

## EXTRAIT DES REGISTRES DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

Séance du 29 juin 2012

Monsieur Eugène CASELLI, Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole, a ouvert la séance à laquelle ont été présents 128 membres.

**Etaient présents Mesdames et Messieurs :**

Olivier AGULLO - Zaven ALEXANIAN - Christian AMIRATY - Sylvie ANDRIEUX - Robert ASSANTE - Mireille BALOCCO - Jean-Marc BENZI - Philippe BERGER - François-Noël BERNARDI - Sabine BERNASCONI - Jean-Pierre BERTRAND - Alexandre BIZAILLON - Olivier BLANC - Miloud BOUALEM - Valérie BOYER - Vincent BURRONI - Philippe CAMILLIERI - René CAMPIONI - Laure-Agnès CARADEC - Marie-Thérèse CARDONA - Eugène CASELLI - Pascal CHAIX - Gérard CHENOZ - Patricia COLIN - Jean-Marc CORTEGGIANI - Vincent COULOMB - Alain CROCE - Claude DAUMERGUE - Didier DAVITIAN - Jean-François DENIS - Nicole DESMATS - Pierre DJIANE - Jacqueline DURANDO - Frédéric DUTOIT - Joël DUTTO - Victor Hugo ESPINOSA - Jean-Pierre FOUQUET - Mireille FOURNERON - François FRANCESCHI - France GAMERRE - Magali GARDE - Jean-Claude GAUDIN - Samia GHALI - Roland GIBERTI - Bruno GILLES - Pascal GILLET - Jean-Pierre GIORGI - Bernard GIRAUD - Vincent GOMEZ - Michelle GUEYDAN - Albert GUIGUI - Gérard GUISSANI - Haouaria HADJ CHICK - Paul HUBAC - Michel ILLAC - Bernard JACQUIER - Catherine JALINOT - Fabrice JULLIEN-FIORI - Evelyne KARBOVIAC - Abdelwaab LAKHDAR - Albert LAPEYRE - Laurent LAVIE - Eric LE DISSES - Corinne LEGAL - Eric LEOTARD - Michel LO IACONO - Christophe LOPEZ - Antoine LORENZI - Marie-Louise LOTA - Christophe MADROLLE - Robert MALATESTA - René MALLEVILLE - Myriam MALLIA - Christophe MASSE - Henri MATTEI - Martine MATTEI - Jacqueline MAURIC - Christian MAYADOUX - Patrick MENNUCCI - Lucien MERLENGHI - Danielle MILON - Marie-Thérèse MINASSIAN - Jean MONTAGNAC - Jean-Louis MOULINS - Renaud MUSELIER - Sylvie NESPOULOUS - Marie-françoise NICOLAJ-PALLOIX - Jérôme ORGEAS - Frédéric OUNANIAN - Marie-Madeleine PANCHETTI - Benoît PAYAN - Pierre PENE - Gerard PEPE - Marie-José PEREZ - Gabriel PERNIN - Claude PICCIRILLO - Marc POGGIALE - Guy PONTOUS - Tahar RAHMANI - Jean-Pierre RAVOUX - Jean-Louis RIVIERE - Jacques ROCCA SERRA - Georges ROSSO - Antoine ROUZAUD - Lionel ROYER PERREAUT - Henri RUGGERI - Myriam SALAH-EDDINE - Arlette SALVO - Philippe SAN MARCO - Pierre SEMERIVA - Christel SIMONETTI-ACHARD - Daniel SIMONPIERI - Paul SORGE - Bernard SUSINI - Maurice TALAZAC - René TAVERA - Guy TEISSIER - Lachraf TIMEZOUKHT - Jean-Louis TIXIER - Claude TORNOR - Jean-Paul ULIVIERI - Lionel VALERI - Claude VALLETTE - Martine VASSAL - Jean VIARD - Charles VIGNY - Clément YANA - Karim ZERIBI.

**Etaient absents et représentés Mesdames et Messieurs :**

Michel AMBROSINO représenté par Christian MAYADOUX - Roland BLUM représenté par Marie-Louise LOTA - Jean-Louis BONAN représenté par Marie-Thérèse CARDONA - Sylvia BONIFAY représentée par Marc POGGIALE - Patrick BORE représenté par Jean-Louis TIXIER - Joëlle BOULAY représentée par Pierre SEMERIVA - Jean BRUNEL représenté par Jean-Pierre BERTRAND - Xavier CACHARD représenté par Jean-Paul ULIVIERI - Eric DI MECO représenté par Jean-Marc CORTEGGIANI - André ESSAYAN représenté par Danielle MILON - Gérard GRAUGNARD représenté par Lucien MERLENGHI - Robert HABRANT représenté par Mireille FOURNERON - Mourad KAHOUK représenté par Myriam SALAH-EDDINE - Alain LAURENS représenté par Marie-Madeleine PANCHETTI - Patrick MAGRO représenté par Abdelwaab LAKHDAR - André MOLINO représenté par Georges ROSSO - Yves MORAINÉ représenté par Laure-Agnès CARADEC - Bernard MOREL représenté par Patrick MENNUCCI - Christine ORTIZ représentée par Frédéric DUTOIT - Gilles PAGLIUCA représenté par Jacqueline MAURIC - Roland POVINELLI représenté par Michelle GUEYDAN - Jean-Pierre REPIQUET représenté par Vincent GOMEZ.

**Etaient absents et excusés Mesdames et Messieurs :**

Sonia ARZANO - Jean-luc BENNAHMIA - Gérard BISMUTH - Eric DIARD - Martine GOELZER - Laurence JOUANDON - Gérard SBAGIA - Maxime TOMMASINI.

Monsieur Le Président a proposé au Conseil d'accepter les conclusions exposées ci-après et de les convertir en délibération.

Cette proposition mise aux voix est adoptée à l'unanimité.

#### **AEC 009-398/12/CC**

### **■ Approbation du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole**

#### **DUFSV 12/8114/CC**

Monsieur le Président de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole sur proposition du Commissaire Rapporteur soumet au Conseil de Communauté le rapport suivant :

La Communauté urbaine a engagé en 2005 l'élaboration d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) afin de doter le territoire communautaire d'un outil de planification. Institué par la Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000, le SCOT définit les grandes orientations d'aménagement en précisant :

- les orientations générales de l'organisation de l'espace et de la restructuration des espaces naturels ;
- les espaces naturels et les sites naturels ou urbains à protéger ;
- les grands équilibres entre les espaces urbains et à urbaniser et les espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- les objectifs relatifs à l'équilibre social de l'habitat et à la construction de logements sociaux, à la cohérence entre l'urbanisation et à la création de dessertes en transports collectifs, à l'équipement commercial et artisanal, aux localisations préférentielles des commerces et autres activités économiques, à la protection des paysages et à la mise en valeur des entrées de ville, à la prévention des risques, ainsi que les conditions permettant de favoriser le développement de l'urbanisation prioritaire dans les secteurs desservis par les transports en collectifs.

#### **1) L'objet et le contenu du document**

Le Schéma de Cohérence Territoriale est donc le principal outil de planification et d'urbanisme de la Communauté urbaine. Il assure la mise en cohérence du Plan de déplacements urbains (PDU), du Programme local de l'habitat (PLH), du Plan Climat Energie Territorial (PCET), des Plans locaux d'urbanisme (PLU) puis à terme du futur Plan Local d'Urbanisme intercommunal qui devra être élaboré avant le 1<sup>er</sup> janvier 2016. Il est compatible avec les orientations de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) arrêtée par l'Etat en mai 2007 et du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) du bassin Rhône-Méditerranée et la charte du Parc National des Calanques créé récemment.

Il est rappelé que la Communauté urbaine bénéficie des dispositions transitoires de la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE), introduites par la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions réglementaires d'adaptation à la législation au droit de l'Union Européenne : *« les SCOT en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1er juillet 2013 dont le projet de schéma a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale avant le 1er juillet 2012 peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures ».*

Le SCOT de MPM a donc été réalisé sous le régime des dispositions antérieures à la loi ENE, autrement dit celles de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000.

Il s'appuie sur les choix fondateurs suivants :

- Etre un outil et un des éléments de la construction métropolitaine ;

- Poursuivre la croissance démographique observée et donner au territoire communautaire les moyens de construire les logements nécessaires et d'accueillir les emplois suffisants ;
- Répondre aux dysfonctionnements récurrents et aux faiblesses structurels (logements, emplois, mixités sociale et urbaines, déplacements,...) ;
- Faire le choix d'un développement durable avec un renforcement de la cohésion sociale et la préservation des espaces naturels, forestiers et agricoles ;
- Promouvoir un modèle de développement urbain basé sur le renouvellement urbain et la densification.

Le SCOT comprend trois documents :

- **Le Rapport de Présentation**  
Il décrit le contexte territorial et analyse les défis auxquels le SCOT doit répondre.  
  
Il comprend sept parties : le diagnostic, l'articulation du SCOT avec les autres documents, l'état initial de l'environnement, l'analyse des incidences du SCOT sur l'environnement et les mesures envisagées, la justification des choix retenus, le dispositif de suivi de la mise en œuvre du SCOT et un résumé non technique des éléments précédents.
- **Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)**  
Il est l'expression de la vision politique de l'avenir du territoire. Il formule les axes stratégiques pour le développement de la Communauté urbaine et son positionnement au sein du territoire métropolitain.
- **Le Document d'Orientations Générales (DOG)**  
Seul document opposable du SCOT, le Document d'Orientations Générales comprend l'ensemble des prescriptions et des recommandations permettant la mise en œuvre du Projet d'Aménagement et de Développement Durable sur le territoire de MPM.

## 2) Les principales étapes de l'élaboration du SCOT

Par délibération du 24 mars 2005, la Communauté urbaine a prescrit l'élaboration de son Schéma de Cohérence Territoriale sur le périmètre défini par le Préfet des Bouches-du-Rhône le 23 février 2004. Cette même délibération a également défini les modalités de la concertation conformément aux articles L112-4, L122-7 et L 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Monsieur le Préfet des Bouches-du-Rhône a transmis au mois de juillet 2007 les éléments du Porter à Connaissance qui ont été pris en compte dans le SCOT présenté ce jour.

Pour conduire les travaux et les études, associer les groupes d'acteurs (élus, services de l'Etat, institutions, collectivités locales, chambres consulaires, Grand Port Maritime de Marseille, Euroméditerranée, GIP des Calanques, ...) de très nombreux rendez vous d'information et de travail ont été nécessaires. Certaines ont été délocalisées en commune pour des problématiques spécifiques (littoral, corridors et continuités écologiques, agriculture, paysage, approches territoriales,...) ou menées « de manière bilatérale » avec les principales Personnes Publiques Associées (PPA). Le SCOT a été aussi l'occasion pour les habitants et la société civile d'exprimer leur avis sur le devenir de leur territoire.

Après avoir fait l'objet d'une élaboration associant largement les acteurs du territoire, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) a été débattu en Conseil Communautaire le 28 juin 2010, en conformité avec les dispositions de l'article L 122-8 du Code de l'Urbanisme. Puis, lors de sa

séance du 9 décembre 2011, le Conseil Communautaire a dressé le bilan de la concertation mis en place depuis 2005 et a arrêté le projet de Schéma de Cohérence Territoriale par deux délibérations distinctes.

### **3) Le temps de la consultation**

#### **3.1) L'avis des Personnes Publiques Associées (PPA)**

Conformément à l'article L.122-8 du Code de l'Urbanisme, le projet de SCOT arrêté a été transmis pour avis à l'ensemble des Personnes Publiques Associées à la démarche, au début du mois de janvier 2012.

Vingt trois réponses sont parvenues à la Communauté urbaine : Préfecture des Bouches-du-Rhône, dont les éléments de l'Agence Régionale de la Santé, Autorité environnementale – Préfecture des Bouches-du-Rhône, Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur, Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée, Groupement d'Intérêt Public des Calanques, Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône, Chambre de Commerce et de l'Industrie Marseille Provence, Chambre des Métiers des Bouches-du-Rhône, Commune de Septèmes-les-Vallons, Commune de Plan-de-Cuques, Commune d'Allauch, Commune de Marseille, Commune de Gignac-la-Nerthe, Commune d'Ensuès-la-Redonne, Commune de Roquefort-la-Bédoule, Commune de Saint-Cyr-sur-Mer, Commune de la Penne-sur-Huveaune, Commune de Cuges-les-Pins, Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Syndicat Mixte SCOT Ouest Etang de Berre, et le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille et du Syndicat Mixte Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Cadolive et Greasque

Parmi celles-ci :

- 16 avis favorables, pour certains assortis de recommandations ou de réserves ;
- 6 avis simplement formalisés par des observations ;
- 1 avis réservé (Conseil Régional Provence-Alpes-Côte-D'azur) ;
- 1 avis défavorable (Syndicat Mixte SCOT Ouest Etang de Berre).

#### **3.2) L'enquête publique**

L'enquête publique, organisée selon les termes des articles du Code de l'Urbanisme et du Code de l'Environnement s'est déroulée du lundi 16 avril 2012 au lundi 21 mai 2012 inclus selon les modalités fixées dans l'arrêté n°12/069/CC du Président de la Communauté urbaine du 20 mars 2012.

Cette enquête a été organisée sur l'ensemble des 18 communes membres de MPM ainsi qu'au siège institutionnel de la Communauté urbaine (Pharo). Au total, 22 permanences ont été tenues.

La Commission d'enquête a remis son rapport et ses conclusions au Président de la Communauté urbaine le 19 juin 2012.

Elle a émis un avis favorable sur le projet avec les recommandations suivantes :

- La Commission d'enquête recommande de renforcer la concertation interSCOT en direction des intercommunalités voisines dans un esprit de complémentarité et coopération durable sur des problématiques communes (territoire de liaisons avec la Vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, projet LGV, circulation des matières dangereuses,...) ;

- La Commission d'enquête recommande que le SCOT favorise un aménagement équilibré et cohérent au sein des 18 communes de la Communauté urbaine ;
- La Commission d'enquête recommande de préciser, afin de s'assurer de la mise en œuvre du SCOT dans les PLU, l'articulation de ces différents documents ;
- La Commission d'enquête recommande de préciser la définition des zones « d'interfaces », zones naturelles/ zones urbanisées, pour la protection de la faune et les risques d'incendies en renforçant la lisibilité de la cartographie ;
- La Commission d'enquête recommande d'actualiser le réseau des infrastructures autoroutières et voies rapides pour l'adapter aux nécessités du développement économique et de l'urbanisation en réservant la possibilité de construction, en nombre limité, de nouveaux échangeurs (Carry-le-Rouet, Septèmes-les-Vallons, Gémenos). Cette démarche est à conduire sous l'égide des services de l'Etat ;
- La Commission d'enquête recommande d'accompagner le développement des transports en commun par l'engagement du politique de limitation du stationnement anarchique et des voitures «ventouses» en prescrivant la construction de parkings publics en corrélation avec les logements anciens ;
- La Commission d'enquête recommande de promouvoir le développement de parcs relais sécurisés pour les véhicules individuels aux entrées d'agglomération afin d'encourager les ruptures de mode de transports véhicules individuels/ transports en commun.

#### **4) La prise en compte des avis des Personnes Publiques Associées, de l'Autorité Environnementale, et du rapport de la Commission d'enquête**

Les éléments ci-dessous présentent une synthèse des réponses apportées à l'ensemble de ces remarques/ propositions et donc, des modifications qui sont apportées au projet de SCOT arrêté.

##### **4.1) Observations à caractère général**

Afin de répondre aux nombreuses interrogations (notamment l'Etat, l'Autorité Environnementale, le Conseil Régional PACA, la Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence, Commission d'enquête, ...) portant sur le caractère insuffisamment prescriptif des orientations du SCOT et le risque induit de leur traduction difficile dans les documents dits « de rang inférieur », la Communauté urbaine réaffirme sa conviction d'un document à la bonne hauteur dont le niveau de précision doit être cohérent avec l'esprit de ces documents voulus par la loi et par l'échéance temporelle du projet.

Elle rappelle qu'une délibération concomitante à l'approbation du SCOT portant sur sa mise en œuvre et son évaluation comporte de nombreux engagements sur les modalités de suivi et d'évaluation, notamment sur la mise en œuvre des sites stratégiques (centralités et territoires de projets).

De plus, la Communauté urbaine rappelle également que le fait de proposer un SCOT sur son périmètre présente un avantage pour sa mise en œuvre. En effet, SCOT, PLU, PLH et PDU sont des procédures pilotées par la Communauté urbaine, comme le Document d'Aménagement Commercial (DAC) et aussi le Plan Climat Energie Territorial, et portant sur les 18 communes de MPM. La même gouvernance politique, les mêmes équipes techniques et le même territoire d'intervention pour tous ces documents facilitent la prise en compte des prescriptions et des recommandations du SCOT.

Concernant le niveau de précision des cartes, le code de l'urbanisme ne définit pas d'échelle.

Par ailleurs, il ne définit pas le SCOT en tant que document de programmation devant comporter un échéancier. Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) et le Programme Local de l'Habitat joueront en partie ce rôle.

Enfin, le SCOT approuvé prend en compte et intègre toute une série d'éléments issus de l'avancée des démarches menées par Marseille Provence Métropole, notamment du Plan Climat Energie Territorial et du Plan de Déplacements Urbains.

Afin de répondre aux observations (notamment le Conseil Régional PACA et l'Autorité Environnementale) portant sur le fait que le SCOT ne prend pas en compte les obligations de la loi ENE introduite dans le Code de l'Urbanisme Marseille Provence Métropole rappelle qu'elle bénéficie des dispositions transitoires de la loi Engagement National pour l'Environnement (ENE), introduites par la loi du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions réglementaires d'adaptation à la législation au droit de l'Union Européenne. Ainsi, « les SCOT en cours d'élaboration ou de révision approuvés avant le 1er juillet 2013 dont le projet de schéma a été arrêté par l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale avant le 1er juillet 2012 peuvent opter pour l'application des dispositions antérieures ». Le SCOT de MPM se fera donc sous le régime des dispositions antérieures à la loi ENE, autrement dit celles de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU).

Sous peine de fragiliser son SCOT sur le plan juridique, MPM ne peut recourir aux nouveaux outils issus de la loi ENE. Les dispositions législatives du Code de l'Urbanisme déterminent ce que MPM doit et peut inclure dans son document. Cette habilitation doit être respectée, aucune possibilité de « panachage » entre les anciennes et les nouvelles dispositions n'étant juridiquement possible.

Afin de répondre aux observations (Syndicat Mixte SCOT Ouest Etang de Berre) portant sur le fait que le SCOT « dépasse » dans ses réflexions son périmètre administratif, la Communauté urbaine rappelle qu'elle est au cœur d'un grand territoire métropolitain aux enjeux communs : préservation de la grande qualité des espaces naturels et maritimes, dynamiques économiques et résidentielles, intensité des échanges, ... MPM prend ainsi en compte le projet de Ligne Grande Vitesse pour renforcer son positionnement international et national.

Aussi, pour son premier exercice de planification, MPM fait délibérément le choix de s'inscrire dans cet espace de réflexion pour permettre l'échange et les complémentarités avec ses territoires voisins. Toutefois, il est également rappelé que les prescriptions du SCOT (contenues dans le Document d'Orientations Générales) qui sont les règles qui s'imposent aux documents de rang inférieur dans un principe de compatibilité, et qui devront être traduites dans le PLU et dans les politiques publiques en matière d'habitat (PLH) et de déplacements (PDU) s'appliquent uniquement sur le territoire sur lequel MPM exerce ses compétences.

Enfin, il est rappelé que ces réflexions menées dans le cadre du SCOT ont incité l'Etat à lancer et à piloter une démarche inter-SCOT afin de concrétiser, au bon niveau, la problématique métropolitaine.

Afin de répondre aux observations portant sur des compléments à apporter au SCOT, MPM s'est efforcée de compléter certaines thématiques et d'améliorer la correspondance entre les différentes pièces du document de planification : rapport de présentation, Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), Document d'Orientations Générales (DOG).

Cependant, conformément à l'article L.122-11 du Code de l'Urbanisme, ces modifications constituent des adaptations et ne portent pas atteinte à l'économie générale du SCOT définie dans le PADD. De ce fait, il n'est réalisé que de simples ajustements pour ce dernier. Les compléments/ modification du dossier SCOT sont principalement faits sur le DOG et dans une moindre mesure sur le rapport de présentation.

Afin de répondre aux observations relatives à une faible concertation avec la population, il convient de rappeler que dès le lancement des travaux, la Communauté urbaine a précisé les objectifs et les modalités qu'elle souhaitait mettre en place. Afin d'associer sur la durée, les habitants, les associations, et la société civile structurée autour du Conseil de Développement, des moyens ont été mis en œuvre.

Aussi, depuis 2005, des registres d'observations ont été tenus à la disposition du public au siège de la Communauté urbaine et dans les mairies des 18 communes membres de MPM. Ils étaient complétés par des dossiers d'informations reprenant l'ensemble des documents de communication et des rapports d'étapes nécessaires à la bonne compréhension du dossier SCOT.

A cela s'est ajoutée une exposition évolutive et permanente au siège institutionnelle de la Communauté urbaine. Enfin, un cycle de réunions publiques a été proposé à la population avec au départ la difficulté de mobiliser les habitants sur des problématiques allant au-delà des intérêts particuliers et sur des options d'aménagement proposées à l'horizon 2030.

A partir de 2008, un effort de pédagogie et de sensibilisation a été fourni et a permis ainsi de rassembler jusqu'à 300 participants lors des réunions publiques organisées depuis.

A leur demande, les associations ont été entendues tout au long de la démarche.

#### **4.2) Analyse des avis des Personnes Publiques Associées (PPA)**

Outre, ces observations à caractère général, il est proposé ci-dessous une analyse synthétique pour chacun des avis des PPA. Dans les modifications qui ont été apportées dans le Rapport de Présentation, dans le PADD et dans le DOG ainsi que les éléments auxquels il n'est pas donné suite, les points les plus saillants et importants à retenir sont les suivants :

• **Avis de l'Etat** (instruit par la Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM), incluant la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC), l'Agence Régionale de la Santé (ARS) et le Centre Régional de la Propriété Forestière (CRPF)

Avis favorable assorti de 2 réserves formalisées (et largement étayées dans l'ensemble de l'avis) et d'un certain nombre de remarques.

La 1<sup>o</sup> réserve : le DOG, lorsqu'il renvoie à un article du code de l'urbanisme, doit lui être conforme.

→ Réponse de MPM : Le DOG est renforcé pour se conformer au Code de l'Urbanisme.

La 2<sup>o</sup> réserve : le SCOT doit renforcer les éléments de compatibilité avec la DTA sur les espaces d'urbanisation diffuse, sur les modalités d'application de la loi Littoral, et sur l'extension de l'aéroport. Le SCOT doit aussi renforcer les éléments de compatibilité avec le SDAGE sur la qualité des milieux, l'assainissement, le risque inondation.

→ Réponse de MPM : *Les éléments de compatibilité avec la DTA sur les 3 thèmes identifiés sont renforcés dans le DOG, au travers des objectifs et des prescriptions, dans les chapitres généraux (1 à 5) et au travers des orientations mais aussi de certaines cartes du chapitre 6. De même, certains éléments de compatibilité avec le SDAGE sont renforcés dans le DOG, hormis sur le risque inondation (cf. ci-dessous). L'ensemble de ces modifications sont aussi mentionnées dans le rapport de présentation, en cohérence avec le DOG (pièce n°2 « articulation du SCOT avec les autres documents », et pièce n°4 « analyse des incidences » .*

Les autres remarques globales de l'Etat sont les suivantes :

L'Etat demande que le DOG soit plus contraignant vis-à-vis des PLU en matière de lutte contre les risques naturels (incendie, inondation).

→ Réponse de MPM : *Sur ce point, MPM signale l'absence de Plans de Prévention des Risques (PPR) approuvés sur certaines communes, notamment Marseille. Or, ces documents sont de la compétence de l'Etat et ils s'imposent aux PLU. Le SCOT ne peut pallier ce manque, ni le manque d'études techniques approfondies et actualisées sur ces sujets. MPM fait donc le choix de rester cohérent avec les documents d'urbanisme locaux en vigueur sur le territoire.*

Dans leurs avis spécifiques, la DRAC, l'ARS et le CRPF formulent des demandes de précisions techniques dans leur domaine.

→ Réponse de MPM : *MPM prend en compte certaines demandes de précisions dans le rapport de présentation (pièce n°3 « Etat Initial de l'Environnement »). Sur le DOG, MPM prend en compte les remarques spécifiques qui sont aussi relayées dans l'avis général (c'est le cas de certaines remarques de l'ARS sur l'assainissement et le pluvial). Les autres remarques ne sont pas retenues car elles ne sont pas, pour la plupart, du ressort du SCOT : demandes de précisions trop fortes, éléments relatifs aux modes de gestion des espaces, ou éléments relevant d'une prise en compte et d'une échelle PLU.*

• **Avis de l'Autorité Environnementale** (instruit par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)

Aucun avis formel n'est donné par l'Autorité environnementale sur le SCOT. Mais un certain nombre d'observations et recommandations est développé.

L'Autorité Environnementale prend acte du choix de MPM d'un SCOT peu précis (concernant la cartographie, les objectifs chiffrés) et observe qu'en conséquence la prise en compte des objectifs environnementaux est difficile à évaluer. Elle constate, en outre, que des éléments sont renvoyés aux documents « de rang inférieur », auxquels elle sera attentive.

→ Réponse de MPM : *MPM réaffirme ses choix initiaux faits dans le cadre de son SCOT (cf. observations générales plus haut).*

L'Autorité Environnementale regrette que dans le rapport de présentation, pièce n°2 « articulation du SCOT avec les autres documents » (notamment avec la DTA et le SDAGE), la description de cette articulation manque de précision (absence de cartes sur les thématiques des espaces naturels, des transports, des modalités d'application de la loi littoral).

→ Réponse de MPM : *L'articulation du SCOT avec les autres documents est affinée, en lien avec les modifications du DOG (cf. réponse de MPM aux remarques de la DDTM), concernant la compatibilité avec la DTA, le SDAGE et la charte du Parc National des Calanques qui vient d'être créée. Les cartes demandées ne sont pas réalisées pour cette pièce du rapport de présentation. Une carte répondant à cette demande figure dans la pièce n°4 (« analyse des incidences »).*

L'Autorité Environnementale souhaite certaines actualisations ponctuelles du rapport de présentation (pièce n°3 « Etat initial de l'environnement).

→ Réponse de MPM : *Elles sont faites lorsque les données sont disponibles.*

L'Autorité Environnementale relève que l'urbanisation de zones actuellement non bâties, estimée à 350 hectares, est avalisée par le SCOT. De ce fait, elle regrette que les effets de cette artificialisation soient mal évalués au plan environnemental.

→ Réponse de MPM : *Dans la pièce n°4 du rapport de présentation intitulée « analyse des incidences », le mode de calcul de ces 350 hectares ainsi que leur représentation cartographique sont réajustés et*

Signé le 29 Juin 2012  
Reçu au Contrôle de légalité le 6 Juillet 2012

*mieux explicités. En effet, et sur la base des prescriptions du DOG, ces espaces de « nature ordinaire » ne sont que très partiellement artificialisés, la plupart étant préservés au sein de l'armature urbaine. De ce fait, les points de vigilance environnementale qui s'y attachent sont aussi précisés.*

L'Autorité Environnementale regrette que le DOG manque d'ambition sur certaines thématiques environnementales : énergie, place de l'automobile, qualité de l'air, biodiversité, consommation de l'espace, qualité des eaux, risque inondation.

→ *Réponse de MPM : Sur un grand nombre de ces points, des précisions seront apportées dans le DOG et dans certains cas le positionnement de MPM est plus ambitieux (au travers des objectifs et/ou des prescriptions du DOG) : qualité de l'air, réduction de la part de l'automobile, protection des cœurs de nature, assainissement/pluvial qui ont des conséquences sur la qualité des eaux. Néanmoins, ces modifications se font dans le cadre global défini pour le SCOT concernant sa mise en œuvre dans le cadre de la loi SRU, son niveau de précision, son caractère peu prescriptif (cf. observations générales plus haut). La thématique du risque inondation reste inchangée (cf. réponse à la DDTM). Concernant l'énergie, le SCOT n'a pas d'obligation réglementaire sur ce dernier point dans le cadre de la Loi.*

L'Autorité Environnementale recommande de rééquilibrer la cohérence interne du SCOT, entre le PADD ambitieux et le DOG qui l'est moins.

→ *Réponse de MPM : Certains points sont précisés dans le DOG, pour relever son niveau d'ambition et ainsi être plus cohérent avec le PADD (qualité de l'air, réduction de la place de l'automobile, protection des cœurs de nature, assainissement/pluvial). (cf. réponse précédente).*

L'Autorité Environnementale recommande d'affirmer le caractère prescriptif des cartes du chapitre 6 du Document d'Orientations Générales. De plus, elle recommande de préciser les zones blanches sur certaines cartes du DOG.

→ *Réponse de MPM : Dans le préambule du DOG, les liens entre les chapitres 1 à 5 et le chapitre 6 sont précisés, mais MPM ne modifie pas la position prise par les élus dès le départ sur le caractère non prescriptif du chapitre 6. Aucun texte réglementaire ne l'impose.*

*En ce qui concerne les zones blanches, en cohérence avec le degré de précision retenu par MPM pour ce SCOT, les cartes concernées sont légèrement modifiées dans le DOG (chapitre 6).*

L'Autorité Environnementale recommande d'être plus précis concernant les zones d'habitat diffus dans le DOG.

→ *Réponse de MPM : Cette recommandation est prise en compte dans le DOG (objectif et prescription), en déclinaison de la DTA (cf – réponses de MPM aux remarques de la DDTM).*

L'Autorité Environnementale recommande de préciser les conséquences environnementales de certains projets spécifiques (projet stratégique du Grand Port maritime de Marseille, programme routier de MPM notamment).

→ *Réponse de MPM : Le niveau de précision retenu pour le DOG ne permet pas d'affiner les incidences environnementales de projets aussi précis. Concernant le projet stratégique du Grand Port Maritime de Marseille, il n'est pas repris en tant que tel dans le DOG. Les objectifs et prescriptions concernant le GPMM qui figurent dans le DOG font l'objet d'une analyse des incidences, comme le reste du DOG.*

#### • **Avis du Conseil Général des Bouches-du-Rhône**

Il s'agit d'un avis favorable sous réserve de la prise en compte d'un ensemble d'observations.

Le Conseil Général exprime le souhait que soient mieux pris en compte les transports routiers interurbains notamment dans le PADD.

→ *Réponse de MPM : MPM prend en compte certaines demandes de précisions dans le PADD. Il apporte aussi des compléments dans le DOG.*

Le Conseil Général juge que le SCOT ne prévoit pas suffisamment de surfaces d'accueil d'activités à vocation industrielle ou productive en dehors des zones en cours de développement sur le bassin Ouest de MPM.

→ *Réponse de MPM : Dans un contexte de difficulté foncière, les activités industrielles et productives devront trouver leur place essentiellement au sein des zones d'activités existantes et en cours de développement dans une logique de densification et renouvellement urbain.*

Le Conseil Général estime que la zone économique située à proximité du Liouquet à La Ciotat pourrait entraver le caractère de coupure agricole périurbaine de la DTA.

→ *Réponse de MPM : La zone d'activité identifiée au SCOT existe déjà. La coupure agricole périurbaine prévue à la DTA n'est pas remise en cause.*

Le Conseil Général souhaite que le DOG précise la définition des pôles commerciaux et qu'il prescrive la volonté de soumettre le développement des surfaces commerciales à la desserte en transports en commun efficace et en modes doux.

→ *Réponse de MPM : MPM a fait le choix de laisser le Document d'Aménagement Commercial (DAC) préciser la définition de la hiérarchie des pôles commerciaux et de recommander au PLU de conditionner le développement des surfaces commerciales à la desserte en transport collectif.*

Le Conseil Général, sur la question du Parc National des Calanques, estime que les prescriptions du DOG auraient pu rappeler l'importance de concilier la préservation d'un patrimoine paysager, culturel et naturel en fragile équilibre, avec la proximité de zones fortement urbanisées, notamment dans les secteurs où l'aire d'adhésion n'assure pas un espace de transition avec les zones urbaines et constitue un secteur d'appel pour l'immobilier.

→ *Réponse de MPM : Le DOG aborde largement la question des zones d'interfaces et elles concernent également les abords du Parc National des Calanques. Ainsi cela permet de répondre au problème de zones d'interface situées dans une aire d'adhésion qui n'est pas encore définitivement stabilisée.*

• **Avis du Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur**

Il s'agit d'un avis réservé.

Le Conseil Régional note des manques de précisions dans le diagnostic à propos des lycées et de la consommation d'espace.

→ *Réponse de MPM : Le diagnostic est renforcé sur la thématique des équipements scolaires. En ce qui concerne la problématique de la consommation d'espace, cette dernière est largement abordée dans le chapitre 4 du diagnostic.*

Le Conseil Régional reproche un manque de précision sur certaines problématiques abordées par le PADD, puis pour certaines dans le DOG (habitat, transport, modes doux, LGV, Opération Euroméditerranée, environnement, littoral).

→ Réponse de MPM : Il est rappelé le contenu d'un document d'urbanisme et notamment d'un SCOT SRU tel que défini par le Code de l'Urbanisme. Il convient aussi de rappeler le principe de subsidiarité qui a guidé l'écriture du SCOT.

Si certaines précisions sont apportées, de nombreuses demandes ne sont pas de niveau SCOT, la localisation des surfaces logistiques, formes urbaines, ... notamment. Il en est de même pour les transports et les déplacements qui, au-delà des précisions apportées par le DOG, sont de l'ordre du PDU, voire d'études annexes relatives à sa mise en œuvre.

Le Conseil Régional craint que le TCSP, dans la vallée de l'Huveaune, soit concurrentiel avec le TER. De plus, il s'interroge sur l'opportunité d'une desserte en TCSP de l'aéroport Marseille Provence.

→ Réponse de MPM : Le TCSP dans la vallée de l'Huveaune n'est pas concurrentiel au TER mais s'inscrit en complémentarité dans l'esprit de renforcer un réseau de transport maillé au niveau urbain interurbain et régional. En effet, le TCSP assure des fonctions de desserte plus fine mais une vitesse commerciale moindre que le TER. La possibilité d'une desserte en TCSP de l'aéroport est confirmée. Ces orientations sont étudiées par le PDU en cours de révision.

Le Conseil Régional estime que les objectifs en terme de population d'emplois et de logements ne sont pas réalistes par rapport à la prospective, que les rythmes de production de logements dans le PLH sont incompatibles avec ceux du SCOT et enfin que la répartition de la production de logement social n'est pas précisée géographiquement.

→ Réponse de MPM : Les objectifs retenus en matière de population et de production de logement relèvent d'un choix politique dès le PADD. Ils s'inscrivent dans les tendances observées par l'INSEE et sont également conformes aux estimations foncières réalisées sur le territoire.

L'objectif global de production de 80 000 logements correspond à une moyenne/an de 4 000 logements compatibles avec le PLH. Cette moyenne ne s'impose pas à chaque PLH. Il convient de rappeler la temporalité des documents. Ainsi, si le PLH 2012-2018 définit un rythme de production annuel plus rapide, cela implique un ralentissement dans le suivant.

Le Conseil Régional demande des précisions sur les espaces sous-marins.

→ Réponse de MPM : il est rappelé que le SCOT de MPM, ne dispose pas d'un volet littoral, valant Schéma de Mise en Valeur de la Mer.

#### • **Avis de la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône**

Il s'agit d'un avis favorable sans réserve.

#### • **Avis de la Chambre de Commerce et de l'Industrie Marseille Provence**

La Chambre de Commerce et de l'Industrie Marseille Provence émet un avis favorable, assorti de quelques remarques.

La CCIMP demande de modifier un titre du chapitre 1 et de développer au sein du paragraphe la stratégie économique et les filières clés de MPM à horizon 2030.

→ Réponse de MPM : MPM fait le choix de ne pas modifier les titres du DOG. Par ailleurs la stratégie économique est déjà largement évoquée.

La CCIMP propose dans le DOG : d'introduire une nouvelle recommandation pour le port relative au réseau de branchements électriques, de prendre en compte la disponibilité foncière identifiée sur la zone ouest de l'aéroport Marseille-Provence, de préciser la desserte en transports en commun (autres que TCSP) pour le GPMM, de réaliser un schéma pour les autocars de tourisme, d'intégrer des précisions sur le commerce en termes de carte, de stratégie d'implantation et de conditions de fonctionnement, puis d'apporter des précisions sur l'amélioration de la signalétique aéroportuaires, la bonification des valeurs de densité (COS, hauteur...), les moyens à mettre en œuvre en termes d'habitat pour répondre à l'objectif de 80 000 logements.

→ Réponse de MPM : Le DOG n'a pas vocation à rentrer dans ces niveaux de précisions. Notamment les précisions relatives à la thématique transport sont de niveau PDU, celles relatives au commerce de niveau DAC, celle relative à l'habitat de niveau PLH et celle relative aux formes urbaines (COS, hauteur) de niveau PLU.

La CCIMP demande à ce que le DOG intègre : la plate forme logistique des Florides, la continuité entre les bassins est et ouest indispensable au fonctionnement du Port et une précision sur la localisation de la gare routière.

→ Réponse de MPM : Le DOG aborde respectivement ces questions dans le chapitre 6 et dans le chapitre 4.2.3 du DOG et dans une recommandation du chapitre 1.

La CCIMP note des manques tels que le rôle de la démarche « éco cité », le projet de la RD 20 à l'ouest de l'aéroport ; la desserte de la zone des Florides par la voie des pétroliers.

→ Réponse de MPM : Ces points sont traités dans le chapitre 6 dans le texte et dans la cartographie, pour la voie des pétroliers.

La CCIMP souhaiterait voir apparaître une carte inter SCOT rappelant l'armature urbaine du réseau et la représentation de la LGV dans les cartes des chapitres 4 et 6.

→ Réponse de MPM : Il n'existe pas de documents validés concernant la démarche inter SCOT. La LGV est représentée en fond de plan sur les cartes du chapitre 4. En revanche le niveau de précision connu à ce jour ne permet pas de l'intégrer dans le chapitre 6.

#### • **Avis de la Chambre des Métiers des Bouches-du-Rhône**

Aucun avis formel n'est donné mais des remarques de portée générale qui n'appellent pas de réponse particulière.

#### • **Avis de la commune de Marseille**

Il s'agit d'un avis favorable assorti de demandes de modifications portant sur le DOG.

La Ville de Marseille demande que la portée réglementaire du chapitre 6 du DOG soit précisée, afin d'indiquer le caractère non prescriptif de ce dernier.

→ Réponse de MPM : Dans le préambule du DOG, les liens entre les chapitres 1 à 5 et le chapitre 6 seront reprécisés (cf. réponse faite à la DREAL précédemment).

La Ville de Marseille formule des demandes de précisions très fortes sur le commerce (typologies des espaces commerciaux, objectifs et prescriptions s'y rapportant).

→ Réponse de MPM : De légers ajustements sont faits mais pour une cohérence d'ensemble du DOG, ce dernier ne peut descendre au niveau de précision demandé (cf. observations générales plus haut).

La Ville de Marseille demande une précision concernant la définition de l'armature urbaine, relative aux zones d'urbanisation diffuse, sur laquelle s'appliquera l'objectif de production des 80 000 nouveaux logements.

→ Réponse de MPM : La prescription concernée du DOG est modifiée sur ce point, et renvoie en outre à une autre prescription concernant l'urbanisation diffuse modifiée à la demande de la DDTM (cf. précédemment).

La Ville de Marseille demande de supprimer certains éléments trop précis/trop avancés par rapport à la révision du PLU notamment et concernant : déchets, assainissement, nature en ville, entrées de ville, risques, espaces publics, logement social, secteur Estaque-Nerthe (carte du chapitre 6).

→ Réponse de MPM : Globalement, MPM ne prend pas en compte ces demandes qui peuvent modifier des équilibres trouvés avec les partenaires, notamment l'Etat. C'est particulièrement le cas concernant la territorialisation du logement social, où le DOG reprend les éléments issus du PLH (Programme Local de l'Habitat) arrêté récemment, et qui répond, en outre, aux obligations légales.

#### **Avis de la commune de Septèmes-les-Vallons**

La commune a émis un avis favorable assorti au positionnement d'un nouvel échangeur.

→ Réponse de MPM : au regard des remarques de l'Etat sur le développement des échangeurs autoroutiers et de l'absence de cette infrastructure dans le PADD débattu en juin 2010, cette demande ne peut être prise en compte. Cependant, MPM demande que cette demande soit étudiée dans le cadre des travaux engagés par la DREAL sur la problématique des échangeurs.

#### **• Avis de la commune de Plan-de-Cugues**

Aucun avis formel n'est donné.

#### **• Avis de la commune d'Allauch**

Aucun avis formel n'est donné.

#### **• Avis de la commune de Gignac-la-Nerthe**

La commune a émis un avis favorable.

#### **Avis de la commune d'Ensuès la Redonne**

La commune a émis un avis favorable.

**Avis de la commune de Roquefort-la-Bédoule**

La commune a émis un avis favorable.

**Avis de l'Etablissement public Euroméditerranée**

L'Etablissement public a émis avis favorable sans remarque ni réserve.

**• Avis du GIP des Calanques**

Il s'agit d'un avis favorable assorti de recommandations.

Le GIP des Calanques souhaite que des ajustements du DOG sur des points particuliers soient réalisés.

→ Réponse de MPM : Une grande partie de ces ajustements est prise en compte dans le DOG dans le texte (Luminy, île du Planier, cœurs de nature, risque incendie) et sur 1 carte (Frioul).

Le GIP des Calanques souhaite voir renforcer les liens entre le SCOT et la charte du Parc National des Calanques.

→ Réponse de MPM : Le DOG est modifié (une prescription et une recommandation) sur ce point.

Le GIP des Calanques souhaite une précision plus forte sur certains sujets (sites classés, zones d'interface)

→ Réponse de MPM : De légers ajustements sont faits concernant les sites classés, mais le SCOT n'a pas vocation à répéter la réglementation en vigueur sur ces espaces, réglementation qui s'applique quoi qu'il en soit. Concernant les zones d'interface, certains éléments de réponse sont apportés (cf – réponses de MPM aux remarques de la DDTM). Néanmoins, le niveau de précision demandé par le GIP ne peut être suivi (cf. observations générales plus haut).

**• Avis du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille**

Aucun avis formel n'est donné.

Les remarques portent uniquement sur le rapport de présentation (pièce n°3 « Etat initial de l'environnement » et pièce n°4 « analyse des incidences »). Il s'agit de propositions de précisions très ponctuelles relatives aux risques majeurs et aux modalités de prévention.

→ Réponse de MPM : Une partie de ces propositions sont prises en compte dans le rapport de présentation (pièce n°3 « Etat initial de l'environnement »). Ne sont pas retenues celles qui ne sont pas du ressort du SCOT (précision trop forte ou éléments relatifs aux modes de gestion des espaces).

**Avis de la commune de Saint-Cyr-sur-Mer**

Aucun avis formel n'est donné.

**• Avis de la commune de la Penne-sur-Huveaune**

La commune a émis un avis favorable avec une réserve relative à la prise en compte du projet de Ligne Grande Vitesse (LGV) dans le SCOT.

→ Réponse de MPM. Le SCOT confirme le projet de Ligne Grande Vitesse pour renforcer son positionnement international et national.

• **Avis de la commune de Cuges-les-Pins**

La commune a émis un avis favorable avec une réserve relative à la prise en compte du projet de Ligne Grande Vitesse (LGV) dans le SCOT.

→ Réponse de MPM. Le SCOT confirme le projet de Ligne Grande Vitesse pour renforcer son positionnement international et national.

• **Avis de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile**

La Communauté d'Agglomération a émis un avis favorable avec une réserve relative à la prise en compte du projet de Ligne Grande Vitesse (LGV) dans le SCOT.

→ Réponse de MPM. Le SCOT confirme le projet de Ligne Grande Vitesse pour renforcer son positionnement international et national.

**Syndicat Mixte SCOT Provence Méditerranée**

Le syndicat mixte a émis un avis favorable.

**Syndicat Mixte SCOT Ouest Etang de Berre**

Le syndicat mixte a émis un avis défavorable portant sur le fait que le SCOT « dépasse » dans ses réflexions son périmètre administratif.

→ Réponse de MPM. Le SCOT fait le choix de s'inscrire dans l'espace de réflexion métropolitain. En revanche, les prescriptions ne s'appliquent que sur le territoire de MPM.

• **Avis du Syndicat Mixte SCOT Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Cadolive et Greasque**

Le syndicat mixte a émis un avis favorable avec une réserve relative à la prise en compte du projet de Ligne Grande Vitesse (LGV) dans le SCOT.

→ Réponse de MPM. Le SCOT confirme le projet de Ligne Grande Vitesse pour renforcer son positionnement international et national.

• **4.3) Analyse des recommandations de la Commission d'enquête**

En ce qui concerne la recommandation relative à la concertation interSCOT, MPM réaffirme sa participation à cette démarche. Le préalable du document SCOT est renforcé.

En ce qui concerne la recommandation relative à la nécessité de promouvoir à travers le SCOT un aménagement équilibré et cohérent au sein des 18 communes de la Communauté urbaine. MPM confirme cette nécessité et la réaffirme dans son préambule. Quant au reste des documents du SCOT, ils garantissent l'équilibre des enjeux des 18 communes.

En ce qui concerne la recommandation relative à la nécessité de préciser, afin de s'assurer de la mise en œuvre du SCOT dans les PLU, l'articulation de ces différents documents. Cette recommandation a été prise en compte. Un complément a été apporté au rapport de présentation, dans la pièce n°2 « Articulation du SCOT avec les autres documents ». Un paragraphe sur la transcription du SCOT dans

les documents dits « de rang inférieur » a été ajouté. Il précise notamment les grands principes de la déclinaison du SCOT dans les PLU.

En ce qui concerne la recommandation relative à la nécessité de préciser la définition des zones « d'interfaces », zones naturelles/ zones urbanisées, pour la protection de la faune et les risques d'incendies en renforçant la lisibilité de la cartographie. Cette recommandation recoupe aussi certaines remarques figurant dans des avis des PPA. Ainsi, le DOG a été modifié sur ce point dans le chapitre 3. Des précisions ont été apportées à la définition des zones d'interface, notamment concernant les zones dites « de campagne » des documents d'urbanisme locaux. Ces compléments ont été faits en déclinaison de la DTA. Ainsi, les critères que celle-ci identifie pour définir ces zones ont été repris dans le DOG. Par ailleurs, MPM a souhaité maintenir son choix initial concernant la représentation cartographique dans le DOG. De ce fait, la carte des zones d'interface n'a pas été modifiée, les compléments réalisés dans le texte n'impactant pas les territoires concernés.

En ce qui concerne la recommandation relative à l'actualisation du réseau des infrastructures autoroutières et voies rapides pour l'adapter aux nécessités du développement économique et de l'urbanisation en réservant la possibilité de construction, en nombre limité, de nouveaux échangeurs (Carry-le-Rouet, Septèmes-les-Vallons, Gémenos) ; une démarche à conduire sous l'égide des services de l'Etat. Au regard des remarques de l'Etat sur le développement des échangeurs autoroutiers et de l'absence de cette infrastructure dans le PADD débattu en juin 2010, cette demande ne peut être prise en compte. Cependant, MPM demande que cette recommandation soit étudiée dans le cadre des travaux engagés par la DREAL sur la problématique des échangeurs.

En ce qui concerne la recommandation relative à l'accompagnement du développement des transports en commun par l'engagement du politique de limitation du stationnement anarchique et des voitures «ventouses» en prescrivant la construction de parkings publics en corrélation avec les logements anciens. La réponse de MPM est la suivante : la limitation du « tout voiture » en centre ville, et celle des « voitures ventouses » relève d'une politique transport, et plus particulièrement de son volet stationnement, qui sont du niveau du PDU en cours de révision. La construction de parkings en corrélation avec le logement ancien est l'un des points de cette politique que doit définir le PDU. Il est aussi rappelé que la limitation du stationnement anarchique sur la voirie dépend du contrôle du stationnement qui n'est pas de niveau SCOT mais une compétence des communes.

En ce qui concerne la recommandation relative au développement de parc relais sécurisés pour les véhicules individuels aux entrées d'agglomération afin d'encourager les ruptures de mode de transports véhicules individuels/ transports en commun. Cette recommandation correspond aux pôles d'échanges situés en périphérie ou à proximité des centralités de MPM. Ainsi le SCOT de MPM a déjà répondu à cette recommandation dans le chapitre 4 du DOG en proposant de doter si possible les pôles d'échanges périphériques de parc-relais.

Monsieur le Président propose au Conseil de Communauté d'approuver la délibération ci-après :

**Le Conseil de Communauté,**

**Vu**

- Le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains ;
- La loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003, dite loi « Urbanisme et Habitat » ;

- La loi n°2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions réglementaires d'adaptation à la législation au droit de l'Union Européenne et son article 20 ;
- Le Code de l'Urbanisme, et notamment ses articles L121-1 à L121-14 et R121-1 à R121-17 portant dispositions générales communes aux documents d'urbanisme, L122-1 à L122-19 et R122-1 à R122-14 concernant plus spécifiquement les Schémas de Cohérence Territoriale ;
- L'article L300-2 du Code de l'Urbanisme ;
- L'arrêté préfectoral du 7 juillet 2000 portant création de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole ;
- La délibération URB/03/254/CC du 19 octobre 2001 portant sur la demande au Préfet des Bouches-du-Rhône de créer un périmètre de Schéma de Cohérence Territoriale sur le territoire de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;
- L'arrêté préfectoral du 23 février 2004 portant publication du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ;
- La délibération URB/02/280/CC du 24 mars 2005 d'engagement de l'élaboration du SCOT ;
- La délibération AEC 001-2167/10/ CC du 28 juin 2010 prenant acte du débat sur les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) ;
- La délibération AEC 001-801/11/CC du 9 décembre 2011 tirant le bilan de la concertation ;
- La délibération AEC 002-802/11/CC du 9 décembre 2011 arrêtant le projet de SCOT ;
- Les avis exprimés : Préfecture des Bouches-du-Rhône, dont les éléments de l'Agence Régionale de la Santé, Autorité environnementale – Préfecture des Bouches-du-Rhône, Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée ; Groupement d'Intérêt Public des Calanques, Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône, Chambre de Commerce et de l'Industrie Marseille Provence, Chambre des Métiers des Bouches-du-Rhône, Commune de Septèmes-les-Vallons ; Commune de Plan-de-Cuques, Commune d'Allauch, Commune de Marseille, Commune de Gignac-la-Nerthe, Commune d'Ensuès-la-Redonne, Commune de Roquefort-la-Bédoule, Commune de Saint-Cyr-sur-Mer, Commune de la Penne-sur-Huveaune, Commune de Cuges-les-Pins, Communauté d'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Syndicat Mixte SCOT Provence Méditerranée, Syndicat Mixte SCOT Ouest Etang de Berre, Syndicat Mixte SCOT Pays d'Aubagne et de l'Etoile, de Cadolive et de Greasque et du Bataillon des Marins Pompiers de Marseille.
- La décision n° E 12000011/13 du 24 janvier 2012 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif désignant une commission d'enquête publique.
- L'arrêté n°12/069/CC du Président de la Communauté urbaine, du 20 mars 2012, prescrivant l'ouverture, à compter du 16 avril 2012 et jusqu'au 21 mai 2012 inclus, de l'enquête publique portant le projet arrêté du SCOT de MPM,
- L'avis favorable de la Commission d'enquête, du 19 juin 2012 ;
- La note de synthèse adressée aux Conseillers Communautaires.

#### **Entendues les conclusions du Commissaire Rapporteur,**

#### **Considérant**

- L'avis favorable de la Commission d'Enquête assorti de recommandations;
- Les modifications apportées au document arrêté le 9 décembre 2012 suite aux avis des Personnes Publiques Associées et aux recommandations de la Commission d'Enquête ;
- Que ces dernières ne portent pas atteinte à l'économie générale du SCOT définie dans son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

#### **Après en avoir délibéré :**

**Décide**

**Article Unique :**

Est approuvé le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, tel qu'annexé à la présente.

Pour Visa,  
Le Vice-Président Délégué à  
l'Aménagement de l'espace communautaire

Patrick MAGRO

Pour Présentation,  
Le Président Délégué de la Commission  
Aménagement de l'espace communautaire

Claude VALLETTE

Certifié Conforme,  
Le Président de la Communauté Urbaine  
Marseille Provence Métropole

Eugène CASELLI