

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS
DU CONSEIL DE TERRITOIRE
ISTRES-OUEST PROVENCE**

N° CT5-081/21

Objet de la délibération :

Avis sur le projet de délibération soumis au Conseil de la Métropole du 4 juin 2021 - Approbation du bilan du suivi de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Ouest de l'Etang-de-Berre

L'an deux mille vingt et un, le 27 mai, le Conseil de Territoire Istres-Ouest Provence, régulièrement convoqué s'est réuni en nombre prescrit par la loi sous la présidence de M. François BERNARDINI.

Secrétaire de séance :

Monsieur HETSCH

Etaient présents :

M. Martial ALVAREZ, M. François BERNARDINI, M. Eric CASADO, M. Daniel GAGNON, M. Jean HETSCH, M. Hatab JELASSI, Mme Claudie MORA, M. Yves VIDAL, M. Frédéric VIGOUROUX

Etaient excusés et représentés :

M. Patrick GRIMALDI à M. Eric CASADO, Mme Nicole JOULIA à M. François BERNARDINI, Mme Maryse RODDE à M. Frédéric VIGOUROUX

Conformément à l'article R. 421-5 du Code de la Justice Administrative, le présent acte pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication/notification. Le requérant peut saisir le Tribunal Administratif de Marseille de manière dématérialisée, par le biais de l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible depuis le site internet www.telerecours.fr.

Monsieur le Président du Conseil de Territoire soumet au Conseil le rapport suivant :

L'article L. 5218-7 du Code général des collectivités territoriales prévoit que préalablement à leur examen par le Conseil de la Métropole, le Conseil de Territoire est saisi pour avis des rapports de présentation et des projets de délibération satisfaisant aux deux conditions suivantes :

- leur exécution est spécifiquement prévue, en tout ou partie, dans les limites du territoire ;
- ils concernent les affaires portant sur le développement économique, social et culturel, l'aménagement de l'espace métropolitain et la politique locale de l'habitat.

Le Conseil de Territoire émet un avis dans le délai fixé par la Présidente du Conseil de la Métropole. Sauf urgence dûment constatée par l'organe délibérant de la Métropole, ce délai ne peut être inférieur à quinze jours, à compter de la saisine du Conseil de Territoire. A défaut d'avis émis dans ce délai, le Conseil de la Métropole délibère.

Le Conseil de Territoire reçoit communication des pièces relatives aux affaires qui lui sont soumises. L'avis ou, à défaut, le document prouvant que le Conseil de Territoire a été saisi dans les délais est joint au projet de délibération et est annexé à la délibération du Conseil de la Métropole.

En l'espèce, le Conseil de Territoire a été saisi pour avis, par courrier de la Présidente de la Métropole en date du 19 mai 2021 sur le projet de délibération au Conseil de la Métropole, portant approbation du bilan du suivi de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Ouest de l'Etang-de-Berre, joint à la présente délibération.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de Territoire de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de Territoire,

VU

Le Code général des collectivités territoriales ;

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;

La délibération n° FBPA 057-9159/20/CM du Conseil de la Métropole du 17 décembre 2020 portant délégation de compétences du Conseil de la Métropole au Conseil de Territoire Istres-Ouest Provence ;

La saisine de la Présidente de la Métropole par courrier du 19 mai 2021.

CONSIDERANT

Que conformément aux dispositions de l'article L. 5218-7 du Code général des collectivités territoriales, le Conseil de Territoire Istres-Ouest Provence a été saisi pour avis, par courrier de la Présidente de la Métropole en date du 19 mai 2021 du projet de délibération au Conseil de la Métropole portant approbation du bilan du suivi de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Ouest de l'Etang-de-Berre, préalablement à son examen par le Conseil de la Métropole.

Oùï le rapport ci-dessus

Conformément à l'article R. 421-5 du Code de la Justice Administrative, le présent acte pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication/notification. Le requérant peut saisir le Tribunal Administratif de Marseille de manière dématérialisée, par le biais de l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible depuis le site internet www.telerecours.fr.

DELIBERE

Article unique :

Le Conseil de Territoire rend un avis favorable sur le projet de délibération au Conseil de la Métropole portant approbation du bilan du suivi de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Ouest de l'Etang-de-Berre, joint à la présente délibération.

A l'unanimité des membres présents et représentés

Certifié conforme
Le Président du Conseil de Territoire
Istres-Ouest Provence

Signé : François BERNARDINI

Conformément à l'article R. 421-5 du Code de la Justice Administrative, le présent acte pourra faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille dans un délai de deux mois à compter de sa publication/notification. Le requérant peut saisir le Tribunal Administratif de Marseille de manière dématérialisée, par le biais de l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible depuis le site internet www.telerecours.fr.

RAPPORT AU CONSEIL DE LA METROPOLE

Cohérence territoriale, planification, politique foncière, urbanisme et aménagement

■ Séance du 4 Juin 2021

■ Approbation du bilan du suivi de la mise en oeuvre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Ouest de l'Etang-de-Berre

Madame la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de la Métropole le rapport suivant :

La Métropole Aix-Marseille-Provence a été créée le 1er janvier 2016, par fusion des 6 intercommunalités existantes : les Communautés d'agglomération du Pays d'Aix, d'Agglopôle Provence, du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, et du Pays de Martigues, le Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence, et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

La Métropole Aix-Marseille-Provence exerce de plein droit la compétence en matière de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), conformément à l'article L. 5217-2 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT). Il s'agit d'une compétence exclusive du Conseil de la Métropole AMP (article L.5218-7 du CGCT).

L'article 39 de la loi NOTRe impose à la Métropole d'engager l'élaboration d'un SCOT métropolitain avant le 31 décembre 2016. Celui-ci a été engagé le 16 décembre 2016, par délibération du Conseil Métropolitain (URB 001-1405/16/CM).

A la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence, son territoire était couvert par cinq SCOT exécutoires :

- Le SCOT de Marseille Provence Métropole, approuvé le 29 juin 2012 par l'ancienne Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM),
- Le SCOT de l'Agglopôle Provence, approuvé le 15 avril 2013 par l'ancienne Communauté d'agglomération Agglopôle Provence,
- Le SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et de la commune de Gréasque, approuvé le 18 décembre 2013 par l'ancien Syndicat mixte chargé des études, de l'élaboration et du suivi du SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et de la commune de Gréasque,
- Le SCOT Ouest Etang de Berre, approuvé le 22 octobre 2015 par l'ancien Syndicat mixte du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre,
- Le SCOT du Pays d'Aix, approuvé le 17 décembre 2015 par l'ancienne Communauté d'agglomération du Pays d'Aix.

Jusqu'à l'approbation du futur SCOT métropolitain, prévue fin 2024, ces cinq SCOT existants sont exécutoires.

Le Code de l'Urbanisme impose un bilan de la mise en œuvre du SCOT six ans après son approbation. Il s'agit d'une analyse des résultats de son application notamment en matière d'environnement, de transport et de déplacement, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantation commerciales.

Il impose aussi que chaque SCOT, dans son rapport de présentation, définisse « les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats son l'application ». L'ancien syndicat mixte du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre a intégré ce point dans son SCOT et a fait le choix de délibérer, le jour de l'approbation du SCOT, pour lister les indicateurs de suivi de sa mise en œuvre.

Dans ce contexte, par délibération N° 8314 du 18 octobre 2018 la Métropole Aix-Marseille-Provence propose de définir un dispositif commun harmonisé de suivi de la mise en œuvre de chacun des cinq Schémas de Cohérence Territoriale couvrant le territoire de la Métropole. L'objectif de ce dispositif commun est de permettre des évaluations comparables des cinq SCOT et d'alimenter les orientations du SCOT métropolitain en cours d'élaboration. Ce dispositif commun se compose d'une analyse quantitative des résultats, au regard des objectifs fixés dans chacun des SCOT. Elle traite à minima l'évolution des huit indicateurs communs. Il est complété par une analyse portant sur des secteurs de projet des SCOT.

Ainsi, chaque SCOT en vigueur doit faire l'objet d'une délibération sur le bilan de sa mise en œuvre. En 2021, le quatrième SCOT concerné par ce bilan est celui de l'ancien syndicat mixte de l'Ouest de l'Etang de Berre approuvé le 22 octobre 2015. C'est l'objet de la présente délibération.

Le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre couvre les périmètres du Territoire Istres-Ouest Provence et du Territoire du Pays de Martigues.

Le bilan se compose de trois parties.

La première partie présente le niveau d'avancement des Territoires d'Istres-Ouest Provence et du Pays de Martigues dans l'élaboration de leurs documents de planification et de programmation, lesquels doivent être compatibles avec le SCOT. Ils ont été élaborés par les communes compétentes, par le SAN Ouest-Provence, puis par la Métropole depuis le 1^{er} janvier 2018, date du transfert de la compétence urbanisme.

Ainsi, plusieurs Plan Locaux d'Urbanisme ont été élaborés ou révisés depuis le 22 octobre 2015. Les procédures ont été adossées au SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre.

Pour le Territoire Istres-Ouest Provence :

Cornillon-Confoux :

PLU approuvé le 26 juin 2013 ;

Fos-sur-Mer :

PLU approuvé le 19 décembre 2019 ;

Ré-approbation de la révision générale du PLU par délibération du 31 juillet 2020 ;

Grans :

PLU approuvé le 22 octobre 2017 ;

Istres :

Révision générale du PLU d'Istres lancée par délibération du conseil municipal du 25/09/2014 ;

Annulation partielle du PLU approuvé le 26/06/13 par jugement du Tribunal administratif du 21 mai 2015 ;

Miramas :

2^{ème} révision du PLU approuvée le 5 juillet 2017 ;

Port-Saint-Louis-du-Rhône :

Révision du PLU approuvée le 16 mai 2019 ;

Pour le Territoire du Pays de Martigues :

Martigues :

PLU approuvé le 15 décembre 2017 ;

Port-de-Bouc :

PLU approuvé le 25 juin 2013 ;

Saint-Mitre-les-Remparts :

PLU approuvé le 13 mars 2017.

Par délibération du 2 novembre 2020, la commune de Saint-Mitre-les-Remparts a exprimé son souhait de réviser son PLU, et pour cela, a demandé l'engagement par la Métropole, du PLU intercommunal du Pays de Martigues. Par conséquent, la prescription du PLUi du Pays de Martigues sera engagée lors de ce même conseil métropolitain.

Enfin, il est à noter qu'un processus de type Plan de déplacements urbains (PDU) a été réalisé à l'échelle des deux Territoires. Il s'agit du PDU Ouest Etang de Berre, réalisé par le Syndicat Mixte de gestion d'exploitations des transports urbains, dont l'arrêt du projet a été voté en décembre 2015. Cette démarche n'a pas été poursuivie et ce document n'a pas été approuvé, en raison de la création de la Métropole en 2016 et, de fait, de la dissolution du Syndicat Mixte. L'engagement de démarches métropolitaines sur les transports et les déplacements (Agenda de la Mobilité puis Plan de déplacements urbains métropolitains) ont bénéficié des travaux initiaux réalisés à l'échelle Ouest Etang de Berre.

La seconde partie de ce bilan concerne le suivi quantitatif du SCOT, c'est-à-dire l'analyse des indicateurs chiffrés.

Ce suivi est réalisé à partir de huit indicateurs. Ils sont déclinés en plusieurs sous-indicateurs. Le bilan analyse des évolutions sur des dates antérieures à l'approbation du SCOT et les données disponibles après sa date d'approbation.

Certaines difficultés d'accès à des données adaptées et à des dates pertinentes montrent une partie des limites d'un bilan de SCOT effectué après seulement 6 ans d'application.

Sont exposées ci-après, les principales conclusions de l'analyse de l'ensemble des indicateurs organisées par thématique.

- La démographie :

Le territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre a connu sur la période 2007-2017 un taux de croissance démographique annuel relativement stable (passant de 0,26% sur 2007-2012 à 0,24% sur 2012-2017), tandis que celui de la Métropole était plus dynamique (passant de 0,22% à 0,39%) :

- Istres-Ouest Provence connaît sur la décennie 2007-2017 une progression démographique de +0,39%/an comparable à celle de la Métropole Aix-Marseille-Provence et portée par le solde naturel (+0,48%/an) ;

- le Pays de Martigues, après un rythme de croissance démographique stable sur la période 2007-2012 (+0,54%/an), voit sa population stagner sur 2012-2017 avec un taux de croissance annuel de +0,02%/an (soit +17 habitants/an).

Dans l'armature urbaine définie par le SCOT, les centralités inscrites en pôles structurants (Martigues Istres, Miramas) connaissent une croissance démographique en légère accélération sur la période récente, tandis que les pôles d'équilibre voient leur population décroître et que les pôles de proximité enregistrent une croissance de la population portée par les soldes naturel et migratoire.

Bien qu'inférieurs aux objectifs fixés par le SCOT (0,8% annuels sur 15 ans), la croissance démographique reste relativement dynamique.

Pour les trois types de pôles, l'indice de vieillissement augmente, les pôles structurants voyant leur population senior augmenter davantage que celle des pôles d'équilibre et les pôles de proximité présentant la population seniors la plus importante. Sur l'ensemble du territoire, la part des seniors augmente progressivement sur Istres-Ouest Provence (passant de 18% à 23%) et sur Pays de Martigues (passant de 13% à 18%). Ces tendances devront être prises en compte dans l'offre globale de logements qui devra être diversifiée afin de mieux répondre aux parcours résidentiels.

L'équilibre de l'armature urbaine dessinée dans le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre devra être mise en perspective dans le cadre du SCOT métropolitain, en prenant en compte les évolutions

récentes comme celles de plus long terme. Les objectifs démographiques déclinés dans le futur SCOT devront être adaptés aux ambitions de cette armature urbaine et aux capacités des territoires à long terme.

- L'offre d'habitat et de logements :

Sur la période 2015-2018, avec une moyenne annuelle de 970 logements autorisés, le territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre se rapproche de l'objectif quantitatif fixé par le SCOT de 1062 logements/an, sans toutefois l'avoir atteint. Des disparités existent entre les deux territoires. Le dynamisme d'Istres-Ouest Provence s'est traduit par une production de logements allant au-delà des objectifs (680 logements autorisés/an contre 650 logements/an attendus dans le SCOT). Le pays de Martigues n'a lui atteint que 60% de son objectif SCOT sur ce sujet (291 logements autorisés/an contre 483 logements/an attendus dans le SCOT).

Les trois pôles structurants définis dans l'armature urbaine du SCOT confortent leur dynamisme et leur vocation en accueillant 772 logements/an, résultat très proche de l'objectif de 793 logements/an. Les trois pôles d'équilibre (Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône) ont connu un rythme légèrement inférieur à celui défini par le SCOT (149 logements/an contre 162 logements/an attendus).

Les spécificités de ces centralités, davantage contraintes dans leur développement du fait de leurs contextes environnementaux respectifs et notamment par l'existence de plusieurs Plans de prévention des risques technologiques, à l'instar de Fos-sur-Mer, laissent penser qu'un temps leur est nécessaire, afin de pouvoir ajuster leurs modalités de réponse aux attentes du SCOT.

En revanche, les trois pôles de proximité (Grans, Saint-Mitre-les-Remparts et Cornillon-Confoux) connaissent une moyenne de 49 logements/an (seulement 5% des logements autorisés sur Ouest Etang de Berre), très en deçà de la moyenne annuelle induite par l'objectif du SCOT (106 logements/an attendus). Cela peut résulter des évolutions démographiques sur ces centralités (notamment l'augmentation marquée des seniors), induisant une mutation du marché du logement et une offre à repenser au regard des parcours résidentiels.

Concernant la typologie des logements autorisés, le territoire du SCOT est marqué par la stabilité de l'habitat collectif qui reste majoritaire (67%), portée par Istres-Ouest Provence où il augmente (69%), en lien avec les dernières opérations réalisées, tandis qu'il est en recul sur le Pays de Martigues, tout en restant majoritaire (64%).

Sur la période 2012 -2017, 31,6% des logements autorisés concernaient des autorisations de logements sociaux. Sur la période 2015-2017, cette dynamique s'est même accentuée, puisque 39,8% des logements autorisés sur l'Ouest de l'Etang de Berre ont été des autorisations de logements sociaux.

Un rééquilibrage de la production de logements au sein du territoire sera à prévoir au niveau du PLH métropolitain en cours d'élaboration et le SCOT métropolitain devra proposer une armature urbaine permettant d'adapter les constructibilités et des formes urbaines plus résilientes.

- L'offre de transports :

L'enquête ménage et déplacements de 2010 a révélé que le Territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre est marqué par la prédominance des déplacements automobiles (4% de part modale pour les transports en commun). Dans une logique de cohérence urbanisme/transports, le SCOT fixe un objectif d'intensification de l'urbanisation autour du réseau de transports en commun à proximité des pôles d'échanges, des gares ferroviaires ou routières et une articulation nécessaire des projets d'équipements structurants à une desserte en transport public existante ou à créer.

L'élaboration du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre a entraîné une réflexion sur les transports à l'échelle des deux territoires ayant permis la création du réseau Ulysse, piloté par le Syndicat mixte de gestion d'exploitation et des transports urbains sur les territoires jusqu'à fin 2015. Le réseau est désormais intégré au réseau de transport métropolitain.

La mise en place de ce réseau Ulysse a permis de réorganiser et développer ces services de transport urbain avec un réseau sur les 2 territoires (seul réseau couvrant l'ensemble du périmètre de deux territoires différents dans un contexte pré-métropolitain)

Ainsi, entre 2012 et 2017, l'offre kilométrique, mais également la fréquentation, ont été multipliées par deux sur ce réseau : ce qui démontre bien un nouvel attrait des habitants de l'Ouest pour leur réseau de transport urbain.

Les zones de bonne desserte des gares desservies directement par un transport public structurant sont particulièrement favorables à l'accueil de développement urbain : le positionnement des gares de Martigues, Istres et Port-de-Bouc, et les évolutions observées, mettent en exergue des choix différenciés et la présence de potentiels en termes d'intensification de l'urbanisation.

Les zones de bonne desserte en transports en commun constituent également des secteurs favorables au développement de l'habitat, déjà bien engagé notamment sur le Pays de Martigues.

Le SCOT métropolitain en cours d'élaboration, en lien avec le PDU métropolitain en cours d'élaboration aussi, devront proposer l'intensification de l'offre de transports entre les communes de Martigues / Istres / Fos-sur-Mer ainsi que sur l'axe Port-Saint-Louis-du-Rhône / Fos-sur-Mer / Port-de-Bouc / Martigues et veiller à renforcer la cohérence urbanisme-transport dans les différents pôles d'armature urbaine du Territoire.

- L'emploi, l'activité économique et commerciale, le tourisme :

Le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre ne fixe aucun objectif de création d'emplois par filière ou par territoire.

Le territoire est globalement actif et connaît un taux d'emploi plus élevé que la moyenne métropolitaine, bien que le rythme de créations d'emploi soit moins dynamique que sur l'ensemble de la Métropole. Certaines évolutions marquées se concentrent sur quelques communes s'inscrivant dans d'importantes zones d'emploi (Grans, Cornillon-Confoux).

Le taux de chômage est en nette diminution depuis 2017, mais n'est pas revenu à son niveau d'avant la crise économique de 2008.

Le territoire de l'Ouest de l'Etang de Berre est l'un des plus industriels de la Métropole : l'emploi salarié privé ne représente que 7% de l'emploi métropolitain mais 17% de ces emplois sont dans le secteur de l'industrie et 12% sont dans le secteur de l'intérim (en forte corrélation avec l'activité industrielle) de Fos (zone industrialo-portuaire), Istres (base aérienne), Miramas (Clésud), Martigues- Caronte (pétrochimie et secteur industriel maritime à Lavéra), en lien avec le confortement des fonctions économiques stratégiques inscrites dans le SCOT. Le secteur industriel est ainsi pourvoyeur d'emplois directs mais il entraîne aussi une dynamique économique plus large, qui a montré sa capacité de résistance dans le contexte de la crise actuelle.

L'évolution de l'emploi a également été portée par les services et le commerce, les activités de l'industrie étant restées stables et ayant dynamisé l'intérim. La filière tourisme et loisirs, quant à elle, s'est développée à partir de 2016, principalement au travers des activités de restauration.

Le développement des surfaces commerciales autorisées a connu une forte croissance jusqu'en 2012 pour se stabiliser après 2016 avec une offre relativement conséquente, évolutive et différenciée sur Istres-Ouest Provence (Villages des Marques à Miramas, Forum des Carmes au centre-ville d'Istres, développement de la zone des Cognets et de la zone du Tubé Centre regroupant de grandes enseignes aux portes du projet Istropolis...) et dans une moindre mesure sur le Pays de Martigues (développement du centre commercial « Canto Perdrix » à Martigues autour de l'extension de la galerie marchande d'Auchan avec recomposition de l'offre commerçante alentour).

Si l'objectif, inscrit dans le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre, de confortement des fonctions économiques stratégiques du territoire (filiales industrielles, portuaires/transport/logistique, aéronautiques) est globalement rempli, le SCOT métropolitain devra s'attacher à poursuivre le rééquilibrage et la diversification des filières de développement économique, limiter le développement

commercial hors des centralités constituées et renforcer l'offre de loisirs de proximité et le développement du tourisme.

- La consommation d'espace :

- Consommation d'espace :

Le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre a fixé diverses orientations concernant la consommation d'espace : diversifier les formes urbaines, maîtriser l'étalement urbain et du mitage, favoriser le renouvellement urbain par une réduction de la consommation foncière résidentielle

La consommation des espaces naturels et agricoles entre 1990 et 2005 était de 87 ha en moyenne chaque année. Elle connaît une baisse globale sur la période 2007-2017, pour s'établir à 58 ha/an. Cette consommation est localisée principalement sur deux des trois pôles structurants définis dans l'armature urbaine, à savoir Istres (158 ha), et Martigues (103 ha), et sur le pôle d'équilibre de Fos-sur-Mer (110 ha), au travers des différentes opérations programmées dans les PLU. L'activité économique représente les trois quarts de l'extension urbaine et est concentrée sur les communes de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, en lien avec les activités présentes au sein de la zone industrialoportuaire. Le parc résidentiel ne représente que 18% de la consommation.

- Consommation dans la tache urbaine :

En ce qui concerne l'intensification de la tache urbaine sur la période 2007 et 2017 : 156 ha ont été consommés (moyenne annuelle 15,5 ha) soit 21% de la consommation foncière concentrée aux 2/3 sur Istres-Ouest Provence, localisés principalement sur Istres (38 ha), Miramas (32 ha) et Fos-sur-Mer (31 ha).

Les ensembles structurés d'habitat individuel représentent 60% de la tache urbaine (soit 93 ha sur 156 ha), et ont été réalisés sous forme d'habitat pavillonnaire continu/groupé et d'habitat pavillonnaire discontinu dense. La part de collectif représente 17%, soit une proportion non négligeable. Les formes urbaines générées à destination d'activités économiques correspondent à 12% de la consommation à l'intérieur de la tache urbaine.

Afin d'optimiser les enveloppes urbaines existantes et garantir une urbanisation plus compacte, les formes d'habitat devront se concentrer sur une production de logements collectifs et les formes urbaines destinées aux activités économiques devront limiter la consommation de la surface en extension de la tache urbaine.

Enfin, il est constaté une diminution de moitié du nombre de permis de construire accordés en dehors de la tache urbaine entre les périodes 2010-2014 et 2015-2018 (passant de 29% à 15%), traduisant un fort ralentissement du développement urbain en extension hors enveloppe urbaine. Cette tendance devra néanmoins être observée sur un temps plus long avant d'être confirmée.

La consommation d'espace a globalement diminué depuis l'approbation du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre en 2015. Cet indicateur constitue un enjeu fort pour le futur SCOT métropolitain, qui devra notamment veiller à la maîtriser, particulièrement dans les secteurs les moins denses de la Métropole, et dans le sillage des objectifs du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) et des objectifs nationaux.

- Les risques :

La réduction et la prévention des risques sont des orientations fortes du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre, afin de conforter les grands équilibres environnementaux du territoire. Au-delà de la sanctuarisation des zones à risques, il s'agit de mesurer les enjeux du développement urbain au regard de l'exposition de la population à ces risques.

Depuis l'approbation du SCOT, douze Plans de Prévention des Risques (PPR) ont été approuvés, correspondant essentiellement aux risques technologiques.

Dans les zones à risques avec un aléa fort sur l'ensemble du territoire, on comptabilise 1 230 logements, la plupart situés à Port-Saint-Louis-du-Rhône (35 %) et à Martigues (35%) au sein d'un périmètre de risque technologique (Zone industrialo-portuaire de Fos pour Port-Saint-Louis-du-Rhône, site pétrochimique de Lavéra pour Martigues).

Logiquement, il est constaté une baisse conséquente du nombre de logements autorisés au sein des secteurs à risques depuis l'approbation du SCOT, perceptible sur la dynamique de construction du territoire en premier lieu sur le Pays de Martigues (le rythme annuel de logements autorisés est passé de 84,75 sur 2011-2015 à 39 sur 2015-2018) puis sur Istres-Ouest Provence (passant de 65 à 35 sur la même période).

Le territoire du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre est particulièrement impacté par les mesures de protection liées aux risques industriels, du fait de la présence très prégnante des industries pétrochimiques de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer à l'Ouest et du site pétrochimique de Lavéra aux portes de Martigues.

L'approbation de nouveaux PPR a, dans certains cas, modifié les perceptions de la vulnérabilité du territoire et la prise en considération des risques.

Une certaine forme d'approche résiliente du territoire semble aujourd'hui se dessiner, se traduisant au travers de l'application des orientations portées par le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre et de leur intégration dans les documents d'urbanisme (favoriser le renouvellement urbain, limiter la consommation d'espace y compris économique, optimiser le foncier...), comme dans la façon d'aborder les projets pour en maîtriser au mieux les impacts sur la santé des habitants (projets d'infrastructures autoroutières ou routières, mutualisation / évolution des espaces économiques dédiés, choix des formes urbaines...).

Le futur SCOT métropolitain devra prendre en compte les différents niveaux de risques dans son projet global, en incluant également la problématique des enjeux de reconversion d'anciens sites industriels. Il devra également développer différentes formes d'approches résilientes, notamment concernant les choix en termes d'armature urbaine, à conjuguer avec la protection / valorisation des espaces naturels.

- La trame verte et bleue et les continuités écologiques :

Le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre inscrit quatre principes majeurs, afin d'assurer la pérennité de la trame verte et bleue sur le territoire : le maintien de la multifonctionnalité des espaces constitutifs de la trame verte et bleue, la préservation des structures agricoles et naturelles spécifiques, la préservation et la valorisation des milieux aquatiques et de leurs abords ainsi que l'intégration des principes de perméabilité biologiques au sein des espaces urbains (nature en ville).

Certains corridors écologiques identifiés dans le SCOT et reliant des réservoirs de biodiversité et/ou des zones humides associées sont encore peu touchés par l'extension urbaine et la consommation foncière (Grans / Cornillon-Confoux / Miramas).

D'autres corridors traversent des secteurs où les dynamiques économiques et résidentielles étaient déjà enclenchées (Saint-Mitre-les-Remparts) ou même très engagées (Fos-sur-Mer, Istres Ouest), incitant à intégrer l'enjeu de biodiversité dans les projets.

Considérant les fragilisations observées, il conviendra de maintenir une réelle vigilance dans le futur SCOT métropolitain, afin d'éviter une fragmentation ou une rupture de ces corridors écologiques liées au développement urbain ou économique, et d'assurer le maintien d'une véritable trame verte et bleue sur l'ensemble du territoire, indispensable face aux enjeux du changement climatique. De plus, le SCOT métropolitain devra mettre en avant les connexions entre la trame verte et bleue d'Ouest Etang de Berre et celle des Territoires voisins.

La dernière partie de ce bilan concerne le suivi qualitatif des secteurs de projets.

Sont concernés 4 sites stratégiques, qui regroupent de nombreux enjeux :

- Secteur de projets « Caronte » (Martigues/Port-de-Bouc) ;
- Secteur de projets « Istres » ;

- Secteur de projets « Miramas » ;
- Secteur de projets « Fos/Port-Saint-Louis/ Zone Industriale-Portuaire ».

Secteur de projets « Caronte » (Martigues/Port-de-Bouc) :

En matière d'accessibilité, cinq projets sur les huit recensés sont clairement identifiés comme prioritaires dans le SCOT et concernent différents domaines. Ainsi, en matière d'infrastructures routières, les études sont engagées pour les projets de contournement routier Martigues/ Port-de-Bouc ainsi que la requalification de la RN 568. En matière d'infrastructures ferroviaires, les travaux de la première tranche de modernisation de la ligne reliant Miramas à Marseille sont en cours. Concernant l'intermodalité, le projet de BHNS Martigues – Port-de-Bouc , dont les études de faisabilité et l'arrêt du programme est prévu fin 2021 pour une mise en service en 2024-2025 constitue une ligne structurante du territoire et de ce secteur. Le PEM de Croix-Sainte est au stade des études pré-opérationnelles et sera complémentaire de celui de l'Hôtel de Ville en cours de finalisation.

En terme de développement économique, l'ensemble des projets recensés porte sur des opérations de nature et d'envergure différentes mais s'inscrit dans une dynamique d'évolution positive permettant de conforter les filières existantes tout en diversifiant l'activité sur l'ensemble des zones économiques du secteur.

La dynamique est également bien engagée en matière de développement urbain. Ainsi, les objectifs de production de logements sont dépassés sur Martigues mais partiellement atteints sur Port-de-Bouc. Le bilan du PLH du Pays de Martigues a souligné la nécessité de poursuivre le développement de l'offre en veillant à un meilleur équilibre social. Selon les estimations de production de logements sur les deux communes à l'horizon 2025, le secteur Caronte devrait ainsi pouvoir contribuer à hauteur de plus de 20% de l'objectif de production du SCOT à l'horizon 2030.

En ce qui concerne la thématique « environnement, cadre de vie et patrimoine », les démarches engagées visant à la reconquête de l'Etang de Berre répondent aux objectifs inscrits dans le SCOT de préservation et de mise en valeur de ces espaces. De manière générale, les projets traduits dans les documents d'urbanisme, que ce soit en terme de logements, d'activités économiques ou de transports, concourent à leur échelle au maintien ou à la restauration des fonctionnalités de la trame verte et bleue comme des paysages et du cadre de vie.

Secteur de projets « Istres » :

En matière d'accessibilité, à ce jour un seul des projets recensés par le SCOT est en phase d'études. Mais il s'agit du projet le plus structurant pour le Territoire, à savoir la création de la liaison A56 Fos/Salon permettant de desservir les bassins Ouest du GPMM en les reliant à leur hinterland, et favoriser ainsi le développement économique et portuaire de la Métropole, tout en répondant à l'objectif d'amélioration qualitative de la grande accessibilité et de la desserte routière.

En terme de développement économique, outre le projet de pôle aéronautique « Istres Jean Sarrail », qui participe directement à la dynamique de confortement des fonctions économiques stratégiques du SCOT, plusieurs ZAC à vocation mixtes sont en cours d'achèvement sur le territoire.

En matière de développement urbain, la production de logements prévue dans le PLH d'Istres-Ouest Provence a été réajustée avec un objectif supérieur dans le SCOT et permet un rééquilibrage en terme de typologie d'habitat et de logements. Le secteur devrait ainsi pouvoir contribuer à hauteur de plus de 26% de l'objectif de production du SCOT à l'horizon 2030 sur les trois pôles structurants.

Enfin, la thématique « environnement, cadre de vie et patrimoine » est prise en compte de manière transversale dans les documents d'urbanisme, dans lesquels les projets relatifs à la production de logements, d'activités économiques ou de transports concourent tous, à leur échelle propre, s'attachent à ne pas impacter la trame verte et bleue, à la préservation et la valorisation des paysages et du cadre de vie ainsi qu'à la recherche d'un usage économe des sols.

Secteur de projets « Miramas » :

En matière d'accessibilité, la réalisation de la RN 1569, qui dessert le Village des Marques, permet l'amélioration qualitative de l'accessibilité et de la desserte routière. Les autres modes de transports sont aussi en cours d'évolution, la Gare de Miramas faisant l'objet de plusieurs études visant à réaliser un pôle d'échanges multimodal, dans le cadre d'un projet urbain global, répondant ainsi aux objectifs d'amélioration et de renforcement de l'offre de transports et sa structuration avec le développement urbain.

Plusieurs projets réalisés répondent aux fonctions économiques stratégiques inscrites dans le SCOT. Ainsi la ZA Clésud comporte une plateforme logistique essentielle pour le fonctionnement de l'hinterland du GPMM et un centre de vie et de bureaux. Le village des Marques constitue une avancée majeure sur le plan du développement économique. Le SCOT métropolitain en cours d'élaboration devra viser à atténuer la logique d'extension urbaine et envisager de profiter du rayonnement du Village des Marques en vue de développer une offre touristique.

La dynamique est également bien engagée en matière de développement urbain. La production de logements est supérieure aux objectifs du SCOT réajustés au regard du PLH, y compris en matière de logements sociaux. Le secteur devrait ainsi pouvoir contribuer à hauteur de de plus de 12% de l'objectif de production du SCOT à l'horizon 2030 sur les trois pôles structurants.

Comme pour les autres secteurs de projets, la thématique « environnement, cadre de vie et patrimoine » ne bénéficie pas de projets identifiés permettant de mesurer directement les avancées. Néanmoins, les projets mis en œuvre et traduits au travers des documents d'urbanisme, contribuent au maintien de la trame verte et bleue, à la préservation ou valorisation des paysages et du cadre de vie ainsi qu'à la recherche d'un usage économe des sols.

Secteur de projets Fos/Port-Saint-Louis-du-Rhône/Zone industrialo-portuaire :

En matière d'accessibilité, la requalification de la RD268, qui demeure l'axe principal de desserte du GPMM et de Port-Saint-Louis-du-Rhône et qui devrait être achevée en 2023, répond à l'objectif d'amélioration qualitative de l'accessibilité de la desserte routière inscrit dans le SCOT. Les autres projets identifiés, toujours en phase d'études, traduisent une dynamique moyenne sur cette thématique.

Les fonctions économiques stratégiques sont largement confortées, grâce à plusieurs opérations majeures réalisées, telles que PIICTO, la ZIP de Fos et le Pôle Distriport. L'objectif de rééquilibrage et de diversification du développement économique est également amorcé, à travers des projets fortement engagés, tels le Pôle nautique du Mazet, la requalification de la ZA du Guignonnet ou encore Malebarge, et autour de la filière chimie.

En matière de développement urbain, la production de logements est supérieure aux objectifs réajustés au regard du PLH, inscrits dans le SCOT. La production de logements sociaux est également très satisfaisante. Le secteur devrait pouvoir constituer près de 58% de l'objectif de production à l'horizon 2025 sur les trois pôles d'équilibre du SCOT et contribuer à hauteur de 27% de l'objectif de production à l'horizon 2030.

Le classement en zone naturelle du PLU de Fos-sur-Mer des terrains du GPMM situés dans le secteur Ventillon/Sud Feuilleme répond à la mise en œuvre des orientations et prescriptions du SCOT en matière d'environnement, cadre de vie et patrimoine. De manière générale, cette thématique est abordée de manière transversale dans les projets mis en œuvre et traduits dans les documents d'urbanisme.

Telles sont les raisons qui nous incitent à proposer au Conseil de la Métropole de prendre la délibération ci-après :

Le Conseil de la Métropole Aix-Marseille-Provence,

Vu

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- La loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République ;
- La loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU) ;
- La loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant Engagement National pour l'Environnement (ENE) ;
- La loi n°2014-366 du 24 mars 2014 pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové (ALUR) ;
- La délibération du 29 mai 2002 du syndicat d'agglomération nouvelle du Nord-Ouest de l'Etang de Berre portant sur la demande au Préfet des Bouches-du-Rhône de créer un périmètre de Schéma de Cohérence Territoriale sur le territoire de l'ancien syndicat mixte de l'Ouest de l'Etang de Berre étendu aux communes de Cornillon-Confoux, Grans et Port-Saint-Louis-du-Rhône et celui de la communauté d'agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre ;
- La délibération du 13 septembre 2002 du conseil communautaire de la communauté d'agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre portant sur la demande au Préfet des Bouches-du-Rhône de créer un périmètre de Schéma de Cohérence Territoriale sur le territoire de l'ancien syndicat mixte de l'Ouest de l'Etang de Berre étendu aux communes de Cornillon-Confoux, Grans et Port-Saint-Louis du Rhône et celui de la communauté d'agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre ;
- Les délibérations du 29 juin 2002 du conseil municipal de Cornillon-Confoux, du 8 juillet du conseil municipal de Grans et du 29 juillet 2002 du conseil municipal de Port Saint-Louis du Rhône portant sur la demande au Préfet des Bouches-du-Rhône de créer un périmètre de Schéma de Cohérence Territoriale sur le territoire de l'ancien syndicat mixte de l'Ouest de l'Etang de Berre étendu aux communes de Cornillon-Confoux, Grans et Port-Saint-Louis-du-Rhône et celui de la communauté d'agglomération de l'Ouest de l'Etang de Berre ;
- L'arrêté préfectoral du 25 juin 2003 portant publication du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre ;
- La délibération 07/05 du Comité Syndical du Syndicat Mixte Ouest Etang de Berre du 4 mars 2005 d'engagement de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest de l'Etang de Berre ;
- La délibération 14/15 du Comité Syndical du Syndicat Mixte Ouest Etang de Berre du 22 octobre 2015 d'approbation du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de l'Ouest de l'Etang de Berre ;
- La délibération n° HN 010-143/16/CM) du 28 avril 2016 du Conseil de la Métropole proposant la délimitation du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Métropole d'Aix Marseille-Provence ;
- L'arrêté préfectoral du 13 octobre 2016, pris conjointement par le préfet des Bouches-du-Rhône, le préfet du Var et le préfet du Vaucluse, portant délimitation du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération n° URB 001-1405/16/CM) du 15 décembre 2016 du Conseil de la Métropole prescrivant le lancement de la procédure d'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence ;
- La délibération cadre (n° URB 001-4619/18/CM) du 18 octobre 2018 du Conseil de la Métropole définissant un dispositif harmonisé de suivi de la mise en œuvre des cinq Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) exécutoires sur le périmètre de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;
- La lettre de saisine de la Présidente de la Métropole.
- L'avis du Conseil de Territoire d'Istres-Ouest Provence du 27 mai 2021.
- L'avis du Conseil de Territoire du Pays de Martigues du 26 mai 2021.

Où le rapport ci-dessus,

Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,

Considérant

- Que depuis le 1er janvier 2016 la Métropole Aix-Marseille-Provence est compétente en matière de Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) sur l'ensemble de son périmètre.
- Que le SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre approuvé est exécutoire sur le Conseil de territoire d'Istres-Ouest Provence et sur le Conseil de Territoire du Pays de Martigues.
- Que dans le cadre du suivi de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale de de l'Ouest de l'Etang de Berre et en application des dispositions du Code de l'Urbanisme, il est nécessaire de délibérer dans les 6 années suivant l'approbation.

Délibère

Article 1 :

Est approuvé le bilan ci-annexé du suivi de la mise en œuvre du Schéma de Cohérence Territoriale de l'Ouest de l'Etang de Berre 6 ans après son approbation.

Article 2 :

A partir de ce bilan, la Métropole Aix-Marseille-Provence décide de ne pas engager l'évolution du SCOT de l'Ouest de l'Etang de Berre. Ce bilan alimente le SCOT métropolitain engagé le 15 décembre 2016.

Pour enrôlement,
Le Vice-Président Délégué
Commande publique,
Transition énergétique,
Aménagement, SCOT et planification

Pascal MONTECOT