

DELIBERATION N° 24-0599

25 OCTOBRE 2024

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

Avis de la Région portant sur le Schéma de cohérence territoriale d'Aix-Marseille-Métropole - rapport d'information

- VU le Code général des collectivités territoriales ;**
- VU la délibération n°21-362 du 2 juillet 2021 du Conseil régional donnant délégation d'attribution du Conseil régional à la Commission permanente;**
- VU la délibération n°19-350 du 26 juin 2019 du Conseil régional adoptant le projet de Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;**
- VU la délibération n°21-163 du 23 avril 2021 du Conseil régional approuvant le Plan « Gardons une COP d'avance : Plan climat » ;**
- VU l'arrêté préfectoral du 15 octobre 2019 portant approbation du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;**
- VU l'arrêté préfectoral du 15 octobre 2019 portant approbation du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;**
- VU la saisine de la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, par courrier en date du 5 juillet 2024, pour consultation du projet arrêté de Schéma de cohérence territoriale ;**
- VU le courrier de réponse adressé par le Président en 8 octobre 2024 accompagnant l'avis de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le projet de Schéma régional**

des carrières ;

VU l'avis de la commission Transition numérique des entreprises et des territoires, Aménagement, Economie numérique réunie le 18 octobre 2024 ;

La Commission permanente du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur réunie le 25 octobre 2024.

CONSIDERANT

- que la Région, en tant que personne publique associée, a été saisie par la Métropole Aix-Marseille-Provence sur le projet Schéma de cohérence territoriale, arrêté par délibération du Conseil de Métropole du 27 juin 2024 ;

- que le Schéma de cohérence territoriale métropolitain a vocation à se substituer aux cinq Schémas de cohérence territoriale opposables et élaborés par les anciennes intercommunalités du territoire, à savoir le Schéma de cohérence territoriale de Marseille Provence Métropole approuvé le 15 avril 2013, le Schéma de cohérence territoriale du Pays d'Aubagne et de l'Etoile approuvé le 18 décembre 2013, le Schéma de cohérence territoriale du Pays d'Aix approuvé le 17 décembre 2015, le Schéma de cohérence territoriale de l'Ouest Etang de Berre approuvé le 22 octobre 2015, le Schéma de cohérence territoriale Agglopolême Provence approuvé le 12 octobre 2013 ;

- que le Schéma de cohérence territoriale doit permettre de fédérer et de coordonner les différentes démarches métropolitaines : Plan de mobilité métropolitain (une stratégie cible à 2050, avec une 1ère étape planifiée à l'horizon 2030), approuvé le 16 décembre 2021, qui se décline actuellement en Plans locaux de mobilité par bassin, Agenda du développement économique, Schéma métropolitain touristique, Schéma directeur insertion-emploi-économie sociale et solidaire, Schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville, Plan climat air énergie territorial, Projet alimentaire territorial, Programme local de l'habitat, Livre « Bleu », etc...;

- que le Schéma de cohérence territoriale doit également assurer une bonne articulation et mise en cohérence des différents Plans locaux d'urbanisme intercommunaux ; à savoir le Plan local d'urbanisme intercommunal Marseille-Provence, le Plan local d'urbanisme intercommunal du Pays d'Aix, le Plan local d'urbanisme intercommunal du Pays salonais, le Plan local d'urbanisme intercommunal du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, le Plan local d'urbanisme intercommunal d'Istres Ouest Provence et le Plan local d'urbanisme intercommunal du Pays de Martigues ;

- que la Métropole a décidé d'appliquer et d'intégrer, dans le Schéma de cohérence territoriale métropolitain, les dispositions et les objectifs de la loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, dite loi « Climat & Résilience », dont l'un des volets importants vise à réduire la consommation foncière ;

- que compte-tenu du caractère stratégique que revêt le Schéma de cohérence territoriale en matière d'aménagement et d'avenir du territoire à l'horizon 20 ans, la Région entend produire un avis approfondi pour s'assurer de la prise en compte des grands enjeux régionaux et notamment des différents objectifs et règles contenus dans le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;

- qu'au regard de cette analyse, il en ressort que la Région partage un grand nombre des orientations du territoire en matière d'attractivité, de renforcement des centralités du territoire, de réduction de la consommation d'espace, de développement des transports en commun et d'articulation urbanisme-transports ;

- que le projet d'organisation du développement du territoire, basé sur une armature urbaine qui s'appuie sur le renforcement des deux pôles métropolitains que sont Marseille et Aix-en-Provence et un développement autour des pôles « secondaires » de développement que constituent les autres grandes villes de la Métropole et des pôles économiques périphériques est globalement en phase avec la stratégie urbaine régionale du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et la politique régionale en matière de transports ;

- que le projet de Schéma de cohérence territoriale est également en cohérence avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, en matière d'orientation sur les sujets de la valorisation et la densification des centres-villes et cœurs de villages, de prise en compte des enjeux liés aux risques naturels et de préservation de la biodiversité ;

- que la Région a toutefois plusieurs points de vigilance à formuler sur plusieurs orientations stratégiques ;

- sur le sujet de la densification du tissu urbain, en particulier en matière de logements, les ambitions du Schéma de cohérence territoriale paraissent insuffisantes dans la mesure où le Schéma de cohérence territorial propose uniquement le recours à des densités minimales « indicatives ». Le Schéma de cohérence territoriale devrait à la fois comporter des densités minimales avec une portée prescriptive tout en favorisant dans les zones les plus denses, le maintien et la création d'espaces arborés, indispensables pour l'adaptation de nos villes au réchauffement climatique et pour la qualité de notre cadre de vie. La Région propose des mesures d'amélioration en ce sens ;

- sur le sujet de la répartition de la production de logement, la Région est depuis longtemps attachée au respect d'un équilibre entre zone de création d'emploi et zone d'habitat. Ainsi, il convient que, pour le périmètre du Plan local d'urbanisme intercommunal du Pays d'Aix d'une part et les territoires d'Istres Ouest Provence et du Pays de Martigues d'autre part, le Schéma de cohérence territoriale puisse renforcer l'ambition affichée en matière de constructions de nouveaux logements, afin de juguler le phénomène de report « résidentiel » vers les territoires voisins et de répondre aux besoins en logements futurs à articuler avec le développement de la zone industrielle et portuaire de Fos-sur-Mer ;

- sur le secteur « Golfe de Fos », territoire regroupant de très forts enjeux industriels, économiques, énergétiques, et d'habitat, mais aussi de risques et de biodiversité, la Région regrette que le « périmètre » de ce secteur se limite à la zone industrio-portuaire et sa proche périphérie. Le développement et la mutation industrielle de cette zone nécessite que les politiques en matière de mobilités, de création de logements et d'équipements, soient planifiées à une échelle plus large autour de l'étang de Berre ;

- en matière de réduction de la consommation d'espaces et d'artificialisation le territoire affiche une trajectoire de sobriété foncière qui s'inscrit dans les pas de la loi « Climat & Résilience » et du projet de Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires modifié. Cependant, cette trajectoire ne tient compte ni des nombreux projets routiers envisagés sur le territoire, ni des projets d'implantation de parcs photovoltaïques au sol en zone forestière et des constructions agricoles. Des ajustements sont nécessaires en ce sens ;

- en matière d'organisation des mobilités et d'articulation urbanisme/transport, le Schéma de cohérence territoriale doit tenir compte de la dynamique de modernisation des transports régionaux et des grands projets structurants. Il est en effet essentiel que les orientations du Schéma de cohérence territoriale prennent bien en compte le projet de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur, le futur Service express régional métropolitain d'Aix-Marseille ainsi que les exigences de desserte des futurs sites olympiques, via la Ligne des Alpes, dans le cadre des Jeux olympiques d'hiver de 2030. La complémentarité entre ces grands projets, le développement d'une offre renforcée en transports en commun interurbains et urbains et les projets favorisant l'interconnexion et l'intermodalité, est essentielle pour construire un réseau de transport cohérent et résilient, à la hauteur des ambitions de la Métropole ;

- en matière de déclinaison de la Trame verte et bleue régionale et de prise en compte des continuités écologiques et des habitats, la Région relève un certain nombre d'oublis en matière de corridor écologique à préserver/ou restaurer ;

- en matière de préservation des espaces agricoles, et plus particulièrement ceux équipés à l'irrigation, le Schéma de cohérence territoriale n'apporte pas suffisamment de garantie quant à la traduction opérationnelle et concrète sur les territoires de la trajectoire régionale en faveur « zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation à l'horizon 2030 » ;

- qu'au vu de ces éléments, la Région a émis un avis favorable assorti de cinq réserves et de recommandations, visant à améliorer la qualité du Schéma régional pour le rendre plus opérationnel ;

- que ces réserves et recommandations sont précisées dans l'avis ci-joint annexé ;

- qu'en l'absence de commission permanente dans le délai imparti, il a été transmis préalablement au présent rapport, un courrier signé du Président du Conseil régional notifiant l'avis officiel de la Région à la Métropole ;

DECIDE

- de prendre acte de l'avis favorable assorti de cinq réserves et de recommandations, joint à la présente délibération sur le projet de « Schéma de cohérence territoriale ».

A handwritten signature in blue ink, consisting of several fluid, connected strokes.

Le Président,

Renaud MUSELIER

Projet arrêté de Schéma de cohérence territoriale de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Avis de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Octobre 2024

La Métropole Aix-Marseille-Provence (3 149,20 km², 92 communes, 1.9 millions d'habitants) s'est substituée au 1^{er} janvier 2016 aux six établissements publics de coopération intercommunale existants, à savoir la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix, la Communauté d'agglomération Agglopôle Provence, la Communauté d'agglomération du Pays de Martigues et le Syndicat d'agglomération nouvelle (SAN) Ouest-Provence.

Jusqu'à la mi-2022, la Métropole a bénéficié d'une organisation institutionnelle spécifique, autour de six Conseils de territoires, issus des anciennes intercommunalités. Ces conseils de territoires ont notamment assuré la compétence en matière de suivi et d'élaboration des documents d'urbanisme locaux. Dans ce cadre, plusieurs d'entre eux ont conduit l'élaboration de Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi), c'est le cas pour Marseille Provence Métropole (PLUi approuvé le 19 décembre 2019), le Pays d'Aubagne et de l'Etoile (PLUi approuvé le 29 juin 2023) et le Pays d'Aix (PLUi arrêté le 12 octobre 2023).



Figure 1 – Les périmètres de PLUi au sein de la Métropole Aix Marseille Provence

Avec la loi relative à la Différenciation, la décentralisation, la déconcentration et la simplification de l'action publique locale, dite « Loi 3DS », promulguée le 21 février 2022, la Métropole Aix-Marseille-Provence fait l'objet d'une réforme importante, avec la disparition des Conseils de territoire au 1^{er} juillet 2022. Toutefois, les périmètres des Plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) ont été conservés et reprennent les contours administratifs des anciens Conseils de territoire.

Par délibération du Conseil de la Métropole en date du 15 décembre 2016, la Métropole a engagé l'élaboration de son Schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui a vocation à se substituer aux cinq SCoT opposables et élaborés par les anciennes intercommunalités : SCoT de Marseille Provence Métropole approuvé le 15 avril 2013, SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile approuvé le 18 décembre 2013, SCoT du Pays d'Aix approuvé le 17 décembre 2015, SCoT de l'Ouest Etang de Berre approuvé le 22 octobre 2015, SCoT Agglomération Provence approuvé le 12 octobre 2013.

Le SCoT métropolitain s'est construit sur la base de ces cinq SCoT et en co-construction avec les territoires. Il est destiné à assurer un rôle d'articulation et de mise en cohérence des différents PLUi.

De même, le SCoT doit permettre de fédérer et de coordonner les différentes démarches métropolitaines : Plan de mobilité métropolitain (une stratégie cible à 2050, avec une 1^{ère} étape planifiée à l'horizon 2030), approuvé le 16 décembre 2021, qui se décline actuellement en Plans locaux de mobilité par bassin, Agenda du développement économique, Schéma métropolitain touristique, Schéma directeur insertion-emploi-économie sociale et solidaire, Schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville, Plan climat air énergie territorial (PCAET), Projet alimentaire territorial, Programme local de l'habitat, Livre « Bleu », etc...

La Métropole a fait le choix d'appliquer et d'intégrer, dans le SCoT métropolitain, les dispositions et les objectifs de la Loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, dite « Loi Climat & Résilience », dont l'une des mesures phares vise à réduire très significativement la consommation d'espace à l'horizon 2030, puis d'atteindre le Zéro artificialisation nette (ZAN) à l'horizon 2050.

Sur cette thématique de la gestion économe de l'espace, le SCoT joue un rôle central en matière d'articulation avec les PLUi, dans la mesure où il propose une déclinaison des objectifs métropolitains de réduction pour chacun des périmètres de PLUi, leur donnant ainsi un cadre global.

La politique publique du « ZAN » implique de fortes connexions et imbrications entre les différentes échelles de mise en œuvre : échelle métropolitaine, échelle périmètre PLUi, échelle communale. Aussi, afin de garantir son suivi et sa mise, la Métropole a décidé de se doter d'une gouvernance métropolitaine coordonnée et transversale. En juin 2024, la Métropole a ainsi acté la création de la Conférence métropolitaine de gouvernance en charge de la mise en œuvre de l'objectif de Zéro artificialisation nette. En plus, d'être un outil de gouvernance et de dialogue « interne » à la Métropole, cette Conférence permettra également une coordination avec les acteurs concernés, tels que la Région et l'Etat.

Par délibération du Conseil de Métropole en date du 27 juin 2024, la Métropole Aix-Marseille-Provence a arrêté le projet de son SCoT. Conformément aux dispositions des articles L.153-16 et L.153-17 du Code de l'urbanisme, la Métropole a sollicité la Région pour recueillir son avis en qualité de Personne publique associée, par courrier daté du 5 juillet 2024 et réceptionné par les services de la Région le 11 juillet 2024.

En application du cadre réglementaire, la Région dispose d'un délai de trois mois pour rendre un avis sur le projet, à compter de la date de réception du courrier recommandé avec accusé de réception daté du 5 juillet 2024 et réceptionné par les services de la Région le 11 juillet 2024.

ANALYSE DE LA COHERENCE DU SCoT AVEC LES POLITIQUES REGIONALES ET NOTAMMENT LE SRADDET

Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) constitue une référence déterminante et opposable pour l'avenir du territoire métropolitain. En ce sens, la Région entend produire un avis approfondi pour s'assurer de la prise en compte des grands enjeux régionaux, notamment du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), approuvé le 15 octobre 2019 par arrêté du Préfet de Région et actuellement en cours de modification.

Le SRADDET propose une stratégie régionale pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme (2030-2050) permettant de conjuguer attractivité, qualité de vie, préservation des ressources naturelles et adaptation au changement climatique. Au travers de ce schéma, la Région a souhaité proposer un nouveau modèle de développement, se positionner en rupture avec le schéma de développement actuel et inverser la tendance. Il s'agit de répondre à trois enjeux transversaux :

- concilier attractivité économique et résidentielle du territoire,
- améliorer la vie quotidienne en préservant les ressources et en réduisant la vulnérabilité,
- conjuguer l'opportunité de la métropolisation avec l'exigence d'un développement équilibré du territoire.

Le SRADDET intègre nombre de schémas préexistants : le Schéma régional de cohérence écologique (SRCE), le Schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE), la stratégie commune d'aménagement numérique du territoire, le Plan régional de prévention et de gestion des déchets (PRPGD), la Planification régionale de l'intermodalité (PRI), la Planification régionale des infrastructures de transport (PRIT)...

La Région a engagé la modification du SRADDET au mois de décembre 2021 afin de prendre en compte les évolutions législatives intervenues depuis 2018, et notamment la loi « Climat & résilience » du 22 août 2021 et la loi visant à faciliter la mise en œuvre des objectifs de lutte contre l'artificialisation du 20 juillet 2023, toutes deux relatives à la déclinaison de la trajectoire nationale en faveur du Zéro artificialisation nette (ZAN). Au-delà du sujet central de la diminution de la consommation d'espaces et de l'artificialisation, la modification porte également sur des domaines tels que le transport de marchandises et la logistique, la prévention et la gestion des déchets, la stratégie aéroportuaire, le littoral et la gestion de la ressource en eau. A ce stade, la démarche de modification est encore en élaboration. L'Assemblée régionale devrait adopter le projet modifié au mois de mars 2025, pour une approbation par le Préfet de Région en mai 2025.

Aussi, compte-tenu de ce contexte, l'analyse du SCoT métropolitain a été réalisée à partir du SRADDET opposable et en prenant en compte d'ores et déjà les principales évolutions apportées dans la version modifiée.

L'avis de la Région s'articule autour des cinq grandes thématiques suivantes :

1. l'organisation spatiale et l'armature territoriale,
2. le scénario de développement : consommation foncière, démographie et logements,
3. les mobilités et les transports,
4. la préservation et la valorisation des espaces naturels, agricoles et forestiers,
5. le développement économique,
6. la transition écologique.

1. L'ORGANISATION SPATIALE ET L'ARMATURE TERRITORIALE

Ce que dit le territoire

Armature urbaine du territoire

Le Projet d'aménagement et développement durables (PADD) définit une armature territoriale métropolitaine qui s'organise autour de quatre niveaux de centralités : deux pôles métropolitains (pôle marseillais et pôle aixois), des pôles de développement, des pôles d'équilibre et, pour finir, les petites villes et villages. Ces polarités constituent quatre niveaux de centralités ayant chacune un rôle à jouer en matière d'accueil de population et, en cohérence, de productions de logements ou encore de création d'emplois.

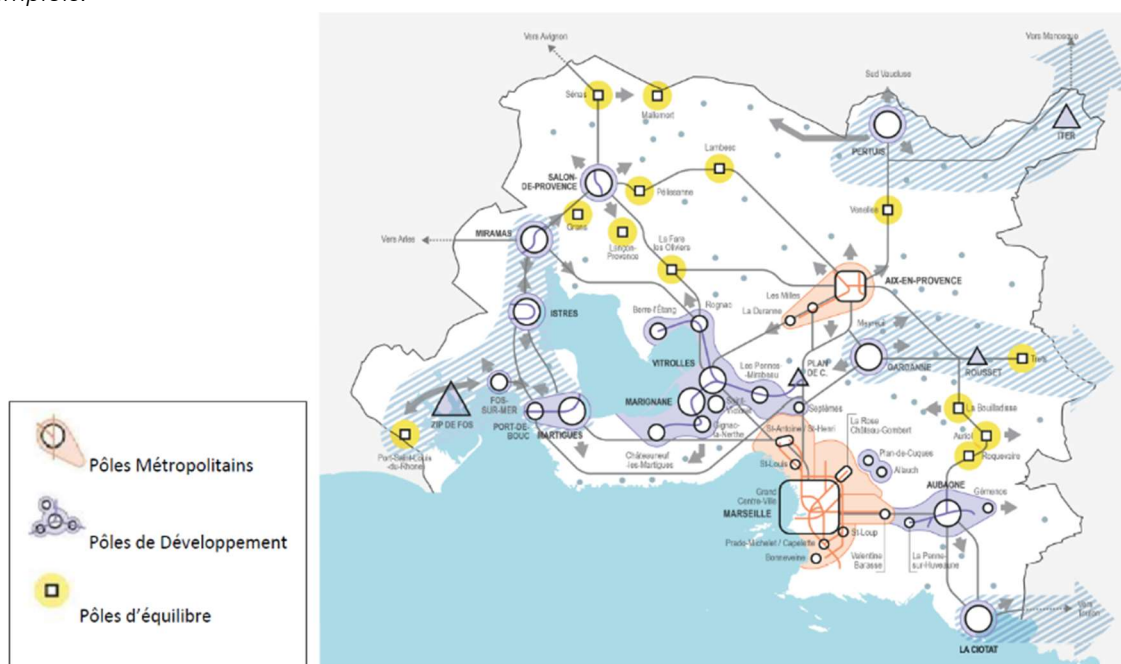


Figure 2 - Armature urbaine du territoire métropolitain (extrait du PADD)

Les deux pôles métropolitains, Marseille et Aix, 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, SCoT entend prioriser leur développement et renforcer leur rôle dans l'armature territoriale à 2040.

Les pôles de développement ont vocation à renforcer le maillage du territoire et équilibrer les bassins de vie, grâce à une offre économique résidentielle, et un niveau d'équipements et de services adapté aux besoins des habitants. Le SCoT entend organiser le développement des pôles autour de réseau de transport en commun. Les pôles de développement agrègent souvent plusieurs villes et leurs pôles économiques, en articulation avec des infrastructures de transports en commun existantes ou en projet.

Les pôles d'équilibre ont vocation, à leur échelle, à mieux irriguer de plus petits bassins de vie, et à renforcer leur offre, notamment économique. Il s'agit de villes relativement bien équipées et qui bénéficient d'une localisation stratégique (Lambesc, Trets, Venelles, La Bouilladisse).

Enfin, les pôles de proximité ont vocation à accueillir une croissance plus maîtrisée en complémentarité avec les pôles environnants et à stabiliser leur développement. La Métropole a également défini des pôles économiques périphériques qui s'articulent avec l'armature territoriale. Il s'agit du secteur de la Haute vallée de l'Arc (en articulation avec l'ouest du Var), de Pertuis et le Val de Durance, de l'Ouest de l'Étang de Berre (de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer et Martigues jusqu'à Miramas) et du secteur La Ciotat/Sud Sainte- Baume/Toulon-ouest.

Secteurs à enjeux

Le projet métropolitain s'appuie sur des secteurs dits « à enjeux » pour lesquels la Métropole entend porter une vision stratégique et cohérente sur l'ensemble des enjeux transversaux. Ces secteurs sont au nombre de 10 : Val de Durance (plaine agricole et Vallée des Énergies), Axe Fos-Salon/Plaine de Crau, Golfe de Fos (incluant les bassins ouest du Grand port de Marseille), Étang de Berre (secteur à enjeux majeurs), Aix-Sud RD9, Gardanne-Rousset/Haute Vallée de l'Arc, Plan-de-Campagne, Marseille-Nord, Marseille « grand centre-ville » et Vallée de l'Huveaune. Sur chacun de ces 10 secteurs, la Métropole a réalisé un travail d'analyse et de consultation plus abouti qui a permis d'élaborer des « zooms » non prescriptifs compilés dans un cahier de recommandations annexé au DOO.

L'avis de la Région

Armature urbaine territoriale

L'armature urbaine proposée dans le SCoT s'inscrit en très grande partie en cohérence avec la stratégie urbaine régionale définie dans le SRADDET. Pour rappel, la Région promeut un modèle de développement permettant de conforter les centralités et d'accompagner la structuration du développement urbain régional. Il s'agit d'organiser l'accueil de la croissance de la population dans les espaces les mieux équipés et les mieux desservis par les transports en commun, et situés à proximité des emplois.

La stratégie urbaine régionale est organisée autour de trois types de centralités urbaines appelées à structurer et organiser le développement ; les centralités métropolitaines, les centres urbains régionaux (niveau 2 de centralité) et les centres locaux et de proximité (niveau 3 de centralité).

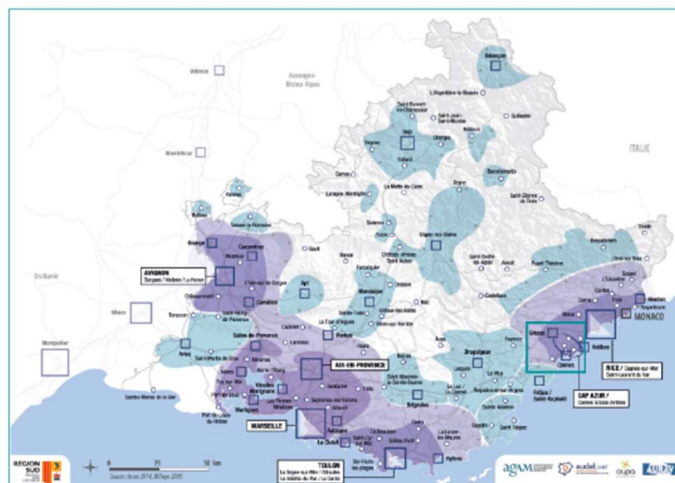


Figure 3 – Stratégie urbaine régionale du SRADDET

Conformément à la règle LD2-Obj 37, les autorités compétentes en matière d'élaboration de SCoT sont tenues d'élaborer des armatures locales compatibles avec le classement en trois niveaux de centralités tel que prévu dans la stratégie urbaine régionale.

Concernant les centralités métropolitaines, au nombre de deux sur le territoire métropolitain, Aix et Marseille, l'armature territoriale du SCoT les a retranscrit à l'identique et les a dénommé « polarités métropolitaines ».

Les « centres urbains régionaux », centralité de niveau 2, sont au nombre de huit dans le SRADDET. Il s'agit des communes de Salon-de-Provence, Istres, Martigues, Vitrolles, Marignane, Aubagne, La Ciotat et Pertuis. Dans sa stratégie urbaine, la Métropole a privilégié une approche polycentrique, les « pôles de développement » réunissant souvent plusieurs communes limitrophes, à l'instar du pôle de

développement constitué autour de Vitrolles-Marignane qui regroupe sept communes. Cette organisation bien que différente que celle proposée dans le SRADDET apparaît tout à fait pertinente dans la mesure où les secteurs concernés constituent souvent des continuums urbains et qu'en leur sein le développement y est souvent organisé autour d'infrastructures structurantes en matière de transports en commun (exemple : projet Zenibus pour le pôle de développement susmentionné).

La Région note que le projet métropolitain renforce en termes de centralité la commune de Miramas et le pôle Gardanne-Meyreuil, qui sont considérés dans le SRADDET comme des centralités locales et de proximité (centralité de niveau 3). La Métropole propose de les faire monter d'un cran, au niveau des villes d'Istres, Aubagne et Salon, qui sont pourtant beaucoup plus importantes en matière de démographie et d'emploi. Ce choix est pertinent dans la mesure où les communes de Miramas et Gardanne bénéficient toutes les deux d'un Pôle d'échange multimodal « stratégique » du point de vue du SRADDET et d'une bonne desserte TER. De plus, Miramas va très prochainement se doter d'un Bus à haut niveau de service (le Bus +) pour renforcer son réseau de transports. De même, le territoire de Gardanne-Meyreuil fait l'objet d'une démarche concertée dans le cadre d'un « Pacte territorial » piloté par l'Etat.

La Région attire l'attention de la Métropole sur le pôle de développement d'Aubagne. Comme le montre les documents ci-dessous tirés de l'armature territoriale métropolitaine proposée dans le PADD, ce pôle est composé des communes d'Aubagne, de Gemenos et de La Penne-sur-Huveaune. Le projet métropolitain vise à organiser son développement autour du réseau de transport urbain : Val'Tram (en direction du Nord), Bus+ entre Aubagne et Plaine de Jouque à Gemenos (ex-Chronobus, en direction de l'Est) et prolongement du tramway d'Aubagne vers La Penne (en direction de l'Ouest).

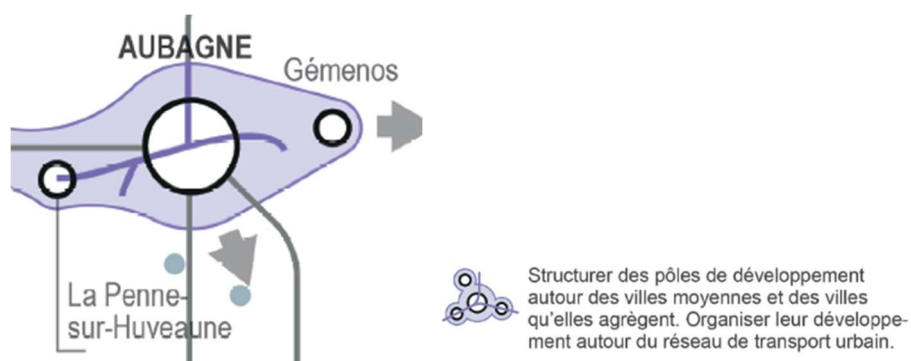


Figure 4 – Focus de la carte d'armature urbaine du territoire métropolitain sur le Pôle de développement d'Aubagne

Dans le DOO, le projet de prolongement du tramway d'Aubagne n'est aucunement mentionné et dans la carte n°6 « Organiser et faciliter les mobilités à toutes les échelles » du recueil cartographique du DOO, dont un extrait est présenté ci-dessous, le secteur de La Penne-sur-Huveaune n'est pas concerné comme une zone de déploiement (zone de développement et d'étude à confirmer) du réseau de transport collectif urbain à haut niveau de service. Il est à contrario fait état dans le cahier de recommandation sur le secteur à enjeu « Vallée de l'Huveaune » du projet de connexion des lignes de tramway d'Aubagne et de Marseille pour créer une desserte optimale de la vallée notamment en raccordant le Val'Tram vers Marseille et en desservant la commune de La Penne-sur-Huveaune.



Figure 5 - Carte n°6 cartographique du recueil : Organiser et faciliter les mobilités à toutes les échelles

De même, dans le PLUi approuvé du Pays d'Aubagne, dont l'horizon est 2040 (similaire à celui du SCoT), le projet de tramway est clairement mentionné (le PLUi évoque également le projet de connexions des tramways d'Aubagne et de Marseille) et une Orientation d'aménagement et de programmation située sur la Penne-sur-Huveaune, dite OAP de composition urbaine « Centre-ville » (I.2.A) illustre comment le plan d'aménagement du centre-ville de La Penne-sur-Huveaune s'organise autour de l'extension du tramway d'Aubagne, avec la création d'un arrêt tramway, d'un parking relais et de stationnements vélo situés le long de la RD8n.



Figure 6 - Extrait de l'OAP de composition urbaine « Centre-Ville - La Penne-sur-Huveaune » du PLUi du Pays d'Aubagne et de l'Etoile

Aussi, il convient que la Métropole clarifie son positionnement vis-à-vis du projet d'extension du tramway d'Aubagne vers la Penne-sur-Huveaune qui interfère directement avec le développement et l'aménagement de cette partie de la vallée de l'Huveaune et dans le parti pris de la Métropole d'intégrer la commune de La Penne-sur-Huveaune dans le pôle de développement « aubagnais » dans sa stratégie urbaine métropolitaine. Sur le projet de projet d'extension du tramway d'Aubagne vers La Penne-sur-Huveaune, la Région rappelle qu'elle est favorable à un tracé permettant un rabattement efficace du tramway vers la gare de la commune (ce qui n'est pas le cas dans le projet d'OAP « Centre-ville » ci-dessus présenté).

Secteurs à enjeux

La Métropole a pris le parti de définir des secteurs à enjeux sur des territoires particulièrement complexes à des échelles plus ou moins importantes. Il s'agit parfois de territoires très resserrés comme le secteur de Plan de Campagne ou de territoires très vastes, à l'instar du secteur du Val de Durance. Cette approche permet de définir une vision stratégique et d'ensemble sur des secteurs qui recoupent souvent plusieurs périmètres PLUi ; c'est notamment le cas pour Plan de Campagne, l'Etang de Berre.

Concernant le secteur de Plan de Campagne, la Région pointe le manque d'ambition et d'anticipation sur la mutation et la diversification de cette zone commerciale d'ampleur. Ces éléments sont détaillés dans le volet « Zones commerciales et développement du commerce » du chapitre 5 du présent avis.

Pour le secteur « Golfe de Fos », territoire très fort enjeu en termes de développement pour le territoire métropolitain, régional mais aussi national, la Région regrette que le « périmètre » de ce secteur se limite à la Zone industrialo-portuaire et sa proche périphérie. Le développement et la mutation industrielles que va connaître cette zone a des incidences importantes en matière de mobilités, de création de logements, d'équipements et il aurait été judicieux de pouvoir réunir au sein d'un même secteur à enjeu la zone « ouest » de l'étang de Berre et d'élargir au nord le périmètre jusqu'à Miramas.

2. LE SCENARIO DE DEVELOPPEMENT : CONSOMMATION FONCIERE, DEMOGRAPHIE ET LOGEMENTS

Ce que dit le territoire

Consommation foncière

Le SCoT établit une trajectoire de limitation de la consommation d'espace et d'artificialisation des sols à l'échelle métropolitaine. Cette trajectoire s'inscrit dans les pas de la trajectoire de réduction de la consommation d'espace et de son rythme d'artificialisation des sols, prévue à l'échelle régionale dans le cadre du SRADDET en cours de modification. Le SCoT décline cette trajectoire en deux séquences (Horizon 2030, puis 2050), conformément aux dispositions de la loi « Climat et Résilience » et en intégrant la différence de comptabilisation qu'il y aura entre d'une part la « consommation d'ENAF » et d'autre part « l'artificialisation ».

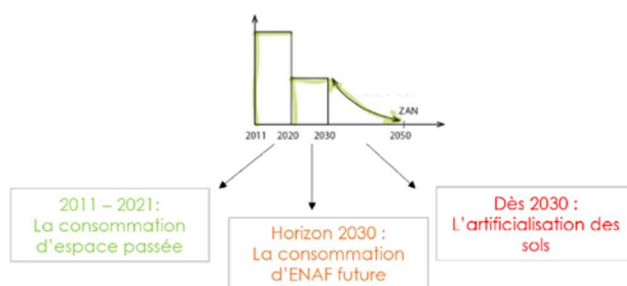


Figure 7 : Trajectoire métropolitaine ZAN présentée dans le PADD

A l'horizon 2030, le SCoT détermine une trajectoire au regard des objectifs régionaux, qui se traduit par un effort de réduction de la consommation d'ENAF exprimée en « volume maximal » de consommation (et estimée en hectare), à l'échelle métropolitaine et à l'horizon 2030. Aussi, le volume de consommation passée constaté sur la période de référence représente environ 3 950 hectares. L'application d'un effort de réduction de 55% de consommation d'ENAF traduit une enveloppe maximale de consommation d'ENAF d'environ 1 700 hectares sur la période 2021-2030 et à l'échelle métropolitaine.

A défaut d'une trajectoire affinée dans le cadre du SRADDET à une étape intermédiaire à 2040, le SCoT indique poursuivre sa trajectoire de réduction du rythme d'artificialisation des sols à l'horizon 2050 afin de tendre vers le « ZAN ». Sur cette période de 20 ans, le volume maximal d'espaces artificialisés à l'échelle métropolitaine est d'environ 1 700 hectares. Cette consommation d'espace et artificialisation des sols maximale à l'horizon 2050 représente donc près de 1 % de la superficie du territoire métropolitain. Ramenée au nombre d'habitants accueillis, cette consommation et artificialisation maximale cumulée sur la période 2020-2050 représente une moyenne de 70 habitants accueillis par hectare consommé, alors qu'elle représentait sur la période 2009-2017, 14 habitants accueillis par hectare consommé.

Comme le prévoit l'article L141-8 du Code de l'urbanisme, la Métropole a pris le parti de territorialiser les objectifs de réduction de la consommation d'ENAF et de l'artificialisation pour les périmètres des six PLUi. Comme cela a été évoqué plus haut, la Métropole sera couverte, à terme, par 6 PLUi et l'enjeu majeur pour le SCoT et d'organiser et d'encadrer la répartition des efforts de réduction de consommation d'espace et d'artificialisation des sols aux échelles PLUi, afin d'assurer au mieux la bonne mise en œuvre de l'objectif global.

Le DOO prévoit une règle de répartition estimative (prescription P75) qui définit des objectifs chiffrés territorialisés pour chacun des six périmètres de PLUi (volume en hectare par tranche de 10 ans) :

- PLUi Marseille-Provence : de l'ordre de 1640 hectares,
- PLUi Pays d'Aix : de l'ordre de 860 hectares,

- PLUi Pays salonnais : de l'ordre de 260 hectares,
- PLUi Pays d'Aubagne et de l'Etoile : de l'ordre de 180 hectares,
- PLUi Istres Ouest Provence : de l'ordre de 300 hectares,
- PLUi Pays de Martigues : de l'ordre de 160 hectares.

En complément, le DOO prévoit la mise en place d'un principe de mutualisation permettant d'adapter et d'ajuster les enveloppes foncières dans le temps et dans l'espace aux besoins des territoires et ainsi de mettre en place une véritable solidarité territoriale (Prescriptions 76 et 77). Pour coordonner et piloter la mise en place de ce principe, la Métropole a votée en faveur de la création d'une Conférence métropolitaine de gouvernance du ZAN, lors du conseil métropolitain du 27 juin 2024. Un Observatoire du ZAN a également été créé à cette occasion.

Dynamique de développement démographique et de création d'emploi

En matière de développement démographique, le SCoT fixe l'objectif d'atteindre 2,1 millions d'habitants en 2040 (soit un taux de croissance annuelle moyen de 0,49 %), et propose un scénario en deux séquences adaptables.

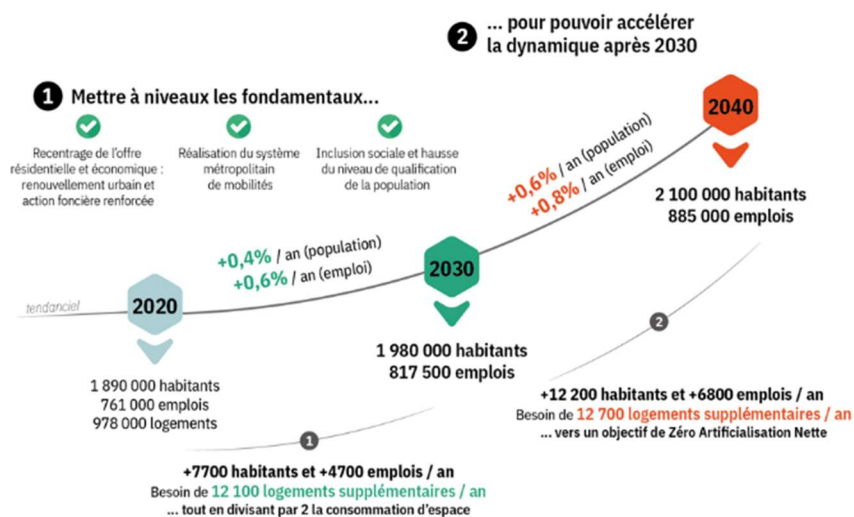


Figure 8 : Schéma du scénario de développement du Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Une première séquence de « mise à niveau des fondamentaux », permettant un rattrapage du territoire notamment en matière d'équipements structurants de transports, pour lequel les objectifs de croissance démographique et d'emploi sont fixés à +0,4 %/an et +0,6 %/an. Une seconde phase plus ambitieuse dite « d'accélération » où l'ambition démographique et de création d'emploi permettra pleinement d'affirmer le rôle de Métropole euroméditerranéenne. Le taux de croissance démographique est fixé pour cette séquence à +0,6 %/an (+0,8 % pour l'emploi).

Le projet métropolitain s'appuie prioritairement pour l'accueil de population sur les pôles métropolitains et les pôles de développement qui doivent atteindre progressivement de 70 à 80% de la dynamique démographique (et environ 10 % pour les pôles d'équilibre et 10% dans l'ensemble des pôles de proximité).

Pour les emplois, le SCoT prévoit de flécher prioritairement leur accueil dans les pôles métropolitains et de développement à hauteur de 80% (104 000 emplois pour la période 2020-2040).

Production de logements

Sur la base des orientations démographiques et économiques présentées ci-dessous, le SCoT affirme un objectif de production de logements d'environ 205 000 à 210 000 sur la période 2020-2040. La répartition de la production de logements sur le territoire métropolitain s'appuie sur l'armature territoriale et se décline également par périmètres de PLUi.

OBJECTIFS DE PRODUCTION DE LOGEMENTS 2020-2040	
TCAEM 0,48% sur 20 ans avec un desserrement à 2,09	Besoin en logt 2020-2040
Total	+/- 205 000 à 210 000 logements
Pôles métropolitains Pôles de développement	+/- 165 000 à 170 000
Pôles d'équilibre	+/- 16 000 à 17 000
Pôles de proximité	+/- 22 000 à 23 000

- PLUi Marseille Provence : entre 80 000 et 113 000 logements ;
- PLUi Pays d'Aix : entre 37 000 et 49 000 logements ;
- PLUi Pays salonnais : entre 14 200 et 19 200 logements ;
- PLUi Pays d'Aubagne : entre 9 500 et 12 800 logements ;
- PLUi Istres Ouest Provence : entre 9 500 et 12 500 logements ;
- PLUi Pays de Martigues : entre 6 600 et 8 900 logements.

Figure 9 : Objectifs de production de logements du SCoT – page 41 du DOO

Le SCoT aborde la problématique du logement dans toute sa diversité, en pointant notamment la question de l'habitat dégradé via une approche globale de la chaîne immobilière et l'enjeu des logements sociaux. Afin de favoriser une mixité sociale équilibrée pour faciliter les parcours résidentiels, le DOO ambitionne d'amplifier l'effort engagé sur l'offre de logements abordable pour favoriser notamment l'installation de jeunes ménages et de prévoir une programmation permettant de maintenir le taux minimum de 25% pour les communes l'ayant déjà atteint. La Métropole prévoit ainsi, dans le cadre du Plan local de l'habitat métropolitain, la création de 5 200 logements sociaux par an, la réhabilitation énergétique de plus de 16 000 logements par an et la résorption de plus de 1 200 logements considérés comme « indignes » chaque année.

Densification du tissu résidentiels et formes urbaines

Le SCoT prévoit de favoriser une densification adaptée au contexte d'insertion. Le DOO comporte ainsi une prescription P 183 qui vise à promouvoir localement des formes urbaines denses en tenant compte du niveau d'armature (pôle de proximité, d'équilibre, de développement ou métropolitain), du contexte urbain (proximité des infrastructures et équipements de mobilité, des équipements, commerces et services, ainsi que des contraintes urbaines, environnementales, patrimoniales et paysagères) et du tissu urbain environnant permettant d'organiser les transitions ou la densification avec les constructions et urbanisations voisines.

Par ailleurs, la prescription P 184) fixe des densités moyennes « indicatives » à appliquer dans l'ensemble des Orientations d'aménagement et de programmation (OAP) des futurs Plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Les densités retenues sont les suivantes :

- pour les espaces urbains de forme citadine : de l'ordre de 80 logements/hectare ;
- pour les espaces urbains de forme villageoise : de l'ordre de 50 logements/hectare ;
- pour les espaces urbains de forme périurbaine, de l'ordre de 30 logements/hectare.

L'avis de la Région

Consommation foncière

La trajectoire métropolitaine et les dispositions présentées dans le Document d'orientations et d'objectifs (DOO) sur le sujet de la réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers (ENAF) et de l'artificialisation s'inscrivent en cohérence avec les objectifs régionaux et la territorialisation de ces objectifs détaillés dans le projet de SRADDET modifié.

La Région propose toutefois d'intégrer 4 items détaillés ci-dessous.

1^{ère} item : Prise en compte des bâtiments agricoles dans la trajectoire.

Dans sa version modifiée, le SRADDET prévoit des dispositions nouvelles et dédiées au sujet des constructions et des installations agricoles. En effet, comme le prévoit le décret d'application n°2023-1097 du 27 novembre 2023, les constructions ou les extensions nécessaires aux exploitations agricoles ne sont pas obligatoirement comptées au titre de la consommation d'espaces naturels et forestiers

(jusqu'en 2030 inclus) mais seront considérées comme de l'artificialisation à compter de 2031. Dans cette perspective, les SCoT sont invités à établir le diagnostic des besoins en matière de constructions agricoles afin de concilier le développement agricole et les impératifs de sobriété foncière et de lutte contre le mitage de l'espace agricole. A défaut, compte tenu de la difficulté de l'exercice et du stade d'avancement de la procédure SCoT, Il conviendra que ce travail d'analyse des besoins en matière de constructions et d'installations à destination d'exploitation agricole (notamment en volume surfacique) soit réalisée dans les Plans locaux d'urbanisme intercommunaux. Aussi, la Région propose que le SCoT puisse comporter des dispositions en ce sens dans le DOO.

2^{ème} item : Comptabilisation des Projets d'infrastructures routières (hors PENE)

Dans le volet « mobilités-transport » du SCoT, la Métropole fait état de nombreux projets d'infrastructures routières. Parmi ces projets, deux font partie de la liste des projets d'envergure nationale ou européenne (PENE) arrêtée par le Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires (Arrêté ministériel TREL2410389A). Il s'agit du contournement de Martigues-Port-de-Bouc (projet annexe 1 pour laquelle la consommation d'espace naturel, agricole ou forestier est estimée à 77 hectares) et de la RN 569 entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence (projet annexe 2 pour laquelle il n'est pas précisé de surfaces de consommation). Pour ces projets labellisés « PENE », la consommation foncière est prise en compte dans le forfait national mutualisée et n'impactera pas directement la trajectoire métropolitaine ZAN.

A contrario, les projets de déviations locales présentés seront comptabilisés dans le bilan de la consommation d'ENAF ou d'artificialisation des sols (en fonction de leur calendrier de réalisation). Il s'agit des projets suivants : déviation de la Barque et liaison A8/RD6 à Fuveau, déviation de Saint-Cannat, complément de l'échangeur A55/RD9, contournement de Peyrolles, suppression PN7 et amélioration de la liaison Duranne-Plan d'Aillane à Aix-en-Provence. Aussi, eu égard des emprises foncières en jeu, la Métropole doit en faire mention dans sa trajectoire de réduction de la consommation d'espace et d'artificialisation des sols ?

3^{ème} item : Comptabilisation des projets photovoltaïques au sol dans la consommation foncière

En application du décret n°2023-1408 du 29 décembre 2023 relatif sur la comptabilisation des projets PV au sol dans la consommation d'espaces et des compléments apportés par la Direction générale de l'aménagement, du logement et de nature (DGALN), tout nouveau projet d'implantation d'un parc photovoltaïque nécessitant un défrichement d'une surface forestière inférieure à 25 hectares, même fragmentée, sera comptabilisé dans le calcul de la consommation d'ENAF. Aussi, il convient que la Métropole puisse intégrer, dans la première séquence de la trajectoire (horizon 2031), l'ensemble des projets qui sont d'ores et déjà engagés et qui rentrent dans ce cadre.

4^{ème} item : Intégration du concept de multifonctionnalité des sols

Dans le cadre de la modification du SRADDET, la Région a souhaité mettre en avant les notions de multifonctionnalité et services rendus des sols. Ainsi, le projet de SRADDET invite les territoires à intégrer ces concepts dans les démarches d'élaboration des documents d'urbanisme. Il s'agit de prendre en compte les rôles des sols en matière de régulation du cycle de l'eau, de stockage du CO2, de capacité productive agricole et de biodiversité au sein des sols. Pour la fonction « capacité productive agricole » des sols, le travail de caractérisation et cartographique devra bien évidemment tenir compte du niveau d'équipement à l'irrigation des terres agricoles (lien avec la règle LD2-Obj49a du SRADDET).

L'analyse multifactorielle des sols, permet d'établir un « scoring » ou notation des sols, comme cela est le cas dans le projet MUSE développé par le CEREMA, qui a notamment travaillé sur une cartographie à l'échelle de la Métropole (ci-dessous).

L'objectif poursuivi est d'éclairer les choix en matière d'urbanisme au regard des services rendus par les sols, en privilégiant la préservation des sols à fort enjeux (fort scoring). Aussi, il paraît judicieux que le DOO comporte une prescription ou une recommandation permettant l'intégration de ces concepts dans les démarches d'élaboration des PLUi.

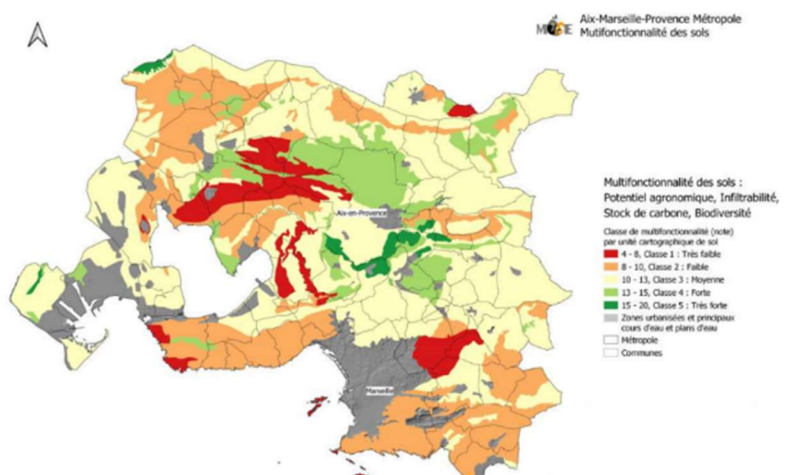


Figure 10 - Carte de la multifonctionnalité des sols sur la Métropole – Méthode expérimentale MUSE (Cerema)

Dynamique de développement démographique et de création d'emploi

Le taux de croissance annuel actuel de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence se situe aux alentours de 0,4 % comparable à la tendance régionale et nationale. Cette croissance est essentiellement soutenue par un solde positif des naissances. Le diagnostic du SCoT fait état d'un territoire métropolitain qui n'arrive pas à retenir sa population d'actifs qui rejoignent les territoires voisins. La Métropole accueille un peu plus de 70% de la population actuelle de l'espace provençal (1,8 millions sur les 2,7 millions).

Les objectifs démographiques affichés dans le SCoT sont de +0,4 %/an sur 2020-2030 et +0,6 %/an sur 2030-2040. Ils s'inscrivent en cohérence avec les objectifs fixés par le SRADDET qui sont de +0,5 %/an au niveau de l'espace provençal. En effet, l'ambition démographique du SRADDET pour cet espace est de 11 750 nouveaux habitants par an.

Sur la période 2020-2040, le rythme de croissance moyen prévu sur le territoire métropolitain est de 9 900 habitants/an, ce qui représente 84 % de l'ambition régionale, soit 14 points de plus que le poids démographique actuel du territoire. Cette trajectoire s'inscrit en cohérence avec celle du SRADDET qui vise à un renforcement des centralités et notamment des pôles métropolitains (au nombre de 2 sur le territoire).

Production de logements

Le SCoT présente un objectif de production de logements estimés à 210 000 logements sur 20 ans. Cet objectif est ventilé par périmètre PLUi.

Pour le territoire du Pays d'Aix, entre 37 000 et 49 000 logements sont ainsi prévus à l'horizon 2040, soit un rythme de production annuel oscillant entre 1850 logements par an et 2550 logements par an. Pour ce territoire, ces chiffres sont à mettre en corrélation avec ceux prévus dans le SCoT opposable du Pays d'Aix de 2015 et le projet arrêté de PLUi, qui visent tous deux un rythme de 2 500 nouveaux logements par an (soit l'équivalent de 50 000 logements sur la période 2020-2040).

La production de logement sur le territoire du Pays d'Aix constitue un enjeu de premier plan pour l'équilibre et le développement du territoire régional, dans la mesure où ce territoire dynamique en matière d'emploi et d'attractivité ne produit pas une offre de logement permettant de répondre à la demande, générant ainsi des phénomènes de report résidentiel sur les territoires environnants de la Métropole mais aussi hors Métropole tels que Sud-Luberon, Durance Luberon Agglomération et l'agglomération de Provence Verte.

Pour les territoires de PLUi d'Istres Ouest Provence et du Pays de Martigues, l'objectif maximum affiché est de 21 400 logements sur 20 ans, soit un rythme maximal indicatif de 1 070 logements/an. Dans le

SCoT « Ouest Etang de Berre » approuvé en 2015 (le SCoT couvrant les deux territoires), l'objectif affiché est de 17 000 logements nouveaux à l'horizon 2030 soit un rythme de 1 130 logements/an.

La production de logement constitue sur ces territoires un enjeu de premier plan dans la mesure où le renforcement de leur attractivité résidentielle est un corolaire au développement des activités portuaires, logistiques et industrielles envisagées et programmées.

Dans un souci de développement équilibré et harmonieux au niveau métropolitain régional, la Région souhaite que les objectifs de production de logements affichés dans le SCoT pour les périmètres des PLUi du Pays d'Aix, d'Istres Ouest Provence et Pays de Martigues soient revus à la hausse. En particulier, il n'est pas envisageable que les données affichées pour le Pays d'Aix soient inférieures à l'ambition de 22 500 nouveaux logements par an (soit 50 000 logements sur la période 2020-2040) prévue dans le SCoT du Pays d'Aix et le projet arrêté de PLUi. La Région a d'ailleurs demandé, dans le cadre de l'avis rendu sur le projet de PLUi du Pays d'Aix (en janvier 2024), que les objectifs présentés soient revus à la hausse compte-tenu notamment des objectifs démographiques accrus présentés dans le projet du territoire (il s'agit d'une réserve formulée sur le projet de PLUi). Il convient que le SCoT puisse intégrer ces demandes de la Région.

Densification du tissu résidentiels et formes urbaines

Le SCoT comporte deux prescriptions visant à favoriser une densification adaptée au contexte d'insertion (P 182 et P 183). Dans ce cadre, il propose des densités moyennes « indicatives » applicables aux orientations d'aménagement et de programmation (OAP) des PLUi. Le DOO comporte également une prescription (P 103) qui porte sur la densification et le renouvellement urbain au sein des espaces situés dans un rayon de 500 mètres des stations de métro et/ou de tramway, de certaines gares et autres pôles d'échanges multimodaux situées dans l'enveloppe urbaine. Sur ces secteurs de densification, le DOO ne prévoit pas de dispositions particulières autres que la densité moyenne « indicative » applicable aux espaces urbains de forme citadine, de l'ordre de 80 logements/ha.

La Région considère que ces dispositions sont loin d'être à la hauteur des enjeux en matière de sobriété et d'efficacité foncières, et d'articulation urbanisme/transport. A l'occasion de l'examen des derniers PLUi, la Région a constaté que de nombreux projets d'urbanisation prévus dans le cadre d'OAP se réalisaient avec des niveaux de densité très faibles : OAP « Les Nirons » sur Peyrolles : 7,4 logements/hectare, OAP « Langelin » à Puyloubier : 10 logements/hectare, OAP « Maruège » à Aix-en-Provence, pourtant pôle métropolitain : 12 logements/hectare, OAP « Les Vignes » à Saint-Estève-Janson : 17 logements/hectare,....

Compte-tenu de ces éléments et de la nécessaire montée en gamme des documents d'urbanisme sur le sujet des densités urbaines dans le cadre du ZAN, il convient que le SCoT fixe des densités moyennes minimales avec un caractère prescriptif et contraignant.

Aussi, la Région demande que le SCoT puisse intégrer, dans le DOO, les quatre propositions détaillées ci-dessous.

1^{ère} proposition : Fixer par niveau d'armature (pôles métropolitains, pôles de développement, pôles d'équilibre, les petites villes et villages) des densités moyennes minimales de logements/hectare par commune (ou pôle). De même, le DOO pourrait encadrer la part de production de logements individuels isolés (taux maximum par commune ou pôle), de logements individuels groupés ou intermédiaires et de logements collectifs, comme cela a été fait dans d'autres SCoT (Cf. exemple du SCoT de la Communauté de communes Vaison Ventoux ci-dessous). Ces mesures visant à réduire la part des maisons individuelles paraît nécessaire dans la mesure où sur les territoires du Pays d'Aix et Pays d'Aubagne, les dynamiques sont encore très élevées. A titre d'exemple, le diagnostic du PLUi du Pays d'Aubagne fait état d'un parc de logement en maisons individuelles très largement majoritaire, couvrant 57 % du parc de logement total, et très consommateur de foncier : 70 % de la consommation foncière sur ce territoire est dédiée aux constructions d'habitation individuelle. Sur le Pays d'Aix, le parc de logement est constitué à 49 % de maisons individuelles (Si l'on exclue la commune centre, Aix-en-Provence, ce taux atteint 69 %).

Sur la période 2010-2015, la part de logements individuels sur le Pays d’Aix est estimée à 35 %, preuve qu’une diversification de l’offre est en marche et qu’il faut la soutenir.

Objectifs de densités et de formes urbaines par catégories de commune à l’horizon 2035

Armature territoriale	Moyenne minimum de log/ha par commune	Maximum de logements individuels isolés	Minimum de logements individuels groupés ou intermédiaire	Minimum de logements collectifs
Vaison-la-Romaine, ville centre	35 log / ha	30%	35%	35%
Pôles de proximité	25 log / ha	45%	35%	20%
Villages collinaires	20 log / ha	55%	30%	15%
Villages du Toulourenc	15 log / ha	-	-	-

Figure 11 : Objectifs de densités et formes urbaines prévus dans le SCoT Vaison Ventoux (Vaucluse)

2nde proposition : Prévoir des dispositions précises et renforcées pour les espaces situés dans un rayon de 500 mètres des stations de métro et/ou de tramway et des principaux pôles d’échanges multimodaux situées dans l’enveloppe urbaine. En effet, la prescription P 103 du DOO porte une ambition renforcée en matière de densification et de renouvellement urbain pour ces « quartiers » mais ne fixe pas d’objectifs de densité spécifique. Dans la règle LD2-OBJ35 du SRADDET, la Région invite les SCoT à privilégier l’intensification urbaine autour des dessertes en transports collectifs, gares et pôles d’échange, et à prévoir des dispositions précises permettant un renforcement de la densité urbaine : densité minimale renforcée de logements et/ou d’activités, part minimale de logements à créer. Une densité moyenne minimale prescriptive de 100 logements/ha pourrait être proposée, avec des mesures d’adaptation permettant de ne pas « compatibiliser » les aménagements paysagers et autres opérations favorables à la nature en ville.

3^{ème} proposition : Prévoir d’appliquer une densité minimale applicable à l’ensemble des projets, même les petites opérations en dents creuses (20 logements/ha minimum par exemple).

4^{ème} et dernière proposition : Favoriser, dans les plans locaux d’urbanisme, l’identification et la valorisation du potentiel de surélévation, appelé « foncier aérien », susceptible de faire l’objet d’une valorisation dans les centres-villes et centres-villages. Plusieurs Plans locaux d’urbanisme, au niveau national et même régional (PLU métropolitain Nice-Côte d’Azur), traitent d’ores et déjà de cette thématique.

3. LES MOBILITES ET LES TRANSPORTS

Ce que dit le territoire

Réseau ferroviaire et d’autocars « express » interurbain

Le SCoT porte l’ambition de structurer et d’organiser la chaîne de déplacement multimodaux à toutes les échelles, en s’appuyant notamment sur un réseau ferroviaire et d’autocars « express » interurbain plus attractif et mieux cadencé : le Réseau express métropolitain (REM), préfigurant la mise en place d’un Service express métropolitain régional (SERM).

Le DOO prévoit (Prescription 90) d’accompagner la mise en œuvre du SERM et des différents projets et étapes qui le composent :

- le réaménagement du plateau de la gare de Marseille Saint-Charles et la création de la gare souterraine, permettant d’améliorer notamment la régularité et d’accroître l’offre ferroviaire interurbaine ;

- la réalisation d'un service TER plus cadencé (TER+) sur les lignes Marseille-Aix, Marseille-Aubagne, Marseille-Miramas et Marseille-Miramas-Salon de Provence à long-terme ;
- la modernisation des lignes ferroviaires (côte bleue, Marseille/Gardanne/Aix-en-Provence) et projets de réouverture de lignes ferroviaires à long terme (Aix-en-Provence - Rognac) ainsi que la réalisation du tramway interurbain Valtram ;
- le 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, Vallée de l'Arc, Aubagne, etc....).

Le SCoT souhaite privilégier l'urbanisation (logements et entreprises) dans les secteurs desservis par ces 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.

Il prévoit également de 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.

Réseau de transports collectifs urbain

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 Métropole prévoit la montée en puissance des réseaux de transports collectifs urbains à haut niveau de service, coordonnée avec les projets de développement urbain.

Plusieurs projets sont cités : l'extension du métro, du tramway et des lignes BHNS, notamment en vue de désenclaver les quartiers les plus excentrés de Marseille, l'Aixpress sur Aix-en-Provence, le Zenibus reliant Marignane à Plan de Campagne, les projets à Aubagne, Salon-de-Provence, Martigues/Port-de-Bouc, Istres et Miramas. Enfin, le SCoT cite le projet de transport par câble visant à connecter l'aéroport Marseille-Provence à la gare de Vitrolles aéroport, via le site industriel d'Airbus.

Pôles d'échanges multimodaux

Le projet de mobilité métropolitain vise à structurer un réseau de transports efficient 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 des rabattements vers un maillage cyclable efficace.

Pilier de l'offre de mobilité, les pôles d'échanges multimodaux ont vocation à être des supports privilégiés de la politique de renouvellement et de renforcement de l'offre de logements. Le projet métropolitain souhaite faire des gares et des quartiers autour des Pôles d'échanges multimodaux, des pôles de développement de l'habitat privilégié et des pôles de services de proximité, complémentaires à l'offre existante.

Espaces autour des PEM dont la densification est à étudier

Gemenos-Jouques	➤ Aubagne
Hauts de Brunet	➤ Aix en Provence
La Barque	➤ Fuveau
La Bouilladisse	➤ La Bouilladisse
La Bourbonne	➤ Aubagne
Lamanon	➤ Lamanon
Lambesc	➤ Lambesc
Pont de l'Etoile	➤ Roquevaire
Saint Chamas	➤ Saint Chamas
Sénas	➤ Sénas
Simiane	➤ Simiane Collongue
Trets Gare routière	➤ Trets
Vallée de l'Arc	➤ Rousset
ZAC des étangs	➤ Saint-Mitre -les remparts
Agavon	➤ Les Pennes Mirabeau
Malraux	➤ Fos sur Mer
Martigues Sud	➤ Martigues
Meyrargues Gare	➤ Meyrargues
Venelles	➤ Venelles
Auriol-St Zacharie	➤ Auriol
La Champouse	➤ Bouc Bel Air
Sausset les Pins	➤ Sausset les Pins

Espaces autour des gares hors PEM à étudier

Sainte Marthe	➤ Marseille
Saint Joseph le Castellais	➤ Marseille
Fos sur Mer	➤ Fos sur Mer
L'Estaque	➤ Marseille
La Penne sur Huveaune	➤ La Penne sur Huveaune
Saint Marcel	➤ Marseille
Carry le Rouet	➤ Carry le Rouet

Figure 12 - Liste des PEM et gares à potentiel de densification – DOO page 46

Dans le DOO, le SCoT précise les pôles d'échanges multimodaux et les gares autour desquels il convient d'étudier le potentiel de densification. Il invite également à la densification et le renouvellement urbain au sein des espaces situés dans un rayon de 500 mètres à pied des stations de métro et/ou de tramway, de certaines gares et autres pôles d'échanges multimodaux situées dans l'enveloppe urbaine.

Réseau viaire structurant

Le projet métropolitain porte l'ambition de 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) et la construction d'un pont sur le Rhône à Barcarin à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Plusieurs projets de déviations locales sont également envisagés : déviation de la Barque et liaison A8/RD6 à Fuveau, déviation de Saint-Cannat, complément de l'échangeur A55/RD9, contournement de Peyrolles, suppression PN7 et amélioration de la liaison Duranne - Plan d'Aillane à Aix-en-Provence. Pour l'ensemble de ces projets et pour le reste du réseau viaire, la Métropole souhaite favoriser la multimodalité et installer de nouveaux usages sur ces infrastructures, en prenant en compte les enjeux de fluidité et de cadencement des transports collectifs participant à l'amélioration de la qualité de l'offre.

Mobilités actives

Le projet métropolitain vise à renforcer la place du vélo et des autres modes actifs pour les mobilités du quotidien. Pour cela, la Métropole prévoit le développement d'un réseau cyclable à l'échelle des bassins de vie (infrastructures sécurisées, services associés), présenté au sein de la carte n°7 « Poursuivre la réalisation d'un système vélo plus global » du recueil cartographique. La structuration d'une trame de déplacements sécurisée vocation de relier, à terme et sans rupture, les zones d'habitat aux zones d'emplois et aux Pôles d'échanges multimodaux (PEM) pour les liaisons interurbaines notamment, en apaisant les circulations.

L'avis de la Région

Réseau ferroviaire et d'autocars « express » interurbain

En matière de réseau ferroviaire, la Région est particulièrement vigilante à ce que les orientations du SCoT n'entrent pas en contradiction avec les principes de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et ses objectifs de services. En effet, ce projet qui vise à désaturer les nœuds ferroviaire de Nice, Toulon et Marseille et à améliorer les liaisons interurbaines est essentiel pour répondre aux besoins de mobilité croissants du territoire. Ainsi sur l'étoile ferroviaire de Marseille en heure de pointe, la LNPCA permettra de faire circuler 4 TER par heure entre Marseille-Saint-Charles et l'Estaque via Arenç, 2 TER vers Miramas via la Côte Bleue, 4,5 TER vers Miramas via Vitrolles, 4 TER vers Aix et 7 TER par heure vers Aubagne.

En outre, la candidature du territoire aux Jeux Olympiques et Paralympiques d'hiver 2030 impose de répondre aux exigences de desserte des futurs sites olympiques, notamment à travers la ligne des Alpes. Cette ligne joue un rôle clé dans la connexion des sites sportifs envisagés pour l'événement, et son développement doit être une priorité pour garantir la fluidité des transports et l'amélioration des temps de parcours avant, pendant et après les Jeux. Il convient que le SCOT puisse tenir compte et intégrer ces objectifs, en veillant à ce que les infrastructures de transport soient dimensionnées et adaptées à ces enjeux internationaux.

La Région approuve la prescription 89 sur le développement des réseaux express ferroviaires et routiers préfigurant la mise en place d'un Service Express Régional Métropolitain (SERM) et le besoin de structurer et organiser la chaîne de déplacement multimodaux à toutes les échelles, en articulation avec ces réseaux ainsi que leur connexion avec ceux des territoires limitrophes.

Ainsi, la Région porte pleinement la mise en œuvre du SERM sujet de la prescription 90 mais restera cependant vigilante au fait que le développement de l'offre cadencée TER + ne se fasse pas au détriment des liaisons régionales dépassant le territoire métropolitain.

La prescription aborde essentiellement le volet infrastructures et oublie les volets essentiels à développer dans le cadre du SERM, que sont l'interopérabilité billettique et l'intégration tarifaire afin de faciliter les parcours usagers des TC au sein de la Métropole et les territoires limitrophes. Dans cette prescription, il n'est pas non plus fait référence aux études à réaliser pour la réouverture/ouverture de plusieurs haltes ferroviaires (La Calade, Venelles). Le cas particulier du pôle d'échange de la gare de Venelles est abordé de manière plus précise dans le paragraphe suivant.

La Région regrette que la carte n°6 du recueil cartographique sur les mobilités trop imprécise et insuffisamment légendée pour appréhender correctement les objets y figurant, et distinguer par exemple les PEM routiers des PEM ferroviaires. A titre d'exemple, la future halte de Plan de Campagne n'est pas matérialisée, un projet de PEM ferroviaire et routier semble être représenté à Luynes sans que le lieu, ni sa nature précise ne soient précisément affichés tout comme à Fuveau, Rousset, ou encore Trets. Il en va de même à Marseille intra-muros avec notamment le statut du PEM de la Barrasse et sa connexion avec les projets de Transports en commun qui n'est pas lisible (et sans mention des autres haltes ferroviaires que sont La Pomme et Saint-Marcel). A noter le sujet crucial du stationnement en gare et de son dimensionnement. Il est devenu impératif pour la Métropole d'organiser et de maîtriser le stationnement dans ces P+R et parkings publics en gare qui doivent être réservés en priorité aux usagers détenteurs de titres de transports (occasionnels ou abonnés, abonnés du PASS métropolitain ou abonnés monomodaux TER). La limitation du stationnement pour les non-usagers des transports est une option à privilégier.

Concernant les besoins de renforcement des infrastructures de mobilité et la desserte de l'ouest Etang de Berre, la prescription 98 n'aborde que les sujets d'infrastructures routières certes essentielles à la désaturation des axes routiers cités mais qui ne seront réalisées qu'à long terme. Le développement économique prévu sur cette zone nécessite d'anticiper des solutions de transport collectif routier à court et moyen terme depuis et vers les gares de Fos sur Mer, Istres et pour une desserte la plus fine possible de la ZIP. L'objectif de la Région est également l'amélioration, à horizon 2035, de l'offre de services sur la Côte bleue avec un train au quart d'heure en heures de pointe.

La prescription 102 va dans le sens des orientations de la Région en faveur d'une anticipation, et une prise en compte pour chaque projet, des besoins d'espaces nécessaires pour les TC et les modes actifs, et plus particulièrement la marche à pied qui est essentielle à l'accessibilité des équipements et des infrastructures.

La prescription 103 relative à la densification et au renouvellement urbain des espaces situés en proximité de gares, haltes ou stations de réseaux de transports en commun correspond pleinement aux orientations de la Région en matière d'aménagement qui vise un objectif de sobriété foncière et de redynamisation des quartiers de gare.

Dans certains cas, la prescription 105 semble ne pas être cohérente avec la prescription 103 susmentionnée. En effet, dans les cas de la Barque, Fuveau, Simiane-Collongue ou Bouc-Bel-Air, la densification recherchée ne semble pas pouvoir se faire par des opérations de renouvellement urbain mais plutôt en urbanisant des espaces agricoles ou naturels.

Sur les secteurs Étang de Berre et Aix Sud Cabriès, la Région rappelle que la réouverture aux services voyageurs de ligne ferroviaire Aix-Rognac ne doit pas nuire à la fonctionnalité fret de la ligne. Par ailleurs,

ce projet ne peut-être qu'un objectif de long terme qui nécessite par ailleurs la mise en service de la traversée souterraine de Marseille dans le cadre de la phase 2 du projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur.

Enfin, la Région souhaite que le SCoT puisse mentionner, à la page 43 du DOO sur le sujet de la connexion de l'offre de mobilité métropolitaine avec celle des territoires limitrophes, les offres régionales internes au périmètre (TER) et pénétrantes (nombreuses lignes routières ZOU ! express et quelques lignes de proximité en provenance du Var, Vaucluse et Pays d'Arles) qui contribuent à l'amélioration de la desserte sur le territoire de la Métropole.

Réseau de transports collectifs urbain

La Région souhaite formuler à la Métropole une réserve sur les projets d'extensions des tramways d'Aubagne et de Marseille, et à terme, leur connexion. En effet, dans le cadre du projet Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LN PCA), l'institution régionale porte un projet de desserte fine et renforcée en TER de la vallée de l'Huveaune entre Aubagne et Marseille Saint-Charles. Il convient que le réseau de transports collectifs urbain développé par la Métropole puisse organiser un rabattement efficace vers les gares et ne constitue pas une offre concurrente à celle du TER. Le projet d'extension de tramway d'Aubagne vers La-Penne-sur-Huveaune, tel que proposé dans le Plan local d'urbanisme intercommunal du Pays d'Aubagne (cf. Figure 6 - Extrait de l'OAP de composition urbaine « Centre-Ville - La Penne-sur-Huveaune » ci-dessus présentée), ne permet pas d'assurer une bonne desserte du Pôle d'échange multimodal (gare) de La Penne.

Pôles d'échanges multimodaux

L'amélioration de la desserte ferroviaire Marseille-Briançon est un enjeu de premier plan pour la Région, notamment dans la perspective de l'accueil des Jeux olympiques d'hiver en 2030. Aussi, la Région est vigilante à limiter les projets de création/réouverture de gares ou haltes ferroviaires sur la ligne Marseille-Gardanne-Aix et plus généralement la ligne des Alpes, dans la mesure où tout arrêt supplémentaire a pour conséquence une perte de performance d'exploitation dès lors que l'on crée des et une augmentation des temps de trajet (temps de trajet actuel moyen pour assurer liaison Marseille-Briançon : 4h30 environ).

Aussi, la Région attire l'attention de la Métropole à propos du projet de réouverture de la gare de Venelles, qui fait partie des pôles d'échanges multimodaux (PEM) autour desquels la densification est à étudier (Prescription 105 du DOO). Ce projet est clairement localisé dans le cahier de recommandations du secteur à enjeu « Val de Durance » (cf. plan ci-dessous).

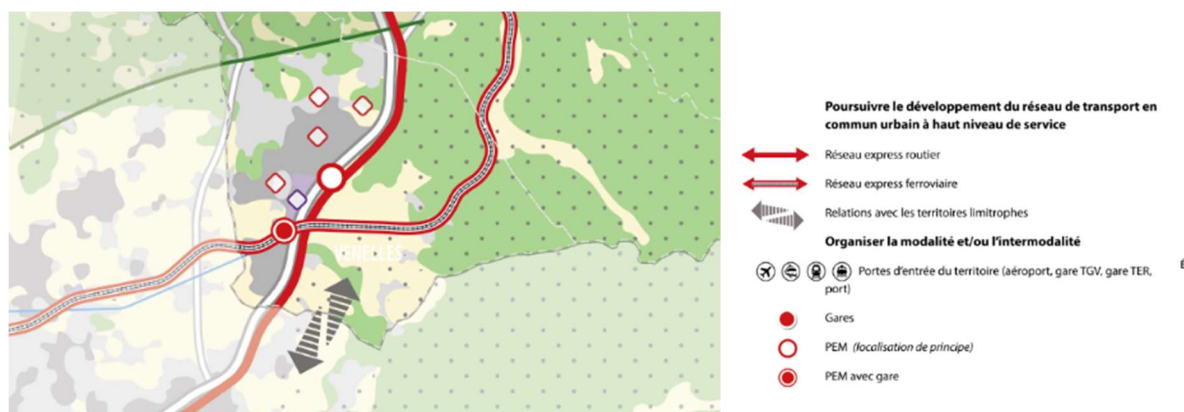


Figure 13 - Extrait du cahier de recommandation Secteurs à enjeux – Focus sur Venelles

Dans le projet arrêté de PLUi du Pays d'Aix, il existe deux projets urbains situés sur Venelles, les OAP « Verdon » et « Ribas », dont le développement et la densification est clairement articulé avec la création du PEM et de la suppression du passage à niveau.

La Région demande que le projet de PEM de Venelles ne soit pas identifié dans la liste des PEM de la Prescription 105 du DOO et dans le secteur à enjeu du Val de Durance, compte-tenu de l'absence de consensus actuel sur la réouverture de cette gare.

Réseau viaire structurant

La Métropole fait état de nombreux projets d'infrastructures routières. Parmi ces projets, deux font partie de la liste désignés comme « projets d'envergure nationale ou européenne – PENE » par le Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. Il s'agit du contournement de Martigues-Port-de-Bouc (projet annexe 1 pour laquelle la consommation d'espace naturel, agricole ou forestier est estimée à 77 hectares) et du projet RN 569 entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence (projet annexe 2 pour laquelle il n'est pas précisé de surfaces de consommation). Pour ces projets labellisés « PENE », la consommation foncière est prise en compte dans le forfait national mutualisée et n'impactera pas directement la trajectoire métropolitaine ZAN.

A contrario, les projets de déviations locales envisagés (déviation de la Barque et liaison A8/RD6 à Fuveau, déviation de Saint-Cannat, complément de l'échangeur A55/RD9, contournement de Peyrolles, suppression PN7 et amélioration de la liaison Duranne-Plan d'Aillane à Aix-en-Provence.) seront comptabilisés dans le bilan de la consommation d'ENAF ou d'artificialisation des sols (en fonction de leur calendrier de réalisation).

Sur le sujet des infrastructures routières, la Région rappelle la nécessité de poursuivre et favoriser le nouveau programme de voies réservées (sur BAU) inscrit au futur Contrat de Plan Etat-Région, sur le réseau routier de l'aire métropolitaine Aix-Marseille afin d'offrir un réseau plus robuste et plus fiable pour les TC sur tout un itinéraire et d'accompagner la transformation du réseau routier structurant au bénéfice du développement des transports en commun et du covoiturage (voies réservées au covoiturage, aires de covoiturage, parcs-relais,...) ainsi qu'un maillage de recharges pour véhicules électriques en ciblant particulièrement les quartiers de gare, les aires de co-voiturage, les zones d'activités économiques et commerciales.

Mobilités actives

Sur la politique vélo, la Région note que le SCoT prévoit de développer un réseau cyclable à l'échelle des bassins de vie et intègre dans son Plan vélo le Schéma des véloroutes et voies vertes (VVV) repris dans l'objectif 57 du SRADDET. Le DOO comporte deux prescriptions (P 101 et 102) qui portent sur la structuration et le déploiement du réseau d'itinéraires cyclables. Hormis le sujet du stationnement, ces dernières n'abordent pas le sujet des infrastructures nécessaires à l'utilisateur telles que les racks à vélo sécurisés, les casiers, les bornes de recharge pour VAE,... Il paraît nécessaire de mettre l'accent sur les équipements « vélo » qui devront être développés notamment dans tous les nouveaux projets d'aménagement (PEM, zones d'activités, habitat, sites touristiques...). De même, dans un contexte de changement climatique qui s'accompagne d'une intensification des épisodes de pluie et de canicule, il y a urgence d'intégrer à la problématique des itinéraires et des infrastructures de vélo avec celles de la nature en ville, de la végétalisation et de l'arbre en ville, ainsi que la Trame verte et bleue. Enfin, il convient que le SCoT précise que les itinéraires cyclables structurants et secondaires devront impérativement desservir les gares, les pôles d'échanges, les pôles d'échanges et aires de co-voiturage pour favoriser la multimodalité. Ils devront également être connectés aux itinéraires du Schéma régional des véloroutes et voies vertes.

La Région propose à la Métropole de renforcer en conséquence les deux prescriptions P 101 et P 102 du DOO.

Il convient par ailleurs de ne pas oublier les itinéraires piétons et la desserte des pôles d'échange et équipements par des cheminements et aménagements de qualité, la requalification des espaces publics, des plans de circulation révisés.

En particulier, la réalisation du Val Tram doit être l'opportunité de créer un itinéraire vélo et piéton efficace, direct, sécurisé, continu dans la Vallée de l'Huveaune.

4. LA PRESERVATION ET LA VALORISATION DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Ce que dit le territoire

Trame verte et bleue

La Métropole Aix-Marseille-Provence est caractérisée par son fort caractère naturel, elle est couverte à 55% par des forêts et milieux naturels et semi-naturels (source : MOS 2017). Avec une grande diversité de terroirs agricoles, de grands espaces naturels et paysagers comme les Calanques ou la montagne Sainte-Victoire, des zones naturelles très étendues (massifs de garrigues et pinèdes, val de Durance et ses espaces rivulaires, la Crau humide et la Crau sèche), quatre parcs naturels régionaux et une façade littorale de 255 kilomètres en cumulé, la Métropole comprend une grande diversité de milieux et d'ambiances paysagères. Le projet de SCoT identifie des réservoirs de biodiversité permettant à de nombreuses espèces d'y exercer l'ensemble de leur cycle biologique (alimentation, reproduction, migration, repos). Ces espaces que le SCoT entend protéger couvrent près de 60% du territoire métropolitain (190 000 ha).



Figure 14 : Carte n°1 du recueil cartographique - Trame Verte et Bleue métropolitaine

Les réservoirs de biodiversité sont définis en quatre catégories : les réservoirs de biodiversité dits « majeurs » (qui couvrent près de 140 000 ha soit 44 % du territoire métropolitain), les réservoirs de biodiversité « complémentaires », les réservoirs de biodiversité aquatiques correspondant principalement aux zones humides, et enfin les réservoirs « marins ».

Le projet de SCoT identifie également les principaux corridors ou continuités écologiques qui assurent des connexions entre les réservoirs de biodiversité et offrent aux espèces des conditions favorables à leur déplacement et à l'accomplissement de leur cycle de vie. Le SCoT distingue plusieurs catégories de corridors : les corridors continus, les corridors en pas japonais et les corridors urbains fonctionnels. Le

niveau de fonctionnalité des corridors est variable : fonctionnel, dégradé, à remettre en bon état ou à restaurer.

La préservation de la TVB telle que définie dans le projet de SCoT est à préciser plus finement à l'échelle des PLUi afin de déterminer le niveau de protection des réservoirs de biodiversité, leur délimitation précise et affiner sur le plan de zonage l'emprise des corridors terrestres et aquatiques notamment.

Préservation des espaces agricoles et du potentiel de production agricole

Près d'un cinquième du territoire métropolitain (64 500 hectares) est composé d'espaces agricoles (MOS 2017), un chiffre auquel s'ajoutent les espaces pastoraux des grands massifs. Atout majeur d'un projet territorial durable axé sur les ressources nourricières et l'alimentation, notamment au travers du Projet alimentaire territorial, la préservation des espaces agricoles du potentiel de production agricole (intégrant les espaces à reconquérir) constitue un axe fort du SCoT.

Le SCoT identifie à son échelle les espaces agricoles pour leur capacité productive et nourricière selon trois catégories: les cœurs de production (qui sont de vastes espaces agricoles "homogènes" aux capacités productives globalement préservées), les espaces agricoles périurbains (imbriqués dans le milieu urbain, périurbain en plaines et piémonts) et les espaces agricoles à fort intérêt environnemental, très souvent associés au pastoralisme et jouant des fonctions essentielles en articulation avec des réservoirs de biodiversité. Ces différents espaces sont définis dans la carte n°2 du recueil cartographique intitulé « Protéger la capacité productive des espaces agricoles ».

Au sein de ces espaces, le DOO prévoit la mise en place d'une protection appropriée aux enjeux agricoles (Prescription P 30). Il s'agit notamment d'éviter l'urbanisation des surfaces agricoles équipées à l'irrigation et celles facilement irrigables au sein de l'enveloppe agricole identifiée sur la carte n°2 du recueil cartographique. Lorsque l'artificialisation des terres agricoles ne peut être évitée, le DOO recommande la mise en place d'un principe de « compensation » au travers notamment des possibilités de remise en culture de terres agricoles viables.

Plusieurs dispositions visent à assurer des conditions d'exploitations optimales dans une perspective de souveraineté alimentaire et de valoriser les fonctions environnementales que procure l'agriculture dans un contexte d'adaptation au changement climatique (P 32, P 33).

Le SCoT comporte enfin de nombreuses recommandations sur des sujets aussi divers et variés que la reconquête des espaces agricoles, la mise en œuvre d'outils de protection foncière (Zones agricoles protégées - ZAP ou Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels périurbains - PAEN), résorption des détournements d'usage des espaces à vocation agricole, maintien et renforcement du réseau de haies.

Construction en zone agricole

En matière de construction au sein de la zone agricole, le projet de SCoT prévoit plusieurs dispositions. Il promeut ainsi, pour l'implantation des nouveaux bâtiments agricoles, la recherche autant que possible de continuité avec d'autres constructions déjà existantes et promeut le principe d'une insertion paysagère de qualité. Pour les projets agritouristiques et de diversifications agricole, le SCoT privilégie la valorisation des bâtiments agricoles déjà existants, au travers des dispositions du Code de l'urbanisme permettant sous condition les changements de destination.

D'une manière plus générale, le SCoT demande que les futurs PLUi prévoient et encadrent, en zone agricole ou naturelle exploitées, les possibilités d'implantations bâtiminaire nécessaire à la vente directe des exploitations existantes, activités accessoires à la production primaire, en tenant compte des autres dispositions du présent document (insertion paysagère, loi littoral, risques majeurs...). Il demande

également que les PLUi permettent de répondre aux besoins en matière de besoins de logements destinées aux ouvriers et saisonniers agricoles.

Gestion durable de la forêt

Le DOO comporte un objectif spécifiquement dédié à la gestion durable de la ressource forestière (Objectif 5.4.2). Le projet métropolitain vise à protéger et valoriser les espaces forestiers en tenant compte de la multiplicité de leurs fonctions. Il se décline dans le DOO en deux prescriptions :

- Une première (P 263) porte sur l'intégration des plans, des documents et équipements relatifs à la politique de lutte et défense des forêts contre les incendies (DFCI) dans les documents d'urbanisme,
- Une seconde (P 264) concerne la gestion des lisières pour mieux répondre aux enjeux paysager et de lutte contre les incendies en favorisant la reconquête des friches agricoles et des anciennes restanques, et le développement de zones-tampons.

De même, le SCoT comporte des mesures en faveur d'une gestion multifonctionnelle des forêts (production forestière) et prévoit la mise en place d'aménagements et d'équipements nécessaires fréquentation touristique pour réduire les pressions sur les milieux naturels, notamment forestiers (P 160 pour la gestion de la fréquentation, P 261 pour la gestion forestière, P 262 pour le pastoralisme).

Pollution lumineuse/ Trame noire

Le SCoT prévoit plusieurs dispositions visant à prendre en compte la trame noire pour préserver la biodiversité nocturne de l'éclairage artificiel. Ainsi, la prescription P 21 vise à maintenir et à restaurer la continuité des secteurs non éclairés. Plusieurs recommandations viennent également compléter les mesures comprises dans le SCoT : limiter au strict minimum les éclairages existants localisés dans les réservoirs de biodiversité et les corridors de la trame verte et bleue, adapter l'éclairage pour rétablir autant que possible les espaces écologiques dysfonctionnels, prévoir des mesures d'ajustement de l'éclairage notamment dans les futurs projets, inciter à la mise en œuvre de schéma directeur de l'éclairage (SDE) ou d'un Schéma directeur d'aménagement lumière (SDAL).

L'avis de la Région

Trame verte et bleue

La Trame verte et bleue régionale élaborée dans le cadre du Schéma régional de cohérence écologique (SRCE) est désormais intégrée dans le SRADDET, et notamment l'objectif 50. La Région est vigilante à la bonne déclinaison de la Trame verte et bleue régionale et de la bonne prise en compte des continuités écologiques et des habitats dans les documents d'urbanisme.

Au sein de la Trame verte et bleue régionale, 19 « secteurs prioritaires » ont été identifiés, correspondant à des points de fragmentation majeurs du territoire régional, au sein desquels il convient d'améliorer la transparence des infrastructures linéaires existantes (Action n°10 du Plan d'action stratégique du SRCE et règle LD2-Obj50-D du SRADDET). 9 des 19 secteurs régionaux sont situés, tout ou partie, au sein du territoire de la Métropole. Il s'agit des secteurs suivants : secteur de Belcodène (autoroute A 52), secteur de Roquevaire (autoroute A52), secteur Aubagne-La Ciotat (autoroute A50 et route D559), secteur La Penne-sur-Huveaune (autoroute A50 et routes D2 et D8N), secteur L'Étoile/La Nerthe, secteur Ventabren (autoroute A8), secteur Coudoux et La Fare les Oliviers (autoroute A8), secteur de La Clue Mirabeau sur la commune de Jouques (autoroute A51) et secteur de L'Arbois (ligne TGV).

Pour chacun de ces secteurs, une fiche de synthèse accompagnée d'une cartographie localisant finement les enjeux et corridors écologiques, les projets d'aménagement et les actions engagées en faveur des continuités écologiques. Il est à noter qu'une vingtième fiche a été réalisée et concerne les secteurs de Saint-Chamas et Pointe de Berre.

A l'analyse des 20 fiches, la Région constate que plusieurs corridors écologiques d'intérêt régional et métropolitain ne figurent pas sur la carte de synthèse de la Trame verte et bleue. Il s'agit des corridors suivants :

- Secteur n°7 « Belcodène » : Au nord de Belcodène, la fiche SRCE identifie un corridor écologique stratégique, fonctionnel et continu, au niveau de l'éco-pont réalisé sur l'A52. Ce corridor écologique est également localisé et identifié dans le SCoT du Pays d'Aix, qui prévoit d'ailleurs à cet endroit une coupure d'urbanisation d'importance métropolitaine. Il convient que ce corridor continu fonctionnel soit identifié au sein de la TVB métropolitaine du SCoT.

- Secteur n°11 « L'Etoile/La Nerthe » : la fiche et la carte SRCE font état d'enjeux de continuités écologiques entre le massif de l'Etoile et les franges urbaines sur les secteurs de Sainte Marthe et de l'Hôpital Nord. La fiche rappelle que dans le PLU de la ville de Marseille, opposable en 2017 et depuis « remplacé » par le PLUi Marseille-Provence, une OAP spécifique « Franges urbaines » a été mise en œuvre afin de prendre en compte l'importante biodiversité présente dans ces zones d'interfaces et la nécessaire complémentarité entre massifs et franges urbaines, sur lesquelles de nombreuses espèces viennent chasser (déplacements massifs de l'Etoile/franges urbaines / zones agricoles). Il convient que la Métropole intègre à la TVB du SCoT sur le secteur de Sainte-Marthe et de l'Hôpital Nord des corridors urbains, comme cela est le cas pour le ruisseau des Aygalades.

- Secteur n°12 « Ventabren » : La fiche SRCE identifie à l'est du viaduc de la Ligne grande vitesse (LGV), un corridor écologique au cœur d'une zone majoritairement agricole et naturelle, ce corridor permet d'assurer la liaison entre les deux sites Natura 2000 du Plateau de l'Arbois (au sud) et des Garrigues de Lançon et massifs alentour (au nord), qui sont séparés l'un de l'autre par l'autoroute A8 et la RD10 qui lui est parallèle, reliant Aix à Berre l'Etang. La fiche SRCE préconise d'ailleurs de sanctuariser les terres agricoles et naturelles dans ce secteur afin de conserver la fonctionnalité écologique nord sud (recours à une ZAP pour les terres agricoles). Ce corridor écologique est identifié dans le SCoT du Pays d'Aix et il convient donc que la Métropole l'intègre dans l'atlas cartographique TVB du SCoT.

- Secteur 16 « Clue Mirabeau » : La Clue de Mirabeau est le point de contact entre le massif du Petit Luberon (Classé Natura 2000 ZPS et faisant l'objet d'un arrêté de protection du biotope « Grands rapaces du Luberon ») et le massif du Concors, vaste entité éco paysagère forestière, classée Natura 2000 ZSC « Montagne Sainte Victoire ». Entre ces deux massifs, le site Natura 2000 ZPS de la Durance. Elle constitue historiquement un passage favorable pour franchir la vallée de la Durance. L'autoroute A51 se présente à cet endroit sous forme de tunnel, rendant cette zone particulièrement intéressante pour aborder la question des continuités écologiques. Dans le SCoT du Pays d'Aix, il est identifié deux coupures d'urbanisation au niveau de la clue de Mirabeau, en cohérence avec l'enjeu de reconnexion écologique du Concors et du Petit Luberon à ce niveau. Sur ce secteur, la carte TVB du SCoT ne fait apparaître qu'une localisation de principe d'une continuité écologique avec les territoires voisins (ici Sud-Luberon). Il paraît judicieux de faire figurer un « corridor continu fonctionnel », au niveau la Clue de Mirabeau

- Secteur n°18 « Arbois-TGV » : le SRCE identifie sur ce secteur deux corridors écologiques d'intérêt régional et métropolitain. Le premier relie le massif de l'Arbois et les Plaines de l'Arbois (au sud de la RD9), sur la commune de Vitrolles. Ce dernier est fortement fragmenté mais jugé

« fonctionnel ». La fiche SRCE préconise la réalisation d'un éco-pont. La reconnexion écologique entre le massif de l'Arbois et les plaines de l'Arbois est matérialisée dans le SCoT du Pays d'Aix par un corridor écologique au niveau de Vitrolles. La commune a mise en place une Zone agricole protégée qui induit une coupure efficace de l'urbanisation dans ce secteur. Il convient que la Métropole reporte ce corridor écologique, sous la catégorie « pas japonais » du fait du fort niveau de fragmentation du secteur. Le second corridor identifié se situe cœur du massif de l'Arbois. Le corridor est fragmenté par la présence continue de la ligne LGV, mais considérée comme fonctionnel, du fait de la présence de nombreux ouvrages perméables sur la ligne (viaducs). Ce corridor doit apparaître au sein de la Trame verte et bleue métropolitaine, comme un « corridor continu fonctionnel ».

- Secteur n°20 additionnel « Pointe de Berre et Saint-Chamas » : Comme sur les précédents secteurs, des corridors écologiques stratégiques ne sont pas reportés dans la TVB métropolitaine du SCoT. Il s'agit tout d'abord du cours d'eau « La Durançole » qui doit être considéré sur son linéaire de 4 km comme un « corridor écologique aquatique ». De même, il convient d'ajouter à la TVB du SCoT, un « corridor continu non fonctionnel » sur la commune de Saint-Chamas à la jonction de l'étang de Berre, le long de la RD 10 (le long de cette route, une forte mortalité des amphibiens est constatée).

En synthèse, la Région demande que la Trame verte et bleue du SCoT soit complétée par huit corridors écologiques stratégiques supplémentaires (sept corridors terrestres et un corridor aquatique).

En complément, la Région demande que les principaux canaux d'irrigation ou de drainage soient identifiés dans la carte de la Trame verte et bleue, en cohérence avec la Prescription P11 du DOO qui demande le maintien d'une trame écologique fonctionnel en en préservant un maillage lié à l'eau y compris les canaux d'irrigation gravitaire, et la Charte du Parc naturel régional des Alpilles qui les considère comme des zones humides participant à la trame bleue du territoire.

Par ailleurs, la Région souhaite que le SCoT favorise une harmonisation des pratiques dans les différents PLUi sur les outils mobilisés pour préserver les Réservoirs de biodiversité et corridors écologiques : proposition d'une nomenclature en matière de zonages « indicés » (Nrb, Nce, ect...) et mise en cohérence des zonages et règlements entre tous les PLUi à venir, utilisation cohérente des servitudes EBC, EVP (éviter les ruptures liés aux limites administratives communales comme cela a été constaté dans le PLUi du Pays d'Aix).

Enfin, la Région propose de renforcer les prescriptions dans l'objectif 1-1-1 (Préserver et valoriser les réservoirs de biodiversité), dans l'optique d'éviter l'implantation des centrales photovoltaïques au sol et grand éolien au sein des réservoirs de biodiversité majeur et des zones Natura 2000.

Préservation des espaces agricoles et du potentiel de production agricole

Dans le SRADDET, la Région a fait de la préservation du potentiel de production agricole un des piliers de sa stratégie en matière d'aménagement durable. Cette stratégie porte une attention particulière sur le sujet de l'irrigation, dans la mesure où elle apporte une valeur ajoutée indispensable à l'économie agricole et à son développement face notamment aux enjeux du changement climatique. De plus, les terres agricoles équipées à l'irrigation sont celles qui sont le plus soumises à la pression urbaine. Le diagnostic du SCoT mentionne que 78 % du développement urbain et économique métropolitain s'est porté sur des terres irriguées et/ou irrigables entre 1988 et 2014 (source : OCSOL, Bd Hydra-CRIGE PACA). Dans le cadre du Plan de souveraineté alimentaire du territoire provençal établi en 2012 avec le Département, la Métropole a établi des objectifs ambitieux en faveur de ce sujet, avec une action 6 prévoyant « zéro distraction de terres irriguées et irrigables dès 2022 ».

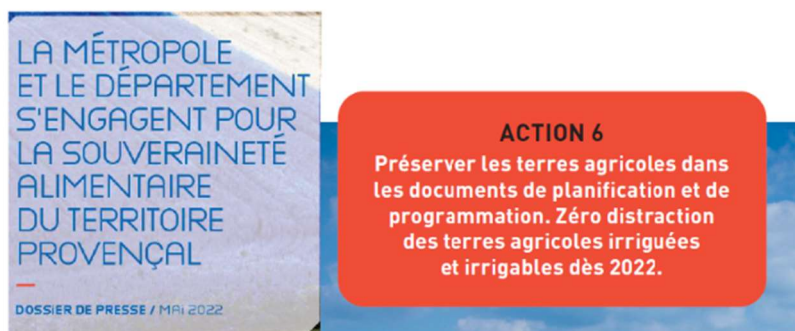


Figure 15 : Extrait du dossier de presse du Plan de souveraineté alimentaire du territoire provençal – Mai 2022 Métropole AMP et Département des Bouches-du-Rhône

Aussi, l'enjeu de la transcription de la règle LD2-OBJ49a du SRADDET sur le territoire métropolitain est particulièrement attendu. Pour la Région, il convient d'atteindre « Zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation » à l'horizon 2030. Pour cela, le SRADDET demande aux territoires « d'éviter l'ouverture à l'urbanisation et le déclassement des surfaces agricoles équipées à l'irrigation ». La Région prend note que la Métropole prévoit dans la prescription P 30 des dispositions renforcées destinées à éviter l'urbanisation des surfaces agricoles équipées à l'irrigation et celles facilement irrigables au sein de l'enveloppe agricole identifiée sur la carte n°2 du recueil cartographique. Dans sa rédaction, le DOO reprend quasiment « mot pour mot » la rédaction de la règle LD2-Obj 49a, sans apporter aucune orientation et disposition quant à la mise en œuvre opérationnelle de cette règle. La Région attend sur ce sujet que le DOO définisse des modalités précises permettant une bonne déclinaison de cet objectif régional dans les PLUI. Dans la règle LD2-Obj49a, la Région propose d'ailleurs des modalités de mise en œuvre : définir des prescriptions permettant l'accès aux ouvrages pour leur entretien, associer les gestionnaires d'hydraulique agricole à l'élaboration des documents d'urbanisme, établir un bilan chiffré de la consommation de surfaces équipées à l'irrigation sur les 10 dernières années, mettre en place des outils de préservation (Zone Agricole Protégée, Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains) prioritairement sur les surfaces équipées à l'irrigation existantes, prévoir des mesures de compensation (accompagner l'émergence des projets de création ou d'extension de réseaux).

Par ailleurs, la Région rappelle à la Métropole qu'elle a déjà formulé une réserve sur ce sujet sur le projet arrêté du PLUI du Pays d'Aix « Le PLUI doit démontrer qu'une réelle stratégie a été mise en œuvre visant à réduire, limiter et à défaut compenser les incidences des extensions urbaines sur les terres bénéficiant d'un équipement collectif d'irrigation (réseau de la Société du Canal de Provence et périmètres d'arrosage gérés par les Associations syndicales autorisées). ». Dans cet avis, la Région a également évoqué l'opportunité de « travailler » sur des mesures compensatoires portant sur la reconquête des terres agricoles irrigables ayant fait l'objet d'un détournement d'usage. Le DOO comporte d'ailleurs une recommandation en faveur de la résorption des détournements d'usage des espaces à vocation agricole.

Le SRADDET comporte également la règle LD2-OBJ49b qui invite les collectivités locales à identifier les espaces agricoles à enjeux et à potentiel, et à favoriser la mise en place, à l'échelle intercommunale, des dispositifs de protection réglementaire de type Zones agricoles protégées (ZAP) ou Protection des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN). Plusieurs communes de la Métropole se sont d'ores et déjà engagées dans ce type de démarches : Velaux (PAEN approuvé), Vitrolles, Cuges-les-Pins, Rognac, Gignac, Pertuis, Meyreuil, (ZAP approuvées), Peyrolles, Les Pennes-Mirabeau, Septèmes-les-Vallons, Cabriès, Châteauneuf-le-Rouge, Lamanon, La Barben, Saint-Mitre-les-Remparts (ZAP à l'étude),..... Le taux de couverture des zones agricoles par ces différents outils de protection reste cependant encore très faible. De plus, aucune démarche n'a pour le moment été engagée à l'échelle intercommunale sur le territoire métropolitain, à contrario de ce que l'on peut constater sur des territoires voisins : Projet de ZAP intercommunale en cours de finalisation sur près de 8 000 hectares et 11 communes de Durance Luberon Verdon Agglomération (Alpes de Haute-Provence et Var), ZAP

intercommunale arrêtée sur les Saint-Maximin-Pourrières-Pourcieux (plus de 3 000 hectares) sur le territoire de Provence Verte Agglomération (Var).

Sur le sujet, le DOO ne comprend qu'une simple recommandation en faveur de la mobilisation de ces outils afin de donner de la lisibilité à la stratégie agricole en posant des limites claires et pérennes à l'urbanisation et en fixant des objectifs de mise en œuvre de politiques foncières. Il aurait été souhaitable que le SCoT prévoit une prescription visant à mettre en place de ZAP ou PAEN, à l'échelle intercommunale, sur les secteurs à plus haut potentiel productif et périurbains, qui sont par ailleurs souvent « équipés à l'irrigation ». Il convient de rappeler que le cadre réglementaire relatif aux ZAP (Code rural et de la pêche maritime) et PAEN prévoit que ces procédures puissent être expressément engagées à l'initiative de l'autorité en charge de l'élaboration du SCoT, en l'occurrence ici la Métropole. De nombreux exemples en France démontrent que les démarches d'élaboration concomitante du SCoT et de mises en œuvre de ZAP ou PAEN sont possibles, à l'instar de la Métropole de Lyon.

De la même manière que pour les ZAP et PAEN, le DOO aurait pu être plus prescriptif sur le sujet de la lutte et prévention des détournements d'usage en zone agricole. Le DOO recommande d'agir sur « la résorption pour résorption des détournements d'usage des espaces à vocation agricole. » Un guide réalisé très récemment sur le sujet par le réseau régional des Chambres d'agriculture et la SAFER détaille des mesures en matière d'urbanisme et de la planification.

→ **Caractériser ses zones agricoles « détournées »**

Il convient également d'identifier les secteurs agricoles détournés de manière précise, notamment par la réalisation d'une cartographie permettant de les spatialiser. Ces entités « agricoles détournées » pourront devenir des zones « Ar ; Agricole Reconquête » dans le zonage du document d'urbanisme. Ce n'est que par cet état des lieux exhaustif qu'un maintien en zone agricole pourra être justifié sur les secteurs détournés.

En effet, dans les faits, ces espaces n'ont plus de vocation agricole. Ils pourraient pour certains être reclassés en zone urbaine. Le fait de les maintenir en zone agricole malgré les détournements envoie le message selon lequel ces espaces ne deviendront pas constructibles, ce qui peut participer à endiguer les phénomènes de rétention et de spéculation foncière.

En identifiant les phénomènes à l'œuvre, la collectivité pourra justifier de sa volonté de rendre leur vocation à ces espaces qui pourront ainsi faire l'objet d'une orientation de reconquête dans

Figure 16 - Extrait du guide pratique à l'usage des maires et agents communaux et recommandations pour la mise en œuvre d'une stratégie communale globale et efficace de lutte contre les détournements d'usage : https://paca.chambres-agriculture.fr/fileadmin/user_upload/Provence-Alpes-Cote_d_Azur/020_Inst_Paca/CRA_PACA/Documents/ACTUALITES/2024/ACTU/Guide_pratique_2_.pdf

La Région propose que le DOO puisse largement s'inspirer des propositions de ce guide pour bâtir une prescription spécifique sur ce sujet. Au-delà du simple intérêt de valoriser le potentiel agricole du territoire, il s'agit de travailler sur un potentiel de renaturation et de désartificialisation, sujet ô combien important dans le contexte du Zéro artificialisation nette.

Construction en zone agricole

Le projet de modification du SRADDET prévoit des dispositions nouvelles et dédiées au sujet des constructions et des installations agricoles. Ainsi, conformément aux dispositions réglementaires encadrant la trajectoire ZAN (Loi Climat & Résilience, décret d'application n°2023-1097 du 27 novembre 2023, etc...), le SRADDET demande que les SCoT prennent en compte les bâtiments et équipements agricoles dans la trajectoire en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation des sols.

D'un point de vue réglementaire, jusqu'en 2030 inclus, les constructions ou les extensions nécessaires aux exploitations agricoles ne sont pas obligatoirement comptées au titre de la consommation d'espaces naturels et forestiers. Pour la décennie 2031-2040 et les suivantes, les constructions et les installations à destination d'exploitation agricole qui seront réalisées dans les espaces agricoles ou naturels seront considérées comme de l'artificialisation. Dans cette perspective, les SCoT sont invités à établir le diagnostic de ces besoins afin de concilier le développement agricole et les impératifs de sobriété foncière et de lutte contre le mitage de l'espace agricole.

Compte tenu du stade d'avancement de la procédure SCoT, la Région est consciente que la Métropole n'est pas en mesure d'intégrer cette disposition prévue dans la modification du SRADDET. Il conviendra que cet exercice d'analyse des besoins en matière de constructions et d'installations à destination d'exploitation agricole (notamment en volume surfacique) puisse être réalisée dans les prochains Plans locaux d'urbanisme.

Le SRADDET préconise par ailleurs la mise en place de stratégie sur la question des constructions agricoles, dans l'optique de concilier le développement agricole et les impératifs de lutte contre le mitage de l'espace agricole. Compte-tenu de l'enjeu de ce sujet et des incidences futures qu'auront les constructions sur la trajectoire ZAN, la Région propose que le DOO puisse d'ores et déjà intégrer des prescriptions permettant de limiter le mitage et l'artificialisation de la zone agricole.

Le SCoT doit ainsi limiter et d'encadrer les changements de destination des bâtiments agricoles existants. En effet, la valorisation touristique et agro-touristique de ce patrimoine bâtiminaire ne constitue pas l'unique option possible. En effet, ces bâtiments doivent permettre de répondre aux besoins des porteurs de projets en parcours d'installation en agriculture. De même, ils peuvent être valorisés et réhabilités à des fins de logements pour les ouvriers et les saisonniers agricoles, dont la demande reste importante sur le territoire.

De même, la Région propose que le SCoT puisse encourager, dans les démarches PLUI, les réflexions autour du positionnement de la localisation de « hameaux agricoles », dispositifs permettant de regrouper de nouvelles constructions agricoles en un site, d'encadrer leur devenir et d'accompagner leur intégration paysagère.

La Communauté d'agglomération Estérel-Côte d'Azur a défini, dans le DOO de son SCoT, plusieurs sites préférentiels pour l'implantation de hameaux agricoles et assurent le portage foncier et financier de ces projets, à l'instar du projet de hameau agricole de Saint-Pons (ci-dessous), en cours de réalisation.

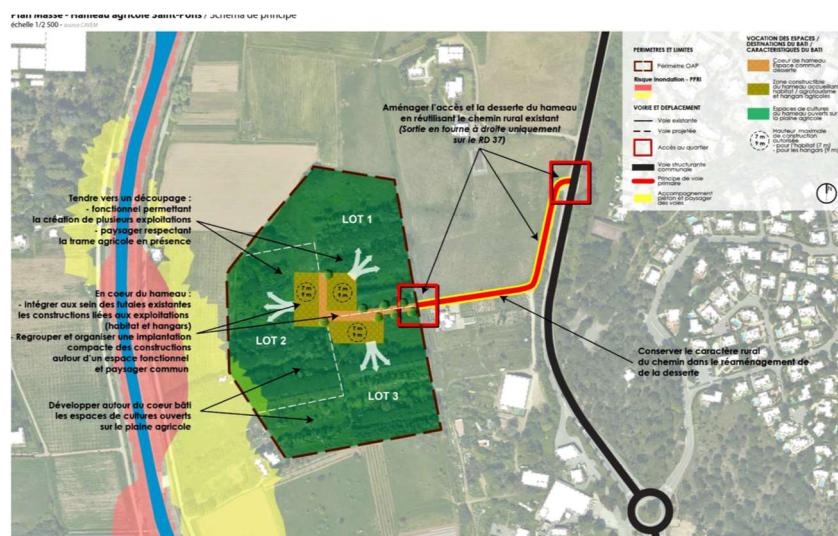


Figure 17 : Projet de hameau agricole de Saint-Pons sur le territoire d'Estérel-Côte d'Azur Agglomération dans le Var

Gestion durable de la forêt

En cohérence avec l'objectif n°16 du SRADDET, le projet de SCoT métropolitain promeut une gestion durable, multifonctionnelle et dynamique de la forêt. Le DOO comporte de nombreuses prescriptions et recommandations permettant de concilier la préservation de la biodiversité, la prise en compte des enjeux écologiques, de risques (DFCI) et changement climatique avec la production forestière et l'accueil d'activités récréatives.

Afin d'améliorer la portée du SCoT sur ce volet forestier, la Région propose que le DOO s'enrichisse d'une prescription permettant de mieux encadrer et uniformiser l'usage et le recours des servitudes d'urbanisme « espaces boisés classés » (EBC) dans les zonages des PLUi.

En effet, la Région a constaté sur les deux derniers projets de PLUi arrêtés sur le territoire (PLUi Pays d'Aubagne et PLUi du Pays d'Aix) que ce sujet n'était pas abordé de manière uniforme et réfléchie. Ainsi sur certaines communes, les EBC couvrent de manière quasi-globale l'ensemble des zones forestières de leur territoire alors que d'autres en ont un usage plus mesuré, limitant leur recours à des secteurs forestiers présentant des enjeux écologiques et/ou patrimoniaux particuliers. Ainsi, dans les PLUi, cela se traduit par de nombreuses « ruptures de continuités » dans les planches de zonage PLUi qui suivent les limites administratives communales, à l'image de l'exemple ci-dessous tiré du plan de zonage du PLUi du Pays d'Aix (secteur Le Puy-Sainte-Reparate/Aix-en-Provence).

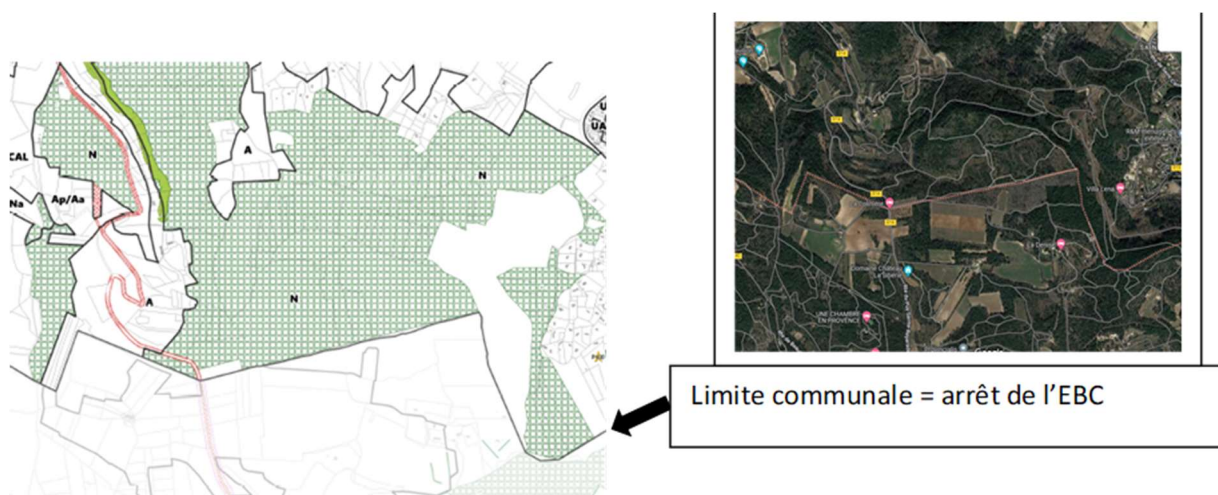


Figure 18 : Extrait de la planche de zonage du PLUi – Secteur Aix-en-Provence/Le Puy Sainte-Reparate

La Région rappelle que la présence importante au cœur des massifs forestiers d'espaces boisés classés (EBC) est l'héritage d'une époque révolue où il était préconisé de couvrir les massifs de servitudes « EBC » (dans les plans d'occupation des sols - POS), pour rendre inconstructibles ces espaces naturels forestiers.

Aujourd'hui, l'utilisation de servitudes de manière indifférencié à l'échelle de massif est largement remise en cause dans la mesure où cela constitue un frein à l'implantation d'équipements de DFCI (Défense des forêts contre l'incendie) et à la mise en place de coupures agricoles ou pastorales. Dans les Alpes-Maritimes, la Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers (CDPENAF) a d'ailleurs adopté en 2017 une doctrine claire sur le sujet (doctrine qui a été adressé par le Préfet à toutes les Collectivités ayant compétence en matière d'élaboration de documents d'urbanisme) qui s'inscrit dans ce cadre.

La Région propose également que le DOO puisse renforcer le volet « pastoralisme » dans la prescription P 262 en prévoyant la prise en compte des plans pastoraux et la nécessité de maintenir et développer les pratiques pastorales ou sylvopastorales, qui nécessitent la création ou le maintien d'accès et de dessertes, et éventuellement la réhabilitation ou la construction de bergeries.

Pollution lumineuse/ Trame noire

Pour intégrer pleinement la Trame noire dans le SCoT, en tant que nouvelle composante de la TVB, la Région propose que les dispositions présentées dans le DOO puissent être renforcées par :

- une identification précise, au moyen d'une cartographie, des zones de conflit entre les réservoirs de biodiversité définis dans la Trame verte et bleue et l'éclairage nocturne ;
- une identification précise des corridors écologiques dysfonctionnels, accompagnée de mesures renforcées visant à réduire l'éclairage nocturne ;
- une recommandation visant à meilleure prise en compte de l'enjeu « Pollution lumineuse » dans les Règlements locaux de publicité intercommunaux (RLPi) que la Métropole déploie sur

le territoire, au travers des mesures de restriction et d'adaptation de l'éclairage pour les enseignes commerciales et les supports de publicité ;

- un renforcement de la thématique de l'éclairage privé dans le DAACL ;
- une recommandation visant à favoriser les mesures d'extinction de l'éclairage public ;
- des éléments sur la nécessité d'agir sur les zones à proximité immédiate du littoral notamment au sein des zones urbaines.

5. LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Ce que dit le territoire

Zones commerciales et développement du commerce

Dans un contexte d'offre très complète, répondant aussi bien aux besoins du quotidien qu'aux comportements d'achats plus exceptionnels, le commerce occupe une place significative dans l'économie du territoire et sur le plan spatial tout en générant des flux très importants lié à la périurbanisation de l'offre.

La Métropole souhaite organiser le recentrage de l'offre au profit des centre-ville et de la proximité. Elle entend également répondre aux mutations en cours, notamment avec l'essor du e-commerce. Ce dernier génère de nouveaux besoins notamment en matière d'implantations et d'organisations logistiques qui sont évoqués à de nombreuses reprises dans le SCoT et notamment le Document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL). Le devenir des grandes zones commerciales du territoire, appelés « pôles commerciaux périphériques dédiés » (SIP dédiés) est pour la Métropole un enjeu important en termes d'évolution, de mutation et de diversification. C'est notamment le cas pour les trois grandes zones commerciales de la Métropole ; Plan de Campagne, Marseille- La Valentine et Aubagne - La Martelle.

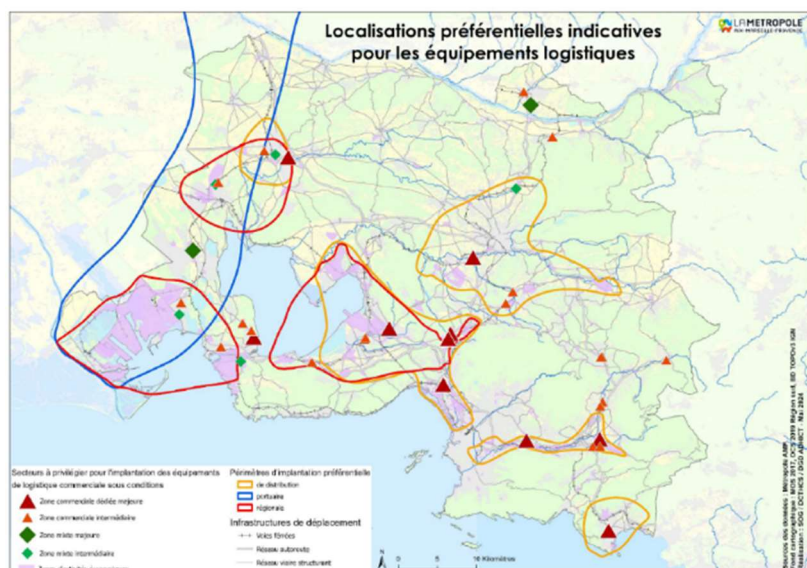
Le SCoT porte également l'ambition de contenir le développement des commerces de manière diffuses le long des axes de circulation.

Logistique

La Métropole a intégré dans le projet de SCoT de nombreux éléments issus du Schéma directeur de la Logistique et du transport de marchandises en ville, approuvé en 2022. Le SCoT comporte ainsi dans le DOO de nombreuses recommandations et prescriptions visant à encadrer le développement des équipements logistiques commerciaux, à structurer une réponse aux besoins grandissants de surfaces logistiques (Prescriptions 132 et 133 du DOO), à favoriser le report modal au tant que possible, à développer la logistique des produits de la filière agroalimentaire et la logistique urbaine notamment en lien avec le développement de l'e-commerce.

Le DAACL localise au sein du territoire les secteurs d'implantation privilégiés pour les équipements logistiques, selon trois vocations principales :

- *les équipements pour la logistique portuaire/internationale en partie en lien avec l'import et l'export),*
- *les équipements pour la logistique régionale dont la vocation est de traiter les flux continentaux destinés à alimenter les grands bassins de consommation régionaux,*
- *les équipements pour la logistique de distribution qui répondent aux besoins spécifiques de traitements de flux dits « B2B et B2C », c'est-à-dire la consommation finale des ménages et des activités.*



souhaité une rédaction plus engageante et plus strict concernant cette problématique du « mitage commercial ». En effet, l'emploi des termes « freiner » et « maîtriser » pourrait être remplacé par « bloquer/interdire ».

Sur le sujet des espaces commerciaux périphériques, le DAACL ouvre la possibilité qu'au sein de ces zones l'accueil de nouveaux équipements de plus de 1000 m² de Surface de vente soit possible de manière exceptionnelle/occasionnelle et uniquement si l'activité est insuffisamment ou non représentée au sein de la zone concernée. La Région considère que la rédaction est imprécise et donc permissive. Il convient de préciser et d'encadrer la notion d'activité « insuffisamment ou non représentée », dans la mesure où la Région fait le constat que la justification mise en avant par les opérateurs lors des réunions de la Commission départementale d'aménagement commercial (CDAC) est de la réduction de l'évasion commerciale.

Enfin, dernier sujet sur lequel la Région souhaite apporter des éléments d'analyse, celui de la mutation et de modernisation des trois grandes zones commerciales métropolitaine, qui constituent des réserves foncières considérables (plus de 330 hectares) avec des potentiels multiples (énergétiques, diversification des fonctions économiques).

Dans le cadre du Contrat régional « Nos territoires d'abord » passée avec la Métropole pour la période 2023 -2028), la Région accompagne la réalisation d'une étude portant sur la mutation du tissu périphérique commercial au travers de plans guide portant sur les plus grandes zones commerciales de la Métropole Aix Marseille Provence : Plan de campagne, Marseille - La Valentine et Aubagne - La Martelle. Il s'agit d'accompagner l'évolution de ces zones, y compris par de la diversification fonctionnelle, dans le cadre de projets globaux de recomposition spatiale.

Sans présager des résultats de ces études, le SCoT aurait pu d'ores et déjà être plus prolixe sur le sujet de la mutation et la multifonctionnalité de ces zones. Ces zones constituent de véritable opportunité pour accueillir des locaux tertiaires et produire du logement à proximité de transports collectifs performants.

Le projet arrêté de PLUi du Pays d'Aix comporte une Orientation d'aménagement et de programmation « secteur stratégique » sur la zone de Plan de Campagne qui accompagne la mutation de la zone vers plus de fonctionnalité, au travers des projets de d'immobiliers de bureau, des équipements publics et des programmes de logement. Dans le détail, cette orientation s'avère décevante dans la mesure où elle porte essentiellement sur la création de nouveaux secteurs d'urbanisation. La Région aurait souhaité que la Métropole porte un projet plus ambitieux pour cette zone en s'inspirant du projet « Mérignac Soleil » porté par l'Agglomération Bordelaise, qui porte sur la transformation d'une vaste zone commerciale en un espace urbain agréable, où la fonction marchande reste essentielle, mais complétée d'une offre de logements conséquentes. La Métropole de Bordeaux porte en effet un projet qui vise à sortir cette zone de sa « mono-fonctionnalité » commerciale en y créant un morceau de ville : aménagement de plusieurs kilomètres de pistes cyclables, construction de logements sur d'anciens sites commerciaux (ilot Castorama), programme de renaturation avec la plantation de milliers d'arbres, réduction des surfaces de parking en enrobé, création d'îlots de fraîcheur. Le projet Mérignac Soleil constitue la pierre angulaire du projet de la Ville de Mérignac qui prévoit d'accroître sa population (+ 13 000 habitants à horizon 2030) tout en maîtrisant l'expansion.



La Région invite la Métropole à évoquer dans son SCoT la nécessité de mobiliser les réserves foncières que représentent les trois zones majeures de Plan de Campagne, Marseille - La Valentine et Aubagne - La Martelle pour y conduire des opérations de renouvellement et diversification urbaines, désormais devenues indispensables dans un contexte de sobriété foncière.

Logistique

L'intermodalité et le développement des transports de marchandises font parties des thématiques concernées par l'actuelle modification du SRADDET, conformément aux dispositions des récentes lois d'orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et « Climat et Résilience » du 22 août 2021. Les principales évolutions attendues visent à :

- aboutir à une planification de la logistique au travers d'une définition territorialisée des objectifs de développement et de localisation des constructions de logistique.
- renforcer le contenu des SCoT sur le volet logistique, à travers le document d'aménagement artisanal, commercial et logistique (DAACL), le volet logistique ayant été ajouté au DAAC par la loi « Climat et résilience ».
- intégrer en amont, dans la conception des projets, l'ensemble des enjeux environnementaux, à travers la démarche « éviter, réduire, compenser ».

Dans le projet de SRADDET modifié, il est demandé aux territoires de structurer et d'organiser des sites préférentiels d'implantations logistiques, en prenant en compte l'enjeu de sobriété foncière et dans le respect de différents critères de localisation. La Région demande notamment de prioriser les espaces déjà artificialisés, en recyclant le foncier existant, en densifiant et requalifiant les zones d'activité économique (ZAE) obsolètes, et en aménageant de manière durable des surfaces logistiques (gestion des eaux, intégration paysagère, production et consommation ENR).

Le DAACL comporte une carte des localisations préférentielles des activités de logistique et un tableau précisant les critères de localisation.

Ces éléments sont pertinents et s'inscrivent pleinement en cohérence avec la stratégie régionale. Afin d'améliorer le document, la Région propose que le DAACL reprenne l'intégralité des critères de localisation prévue par la Région dans la rédaction de la règle LD1-Obj3b du projet de SRADDET modifié : disponibilité foncière (friches, délaissés, vacances), bonne accessibilité routière et multimodale, proximité des générateurs de flux, bassins de vie, et en centre villes pour la logistique du dernier km, présence d'options d'avitaillement en énergies alternatives adaptées aux usages logistiques.

Dans cette règle, la Région précise que les implantations logistiques seront à développer en priorité au sein des sous-systèmes logistiques. Ainsi, au titre du sous-système « Urbain dense et littoral » sont cités le Grand port, le site d'Arenc-Sogaris, le Marché d'intérêt national des Arnavaux, les bassins Est, les site des Arnavants et Saint-Louis, l'axe de Saint Marcel à Aubagne et Aix-Les Milles.

La carte des localisations préférentielles des activités de logistique du DAACL (ci-dessus présentée – figure 19) ne fait pas figurer les sites d'Arenc-Sogaris, du MIN des Arnavaux et d'Aix-Les Milles qui sont pourtant identifiés dans le Schéma directeur logistique métropolitain. La présence d'étiquettes permettant de nommer les sites ou secteurs serait appréciable pour une meilleure lecture de la carte.

L'ambition de la Métropole de réduire la mixité d'usage au sein des zones d'activités périphériques (SIP mixtes) au profit des activités productives dont logistiques va également dans le bon sens. Comme cela a été évoqué dans le paragraphe « Zones commerciales et développement du commerce », il conviendrait que le SCoT puisse interdire le développement du commerce, afin notamment de les réserver pour les activités logistiques.

Enfin, la Région propose que le volet dédié à la logistique d'hyper-proximité soit renforcé dans le SCoT. Cette thématique n'est pas abordée dans le DAACL et le DOO évoque le sujet uniquement dans une recommandation (page 76) relatif aux équipements vacants, en demandant que les documents

d'urbanisme étudient les possibilités de transformation de ces équipements commerciaux pour notamment de la logistique urbaine.

La Région propose que ce sujet, qui est de plus prégnant compte-tenu du développement de l'e-commerce, puisse faire l'objet d'une prescription spécifique :

- demandant expressément que dans le cadre des PLUi un état des lieux des commerces vacants susceptibles d'accueillir de la logistique soit réalisé
- précisant que la logistique du dernier kilomètre nécessite une attention particulière en termes d'aménagement (bâtiments, voirie), de circulation et de stationnement et qu'à ce titre, elle doit être prise en compte dans le cadre des projet d'aménagement urbain et dans des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) « thématiques » dédiées à l'aménagement/requalification de centres-anciens et/ou « sectorielles ».

Tourisme

Le projet touristique du territoire est très bien exposé. Il vise le développement de filières touristiques diversifiées : tourisme culturel et patrimonial, tourisme événementiel et d'affaires, tourisme vert et agritourisme. La politique touristique de la Métropole s'inscrit en cohérence avec les orientations régionales en matière de mise en tourisme des territoires (objectif 57 du SRADDET). La Région pointe des pistes d'amélioration en matière d'approche vis-à-vis du sujet de l'offre en hébergements touristiques. En effet, le SCoT ne permet d'appréhender de manière globale l'offre diversifiée en matière d'hébergements touristiques alors que de nombreux projets hôteliers, de campings ou agritouristiques sont envisagés sur le territoire et encouragés par la Métropole. Par ailleurs, il ne comporte pas de mesures visant à limiter et à encadrer le développement des hébergements touristiques, dans un contexte où l'offre traditionnelle est impactée par le développement des locations de meublés boostés par les plateformes de type AirBnB.

La Région invite la Métropole à s'inspirer du SCoT du territoire de Durance Luberon Verdon Agglomération (DLVA) qui a fixé un cap en matière de sobriété foncière concernant l'hébergement touristique, avec une enveloppe maximale, hors espaces urbanisés existant, destinée à l'accueil d'équipements et hébergements touristiques, fixée à 21 hectares pour la durée de validité du SCoT.



Figure 21 - Prescription P51 du DOO du SCoT Durance Luberon Verdon Agglomération

Dans la même logique, le SCoT pourrait intégrer des mesures, permettant d'optimiser l'utilisation du foncier dédiée à l'accueil de nouveaux hébergements touristiques, pourraient être envisagées comme par exemple le principe de fixer une densité minimale du nombre de lits/hectare (ou nombre de Chambres/ha, à défaut par opération/projet), ou encore fixer un ratio minimal du nombre de lits par logement (à moduler en fonction du type d'établissement concerné : hôtel, résidence de tourisme, gîte,...).

6. LA TRANSITION ECOLOGIQUE

Ce que dit le territoire

Transition et mix énergétiques

La transition énergétique est un axe majeur porté par le SCoT, qui s'inscrit dans les orientations nationales, régionales et métropolitaines, tel que déclinées par le Plan Climat Air Energie territorial (PCAET) de la Métropole. La diminution des besoins en énergie et le développement d'un mix énergétique décarboné, visant la neutralité carbone à 2050 constituent deux objectifs clés du document. Concernant le mix énergétique, l'objectif est de multiplier par 10 la production d'énergies renouvelables et de récupération d'ici 2040 (par rapport à 2012).

Le DOO porte donc logiquement l'ambition de mobiliser l'ensemble du potentiel identifié de production d'énergies renouvelables sur le territoire métropolitain pour atteindre ces objectifs. Ce niveau élevé d'ambition ne doit pas pour autant participer à la dégradation, par ailleurs, de la qualité des paysages, des espaces agricoles ou naturels métropolitains. C'est pourquoi le DOO pose le principe d'orienter prioritairement les nouvelles installations de production ENR sur des espaces déjà artificialisés ou anthropisés. De même, il ambitionne de développer le photovoltaïque en toiture. A défaut, le DOO prévoit d'encadrer l'implantation de certains dispositifs de production potentiellement impactant (production d'énergie solaire, éolienne, biomasse) dans les PLUi et pose quelques principes en matière de préservation du paysage (éviter les côteaux et versants à fort enjeu paysager) et des continuités écologiques.

Le SCoT porte également l'ambition d'accompagner la reconversion de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer et des industries de l'étang de Berre, notamment axée autour de la production d'hydrogène, des énergies renouvelables, du gaz naturel liquéfié (GNL) et des bio-carburants.

Ressource en eau

Concernant la disponibilité de la ressource en eau, le SCoT ambitionne de garantir celle-ci en sécurisant durablement l'approvisionnement en eau potable. Il s'agit de garantir pour toutes les communes deux ressources pour l'alimentation en eau de ces administrés. De même, les modalités d'aménagement du territoire doivent s'adapter en fonction de la disponibilité de la ressource en eau.

Ces ambitions sont traduites dans le DOO au niveau de l'objectif 5.4.1 « Préserver la ressource », notamment en assurant la protection des captages et des zones de sauvegarde (P251 et P252), en prenant en compte les enjeux de solidarité territorial pour la gestion de la ressource (P253 et P254) et en assurant la sécurisation en eau potable de l'ensemble du territoire (P255 à P257). Il s'agit ainsi de prendre en compte la dépendance du territoire au système Durance-Verdon, le potentiel au niveau des ressources stratégiques et l'anticipation du risque de pénurie pour certaines communes du territoire. Toutefois, l'objectif d'adaptation des modalités d'aménagement ne semblent pas être traduites dans le DOO, notamment le conditionnement de l'urbanisation à la disponibilité de la ressource.

Le cahier de recommandations relatif aux secteurs à enjeux met en avant l'enjeu de la ressource majeure en eau de la nappe de Crau, essentielle à l'approvisionnement en eau potable, avec plusieurs sites ou projets de captage notamment sur Salon, Istres, Grans et Miramas. La faible profondeur de cette nappe

la rend particulièrement sensible à la pollution de surface et notamment aux pollutions générées par le trafic routier.

Gestion des déchets

Dans le SCoT, la Métropole entend poursuivre une gestion responsable des déchets, en s'appuyant sur les éléments phares du Plan métropolitain des déchets ménagers et assimilés ; agir en amont et en aval de la production de déchets, valorisation des déchets, privilégier une gestion des déchets de proximité. Le document évoque également la nécessité d'articuler et de dimensionner les besoins d'équipements de gestion des déchets spécifiques, en lien avec les enjeux et les projets des territoires voisins.

Dans le DOO, la Métropole prévoit le maintien des capacités de traitement nécessaires, en particulier les 3 unités de stockage du territoire (P273). Il est également demandé de favoriser l'implantation d'un centre de tri permettant de trier près de 50.000 tonnes/an (DOO Objectif 4.5.4.) Le SCoT prévoit également la création de nouvelles installations de proximité, le développement d'une stratégie de mise en œuvre massive de l'économie circulaire, une meilleure prise en compte de la gestion des déchets dans les projets d'aménagement et l'identification des friches industrielles susceptibles d'accueillir des unités de traitement des déchets.

L'Avis de la Région

Transition et mix énergétiques

En matière de production d'énergies renouvelables, la Région se satisfait de l'ambition métropolitaine de multiplier par 10 la production d'énergies renouvelables et de récupération d'ici 2040 (par rapport à 2012). De même, la Métropole reprend les orientations du SRADDET (Règle LD1-Obj19c) qui vise à privilégier l'implantation des nouvelles installations de production ENR sur des espaces déjà artificialisés ou anthropisés. Dans les faits, malgré les nombreuses dispositions prévues dans le DOO pour produire l'énergie à l'échelle de l'îlot ou du bâti et développer le photovoltaïque en toiture, cette ambition partagée par la Région et la Métropole sera compliquée à mettre en œuvre. A titre d'exemple, l'évaluation environnementale du projet de PLUi arrêté du Pays d'Aix pointe que seuls 11 % des projets photovoltaïques au sol sont envisagés sur des secteurs artificialisés (89 hectares). La mobilisation du potentiel que représente les zones commerciales apparaît comme un enjeu de premier plan. Aussi, il aurait été opportun que dans le DAACL et le DOO, la Métropole rappelle les dispositions relatives à l'implantation de panneaux photovoltaïques sur ombrières sur les parcs de stationnement extérieurs de l'article 40 de la loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (ApER), et propose des mesures favorisant la mise en place des dispositifs d'ombrières sur les surfaces de parking de moins de 1 500 m². De même, le projet de SCoT devrait s'enrichir d'une recommandation ou d'une prescription visant à favoriser l'installation de panneaux photovoltaïques en toiture y compris dans les projets de rénovation ou d'extension au sein de l'ensemble commercial aurait été la bienvenue, d'autant plus qu'au sein des zones commerciales les heures de production et de consommation coïncident (objectif d'autoconsommation).

A propos de l'implantation des installations de parcs photovoltaïques au sol, le DOO comporte une prescription (P 234) visant à éviter l'installation sur les coteaux et les versants à fort enjeu paysager, maximiser la « transparence » à l'égard des continuités écologiques, préserver les espaces agricoles, etc... La Région souhaiterait que le SCoT puisse prévoir une disposition spécifique permettant de limiter l'implantation des centrales photovoltaïques au sol dans les zones classées en Natura 2000. La Région rappelle que le SRADDET, dans l'objectif 50 et ses règles afférentes, invite les territoires à éviter les

extensions urbaines au sein des sites Natura 2000 afin de ne pas remettre en cause l'état de conservation des habitats et espèces ayant servis à la désignation des sites.

Comme évoqué dans le paragraphe sur la consommation d'espace, la Région invite la Métropole à la plus grande prudence sur les projets de centrales photovoltaïques au sol en zone forestière, et plus précisément ceux nécessitant un défrichement. Elle demande également au SCOT d'être plus incitatif voire prescriptif lorsque cela est possible, pour développer le photovoltaïque en toiture, sur tous les nouveaux projets de construction, ou réhabilitation.

Ressource en eau

L'adéquation entre la disponibilité de la ressource en eau et les projections d'aménagement constitue une problématique de plus en plus prégnante dans les réflexions prospectives auxquelles les services de la Région sont associés. La règle LD1-Obj10a du SRADDET demande d'ailleurs explicitement aux collectivités de s'assurer de la disponibilité de la ressource en eau à moyen et long terme, dès le début du projet de planification territoriale.

Le SCoT comporte de nombreuses dispositions visant à garantir la ressource en eau ci en sécurisant durablement l'approvisionnement en eau potable.

Pour renforcer et améliorer la prise en compte de cet enjeu, la Région propose que les dispositions présentées dans le DOO puissent être renforcées par des prescriptions ou des recommandations visant à :

- limiter, dans les zones où l'approvisionnement en eau se fait exclusivement par forage domestique, les ouvertures à l'urbanisation ainsi que les possibilités de densification et d'extension des constructions déjà existantes,
- limiter l'implantation de Secteurs de taille et de capacité d'accueil limités (STECAL) dans les secteurs où les tensions en matière d'approvisionnement en eau sont prégnantes (communes « non sécurisées » définies dans le SCoT, secteurs alimentés par forages domestiques),
- encadrer les nouvelles piscines individuelles dans les Plans locaux d'urbanisme, via des dispositions spécifiques dans le règlement écrit des PLUi permettant de limiter la capacité de ces équipements. La commune d'Ansouis située dans le Pays d'Apt Luberon (Vaucluse) a, par exemple, introduit dans le règlement de la zone « UB » de son Plan local d'urbanisme, une disposition autorisant une seule piscine par unité foncière, et limitant les bassins à 25 m² d'emprise au sol et à 45 m³ de volume,
- permettant d'encadrer et de conditionner la création d'établissements touristiques comprenant Spa et/ou piscine, au regard de l'enjeu de la ressource en eau. Le SCoT pourrait ainsi demander que les projets d'accueil d'activités touristiques intègrent systématiquement une gestion intégrée de la ressource en eau (solutions techniques favorisant un pilotage optimisé des consommations, démarches de sensibilisation et d'information de la clientèle, etc...).

Enfin sur ce sujet, la Région souhaite souligner l'importance d'une vigilance accrue vis-à-vis de la nappe de la Crau. En effet, en sui des prélèvements existants pour répondre aux besoins domestiques et industriels actuels, la nappe devra répondre à des besoins croissants générés par le développement industriel de la zone de Fos. Aussi, le SCoT pourrait mentionner le projet de dérivation du canal de Saint-Chamas, en cours d'élaboration, qui apparait comme solution adaptée pour la sécurisation de la ressource en eau dans ce territoire, notamment pour accompagner le développement industriel de ce territoire.

Gestion des déchets

En matière de gestion des déchets, la Région demande de planifier les équipements de prévention et de gestion des déchets dans les documents d'urbanisme, conformément aux dispositions de l'objectif 25 du SRADDET. Il convient que les collectivités identifient et localisent la disponibilité de surfaces foncières pour les équipements de prévention et de gestion des déchets : déchetteries, infrastructures de valorisation, de traitement et d'élimination. De même, elles doivent mentionner les installations qu'il apparaît nécessaire de créer, d'adapter ou de fermer en cohérence avec les principes de proximité et d'autosuffisance.

A l'échelle de l'espace Provençal du SRADDET, les services régionaux estiment que la réalisation des équipements nécessaires à la prévention et la gestion des déchets nécessiterait à l'horizon 2031 une surface d'environ 81 hectares, dont 62 hectares environ pour l'accueil de centres de tri (dont BTP) et une vingtaine d'hectares pour les centres de compostage et les installations de stockage de déchets inertes (ISDI).

Dans le projet de SCoT, la Métropole prévoit l'installation de trois unités de stockage des déchets non dangereux, l'implantation d'un équipement permettant de trier et de valoriser près de 50 000 tonnes de déchets par an et l'optimisation voire l'extension des sites relevant de la gestion des déchets tels que déchèterie, centre de préparation et de transfert des déchets, recyclerie - ressourcerie, centre de regroupement des déchets industriels banals, de stockage des déchets inertes. Le document ne précise ni la localisation ni les surfaces foncières nécessaires pour l'accueil et le développement de ces différents équipements.

La Région propose que la Métropole identifie et localise la disponibilité des surfaces foncières, lorsqu'elles sont connues, nécessaires à l'accueil des différents équipements de prévention et de gestion des déchets énoncés. De même, il est opportun que la Métropole ajoute des éléments relevant du transport des déchets, en favorisant les opportunités de report modal (fer ou fleuve) à rechercher ou à concrétiser, selon les cas, en lien avec de nouveaux équipements et exutoires.

SYNTHESE

La Région souligne la qualité de la concertation menée tout au long de l'élaboration du SCoT. De nombreuses réunions, élargies bien au-delà des seules Personnes publique associées (PPA), ont été régulièrement organisées. Plusieurs réunions bilatérales entre les services de la Métropole et de la Région se sont par ailleurs tenues, permettant ainsi d'aborder les points de convergence et de vigilance sur différents sujets.

De même, la Région salue la qualité de l'ensemble des productions (diagnostics, études complémentaires, supports de présentation et de communication) fournies tout au long de la procédure. Elle tient également à souligner la qualité des démarches conduites sur les secteurs à enjeux et les paysages du quotidien et de leur rendu sous forme de cahier de recommandations.

La Région partage un grand nombre des orientations du territoire en matière d'attractivité, de renforcement des centralités du territoire, de réduction de la consommation d'espace, de développement des transports en commun et d'articulation urbanisme-transports. Le projet d'organisation du développement du territoire, basé sur une armature urbaine qui s'appuie sur le renforcement des deux pôles métropolitains que sont Marseille et Aix et un développement autour des pôles « secondaires » de développement que constituent les autres grandes villes de la Métropole et des pôles économiques périphériques est globalement en phase avec la stratégie urbaine régionale du

SRADDET et la politique régionale en matière de transports, notamment le déploiement du futur Service express régional métropolitain (SERM) d'Aix-Marseille. Le projet du territoire est également en cohérence avec le SRADDET, en matière d'orientation sur les sujets de la valorisation et la densification des centres-villes et cœurs de villages, de prise en compte des enjeux liés aux risques naturels et de préservation de la biodiversité. Les prévisions globales de croissance démographique et de production de logements affichées par le territoire de la Métropole sont ambitieuses et s'inscrivent en cohérence avec l'objectif défini à l'échelle régionale dans le SRADDET de renforcer les centralités métropolitaines et leurs zones d'influence.

La Région a toutefois plusieurs points de vigilance à formuler :

- sur le sujet de la densification du tissu urbain, en particulier en matière de logements, les ambitions du SCOT paraissent insuffisantes dans la mesure où le DOO propose uniquement le recours à des densités minimales « indicatives » pour les Orientations d'aménagement et de programmation des PLUi. Sur cette thématique essentielle en matière de sobriété et d'efficacité foncières, le SCOT doit à la fois comporter des densités minimales avec une portée prescriptive tout en favorisant dans les zones les plus denses, le maintien et la création d'espaces arborés, indispensables pour l'adaptation de nos villes au réchauffement climatique et pour la qualité de notre cadre de vie. La Région propose des mesures d'amélioration en ce sens.
- sur le sujet de la répartition de la production de logement, la Région est depuis longtemps attachée au fait d'un équilibre entre zone de création d'emploi et zone d'habitat. Ainsi, il convient que, pour le périmètre du PLUi du Pays d'Aix d'une part et les territoires d'Istres Ouest Provence et du Pays de Martigues d'autre part, le SCOT puisse renforcer l'ambition affichée en matière de constructions de nouveaux logements, afin de juguler le phénomène de report « résidentiel » vers les territoires voisins et de répondre aux besoins en logements futurs à articuler avec le développement de la zone industrielle et portuaire de Fos-sur-Mer.
- Sur le secteur « Golfe de Fos », territoire regroupant de très forts enjeux industriels, économiques, énergétiques, et d'habitat, mais aussi de risques et de biodiversité, la Région regrette que le « périmètre » de ce secteur se limite à la zone industrialo-portuaire et sa proche périphérie. Le développement et la mutation industrielle de cette zone nécessite que les politiques en matière de mobilités, de création de logements et d'équipements, soient planifiées à une échelle plus large autour de l'étang de Berre.
- En matière de réduction de la consommation d'espaces et d'artificialisation le territoire affiche une trajectoire de sobriété foncière qui s'inscrit dans les pas de la Loi « Climat & Résilience » et du projet de SRADDET modifié. Cependant, cette trajectoire ne tient compte ni des nombreux projets routiers envisagés sur le territoire, ni des projets d'implantation de parcs photovoltaïques au sol en zone forestière et des constructions agricoles. Des ajustements sont nécessaires en ce sens.
- En matière d'organisation des mobilités et d'articulation urbanisme/transport, le SCOT doit impérativement s'inscrire dans la dynamique de modernisation des transports régionaux et doit ainsi prendre en compte les grands projets structurants en cours ou projetés sur le territoire régional : il est essentiel que les orientations du SCOT prennent bien en compte le projet de la Ligne nouvelle Provence-Côte d'Azur (LNPCA), le futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) d'Aix-Marseille, les exigences de desserte des futurs sites olympiques, notamment à travers la Ligne des Alpes, dans le cadre des Jeux olympiques d'hiver de 2030. La complémentarité entre ces grands projets, le développement d'une offre renforcée en transport en commun interurbain et urbain, les projets favorisant l'interconnexion et

l'intermodalité, est essentielle pour construire un réseau de transport cohérent et résilient, à la hauteur des ambitions de la Métropole. Aussi, certains projets cités dans le SCoT, tels que les projets de prolongements des tramways aubagnais et marseillais et de leur connexion à terme, et les projets de réouverture de la gares/haltes ferroviaires comme à Venelles doivent être reconsidérés afin d'assurer cette bonne cohérence.

- En matière de déclinaison de la Trame verte et bleue régionale et de prise en compte des continuités écologiques et des habitats, la Région relève un certain nombre d'oubli en matière de corridor écologique à préserver/ou restaurer. Le projet de trame verte et bleue métropolitain doit être complété en conséquence. De même, les prescriptions prévues dans le DOO pour protéger les différents éléments constitutifs de la TVB métropolitaine méritent d'être renforcé sur un certain nombre d'items.
- En matière de prise en compte des espaces agricoles, et plus particulièrement ceux équipés à l'irrigation, le SCoT n'apporte pas suffisamment de garantie quant à la traduction opérationnelle et concrète sur les territoires de la trajectoire régionale en faveur « zéro perte de surfaces agricoles équipées à l'irrigation à l'horizon 2030 » qui compte-tenu de la prégnance de cette problématique sur le territoire métropolitain, nécessite la mise en œuvre de la séquence « Eviter/réduire/compenser ».

Ainsi, compte tenu de ces éléments, la Région émet un **avis favorable** assorti de **cinq réserves** :

- Une première réserve concerne le sujet de la densification urbaine et des densités résidentielles. Au regard des enjeux en matière de sobriété et efficacité foncières, la Région demande que le SCoT comporte des objectifs de densités minimales adaptées et prescriptives, tout en veillant à la bonne prise en compte des enjeux de nature en et qu'il intègre les propositions formulées en ce sens dans le présent avis.
- La Région émet également une réserve sur les objectifs de production de nouveaux logements prévus dans les six périmètres de PLUi. Il convient que ces objectifs soient substantiellement renforcés pour les territoires du Pays d'Aix, d'Istres Ouest Provence et du Pays de Martigues, afin de mieux mettre en cohérence l'ambition métropolitaine en matière de développement économique et de l'emploi avec celle du développement résidentiel.
- Une troisième réserve porte sur une meilleure prise en compte de la dynamique de modernisation des transports régionaux qui s'articule autour des grands projets structurants en cours ou projetés sur le territoire régional : Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA), la desserte des futurs sites olympiques d'hiver, la ligne des Alpes, et le SERM. Certains projets cités dans le SCoT, comme les projets de prolongements des tramways aubagnais et marseillais et de leur connexion à terme, et les projets de réouverture de certaines gares/haltes ferroviaires comme à Venelles doivent être reconsidérés afin d'assurer cette bonne cohérence.
- Une quatrième réserve vise au renforcement de la Trame verte et bleue régionale, qui doit être complétée par plusieurs corridors écologiques stratégiques et des dispositions renforcées permettant sa préservation.
- La dernière réserve porte sur la prise en compte dans le projet du territoire de l'enjeu de préservation des terres agricoles, et plus particulièrement celles équipées à l'irrigation. Le SCoT doit comprendre des dispositions adaptées et précises permettant d'atteindre l'objectif

régional de zéro perte de surfaces équipées à l'irrigation dans les futurs Plans locaux d'urbanisme intercommunaux du territoire métropolitain.

L'avis s'accompagne également de **plusieurs recommandations** visant à améliorer la qualité du projet sur différentes thématiques (consommation d'espace, urbanisme commercial,...) qui sont détaillées dans le présent document.