueront un cadre rénové pour l'élaboration du SCoT métropolitain ;



- Le tournant des années 2020 a mis en lumière **la sensibilité du territoire métropolitain aux crises mondiales**, qu'il s'agisse des impacts multifactoriels de la COVID-19, de la guerre en Ukraine ou des épisodes de sécheresse ou d'inondation de plus en plus fréquents et dévastateurs. **La crise sanitaire de la COVID-19** a en effet conduit dans un premier temps à l'arrêt brutal de certaines activités économiques importantes pour le territoire (portuaires, aéroportuaires, touristiques, commerciales, culturelles...) et, dans le même temps, induit de nouvelles aspirations ou changements de comportement tels qu'une demande de nature, d'alimentation et de services de proximité plus forte, une défiance vis-à-vis des transports collectifs au profit des mobilités douces (vélo, marche...) ou encore le besoin d'une offre résidentielle adaptée au télétravail. Elle a également rappelé, au même titre que **la Guerre en Europe**, à quel point les grands ports industriels étaient dépendants des approvisionnements extérieurs pour leur fonctionnement économique (énergie fossile, matériaux...) ou la sensibilité du tourisme à la conjoncture (boum de la destination France, augmentation des courts séjours et des réservations de dernière minute). **Le réchauffement climatique** bouleverse de manière concrète et croissante le territoire, ses habitants et sa biodiversité, et il faut s'y adapter plus significativement et rapidement. L'incertitude qui prévaut aujourd'hui face à l'avenir oblige la Métropole AMP à intégrer les risques de toutes natures et à agir en faveur d'une résilience territoriale maximale.

UNE NOUVELLE AMBITION : FAIRE DES ENJEUX DE TRANSITIONS LE CŒUR DE LA STRATÉGIE D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE

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 AMP. 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 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.

Ainsi, le développement économique et l'insertion professionnelle restent également des préoccupations centrales, pour combler le manque d'emplois estimé à 40 000 sur le territoire (au regard des Métropoles comparables) et aller **vers le plein emploi** à horizon 2040.

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'accroîtra 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 PROJET DE TERRITOIRE PORTÉ PAR LE SCoT À 2040 ET DÉCLINÉ DANS LE PADD

Cette nouvelle ambition d'Aix-Marseille-Provence, fondée sur les transitions, et associée à une attractivité raisonnée, est désormais au cœur de toutes les politiques publiques métropolitaines. Ainsi, elle constitue le socle du nouveau projet de territoire porté par le SCoT, et proposé dans le PADD.

Le scénario proposé : un développement par étapes, pour une ambition équilibrée

Le PADD définit le **niveau d'ambition souhaité pour la Métropole à long terme** (accueil et développement démographique, dynamiques économiques, besoins résidentiels). Il détermine aussi les choix de développement territorial permettant de répondre à cette ambition.

Précisé dans l'axe 2 du présent document, pour répondre à l'ambition des transitions, le SCoT fixe le cap à 2040.

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 étape**, 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. Elle pourra alors **accélérer son attractivité démographique** et créer les conditions conduisant à **une perspective de plein emploi à 2040**.

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 pour tendre vers le « zéro artificialisation nette » en 2050.

UN PROJET DE PADD : 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 ren-voie à l'organisation et la structuration du développement territorial. Il répond au be- soin 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.
- 2. POUR UNE MÉTROPOLE DYNAMIQUE : asseoir le positionnement international de la Métropole et assurer les conditions essentielles à son développe- ment.** 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 eu-roméditerranéen. 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 recréant et en préservant des espaces de nature en ville.

5. POUR UNE MÉTROPOLE LITTORALE : Préserver le littoral comme une ressource 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.





AXE 1

**POUR UNE « MÉTROPOLE ÉQUILIBRÉE » :
« MAINTENIR LES GRANDS ÉQUILIBRES
PAYSAGERS EN RECENTRANT LE DÉVE-
LOPPEMENT AUTOUR DU PROJET
DE MOBILITÉ »**

La présence de la nature au cœur même de la Métropole constitue une singularité forte, participant à son attractivité. Cette forte imbrication ville / nature fragilise aussi davantage les espaces naturels et agricoles, qui continuent d'être la variable d'ajustement de l'urbanisation, alors qu'ils jouent des fonctions environnementales, paysagères et économiques essentielles.





Par son organisation multipolaire, la Métropole Aix-Marseille-Provence génère des déplacements tous azimuts entre grandes villes, villes moyennes, pôles de proximité. L'offre de mobilité métropolitaine, qu'elle soit urbaine (au sein même des villes) ou interurbaine, accuse aujourd'hui un retard important. La poursuite du mouvement de périurbanisation complique aujourd'hui la desserte de certaines zones résidentielles et des zones d'emplois.

Afin de limiter la pression qui s'exerce sur les espaces naturels et agricoles et améliorer le fonctionnement métropolitain au quotidien, il est nécessaire de **mettre en œuvre un mode de développement plus vertueux en :**




- **Garantissant la préservation et la restauration des espaces agricoles, naturels et aquatiques**, pour les espèces qu'ils abritent et les milieux vivants qu'ils constituent, ainsi que les nombreuses fonctions qu'ils remplissent, notamment au regard du changement climatique ;
- **Valorisant la diversité paysagère** faisant l'identité et l'attractivité de la Métropole ;
- **Recentrant le développement urbain autour des polarités les plus structurantes en cohérence avec les bassins de vie et en favorisant le renouvellement urbain ;**
- **Organisant une offre de mobilité plus durable et corrélée au développement urbain.**

PROTÉGER LES ESPACES NATURELS ET ASSURER UNE SOLIDARITÉ ÉCOLOGIQUE DES TERRITOIRE




1. Préserver les réservoirs métropolitains de biodiversité terrestres et marines

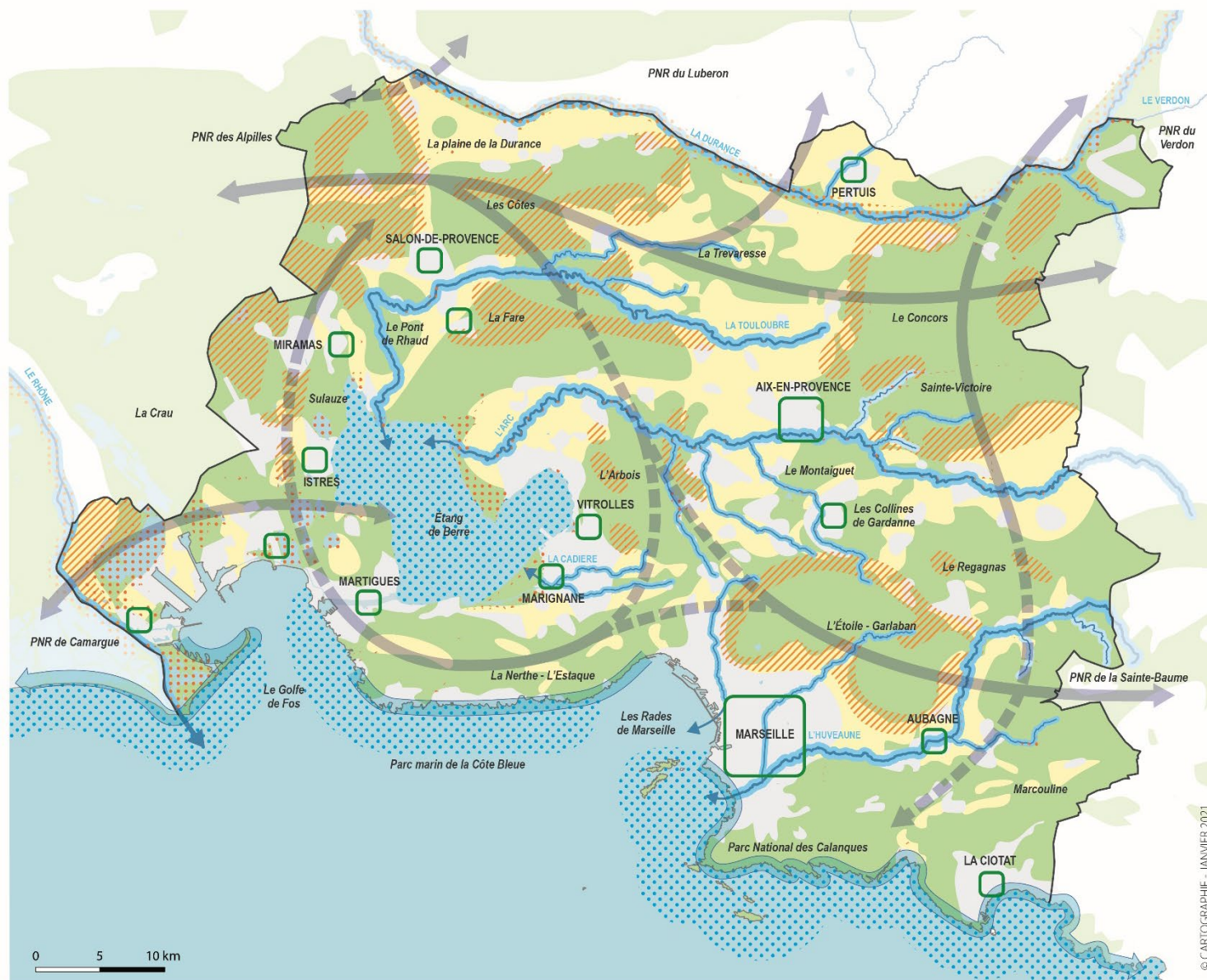
-  Protéger et maintenir les réservoirs métropolitains de biodiversité (naturels, agricoles et aquatiques)
-  Préserver les petits fonds marins / zones humides
-  Cours d'eau à conforter
-  Cours d'eau à restaurer

2. Maintenir et restaurer les perméabilités écologiques

-  Protéger les espaces agricoles et naturels périurbains des pressions liées à l'artificialisation des sols
-  Conforter les secteurs cultivés jouant un rôle de lisière et/ou environnemental
-  Renforcer la biodiversité en ville

3. Protéger et/ou restaurer les grandes liaisons écologiques

-  Protéger les liaisons structurantes assurant une solidarité écologique entre les grands espaces naturels régionaux
-  Restaurer les liaisons menacées ou disparues
-  Conforter/restaurer les continuités littorales



PRÉSERVER DURABLEMENT L'ARMATURE DES ESPACES AQUATIQUES POUR LEUR MULTIFONCTIONNALITÉ

Les espaces agricoles, naturels et aquatiques jouent un rôle structurant dans l'organisation du territoire. Espaces-refuges pour la biodiversité, ils constituent un bien commun assurant de nombreuses fonctions et services essentiels à la qualité de vie de la population au plan écologique, paysager, économique, sociétal et alimentaire. Cette armature agricole, naturelle et forestière est une composante centrale du projet de territoire qu'il convient de préserver, valoriser et consolider dans ses différentes fonctions.

Protéger le patrimoine naturel exceptionnel et les fonctionnalités écologiques du territoire

La mosaïque de milieux est un atout considérable pour le territoire et lui donne une grande responsabilité vis-à-vis de ce patrimoine vivant. Il s'agit à la fois de :

- **Préserver les continuités écologiques terrestres, aquatiques et littorales au sein du territoire métropolitain.** Elles constituent les principaux axes de déplacement des espèces entre les réservoirs de biodiversité, en prenant en compte les obstacles, notamment les infrastructures linéaires existantes ou certaines conditions d'exploitation agricoles intensives. Les continuités écologiques métropolitaines doivent être mises en cohérence avec les grandes continuités voisines pour assurer une solidarité écologique entre les grands espaces naturels régionaux (Luberon, Sainte-Baume, Al-pilles, La Crau, la Camargue et le littoral méditerranéen...) ;
- **Pérenniser les espaces agronaturels marquant les coupures paysagères et favoriser le maintien des espaces favorables à la biodiversité.** Une vigilance particulière sera portée sur les espaces cultivés (notamment les réseaux de haies), pour qu'ils ne soient pas source de fragmentation ;
- **Protéger et restaurer les continuités écologiques fragilisées qui le nécessitent** (plateau de l'Arbois, Étoile / Nerthe, Haute Vallée de l'Arc, étangs intérieurs...) ;

- **Assurer la protection des espaces naturels « rares » et « emblématiques »**, reconnus pour leur très grande valeur écologique et patrimoniale comme les zones humides et lacustres, les steppes sèches (coussoul de Crau), les cours d'eau et les petits fonds marins littoraux ;
- **Préserver durablement les espaces naturels et agricoles (notamment périurbains)** des pressions liées à l'artificialisation des sols qui contribuent à fragmenter les milieux et à altérer leurs fonctionnalités ;
- **Préserver la biodiversité « ordinaire » et notamment renforcer la biodiversité en ville et sa perméabilité avec les espaces naturels, pour (re)créer des continuités écologiques.** Cela passe notamment par le maintien et / ou le développement du réseau végétal et des continuités liées à l'eau et l'intégration des enjeux de biodiversité dans les nouveaux aménagements ;
- **Limiter la pollution lumineuse** (trame noire), pour préserver la biodiversité et contribuer à la neutralité carbone. Il s'agit notamment de définir les espaces à préserver (notamment aux abords des corridors et réservoirs de biodiversité, y compris dans leurs prolongements en milieu urbain et dans les zones d'interface ville-nature) et de réguler l'éclairage artificiel qui perturbe certaines espèces ;
- **Prendre en compte la sensibilité (écologique et paysagère) des espaces situés en lisière** (naturel/agricole, agricole/urbain, naturel/urbain) et s'appuyer sur leur rôle de « zone tampon » dans la gestion des risques naturels. Cela implique notamment la création ou le maintien de « lisières actives », espaces de transition modérant les possibilités de construction et favorisant les porosités ville-nature.

Valoriser et reconquérir les espaces agricoles, socle d'un projet territorial durable

L'armature des espaces agricoles, dans toute leur diversité, mérite d'être davantage caractérisée et renforcée dans le projet de territoire. Dans cette perspective, le SCoT se donne comme objectifs de :

- ▶ **Préserver les espaces agricoles** pour accroître la sécurité foncière des exploitations, en facilitant leur maintien et leur développement. Cela implique de **définir des limites à l'urbanisation, d'éviter le mitage et de prioriser les zones bénéficiant d'un réseau d'irrigation**. Le SCoT entend permettre le maintien en espace à vocation agricole des friches comme « réservoir alimentaire » futur, notamment sur les sols les plus riches ;
- ▶ **Assurer la préservation de conditions d'exploitations optimales** (sols irrigués et potentiellement irrigables, qualité agronomique des sols, périmètre d'appellation et démarches de qualité...) **et faciliter l'installation d'agriculteurs**. Cela nécessite la préservation de la ressource en eau (en volume et en qualité avec une attention particulière sur l'irrigation gravitaire notamment sur la nappe de Crau et certains aquifères), l'accompagnement des exploitations agricoles dans l'adaptation au changement climatique et la transition vers des pratiques agricoles plus respectueuses de l'environnement et de la santé. La réflexion sur la disponibilité de l'eau pour l'agriculture est à croiser avec les autres usages comme la qualité des milieux (certains intrants agricoles pouvant contaminer les aquifères) ou l'alimentation en eau potable. En effet, pour ce dernier usage, il existe des impacts des techniques d'irrigation des cultures : l'irrigation gravitaire par exemple est plus consommatrice en eau qu'une aspersion mais elle permet également de recharger les aquifères ;
- ▶ **Protéger les prairies irriguées (foin de Crau) pour maintenir la capacité de recharge de la nappe phréatique ;**
- ▶ **Préserver la valeur patrimoniale des exploitations agricoles** (foin de Crau, huile d'olive à La Fare-les-Oliviers et Coudoux ; la vigne (Cassis / Coteau d'Aix) et s'assurer de la rentabilité des exploitations, notamment biologiques ;
- ▶ **Conserver le potentiel agricole des cœurs de production**, alimentant les grandes filières agroalimentaires du département. Ces espaces recouvrent des zones de piémonts valorisés par des démarches de qualité et des secteurs de plaines présentant de bonnes conditions agronomiques et largement irriguées (haute et basse Vallée de l'Arc, Val de Durance, plaine de Berre, plateau de Puyricard, coteaux du Luberon, plaine de Cuges...) ;
- ▶ **Conforter les espaces cultivés à fort intérêt environnemental, imbriqués dans les milieux naturels** (Camargue, Crau, cœur et piémonts des massifs forestiers...), participant aux fonctionnalités écologiques du territoire. Le développement de nouveaux espaces agricoles sur des milieux naturels est possible, notamment sur des espaces anciennement cultivés, en tenant compte des enjeux paysagers et de biodiversité, de gestion des massifs et de défense contre l'incendie. Le SCoT entend par ailleurs favoriser le maintien et la replantation des haies dans ces espaces, pour leurs fonctions de support de biodiversité ;
- ▶ **Pérenniser les espaces agricoles périurbains offrant des productions diversifiées à proximité des centres urbains**, fragilisés par l'urbanisation (plaine des Milles, plaine de Châteauneuf-les-Martigues / Gignac-la-Nerthe, vallée de l'Huveaune / plaine d'Aubagne, bassin de Gardanne, plaine de Salon, Plan Fossan, Plaine de Saint-Julien...). Ces terres agricoles périurbaines aux qualités productives exceptionnelles (terres irriguées et fertiles), constituant des ressources alimentaires stratégiques aux portes des pôles de proximité, sont un atout pour le développement d'une agriculture de proximité. Elles peuvent aussi constituer des espaces tampons en lien avec la gestion des risques naturels ;
- ▶ **Accompagner et conforter le développement de l'agriculture urbaine**, répondant à des attentes sociétales fortes (alimentaires, environnementales, paysagères ou éducatives) ;
- ▶ **Appuyer, de façon coordonnée, le rayonnement et la productivité des filières haut de gamme**, vitrines de l'excellence du territoire, qu'elles soient traditionnelles (filiale viticole) ou émergentes ;
- ▶ **Permettre la mise en culture d'espaces urbains et périurbains qui ne sont pas identifiés comme agricoles**, dans un objectif nourricier et de réintroduction de la nature en ville.



Améliorer l'état et le fonctionnement des milieux aquatiques et humides

Un des enjeux pour le territoire est d'améliorer la qualité des eaux, le fonctionnement et la mise en réseau des milieux aquatiques et humides constituant la trame bleue, et de favoriser la préservation des milieux vivants comme la biodiversité qui leur est rattachée.

Dans cette perspective, le SCoT se donne comme objectifs de :

- ▶ **Protéger et/ou restaurer la trame turquoise**, regroupant les espaces fonctionnels où les trames verte et bleue interagissent fortement (ripisylves, plaines alluviales...). Cela implique d'appréhender les cours d'eau dans leur longueur et dans toute leur épaisseur, en y intégrant les espaces de mobilité et les éléments physiques nécessaires à leur bon fonctionnement (lit majeur, ripisylves, zones humides alluviales, zone d'expansion des crues, zones de frayères) ;
- ▶ **Limiter les pressions anthropiques sur les cours d'eau** (depuis les fleuves jusqu'aux petits affluents) **et encourager leur valorisation et leur renaturation**, afin d'améliorer la qualité de l'eau et de prévenir le risque inondation ;
- ▶ **Protéger et restaurer les zones humides** et leurs abords qui remplissent des fonctions écologiques et environnementales essentielles : stockage temporaire des eaux de ruissellement, épurateur de pollutions, stockage de carbone, réservoir de biodiversité... Les aménagements, constructions ou installations relatifs aux enjeux de la ZIP de FOS pourront être autorisés si les continuités écologiques sont maintenues ;
- ▶ **Contribuer aux programmes de restauration des milieux** (à l'image de l'Étang de Berre) pour atteindre le bon état écologique des écosystèmes et la restauration des services rendus par les zones humides ;
- ▶ **Protéger les réseaux d'eau douce souterrains**, particulièrement nombreux sur le territoire (nappes phréatiques, réseaux karstiques des massifs), contribuant à la singularité de certains espaces et pour l'alimentation en eau potable, en y réduisant les rejets.

Renforcer l'ensemble des services rendus par les espaces agricoles, naturels et aquatiques à la population en maîtrisant les usages

La prise en compte du rôle des différents écosystèmes (naturels, agricoles et aquatiques) est essentielle pour relever certains défis (changement climatique, risques naturels, santé, sécurité alimentaire...). En plus de les préserver, le SCoT cherche aussi à accroître les services rendus par ces espaces à la population.

- ▶ **Renforcer la contribution des espaces naturels, aquatiques, agricoles et forestiers** à la séquestration carbone, à « l'acclimatation » de la Métropole et à la gestion des risques naturels en préservant ces espaces. Il s'agit notamment d'encourager le développement du pastoralisme au regard de son rôle stratégique dans la gestion des interfaces villes-nature, en lien avec le risque incendie.
- ▶ **Préserver les espaces agronaturels**, socle d'un projet alimentaire territorial durable.
- ▶ **Favoriser l'orientation des eaux de pluies vers des espaces où elles pourront s'infiltrer en installant par exemple des structures hydrauliques** (comme les retenues collinaires) dans les espaces non urbanisés en amont (en particulier les espaces forestiers). Le ruissellement et la contamination sur des surfaces imperméabilisées des eaux de pluie seront ainsi réduits.
- ▶ **Rendre les espaces naturels, agricoles et aquatiques accessibles aux habitants et aux visiteurs** en y développant des activités compatibles avec leurs équilibres écologiques et paysagers, tout en limitant les effets sur les milieux et les paysages (imperméabilisation, équipements, constructions...). Les cours d'eau peuvent notamment être un support de projet et d'aménagement combinant renaturation/restauration des fonctionnalités écologiques et développement des mobilités douces. La stratégie ERC (Eviter-Réduire-Compenser) métropolitaine est également au cœur du projet de valorisation des services écosystémiques.
- ▶ **Gérer et organiser la fréquentation de certains sites très fréquentés**, en particulier les fins de semaine et en période estivale (Calanques, Sainte-Victoire, Côte Bleue, vallée de Saint Pons, Alpilles, Camargue) pour en limiter l'impact sur les milieux naturels fragiles et la biodiversité. Il s'agit de **proposer des alternatives décarbonées** (transports en commun, vélo) pour accéder à ces sites, mais également de **diversifier et maîtriser l'offre touristique** métropolitaine (pour des activités de loisirs et de res-

sourcement) afin de limiter les pressions sur les sites les plus sensibles. La gestion de la surfréquentation peut également impliquer des formes de coopération renouvelées avec les territoires voisins, avec lesquels Aix-Marseille-Provence partage des espaces naturels emblématiques (Sainte-Victoire, Sainte-Baume, Camargue...).

VALORISER LA DIVERSITÉ PAYSAGÈRE MÉTROPOLITAINE ET (RE)QUALIFIER LES INTERFACES ENTRE LES ESPACES NATURELS, AGRICOLÉS ET URBANISÉS

Unique par sa taille et sa configuration, entre Méditerranée et massifs provençaux, la Métropole est reconnue pour la très grande variété et l'imbrication de ses paysages, à la fois naturels, agricoles, urbains et littoraux. Véritable bien commun, ils contribuent fortement à l'identité et l'attractivité du territoire et jouent un grand rôle dans la qualité de vie des habitants. Cette singularité paysagère est toutefois fragilisée par un développement urbain extensif et des formes urbaines souvent standardisées, parfois peu organisées. Les limites entre espaces urbains, espaces agricoles et naturels, de moins en moins nettes, nuisent à la qualité perçue des paysages et altèrent cadre de vie et attractivité. Conscient de cette situation, le SCoT entend faire du paysage, de sa construction ou de sa réhabilitation, une composante structurante du projet de territoire, au-travers de la préservation et de la valorisation des grands paysages. Il porte également une attention particulière à la requalification des paysages plus ordinaires, qui rythment et organisent le quotidien des habitants et des visiteurs.

Préserver et mettre en valeur les paysages structurants

L'ensemble des massifs de la Métropole, faisant l'identité de ce territoire, ont acquis une valeur culturelle et sociale au travers des représentations et des usages qu'ils favorisent. Certains sont de renommée locale, d'autres d'importance régionale, nationale voire mondiale (Calanques, Sainte-Victoire, Camargue). L'Étang de Berre, les villages perchés, ou encore les plaines agricoles sont également les paysages emblématiques de la Métropole. Espaces-refuges pour la biodiversité et de respiration pour les habitants, leur protection et le soin apporté à leur réhabilitation sur le long terme sont une priorité. Afin d'en assurer la préservation et la mise en valeur, il s'agit à la fois de :

- **Protéger, sur le long terme, les reliefs structurants face à l'urbanisation**, notamment les massifs, les lignes de crête ainsi que les petits reliefs interstitiels et les rebords de plateaux ;



- ▶ **Préserver et valoriser les plaines agri-naturelles** témoignant de l'identité rurale de la Métropole (cultures provençales, oliveraies, garrigues pâturées, zones bocagères de haies de cyprès ou de feuillus), rythme des structures agricoles, ouverture et horizontalité de ces espaces (plaine de la Crau, Camargue...) ainsi que les éléments de patrimoine bâti agricole (châteaux, bastides, canaux...) ;
- ▶ **Requalifier** les entrées de ville métropolitaine afin de participer à l'attractivité du centre-ville et à l'équilibre avec ces espaces périphériques ;
- ▶ **Conforter les pratiques agricoles traditionnelles gestionnaires d'écosystèmes** (particulièrement l'élevage extensif en Camargue, en Crau et sur les massifs) essentielles à la valorisation et à l'entretien de paysages d'intérêt patrimonial ;
- ▶ **(Re)définir**, et reconstruire les espaces de lisière **entre interfaces entre espaces urbains, agricoles et naturels**. Ces lisières, d'épaisseur variable, accueillent des usages divers et peuvent permettre une meilleure gestion des risques (incendie avec la reconquête de friches et le sylvopastoralisme) et de la surfréquentation. Afin de concilier développement et préservation, des formes urbaines s'intégrant davantage aux paysages et des continuités ville/nature sont recherchées ;
- ▶ **Maintenir des espaces de respiration et des coupures** paysagères rythmant la traversée du territoire, afin de maintenir des ouvertures visuelles donnant à voir les grands paysages ;
- ▶ **Conserver les paysages urbains traditionnels** (centres anciens, villages perchés, hameaux...), le patrimoine bâti et végétal remarquable qui marque l'identité des pôles de proximité, ainsi que les cônes de vue associés ;
- ▶ **Améliorer** la qualité paysagère et renforcer l'accès (visuel et/ou physique) aux espaces maritimes (valorisation des interfaces ville/mer, des petits ports pittoresques, des entrées de plages) ;
- ▶ **Valoriser et restaurer les paysages spécifiques autour de l'Étang de Berre**, dans leur diversité (naturel, industriel, agricole, urbain...), participant à l'amélioration de son image, poursuivant la démarche de reconquête et de changement d'image amorcées par les collectivités ces dernières années (plages, équipements, sentiers littoraux...). Cette orientation vise également les étangs intérieurs et les interfaces avec la steppe de la Crau.

Requalifier les paysages du quotidien et accompagner les mutations

Les paysages du quotidien sont soumis à des pressions constantes qui contribuent à leur dégradation (consommation des terres agricoles, imperméabilisation, standardisation des formes urbaines...). Afin de les réaffirmer et d'accompagner les évolutions paysagères, le SCoT veille à :

- ▶ **Requalifier les paysages urbains fragilisés** des entrées de villages, des zones d'activités économiques et commerciales périphériques et des tissus d'habitat pavillonnaire. Il s'agit de favoriser des projets bien intégrés dans leur environnement (qualité architecturale, insertion dans le paysage, économie d'espace, transition avec les espaces agricoles et naturels voisins...) ;
- ▶ **Valoriser les centres anciens** en s'appuyant sur leurs caractéristiques patrimoniales, accompagner les mutations nécessitées par le renouvellement, tout en répondant aux modes de vie et aux attentes des habitants ;
- ▶ **Veiller à la qualité des paysages le long des routes et à la résorption des points noirs paysagers** notamment le long des axes interurbains très fréquentés, aux abords souvent négligés (lutte contre les dépôts sauvages et encadrement de l'affichage). Il s'agit également de préserver les arbres d'alignement sur les sites les plus remarquables ;
- ▶ **Révéler et mettre en valeur les paysages liés à l'eau**. Il s'agit notamment de redonner un accès sécurisé aux berges des cours d'eau, notamment en milieu urbain, sans accroître la pression sur ces milieux et aux berges du Rhône, en améliorant la visibilité du fleuve. Pour les canaux, permettre, lorsque c'est possible, un accès sécurisé aux berges, sur certains tronçons, sans remettre en question la fonction principale de ces ouvrages. Certains d'entre eux pourront être valorisés comme patrimoine commun et support de projet (ruisseau des Aygalades et berges de l'Huveaune à Marseille, chenal de Caronte à Martigues...).

RECENTRER LE DÉVELOPPEMENT URBAIN AUTOUR DES PÔLES MÉTROPOLITAINS ET DES PÔLES DE DÉVELOPPEMENT

1 - Affirmer le rayonnement et les liens entre pôles métropolitains



Affirmer les pôles métropolitains comme lieux d'accueil privilégiés du développement, aux fonctions métropolitaines structurantes. Organiser leur développement autour du réseau de transports urbains à haut niveau de service (métro, tramway, BHNS) pour structurer leurs continuités urbaines.

2 - Équilibrer les bassins de vie en renforçant les pôles de développement et les pôles d'équilibre



Structurer des pôles de développement autour des villes moyennes et des villes qu'elles agrègent. Organiser leur développement autour du réseau de transport urbain.



Rechercher l'équilibre habitat-emploi autour des pôles économiques périphériques, en articulation avec les pôles de l'armature et en lien avec les territoires voisins.



Accompagner le développement de pôles d'équilibre. Renforcer leur offre économique en fonction du poids de la commune et en complémentarité avec les pôles voisins.

3 - Développer l'armature de transports pour mieux connecter les pôles de développement et les pôles d'équilibre à leurs bassins de vie



Développer le réseau de transport interurbain métropolitain (TER, car à haut niveau de service, tramway interurbain) et connecté au réseau de transport de proximité



Connecter les pôles de développement et d'équilibre à leur bassin de vie : développer le réseau interurbain des Territoires (*transports en commun et mobilités partagées*) pour limiter les déplacements en voiture et faciliter les rabattements vers les pôles.

4 - Permettre un développement mesuré des pôles de proximité en complémentarité avec les pôles voisins



Conforter leur vocation résidentielle et permettre un développement mesuré en lien avec les autres pôles de services de proximité. Développer des services complémentaires répondant à l'évolution des modes de vies.



S'APPUYER SUR UNE ARMATURE TERRITORIALE RECENTRÉE POUR ORGANISER L'ACCUEIL DU DÉVELOPPEMENT

Pour préserver le capital naturel et agricole du territoire, réussir ses transitions et assurer l'accueil des populations et des activités dans un cadre de qualité, le SCoT propose une organisation de son développement territorial, fondée sur le principe du « recentrage ». Il priorise le développement autour des polarités les plus structurantes, en cohérence avec une offre efficace de transports en commun. Ce projet « **d'armature territoriale** » à l'horizon 2040 s'organise autour de 4 types de polarités : **les pôles métropolitains, les pôles de développement, les pôles d'équilibre et les pôles de proximité**. Il mise sur la complémentarité entre atouts, spécificités et potentiels des communes, ayant chacune un rôle à jouer dans le projet de territoire et s'articule avec le fonctionnement quotidien des bassins de vie. Plusieurs objectifs sont déclinés en fonction de cette organisation, notamment l'accueil de la croissance démographique et économique :

- **Les pôles métropolitains** concentrent les fonctions métropolitaines et ont vocation à poursuivre / renforcer ce rôle structurant ;
- À leurs côtés, **les pôles de développement** agrégeant les villes moyennes, les communes et pôles d'emplois environnants, sont les principaux relais de croissance d'un territoire multipolaire, offrant une plus grande facilité d'accès aux fonctions métropolitaines (transports, emploi, santé, culture...) ;
- **Les pôles d'équilibre** sont des communes bien équipées, irriguant de plus petits bassins de vie et dont le rôle économique gagnerait à être renforcé ;
- **Les pôles de proximité**, ont la vocation essentiellement résidentielle (et parfois touristique), doivent être préservés en maîtrisant leurs extensions, pour ne pas porter atteinte à leur qualité de vie.

En fixant des objectifs spécifiques à chaque niveau d'armature, le projet du SCoT infléchit la tendance passée, en donnant aux principaux pôles (métropolitains et de développement) un plus grand rôle d'accueil de la croissance et en réduisant celle des pôles de proximité (en forte progression au cours de la dernière décennie).

Pôles métropolitains : affirmer Marseille et Aix-en-Provence dans leur rôle moteur d'accueil du développement et leurs fonctions structurantes

Les deux pôles métropolitains, Marseille et Aix-en-Provence, ont vocation à faire rayonner le territoire au travers de leur dynamisme, de leur attractivité économique et résidentielle et par l'innovation. Accueillant plus de la moitié de la population, 57% des emplois, ainsi que l'essentiel des pôles tertiaires et commerciaux, le SCoT entend prioriser leur développement et renforcer leur rôle dans l'armature territoriale à 2040.

Le recentrage du développement sur ces pôles est un levier permettant de poursuivre et d'amplifier les politiques publiques en faveur de l'attractivité et d'un renouveau urbain, vecteur d'une image plus qualitative (Marseille) ou rééquilibrant habitat et emploi (Marseille et Aix-en-Provence). Dans ce cadre, Le SCoT affirme leur rôle moteur d'accueil du développement et des fonctions structurantes :

- **Accueillir une part plus importante des nouveaux habitants et emplois ;**
- **Conforter Marseille comme deuxième ville de France, capitale régionale et ville-centre de la Métropole, dont de nombreuses fonctions rayonnent largement mais qui souffre de fortes inégalités socio-spatiales.** Son évolution doit être assurée en cohérence avec les communes voisines, et en complémentarité avec Aix-en-Provence, second pôle de niveau métropolitain ;
- **Renforcer les fonctions métropolitaines** centrales jouées par ces deux villes : enseignement supérieur et recherche, lieux et réseaux d'innovation, équipements administratifs, culturels et sportifs à fort rayonnement ;
- **Réaliser / compléter / améliorer prioritairement les réseaux de la mobilité quotidienne (transport en commun, voirie, réseaux modes actifs) ;**
- **Améliorer la qualité urbaine** (aménités, espaces publics) **et résidentielle de ces villes** (équipement de proximité, services, offre commerciale diversifiée), constituant un facteur d'attractivité ;
- **Poursuivre la production et la diversification de l'offre de logements et intensifier les efforts de renouvellement urbain** et identifier les secteurs de projets
- **Organiser la mixité fonctionnelle** pour faciliter le développement de l'emploi dans le tissu urbain.

Pôles de développement : renforcer leur rôle d'accueil en lien avec les bassins de vie qu'elles irriguent

Les pôles de développement (Allauch, Aubagne, Berre-l'Etang, Châteauneuf-les-Martigues, Fos-sur-Mer, Gardanne, Gémenos, Gignac-la-Nerthe, Istres, La Ciotat, La Penne-sur-Huveaune, Les Pennes-Mirabeau, Marignane, Martigues, Miramas, Pertuis, Plan-de-Cuques, Port-de-Bouc, Rognac, Saint-Victoret, Salon-de-Provence, Septèmes-les-Vallons, Vitrolles) ont vocation à renforcer le maillage du territoire pour mieux irriguer et équilibrer les bassins de vie, grâce à une offre économique résidentielle, culturelle, d'éducation et de santé plus structurante et à favoriser un meilleur accès à ces services pour les habitants. De par leur taille, la diversité de leur tissu économique, leur bon niveau d'équipement et leur réseau de transports en commun, **les pôles de développement agrègent plusieurs villes et leurs pôles économiques**. Globalement attractifs pour les actifs des communes environnantes, ils ont un poids important dans l'armature territoriale, irriguent leurs bassins de vie et présentent **un enjeu de développement et d'équilibre entre emplois et logements**. Leurs centres, souvent fragilisés par la périurbanisation économique et résidentielle, font l'objet de politiques de réinvestissement.

Afin de renforcer la complémentarité de leurs fonctions, pour répondre aux divers besoins de la population et éviter la périurbanisation de l'emploi, le SCoT définit plusieurs orientations :

- **Renforcer leur rôle d'accueil du développement résidentiel et économique**, au regard des contraintes locales (environnement, risques), en confortant le positionnement économique de leurs pôles d'emploi et en priorisant les espaces déjà urbanisés ;
- **Prendre en compte les besoins d'équilibre habitat/emploi et de mobilité** notamment sur la partie Ouest du territoire en lien avec les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la ZIP de Fos ;
- **Équilibrer l'habitat, l'emploi et l'offre de services au sein des pôles de développement ;**
- **Poursuivre et amplifier les actions de requalification et de redynamisation de leurs centres-villes** (développement de l'offre commerciale, de services et tertiaires notamment) ;
- **Diversifier leur offre de logements** (locatif, social, accueil de publics spécifiques) afin de faciliter les parcours résidentiels ;

- **Renforcer l'offre tertiaire dans les villes** qui le nécessitent (Aubagne, La Ciotat, Salon-de-Provence, Martigues et Istres) et favoriser la création de **locaux mutualisés** (co-working) ;
- **Offrir un niveau d'équipements et de services adapté à la croissance démographique ;**
- **Répondre aux besoins de formation**, en privilégiant notamment les localisations des établissements d'enseignement supérieur proches des centres, en développant une offre ciblée en lien avec le déploiement de l'industrie décarbonée et des énergies renouvelables (ou en lien avec les métiers de l'industrie et de l'énergie) et en contribuant au rééquilibrage d'une offre territoriale adaptée ;
- **Renforcer les connexions multimodales ;**
- **Structurer un réseau de transports rayonnant** dans les pôles de développement, pour connecter les communes périurbaines environnantes aux emplois et services qu'ils proposent. Cette offre de mobilité tous modes s'organise autour des pôles d'échanges multimodaux, proposant des services élargis (véhicules en libre-service, bornes de recharge, autopartage...) et une plateforme unifiant l'offre de mobilité, articulés à un maillage cyclable efficace.

Pôles d'équilibre : accompagner leur développement et accroître leur offre économique

Les pôles d'équilibre (Auriol, Grans, La Bouilladisse, La Fare-les-Oliviers, Lambesc, Lançon-Provence, Mallemort, Pélissanne, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Roquevaire, Sénas, Trets, Venelles) sont des villes relativement bien équipées et bénéficient d'une localisation stratégique. Elles ont également vocation, à leur échelle, à mieux irriguer de plus petits bassins de vie, et à renforcer leur offre, notamment économique. Au regard de leur attractivité résidentielle sur la période récente (15% de la croissance métropolitaine), de leur réseau en transports en commun projeté et de leur relation avec les pôles de développement, ces villes bénéficient d'atouts favorables à leur développement.

Ces villes présentent toutes un potentiel de développement important mais doivent pour la plupart consolider leur offre économique en complémentarité avec les pôles de développement voisins. Pour y répondre, le SCoT définit plusieurs orientations pour ces pôles :

- **Accompagner 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) ;

- **Renforcer leur offre économique** en fonction du poids de la commune et en complémentarité avec les communes voisines ;
- **Renforcer les transports en commun pour mieux les relier aux pôles métropolitains et aux pôles de développement** ;
- **Offrir un niveau d'équipements et de services adaptés à la croissance démographique** ;
- **Privilégier les centralités de ces communes pour l'implantation de halles alimentaires ou de producteurs, d'espaces de co-working ou de tiers-lieux** afin de conforter les dynamiques de ces centralités.

Pôles de proximité : stabiliser leur développement et permettre une croissance maîtrisée en complémentarité avec les pôles environnants

Les pôles de proximité (Alleins, Aurons, Beaurecueil, Belcodène, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Cadolive, Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Charleval, Châteauneuf-le-Rouge, Cornillon-Confoux, Coudoux, Cuges-les-Pins, Eguilles, Ensues-la-Redonne, Eyguières, Fuveau, Gréasque, Jouques, La Barben, La Destrousse, La Roque-d'Anthéron, Lamanon, Le Puy-Sainte-Réparate, Le Rove, Le Tholonet, Meyrargues, Meyreuil, Mimet, Peynier, Peypin, Peyrolles-en-Provence, Puyloubier, Rognes, Roquefort-la-Bédoule, Rousset, Saint-Antonin-sur-Bayon, Saint-Cannat, Saint-Chamas, Saint-Estève-Janson, Saint-Marc-Jaumegarde, Saint-Mitre-les-Remparts, Saint-Paul-lès-Durance, Saint-Savournin, Saint-Zacharie, Sausset-les-Pins, Simiane-Collongue, Vauvenargues, Velaux, Ventabren, Vernègues) ont vocation à jouer un rôle essentiel dans l'offre de services de proximité et la qualité de vie. Certains portent également l'attractivité touristique du territoire, ce qui implique, avant tout, de préserver et renforcer leurs qualités intrinsèques. Ils présentent des caractéristiques plus résidentielles et répondent à des besoins de proximité (petits commerces, écoles, santé, équipements culturels et sportifs...). Portés par la qualité de leur cadre de vie et, pour certains, par leur proximité avec un bassin d'emploi, ce sont les plus dynamiques en matière de croissance démographique sur la période récente. Ils doivent aujourd'hui progressivement stabiliser leur développement au regard de leurs capacités à absorber la croissance, en matière notamment d'équipements et de services.

Cette catégorie intègre également les principaux hameaux et centralités secondaires des pôles de proximité. Certains pôles de proximité se distinguent par leurs fonctions économiques.

Le SCoT définit plusieurs orientations visant à stabiliser leur développement :

- **Adapter équipements, services et espaces publics aux besoins de la population** ;
- **Mettre en adéquation l'évolution de la commune avec la préservation de son cadre naturel, agricole et paysager** ;
- **Maîtriser le développement des espaces économiques de ces pôles de proximité** ; celles situées au sein de bassins d'emploi bénéficiant de capacités économiques un peu plus importantes en cohérence avec les pôles environnants ;
- **Conforter la vocation principalement résidentielle** de ces pôles de proximité, et les renforcer comme lieu de vie et centres de services de proximité ;
- **Favoriser et organiser leur accessibilité aux pôles de rayonnement plus importants** ;
- **Préserver leur identité** en constituant un atout d'attractivité, notamment touristique ;
- **Développer le très haut débit pour réduire les besoins de déplacement** (essor du télétravail), garantir **un maillage territorial d'espaces de coworking et assurer une équité d'accès aux services et aux commerces** en complémentarité avec les communes voisines ;
- **Dans les plus petits pôles, prioriser le développement dans les secteurs de projets déjà identifiés.**

Pôles économiques périphériques : rechercher l'équilibre habitat-emploi, en articulation avec l'armature territoriale

Le territoire métropolitain est aussi composé de vastes « pôles d'emplois périphériques », situés en dehors des grands centres urbains, participant à son organisation multipolaire et à son attractivité économique. Certains font partie des pôles de développement de l'armature territoriale du SCoT, car ils sont situés aux portes ou au sein des villes moyennes. D'autres, comme ITER-Cadarache, la ZIP de Fos-sur-Mer, la Z.I de Rousset, ou encore Plan-de-Campagne, sont à l'intersection de plusieurs bassins de vie. Pour assurer un développement plus harmonieux de ces pôles, le SCoT entend :

- ▶ **Rechercher l'équilibre habitat-emploi entre territoires fonctionnant comme un seul bassin d'emploi**, en s'inscrivant dans le cadre de l'armature territoriale :
 - **Ouest de l'Étang de Berre** (du Grand Port Maritime, de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer et Martigues jusqu'à Miramas).
 - **Haute Vallée de l'Arc** (autour de Fuveau, Rousset, Peynier et Trets, et en articulation avec l'ouest du Var) ;
 - **Pertuis et le Val de Durance** (jusqu'au site de recherche international à ITER-Cadarache, en articulation avec le Pays de Manosque) ;
 - **La Ciotat / Sud Sainte-Baume / Toulon-ouest** ;

- ▶ **Améliorer l'accessibilité du transport de ces pôles d'emplois périphériques** depuis les communes environnantes et le reste du bassin de vie ;

- ▶ **Accompagner l'évolution, y compris par diversification, de la zone de Plan de Campagne**, dans le cadre d'un projet global de recomposition spatiale ;

- ▶ **Dialoguer avec les territoires voisins de la Métropole, concernés par les stratégies de report résidentiel des ménages métropolitains**, afin de gérer cette croissance. L'ouest du Var, le sud Vaucluse et la Vallée de la Durance sont principalement concernés.

ORGANISER LE DÉVELOPPEMENT EN COHÉRENCE AVEC LE DÉPLOIEMENT DE L'OFFRE DE MOBILITÉ

Le mode de développement (péri)urbain d'Aix-Marseille-Provence n'a cessé d'éloigner habitants, emplois et services, allongeant les temps de transport et congestionnant le territoire. À l'horizon 2040, ce constat devrait s'amplifier au regard de l'attrait pour la maison individuelle, du besoin de développement économique et de la localisation, souvent périphérique, des grands tènements fonciers. Ce mode de développement présente un coût social (accès à l'emploi) et environnemental (pollutions, fragmentation des espaces, congestions...), que le SCoT entend atténuer, en articulant davantage aménagement et offre de mobilité.

Poursuivre le développement du réseau de transports en commun urbain à haut niveau de service

Afin de réduire la part des déplacements en voiture individuelle et faciliter l'accès aux zones d'emplois situées en milieu urbain et aux secteurs denses, la réalisation progressive des réseaux de transports collectifs doit être coordonnée au développement urbain existant et à venir dans une logique de cohérence urbanisme/transport.

Plusieurs projets de transports urbains sont engagés ou à l'étude :

- Extension du métro et de lignes de tramway à Marseille et Aubagne ;
- Création ou extension de lignes de bus à haut niveau de service : Marseille, Aixpress, Zenibus Marignane-Plan de Campagne, projets à Aubagne (Chronobus), Salon-de-Provence, Martigues/Port-de-Bouc, Istres et Miramas ;
- Transport par câble envisagé pour relier l'aéroport Marseille Provence et la gare VAMP ;
- Plateforme donnant l'accès à une offre de mobilité unifiée tous modes.

Des prolongements potentiels de ces lignes à haut niveau de service pourront, à long terme, faire l'objet d'études complémentaires, afin de faciliter l'accès aux bassins d'emplois et en cohérence avec les projets de développement urbain.

Structurer le système de mobilité métropolitain et organiser la chaîne des déplacements multimodaux à toutes les échelles

Plusieurs projets doivent permettre, à terme, de **créer un réseau ferroviaire et d'auto-cars « express » interurbain, plus attractif car mieux cadencé au travers :**

- Du réaménagement du plateau de la Gare de Marseille Saint-Charles et de la création de la gare souterraine, permettant d'améliorer la régularité et d'accroître l'offre ferroviaire Intercités ;
- De la réalisation du réseau TER : lignes cadencées Marseille-Gardanne-Aix, Marseille-Aubagne et Marseille-Miramas-Salon ;
- Du tramway interurbain de la Vallée de l'Huveaune sur la voie de Valdonne (Valtram), de la modernisation des lignes ferroviaires (Côte Bleue), de projets de réouverture de lignes ferroviaires à long terme (Aix-en-Provence/Rognac), ainsi que d'études pour la réutilisation des emprises ferroviaires sur l'ancienne ligne Gardanne-Carnoules. Ces projets nécessitent la préservation du potentiel que constituent les anciennes voies ferroviaires sur le long terme ;
- **Du développement de lignes de car interurbaines entre Marseille, Aix-en-Provence, les villes moyennes et les principaux pôles d'emplois (Arbois, zone industrielle de Fos-sur-Mer, Vitrolles-Marignane...), réseau express métropolitain à haut niveau de service (fréquence, amplitude horaire étendue...) préfigurant la mise en place d'un Service Express Métropolitain Régional.**

Afin de faciliter les déplacements à toutes les échelles, le SCoT entend :

- **Privilégier l'urbanisation (logements et emplois) dans les secteurs desservis par les transports**, pour réduire l'usage de la voiture individuelle. Il s'agit aussi d'organiser le phasage entre les zones de développement futur et le déploiement de l'offre en transports en commun (existante et en devenir), intégrant l'offre de mobilités alternatives et les enjeux environnementaux ;
- **Déployer des réseaux de bus et de cars complémentaires au réseau express métropolitain**, desservant les territoires moins denses à partir des pôles d'échanges de proximité (pouvant être équipés de parking-relais). Ces liaisons en transports en commun font l'objet d'approfondissements dans le cadre des Plans Locaux de Mobilité.

Compléter le réseau viaire structurant par la mise en œuvre de projets routiers (contournement et échangeurs autoroutiers) contribuant à l'apaisement des trafics routiers aux abords des villes, notamment pour améliorer la desserte de l'Ouest de l'Etang de Berre

- Le contournement de Martigues-Port-de-Bouc ;
- La requalification de la RN568 de Martigues à Fos-sur-Mer et de la RD268 entre Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, assurant la desserte des bassins Ouest du GPMM
- La création de l'Axe Fos-A54 (2x2 voies) ;
- Les projets de déviations locales (par exemple, l'accès à la zone d'activité de Signes) ;
- La prise en compte des projets structurants voisins (contournement autoroutier d'Arles / A54).

► **Développer le fret ferroviaire** et amplifier la coordination avec le portuaire et le fluvial, contribuer à l'apaisement du trafic routier et à la mise en sécurité des voies supportant aujourd'hui un flux de poids lourds important généré par les grandes zones logistiques ;

► **Atténuer les effets de coupure des infrastructures routières au sein et aux abords des villes** : apaisement des vitesses, réalisation de traversées piétonnes / cyclables... L'impact de ces nouveaux projets routiers sur la qualité de l'air, le niveau de bruit, la sécurité et la santé des habitants devra être atténué par des mesures d'évitement (éloignement, recul). Les transports en commun, les mobilités douces et l'intermodalité sont intégrés dans la conception des infrastructures.

► **Requalifier les infrastructures linéaires de transport nécessitant une amélioration de la perméabilité au regard des déplacements de la faune** ;

► **Développer un réseau cyclable à l'échelle des bassins de vie** (infrastructures sécurisées, services associés). La structuration d'une trame de déplacements sécurisée peut permettre de relier, sans rupture, les zones d'habitat aux zones d'emplois et aux Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) pour les liaisons interurbaines notamment, en apaisant les circulations. Cela implique de développer le stationnement vélo dans tous les nouveaux projets d'aménagement (PEM, zones d'activités, d'habitat, sites touristique...).

► **Organiser le développement urbain autour de certains pôles d'échanges multimodaux** (l'ensemble des pôles de centre urbain et de périphérie, ainsi que certains pôles de proximité, lorsqu'ils sont situés au sein d'une centralité) et **favoriser leur accessibilité piétonne et cyclable**. Cela nécessite d'étudier les opportunités de développement dans ces espaces bien desservis en encourageant une approche territoriale de l'organisation du télétravail (potentiel de création de lieux de vie,

d'aménités, d'espaces de coworking, d'accueil d'activités économiques, de locaux d'enseignement supérieur...) ;

► **Poursuivre une politique de réduction de la place de la voiture dans les centres-villes**, adaptée aux contextes locaux, afin de mieux partager l'espace public au profit des modes alternatifs et de libérer l'espace pour l'accueil d'autres fonctions (espaces libres, espaces verts et notamment de pleine terre). Le SCoT vise notamment une **meilleure articulation de la politique de stationnement** en parking-relais au réseau de transports en commun pour accéder aux centralités. Il entend également **apaiser les extrémités autoroutières** en entrée de ville, notamment l'A7, l'A50 et l'A55 à Marseille.

► **Associer les territoires voisins dans les réflexions et projets de mobilité, afin d'optimiser les dessertes au-delà du périmètre métropolitain** : ouest-Var, Vallée de la Durance, Pays d'Arles...

Au-delà d'une meilleure coordination et efficacité des transports en commun, il s'agit, en outre, d'impulser un changement dans les comportements individuels. Pour cela, le SCoT entend **rendre accessible à tous, les véhicules, les rames et les stations, renforcer le système de navettes au niveau des principaux pôles d'emplois et de loisirs du territoire, poursuivre son maillage en aires de covoiturage et en points de recharges pour véhicules électriques** en ciblant particulièrement les quartiers de gare, les aires de co-voiturage, les zones d'activités économiques et commerciales. Cela nécessite également de faciliter l'accessibilité à l'information et à l'acquisition des titres de transports intégrant les trajets multimodaux. La réduction de l'impact environnemental des mobilités passe aussi par la mise en place d'une zone à faible émission pour le centre-ville de Marseille, qui limitera l'accès des véhicules les plus polluants. Elle a vocation à se transformer en zone à faible émission mobilité métropolitaine, pour couvrir la majeure partie de la population de la Métropole.





AXE 2

**POUR UNE MÉTROPOLE PRODUCTIVE,
COMPÉTITIVE ET INNOVANTE :
« ASSEOIR LE POSITIONNEMENT INTERNA-
TIONAL DE LA MÉTROPOLE ET ASSURER
LES CONDITIONS ESSENTIELLES À SON
DÉVELOPPEMENT »**

Deuxième Métropole française et premier pôle économique de la Région Sud, accueillant le premier port du pays, Aix-Marseille-Provence entend affirmer son rôle régional et européen, en tirant parti de sa position d'interface entre Europe et Méditerranée. La Métropole porte ainsi le projet d'une attractivité raisonnée, fondée sur la perspective du plein emploi à horizon 2040, grâce notamment à la remise en emploi des actifs qui en sont éloignés et à l'arrivée de nouveaux actifs. Conscient que la question de la main d'œuvre (formation et mobilité), comme celle de l'offre résidentielle (blocage des parcours résidentiels) et économique du territoire (foncier, qualité des zones d'activités, conditions d'accès...) constituent les principaux freins à son développement, le SCoT souhaite **engager une transformation structurelle qualitative du territoire dans les prochaines années.**

Il entend également **créer les conditions d'une Métropole productive, compétitive et innovante en :**

- **Renforçant les fonctions métropolitaines** (innovation, recherche, enseignement supérieur) et les connexions au reste du monde (grands hubs et réseaux) ;
- **Attirant sur le territoire les talents, des investisseurs et les entreprises exogènes** (étranger et Ile de France notamment), afin de renforcer la chaîne de valeur du tissu économique de la deuxième métropole de France et la rendre plus compétitive ;
- **Renforçant l'attractivité du territoire pour les projets à valeur ajoutée** dans les champs de l'événementiel, de la culture, des sports, de la formation, de l'innovation ou pour des organisations internationales à vocation euroméditerranéenne ;
- **Organisant l'accueil démographique, pour combiner les ambitions résidentielles et économiques, en créant les conditions qualitatives de sa montée en puissance progressive, avec l'objectif de diviser par deux la consommation d'espace ;**
- **Consolidant les filières économiques d'excellence** (stratégiques et innovantes), en particulier l'industrie, **ainsi que l'emploi local ;**
- **Contribuant à l'effort de réindustrialisation de la France dans ses champs d'expertise, au bénéfice des enjeux de souveraineté stratégique et en accompagnant le virage de l'usage du futur ;**

- **Accompagnant les secteurs d'activités « traditionnels »** (agriculture, tourisme, industrie, tertiaire, commerce...) dans leur transition bas carbone et en valorisant les ressources locales ;
- **Adaptant l'offre foncière existante aux nouvelles exigences environnementales et en la développant pour répondre aux besoins des entreprises ;**
- **Soutenant les populations les plus fragiles, par un objectif fort d'inclusion sociale, territoriale et de réduction des inégalités.**

ORGANISER L'ACCUEIL DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES ET DES FONCTIONS STRATÉGIQUES

1 - Renforcer les fonctions stratégiques « métropolitaines » ouvrant Aix-Marseille-Provence à l'international

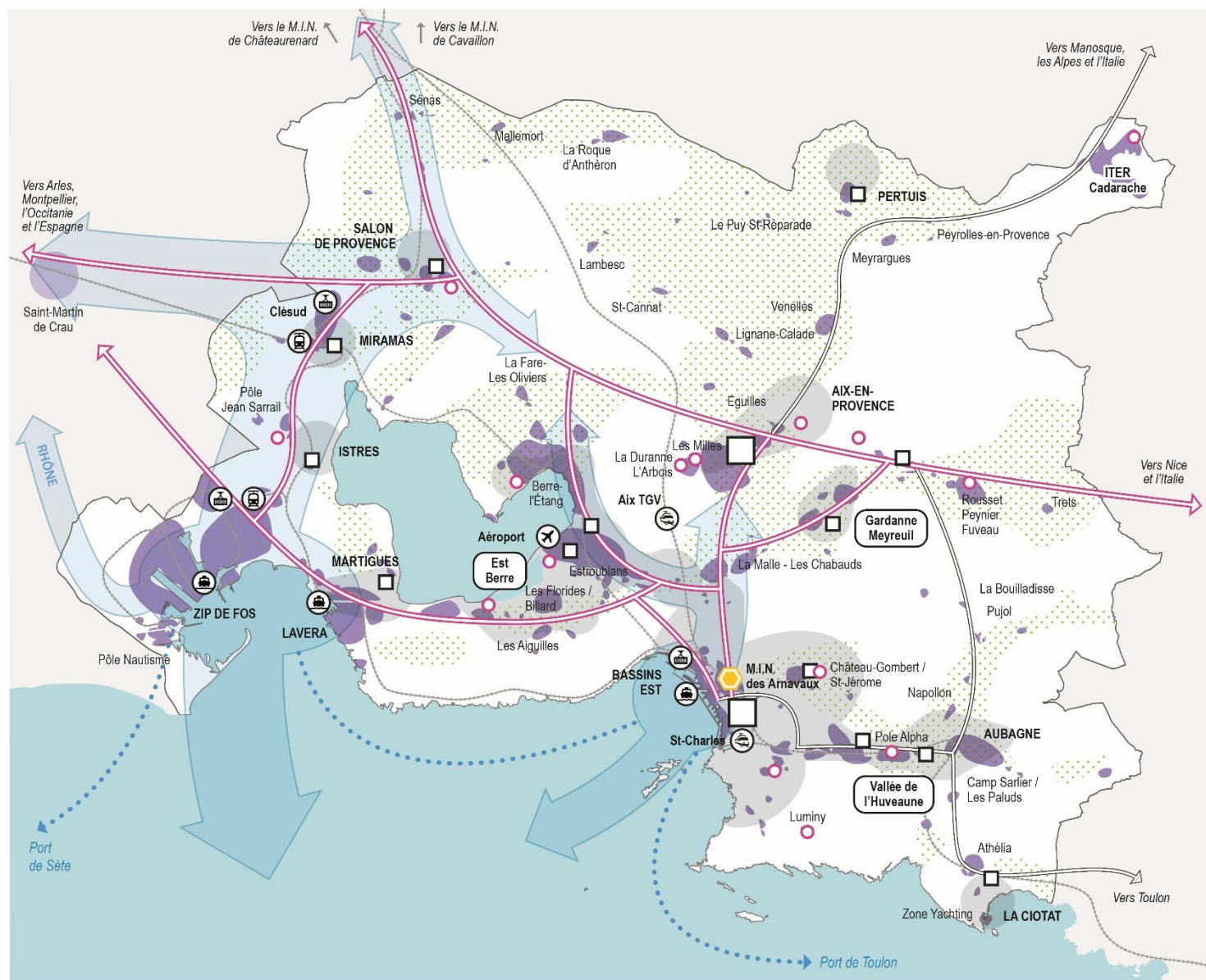
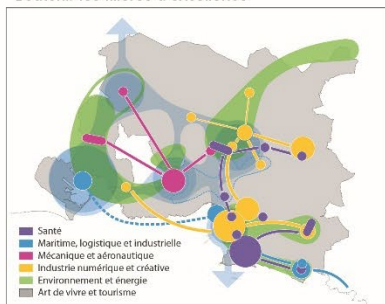
Aix-Marseille-Provence à l'international

- Consolider les pôles de recherche / enseignement supérieur et les lieux de l'innovation (technopôles)
- Faciliter les connexions depuis les portes d'entrées (fluvial, aéroport, gares TGV et fret, transport combiné) et accroître les complémentarités entre ports
- Renforcer l'hinterland du Port (activités complémentaires de l'industrie, filières avales...) en tenant compte des filières locales prioritaires / spécifiques
- Orienter prioritairement la localisation des surfaces logistiques autour des axes de transport régionaux / (inter)nationaux

2 - Faciliter le développement économique et soutenir les filières du territoire

- Privilégier la création d'emplois au sein des pôles urbains principaux
- Recentrer l'accueil des activités tertiaires
- Optimiser le foncier dans les principales zones d'activités industrielles et/ou artisanales et/ou logistiques
- Anticiper les besoins de reconversion dans les espaces à enjeux de mutation
- Préserver les capacités de production des espaces agricoles et déployer les circuits courts alimentaires
- Soutenir la chaîne agroalimentaire d'exportation et de redistribution (M.I.N.)

Soutenir les filières d'excellence



RENFORCER LES FONCTIONS STRATÉGIQUES OUVRANT AIX-MARSEILLE-PROVENCE À L'INTERNATIONAL

Haut lieu d'innovation dans certains domaines de pointe (santé, environnement, numérique...), la Métropole peut se prévaloir de capacités de recherche reconnues à l'international et de grands projets innovants. Afin de renforcer l'excellence de sa production scientifique, l'articuler plus fortement aux capacités technologiques, industrielles et commerciales et ouvrir davantage la Métropole à l'international, le SCoT entend faciliter les transitions économiques et l'innovation sur le territoire et améliorer son accessibilité à la grande échelle.

Positionner Aix-Marseille-Provence comme une métropole de l'enseignement supérieur et un territoire d'innovation

Aux côtés des entreprises, des acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche (ESR), le SCoT s'engage à contribuer au développement d'écosystèmes de l'innovation, condition essentielle au développement économique et social du territoire métropolitain et à considérer l'ESR comme un acteur urbain majeur. Il affirme les orientations suivantes :

- ▶ **Structurer de véritables hubs de l'économie de la connaissance sur le territoire en rapprochant les entreprises du territoire des structures d'enseignement supérieur et de la recherche.** Cela nécessite :
 - La mise en synergie des acteurs majeurs de l'enseignement supérieur et de la recherche avec les filières d'excellence, afin d'attirer les talents ;
 - L'optimisation des liens « physiques » et organisationnels entre établissements (choix de localisation des sites et amélioration de l'offre de transports), pour une plus grande complémentarité ;
 - Un soutien au développement et au rayonnement international des technopoles (Aix-Arbois, Marseille Luminy et Château-Gombert) en rendant leurs sites plus attractifs (équipements et services) ;
 - La maîtrise de l'offre foncière et immobilière des lieux de l'innovation métropolitaine, pour garantir l'installation des entreprises et des structures de formation, l'intégration urbaine de ces lieux et maintenir une dynamique d'attractivité ;
 - Le recours aux leviers de l'innovation des grands donneurs d'ordre publics et privés (commande publique innovante, innovation ouverte, challenges, expérimentations,

appels à solutions). La complémentarité entre les acteurs et les territoires dans ces domaines demeure à construire.

- ▶ **Conforter le positionnement de la Métropole comme territoire de pointe dans la recherche environnementale ;**
- ▶ **Élargir le bassin de recrutement, accompagner et soutenir la stratégie d'internationalisation des établissements d'enseignement supérieur** (Aix-Marseille-Université, et les grandes écoles) en :
 - Accueillant davantage d'étudiants sur le territoire, au-travers d'une offre de formation amplifiée et renouvelée ;
 - Organisant et en rendant lisible l'offre étudiante de la Métropole, pour la faire monter en gamme à destination de l'international (offre de formation, partenariats de recherche à l'étranger...) ;
 - Produisant une offre de locaux d'enseignement, de logements et de services plus diversifiée et plus qualitative à destination des étudiants et des chercheurs, ainsi que le développement de pôles-relais type campus connecté ;
 - Requalifiant et en densifiant l'offre de certains campus (Marseille Nord et centre).
- ▶ **Étudier, voire encourager, l'opportunité d'accueillir des établissements d'enseignement supérieur et de recherche au sein des villes moyennes** (antennes universitaires, grandes écoles, IUT, formations spécifiques...) ;
- ▶ **Renforcer l'offre en formation dans l'Ouest métropolitain** en lien avec l'implantation des projets économiques d'envergure et l'accueil des entreprises orientées sur les filières actives et d'excellence métropolitaine (industrie décarbonée, aéronautique, énergie) ;
- ▶ **Faciliter les mobilités étudiantes** entre Marseille, Aix-en-Provence et depuis / vers les villes moyennes du territoire, notamment depuis/vers l'ouest de la Métropole, plus particulièrement éloigné des principaux pôles d'enseignement supérieur ;
- ▶ **Prendre appui sur l'offre de grands équipements pour porter l'ouverture internationale métropolitaine** en accueillant des événements professionnels, culturels et sportifs. Cela implique aussi de renforcer leur desserte et d'améliorer l'offre de services alentour, afin de les rendre davantage attractifs, mais également de veiller à prévenir leur obsolescence.

Améliorer l'accessibilité métropolitaine à grande échelle

Bénéficiant d'un haut niveau d'équipement (un aéroport, un port organisé en deux bassins, trois gares TGV...) et d'un positionnement d'interface entre les rives de la Méditerranée, au débouché du Rhône, le SCoT entend améliorer l'accessibilité longue distance de la Métropole (par le train, l'avion ou la voie maritime) et mieux connecter les portes d'entrées internationales au reste du territoire. Il propose les orientations suivantes :

► Accroître le nombre de connexions (trafic passagers et fret) et améliorer le fonctionnement des réseaux de transport :

- Concernant **les trafics maritimes**, il s'agit d'accompagner le Grand Port Maritime de Marseille-Fos dans **son positionnement maritime et logistique sur le « grand delta du Rhône »**, tout en prenant en compte les impacts environnementaux et les risques : recherche de complémentarité avec les ports de Toulon, Sète et du Rhône, soutien de la croissance des trafics conteneurs (massification des flux traités et de leur report modal sur le ferroviaire et le fluvial, afin de désengorger les axes routiers), déploiement **d'une armature multimodale et logistique pour pérenniser les trafics**. La complémentarité des plateformes logistiques intérieures, fluviales et maritimes à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône sera également recherchée, au travers d'une offre logistique renforcée. En pleine mutation, l'évolution des activités portuaires doit s'accompagner **de mesures environnementales et climatiques du système industrialo-portuaire** sur Fos/Marseille (dans les activités de manutention et les activités industrielles) pour intégrer les enjeux relatifs à la biodiversité, aux pollutions et nuisances, et à l'adaptation au changement climatique ;
- Concernant **le fret ferroviaire et fluvial**, il s'agit d'étendre les terminaux existants et de créer une nouvelle plateforme de transport combiné rail-route (Clésud 2 à Grans-Miramas). **Le terminal de transport combiné de Mourepiane doit-être reconfiguré** dans l'optique d'accueillir une partie des trafics ferroviaires du Canet et de traiter des trafics maritimes et continentaux. La mise en œuvre **d'un service d'autoroute ferroviaire** pour les Poids Lourds (sur les Bassins Est, Ouest et à Clé- sud notamment) doit également permettre d'améliorer le report modal. Le SCoT entend aussi **préserver et développer les emprises ferroviaires existantes afin de favoriser la mise en œuvre de services de fret ferroviaires** qui relieraient l'ensemble des sites et des grandes plateformes logistiques. Le développement de ce réseau est indispensable à la décongestion du réseau routier en lien avec la montée en puissance des trafics de marchandises. Il est également nécessaire à la baisse de l'empreinte carbone et à la préservation de la plaine de

Crau. Le maintien d'Installations Terminales embranchées notamment en centre urbain, présente également de forts enjeux. Enfin, le SCoT vise aussi le développement du **trafic fluvial sur le Rhône** en lien avec le fret maritime et continental (projet OAZIP).

- Concernant **le transport aérien**, il s'agit d'**orienter l'offre autour des destinations prioritaires** ciblées par la stratégie métropolitaine de développement économique, telles que les liaisons transatlantiques, et de **maintenir le positionnement historique de l'aéroport vers le Maghreb et l'Afrique**.
 - Concernant **le trafic ferroviaire**, il s'agit d'**optimiser les connexions avec le reste de la région Sud et au-delà avec les pays voisins comme l'Espagne et l'Italie, en réalisant la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur**, dans un objectif d'amélioration de l'offre régionale et de fluidification du trafic sur le plateau de Marseille Saint-Charles, en créant une gare souterraine permettant d'améliorer la régularité du nœud ferroviaire et les capacités de trafic ferroviaire voyageurs et marchandises. Il s'agit également de développer des lignes internes au territoire comme mode alternatif.
- **Mieux connecter l'aéroport Marseille-Provence et les gares TGV au territoire** (notamment les principaux centres urbains), en favorisant leurs accès par des modes alternatifs à la voiture (liaison gare Aix TGV / aéroport, projet de liaison par câble entre l'aéroport et la gare de Vitrolles Aéroport Marseille-Provence, Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur, tramway National-Belle de Mai...). Ces hubs doivent être des lieux de développement d'activités économiques, d'enseignement supérieur et d'innovation (plus spécifiquement à Marseille). Il s'agit également de favoriser l'accès à **la gare de Miramas** et son futur pôle d'échange multimodal, porte d'entrée régionale du territoire à l'ouest. Plus généralement, le SCoT entend optimiser les connexions transport avec les territoires voisins (Pays d'Arles, Alpes du Sud), usagers des grands hubs métropolitains ;
- **Affirmer la position de la Métropole comme hub numérique** : accueillir les infrastructures permettant le développement de la filière numérique, recherchant des effets d'entraînement avérés sur l'économie et la souveraineté, l'attractivité du territoire, le recours à des formations et de la main d'œuvre locales répondant aussi à des besoins de stockage et de traitement de données d'acteurs locaux en particulier dans les filières d'excellence. Cette ambition s'accompagne d'un effort de régulation en visant la sobriété foncière et le moindre impact environnemental.
- **Répondre aux besoins grandissants de surfaces logistiques, de tous types, autour du port, des gares-fret, des grands axes (auto)routiers, aux abords des**



agglomérations et en centres urbains. Le SCoT entend orienter leur localisation suivant le type de logistique (internationale dans l'espace portuaire, régionale à proximité des grands axes, de proximité au plus proche ou dans les villes au sein d'espaces multifonctionnels) tout en intégrant les enjeux d'une logistique plus durable. Il ambitionne également de promouvoir l'innovation dans la conception des bâtiments moins consommateurs d'espaces, hybridant certaines fonctions autour de la logistique (comme la production d'énergie renouvelable ou de récupération) et dans l'accessibilité des centres-villes ;

- **Achever les connexions routières entre les pôles urbains,** en intégrant les perspectives de croissance autour de l'Étang de Berre en lien avec l'activité du Port et de la logistique (création de la liaison Fos-A54, requalification de la RD268 entre Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône, contournement de Martigues / Port-de-Bouc). Ces connexions routières doivent également favoriser l'apaisement des trafics routiers de marchandises aux abords des agglomérations traversées, ainsi qu'une meilleure sécurité (notamment pour les axes servant au transport de matières dangereuses).

PORTER DES OBJECTIFS CONCILIANT DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET ATTRACTIVITÉ RÉSIDENTIELLE, EN COHÉRENCE AVEC L'AMBITION MÉTROPOLITAINE, EN LIMITANT LA CONSOMMATION D'ESPACE

L'attractivité raisonnée portée par la Métropole dans le SCoT s'appuie d'abord sur une attractivité économique, qui se fonde sur des créations d'emplois supplémentaires, permettant de lutter contre le chômage, et de renforcer la population active (formation, accès à l'emploi). Cette attractivité est corrélée à une dynamique résidentielle adaptée. Ainsi, le SCoT porte l'ambition d'une évolution démographique progressive, déclinant la nouvelle ambition métropolitaine des transitions. **L'objectif est d'abord de répondre aux besoins propres du territoire** (croissance de la population grâce à une natalité plutôt dynamique, besoin des entreprises déjà présentes de se développer et de recruter...).

Dans un contexte global d'incertitudes, il s'agit de définir les grandes lignes de la trajectoire métropolitaine pour les 20 prochaines années, avec des objectifs quantitatifs proposés comme des ordres de grandeur (exprimés par des fourchettes).

Déployer une stratégie de développement adaptée, structurée et progressive jusqu'en 2040

La Métropole prévoit de **déployer une stratégie de développement adaptée**, permettant de mettre en place prioritairement les grands chantiers métropolitains structurants et d'assurer les conditions qualitatives pour bien accueillir et mieux retenir les habitants et les entreprises. **La dynamique démographique et économique associée s'inscrit d'abord dans la continuité des tendances récentes, avec, dans une première période, une croissance démographique comprise entre 0,3%/an et 0,4%/an et une croissance des emplois de l'ordre de 0,6%/an.**

La Métropole met alors en place **les conditions de sa propre résilience**, se dotant des outils nécessaires en lien avec les objectifs de la Loi Climat :

- **Réalisation du réseau métropolitain de mobilités en lien avec la structuration et le recentrage du développement sur les principales polarités de l'armature territoriale** ;
- **Soutien à la formation** en lien avec ses partenaires et aux filières créatrices d'emploi local ;
- **Action foncière renforcée pour viser une plus grande sobriété et accroître la part du renouvellement urbain** (en intégrant les contraintes spécifiques) ;
- **Relocalisation d'une partie de la production alimentaire et énergétique** ;
- **Rénovation des bâtiments et des espaces publics** pour atténuer les effets du changement climatique et renforcer l'attractivité du territoire.

La première phase de mise à niveau des fondamentaux s'appuiera sur les ressources du territoire mais également sur tout ce que la Métropole sera déjà en capacité d'attirer pour accélérer son développement, en particulier des porteurs de projets et des investisseurs.

La livraison progressive des grands « chantiers métropolitains » peut permettre à la Métropole **d'accélérer progressivement sa dynamique. Ainsi, dans une seconde période et jusqu'en 2040, l'attractivité résidentielle et économique sera plus soutenue, de l'ordre de 0,6%/an pour la démographie et d'au moins 0,8%/an pour la création d'emplois.**

Aix-Marseille-Provence entend alors renforcer sa place de « capitale euroméditerranéenne », plus ouverte à l'échelle nationale et internationale (accueil d'étudiants, de jeunes actifs...), attirant grâce à son offre territoriale : logements et emplois rapprochés, équipements et services optimisés, cadre de vie amélioré (accès à la nature, réduction des pollutions...).

La Métropole pourrait accueillir, en 2040, de l'ordre de 2 090 000 à 2 100 000 habitants et plus de 880 000 emplois.

Répartir l'accueil d'habitants et d'emplois supplémentaires en fonction de l'armature territoriale

Sur la période du SCoT (2020-2040), la Métropole accueillerait de l'ordre de 160 000 habitants à 180 000 habitants supplémentaires et environ 130 000 à 140 000 emplois. Cet accueil doit s'organiser de manière à respecter les autres objectifs forts du SCoT, à savoir l'accompagnement des transitions, et particulièrement la réduction de la consommation d'espace, pour mieux préserver le capital naturel et agricole du territoire.

L'armature territoriale portée par le SCoT vise un recentrage du développement autour des polarités les plus structurantes, au regard de l'affaiblissement progressif des villes-centres ces dernières années, afin d'enrayer la tendance de périurbanisation. Le SCoT entend ainsi faire évoluer la trajectoire récente et propose **un principe de répartition de la croissance à atteindre à l'horizon 2040** (habitants et emplois supplémentaires). Cette répartition se décline selon **les ordres de grandeur suivants** :

- **De 70% à 80% des habitants et de 70% à 80% des emplois seront accueillis au sein des pôles métropolitains** de Marseille et d'Aix-en-Provence et des pôles de développement ;
- **Environ 10% des habitants et 5% des emplois seront accueillis au sein des pôles d'équilibre** ;
- **Environ 10% des habitants et 15% des emplois seront accueillis au sein des pôles de proximité**, celles-ci accueillant parfois d'importants pôles d'emplois périphériques.

Les objectifs de croissance démographique et économique seront modulés en fonction des besoins de chaque pôle. Au regard de leur position dans l'armature urbaine et de la population et des emplois qu'ils seront amenés à accueillir, les trois premiers niveaux d'armature bénéficieront de renforcements en matière de transports et d'infrastructures pour accompagner l'augmentation de la population et des emplois. Il faudra par ailleurs veiller au bon équilibre entre les emplois créés et les logements nécessaires.

Cette répartition implique une contribution renforcée des villes-centres à la croissance, au regard du rôle qu'elles ont joué au cours de la décennie précédente et une modération de la croissance (démographique et économique) des petites villes et villages, au profit des autres niveaux de pôles.



Il s'agit d'une véritable inflexion de la dynamique récente, les pôles métropolitains et de développement n'ayant représenté seulement 64 % de l'évolution des habitants et 73% des emplois. A l'inverse, les pôles de proximité, accueillant, pour certains, d'importants pôles d'activités périphériques, ont représenté près de 30% de la croissance démographique et économique récente. Le SCoT entend réussir une nouvelle répartition globale de la croissance, en prenant en compte les enjeux liés aux bassins de vie. Cette approche flexible permettra d'adapter les objectifs de croissance aux réalités territoriales en tenant compte des spécificités locales et des besoins d'aménagement.

Bien entendu, **le SCoT maintient des capacités de développement pour chaque niveau d'armature**, afin de permettre aux communes de construire et de renouveler aussi bien les logements, que leurs espaces économiques et de mettre en adéquation leurs besoins avec leur niveau d'équipements et services. Certaines d'entre elles (particulièrement Fos-sur-Mer, mais aussi Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Paul-lez-Durance, Rousset, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Fuveau, Venelles) se distinguent, en effet, par un nombre important d'emplois au regard de leur poids démographique, une spécificité qu'elles pourront accroître à certaines conditions, notamment de desserte en transport. Une approche par **bassins de vie** permettra de préciser certains objectifs dans le DOO.

Amplifier la production de logements en accompagnement de la stratégie de développement

Pour accompagner les objectifs de développement économique et assurer un bon équilibre démographique et générationnel, le SCoT prévoit entre 200 000 et 210 000 logements à l'horizon 2024 en fonction de la capacité du territoire à absorber cette croissance dans un contexte de préservation des ressources. Sur la longue période, l'accélération progressive du rythme de production accompagnera la progressivité de la croissance démographique et le regain d'attractivité globale. Ce chiffre intègre à la fois la construction neuve, le renouvellement urbain (maintien du taux actuel de renouvellement du parc) et la remise sur le marché de logements anciennement vacants. Il s'agit avant tout d'assurer la production d'une offre de logements diversifiée. L'estimation du nombre de logements effectuée tient compte, sur toute la période de :

- La poursuite de la décohabitation des ménages, faisant diminuer progressivement la taille moyenne des ménages dans chaque logement et donc les besoins nouveaux de logements associés ;
- L'évolution de la demande entre résidences secondaires et résidences principales (notamment sur certaines communes touristiques du littoral) ;
- Du niveau de rajeunissement de la population ;

- De l'évolution du taux d'occupation des logements, au travers de l'action métropolitaine sur la vacance du parc.

Sur la longue période, le SCoT prend en compte une baisse de la construction neuve équilibrée par une accélération du renouvellement urbain, avec l'hypothèse d'une baisse moins forte de la taille des ménages et celle d'une vacance uniquement frictionnelle en fin de période, liée aux ajustements du marché.

La production de logements sera déclinée (dans le DOO) en fonction de l'armature territoriale, en priorisant principalement le recentrage sur les polarités métropolitaines et les pôles de développement, puis dans les pôles d'équilibre. **Ainsi, à terme, 70% de l'offre nouvelle de logements aura vocation à être réalisée au sein de l'enveloppe urbaine.**

S'inscrire dans la perspective de « zéro artificialisation nette » en 2050 en priorisant le réinvestissement des espaces urbains et économiques

La mise en œuvre des objectifs de réduction de la consommation d'espace tendant vers le « zéro artificialisation nette » à l'horizon 2050 implique :

- De diviser au moins par 2 la consommation d'espace maximale possible entre 2021 et 2030 dans le respect de la trajectoire déclinée dans le SRADDET
- De réduire, à partir de 2031 et jusqu'en 2050, le rythme d'artificialisation des sols pour tendre vers le « zéro artificialisation nette »
- De préciser des outils de gouvernance et de mise en œuvre des objectifs chiffrés, dans le temps et dans l'espace, notamment à l'appui d'un principe de mutualisation des besoins et des efforts de réduction

Le SCoT vise ainsi un nouveau mode d'urbanisation, tant dans la définition de l'enveloppe urbanisée, que dans les formes urbaines, avec une rationalisation de l'espace.

Plusieurs leviers sont activés :

- **Favoriser une urbanisation économe en espace et resserrée autour des pôles les plus structurants ;**
- **Réinvestir prioritairement l'espace urbain, en mobilisant les capacités de densification et de mutation des tissus et des zones d'activités existantes (**

notamment via les friches) et en privilégiant notamment les secteurs stratégiques (proche des centralités et bien desservis en transports en commun) ;

- ▶ **Maîtriser les extensions urbaines** en fonction, notamment, des enjeux agricoles et environnementaux ;
- ▶ **Prévoir des capacités de désimperméabilisation et de désartificialisation sur certains projets** ;
- ▶ **Prioriser les aménagements urbains, économiques, industriels et énergétiques au regard des objectifs de réduction de l'artificialisation, des objectifs de recyclage urbain, des enjeux de transition écologique et de réhabilitation des zones d'activités ou commerciales** en cohérence avec la démarche « éviter, réduire, compenser » ;
- ▶ **Prendre en compte les projets d'envergure nationale et européenne d'intérêt général** majeur (PENE) défini par arrêté ministériel et ayant vocation à s'appliquer sur la première décennie (aménagement des bassins ouest du GPMM avec l'OAZIP notamment contournement Martigues-Port-de-Bouc...) en déclinaison de la loi Climat et Résilience et en cohérence avec le SRADDET modifié ;

L'optimisation du foncier doit s'accompagner de modes d'urbanisation plus qualitatifs, prenant en compte le contexte, pour être mieux acceptée, qu'il s'agisse d'habitat ou de zones d'activités. Cela nécessite de :

- **Favoriser des opérations plus denses en produisant des formes plus compactes adaptées au contexte** (selon le niveau d'armature territoriale et les formes urbaines environnantes), respectant l'identité de chaque commune. Cette densification, soucieuse de sa qualité architecturale, doit inclure les besoins de respiration et de nature en ville, notamment d'agriculture urbaine, permettant de lutter contre les effets d'îlot de chaleur urbain ;
- **Requalifier et renouveler le foncier économique existant pour offrir des zones d'activités attractives, accessibles et durables** : équipements pour les entreprises, services aux salariés ne faisant pas concurrence aux centralités (offre de restauration notamment), très haut débit, et qualité de l'approvisionnement électrique, intégration des enjeux environnementaux et paysagers, gestion intégrée des eaux de pluie. Cela implique de rechercher une plus grande sobriété foncière et énergétique, de limiter l'imperméabilisation des sols, de viser une plus grande qualité architecturale, de soigner l'aménagement des espaces extérieurs, et de travailler à la complémentarité des activités dans une logique d'économie circulaire, de mutualisation et d'optimisation foncière.

SOUTENIR LES FILIÈRES ÉCONOMIQUES D'EXCELLENCE, EN PARTICULIER INDUSTRIELLES, PORTEUSES D'EMPLOIS ET D'INNOVATION

Forces vives de l'économie métropolitaine, la diversité des filières d'excellence et d'innovation d'Aix-Marseille-Provence, en croissance, a résisté aux crises et contribue à la résilience du territoire : santé, dispositifs médicaux, environnement, énergies, mi- cro- électronique, aéronautique, maritime, blue economy... Pour répondre à leurs besoins d'évolution, de croissance et de diversification (foncier, services, formations), le SCoT a pour ambition de :

- ▶ **Accompagner la mutation des activités**, prioritairement industrielles, en vue d'assurer notamment leur décarbonation et des gains de compétitivité via la digitalisation ;
- ▶ **Favoriser l'émergence d'un nouveau tissu productif du futur** en lien avec la transition numérique ;
- ▶ **Accélérer les transitions** vers les activités de demain : industrie du futur (industrie 4.0, usine connectée) clean tech, environnement et énergie, numérique, digital, bio- tech, santé. Ces filières doivent contribuer à la transition écologique et numérique de l'économie métropolitaine ;
- ▶ **Développer et attirer les porteurs de projets ou acteurs améliorant le potentiel d'innovation** du territoire et ses capacités à réussir les innovations.
- ▶ **Structurer un écosystème de la santé**, intégrant l'offre de soin (praticiens, hôpitaux), l'expertise et la recherche de pointe dans tous les domaines (industries, distribution et services de santé, recherche hospitalière), en particulier autour de Marseille Immuno- pôle et des grands centres hospitaliers. Le SCoT entend aussi favoriser la croissance des entreprises innovantes dans les domaines des Health Tech au croisement des biotechnologies, des dispositifs médicaux et de tout ce que le numérique (IA, datas...) peut apporter au secteur ;



- ▶ **Structurer la filière hydrogène**, afin d'affirmer le positionnement du territoire comme le hub H2 de l'Europe du Sud, dans une logique de décarbonation des activités humaines, de l'industrie et de la mobilité. Son développement doit également s'articuler avec les projets des territoires voisins ;
- ▶ **Anticiper les besoins fonciers futurs de la filière aéronautique et mécanique**, poursuivre le projet Henri Fabre dédié à la transformation vers l'industrie du futur (Vitrolles-Marignane) et accélérer le développement du pôle aéronautique Jean Sarrail à Istres ;
- ▶ **Accroître la compétitivité de l'offre de la ZIP de Fos, notamment pour les transitions énergétiques et industrielles, structurer une armature de grande logistique et une logistique portuaire performante**. Celle-ci doit s'articuler entre les plateformes portuaires internationales (bassins Ouest et Est du GPMM) et les pôles logistiques métropolitains de Clésud, Marignane/Vitrolles, Les Milles, Rousset qui doivent répondre à des comportements d'achat en pleine mutation (croissance du e-commerce). Le développement de la ZIP de Fos passe également par sa réindustrialisation, ainsi que des activités liées au numérique.
- ▶ **Faire monter en puissance la filière industrielle (technologique et d'usage) et mettre en cohérence les lieux industriels essentiels de l'économie maritime** et développer un espace pour les entreprises innovantes de la Blue Tech : La Ciotat (pôle yacht), le Grand Port Maritime de Marseille-Fos, Martigues / Port-de-Bouc (Caronte), Lavéra et le pôle nautisme de Port-Saint-Louis-du-Rhône ;
- ▶ **Soutenir les industries culturelles, numériques et créatives** du territoire (services numériques, production multimédia). Le SCoT souhaite développer les outils au service d'une « Métropole intelligente » (formation au numérique, de la donnée et de l'intelligence artificielle) et diversifier l'offre de sites d'accueil de ces industries culturelles, notamment dans les centres-villes des grandes villes et des villes moyennes. Il vise également à consolider la filière audiovisuelle et cinématographique et sa mise en réseau (dans son environnement régional et méditerranéen, très concurrentiel), et à développer son offre de formation sur le territoire ;
- ▶ **Encourager la recherche de pointe et le développement sur les énergies décarbonées** (solaire, biomasse, éolien, thalassothermie, géothermie, hydraulique, nucléaire...), en particulier dans les technopôles et zones d'activités dédiées du territoire (Arbois, Cadarache et projet ITER, pôle Gardanne-Meyreuil, GPMM...), notamment en vue d'apporter des solutions innovantes et durables pour la mobilité.

ACCOMPAGNER LES SECTEURS ÉCONOMIQUES EN TRANSITION ET RENFORCER LES FILIÈRES LOCALES POUR UNE PLUS GRANDE SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE, ALIMENTAIRE ET TECHNOLOGIQUE

Poursuivant les orientations prises dans le plan de relance et de renouveau, dans l'Agenda du Développement Économique et dans le Projet Alimentaire Territorial, le SCoT entend soutenir les filières affaiblies par les crises, et celles qui doivent muter dans les années à venir en lien avec la transition écologique (industries, logistique, agriculture...) vers plus de local.

Il s'agit de :

- ▶ **Mobiliser et renforcer les filières accompagnant la transition écologique et énergétique métropolitaine :**
 - Rénovation énergétique des bâtiments ;
 - Optimisation des services urbains (déchets, eau, réseaux d'énergie, logistique, assainissement sanitaire ou pluvial) ;
 - Économie circulaire (écologie industrielle et territoriale via le développement du secteur de la réparation, du réemploi, de la ré-utilisation et du compostage, rapprochement des filières complémentaires, développement du recyclage et de la valorisation énergétique des déchets) ;
 - Filière bois locale (énergie, construction) ;
 - Agro-tourisme et autres formes de tourisme s'appuyant sur les ressources naturelles du territoire.
- ▶ **Conforter le positionnement de la Métropole comme vitrine technologique** en s'appuyant sur la mutation des filières industrielles en lien avec l'innovation, l'écologie et les démarches d'expérimentation ;
- ▶ **Accompagner la mutation industrielle des secteurs en reconversion et contribuer à la relocalisation des activités productives ;**
- ▶ En incitant à l'implantation de filières aval complémentaires aux activités du Port (in-

dustrie chimique, pétrochimique et sidérurgique), sur la ZIP de Fos et sur le pôle Martigues-Lavéra notamment ;

- En développant des filières en lien avec la transition technologique, écologique et agro-alimentaire, notamment avec le retour au local et l'exigence de traçabilité ;
- En renforçant la filière des bâtiments et travaux publics, en lien avec le besoin de rénovation/reconstruction ;

► **Miser sur les atouts du territoire** (paysage, patrimoine et traditions locales) **pour rendre lisible la grande diversité et la complémentarité de l'offre touristique des différents sites à l'échelle métropolitaine**. Afin de s'adapter aux évolutions des nouveaux contextes, il est aussi nécessaire d'adapter en permanence le modèle touristique métropolitain en :

- Diversifiant l'offre et les cibles (tourisme urbain, culturel, éco-tourisme, tourisme d'affaires, tourisme industriel, tourisme de pleine nature, tourisme sportif et tourisme gastronomique) ;
- Le rééquilibrant vers un tourisme durable (préservation et valorisation des ressources locales, authenticité, maîtrise des flux, vecteur d'insertion et de montée en compétences des ressources humaines du territoire...) qui s'appuie notamment sur les atouts des espaces naturels de l'arrière-pays ;
- Revalorisant la part du tourisme d'affaires et de congrès notamment par le redimensionnement des infrastructures dédiées ;
- Anticipant les effets du changement climatique sur la demande touristique (recherche de lieux frais, tourisme vert...) ;
- Intégrant la cohabitation entre touristes et résidents, en veillant à limiter les impacts liés à la fréquentation des grands sites touristiques ;

► **Conforter les atouts de l'agriculture métropolitaine, développer les filières et accroître leurs débouchés locaux** pour aller vers une politique globale de projet alimentaire territorial en :

- Encourageant une agriculture diversifiée, performante, innovante et de qualité, en maintenant le leadership métropolitain sur plusieurs productions et en s'appuyant sur les labels agricoles, assurant la mise en valeur des produits.
- Soutenant les productions offrant un potentiel de développement capables de s'adapter au changement climatique et à la croissance du marché local : maraîchage, fruits... ;
- Accompagnant les modes de commercialisation des productions locales : marchés de producteurs, marchés paysans, points de vente temporaires sur les PEM et quar-

tiers de gare, marchés-halles de producteurs, casiers réfrigérés, e-agro-commerce (paniers) ;

- Favorisant l'organisation des filières et en structurant davantage leurs débouchés locaux en lien avec le Projet Alimentaire Territorial. Son objectif est de construire une gouvernance alimentaire qui permette de rapprocher la production et la consommation locales dans ses trois dimensions : économiques, environnementales et sociales. Pour cela, il s'agit de développer les liens entre industries agro-alimentaires et agriculture et de mobiliser le réseau des Marchés d'Intérêt National (Marseille-Arnavaux, Cavaillon, Châteaurenard), à partir desquels encourager une logistique de circuits courts.

► **Soutenir l'économie présentielle et l'artisanat, important vecteur d'innovation et d'emplois locaux** : commerces et services à destination des résidents, des actifs et des touristes ;

► **Accompagner la reconversion ou les mutations des secteurs éco-adaptés** vers les fonctions logistiques nécessaires (numérique, robotique, triage, transport) pour accompagner les nouveaux modes de consommation.



ADAPTER L'OFFRE FONCIÈRE ET IMMOBILIÈRE POUR RÉPONDRE À L'AMBITION ÉCONOMIQUE ET AUX BESOINS DES ENTREPRISES, EN INTÉGRANT DES OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX

Rappelant le constat d'un manque de foncier à destination d'activités productives dans la Métropole, le SCoT entend mieux anticiper l'évolution des besoins et optimiser l'installation d'activités dans une logique de réduction de la consommation d'espaces.

Pour cela, il s'agit de :

- ▶ **Garantir l'accueil des activités productives sur le territoire** en lien avec l'ambition nationale de relocalisation industrielle, **en proposant des modèles adaptés au parcours des entreprises** (produits clés en main, modulables / évolutifs). Le SCoT entend notamment :
 - Envisager en priorité la requalification/densification des zones d'activités, en intégrant un enjeu de mixité des fonctions, dans une logique de recyclage du foncier et encourager la désimperméabilisation des sites. L'offre foncière de la ZIP de Fos constitue notamment un appui pour ce développement ;
 - Accompagner le renouvellement du tissu industriel dans certains secteurs (notamment l'Étang de Berre, le bassin de Gardanne-Meyreuil, et la vallée de l'Huveaune) et y permettre l'accueil de nouvelles fonctions ;
 - Préserver les emprises foncières nécessaires aux fonctions d'entrepôts, de locaux d'activités et d'unités de production ;
 - Réduire les effets de concurrence entre l'offre économique de la Métropole et celle des territoires voisins ;
 - Prendre en compte les risques industriels et technologiques dans l'optimisation et le développement de certaines zones.
- ▶ **Améliorer la qualité des zones périphériques et les performances environnementales des zones d'activités** en intégrant les enjeux d'accueil de la biodiversité, de réduction des consommations énergétiques (installations photovoltaïques sur toiture et parkings notamment, qualité environnementale des bâtiments) et de l'économie

circulaire (intensification/mutualisation des usages, désimperméabilisation des surfaces de parking, gestion collective des déchets). La montée en gamme des zones d'activités doit se faire dans le respect de la vocation première de ces zones (l'accueil d'activités productives ou tertiaires), afin que celles-ci ne viennent pas concurrencer les centres-villes ;

- ▶ **Prévoir des aménagements favorisant une limitation des impacts au regard des nuisances en prenant en compte spécifiquement le risque technologique (cf 3.4) ;**
- ▶ **Favoriser les projets logistiques multifonctionnels** (plateformes et hôtels logistiques hybridant les fonctions d'emplois/logements/services en milieu urbain), **privilégier la requalification d'espaces déjà artificialisés et optimiser la consommation d'espace associée, y compris par densification des projets**, pour une logistique durable ;
- ▶ **Développer une offre d'immobilier de bureaux adaptée**, tenant compte de l'obsolescence du parc actuel, de l'évolution des modes de travail et de la demande non satisfaite :
 - Renouveler l'offre de bureaux en privilégiant la requalification de tertiaire existant, notamment dans les centres-villes de Marseille et d'Aix en Provence ;
 - **Redynamiser le marché dans le centre-ville de Marseille**, notamment en lien avec le projet de gare, **et à Aix-en-Provence** (en centre-ville et en lien avec le projet de BHNS), diversifier sa production géographique à Marseille et dans d'autres villes moyennes du territoire (Aubagne, Salon-de-Provence, Martigues, Istres, Miramas, Vitrolles, Pertuis, Gardanne...) ;
 - **Accompagner l'essor du télétravail** par le déploiement d'un réseau d'espaces de co-working et de tiers lieux, et diversifier la gamme des produits, permettant une réduction des temps de transport, une amélioration de la qualité de vie au travail des salariés et dans une logique de revitalisation des centres-villes ;
 - **Consolider la diversité de l'offre tertiaire** existante en :
 - maintenant l'offre existante des parcs tertiaires périphériques et en améliorant leur fonctionnement et leur desserte ;
 - maîtrisant le développement de parcs tertiaires périphériques au regard des objectifs de réduction de consommation d'espace.
- ▶ **Permettre une offre d'implantation avec accès à la mer à proximité pour la filière maritime.**

FAVORISER L'ACCÈS À LA FORMATION, À L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET RÉDUIRE LES INÉGALITÉS SOCIALES ET TERRITORIALES PAR L'INSERTION ÉCONOMIQUE

Aix-Marseille-Provence est particulièrement marquée par les inégalités sociales et territoriales et par un taux de chômage supérieur à la moyenne nationale. La Métropole entend agir, d'une part, en faveur de la création d'emplois en accompagnant le développement des entreprises pourvoyeuses d'emplois sur son territoire, et d'autre part en accompagnant les publics les plus fragiles, au travers de l'inclusion sociale dans toutes ses politiques, particulièrement en direction des jeunes. Le SCoT y participe en matière de logements, d'éducation et d'insertion, et mobilise des moyens particuliers à l'égard des populations fragilisées (précaires, mal logés, sans diplôme...).

Accroître le niveau de qualification de la population en renforçant l'accès et l'offre de formation

Pour tenir ses objectifs en matière de développement économique, la Métropole doit pouvoir compter sur l'ensemble de ses forces vives. Elle entend contribuer, avec ses partenaires, à la diversification des qualifications et à la hausse du niveau de formation des populations éloignées de l'emploi. Pour y répondre, le SCoT affiche les orientations suivantes :

- **Renforcer l'existant et compléter l'offre d'enseignement supérieur du territoire sur les segments faisant actuellement défaut** (besoin de grandes écoles, formations techniques / ingénieurs...) pour éviter le départ des jeunes, les inciter à se former et répondre au besoin de main d'œuvre qualifiée et de compétences clés des entreprises. Les nouvelles possibilités d'apprentissage à distance liées à l'essor du numérique et la mutualisation possible des lieux de travail et d'enseignement, donnent aussi l'opportunité de réinventer les modalités d'un développement plus inclusif en donnant accès à tous, à une offre de formation tout au long de la vie. La Métropole peut compter sur les grands sites économiques métropolitains et notamment ceux à l'ouest du territoire ;

- **Renforcer les dispositifs d'insertion à destination des jeunes** (dans l'emploi et dans l'enseignement supérieur), **orientés vers les métiers en croissance, et mieux connecter l'offre de formation aux besoins des filières du territoire**, recherchant des compétences spécifiques, notamment dans les secteurs en manque de main d'œuvre et / ou de personnes formées (maritime, réparation navale, logistique, énergies renouvelables...) ;
- **Créer une offre foncière et immobilière adaptée à la formation** (besoin de loyers accessibles, intégration possible au sein de tiers-lieux), et mettre en place des transports publics adaptés pour la desservir ;
- **Favoriser l'émergence de la ville intelligente au service de la citoyenneté** et pourvoyeuse d'inclusion, dans une logique de sobriété environnementale.

Faciliter l'inclusion sociale des populations les plus fragiles au travers de politiques d'aménagement intégrées

Afin de résorber les fractures territoriales (défaut d'accessibilité, d'équipement ou de qualité dans les logements) et agir en faveur de conditions de vie « dignes » pour tous, le SCoT entend :

- **Poursuivre le désenclavement et l'amélioration de l'habitat dans les quartiers socialement défavorisés ou prioritaires de la politique de la ville et y développer des projets urbains intégrés** (accessibilité multimodale à des horaires élargis, habitat rénové, espaces et équipements partagés, offre sportive et culturelle, lutte contre la fracture numérique). Aix-Marseille-Provence entend, aux côtés de ses partenaires (État, ANRU), accélérer les projets de rénovation urbaine ;
- **Ouvrir les choix résidentiels des ménages les plus modestes en réduisant la fragilité du parc des centres-villes** (accélération du renouvellement des espaces urbains), en déverrouillant un parc social sous tension (développement équilibré des logements sociaux), en résorbant le parc privé indigne et en améliorant les conditions d'accueil des gens du voyage.





AXE 3

**POUR UNE MÉTROPOLE RÉSILIENTE :
« INSCRIRE LE PROJET D'AMÉNAGEMENT
DE LA MÉTROPOLE DANS LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE »**

Au cœur d'un environnement exceptionnel, accueillant une riche biodiversité dans ses espaces naturels et agricoles, le « capital nature » qui fait l'attractivité d'Aix-Marseille-Provence est particulièrement vulnérable.

Il est exposé aux activités humaines et au mode de développement actuel (transports majoritairement automobiles, périurbanisation résidentielle et économique, importation d'énergie, circuits d'approvisionnement longue distance...). Il subit par ailleurs les effets du changement climatique. Il se distingue également par la forte présence industrielle, notamment à l'ouest et autour de l'Etang de Berre, constituant à la fois un atout (moteur économique et d'innovation, potentiel de transition écologique et énergétique de ces activités) et un défi (nécessité de réduire les consommations d'énergie, les nuisances, risques et pollutions induits). Pour répondre aux enjeux environnementaux et socio-économiques, notamment l'adaptation au changement climatique, la Métropole s'appuie sur **ses qualités naturelles et ses paysages**. Ils constituent un maillon essentiel dans **les capacités d'adaptation et de résilience du territoire**.

De plus, le territoire métropolitain est l'un des plus en pointe sur les clean Tech, notamment avec le technopole de l'Arbois. C'est aussi un territoire de l'innovation sur le mix énergétique du futur (avec le CEA pour la fission, ITER pour la fusion, le CEA tech sur les énergies alternatives, PIICTO / Innovex, le pôle de compétitivité Capenergies, les projets d'éolien offshore flottant, la stratégie Hydrogène...).

Fort de ces atouts, le SCoT ambitionne de mettre en œuvre un mode d'aménagement contribuant aux transitions écologiques et énergétiques métropolitaines en :

- **Réduisant les besoins et les consommations d'énergie, tout en produisant davan- tage localement ;**
- **Adaptant son développement à la disponibilité, à la durabilité et à la réutilisation des ressources du territoire ;**
- **Facilitant la commercialisation de leurs produits aux agriculteurs locaux et à la population d'accéder à une alimentation locale de qualité ;**
- **Offrant un cadre de vie favorable au bien-être et à la santé des habitants, en réduisant notamment les nuisances et pollutions qui l'affectent ;**
- **Promouvant des modes d'aménagement résilients face aux risques actuels et à venir, et tenant compte des effets du changement climatique.**

ASSURER LES CONDITIONS POUR UNE MÉTROPOLE SOBRE, EFFICACE ET PRODUISANT SA PROPRE ÉNERGIE

Tenant compte des objectifs définis au niveau national, régional et métropolitain, tels que déclinés dans le Plan Climat Air Énergie métropolitain, le SCoT entend mobiliser tous les leviers de l'aménagement du territoire pour les atteindre. La Métropole souhaite porter l'essentiel de l'effort sur la réduction des besoins en énergie et favoriser un mix énergétique décarboné, visant la neutralité carbone à l'horizon 2050. Le recentrage du mode d'aménagement sur quelques polarités, le raccourcissement des distances que cela induit et la recherche d'une plus grande sobriété foncière, participent à cette stratégie.

Réduire les besoins en énergie

Visant une réduction des consommations d'énergie d'ici 2040 (notamment par habitant), le SCoT entend activer les différents leviers relatifs à l'aménagement et à l'urbanisme :

- **Adapter le parc de logements, de bureaux et d'équipements** (pour les plus importants) **pour faire baisser la consommation énergétique**. Cela implique notamment de favoriser des formes urbaines compactes limitant les déperditions, d'améliorer les performances énergétiques des programmes d'aménagement, d'appliquer les principes du bioclimatisme dans les nouvelles constructions, de soutenir les travaux de rénovation thermique pour des « bâtiments passifs », de développer des réseaux d'énergies renouvelables (éco-quartiers, chaudières collectives au bois...), de favoriser le réemploi des matériaux, d'anticiper l'évolution des bâtiments, de privilégier le recyclage foncier plutôt que la démolition-reconstruction. Il s'agit globalement de réduire les besoins en matière et d'amplifier l'utilisation de matériaux réutilisés et/ou renouvelables ;
- **Décarboner la mobilité des personnes et des marchandises** en incitant au report modal (fret ferroviaire et fluvial, transports à haut niveau de service, réseaux de pôles d'échanges avec services associés...), à la diminution du parc automobile (covoiturage, autopartage...) et à son électrification (bornes de recharge), à la maîtrise de l'offre de stationnement dans les centres des principales villes et des zones d'activités ou encore au déploiement de solutions d'avitaillement gaz, électrique et hydrogène ;

- **Accompagner la transition des industries et filières du territoire vers des processus, des produits et une logistique décarbonés** (pétrochimie, agroalimentaire...), en veillant au développement de la propulsion décarbonée dans la logistique et au déploiement d'une offre adaptée pour l'avitaillement, en s'appuyant sur les principes d'une économie circulaire ;
- **Optimiser le fonctionnement énergétique de la filière numérique pour réduire son empreinte énergétique** : data centers, infrastructures numériques (réseaux), ville intelligente (Smart City), bâtiments intelligents (Smart Building) et réseaux énergétiques intelligents (Smart Grids) et récupération de la chaleur fatale ;
- **Préserver l'accès à l'énergie pour la décarbonation des mobilités et des activités industrielles** dans les secteurs en mutation ;
- **Déployer des dispositifs numériques** permettant la gestion pilotée des espaces et équipements publics ;
- **Développer les filières agricoles nourricières et accompagner l'agriculture métropolitaine vers des pratiques plus durables**, économes en ressources et respectueuses de l'environnement (réduction des intrants chimiques dans le respect de la biodiversité, réduction et optimisation de l'usage de l'eau, respect de la biodiversité et du sol, réduction de la distance au consommateur). Ces changements de pratiques doivent intégrer les effets positifs des anciens usages (exemple : irrigation pour la recharge de la nappe de la Crau). Il s'agit également de mobiliser la commande publique (via notamment la restauration collective) dans une logique incitative ;
- **Mieux coordonner planification urbaine et planification énergétique**, en tenant compte des réseaux d'énergie dans les choix d'aménagement.

Mobiliser l'ensemble du potentiel identifié de production d'énergies renouvelables

Afin de **multiplier par 10 la production d'énergies renouvelables et de récupération d'ici 2040** (par rapport à 2012) pour viser une couverture à 100% de la consommation énergétique de la Métropole en 2050, **le SCoT entend promouvoir un mix énergétique entre** :

- **Production d'électricité** (photovoltaïque, éolienne, hydro-électrique et hydrogène) ;
- **Production et récupération de chaleur** (géothermie, chaleur fatale des industries et

des data centers, solaire, biomasse, thalasso-thermie...) ;

- **Production de gaz** (méthanisation, pyrogazeification, méthanation).

Le SCoT oriente préférentiellement le développement de l'énergie photovoltaïque sur les zones déjà artificialisées et notamment sur toiture, pour ne pas impacter les terres agricoles, les espaces naturels remarquables ou concurrencer d'autres usages. Il accompagne les installations d'énergies renouvelables afin d'assurer la préservation et la valorisation des paysages, en anticipant la réversibilité de ces aménagements. Il en- cadre l'installation de parcs solaires au sein des espaces non artificialisés. Le SCoT accompagnera les recherches vers de nouvelles technologies ou procédés permettant l'augmentation de l'autosuffisance énergétique tout en préservant les modes d'occupation du sol existants, les pratiques, la biodiversité et les paysages (projets d'agri-voltaïsme associés à des pratiques culturelles...).

Accroître les capacités de séquestration carbone des forêts et sols agricoles du territoire

En vue de l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050, il s'agit de favoriser les actions de compensation des émissions de gaz à effet de serre résiduelles par des capacités accrues de stockage des forêts et sols agricoles (objectif d'une multiplication par 2 en 2050). Cela implique de préserver les sols destinés aux espaces naturels et à l'agriculture mais nécessite aussi des changements dans les pratiques de valorisation des produits issus de la gestion des espaces forestiers et agricoles.



ASSURER LA DISPONIBILITÉ ET LA DURABILITÉ DES RESSOURCES NATURELLES DU TERRITOIRE

Dans un contexte de changement climatique, il apparaît primordial, pour l'équilibre et la résilience du territoire, que la Métropole adapte son développement à la nécessaire protection de ses ressources naturelles et qu'elle crée les conditions d'une gestion adaptée de ces espaces, aux fonctions écosystémiques essentielles.

Préserver la ressource en eau et rendre la ville plus perméable

Qu'elle soit naturelle ou conduite artificiellement, l'eau tient une place majeure dans la structure de la Métropole : elle façonne ses paysages, conditionne son urbanisation et son agriculture. Dans un contexte de changement climatique (hausse des températures, sécheresse, évolution des précipitations...), l'eau est au cœur des préoccupations.

Considérant la fragilité de cette ressource, les objectifs poursuivis par le SCoT renvoient à sa protection et sa valorisation pour l'eau potable, dans l'espace urbain et agricole, mais aussi une meilleure prise en compte dans les pratiques d'aménagement, les modes de gestion et de partage de la ressource. D'une manière générale (mais avec des exceptions locales éventuelles), les ressources souterraines sont à préserver pour le futur et pour les secours. Les ressources de surfaces (lorsqu'elles sont disponibles) doivent être privilégiées.

Dans le cadre du SCoT, il s'agit notamment de :

- ▶ **Permettre l'accès à l'eau agricole**, essentielle au maintien de l'agriculture, en optimisant son usage ;
- ▶ **Protéger et révéler les paysages de l'eau, dans les espaces urbains et agricoles notamment** : nappes alluviales et côtières, cours d'eau et canaux busés ou enfouis, zones humides naturelles et artificialisées. Les projets doivent permettre d'accroître la présence de l'eau pour ses fonctions d'agrément et d'apport de fraîcheur, en veillant au bon équilibre écologique ;
- ▶ **Viser une réduction prioritaire des aménagements dans les milieux humides** (économie de la ressource, protection des circuits de l'eau, de la biodiversité et des paysages) ;

- ▶ **Diversifier les sources d'alimentation en eau dans les territoires qui connaissent des situations de déséquilibre quantitatif**, en valorisant notamment les eaux de pluies, les eaux usées et les eaux usées traitées, notamment pour l'irrigation agricole.
- ▶ **Préserver les masses d'eau souterraines stratégiques et de surfaces, ainsi que les périmètres de captage d'eau potable** de toute forme de pollution, notamment les masses d'eau stratégiques pour l'alimentation actuelle et future du territoire : nappe de la Crau, de la Sainte-Baume / Beausset, des Calanques. Cela implique de protéger les zones de recharge et de captage pour tous les approvisionnements en eau et des zones d'alimentation à forte vulnérabilité, en les dédiant à la seule fonction d'approvisionnement en eau potable, ainsi que la protection des zones de sauvegarde des masses d'eau souterraines. Le SCoT permet également la réalisation de nouveaux captages d'eau, pour lier les réseaux des communes et les sécuriser.
- ▶ **Engager le territoire dans une gestion intégrée des eaux pluviales** afin de valoriser l'eau comme une ressource aux nombreux bénéfices : lutte contre les îlots de chaleur urbains, régulation hydraulique, place de la nature en ville, limitation du ruissellement pluvial et des pollutions dans les milieux récepteurs, notamment les cours d'eau.
- ▶ **Maîtriser la diffusion des pollutions des cours d'eau et de la ressource en eau** afin d'atteindre les objectifs de bon état fixés par le SDAGE Rhône Méditerranée (réduction des pollutions diffuses et ponctuelles). Le maintien et la réparation de fossés, ripisylves ou haies en bordure de zone agricole, aux fonctions d'épuration, peuvent contribuer à réduire les teneurs en azote dans les milieux aquatiques et ainsi limiter l'eutrophisation. Il s'agit également de limiter l'impact sur les milieux liés à l'assainissement collectif et non collectif pouvant détériorer la qualité des masses d'eaux (continentale/transition / côtière) ;
- ▶ **Sécuriser durablement l'approvisionnement en eau potable** pour garantir sa disponibilité en quantité et en qualité, anticiper les épisodes de sécheresse et pénurie d'eau afin de répondre aux besoins actuels et d'anticiper les besoins futurs sur le territoire métropolitain. Pour les communes ayant une seule ressource en eau destinée à la consommation humaine, il s'agira de sécuriser cette alimentation ;
- ▶ **Assurer, sur le long terme, la protection des prairies irriguées les prairies irriguées de la plaine de la Crau**, indispensables pour l'approvisionnement en eau potable des habitants de l'Ouest de La Métropole mais aussi pour les activités économiques d'intérêt local, national (ZIP de Fos) et stratégique (base militaire d'Istres), mais aussi pour leurs capacités de recharge ;

- **Adapter les modalités d'aménagement du territoire en fonction de la disponibilité de la ressource en eau**, des capacités de renouvellement des nappes et des infrastructures d'alimentation en eau potable et d'assainissement des eaux usées (existantes ou possibles).

Gérer durablement la ressource forestière

Les espaces forestiers méditerranéens, étendus et en progression, jouent un rôle majeur dans la résistance au changement climatique en rendant de nombreux services écosystémiques : lutte contre l'érosion des sols et contre les inondations, séquestration carbone, régulation des températures...

De plus en plus sollicité comme moyen de chauffage ou comme matériau de construction, le bois constitue aussi une ressource économique renouvelable que le SCoT entend soutenir et développer en lien avec les filières associées. Le SCoT cherche ainsi à :

- **Assurer une gestion multifonctionnelle des écosystèmes forestiers** garantissant les enjeux écologiques, économiques et sociaux (exploitation du bois, protection de la biodiversité, qualité des paysages, accueil du public, protection contre les risques naturels...), en contribuant à la structuration d'une filière (bois d'œuvre et bois énergie) ;
- **Aménager des infrastructures d'alimentation en eau** à l'intérieur ou à proximité des massifs ;
- **Dynamiser la production de bois et l'utilisation des bois façonnés** (construction...) en renforçant les filières bois énergie et bois d'œuvre. Au regard du fort potentiel de stockage de carbone des sols forestiers, il est nécessaire de garantir une gestion durable des sols ;
- **Permettre l'adaptation des espèces au changement climatique en maintenant un réseau d'espaces naturels boisés écologiquement fonctionnels et connectés** aux autres milieux (agricoles, aquatiques...) ;
- **Favoriser une gestion forestière davantage articulée avec les zones habitées** afin de limiter la fermeture des paysages et de mieux protéger les biens et les personnes face au risque. La reconquête des friches agricoles et des anciennes restanques et le développement de zones-tampons jouent également un rôle majeur dans la régulation des risques. Il est également important de laisser des possibilités d'aménagement des infrastructures d'alimentation en eau, à l'intérieur ou à proximité des massifs.

Préserver les ressources du sol et du sous-sol

La Métropole Aix-Marseille-Provence entend développer une politique de gestion durable du sol et sous-sol, ressources non renouvelables et stratégiques pour leurs différentes aménités. Ils sont à la fois supports des activités et infrastructures humaines. Les sols sont aussi vivants et forment la trame brune du territoire : ils remplissent plusieurs fonctions éco-systémiques, par leurs qualités agronomiques et leur potentiel de régulation (climatique, qualité de l'eau, stockage de carbone).

Le SCoT se donne comme objectifs de :

- **Favoriser la dépollution des sols industriels**, afin d'utiliser ce foncier pour de nouvelles activités industrielles, pour d'autres usages, pour une renaturation (phyto-remédiation)...
- **Renforcer la prise en compte de la qualité des sols et leurs multifonctionnalités dans les projets d'aménagement, notamment lors des réflexions préalables aux démarches Eviter/Réduire/Compenser**. Il convient de protéger de l'urbanisation les sols en capacité de rendre le plus grand nombre de services ;
- **Garantir durablement l'approvisionnement de la métropole en ressources minérales** issues des carrières et matériaux de construction, indispensables pour la mise en œuvre de son projet de développement. L'approvisionnement en matières premières minérales devra se faire dans le respect des enjeux paysagers, écologiques, de réduction des nuisances et pollutions et en privilégiant le renouvellement voire l'extension des exploitations existantes afin de sécuriser les impacts environnementaux ;
- **Favoriser le recyclage des matériaux issus de la construction et l'emploi de matériaux alternatifs** (biomatériaux) afin de limiter l'extraction de nouveaux matériaux.



PERMETTRE À LA POPULATION D'ACCÉDER À UNE ALIMENTATION LOCALE DE QUALITÉ

Le projet de territoire souhaite conforter le développement d'une agriculture de proximité. Celle-ci vise à la fois à créer l'accès à une alimentation de qualité pour tous et à soutenir l'économie agricole locale.

Déployer une agriculture nourricière pour répondre au défi de la sécurité alimentaire

La Métropole ambitionne **d'améliorer « l'autonomie » alimentaire du territoire via la mise en place d'un système alimentaire territorialisé**. Ce dernier permet de créer plus de liens entre producteurs, transformateurs, distributeurs et consommateurs locaux. Pour cela, le SCoT se fixe les objectifs suivants :

- ▶ **Considérer les terres agricoles en tant que réservoir alimentaire et encourager la reconquête de terres agricoles stratégiques** (notamment les plaines alluviales, périurbaines, piémonts...) ;
- ▶ **Encourager et faciliter l'installation de nouveaux agriculteurs**, souvent confrontés à des problèmes d'accès au foncier ;
- ▶ **Préserver voire renforcer la diversité des productions locales** pour garantir la satisfaction des besoins essentiels de la population ;
- ▶ **Accompagner l'agriculture locale vers l'adaptation au changement climatique** et encourager des pratiques agricoles durables pour préserver ses capacités productives (adaptation des cultures et pratiques culturale productives (adaptation des cultures et pratiques culturales, optimisation de l'irrigation, agroécologie, agroforesterie, agriculture biologique).

En lien avec le Projet Alimentaire Territorial et afin d'accroître les débouchés locaux pour les agriculteurs, le SCoT se fixe les objectifs suivants :

- ▶ **Favoriser l'implantation ou le maintien en zone urbaine et périurbaine de l'acti-**

vité de production agricole, de transformation et de commercialisation de produits alimentaires ;

- ▶ **Accompagner le développement et la structuration d'une économie de transformation locale et de valorisation agro-alimentaire ;**
- ▶ **Conforter le rôle des structures existantes (transformation, distribution, logistique et commercial) pour développer la politique alimentaire de la Métropole** notamment via le Marché d'Intérêt National (MIN) de Marseille, les industries agro-alimentaires locales (IAA), les grandes et moyennes surfaces commerciales locales ;
- ▶ **Développer une stratégie de commercialisation valorisant les circuits courts de proximité** (création d'une unité de préparation culinaire bio et locale pour Miramas et les communes voisines mutualisée entre acteurs, halles alimentaires et producteurs locaux en cœur de ville, circuits à destination de la restauration collective, produits issus de l'agriculture biologique en filières courtes) et répondant à une demande croissante des consommateurs ;
- ▶ **Développer l'agrotourisme et les projets de diversification agricole en les encadrant et en s'appuyant sur les terroirs agricoles et la diversité des productions locales ;**
- ▶ **Lutter contre les « déserts alimentaires » dans certains quartiers défavorisés** en développant des méthodes innovantes de distribution.

OFFRIR UN CADRE DE VIE FAVORABLE AU BIEN-ÊTRE ET À LA SANTÉ DES HABITANTS

Le SCoT souhaite garantir un cadre de vie favorable au bien-être des habitants. Il entend favoriser le développement de la nature en ville, qui apporte de nombreux effets bénéfiques à la population et intégrer les préoccupations sanitaires et environnementales dans l'aménagement du territoire.

Dans un territoire davantage pollué et soumis à des risques industriels/technologiques, il accentue aussi les mesures de prévention et de réduction des pollutions et des nuisances, véritable enjeu de santé publique, et améliore la gestion des déchets.

Renforcer la place de la nature et de l'agriculture en ville

La Métropole entend poursuivre la promotion d'un développement urbain de qualité, avec une place toujours plus significative au végétal, à l'eau ou aux espaces cultivés, répondant ainsi à une demande sociale grandissante de nature en ville et participant pleinement à la qualité du cadre de vie et à la santé de ses habitants.

Pour y répondre, le SCoT propose de :

- ▶ **Renforcer la place des espaces de nature et d'agriculture en zone urbaine**, en privilégiant les centres villes et les espaces de lisière, pour leurs aménités et leur contribution au bien-être des habitants (îlots de fraîcheur, lieux récréatifs, de ressourcement, de production alimentaire...) et à la limitation des phénomènes de ruissellement, en privilégiant les espèces endémiques ;
- ▶ **Améliorer l'accessibilité aux espaces de nature, ainsi qu'à certains canaux lorsque c'est possible, au littoral et à la mer** tout en maîtrisant la gestion des flux pour éviter la surfréquentation dans les milieux naturels ;
- ▶ **D'intégrer la place du végétal et de l'eau** comme composantes majeures des projets d'aménagements et de renouvellement de la ville.

Réduire les pollutions, les nuisances et les risques liés aux industries et aux transports dans les secteurs fortement urbanisés

Le SCoT affiche la volonté de réduire les pollutions, notamment de l'air, et le bruit, dont les principales sources sont les transports et les nombreux sites industriels implantés sur le territoire, notamment autour de l'Étang de Berre et des bassins du Port. Il vise aussi à limiter l'exposition des habitants actuels et futurs aux pollutions et nuisances. Enfin, il prend en compte les caractéristiques industrielles du territoire pour adapter le développement urbain aux risques technologiques associés.

Il s'agit à la fois de :

- ▶ **Réduire les pollutions liées aux transports, à travers le développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle** : transports collectifs (y compris réseau ferré), mobilités actives, pratiques et services favorisant la diminution du parc automobile (autopartage, covoiturage, télétravail...) **la transition énergétique des véhicules et le changement de comportement des habitants** (covoiturage, développement du télétravail...). Le Plan d'Actions sur la Qualité de l'Air, intégré au Plan Climat, détaille les objectifs à atteindre en matière de polluants ;
- ▶ **Limiter la pollution atmosphérique due aux transports de marchandises** en favorisant sa régulation par une meilleure organisation logistique et une accélération du report modal (développement du fret ferroviaire et fluvial, innovation logistique, logistique du dernier kilomètre) et par une politique de restriction d'accès aux véhicules les plus polluants dans les centres-villes ;
- ▶ **Orienter le développement urbain en tenant compte de l'exposition au bruit et à la pollution liée à la proximité d'infrastructures de transport** (routier, aérien), afin d'éloigner le plus possible les populations des nuisances associées ;
- ▶ **Prévenir l'exposition des populations aux nuisances sonores notamment dans les secteurs les plus concernés** En intégrant des mesures de prévention dans les nouveaux projets urbains ;
- ▶ **Maîtriser les risques technologiques et industriels liés à la présence de certains types d'activités en encadrant l'urbanisation autour des sites concernés**, notamment autour de l'Étang de Berre et à proximité des bassins du Port.

Poursuivre une gestion responsable des déchets

En cohérence avec la stratégie régionale (SRADDET) et le Schéma Métropolitain de Gestion des Déchets Ménagers et assimilés, le SCoT intègre la réduction massive de la quantité de déchets en agissant en amont et en aval de leur production, en promouvant la prévention, le tri, la valorisation et les modes d'élimination des déchets ménagers pris en charge.

Le SCoT se donne comme objectif de :

- ▶ **Développer le réseau de collecte des déchets dans une logique de gestion de proximité**, notamment par une harmonisation des pratiques de prévention, de communication, de collecte et de lutte contre l'augmentation des dépôts sauvages et décharges illégales ;
- ▶ **Promouvoir l'économie circulaire et le réemploi des déchets** (BTP, industries), convertis en ressources, au-travers de filières et de débouchés pour la valorisation des matériaux triés sur le territoire (métaux, plastique, biomasse...) et en favorisant la création de ressourceries ;
- ▶ **Favoriser la gestion des biodéchets à la source** (valorisation organique des déchets verts, compostage domestique et collectif...) et lutter contre le gaspillage alimentaire, en s'appuyant sur les initiatives locales ;
- ▶ **Promouvoir la prise en compte des déchets en amont des projets d'aménagement** : réduction et recyclage des déchets, réemploi et utilisation de matériaux recyclés dans les chantiers... ;
- ▶ **Articuler et dimensionner les besoins d'équipements de gestion des déchets spécifiques** en lien avec ces objectifs et au vu des projets des territoires voisins : pérennisation des installations existantes, création de nouveaux équipements de tri, réduction de l'enfouissement.

INTÉGRER LES RISQUES NATURELS ET LES EFFETS DU CHANGEMENT CLIMATIQUE DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Dans un contexte d'accélération du changement climatique, l'augmentation de la fréquence et de l'intensité des catastrophes est à anticiper. La prévention et la gestion des risques naturels constituent un enjeu grandissant pour le territoire qui appelle des aménagements adaptés aux changements environnementaux en cours et la prise en considération de solutions fondées sur la nature.

Réduire la vulnérabilité du territoire face aux risques naturels

Il convient de renforcer les politiques publiques actives de gestion durable des milieux (favorables à la prévention des risques), d'anticiper la vulnérabilité des biens et des personnes face aux risques naturels prévisibles et de mieux protéger.

Pour cela, le SCoT se fixe les objectifs suivants, **pour tous types de risques** :

- ▶ **Délimiter les extensions urbaines à partir de la connaissance des aléas naturels et orienter préférentiellement le développement urbain en dehors des zones à risques** ;
- ▶ **Les secteurs les plus exposés relèveront d'un principe d'inconstructibilité, dont la déclinaison fine sera précisée dans les documents d'urbanisme locaux (PLUI)** ;
- ▶ **Prendre en compte le risque retrait-gonflement des argiles dont les variations vont s'intensifier avec le changement climatique** ;
- ▶ **Accompagner l'évolution du risque mouvement de terrain, sismique et minier** ;
- ▶ **Favoriser une gestion intégrée des risques dans les projets de développement** :

Concernant le risque inondation :

- ▶ **Limiter l'artificialisation des sols** en appliquant la directive du SDAGE (Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux). Il s'agit notamment d'intégrer les réflexions sur le cycle de l'eau dans les processus d'aménagement. Cela implique, **de limiter l'imperméabilisation nouvelle, de réduire l'impact des nouveaux aménagements** en renouvelant le tissu existant, et d'identifier les espaces pouvant faire l'objet d'actions de désimperméabilisation permettant, le cas échéant, de compenser l'artificialisation pour des projets présentant un intérêt majeur ;
- ▶ **Préserver les capacités d'écoulement de l'eau de pluie afin de ne pas aggraver le risque à l'aval**, en évitant l'artificialisation des sols à proximité des cours d'eau et des axes d'écoulement ;
- ▶ Lorsque la rétention en amont n'est pas possible, **prévoir les aménagements nécessaires** (bassins de rétention) **pour ralentir les écoulements dans les zones perméables**, en privilégiant la multifonctionnalité des espaces de rétention (espaces verts, loisirs...) ;
- ▶ **Préserver et restaurer les zones d'expansion des crues** jouant un rôle essentiel dans la réduction de la vulnérabilité face au risque inondation. Ces zones doivent être valorisées dans leur multifonctionnalité (usages agricoles et récréatifs notamment). Il s'agit aussi de favoriser l'agriculture urbaine et des pratiques culturelles qui garantissent la rétention d'eau et permettent d'éviter les phénomènes de ruissellement.
- ▶ **Réduire la vulnérabilité des biens et des personnes lors de renouvellement urbain en zone à risque d'inondation** en prenant en compte la nécessité de désimperméabilisation et de transparence hydraulique dans les opérations d'aménagement. Les secteurs à fort enjeux d'inondation et/ou de submersion pourront faire l'objet de recomposition spatiale afin d'anticiper.

Concernant le risque incendie de forêt, le SCoT entend mettre en place des mesures préventives adaptées via l'aménagement du territoire :

- ▶ **Dans les zones d'aléas inappropriées, éviter de nouvelles zones de développement urbain qui, dans tous les cas, devront faire l'objet d'un projet ;**
- ▶ **Aménager, y compris par densification, les zones déjà urbanisées en secteur d'interfaces à risques, en vue d'améliorer le fonctionnement des sites et leur défendabilité ;**

- ▶ **Poursuivre la mise en œuvre des conditions de protection des zones habitées situées dans les espaces vulnérables**, notamment via la mise en œuvre des obligations légales de débroussaillage ;
- ▶ **Développer les mesures réduisant les risques induits et subis en organisant les lisières au contact des espaces naturels forestiers** maintien de la vocation agricole des zones de friches, restanques, cultures sèches, pastoralisme, préservation des coupures agricoles pouvant servir de « barrières coupe-feu » ;
- ▶ **Garantir le déploiement d'une politique globale et multifonctionnelle de gestion des forêts** (améliorer la desserte forestière, valoriser l'exploitation du bois, et permettre la circulation des engins forestiers d'exploitation et l'intervention des secours...), y compris en interface avec les territoires voisins quand la situation le nécessite.

Adapter les villes pour faire face à l'augmentation de la fréquence et de la sévérité des épisodes de forte chaleur

Au regard du contexte méditerranéen, de l'importance des effets d'îlots de chaleur dans les centres villes densément bâtis, de l'intensification à venir des épisodes de forte chaleur et des canicules qui aggravent la mauvaise qualité de l'air et le risque de pollution atmosphérique, le SCoT fixe les orientations suivantes :

- ▶ **Recréer des îlots de fraîcheur urbains** en renforçant la présence de l'eau et de la nature en milieu urbain (réhabilitation des sites et des sols pollués en tant que zones de fraîcheur et de biodiversité, valorisation des zones inondables comme support de biodiversité notamment) ;
- ▶ **Favoriser des formes bâties et des matériaux de construction permettant d'éviter la « surchauffe »** : solutions de rafraîchissement des bâtiments pour améliorer leur confort thermique, principes du bioclimatisme (implantation et orientation du bâti par rapport aux vents, ventilation naturelle des logements...), stationnement perméable.







AXE 4

**POUR UNE MÉTROPOLE DE LA
PROXIMITÉ : « RÉPONDRE AUX BESOINS
QUOTIDIENS DES MÉTROPOLITAINS EN
FAVORISANT LA PROXIMITÉ ET LA QUALITÉ
DE VIE »**

Avec 92 communes, Aix-Marseille-Provence dispose d'une grande diversité d'ambiances et de cadres de vie. Cependant, son offre résidentielle reste insuffisante au regard de la dynamique de vieillissement et de la poursuite du desserrement des ménages. Il en résulte un marché du logement tendu, où un grand nombre d'habitants déménagent moins souvent et continuent à vivre dans des logements inadaptés, tandis que ceux qui le peuvent s'éloignent en périphérie.

L'offre métropolitaine d'équipements et services est importante mais elle n'est pas toujours facile d'accès : la dynamique périurbaine qui éloigne toujours davantage les habitants de leurs lieux d'emplois, fragilise aussi certains centres-villes. De nouveaux équilibres sont à définir pour donner envie de s'installer et de rester, accroître la qualité de vie au quotidien et renforcer la cohésion sociale.

Face aux dynamiques péri-urbaines encore fortes ces dernières années, pour partie renforcées par les crises récentes, c'est un nouvel équilibre qu'il faut réussir à l'échelle métropolitaine, impliquant un rapprochement habitat-emploi, une offre commerciale de proximité mais aussi des formes urbaines renouvelées, conciliant la qualité du cadre résidentiel avec une moindre consommation d'espace.

Le SCoT ambitionne d'y répondre en :

- **Proposant une offre de logements adaptée et des modes d'urbanisation plus qualitatifs**, répondant aux besoins des ménages (incluant des espaces extérieurs de plus grande taille et de qualité, la présence de nature en ville...) ;
- **Organisant une offre d'équipements et de services de proximité**, accessible au quart d'heure à pied ou à vélo, dans tous les centres-villes et de villages ;
- **Faisant évoluer l'appareil commercial de la Métropole**, pour qu'il soit mieux équilibré (entre centres et périphéries), plus intégré et davantage en phase avec les nouveaux modes de consommation et de distribution ;
- **Dynamisant les cœurs de villes et de villages**, afin de renforcer leur attractivité et ainsi rééquilibrer l'offre territoriale, dont l'accessibilité dépend aujourd'hui de la voiture ;
- **Engageant des projets d'urbanisme innovants**, adaptés au changement climatique et tenant compte des aspirations des habitants.

SATISFAIRE LES BESOINS EN LOGEMENT DANS TOUTE LEUR DIVERSITÉ

Devant faire face à plusieurs enjeux démographiques (décohabitation, vieillissement notamment) et résidentiels (parc ancien et dégradé, besoins non satisfaits d'une partie de la population, faible mobilité résidentielle), le marché du logement d'Aix-Marseille-Provence est sous tension. Dans ce contexte, l'enjeu pour le SCoT est de participer au développement d'une offre, tant neuve que dans le cadre de l'amélioration du parc existant, en quantité suffisante. En ce sens le SCoT définit plusieurs orientations :

- **Produire, 205 000 à 210 000 logements à un horizon 2040 (production neuve en extension, renouvellement urbain). La Métropole entend ainsi trouver l'équilibre entre la création de logements neufs et la réhabilitation, pour que ces deux catégories de produits ne se fassent pas concurrence (stationnement, présence d'un extérieur...) ;**
- **Développer une offre attractive, adaptée aux ménages (forme, typologie, surfaces...) afin de leur permettre de trouver un logement adapté à leurs besoins, en :**
 - Mettant davantage en adéquation la production de logements vis-à-vis des profils et attentes des ménages, en particulier à leurs revenus ;
 - Proposant et diffusant, sur l'ensemble du territoire, une production plus diversifiée sur l'ensemble des segments de l'offre, y compris destinée à des publics spécifiques ;
 - Améliorant la répartition territoriale de l'offre abordable ;
 - Intensifiant l'intervention sur le parc existant pour améliorer et diversifier l'offre de logements, particulièrement dans les centres anciens
- **Diversifier l'offre de logements dans toutes les communes, pour favoriser autant que possible la mixité sociale à l'échelle des bassins de vie** en s'appuyant sur l'armature territoriale projetée à l'horizon 2040 en :
 - Développant sur l'ensemble du territoire les différents segments de l'offre de logements abordables et notamment de logements sociaux, afin de permettre un rééquilibrage territorial ;
 - Restaurant la fonction résidentielle des quartiers les plus en difficultés et en accompagnant la mise en œuvre des interventions de rénovation urbaine au titre de la politique de la ville (NPNRU) ;

- Répondant aux enjeux d'amélioration de l'habitat privé dégradé dans les quartiers prioritaires ;
 - Accompagnant la reconstitution de l'offre démolie hors site en particulier dans les territoires présentant un bon niveau d'équipement.
- **Accélérer la requalification des logements existants** en améliorant le confort et la performance énergétique du parc privé dans les centres anciens, les copropriétés mais aussi de l'habitat pavillonnaire. Le SCoT accompagne également la réhabilitation du parc social existant. Les projets de réhabilitation veilleront à préserver les qualités patrimoniales des bâtiments et de leurs abords ;
- **Traiter l'habitat dégradé au travers d'une approche globale de la chaîne immobilière en :**
- Accélérant les interventions dans les secteurs caractérisés par un habitat privé indigne, notamment en lien avec le Programme Partenarial d'Aménagement du centre-ville de Marseille ;
 - Atténuant les poches de précarité et en développant une offre adaptée aux besoins des plus modestes ;
 - Développant une offre alternative, répondant aux besoins des plus fragiles et ce, dans une logique globale d'habitat : logement adapté, insertion urbaine et accompagnement social.
- **Prioriser la localisation de la nouvelle offre de logements dans le tissu existant, favoriser la mixité des fonctions** (habitat, travail, commerces en pied d'immeuble, loisirs) et renforcer la nature en ville dans tous les projets de requalification urbaine.
- **Favoriser la production de logements moins consommateurs d'espace en proposant une offre de logements collectifs mieux intégrée, plus équilibrée** (entre espaces bâtis et espaces « libres ») **et donc plus attractive** (espaces extérieurs et/ou partagés, traitement des vis-à-vis, modularité...).
- **Produire une offre de logements plus adaptée aux enjeux climatiques et environnementaux** en utilisant des ressources locales de construction (incluant le bois), ou issues du réemploi et du recyclage, afin de répondre aux enjeux de constructions durables et de transition énergétique.
- **Diversifier plus généralement les types d'habitats, en vertu du droit d'expérimentation** (habitat léger, alternatif...);
- **Prendre en compte les besoins d'accueil** des gens du voyage.

ORGANISER UNE OFFRE D'ÉQUIPEMENTS ET DE SERVICES DE PROXIMITÉ

En faisant le choix d'une armature urbaine recentrée, le SCoT identifie les polarités autour desquelles l'essentiel du développement urbain doit se jouer. Au-delà de ces espaces, il entend garantir la présence de services de proximité au plus proche des habitants, de façon à y avoir accès sans recourir systématiquement à la voiture, dans une logique d'aménagement d'une « ville des courtes distances ». L'accroissement de la diversité de l'offre, l'amélioration et la création d'équipements de proximité sont également essentiels pour une qualité de vie retrouvée.

Pour y répondre, le SCoT définit plusieurs orientations :

- **Définir une offre minimale de biens et services « essentiels » que doit proposer chaque commune, compléter l'offre dans les secteurs où elle est insuffisante et organiser les complémentarités entre les pôles de l'armature.** Il s'agit également de privilégier un accès décarboné (voiture ou vélo électrique) et / ou partagé (covoiturage) à ces pôles, à l'échelle des 5-10 km ;
- **Renforcer l'accessibilité en transports en commun des différents pôles générateurs de déplacement** (grands équipements, services publics, lieux d'enseignement, secteurs d'emplois, polarités commerciales, grands espaces de nature) en articulation avec la desserte locale ;
- **Prendre en compte les besoins d'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;**
- **Faire des gares et des quartiers autour des Pôles d'Échanges Multimodaux, des pôles de services de proximité,** complémentaires à l'offre existante, notamment pour le développement de circuits courts alimentaires ;
- **Réintroduire l'artisanat créatif et productif au cœur des villes,** lorsque le tissu urbain le permet ;
- **Faciliter le développement d'espaces de coworking,** en priorité au sein des principaux pôles de l'armature territoriale du SCoT ;
- **Adapter les équipements sportifs et culturels de proximité aux nouveaux usages :**



sports en plein air, médiathèques comme lieux hybrides, interfaces numériques d'accès aux services, extension / révision des horaires d'ouverture...

En lien avec ses partenaires, la Métropole veillera au maintien des services publics (administration, santé, sécurité...) au plus proche des habitants, car ils contribuent à la qualité de vie et à la réduction des inégalités entre territoires.

FAIRE ÉVOLUER L'OFFRE COMMERCIALE POUR UN DÉVELOPPEMENT MIEUX INTÉGRÉ, EN PHASE AVEC LES NOUVEAUX MODES DE CONSOMMATION ET DE DISTRIBUTION

Représentant un poids significatif dans l'économie métropolitaine, le secteur du commerce joue également un rôle essentiel dans le fonctionnement du territoire. Aix-Marseille-Provence bénéficie d'une offre très complète, répondant aussi bien aux besoins du quotidien qu'aux comportements d'achats plus exceptionnels. Le développement commercial connaît également un mouvement de périurbanisation, dévitalisant les centres-villes au profit de (grands) pôles commerciaux périphériques et de plus petites polarités, implantées aux abords des principaux axes de transit, captant les flux pendulaires.

Les mutations en cours et à venir des pratiques de consommation impliquent une adaptation de l'offre commerciale. De fait, son armature doit être réfléchie globalement, en repensant l'équilibre entre centres, diffus, périphéries et nouvelles fonctions logistiques liées au e-commerce, qui connaît une forte expansion.

Pour un aménagement commercial durable et de qualité, en lien avec les principes du Schéma Directeur d'Urbanisme Commercial (SDUC), le SCoT fixe les priorités suivantes :

- **Organiser la complémentarité des différents types d'offre commerciale entre les territoires, en lien avec le positionnement dans l'armature urbaine et commerciale et les spécificités de chaque bassin de consommation ;**
- **Renforcer l'offre de commerces et de services de proximité pour revitaliser les centres-villes et les quartiers** en privilégiant une accessibilité piétonne et cyclable, et apporter une réponse de proximité à des modes de consommation moins massifiés et plus qualitatifs ;

- ▶ **Stabiliser les zones commerciales périphériques dédiées et favoriser au sein de ces zones l'implantation de fonctions marchandes incompatibles avec leur intégration dans le tissu urbain mixte à dominante résidentielle, générant des flux occasionnels ou exceptionnels ;**
- ▶ **Accompagner la mutation des pôles commerciaux périphériques au sein de leur emprise actuelle**, en intégrant les enjeux liés à la réduction de l'artificialisation des sols et ceux liés à l'évolution des besoins des consommateurs, en :
 - Permettant le renouvellement ou la mutation des friches commerciales ;
 - Requalifiant le parc commercial existant et optimisant la ré-organisation de l'ensemble des surfaces initialement dédiées (magasins, hangars, parkings...) ;
 - Favorisant une meilleure insertion urbaine des fonctions commerciales (accessibilité transport et modes actifs) ;
 - Diversifiant la programmation de certains pôles pour intégrer les besoins métropolitains liés à la logistique e-commerce ;
 - Optimisant le foncier dans les zones commerciales existantes et en les considérant comme des espaces privilégiés de mutation, de réinvestissement urbain ou d'accueil de certaines activités productives (logistique).
 - Priorisant, au sein des zones commerciales « mixtes » (accueillant à la fois des activités productives et du commerce de détail), la requalification de l'immobilier commercial vers des activités non commerciales, en accompagnant la mutation des ensembles commerciaux existants dont la vocation commerciale n'est pas ou plus affirmée, dans une logique de mixité des fonctions économiques ;
 - Intégrant la transition écologique et énergétique dans les aménagements commerciaux (végétalisation, gestion des risques, production énergétique, désimperméabilisation ou renaturation de certains espaces, gestion des eaux de ruissellement, réemploi des matériaux et recyclage, amélioration de leur desserte en transports en commun).
- ▶ **Réguler et contenir le développement des commerces en diffus** (le long des axes de transit, souvent en entrée de ville et de village), afin d'éviter des nouvelles implantations captant les flux de voitures, faisant concurrence aux centres villes et stopper le développement de nouveaux pôles dans le diffus ;
- ▶ **(Re)qualifier**, d'un point de vue paysager, les linéaires et zones de commerce ;
- ▶ **Organiser les implantations logistiques liées au commerce** pour limiter les nuisances générées par les flux routiers, qu'il s'agisse des bases logistiques des distribu-

teurs de grand commerce comme des installations logistiques de e-commerce. Il s'agit d'intégrer les enjeux d'une logistique durable et adaptée à la ville dense en :

- Modernisant les zones logistiques de proximité (Nord de Marseille et Vitrolles) pour les adapter aux enjeux de la logistique urbaine ;
- Articulant davantage logistique urbaine et logistique portuaire à grande échelle, notamment sur les bassins Est et Ouest du GPMM ;
- Maillant les centres-villes et leurs abords en espaces logistiques urbains de tailles diverses (hôtels logistiques, centres de distribution urbaine, espaces logistiques de proximité) assurant la rupture de charge entre poids lourds longue distance et motorisation propres (véhicules électriques, vélo-cargos...).

DYNAMISER LES CŒURS DE VILLES ET DE VILLAGES POUR RENFORCER LEUR ATTRACTIVITÉ

Les centres des villes et des villages, mais aussi les cœurs de quartiers, remplissent des fonctions multiples répondant aux besoins de proximité des habitants. Or, certains centres-villes sont en perte de vitesse face à une périphérie dynamique (emplois, commerces, logements et équipements) et peinent à offrir les conditions de vie recherchées aujourd'hui.

Leur revitalisation doit s'appréhender globalement, en combinant plusieurs leviers d'actions et en tenant compte des évolutions climatiques à venir :

- ▶ **Intensifier les espaces urbains en améliorant la qualité architecturale, urbaine et paysagère des cœurs de villes, de villages et de quartiers ;**
- ▶ **Favoriser les opérations de rénovation / réhabilitation des logements anciens situés en centre-ville, en y intégrant la dimension environnementale et climatique ;**
- ▶ **Adapter les types de logements aux segments de la demande que la commune entend attirer et/ou maintenir en centre-ville (jeunes, familles...) ;**
- ▶ **Requalifier les espaces publics pour favoriser leur accessibilité, leur appropriation, ainsi que l'animation culturelle et commerciale. Il s'agit d'organiser un usage partagé de l'espace, faisant davantage de place aux modes actifs (vélos,**



piétons) en sécurisant, embellissant et améliorant le confort d'usage des parcours (ombrage, patrimoine...), grâce à la réduction de la place de la voiture ;

- ▶ **Introduire fortement la nature en ville** (de nouveaux parcs urbains et des espaces verts accessibles à pied, des cours d'eau renaturés et ouverts sur la ville, des espaces de pleine terre, des jardins partagés, des arbres et des végétaux de différentes hauteurs, des linéaires de plantations...) **dans les espaces urbains les plus denses**, notamment dans les pôles métropolitains et les pôles de développement, afin d'améliorer les capacités d'infiltration, le confort thermique des villes et le cadre de vie ;
- ▶ **Développer de manière préférentielle les commerces répondant aux besoins du quotidien et hebdomadaires dans les centres villes, ainsi que tous les achats occasionnels légers afin d'intégrer l'évolution des modes de consommation ;**
- ▶ **Maintenir une mixité des fonctions au sein des centres-villes en associant logements, commerces, services et activités ;**
- ▶ **Conforter les secteurs d'artisanat**, y compris créatif, et y renouveler préférentiellement le parc de bureaux, en favorisant la création de locaux mutualisés (tertiaire / artisanat) ;
- ▶ **Préserver les singularités du patrimoine naturel** (parcours de l'eau), **bâti** et prendre appui sur celui-ci pour revitaliser les centres anciens (requalification des linéaires commerciaux et des espaces publics, mise en tourisme...) ;
- ▶ **Finaliser l'équipement des centres en réseau très haut débit.**

ENGAGER DES PROJETS URBAINS INNOVANTS, ADAPTÉS AU CHANGEMENT CLIMATIQUE, AUX MODES DE VIE ET AUX ASPIRATIONS DE DEMAIN

Le projet de territoire porté par le SCoT vise à renforcer son attractivité et à préserver son cadre de vie. Pour cela, l'objectif d'un développement recentré et pour partie intensifié est majeur. Il s'appuie notamment sur des projets urbains plus nombreux, bien maîtrisés et adaptés garants de la qualité urbaine et environnementale des grandes opérations. Cette ambition doit trouver sa traduction dans l'élaboration de projets d'ensemble vertueux intégrant les enjeux de transition écologique et de cohésion sociale.

Le SCoT propose les orientations suivantes pour ces opérations :

- ▶ **Accroître la part du développement (résidentiel et économique), en priorité au sein des espaces urbains en friches ou dégradés**, notamment ceux proches des centres-villes, d'un pôle d'échanges ou d'une ligne structurante de mobilité. Ces projets transformateurs intègrent notamment :
 - des normes environnementales plus strictes ;
 - une place importante de la nature en ville et de l'eau (perméabilité des sols, maintien et création d'espaces verts afin de contribuer à l'infiltration des eaux pluviales et à la lutte contre le ruissellement) ;
 - des formes urbaines repensées, propices à la réalisation d'ilôts et de bâtiments « méditerranéens » bioclimatiques performants (compacité / orientation), adaptés au climat et atténuant les effets d'ilots de chaleur urbain ;
 - des solutions énergétiques vertueuses et si possible collectives ;
 - des services et des équipements, pour en faire des centralités-relais.
- ▶ **Maîtriser davantage le prix et la qualité architecturale, urbaine et paysagère des réalisations en y encadrant plus fortement l'offre neuve** pour l'adapter aux besoins non satisfaits d'une partie des habitants (décohabitation, offre adaptée aux familles...). Plus mixtes, ces opérations expérimentent la superposition verticale entre diverses fonctions (habitat, activités, loisirs) ;

- **Favoriser le développement d'un urbanisme transitoire en amont de certaines opérations**, afin de favoriser l'émergence d'autres usages et permettre l'accueil de certaines activités (culturelles, artisanales ou en lien avec l'économie circulaire) pouvant créer les conditions favorables à la réappropriation de certains sites.





AXE 5

POUR UNE MÉTROPOLE LITTORALE :
« PRÉSERVER LE LITTORAL COMME UNE
RESSOURCE STRATÉGIQUE ET CONFOR-
TER SA VOCATION PORTUAIRE »

Avec 255 kilomètres de côtes (en incluant la Méditerranée et l'Étang de Berre), le littoral métropolitain recèle une richesse écologique exceptionnelle. La biodiversité qu'il recèle est particulièrement sensible aux activités humaines (terrestres et maritimes). Sa concentration humaine (zones résidentielles et d'activités économiques) en bord de mer et ses espaces insulaires le rendent particulièrement attractif mais aussi sensible au changement climatique, ainsi qu'à certains risques associés.







Le SCoT entend trouver l'équilibre entre développement et préservation, transition écologique et énergétique de la façade maritime, de ses espaces portuaires et industriels, de ses ports d'activités artisanales et de plaisance ainsi que des filières associées. Il ambitionne d'y répondre en :

Préservant les espaces terrestres et marins constituant la frange littorale et abritant une biodiversité et des paysages (terrestres et marins) exceptionnels ;





- **Organisant les conditions d'accueil et de développement de l'habitat résidentiel, des activités économiques et des loisirs**, tout en intégrant la question des risques naturels et la préservation des milieux vivants ;
- **Accompagnant la mutation économique du Port de Marseille/Fos et des filières maritimes dans la transition écologique et énergétique ;**
- **Favorisant les activités économiques artisanales** : pêche, réparation, nautisme...
- **Assurant l'accessibilité aux espaces littoraux, la coexistence entre les différents usages terrestres, des activités économiques ou de tourisme (terrestres et maritimes) et leur compatibilité avec le milieu naturel.**

Valoriser le potentiel d'attractivité des espaces portuaires et préserver les ressources littorales




1) Structurer le développement urbain (résidentiel et économique)

-  Organiser la capacité d'accueil des communes littorales, en prenant en compte les aléas littoraux
-  Améliorer/créer les connexions entre les différents pôles urbains littoraux
-  Développer les liaisons maritimes
-  Réaliser les axes routiers structurants, pour connecter les pôles urbains littoraux et les pôles économiques (ZIP/zones logistiques)
-  Voies ferrées
-  Aéroport Marseille Provence






2) Conforter les espaces portuaires et littoraux comme levier de la transition énergétique et écologique

-  Développer les énergies marines renouvelables et les EnR terrestres sur les emprises portuaires
-  Encourager la mutation des industries existantes (décarbonation des procédés industriels, ENR...) et permettre la ré-industrialisation
-  Maîtriser l'impact environnemental des activités maritimes
-  Encourager les évolutions des centrales électriques littorales





3) Améliorer la compétitivité des espaces industriels du port

-  Accompagner le développement des liaisons maritimes internationales (marchandises / passagers)
-  Encourager le report modal du trafic lié au fret sur le ferroviaire et le fluvial
-  Conforter le développement des grandes zones logistiques multimodales, requalifier les zones logistiques / mixtes existantes
-  Développer les chantiers de transports combinés et gares de triage
-  Soutenir le développement de la filière économique maritime

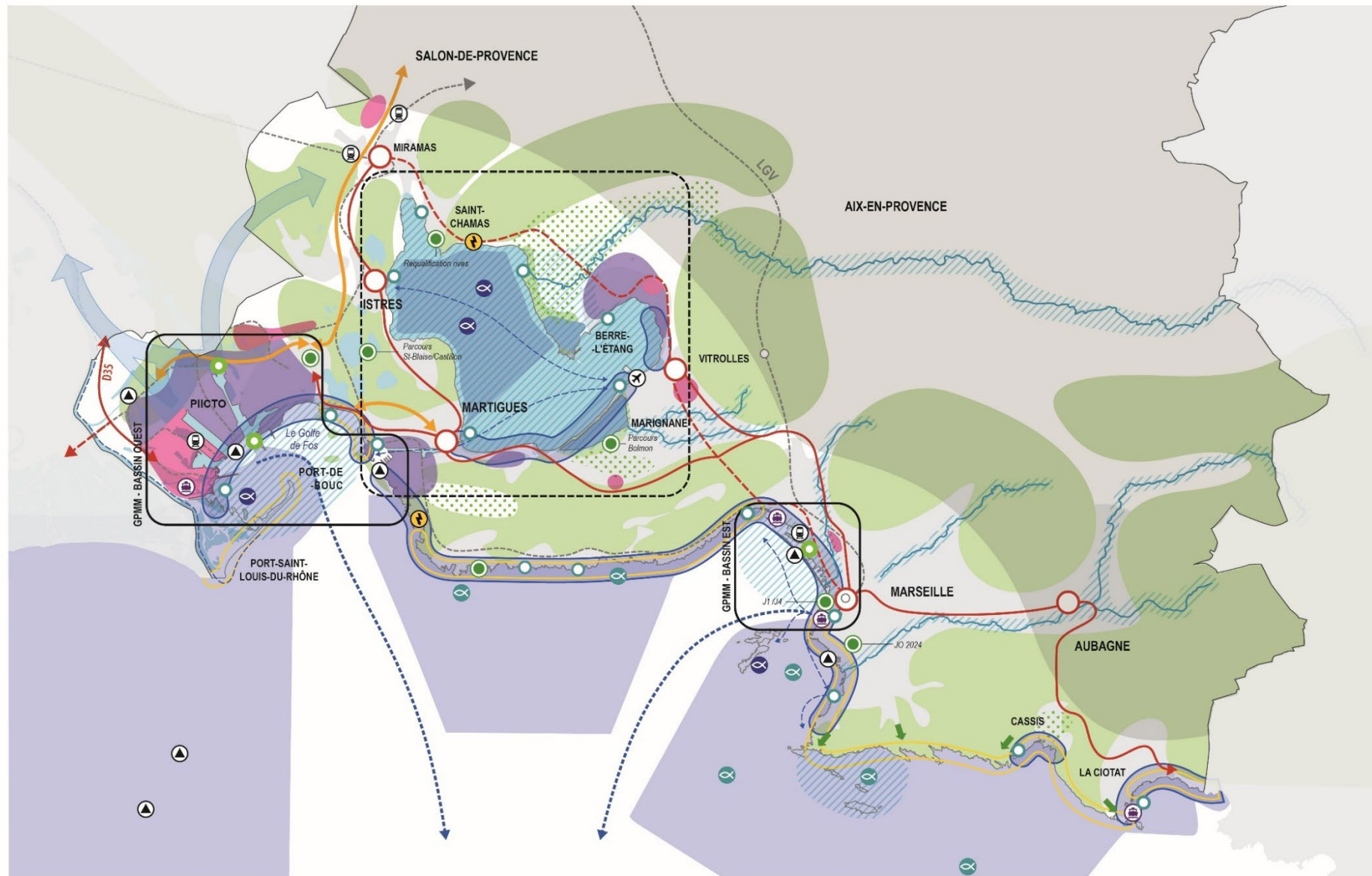
4) Conforter et maîtriser l'attractivité touristique du littoral

-  Mettre en œuvre les projets touristiques adaptés et raisonnés
-  Valoriser le potentiel de loisir, balnéaire et nautique de l'Étang-de-Berre (cf secteurs de projet)
-  Maîtriser la fréquentation balnéaire sur l'ensemble de la façade maritime
-  Maîtriser l'accessibilité terrestre aux sites de fréquentation touristique
-  Développer de façon raisonnée les capacités d'accueil des ports de plaisance (optimisation des plans d'eau - extension)

5) Préserver la richesse et la qualité de la grande nature

-  Préserver la biodiversité littorale (marine, lacustre et terrestre)
-  Améliorer la qualité des masses d'eau
-  Préserver les ressources halieutiques : zones de protection / zones de production
-  Valoriser les espaces agricoles

VALORISER LE POTENTIEL D'ATTRACTIVITÉ DES ESPACES PORTUAIRES ET PRÉSERVER LES RESSOURCES LITTORALES



ENCADRER LE DÉVELOPPEMENT DANS L'ESPACE LITTORAL ET ASSURER LA RÉSILIENCE DES ÉCOSYSTÈMES

Espace fragile et convoité, le littoral est un territoire particulièrement vulnérable. La poursuite de son développement doit se faire au regard du principe d'équilibre et de protection des milieux. En application de la Loi Littoral, le SCoT encadre le développement urbain et prévoit des modalités d'aménagement compatibles avec les risques naturels (érosion et submersion), et les sensibilités particulières des espaces littoraux.

Préserver et valoriser la qualité paysagère et écologique de la zone côtière

Il s'agit de protéger et gérer les espaces remarquables et les coupures d'urbanisation littorales, pour favoriser une gestion cohérente entre l'amont et l'aval de la zone littorale. La protection et la valorisation des milieux vivants terrestres et marins, comme l'attention portée aux paysages et la gestion des accès, constituent des atouts stratégiques de l'attractivité métropolitaine. Pour cela, le SCoT entend :

- ▶ **En lien avec la trame verte et bleue, définir et protéger les espaces remarquables** du littoral pour leur rôle écologique, économique et social ;
- ▶ **Maintenir les coupures d'urbanisation pour préserver les milieux**, mais aussi pour renforcer l'accès à la mer et valoriser leur qualité paysagère, en complément des espaces remarquables ;
- ▶ **Définir les espaces proches du rivage (EPR)** en fonction de la covisibilité, de la distance au rivage et de l'ambiance maritime, en prenant en compte à la fois la géographie et l'occupation des sols urbanisés ou non, et le risque d'érosion. Y prévoir **les extensions limitées de l'urbanisation et les implantations d'activités économiques nécessitant la proximité au rivage**, en tenant compte des capacités d'accueil des communes littorales ;

- ▶ **Définir les conditions d'évolution des aménagements sur mer à vocation économique et de loisirs, en intégrant les précautions environnementales ;**
- ▶ **Encourager la végétalisation et la désimperméabilisation des espaces littoraux** pour améliorer l'ambiance urbaine, favoriser la biodiversité à terre et en mer, limiter les îlots de chaleur et neutraliser la pollution des sols.

Structurer le développement littoral en lien avec l'organisation de l'armature territoriale

Afin de limiter les incidences environnementales des aménagements et prendre en compte la capacité d'accueil des milieux terrestres et marins, le SCoT entend :

- ▶ **Définir et localiser les agglomérations, villages et « secteurs déjà urbanisés » (SDU) ;**
- ▶ **Leur associer**, en cohérence avec l'armature et avec la protection des espaces naturels agricoles et la gestion des risques, **des objectifs d'aménagement adaptés**, en tenant compte des capacités d'accueil des communes littorales ;
- ▶ **Prévoir les mesures** et aménagements liés à la présence **des zones résidentielles et économiques** (eau-assainissement, maîtrise des ruissellements, zones tampons et d'expansion de crues et désimperméabilisation...) ;
- ▶ **Anticiper et organiser les besoins, pour les activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau, dans la bande des 100 mètres**, notamment dans les espaces à enjeux en marge des espaces urbanisés ;
- ▶ **Aménager le littoral en distinguant les espaces destinés aux activités économiques et les espaces préservés destinés à demeurer à l'état naturel au sein des bassins ouest du GPMM.** Le principe du caractère limité de l'extension de l'urbanisation doit être adapté aux exigences techniques d'implantation et d'exploitation des activités de la ZIP.

Les critères d'identification et de localisation de ces différents espaces seront précisés dans le DOO.

Aménager le littoral en anticipant les risques d'érosion et de submersion

Le littoral métropolitain est concerné par le recul du trait de côte lié à l'érosion (particulièrement sur la côte méditerranéenne), ainsi que par le risque de submersion marine menaçant les côtes basses, en particulier à l'ouest du territoire et autour de l'Étang de Berre. Cette situation, amplifiée par le changement climatique (montée du niveau de la mer, tempêtes plus fréquentes), appelle une stratégie de résilience globale, au travers de plusieurs orientations :

- ▶ **Maîtriser le développement urbain et économique sur la frange littorale** (pour ne plus accroître la vulnérabilité) **et encourager des projets plus qualitatifs** ;
- ▶ **Rechercher du foncier économique/industriel compatible avec la préservation des milieux, en donnant la priorité aux surfaces déjà artificialisées et à l'anticipation des crises pour les activités à risques industriels et chimiques** ;
- ▶ **Engager les territoires les plus exposés dans une stratégie de gestion intégrée du trait de côte et anticiper certains reculs stratégiques**. Cela implique de s'appuyer sur la connaissance et la spatialisation des phénomènes d'érosion des côtes sableuses et rocheuses et de submersion, puis de cibler les interventions sur des secteurs prioritaires. Il s'agit également d'anticiper le recul du trait de côte et du risque de submersion dans l'aménagement en favorisant par exemple, des actions de préservation des laisses de mer, des zones marécageuses, écosystèmes naturels constituant un frein à l'érosion des plages ;
- ▶ **Faire du territoire un exemple en matière de préservation des rejets des matériaux naturels** (sables, graviers) permettant la recharge des fonds marins depuis les cours d'eau (zone de non prélèvements, respects des conditions de débits naturels) et de **non perturbation des courants marins portant modification et impact sur le trait de côte** (local ou reporté géographiquement).

Faire de la préservation et de la restauration des milieux littoraux un projet de territoire

Qu'ils soient implantés sur terre, en mer ou dans l'étang, les écosystèmes littoraux et marins rendent de nombreux services de régulation, indispensables au territoire et à ses habitants : bon fonctionnement écologique, production d'oxygène, captation carbone, protection contre l'érosion du trait de côte... En mer, l'essentiel de la richesse écologique se situe à faible profondeur, là même où se concentrent la plupart des usages.

Il est donc important de limiter les impacts potentiels sur le milieu pour viser une cohérence terre / mer :

- ▶ **Éviter l'artificialisation des petits fonds côtiers**, qui sont des secteurs prioritaires pour la préservation de la richesse écologique marine et lacustre dont la destruction peut difficilement être compensée ;
- ▶ **Favoriser la restauration écologique dans les milieux côtiers**, fragilisés par les pressions anthropiques ;
- ▶ **Mettre en réseau la gestion des aires marines protégées** du territoire pour bâtir progressivement l'armature d'une trame bleue en mer et améliorer la cohérence des plans d'actions : cœur marin du parc national des Calanques, zones Natura 2000, réserves de pêche du Parc marin de la Côte Bleue, récifs artificiels du Prado.
- ▶ **Améliorer la qualité des milieux** en ayant une réflexion à l'échelle du bassin versant, intégrant les problématiques en amont des fleuves, rivières, cours d'eau temporaires, eaux de ruissellement pluvial... Le projet de réouverture à la courantologie du Tunnel du Rove participe à la remise en état des milieux aquatiques dégradés (Étangs de Berre et de Bolmon) ;
- ▶ **Renforcer les interfaces** entre les bassins Ouest avec son environnement naturel et urbain : Fos-sur-Mer, Port Saint-Louis-du-Rhône, Martigues et Port-de-Bouc.



ORGANISER L'IMPLANTATION DES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES NÉCESSITANT LA PROXIMITÉ AU RIVAGE ET FAVORISER LES MODES DE PRODUCTION DÉCARBONÉS

Le littoral joue un rôle moteur dans l'économie métropolitaine. Il est en effet le support d'activités économiques majeures et concentre 1/3 des emplois métropolitains, incluant l'activité portuaire, industrielle, productive et touristique. L'exploitation des produits de la mer naturels ou d'élevage, bénéficie aussi de cet atout unique et constitue un secteur dynamique dont la Métropole peut tirer profit.

Pour que le littoral puisse continuer à jouer pleinement son rôle stratégique, le SCoT prévoit les conditions de développement possible de ses activités et accompagne leur adaptation aux enjeux de demain en intégrant notamment l'impératif de transition énergétique, écologique et alimentaire.

Diversifier l'économie industrielle maritime pour répondre aux enjeux climatiques et environnementaux

Depuis quelques années, le socle industriel de l'économie portuaire est en voie de mutation. Afin de rester compétitifs, les ports maritimes mondiaux se renouvellent, intègrent les enjeux environnementaux et optimisent leur chaîne logistique. Accueillant le premier Port français (et le second en Méditerranée), le SCoT métropolitain entend soutenir et moderniser l'économie industrielle maritime de la Métropole, faciliter son évolution vers une décarbonation du secteur (éco-industries, énergies marine renouvelables), contribuant ainsi à la création de nouvelles filières et de nouveaux emplois, notamment en lien avec l'industrie, favorisant ainsi le développement économique au sens large du GPMM.

La Métropole s'appuie notamment sur la définition des Orientations d'Aménagement de la Zone industrialo-portuaire à l'horizon 2040 (OAZIP).

- **Améliorer la compétitivité des espaces industriels du Port de Marseille Fos en tenant compte des enjeux environnementaux.** Il s'agit notamment de :

- **Construire un réseau de plateformes industrialo-portuaires attractives** et complémentaires à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône en ciblant le foncier potentiel pour accueillir de nouvelles activités industrielles, bio-industries, filières « aval » liées au Port, autour de la Zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos, ainsi que sur l'ensemble des espaces portuaires. Cela nécessite d'anticiper les besoins connexes en équipements et services, afin de rendre ces plateformes attractives ;
 - **Encourager la démarche du Smart Port** : vers un port plus vert et plus fluide et la transition du GPMM vers l'économie du futur : numérique, innovation (démonstrateurs industriels). Le French Smart Port in Med affirme et consolide la vocation portuaire de la Métropole Aix-Marseille-Provence et tire parti de la révolution numérique. Il révèle l'engagement des acteurs du cluster portuaire pour construire le port de demain. En centrant leurs actions sur l'innovation, ils valorisent les potentiels du tissu économique tout en visant un développement durable sur terre (hinterland) et sur mer ;
 - **Renforcer la coopération** entre le GPMM, la Métropole Aix-Marseille-Provence et les autres acteurs, concernant la gestion des espaces naturels et économiques du port de Marseille-Fos, l'aménagement et le développement durable de l'urbanisation, la mobilité des salariés dans la continuité des démarches en cours ;
 - **Favoriser l'accueil de projets industriels stratégiques et en lien avec la décarbonation** pour le territoire et la création d'emplois, à l'échelle locale et nationale.
- **Promouvoir le port de Marseille-Fos et les industries du pourtour de l'Étang de Berre comme l'un des principaux moteurs de la transition énergétique métropolitaine et de reconversion de ses industries, en :**
- Valorisant les espaces portuaires et industriels du golfe de Fos et l'Étang de Berre (ZIP de Fos, Martigues-Lavéra, La Mède, Berre l'Étang...), pour l'accueil de l'industrie productive du futur et faciliter la décarbonation des industries existantes ;
 - Identifiant des relais de croissance pour faire face à la baisse des trafics d'hydrocarbures et de charbon (transition vers d'autres trafics) et encourager le développement de projets autour de l'hydrogène, du GNL, des énergies renouvelables, des bio-carburants, de l'économie circulaire, l'écologie industrielle et d'innovation ;

- Poursuivre l'évolution du port de Marseille-Fos vers un « port au service de l'économie bleue » permettant la lutte contre les pollutions atmosphériques, un contrôle de la qualité de l'air, la réduction des impacts sur l'environnement (santé des populations riveraines, biodiversité, qualité de l'eau...) et des rejets industriels en mer, en lien avec le respect des obligations réglementaires ;
 - Contribuant au renouvellement des sites industriels de l'étang de Berre et leur intégration sanitaire, environnementale et paysagère.
- **Accompagner le développement des trafics conteneurs du port de Marseille-Fos, et mieux organiser le report modal en proposant une offre logistique sur le territoire pour l'évacuation des flux**, afin de réduire la part du transport maritime et routier dans les émissions carbonees sur le territoire ;
- **Massifier les infrastructures ferroviaires et fluviales, notamment depuis Fos- sur-Mer vers le nord du Département, améliorer la desserte routière et le fonctionnement global des sites ;**
- **Soutenir les autres filières économiques maritimes d'excellence du territoire** : réparation navale (GPMM, La Ciotat, anse du Pharo...), offshore et robotique sous-marine (Alseamar, Subseatech...), centre pour un écosystème dédié à l'innovation des activités marines (Port-de-Bouc) et émergentes (ENR, bioressources, déconstruction...). Il s'agit aussi de renforcer les activités ou les filières nautiques par la création de pôles économiques sur le littoral ou dans les ports de plaisance (Port de la Ciotat, Pointe Rouge, Frioul...). Le SCoT entend organiser leur implantation, en cohérence avec les usages et la préservation des milieux naturels (pôle mer et nautisme de Port- Saint-Louis-du-Rhône) ;
- **Préserver et soutenir durablement la filière pêche locale** (Mer Méditerranée et Etang de Berre), développer les activités d'élevage (pisciculture, conchyliculture et mytiliculture), en respectant préservation et soutenabilité des milieux vivants naturels.
- **Poursuivre le développement des énergies marines renouvelables sur les espaces littoraux en :**
- Accompagnant la structuration des filières industrielles sur site, telles que l'éolien flottant ou l'énergie houlomotrice, et en anticipant l'accueil à terre sur les espaces portuaires des infrastructures associées ;
 - Créant les conditions favorables à l'implantation de réseaux de chaleur liés à la thalassothérapie, en étendant les réseaux existants (Thassalia et Massiléo à Marseille), et en développant de nouveaux projets ;

- Encourageant le développement du solaire photovoltaïque prioritairement sur les espaces littoraux déjà artificialisés, en toiture des bâtiments, ombrières de parking et sur des friches industrielles ;
 - Valorisant les bio-ressources, notamment les microalgues (démonstrateur industriel Eranova à Port Saint Louis du Rhône) ;
- **Développer l'offre de formation en lien avec les métiers de la mer et de la logistique marine**, en adéquation avec le besoin des entreprises sur le territoire et l'émergence de nouvelles filières (bio-ressources, santé).

Conforter l'attractivité touristique du littoral, en misant sur un tourisme raisonné, à moindre impact sur l'environnement

Le littoral est aussi vecteur de rayonnement à l'échelle nationale et internationale. Support d'activités touristiques et de loisirs, il accueille, chaque année des événements sportifs et plusieurs millions de touristes. Sa notoriété engendre des problématiques liées à la gestion de l'accueil touristique dans les espaces naturels littoraux et leur fréquentation. Le SCoT définit plusieurs orientations :

- **Pérenniser la Métropole comme destination touristique et événementielle** en veillant à limiter les impacts sur l'environnement (utilisation de biocarburants, d'énergies renouvelables pour les hébergements) et capitaliser sur l'organisation de grands événements pour inscrire durablement les aménagements réalisés.
- **Organiser une montée en gamme de l'offre touristique sur le littoral et autour de l'étang de Berre** pour répondre aux enjeux environnementaux en développant une filière croisière plus respectueuse de l'environnement et de la santé des riverains, en améliorant la qualité des eaux de baignade dans les secteurs connaissant des épisodes de pollution ponctuels mais récurrent et en optimisant la qualité des services proposés au sein des équipements et infrastructures touristiques littorales telles que plages, ports de plaisance.
- **Établir dans les ports de plaisance, à vocation économique, des schémas directeurs et des plans de développement, optimisant les occupations des terres pleins et des plans d'eau** et privilégiant, pour chaque activité économique ou de loisir, les espaces les plus adaptés. Exceptionnellement, ces plans pourront permettre d'étendre, de manière raisonnée, certains ports. Il s'agit notamment de rééquilibrer l'offre sur le territoire au profit de l'étang de Berre et de l'Ouest de la Métropole.
- **Gérer la fréquentation touristique pour réduire les pressions sur les milieux na-**



turels, sur les ressources et offrir de bonnes conditions d'accueil aux visiteurs sur terre (chemins et sentiers de découverte) et sur mer (zones de mouillage réservées, itinéraires...). Cela implique à la fois une meilleure accessibilité des massifs littoraux hors période estivale, une valorisation de la diversité touristique rétro-littorale et la mise en place de stratégie de gestion des zones de mouillages et des emplacements aménagés ;

- **Accompagner le développement d'autres formes de tourisme : tourisme fluvial sur le Rhône** par la création d'escales sur le territoire (Martigues, Port-Saint-Louis-du Rhône), projets écotouristiques en lien avec le tourisme industriel notamment.

Maintenir le littoral comme espace-ressource alimentaire et économique

En cohérence avec le projet alimentaire territorial, visant à accroître la part de production destinée à la population métropolitaine et des touristes, le littoral métropolitain présente des débouchés non négligeables pour les produits de la mer.

Afin de renforcer le littoral comme espace-ressource, le SCoT entend :

- **Pérenniser les espaces de production halieutique que constituent les réserves marines** : zones de non prélèvement du parc National des Calanques, réserves de pêche du parc marin de la Côte Bleue (Carro, Carry-le-Rouet), récifs artificiels (Prado dans la rade Sud de Marseille, Côte Bleue, projet de récifs artificiels dans le Golfe de Fos ;
- **Développer les circuits courts pour valoriser les produits de la mer** qui participent à l'identité gastronomique locale et méditerranéenne en :
 - Encourageant la création d'une filière locale de transformation et d'écoulement de la grande pêche ;
 - Développant la vente directe de la « petite pêche », aujourd'hui majoritaire sur le territoire (80 % des pêcheurs) et valoriser les lieux de vente directe tels que les marchés au poisson du Vieux-Port et de Carro ;
 - Favorisant le développement des activités aquacoles (ferme aquacole, pêche, conchyliculture...) en renforçant les activités implantées, en créant des infrastructures adaptées et des labels d'excellence favorisant les pratiques durables.

MIEUX PARTAGER L'ESPACE LITTORAL ENTRE USAGERS ET MAÎTRISER SON ACCESSIBILITÉ

Espace aux multiples usages (résidentiels, économiques, balnéaires et nautiques), il est nécessaire de définir les conditions favorables d'un développement harmonieux de cette interface terre-mer et de coordonner une stratégie d'accessibilité à la frange littorale.

► **Partager l'espace entre habitants et résidents occasionnels.** Cela nécessite d'intégrer la problématique de l'habitat, incluant des enjeux spécifiques comme la présence accrue de résidences secondaires ou de formes atypiques de logements (type cabanons).

► **Encourager des mobilités plus durables et améliorer la circulation sur les espaces littoraux, en :**

- Renforçant le réseau de transports en commun reliant les pôles urbains métropolitains aux espaces littoraux, en s'appuyant sur le réseau express métropolitain ferré et routier porté par le Plan de mobilité métropolitain ;
- Améliorant la desserte des espaces balnéaires et nautiques en modes alternatifs à la voiture depuis les centres des communes littorales et en régulant les accès et le stationnement (parking relais en amont) ;
- Pérennisant le réseau de navettes maritimes et en encourageant son expérimentation sur l'Étang de Berre (entre Martigues, Istres et Marignane) ;
- Structurant un itinéraire cyclable sécurisé sur le littoral métropolitain, intégrant les enjeux de préservation des espaces naturels, de La Ciotat à Port-Saint-Louis du Rhône et sur les rives de l'étang de Berre. Il doit permettre un usage pour les déplacements du quotidien (centre de La Ciotat, Marseille, Chenal de Caronte, Fos / Port- de-Bouc, Vitrolles / Marignane) en connexion avec les réseaux cyclables urbains et en lien avec des aménagements de type véloroute ou voie verte, davantage orientés vers une usage loisir (route des crêtes, Côte Bleue, Port-Saint-Louis-du-Rhône, étang de Bolmon...) ;
- Aménageant un sentier du littoral continu et lisible s'appuyant sur les rives de l'Étang de Berre et en améliorant sa fonctionnalité en termes de continuité et d'aménagement.

► **Maîtriser les accès aux espaces littoraux**, afin d'organiser et de rationaliser les usages en :

- Gérant les flux des visiteurs dans les massifs littoraux et les parcs en aménageant des portes d'entrée : parc naturel régional de Camargue, massif de La Nerthe / Côte Bleue, parc national des Calanques ;
- Définissant un plan de gestion des mouillages et des balisages des activités à l'échelle de la totalité du « plan d'eau » métropolitain et en déployant des mouillages écologiques pour les bateaux de plaisance et de plongée ;
- Améliorant l'accessibilité des espaces littoraux aux activités de loisirs (cales de mise à l'eau et autres aménagements liés à ces activités) ;
- Améliorant l'accès des personnes à mobilité réduite.

► **Accroître la porosité des interfaces ville-port sur les bassins Est** : la poursuite de la mise en œuvre des orientations de la charte ville-port doit permettre d'ouvrir davantage le port sur la ville tout en conservant l'activité et l'exploitation des bords à quais et terres pleins. Ce renforcement renvoie à des projets d'aménagement et de valorisation de la Joliette au J4 et à l'Estaque-rade nord, la réouverture de la partie sud de la digue du large au public, en intégrant les enjeux liés aux accès à la mer et aux percées paysagères, au développement d'un réseau de Port Center sur Marseille et Fos et à la démarche engagée de concertation continue.



VERS LE DOO : LES 3 NIVEAUX DE SPATIALISATION DU SCOT

Les 3 échelles du SCOT



Le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) constitue la troisième « pièce » composant le SCoT (en complément du rapport de présentation et du PADD). Il doit décliner les objectifs et orientations du PADD. A travers des prescriptions, des recommandations, il affine et spatialise les orientations définies pour le territoire métropolitain.

Pour mieux appréhender, structurer et préciser l'évolution territoriale de la Métropole dans toutes ses dimensions, le choix a été fait d'organiser le DOO à travers trois échelles de déclinaison spatiale :

L'échelle métropolitaine, par les grandes armatures

Ces grandes armatures seront au cœur de la stratégie d'aménagement de l'espace métropolitain à l'horizon 2040. Elles définissent la structuration du territoire métropolitain. Déclinaison spatiale de la stratégie métropolitaine, elles fixent le cadre général du développement et de protection. Elles seront un point d'appui majeur pour la déclinaison dans les PLUi.

Ces armatures se matérialiseront sous forme de plusieurs cartes, couvrant l'ensemble de la Métropole. Leur nombre, leur contenu et leur niveau de représentation sont en cours de définition. Elles seront proposées selon plusieurs thématiques croisées, à partir des suivantes, notamment :

- Espaces d'intérêt écologique de la trame verte et bleue ;
- Espaces agricoles dans leurs fonctions multiples ;
- Espaces aux identités paysagères fortes ;

- Structuration des espaces urbains et économiques en termes d'habitat, de pôles d'emploi, de fonctions productives, tertiaires et commerciales sur la base d'un réseau de mobilité performant ;
- Espaces présentant des potentiels énergétiques.

L'échelle intermédiaire, par les secteurs d'enjeux

Les secteurs à enjeux du SCoT couvrent de grands ensemble territoriaux présentant des enjeux spécifiques, transversaux ayant un impact de niveau métropolitain. La plupart d'entre eux fait l'objet de mutations fortes.

Certains recouvrent une entité géographique unique (vallée, étang, golfe), d'autres se développent autour d'axes de mobilités importants (Axe Fos-A54 / Plaine de Crau ; RD9). Quelques-uns se situent dans des espaces urbains majeurs, au sein de la ville de Marseille. Ils sont composés, le plus souvent, de plusieurs communes, et sont situés parfois à l'intersection de plusieurs périmètres de PLUi.

Tous les secteurs à enjeux nécessitent une mise en cohérence accrue au regard de la diversité d'espaces et de fonctions qu'ils intègrent, pour lesquels il est nécessaire de fixer des grands principes d'organisation (en termes d'attractivité économique, d'accessibilité, d'habitat, de transition énergétique et d'environnement).

Présentés sous forme de « zooms » du futur DOO, leur portée ne sera pas prescriptive. Ils feront l'objet d'un cahier spécifique positionné en annexe du DOO.

Il s'agit des 10 secteurs suivants :

- Val de Durance
- Axe Fos-A54 / Plaine de Crau ;
- Golfe de Fos ;
- Étang de Berre ;
- Aix Sud, Cabriès / Vitrolles ;
- Gardanne / Haute Vallée de l'Arc ;
- Plan-de-Campagne ;
- Marseille-Nord ;
- Marseille grand centre-ville ;
- Vallée de l'Huveaune.

L'échelle de la proximité et du cadre de vie, par les paysages du quotidien à [re]qualifier

Des plus urbains aux plus naturels, parfois au contact ou offrant des vues sur les paysages emblématiques du territoire, les paysages du quotidien concourent aussi à l'attractivité de la métropole. Il s'agit de situations paysagères récurrentes souvent composites, sans cohérence d'ensemble ou de transition avec les paysages environnants : entrées de ville, zones d'habitats denses, délaissés, friches urbaines, friches d'activités industrielles ou commerciales ou encore friches agricoles...

Directement impactés par un mode de développement urbain trop extensif, générant des formes urbaines souvent standardisées et décontextualisées de leur environnement, **ces paysages du quotidien sont soumis à une pression constante et subissent une perte de qualité globale. Leur récurrence spatiale** appelle une stratégie, à l'échelle métropolitaine, sur une quinzaine de situations paysagères identifiées, qu'il est possible de traiter de façon cohérente, pour agir sur la qualité du cadre de vie. Le SCoT propose des orientations stratégiques sur chacune d'elles, qui devront ensuite être traduites par différentes démarches et dispositifs métropolitains. (PLUI, RLPI...). L'intégration de cette échelle fait de **la proximité et la qualité de vie des éléments forts du projet.**



