



## **Loi Egalité Citoyenneté**

### **Application article 97**

# **Argumentaire concernant l'exemption au titre de l'insuffisante desserte en transport en commun et l'analyse de l'inconstructibilité**

La Loi Egalité et Citoyenneté a été promulguée le 27 janvier 2017. L'article 97 donne à certaines communes la possibilité de sortir du dispositif SRU. Deux décrets, parus le 28 juin 2019, viennent préciser les méthodes de calcul permettant d'exempter ou non les communes. Trois critères sont proposés et servent de base à la définition d'une liste de communes concernées :

- Taux de pression sur la demande de logements sociaux. Il mesure le ratio entre la demande et les attributions en logements locatifs sociaux (hors mutations) pour les agglomérations de plus de 30 000 habitants. Les communes appartenant à une agglomération de plus de 30 000 habitants dont la pression est inférieure à 2 peuvent être exemptées. Ce critère ne concerne aucune commune de la métropole dont la pression est évaluée à 7 (Cf décret),
- Faiblesse de la desserte en transport en commun dans des communes situées hors d'agglomération de plus de 30 000 habitants vers leurs principales zones d'emplois. La situation est appréciée en fonction de la fréquence de desserte des agglomérations de plus de 30 000 habitants en transport en commun en heure de pointe.
- Inconstructibilité de la moitié au moins du territoire urbanisé (du fait de plans de prévention des risques naturels ou technologiques – PPR, PPRI, PPRIF, PPRT ...), de plans d'exposition au bruit – PEB quelle que soit la commune. L'étude de ce critère fait l'objet d'une note spécifique.

Le présent argumentaire concerne la situation de la métropole Aix-Marseille-Provence au regard de ces deux derniers critères.

## EN SYNTHÈSE

Au sein de la Métropole AMP, 71 communes sur 92 ont plus de 3500 habitants au 1<sup>er</sup> janvier 2017 (dernière estimation de la population par le recensement disponible et sont assujetties aux obligations de l'article 55 de la loi SRU). Parmi elles :

- 9 communes ont plus de 25% de logements locatifs sociaux,
- 4 communes ont été exemptées pour la période 2017 – 2019 : au titre de la faiblesse de la desserte en transport en commun, Carnoux-en-Provence, Le Rove et Le Puy-Sainte-Réparate ; au titre de l'inconstructibilité de plus de la moitié de St Victoret,
- 1 commune, Coudoux, est entrée dans le dispositif SRU au 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- 8 communes bénéficient de la dotation de solidarité urbaine (DSU),
- 35 communes en Contrat de Mixité Sociale (CMS),

Au regard de ces éléments, parmi les 71 communes concernées par l'article 55 de la loi SRU, 9 ont dépassé les 25% réglementaires. Ce sont donc sur les 62 communes restantes que portent les arguments sur les critères d'exemption au regard de l'inconstructibilité.

Parmi ces 62 communes, 23 communes sont situées en dehors d'une agglomération de 30 000 habitants au sens INSEE (champ d'application du décret). Ce sont sur ces 23 communes que portent les arguments sur les critères d'exemption au regard de la desserte en transport en commun vers leurs principales zones d'emplois.

Le processus de sélection des communes exemptées sur une période triennale a deux étapes : une locale et une nationale, cette dernière étant décisionnelle. Dans un premier temps, une liste de communes potentiellement éligibles au titre d'un des critères mentionnés précédemment est arrêtée sur proposition de la Métropole. Celle-ci est soumise à avis du Préfet de région. Dans un second temps, elle est transmise à la commission nationale « SRU ». Celle-ci émet un avis promulgué avant le 31 décembre qui précède la période triennale.

En ce sens, la Métropole Aix-Marseille-Provence propose à l'Etat pour exemption sur la période triennale 2020-2022 au titre de l'article 97 de la loi Egalité et Citoyenneté :

- **Pour l'inconstructibilité**, les 4 communes suivantes : St Victoret, Roquevaire, Mimet et Fos-sur-Mer,
- **Pour la desserte en transport en commun vers les principales zones d'emplois**, les 23 communes suivantes :

Coudoux	Ensuès-la-Redonne	Sénas
Meyrargues	Roquefort-la-Bédoule	Cassis
Jouques	Saint-Cannat	Sausset-les-Pins
Le Rove	Le Puy-Sainte-Réparate	La Fare les Oliviers
Rognes	Mallermort	Lançon-Provence
Peyrolles-en-Provence	Carry-le-Rouet	Lambesc
Cuges-les-Pins	Carnoux-en-Provence	Pertuis
Ventabren	Eyguières	

## RAPPEL METHODOLOGIQUE

Dans le cadre de son programme de travail, la métropole AMP a demandé aux agences d'urbanisme :

- de construire une grille d'analyse des communes exemptables au titre des transports en commun ;
- de construire une grille d'analyse des communes exemptables au titre de l'inconstructibilité ;
- de décrire les résultats pour ces deux grilles ;

### Méthode de l'analyse de l'inconstructibilité dans les communes soumises aux objectifs SRU (*méthode détaillée en annexe*)

L'article 97 de la loi Egalité et Citoyenneté définit les conditions auxquelles les communes doivent répondre pour être exemptées des objectifs de mixité sociale définis par l'article 55 de la loi SRU.

L'une de ces conditions est qu'au moins la moitié du territoire urbanisé soit rendu inconstructible du fait de l'existence de risques et/ou nuisances fortes identifiés par un Plan de Prévention des Risques (naturel, technologique ou minier), une servitude d'utilité publique au titre de la protection aux risques ou un Plan d'Exposition au Bruit.

Pour appréhender le niveau d'inconstructibilité dans les communes soumises à la loi SRU l'analyse porte sur :

- **la redéfinition de la tâche urbaine susceptible d'accueillir un développement résidentiel ;**

Conformément à la loi, l'analyse de l'inconstructibilité portera sur la partie urbanisée de chaque commune, et non sur l'intégralité des territoires communaux. Ainsi, au lieu de Corine Land Cover de 2012, c'est la base OCCSOL du CRIGE PACA 2014 qui a été retenue. Cette dernière est plus précise et plus récente que celle recommandée par l'Etat. La redéfinition de la tâche urbaine se justifie au regard des espaces potentiellement urbanisables pour le développement résidentiels.

→ La tâche urbaine selon CLC mesure 55 843 hectares, la tâche urbaine « potentiellement urbanisable pour la vocation résidentielle » que nous avons définie mesure 46 017 ha.

- **l'inconstructibilité au regard des risques gérés par des plans et programmes de l'Etat (SUP);**

Une fois la tâche urbaine définie, la mesure de l'inconstructibilité du territoire se fera prioritairement au regard des risques et nuisances reportés dans des documents cadres de la prévention des risques, conformément à l'article 97 de la loi Egalité et Citoyenneté. Les risques reportés dans les porter à connaissance de l'Etat ont également été identifiés.

### Méthode de l'analyse pour le critère d'accessibilité en TC aux zones d'emploi des communes soumises aux objectifs SRU

L'article 97 de la loi Egalité et Citoyenneté définit les conditions auxquelles les communes doivent répondre pour être exemptées des objectifs de mixité sociale définis par l'article 55 de la loi SRU.

L'analyse porte sur :

- **La définition des communes hors agglomération,**

Ce sont les zonages des agglomérations de plus de 30 000 habitants (source Insee– Unités Urbaines 2010, RP 2015) qui ont été utilisés. Au sein de la métropole, 23 communes sont situées en dehors

d'une agglomération de 30 000 habitants et soumises aux obligations de rattrapage de logements sociaux énoncées dans la loi SRU.

Ces communes sont situées sur les franges de la métropole, majoritairement le long de la Durance mais également sur la façade méditerranéenne.

- **La définition de la destination des actifs des communes concernées par l'exemption des obligations SRU**

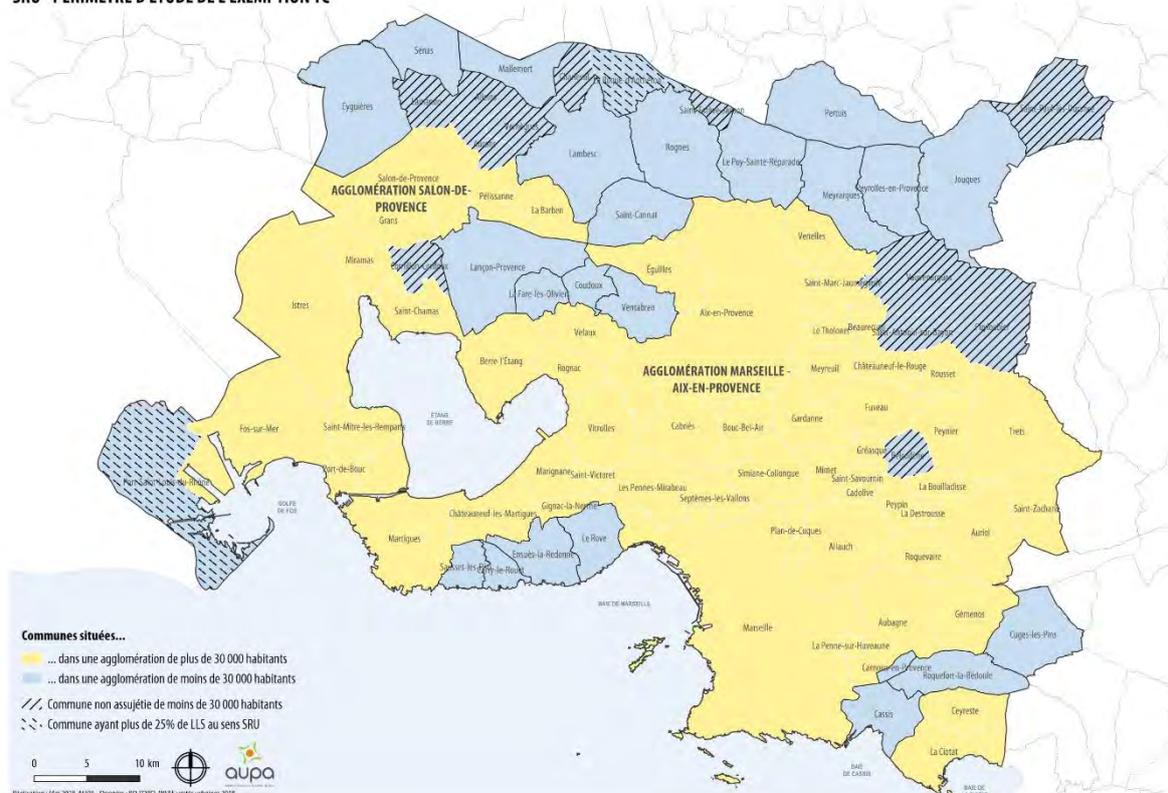
Pour appréhender la question de l'accessibilité aux zones d'emplois, la destination des actifs des communes concernées a été étudiée (source Insee - Déplacement domicile travail RP 2014). Ce sont les principales destinations qui ont été retenues pour l'analyse. Concomitamment, une étude territorialement plus fine a été menée pour identifier au sein des principales zones d'emplois métropolitaines, la localisation des nœuds de convergence de transports en commun (source Insee RP2014, Clap 2010, Sirene 2011 + GTFS, tous modes de transport en commun confondus, 2018). Les principales zones d'emplois métropolitaines sont toutes situées en-dehors des 23 communes.

- **Les modes de transport en commun et leur fréquence dans ces communes**

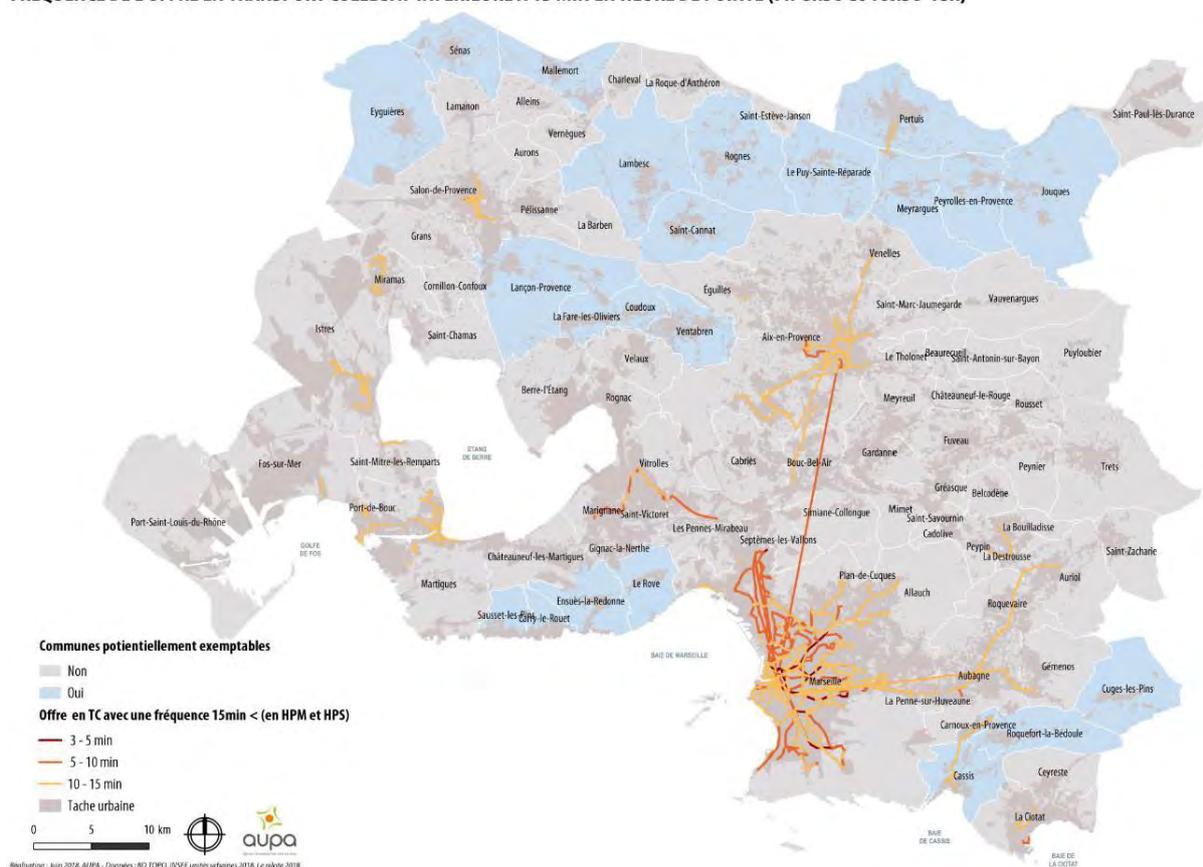
Pour ces deux indicateurs (types de transports en commun et fréquence), c'est l'ensemble des modes de transport en commun des 23 communes (bus, car, train express régional) des services de transport public (16 réseaux existants de la métropole) sur l'ensemble des arrêts de TC qui a été analysé (source: GTFS, tous modes de transport en commun confondus, 2018).

La fréquence de passage de chaque ligne des transports en commun a été étudiée avec la même source (source : GTFS, tous modes de transport en commun confondus, 2018). Cette fréquence de passage a été analysée aux heures de pointes matin (7h-8h30) et du soir (16h30-18h)

SRU - PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DE L'EXEMPTION TC



## FRÉQUENCE DE L'OFFRE EN TRANSPORT COLLECTIF INFÉRIEURE À 15 MIN EN HEURE DE POINTE (7h-8h30 et 16h30-18h)



### Méthode d'analyse pour identifier les autres freins à la production de logements sociaux

Afin de contextualiser au mieux les enjeux d'inconstructibilité et d'accessibilité, la présente analyse propose une dernière partie permettant d'identifier les autres freins à la production de logements sociaux que peuvent rencontrer les communes concernées par l'exemption.

**Par rapport au volet inconstructibilité**, une analyse complémentaire menée au regard des règles d'urbanisme locales permet de prendre en compte d'autres types de contraintes. En effet, d'autres types de contraintes grèvent la constructibilité (environnementales, desserte, assainissement,...) et sont retranscrites dans les documents d'urbanisme (données notamment exploitables pour les communes dotées d'un PLU en format SIG, transmis par la Métropole). Au-delà des risques, plusieurs autres types de servitudes (ex. : Espace Boisé Classé), des zones préservées pour leurs qualités agricole ou environnementales, des outils de protections paysagère et patrimoniale dans les documents d'urbanisme, mais également des contraintes topographiques ou de desserte (voies et réseaux) constituent des facteurs d'inconstructibilité.

Les communes définissent la plupart de ces dispositifs dans le cadre de l'élaboration de leur document d'urbanisme, lesquels, approuvé suite à l'avis de l'Etat, deviennent opposables à tout projet de construction. Ainsi, les outils retenus générant de l'inconstructibilité peuvent être pris en compte dans l'analyse présentée.

Cette ultime étape n'entre pas dans le champ prévu du décret. Toutefois, elle peut être recevable car elle révèle la concrète capacité des territoires à accueillir une offre résidentielle complémentaire.

Cette étape a été réalisée en s'appuyant sur une analyse fine des documents d'urbanisme approuvés.

**Pour le volet accessibilité** trois indicateurs supplémentaires viennent appuyer la fréquence des TC. Le premier concerne le temps de trajet entre la commune de résidence et la zone d'emploi identifiée : il est déterminé par un temps de parcours maximum de 45 minutes, trajet à pied compris pour rejoindre l'arrêt en TC, avec deux correspondances maximum (source : GTFS 2018, tous modes TC, HPM-HPS, 2 correspondances max, Insee RP 2014, Clap 2010, SIRENE 2011).

Le choix de l'arrêt en TC servant de point de référence dans le calcul domicile-travail s'appuie sur trois critères :

- L'arrêt contient le plus grand nombre de lignes de transports en commun desservant les pôles d'emplois,
- L'arrêt est localisé en centre-ville,
- L'arrêt est localisé de préférence en gare routière, ferroviaire ou parc relais.

Les principales zones d'emploi de la métropole retenues représentent plus 6500 emplois (source Insee RP2014, Clap 2010, Sirene 2011). Leur accessibilité par les TC a été étudiée pour chacune d'elle dans la limite des 45 minutes de temps de parcours avec au maximum deux correspondances.

Le second indicateur est la part des actifs travaillant à l'extérieur de la commune de résidence : il révèle le niveau de dépendance de la commune aux emplois métropolitain tout en précisant les principales communes de destination dans lesquelles les actifs de la commune ont un emploi (source Insee - Déplacement domicile travail RP 2014). Ce sont les principales destinations qui ont été retenues pour l'analyse en fixant un seuil à 5% (soit qu'au moins 5% des actifs de la commune concernée aient un emploi sur une commune autre que leur commune de résidence).

Le dernier indicateur concerne la part des actifs vivant à moins de 500 mètres du nœud de convergence des transports en commun de la commune (source : INSEE 2010, données carroyées). Les actifs se définissent par la population comprise entre 25 et 65 ans. Cette population représente le potentiel d'actifs captable par les nœuds de convergence de transport en commun (soit la population vivant à moins de 10 minutes à pied de l'arrêt principal de la commune en menant aux principaux pôles d'activités). Cet indicateur permet ainsi de mesurer la zone de chalandise de l'arrêt retenu.

**La pression de la demande.** Si elle est élevée au sein de la métropole, dans certaines communes, elle s'exprime de façon bien moins forte. Elle s'exprime par le rapport entre les attributions de logements sociaux et la demande hors mutations

**Le rythme de production de logements** pour les communes suivies par l'enquête mise en œuvre par l'Agam qui recense chaque année le nombre de logements livrés par commune. En effet, au regard des contraintes qu'elles connaissent mais aussi de l'absence de foncier disponible, certaines communes ne produisent pas assez de logements pour pouvoir assurer le rattrapage SRU.

# FICHES

## COMMUNALES

### **Organisation des fiches communales**

Chaque fiche synthétise les analyses sur :

- l'inconstructibilité illustrée d'une cartographie de synthèse.
- l'accessibilité aux zones d'emplois en transport en commun pour les 23 communes de la métropole concernées, illustrée d'une cartographie de synthèse.
- une contextualisation plus qualitative identifiant les contraintes spécifiques à la production de logement rencontrées par la commune. Il s'agit notamment d'une analyse complémentaire sur l'inconstructibilité au regard des règles locales de l'urbanisme, d'une analyse contextualisée du nœud de convergence des TC et d'une analyse sur la pression de la demande en logement social.

Le niveau de précision de ces fiches a pour but de donner un argumentaire pertinent à différentes échelles afin d'aider à la décision quant à l'exemption des communes assujetties à l'article 55 de la SRU.

# ALLAUCH

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

21 332 habitants en 2015 (INSEE)

8 638 résidences principales dont 486 logements sociaux au sens SRU (14,96 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 1 654 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Entourée de collines, Allauch jouxte Marseille. La partie urbanisée d'Allauch est relativement hétérogène avec une tâche urbaine éclatée en plusieurs secteurs. Bien que principalement constituée de tissus pavillonnaires aux densités disparates, elle inclut quelques quartiers d'habitat intermédiaire mais aussi des espaces aux franges du massif de l'Etoile plus mitées.

La commune est soumise à deux risques qui impactent peu la zone densément urbanisée mais qui contraignent les possibilités d'extension urbaine. Elle est couverte par un PPRif qui interdit toute construction dans le massif et limite l'urbanisation aux franges, sans que cela ne représente une importante part de l'espace urbain de la commune. L'inondation est l'autre risque majeur connu via une étude hydrologique intégrée au PLU. La constructibilité de certains espaces pouvant servir de champs d'expansion des crues est contrainte.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**9%** d'inconstructibilité (intégrant les risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat) : dont **7%** d'inconstructibilité (relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat).

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard des règles locales d'urbanisme est principalement imputable à la présence d'espaces naturels (86 ha) et agricoles (27 ha): secteur d'Enco de Botte, Collets Blancs, la Pounche... tandis qu'une faible part (12 ha) correspond aux prescriptions surfaciques.

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**24%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

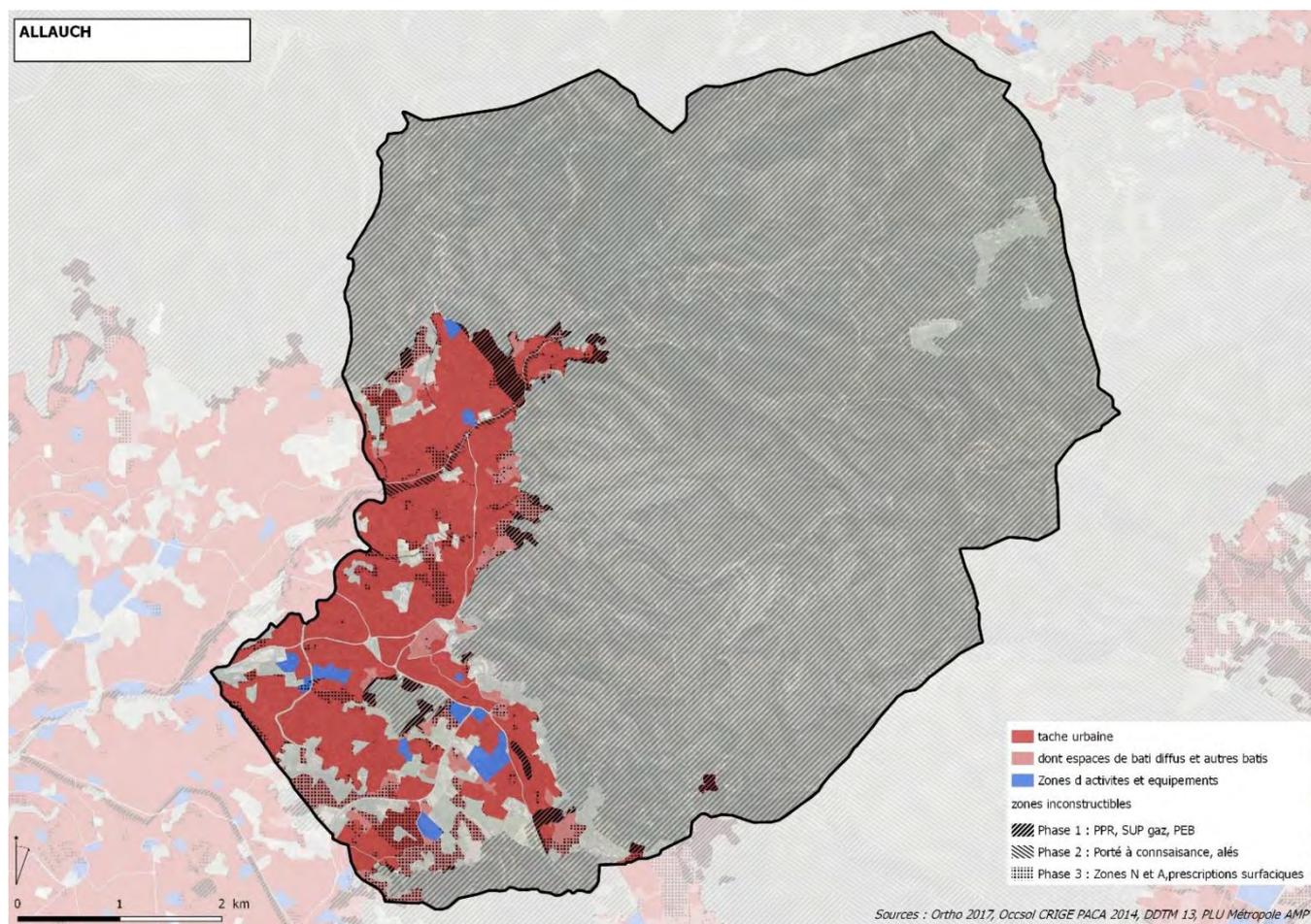
## Rythme de construction au sein de la commune

En moyenne 113 logements ont été livrés chaque année sur la période 2007 à 2016. La construction de logements apparait dynamique sur la commune d'Allauch. Il est porté par la livraison de programmes immobiliers en collectif. Ce rythme de construction s'est ralenti ces trois dernières années (en moyenne 71 logements par an).

#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **428** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **18** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est très élevée avec **24 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# AURIOL

## CT4 PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

### Données clés :

**11 538** habitants en 2015 (INSEE)

**5 065 résidences principales** dont **406 logements sociaux au sens SRU (8,02 %)** au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **866 logements sociaux à produire à horizon 2025**

*Commune carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Auriol se situe au pied du massif du Garlaban, de la Sainte Baume et du Regagnas. La commune a connu un développement périurbain intense, avec une extension de l'espace urbain en périphérie immédiate du cœur de village, en limite des espaces ruraux.

La commune est couverte par de multiples risques : un PPR inondation avec la présence d'aléas modérés et forts notamment sur la zone urbanisée la plus dense (centre-ville et hameau principal). Elle est concernée par un PPR mouvement de terrain qui impacte lourdement la commune dont la partie Est de la zone urbanisée avec un aléa fort. Elle est également soumise à un PPR incendie de forêt dont la zone rouge de fort aléa impacte principalement la partie urbanisée du Nord du territoire. Il contraint largement son développement. La zone bleue B1 couvre une large partie de la zone urbanisée et génère des contraintes importantes d'inconstructibilité.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**14 %** d'inconstructibilité (risques gérés par des plans et programmes de l'Etat ainsi que ceux connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat)

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

Composé de plusieurs hameaux et d'une topographie complexe, son développement apparaît contraint par des problématiques de desserte. Ces contraintes sont accentuées par l'imbrication des zones urbanisées avec les espaces naturels et agricoles, correspondant à des anciennes zones NB devenues inconstructibles (232 ha de zones naturelles, 24 ha de zone agricole) et la présence de prescriptions surfaciques boisées. La présence de protections paysagères et réglementaires incitant à une maîtrise forte de l'urbanisation réduit considérablement le potentiel constructible de la commune.

#### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**61%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

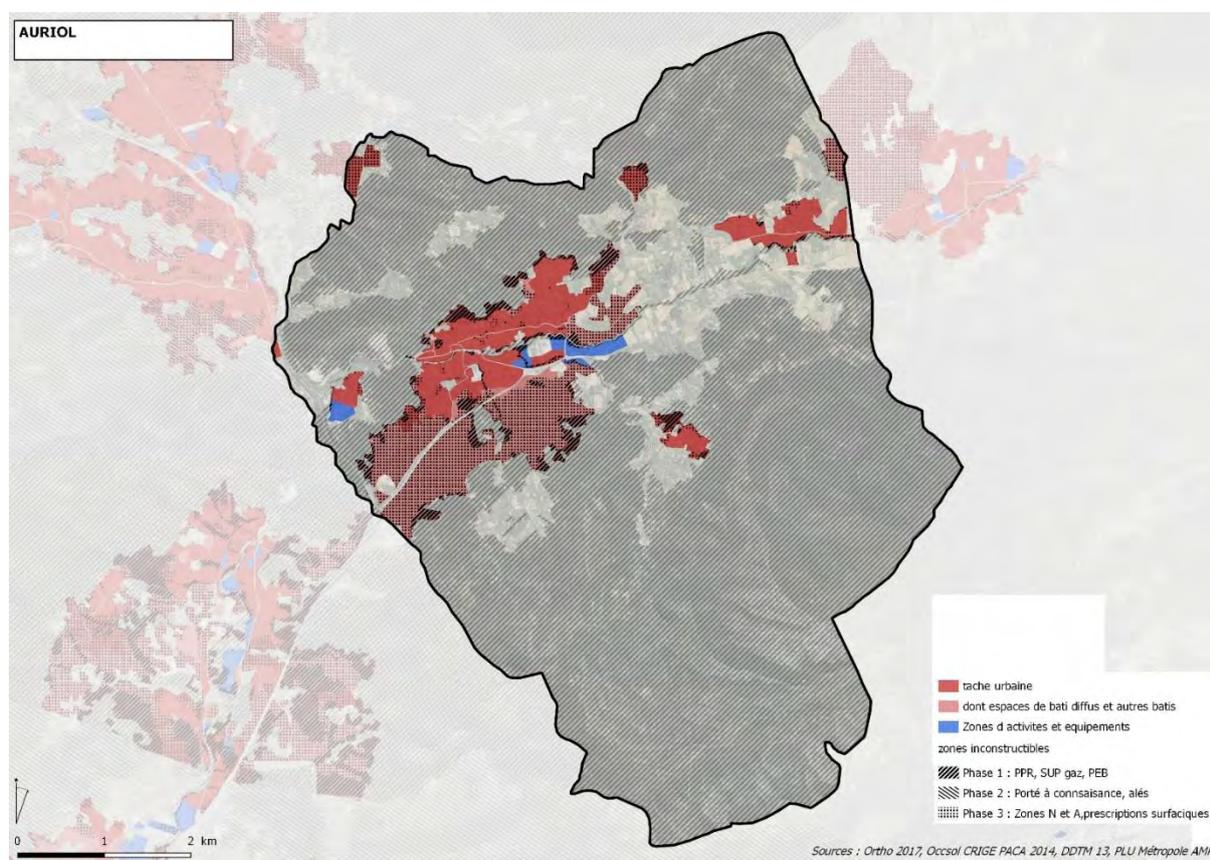
### Rythme de construction au sein de la commune

En moyenne, 48 logements ont été livrés chaque année au sein de la commune ces dix dernières années. Ce rythme apparaît très fluctuant d'une année sur l'autre. Cette situation est imputable à la livraison de programmes collectifs qui dopent la onstruction mais aussi participent à augmenter le taux de logements sociaux de la commune.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **268** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **32** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est proche de celle constatée en moyenne au sein de la métropole avec **8 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# BOUC-BEL-AIR

CT2 PAYS D'AIX

## Données clés :

14 351 habitants en 2015 (INSEE)

5 808 résidences principales dont 549 logements sociaux au sens SRU (9,45 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 907 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Bouc-Bel-Air occupe une position privilégiée entre les deux pôles d'Aix-en-Provence au Nord et Marseille, au Sud, lui offrant de très bonnes conditions d'accessibilité qui ont conduit la commune à faire face à un développement urbain important.

La commune est particulièrement sensible au risque de transport de matières dangereuses par canalisation : 7 gazoducs traversent la commune, principalement en zone naturelle et agricole, mais dont une partie impacte l'enveloppe urbaine agglomérée ainsi que les zones d'activité. On retrouve également une canalisation d'hydrocarbure liquide. Elle est également soumise au risque inondation. Elle est particulièrement concernée par les crues du Grand Vallat qui traverse la commune d'Est en Ouest et se prolonge vers Cabriès, avant de se jeter dans l'Arc. Une partie de cet aléa inondation fort impacte la tâche urbaine. Toutefois, à l'exception des aléas liés au risque inondation, les risques impactent essentiellement l'habitat diffus présent en plaine et sur les piémonts des massifs, où le risque feu de forêt et le niveau d'équipement ne sont pas favorables à la construction. Un risque lié au caractère argileux des sols est également à prendre en compte ; notamment au niveau du sud de la commune.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**20%** d'inconstructibilité (risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), dont 7 % d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard des règles locales d'urbanisme est principalement imputable à la présence de zones naturelles (81 ha) et agricoles (13,4) (Les Férauds, château d'Albertas Collet Blanc..) mais aussi à la part relativement importante de prescriptions surfaciques (24 ha).

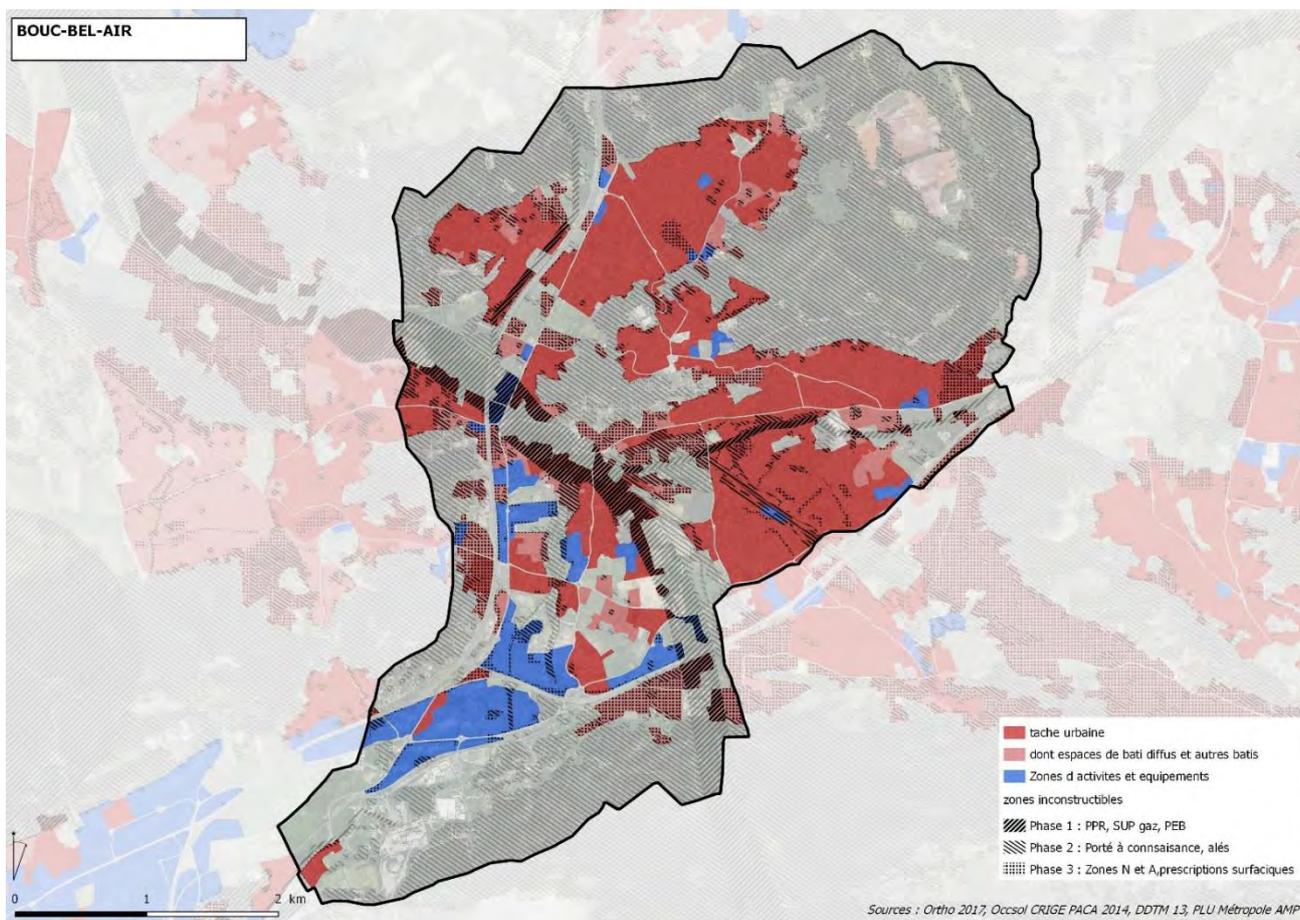
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

35% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **373** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **26** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est très forte, elle atteint **14 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# CABRIES

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

9 627 habitants en 2015 (INSEE)

3 980 résidences principales dont 219 logements sociaux au sens SRU (5,5 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 778 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Cabriès est située entre le plateau de l'Arbois et la chaîne de l'Etoile. Son urbanisation est fortement contrainte par un relief accidenté. Ainsi, la zone urbanisée s'est constituée à partir de deux pôles : le village historique de Cabriès, autour duquel s'est développée une urbanisation diffuse de type pavillonnaire et le lieu-dit Calas qui s'est développé sous forme de lotissements avec une relative densité. La commune est concernée par plusieurs risques, celui lié à l'inondation étant celui ayant le plus fort impact. Elle fait l'objet d'un aléa inondation dont le niveau fort, autour du grand Vallat, touche une partie du tissu urbain discontinu de Calas. La constructibilité de certains espaces pouvant servir de champ d'expansion des crues est contrainte. Par ailleurs, le passage de deux conduites de gaz sur son territoire impacte une partie de l'enveloppe agglomérée de Cabriès. Elle est également touchée par un PPRT risque industriel. Il est engendré par le site SEVESO EPC France situé au sud de Cabriès en zone naturelle (nécessairement rendue inconstructible lors de l'élaboration du PLU). Enfin, l'importante couverture végétale la situe en zone qualifiée de sensible aux feux de forêts. Les risques touchent majoritairement les zones naturelles et une partie des zones d'urbanisation diffuse, générant une inconstructibilité non négligeable. Le classement du Massif de l'Arbois en 2017 a classé 51% de la surface totale de la commune en zone naturelle protégée inconstructible.

Malgré toutes ces contraintes, le taux d'inconstructibilité de la commune, tel que défini par la loi dans le cadre du présent exercice n'atteint pas les 50% réglementaires.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**20%** d'inconstructibilité (intégrant les risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), dont **7%** d'inconstructibilité (relatives aux risques gérés par des plans et programme de l'Etat)

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard des règles locales d'urbanisme est imputable à la présence significative d'espaces naturels correspondant à des anciennes zones d'habitat diffus sur lesquelles un

développement urbain n'est pas toujours possible à cause du risque incendie et du risque inondable (notamment autour du grand Vallat : la Bélandière, la Planque, la Dame, le Puits Neufs) et dans une plus faible proportion à la présence d'espaces agricoles (4,2 ha) et de prescriptions surfaciques (13,03 ha). Vis-à-vis de l'inondabilité, c'est la cartographie de l'aléa inondation qui sert de base au zonage réglementaire local. Cela signifie que des zones urbanisées sont aujourd'hui strictement inconstructibles. Par ailleurs et comme évoqué plus haut, le Massif de l'Arbois a été classé en 2017, ainsi plus de la moitié du territoire communal est classé en zone naturelle protégée et inconstructible. Par ailleurs, l'intégration de la commune en zone 3 de sismicité modéré impose aux bâtiments neufs des règles de constructions (PSMi ou EC08). Enfin, la commune prend en considération les nuisances liées au bruit (trafic routier majoritairement, RD6-RD543-RD9-A51) pour les futurs projets et le traitement du bruit dans les secteurs les plus exposés.

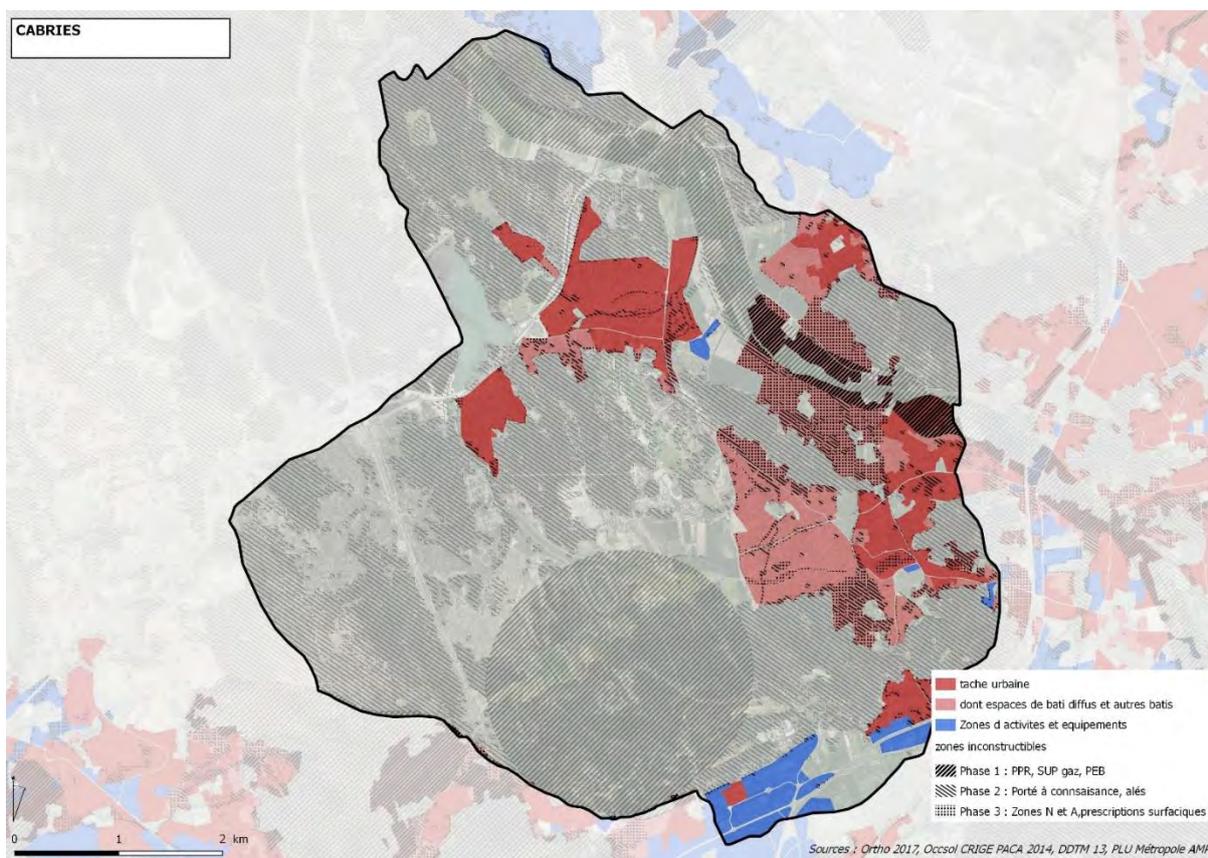
### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

36% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **114** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# CARNOUX-EN-PROVENCE

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

6 982 habitants en 2015 (INSEE)

2 888 résidences principales dont 425 logements sociaux au sens SRU (14,72 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 306 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 554 actifs résidents, 73% travaillent hors de la commune (en 2015, INSEE)

Commune non carencée – Exemptée pour la période 2017 - 2019

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Ville fondée à la fin des années 1950, elle s'est développée sous la forme d'un grand ensemble avec un tissu pavillonnaire relativement dense constituant une enveloppe aux limites franches, en deçà des lignes de crêtes des massifs. La tâche urbaine a ainsi quasiment atteint les limites communales et vient ponctuellement en limite de l'aire d'adhésion du Parc National des Calanques, ne laissant pas présager d'évolutions urbaines possibles. Le principal risque est l'incendie, géré par un PPRif qui préserve notamment les zones de franges de toute nouvelle urbanisation.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**21 %** d'inconstructibilité (risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat) dont **19 %** d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Carnoux-en-Provence ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transports en commun. Cela se traduit par une faible fréquence (cf Carte de fréquence dans l'introduction). Cela se concrétise pour les actifs par des trajets longs et complexes pour aller vers les principaux pôles d'emplois alors que 73% d'entre eux travaillent à l'extérieur de la commune.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Carnoux-en-Provence	Marseille	35%	1854	AUBAGNE	CENTRE	15-30	296 400	Notre Dame d'Afrique	68 M5 M6 M8 M9	>15min
	Dans la commune	27%			LES PALUDS	15-30				>15min
	Aubagne	16%		MARSEILLE	CASTELLANE	30-45				>15min
	La Ciotat	5%			SAINT CHARLES	30-45				>15min
	Autres communes	18%		LA CIOTAT	CENTRE	30-45				>15min

Plus de la moitié des actifs se rendent, dans des communes desservies par les transports en commun pour travailler. Les temps de trajets oscillent entre 25 min et 45 min (Aubagne, Marseille et La Ciotat). Les lignes les plus rapides, qui proposent des temps de trajet de 15/30 min, desservent les zones qui polarisent moins d'actifs et leurs fréquences restent faibles. Ces temps de transports ne tiennent pas compte des embouteillages nombreux vers ces destinations.

Seuls 19% des 25-65 ans ont accès rapidement à une offre de transport en commun allant vers les principaux pôles d'emplois.

Au-delà de ces indicateurs, le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 19% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès). C'est-à-dire q'une faible part de la population de la commune a accès facilement à l'offre de transports en commun. Cela témoigne de la faible efficacité de l'offre de transport en commun pour desservir les actifs de la commune.

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

La commune ne présente pas de contraintes règlementaires significatives venant grever, en sus des risques, la constructibilité de la commune. Toutefois, la configuration toute particulière de la ville n'offre pas à la commune de réelles capacités constructives. Le potentiel foncier en extension est inexistant, et les capacités de densification ou renouvellement urbain très maigres avec une organisation urbaine pavillonnaire optimisée par rapport à la topographie et à la desserte. Les objectifs de la loi SRU semblent de fait, particulièrement difficiles à atteindre.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**23%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

#### **Rythme de construction au sein de la commune**

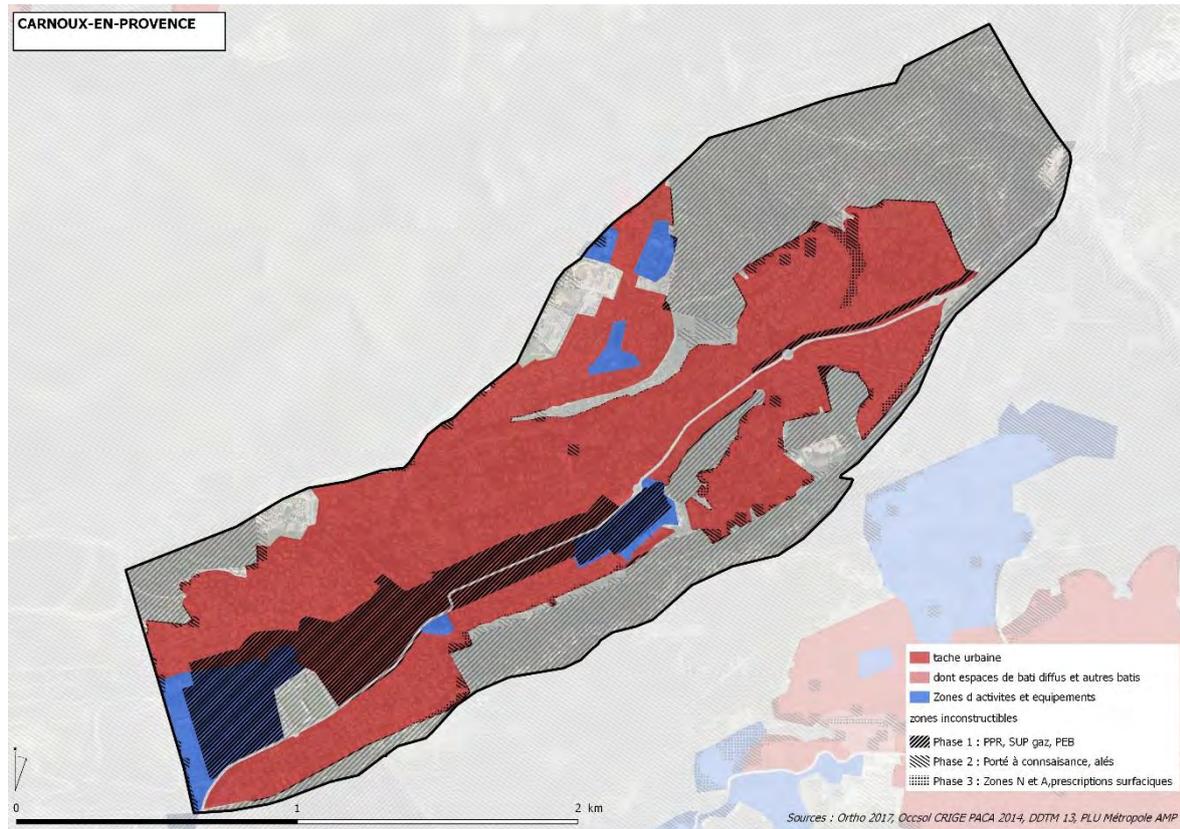
En moyenne, 15 logements ont été livrés chaque année au sein de la commune de Carnoux-en-Provence entre 2007 et 2016. Ce chiffre inclus des programmes immobiliers comprenant des logements sociaux qui ont consommé les derniers potentiels fonciers de la commune. En effet, hormis ces programmes, quasiment aucun logement n'est produit au sein de la commune. En effet, l'urbanisation de celle-ci ne peut s'étendre et la zone urbaine est dense et ne présente plus de potentiel foncier.

#### **Analyse de la pression de la demande :**

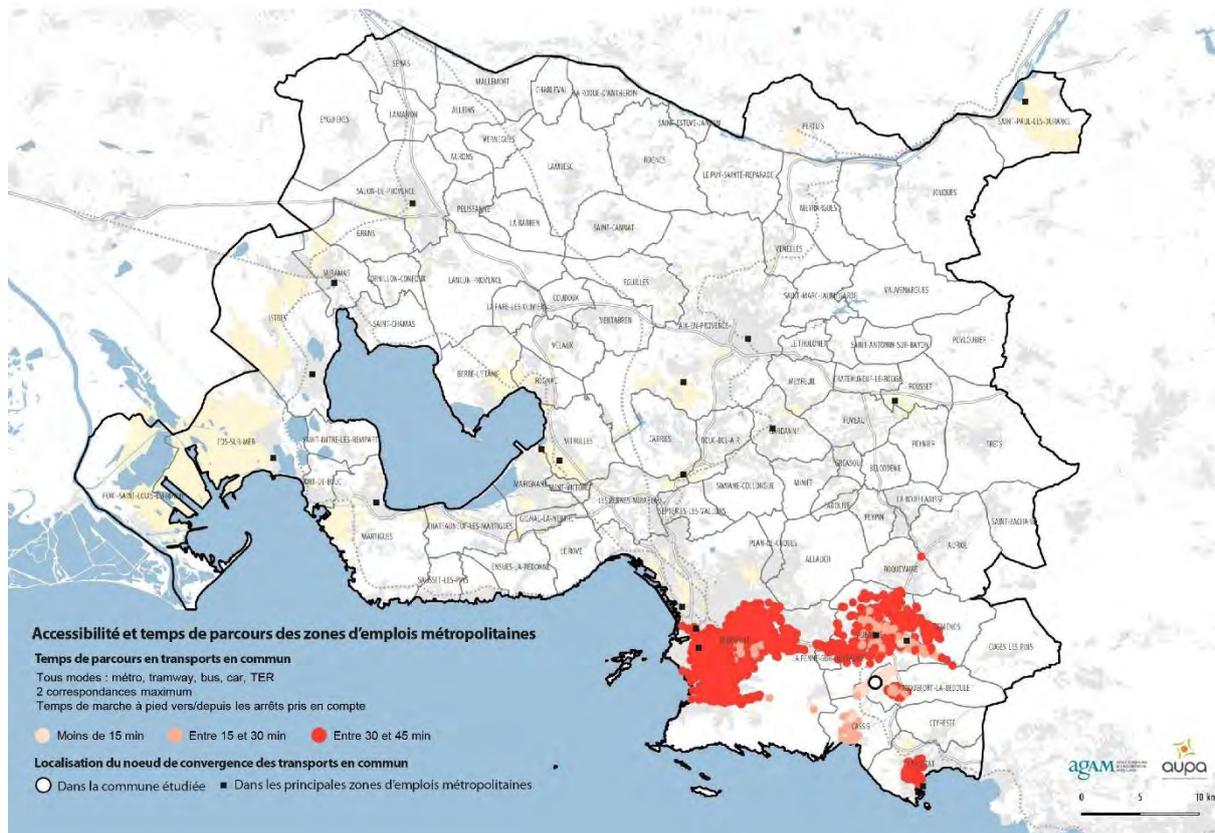
La commune enregistre **157** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **30** attributions en 2017 (soit 19%). La pression de la demande en logement locatif social est inférieure à celle constatée au sein de la métropole avec **5** demandes pour 1 attribution (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

**Au titre de toutes les contraintes que connaît la commune (desserte insuffisante, capacités foncières épuisées ...), Carnoux-en-Provence a été exempté pour la période triennale 2017 – 2019.**

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# CARRY-LE-ROUET

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

6 474 habitants en 2015 (INSEE)

3 071 résidences principales dont 46 logements sociaux au sens SRU (1,5 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 717 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 212 actifs résidents, 75% travaillent hors de la commune (en 2015, INSEE)

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Carry-le-Rouet est une commune littorale dans laquelle le développement urbain s'est essentiellement fait sous la forme d'habitat pavillonnaire avec une densité dégressive au fur et à mesure du rapprochement du littoral. Dans une topographie contrastée, l'urbanisation et les voies ont suivi les courbes de niveau, et un couvert végétal particulièrement important a été préservé. Des limites franches à l'urbanisation existent au nord de la commune avec la RD 9, ainsi qu'à l'est avec le vallon de l'Escalayolle, renforcée par l'existence de zones Natura 2000 sur le massif la Nerthe. La commune est hautement concernée par le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**5%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance ». Absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Carry-le-Rouet ne bénéficie pas de bonnes conditions de desserte en transports en commun (cf Carte de fréquence dans l'introduction). Commune littorale, elle est mal raccordée aux grands axes de circulation ce qui pénalise l'efficacité de l'offre TC tant en termes de fréquence que de temps de parcours. La majeure partie des actifs habitant la commune quitte celle-ci pour se rendre dans leur lieu d'emploi (75%). Près de la moitié des actifs travaillent dans quatre principaux pôles (Marseille, Marignane, Martigues et Aix-en-Provence). Parmi ces communes, seules Martigues et Marseille sont accessibles par les transports en commun en moins de 45 min. En parallèle, une part importante d'actifs se rend dans des pôles d'emplois plus petits et plus diffus pour lesquels la desserte en transports en commun est très mauvaise depuis Carry-le-Rouet.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe	
Carry-le-Rouet	Dans la commune	25%	1662	MARTIGUES	MARTIGUES HdV	30-45	281 800	Gare SNCF	55 C3 C4 C5 TER	>15min	
	Marseille	24%		MARSEILLE	SAINT CHARLES	30-45				>15min	
	Marignane	11%			EUROMED	30-45				>15min	
	Aix-en-Provence	6%			CASTELLANE	30-45				>15min	
	Martigues	5%									
	Autres communes	28%									

Un territoire mal connecté aux réseaux et aux transports en commun avec seulement 17% des 25 – 65 ans ayant facilement accès à une offre de transport en commun.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 17% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès), part très faible qui confirme la mauvaise performance de la desserte en transport en commun de cette commune.

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

La commune de par sa localisation, connaît de nombreuses contraintes à l'urbanisation. La présence de prescriptions paysagères spécifiques et de boisements protégés (11,6 ha), de quelques secteurs naturels inconstructibles et la configuration particulière de la commune, contraignent son développement urbain. Ces contraintes sont augmentées par son cadre naturel protégé. Cette situation, conjuguée à un coût du foncier prohibitif (d'une commune balnéaire de la côte méditerranéenne) et de la loi Littoral (préservation des paysages urbains) n'offrent pas de réelles capacités constructives sur la commune. Celle-ci produit peu de logements. Dans ces conditions, les objectifs de la loi SRU sont donc particulièrement difficiles à atteindre.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**13%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

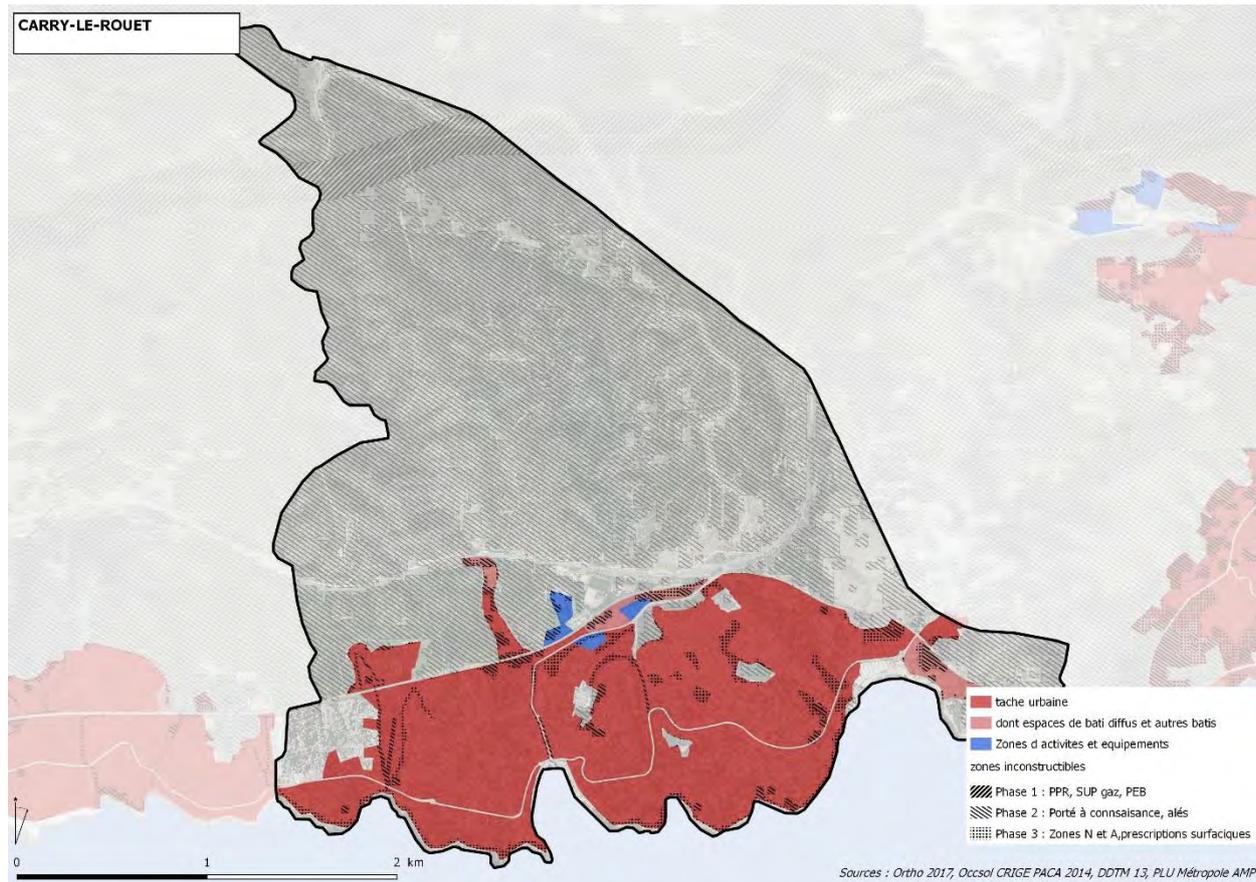
#### **Rythme de construction au sein de la commune**

Très peu de logements sont livrés chaque année au sein de la Carry-le-Rouet. Entre 2007 et 2016, 13 logements ont été réalisés chaque année dont très peu de programmes collectifs. Les contraintes liées à la situation géographique de la commune et au coût très élevé du foncier limitent fortement la production de logements.

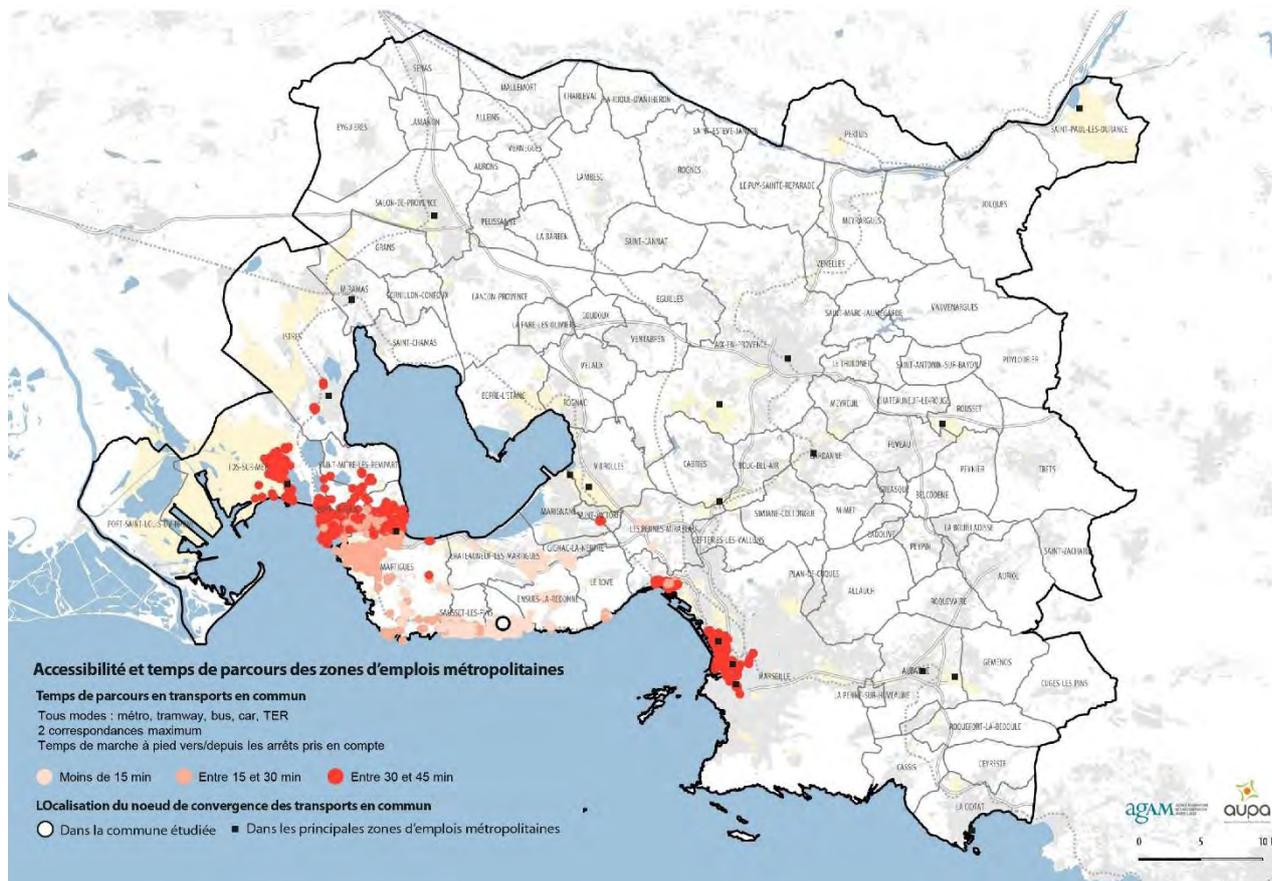
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **108** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# CASSIS

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

8 170 habitants en 2015 (source INSEE)  
 3 909 résidences principales dont 340 logements sociaux au sens SRU (8,7 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 617 logements sociaux à produire à horizon 2025  
 2 930 actifs résidents, 53% travaillent hors de la commune (en 2015, INSEE)  
*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Cassis est une commune littorale dans laquelle le développement urbain s'est fait en alternance de résidences d'habitat intermédiaire et de pavillonnaires et de secteurs de villas moins denses, depuis le centre portuaire ancien, vers les contreforts des massifs des Calanques ou du Cap Canaille. La topographie de la commune et la présence de vignobles particulièrement qualitatifs aboutissent à une partie urbanisée particulièrement éclatée aux densités disparates. À ses extrémité est et ouest, l'urbanisation est encadrée par les sites classés des deux massifs, au nord par les classements AOC des vignes, empêchant toute possibilité d'extension. La commune est couverte par un PPR Inondation. Les risques forts restent limités aux fonds de vallons et ne génèrent ainsi que peu d'inconstructibilité à l'échelle de la commune.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**4%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance de l'état) dont **3%** d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programme de l'Etat

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Cassis ne bénéficie pas d'une desserte optimale en transports en commun (cf Carte de fréquence dans l'introduction). Cela se traduit par une fréquence insuffisante pour être attractive mais aussi par des temps de parcours élevés du fait du fort niveau de congestion routière pour cette commune littorale. La moitié des actifs quitte la commune pour se rendre sur leur lieu de travail. 28% s'orientent vers Marseille, la congestion routière étant particulièrement importante vers cette destination. 15% d'entre eux vont vers d'autres bassins d'emplois plus petits et mal desservis en TC.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Cassis	Dans la commune	47%	1539	MARSEILLE	SAINT CHARLES	30-45	196 400	Augustin Isnard	68 M1 M5 M6 M8	>15min
	Marseille	28%			CASTELLANE	30-45				>15min
	Aubagne	6%		AUBAGNE	CENTRE	30-45				>15min
	La Ciotat	5%			LES PALUDS	15-30				>15min
	Autres communes	15%		LA CIOTAT	CENTRE	30-45				>15min

Pour la commune de Cassis, la performance de l'offre de transports en commun est compromise par deux facteurs : la congestion routière sur les principaux axes menant aux pôles d'emplois et, au sein de la commune, l'accès difficile aux pôles de transport en commun (éloignement des principaux pôles et congestion interne à la commune).

La population en âge actif à proximité d'un arrêt de transport en commun est faible. Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pied) 22% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

22% des 25-65 ans ont rapidement accès à une offre en transport en commun. Le cumul entre le temps de déplacement pour gagner l'offre de transport en commun et du temps de parcours vers les principaux pôles d'emplois est particulièrement dissuasif pour les actifs de cette commune.

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

La commune dispose d'importantes zones NB intégrées à la tâche urbaine, correspondant à des zones agricoles qui ont été mitées et sur lesquelles une poursuite de l'urbanisation n'est plus souhaitable aujourd'hui (l'Arène, le Revestel, Sainte Croix).

Par ailleurs, la configuration particulière de la commune, très contrainte dans son développement urbain par son cadre naturel protégé, conjugué à l'imbrication d'un coût du foncier prohibitif (d'une commune balnéaire de la côte méditerranéenne) et de la loi Littoral (préservation des paysages urbains) n'offrent pas de réelles capacités constructives sur la commune. Les objectifs SRU sont particulièrement donc difficiles à atteindre.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**33%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

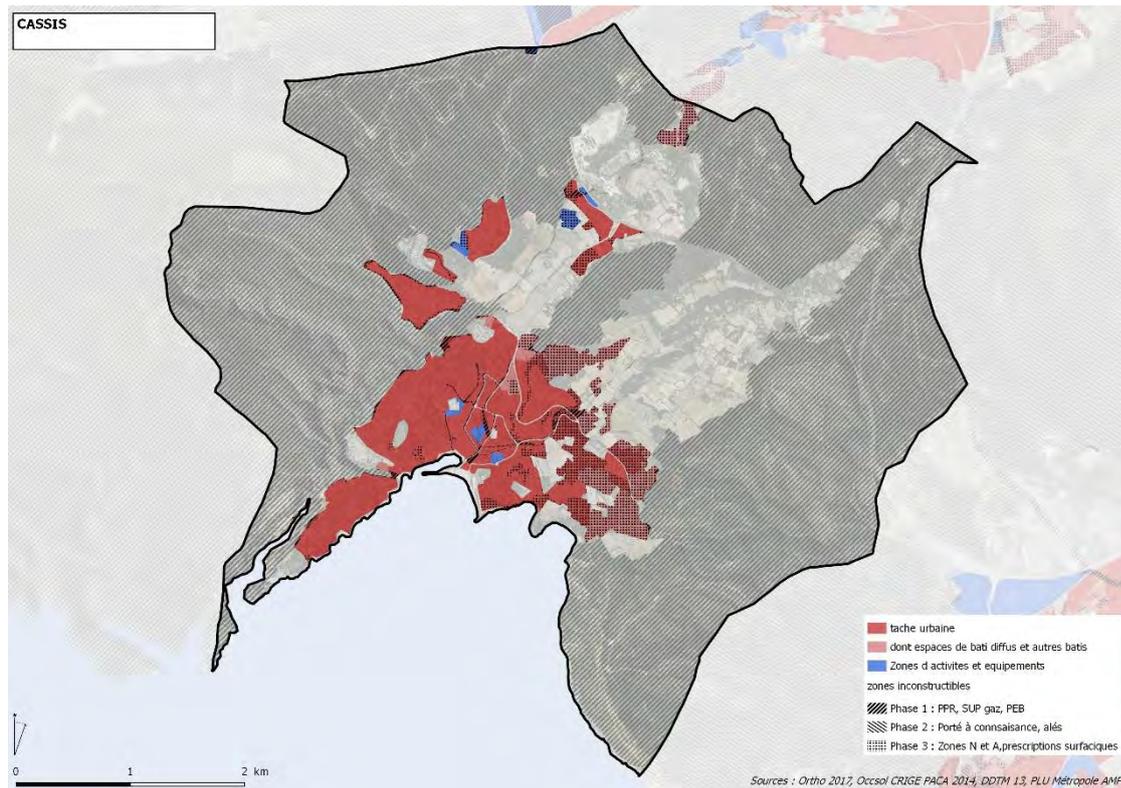
#### **Rythme de construction au sein de la commune**

Au sein de la commune de Cassis, en moyenne 18 logements ont été livrés chaque année entre 2007 et 2016. Ce rythme est augmenté par la livraison de plusieurs opérations de logements collectifs en 2007 et 2008. Depuis, il est en moyenne de 6 par an, ce qui est très faible.

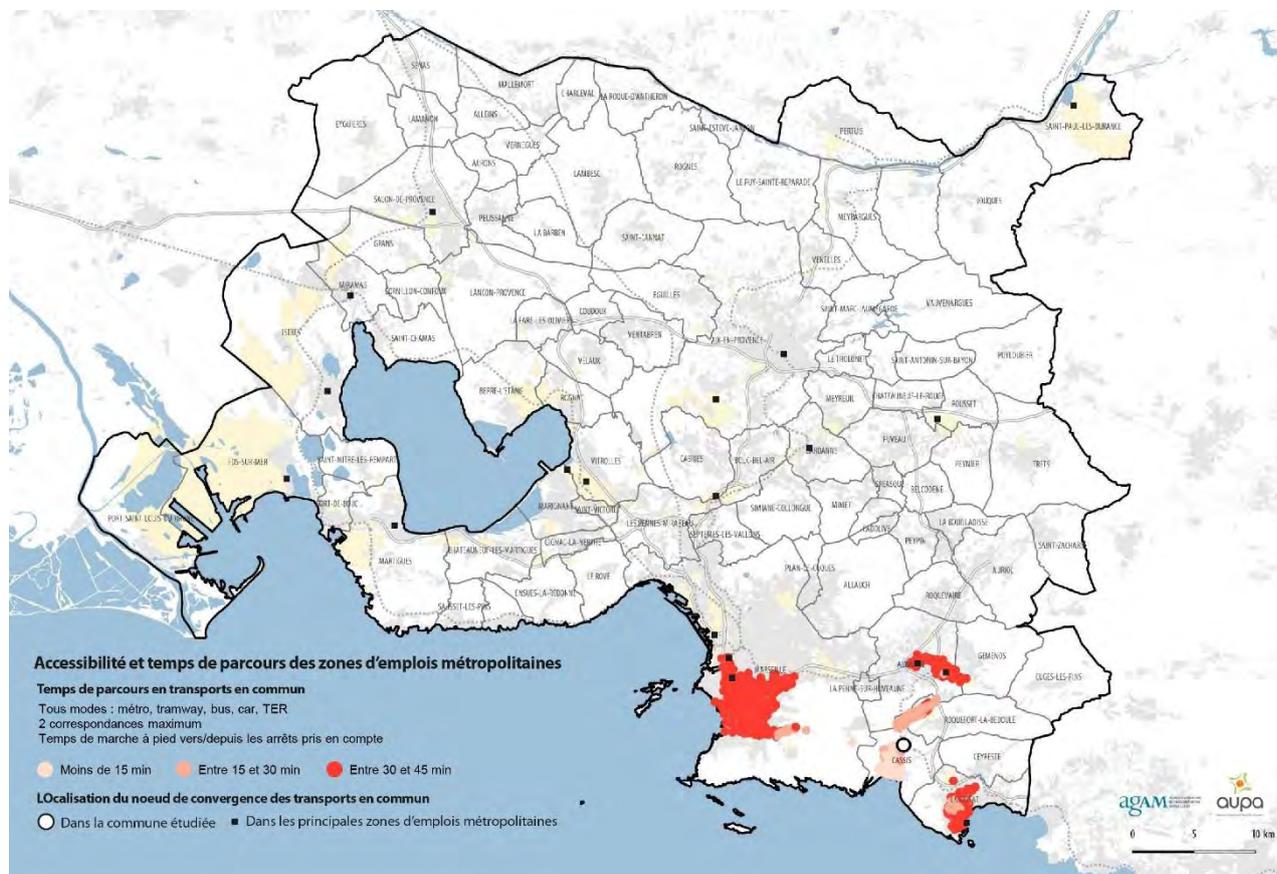
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **296** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# CEYRESTE

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

4 489 habitants en 2015 (source INSEE)

2 076 résidences principales dont 46 logements sociaux au sens SRU (2,2 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 461 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Au nord de La Ciotat, Ceyreste est proche du littoral méditerranéen et des massifs. La partie urbanisée de Ceyreste est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes et relativement homogènes. La tâche urbaine en forme de cône est guidée par la RD 3 le long de laquelle elle s'étire. Cette forme étend les zones de contacts entre l'urbanisation et la nature du massif du Grand Caune environnant.

La commune ne fait l'objet d'aucun plan de prévention, mais elle est concernée par le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat, ainsi que par des aléas inondations intégrés dans le PLU local. Les risques forts touchent une grande partie des franges de l'urbanisation générant une inconstructibilité non négligeable.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**17 %** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat. Absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La commune dispose de quelques zones NB intégrées à la tâche urbaine, correspondant à des zones qui ont été mitées et sur lesquelles une poursuite de l'urbanisation n'est plus souhaitable aujourd'hui. (Maougavi, Mauregard)

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**30%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

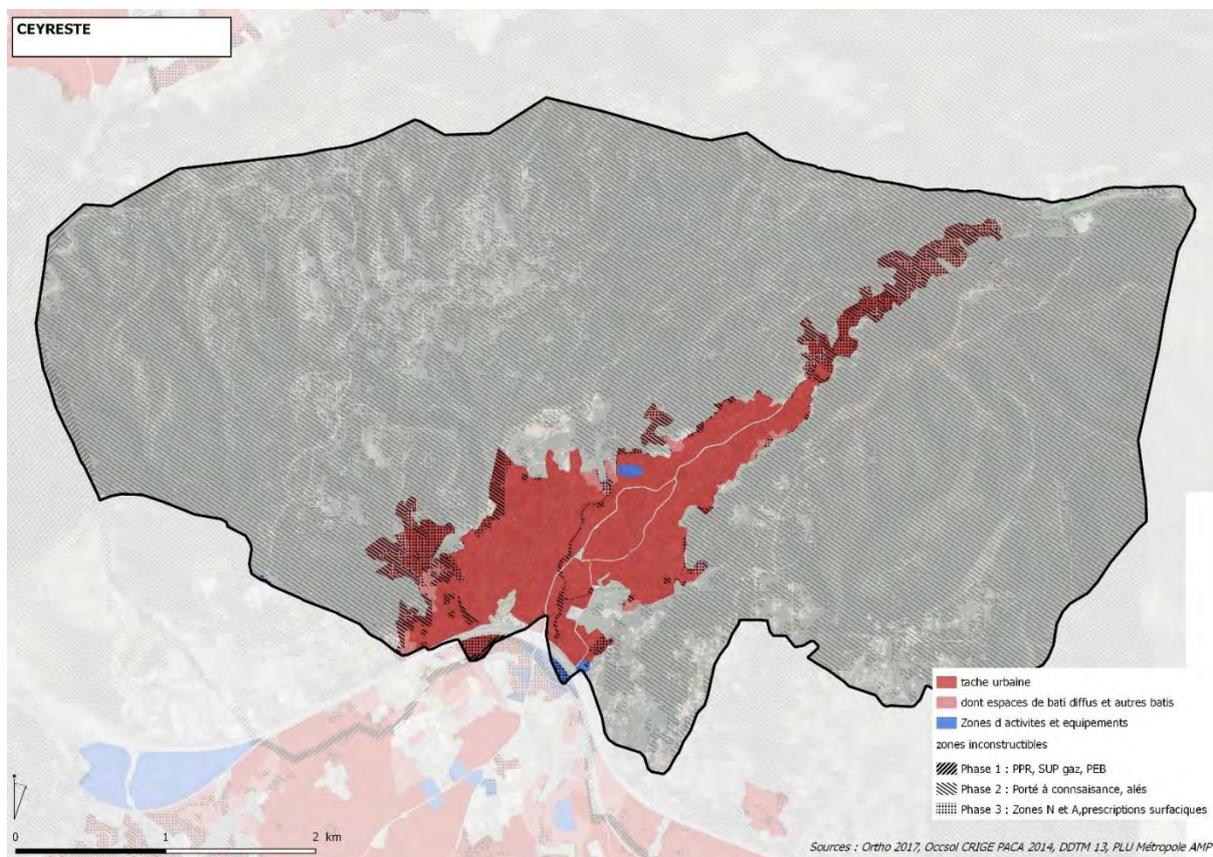
### Rythme de construction au sein de la commune

Entre 2007 et 2016, en moyenne 24 logements ont été livrés chaque année au sein de la commune. Ce rythme s'est ralenti depuis 2010. En effet, hormis la livraison d'un programme collectif en 2013, moins de 20 logements sont livrés chaque année.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **132** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES

CT1 MARSEILLE PROVENCE

## Données clés :

15 057 habitants en 2015 (source INSEE)

7 011 résidences principales dont 1 374 logements sociaux au sens SRU (19,32 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 456 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune non carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Châteauneuf-les-Martigues se situe sur la rive sud de l'étang de Berre. La partie urbanisée de Châteauneuf-les-Martigues est principalement constituée de tissus pavillonnaires plutôt denses et relativement homogènes, ainsi que de quelques opérations d'habitat collectif et intermédiaire. Le tissu urbain est coupé en deux par l'A 55 et l'élargissement du canal du Rove, séparant la Mède du reste de la commune. L'urbanisation récente est encadrée par l'autoroute au sud, les étangs au nord et la plaine agricole à l'est.

La commune fait l'objet d'un PPR Technologique (raffinerie Total à La Mède) qui contraint fortement toute nouvelle construction dans le secteur. À ce jour le PPRt génère une inconstructibilité non négligeable.

Le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat est particulièrement mineur.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**16%** d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Non éligible

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard du règlement d'urbanisme en vigueur est liée à quelques poches agricoles en lisière urbaine, sur lesquelles quelques opérations se sont développées (lisière Est Bastide neuve, Frascati) et en frange de la RN568.

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**23%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

## Rythme de construction au sein de la commune

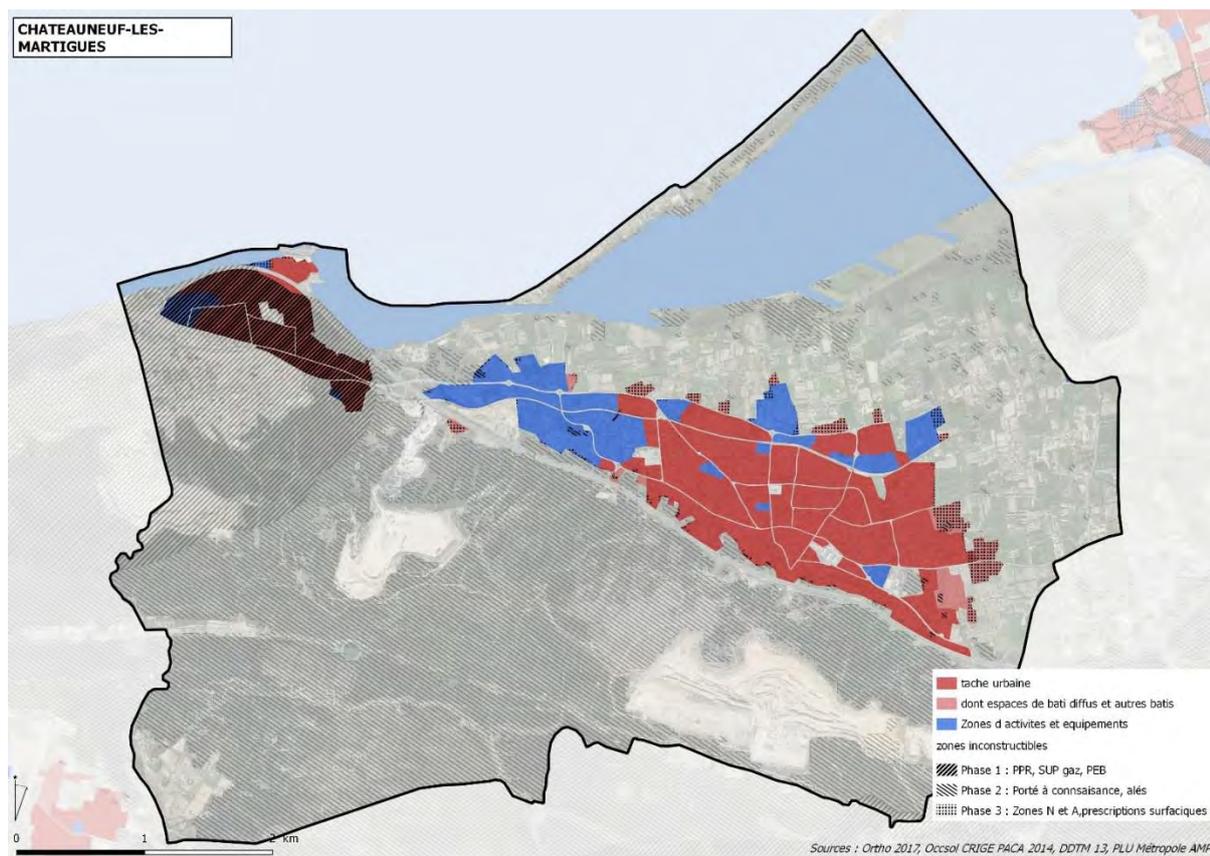
La commune de Châteauneuf-les-Martigues a connu une intense production de logements ces dernières années. Ainsi, ce sont 215 logements qui ont été livrés en moyenne chaque année depuis 2007. Cette production a permis d'augmenter le taux de logements sociaux au sein de la commune.

Elle a également généré une forte augmentation de la population, ce qui a impacté le fonctionnement des équipements.

### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **690** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **155** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **5 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille). Cette pression est inférieure à celle constatée en moyenne dans la métropole.

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# COUDOUX

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

**3 720** habitants en 2015 (*source INSEE*)

**1 492** résidences principales dont **78 logements sociaux au sens SRU** (5,23 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **286 logements sociaux à produire** à horizon 2025

**1 602** actifs résidents, 82% travaillent hors de la commune (en 2015)

*Commune récemment soumise à SRU - non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Situé entre Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, Coudoux est soumis depuis peu à la loi SRU. La commune de Coudoux présente un développement du bâti relativement dense. L'essentiel de la croissance urbaine s'est opérée quasi exclusivement avec de l'urbanisation de type pavillonnaire, par lotissement successifs, et produisant cette structure urbaine compacte.

Elle est soumise à trois natures de risques qui impactent toutefois peu la tache urbaine. La commune est concernée par un PPR mouvement de terrain mais celui-ci présente un risque modéré et n'impacte pas la constructibilité. Une étude hydraulique réalisée en 2016 a permis de déterminer l'aléa inondation sur la commune (crues de l'Arc et du Malvallat). Les risques de crue concernent le sud de la commune (terres agricoles de la vallée de l'Arc jusqu'au CD10). La moitié du territoire se trouve aussi en zone sensible au risque feu de forêt mais cela touche les deux franges boisées (au sud, le long des communes de Velaux, Ventabren) et majoritairement le Nord de l'agglomération avec la zone des Collets.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**4%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance de l'Etat », absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Coudoux ne bénéficie pas d'une offre performante de transports en commun (cf Carte de fréquence dans l'introduction). Seuls 18% des actifs résident et travaillent dans la commune. 30% d'entre-eux travaillent à Aix-en-Provence, seul pôle d'emplois desservis en transports en commun depuis Coudoux en moins de 45 minutes. La fréquence sur cette ligne est faible. La voiture reste concurrentielle puisqu'elle permet aux actifs résidents de se rendre sur la zone des Milles en 20 minutes quand les transports en commun dépassent les trois quart d'heure.

Plus de la moitié des actifs de la commune se rendent pour leur travail dans des pôles d'emplois pour lesquels il est très difficile d'emprunter les transports en commun (rupture de charge avec un nombre très important de changement, temps de déplacement élevé ...)

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Coudoux	Aix-en-Provence	30%	1307	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	40 600	Collet Poste	13 220 15	>15min
	Dans la commune	18%								
	Marseille	10%								
	Vitrolles	7%								
	Marignane	5%								
	Autres communes	30%								

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 45% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

Près de la moitié des 25-65 ans ont facilement accès à une offre de transport en commun mais celle-ci ne dessert pas la majorité des zones d'emplois où se rendent les actifs de la commune.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

Au regard du développement de la commune qui a privilégié une urbanisation groupée, la tâche urbaine de la commune est peu couverte par des éléments de protections grevant la constructibilité. Toutefois elle inclut quelques secteurs de frange correspondant à de la zone naturelle ou agricole mitée. Par ailleurs, en ce qui concerne le développement urbain défini dans le Plan Local d'Urbanisme, les possibilités de constructions sont réduites. Le principal projet de constructions de logements correspond à l'OAP qui définit le prochain éco-quartier de Coudoux. Au-delà, la commune n'aura plus de terrain constructible pour une réelle production de logements, dont sociaux. Parallèlement, les possibilités de construction de « la ville sur la ville » sont réduites du fait des zones de ruissellement présent sur la zone urbanisée.

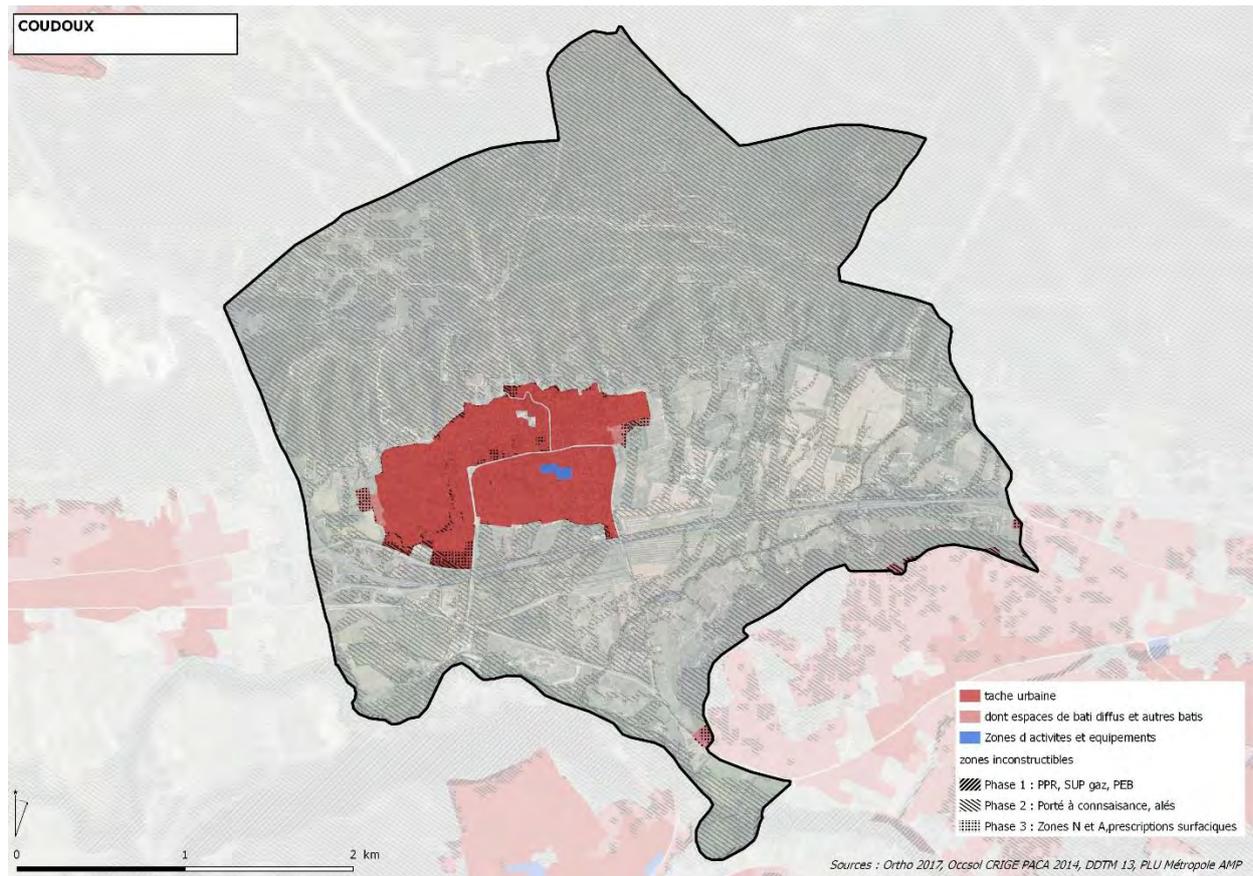
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**10%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

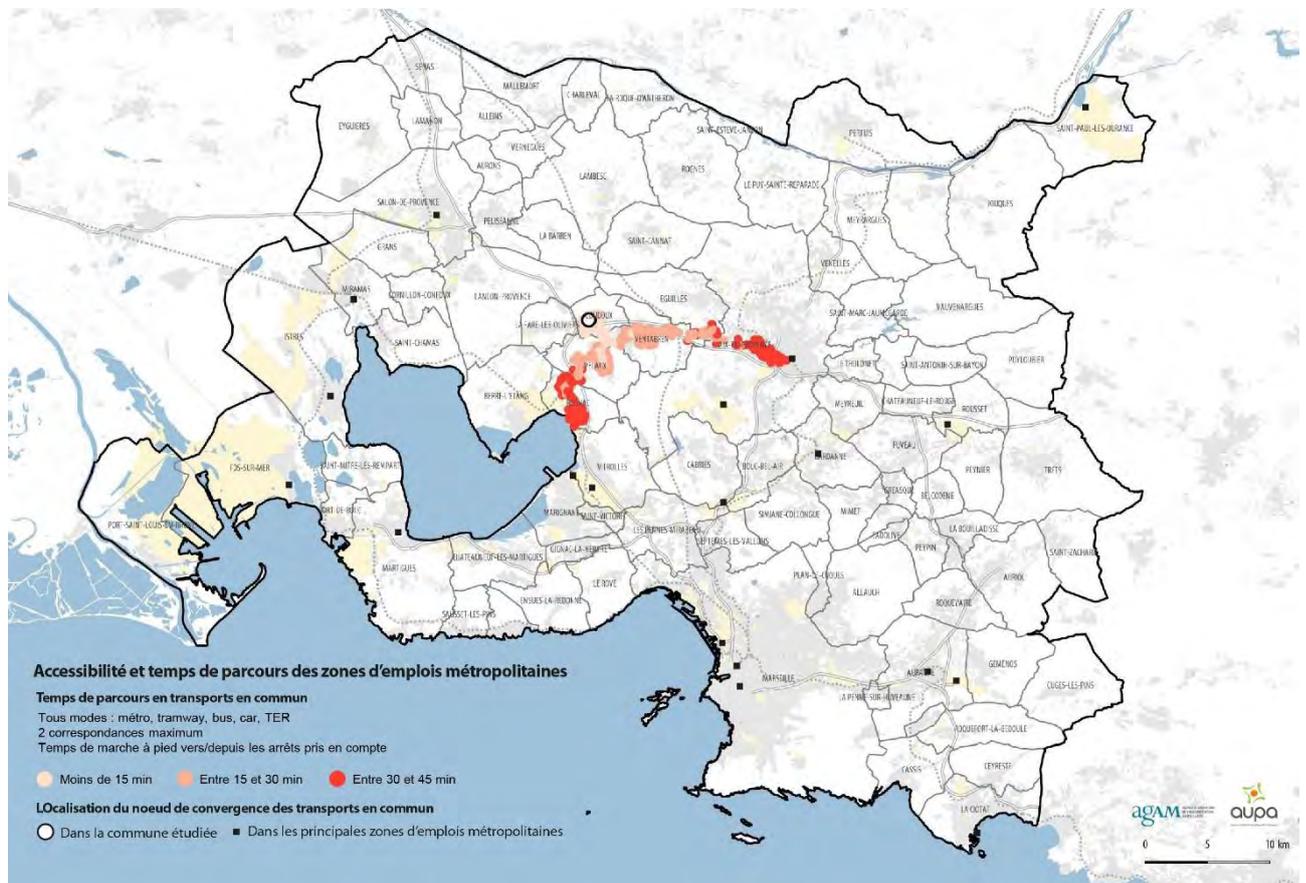
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **60** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# CUGES-LES-PINS

## CT4 PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

### Données clés :

4 920 habitants en 2015 (source INSEE)  
 2 071 RP dont 59 LS SRU (2,85 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 443 LS à produire à horizon 2025  
 2 249 actifs résidents, 79% travaillent hors de la commune (en 2015)  
**Commune carencée**

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Cuges-les-Pins se situe au sud de la Sainte Baume et se caractérise par son relief. La commune est composée d'un noyau villageois « central » et de trois hameaux isolés, éloignés des tissus centraux. La morphologie bâtie est dominée par des maisons de village en mitoyenneté, formant un tissu urbain très dense, avant de se diluer sous forme d'habitat pavillonnaire réparti symétriquement de part et d'autre du noyau villageois. La densité bâtie est particulièrement affirmée le long de la RD8N.

De par sa localisation et sa topographie, la commune est soumise à deux principaux risques. Si ils impactent peu la tâche urbaine, ils contribuent à contraindre l'urbanisation au sein de la commune. L'enclavement de Cuges-les-Pins par les massifs forestiers (au nord le massif de la Sainte Baume et au sud, le massif de la Marcouline) rend la commune particulièrement vulnérable au feu de forêt. Ce risque est reporté dans le PAC de l'Etat. Il impacte dans une proportion mineure la frange bâtie au contact des zones naturelles dans la partie Nord du territoire. Par ailleurs, la morphologie en cuvette de Cuges, conjuguée aux nombreux vallons y convergeant soumet la commune au risque inondation lié aux eaux de ruissellement déjà identifiés et reportés sur les documents d'urbanisme en vigueur (risque confirmé par l'Atlas des zones inondables).

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**9%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat. Absence de risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Cuges-les-Pins ne bénéficie pas d'une desserte en transport en commun optimale (cf Carte de fréquence dans l'introduction). Sa localisation en limite du département l'éloigne des principaux pôles d'emplois de la métropole alors que la commune est desservie par une offre de transports en commun vouée aux trajets de proximité (vers Cassis, La Ciotat ou encore Aubagne).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Cuges-les-Pins	Marseille	28%	1768	AUBAGNE	CENTRE	30-45	18 200	Cuges Libération	11 11s	>15min
	Aubagne	27%			LES PALUDS	15-30				>15min
	Dans la commune	21%								
	Gémenos	5%								
	Autres communes	19%								

67% des actifs travaillent à l'extérieur de la commune. Seule Aubagne est accessible par les TC en moins de 45 min. La voiture apparait plus performante que les transports en commun grâce à l'avantage distance-temps qu'elle procure. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours long.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 42% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

42% des 25-65 ans peuvent accéder en moins de 15 minutes à une offre TC mais celle-ci ne leur permet pas de gager les principaux pôles d'emplois.

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

La part d'inconstructibilité liée aux règles d'urbanisme en vigueur est le fait de l'intégration à la tâche urbaine bâtie de petits secteurs naturels et agricoles sur lesquels se sont construites quelques habitations en lisière urbaine. La commune est également impactée par des prescriptions surfaciques liées à la protection de la ripisylve du cours d'eau qui traverse le vallon de la Serre.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**13%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

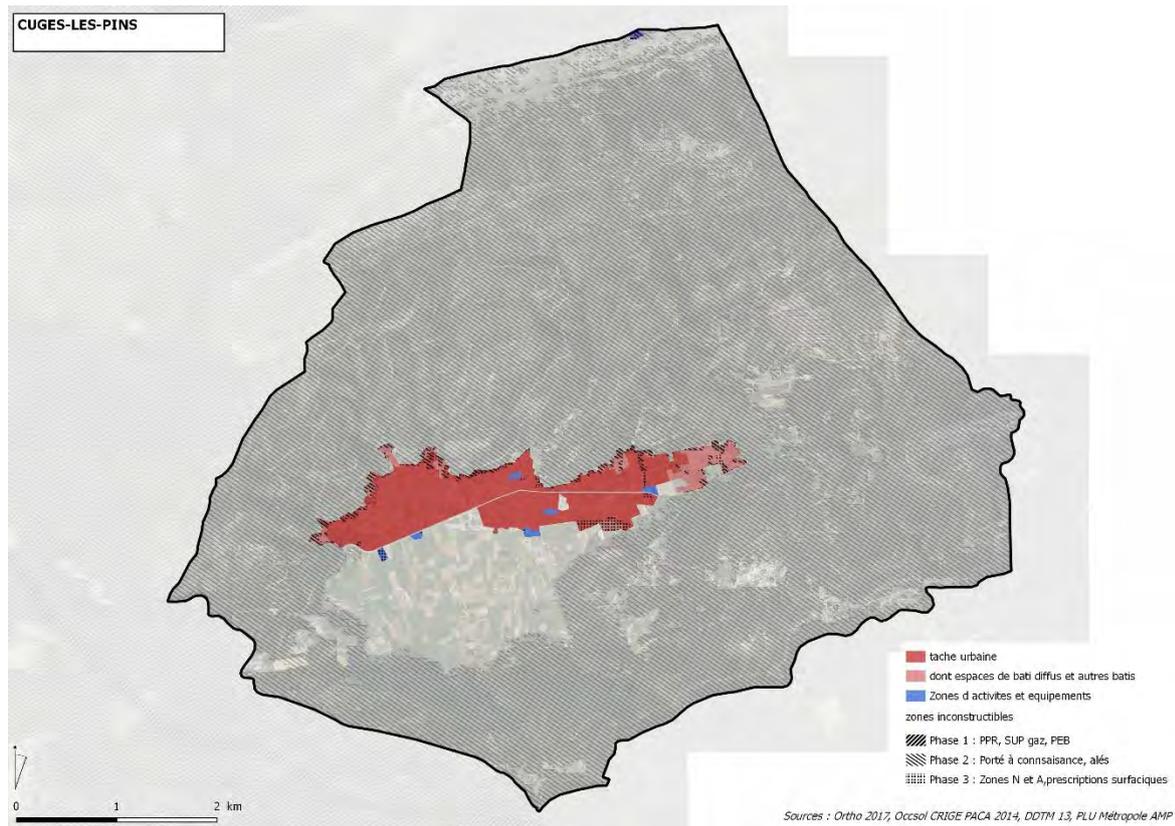
#### **Rythme de construction au sein de la commune**

En moyenne, ce sont 20 logements qui ont été livrés chaque année entre 2007 et 2014 au sein de la commune. La production de logement à Cuges-les-Pins est peu dynamique ces dernières années.

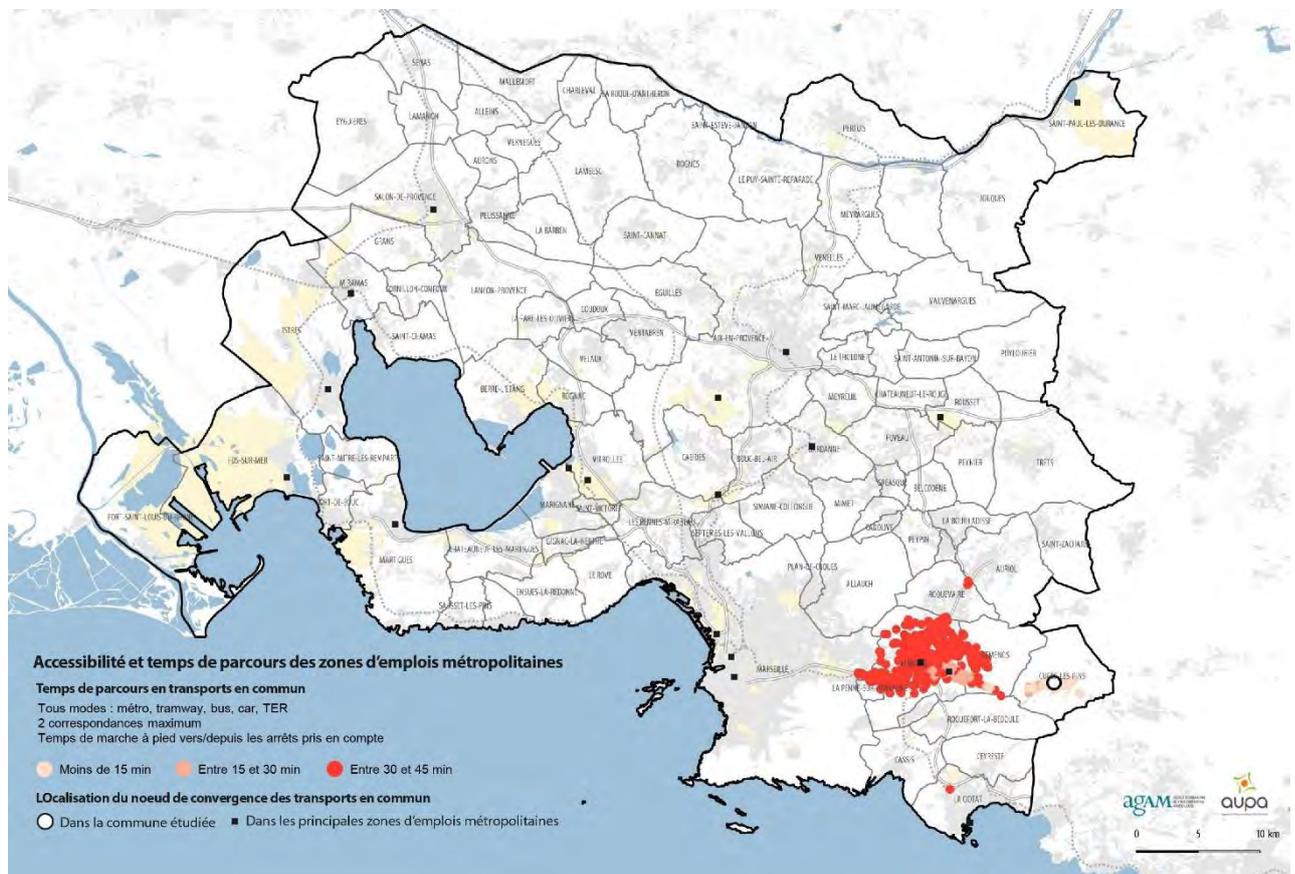
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **99** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# EGUILLES

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

7 672 habitants en 2015 (source INSEE)

3 444 résidences principales dont 161 logements sociaux au sens SRU (4,67 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 710 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

La commune d'Eguilles, proche d'Aix-en-Provence, s'organise autour d'un noyau villageois situé sur un promontoire autour duquel s'est développée l'urbanisation par des extensions pavillonnaires relativement denses, et enfin par des zones pavillonnaires de densité moyenne à faible. En dehors de cette enveloppe urbaine, on retrouve plusieurs «entités secondaires» et des groupements de constructions au sein des espaces naturels et agricoles (Pôle d'activités d'Eguilles au Sud, quartier des Plantiers, des Grès..).

La commune est soumise à de nombreux risques qui génèrent de nombreuses contraintes.

- **Risques de mouvements de terrains de natures diverses** : éboulement, chute de pierres et blocs, qui impacte une frange bâtie dans le secteur des Logissons.
- **Risque inondation et notamment par un risque de crues de la Touloubre** qui borde la commune au Nord. Toutefois, l'essentiel de l'impact des zones inondables se situent en dehors de l'enveloppe urbaine et dans des zones agricoles et naturelles.
- **Risques feux de forêts** : si Eguilles n'est pas directement concernée par un PPRIF, la commune dispose d'espaces boisés sensibles couvrant une grande partie des zones naturelles et une partie des zones d'habitat diffus. Les incendies de juillet 2017 démontrent que le feu a parcouru des espaces classés en aléa exceptionnel mais également en aléa moyen voire même faible.

Malgré toutes ces contraintes, le taux d'inconstructibilité de la commune, tel que défini par la loi dans le cadre du présent exercice, reste faible. Toutefois, l'urbanisation d'Eguilles est très difficile et limitée.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**14%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **1%** lié aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La commune est soumise à de nombreuses contraintes. Plusieurs facteurs, intégrés au PLU, sont de nature à limiter le développement de l'offre résidentielle (zones agricoles et naturelles à préserver, à protéger, pentes supérieures à 30%, réseaux à développer...) et à rendre inconstructible le périmètre

retenue dans la présente étude. Le développement urbain de la commune s'est réalisé essentiellement en périphérie de la commune, (les Landons, la Bastidasse..) sur des secteurs à la topographie particulièrement marquée, sur lesquels un développement urbain n'est plus souhaitable aujourd'hui : absence de réseaux, voies en impasse, risque incendie. Ces espaces recouvrent 83 ha en zone naturelle et 19 ha en zone agricole. Par ailleurs, des espaces verts urbains ont été sanctuarisés au sein de la zone U. Au regard de l'actuel recentrage du développement urbain, la tâche urbaine définie dans le présent décret est impacté à près de 40% en terme d'inconstructibilité.

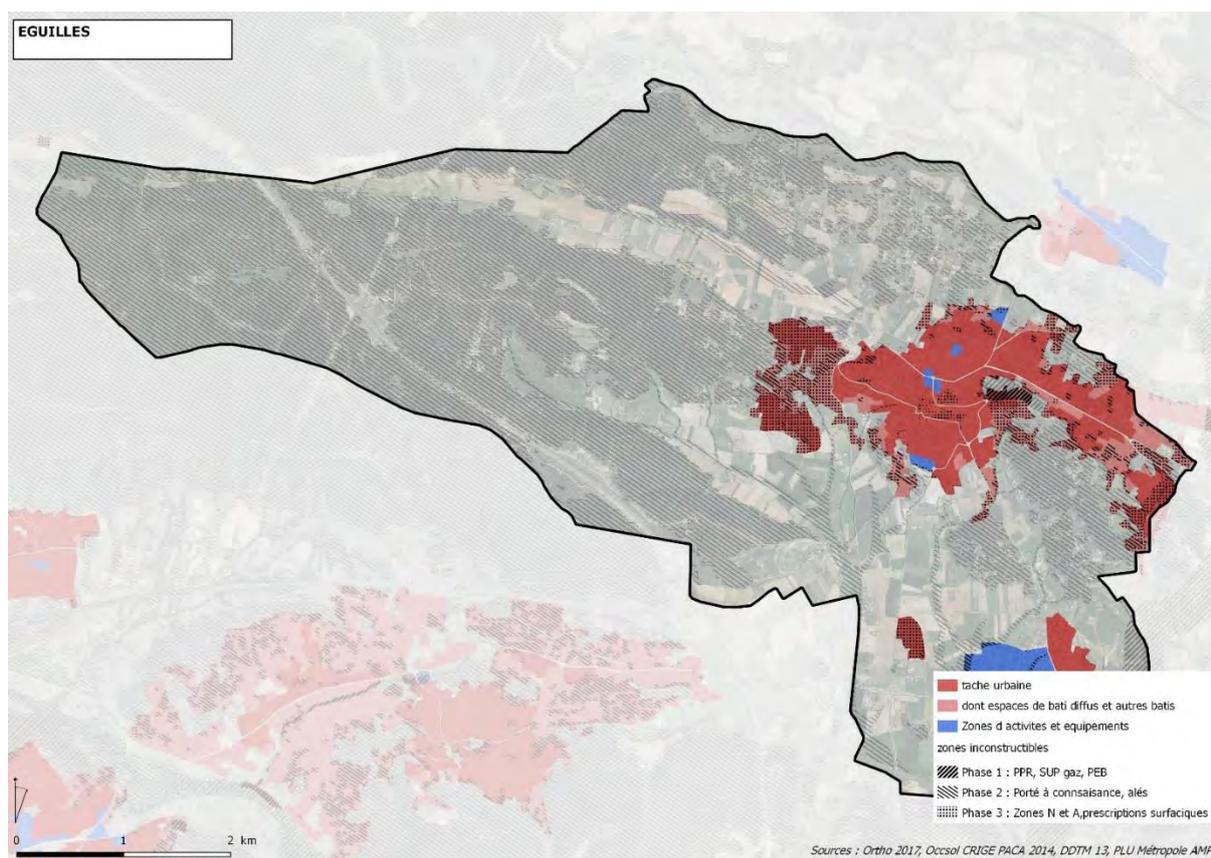
### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**39%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **113** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **27** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **4 demandes pour 1 attribution**. Elle apparaît inférieure à celle constatée en moyenne au sein du territoire (7 demandes pour 1 attribution en moyenne pour Aix Marseille Provence).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# ENSUES-LA-REDONNE

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

5 432 habitants en 2015 (source INSEE)

2 243 résidences principales dont 21 logements sociaux au sens SRU au 1<sup>er</sup> janvier 2017 (0,94 %) soit 536 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 510 actifs résidents, 76% travaillent hors de la commune (en 2015)

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Ensuès-la-Redonne est une commune située sur le littoral de la côte bleue. Elle connaît des contraintes liées à sa situation géographique. La partie urbanisée d'Ensuès-la-Redonne est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes et relativement homogènes. La tâche urbaine est divisée en plusieurs entités. Une partie moins dense s'étend le long de la RD 48d qui descend à la Redonne vers le littoral. L'urbanisation littorale est particulièrement contrainte par la topographie et les risques.

La tâche urbaine est encadrée par le site classé du massif de la Nerthe, qui limite fortement son évolution. La commune ne fait l'objet d'aucun plan de prévention, mais elle est concernée par le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat, ainsi que par des aléas inondations intégrés dans le PLU local. Les risques forts touchent une grande partie des franges de l'urbanisation générant une inconstructibilité non négligeable.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**20%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat. Absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune d'Ensuès-la-Redonne ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transports en commun. En effet, la fréquence de celle-ci est insuffisante et, du fait de la localisation de la commune et de son mauvais raccordement aux axes majeurs de circulation, les temps de trajet sont élevés (cf Carte de fréquence dans l'introduction).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Ensuès-la-Redonne	Marseille	30%	1919					Côte Bleue	55 C6 C8	>15min
	Dans la commune	24%								
	Marignane	10%								
	Aix-en-Provence	5%								
	Vitrolles	5%								
	Martigues	5%								
	Autres communes	21%								

Avec 76% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. La voiture permet alors aux actifs d'accéder plus facilement à leur zone d'emplois grâce à l'avantage distance-temps qu'elle procure. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours long.

30% des actifs se rendent à Marseille pour leur travail. Depuis l'arrêt « Côte bleue », aucune offre de transport en commun ne permet de se rendre sur les principales zones d'emploi en moins de 45 minutes. Seul le quartier de la gare relie la commune à Marseille dans ce laps de temps (principale destination des actifs résidents). Mais la gare est située à l'écart des dynamiques de la ville : 3km en contre-bas du centre.

La moitié des actifs qui ne travaillent ni à Marseille ni dans la commune ne dispose d'aucune offre performante pour se rendre sur leur lieu de travail (rupture de charge, temps de parcours élevés...).

A cela s'ajoute un accès difficile à l'offre TC au sein de la commune.

**Seuls 18% des 25-65 ans** peuvent accéder à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes et aucune ligne de transport en commun ne dessert les principales zones d'emploi métropolitaines en moins de 45 minutes.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 18% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès). Cette part, très faible, témoigne du manque d'efficacité de cette offre.

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

La tâche urbaine inclut un nombre important de secteurs mités situés en frange de zone naturelle, mal desservis et soumis au risque incendie (Les Besquens, Maufatan, les Bourgailles) sur lesquels un développement urbain n'est pas souhaitable. Elle inclut également la partie sud du vallon de la Graffiane, très boisée avec quelques constructions. Au total, ce sont près de 54 ha qui correspondent à de la zone naturelle et près de 1 hectares correspondant à des prescriptions surfaciques inconstructibles (couvert forestier des calanques et protections végétales). Par ailleurs, le potentiel d'évolution est particulièrement contraint par le site classé du massif de la Nerthe qui encadre la tâche urbaine.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**40%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

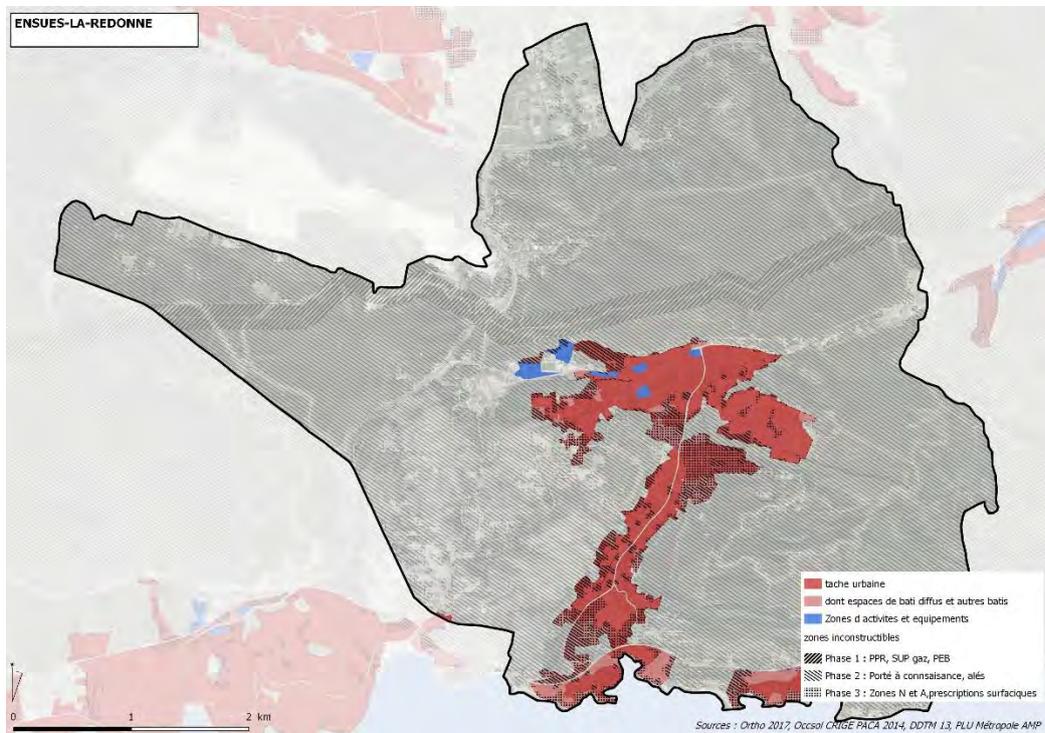
#### **Rythme de construction au sein de la commune**

En moyenne, 22 logements sont livrés chaque année au sein d'Ensuès-la-Redonne entre 2007 et 2016. Hormis un programme immobilier important livré en 2014, peu de logements sont construits chaque année. Ainsi, hormis ce programme important, ce sont seulement 14 logements qui sont livrés chaque année dans la commune. Cette situation est liée aux fortes contraintes à l'urbanisation que connaît la commune.

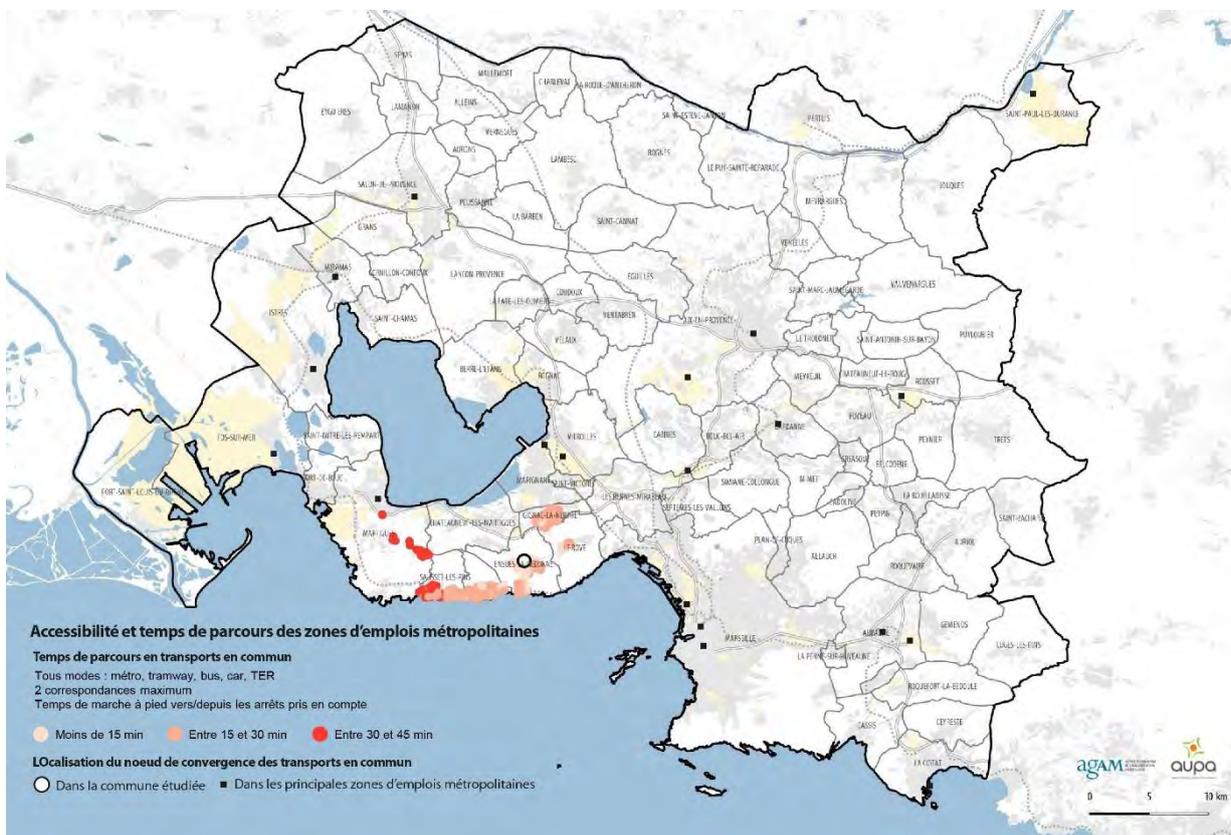
### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **215** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



### ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# EYGUIERES

## CT3 PAYS SALONNAIS

### Données clés :

6 846 habitants en 2015 (source INSEE)

3 192 résidences principales dont 190 logements sociaux au sens SRU (5,95 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 652 logements sociaux à produire à horizon 2025

3 368 actifs résidents, 74% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune non carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Au pied du massif des Alpilles, Eyguières est constitué d'un tissu dense et relativement homogène circonscrit par le canal de la vallée de Baux. Au-delà, la densité s'affaiblit et le tissu devient davantage hétéroclite au contact des zones naturelles.

La commune est soumise au risque inondation par le fossé Meyrol qui traverse la commune du Nord au Sud-Ouest et impacte la traversée du centre-ville. Celui-ci contraint l'urbanisation dans une proportion limitée et ne génère ainsi que peu d'inconstructibilité à l'échelle de la commune. Eyguières est également concernée par un risque incendie faible à fort reporté dans le PAC de l'Etat. Celui-ci impacte une partie des franges urbaines au contact direct des zones naturelles et les zones d'habitat diffus situés au-delà du canal de la vallée de Baux.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**6%** d'inconstructibilité liés aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat dont **2%** lié aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune d'Eyguières ne bénéficie pas d'une offre de transports en commun performante en fréquence et en temps de parcours (cf Carte de fréquence dans l'introduction).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Eyguières	Dans la commune	26%	2495	SALON-DE-PROVENCE	CENTRE	15-30	9 900	St Véredème	29 10	>15min
	Salon-de-Provence	21%								
	Marignane	6%								
	Miramas	5%								
	Istres	5%								
	Autres communes	36%								

Avec 74% des actifs travaillent à l'extérieur de la commune, laquelle témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs (supérieur à 45minutes), concurrencé par l'utilisation de la voiture. Parmi les communes où se rendent les actifs d'Eyguières seule Salon-de-Provence centre est accessible par les transports en commun en moins de 45 min mais avec une fréquence faible. Hormis pour ceux se rendant vers Salon-de-Provence, les actifs de la commune sont très peu polarisés sur une zone d'emplois particulière ce qui rend impossible la mise en place d'une desserte efficace.

Les autres pôles d'emplois où se rendent plus de la moitié des actifs d'Eyguières ne sont pas desservies en transport en commun (temps de trajet prohibitifs et nombreux ruptures de charges).

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 25% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

Un quart des 25-65 ans ont accès à une offre de TC en moins de 15 minutes. Celle-ci ne leur permet pas de rejoindre les pôles d'emplois qu'ils fréquentent.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

Au-delà des risques référencés dans les plans de prévention, l'inconstructibilité est aussi générée par des restrictions à l'urbanisation des zones d'habitat diffus situées sur le pourtour de la commune, en piémont de zone naturelle (22 ha) et aux constructions éparses situées dans les zones agricoles au sud et sud Est de la commune (12 ha). Environ 2 hectares correspondent à des prescriptions surfaciques (boisements protégés).

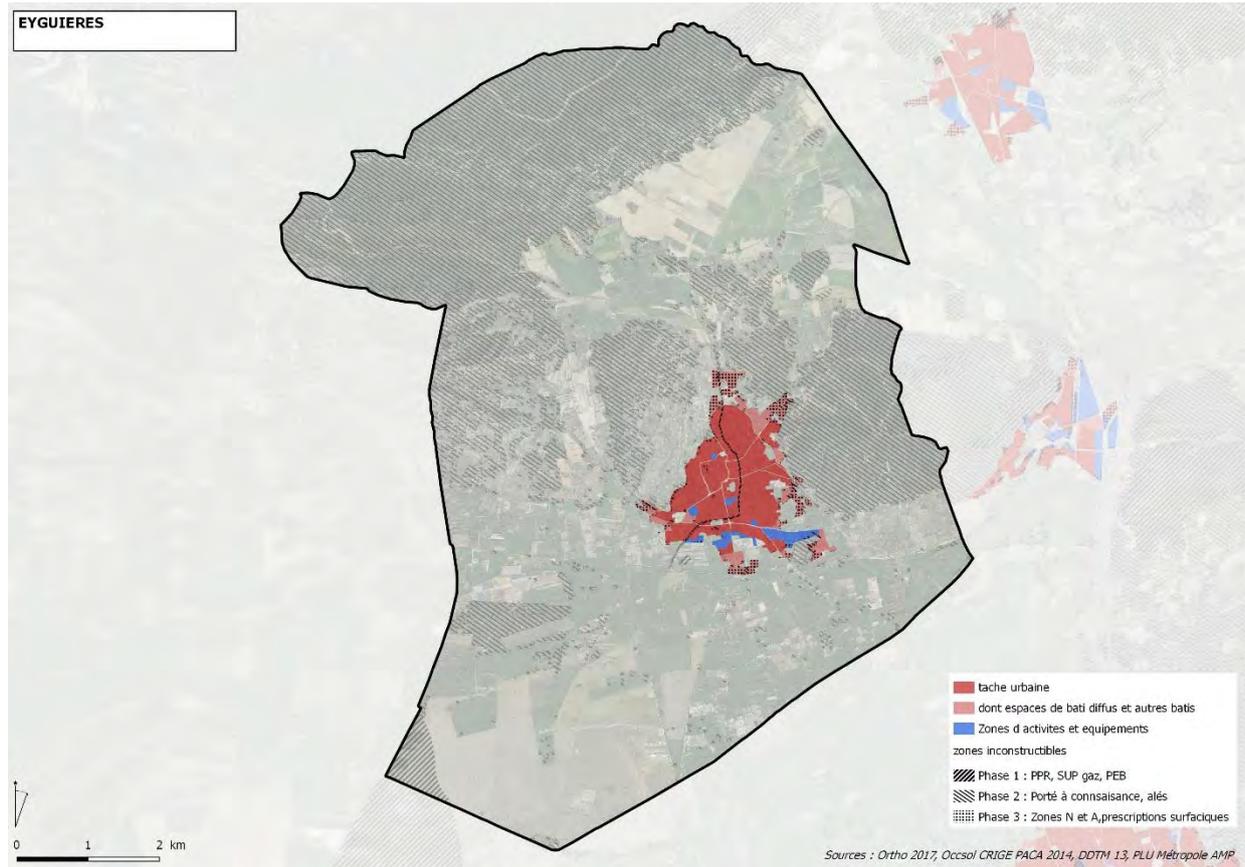
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**18%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

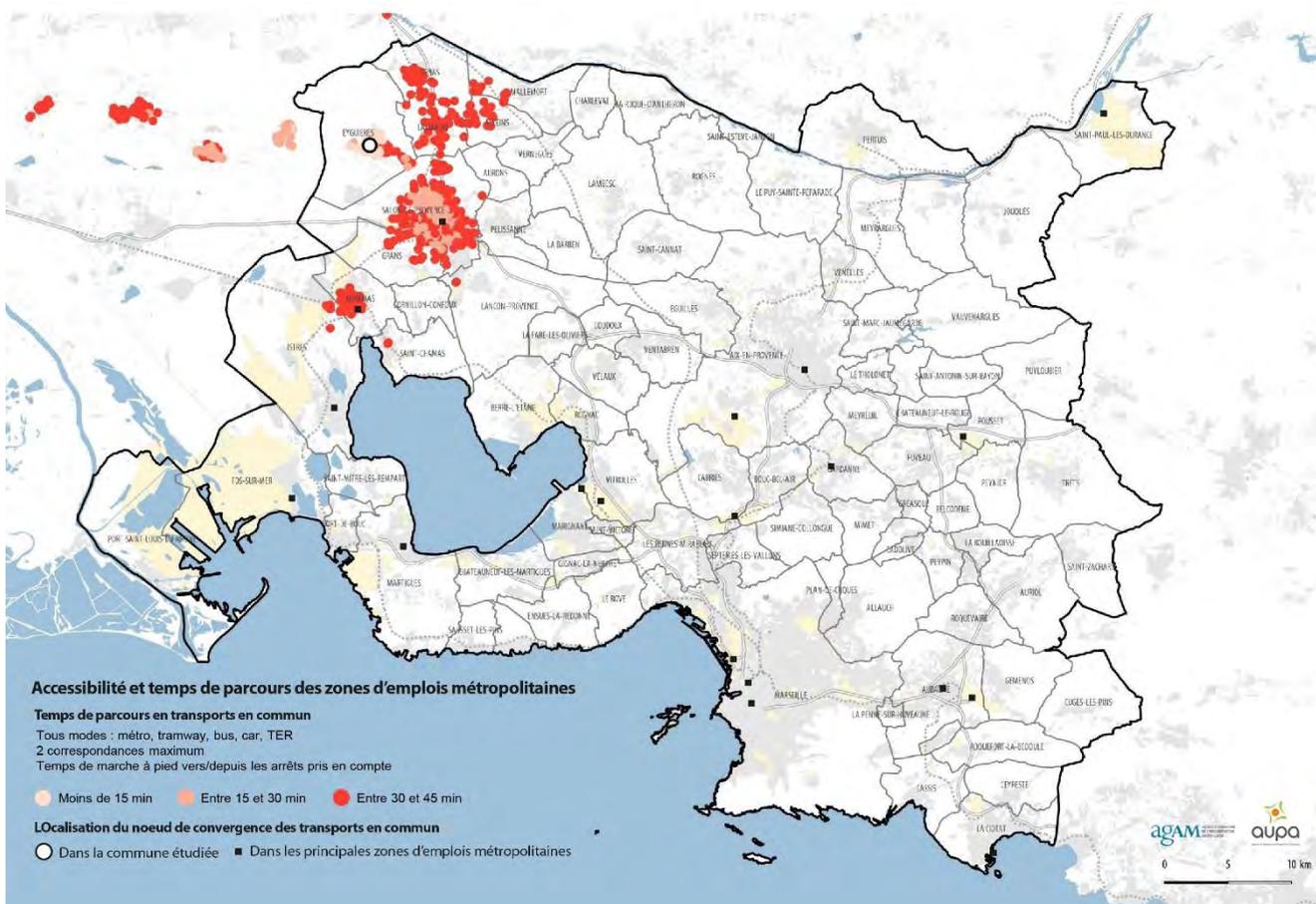
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **128** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **23** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est inférieure à la moyenne avec **6 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



## FOS-SUR-MER

### CT5 ISTRES - OUEST-PROVENCE

#### Données clés :

15 831 habitants en 2015 (source INSEE )

6 614 résidences principales dont 1 309 logements sociaux au sens SRU (19,79 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 385 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Fos-sur-mer est localisé au sein d'un golfe entre étang de Berre et delta du Rhône. Industrielle, son développement a été décidé par l'Etat à la fin des années 60. Destinée à recevoir des activités industrielles, elle s'inscrivait en complémentarité à l'échelle du bassin de vie avec les communes avoisinantes (Istres, Miramas), celles-ci étant destinées à accueillir de l'habitat. Ainsi, le développement urbain de Fos-sur-Mer a été très contraint par l'emprise de sa zone industrialoportuaire (ZIP). La commune s'est urbanisée autour d'un ancien noyau villageois perché. Elle présente une diversité des formes et des typologies d'habitat.

La tache urbaine comprend la ZIP. Celle-ci est fortement exposée aux risques technologiques. Ainsi, les risques industriels couvrent plus de la moitié de la tache urbaine de la commune de Fos-sur-Mer. En plus de la ZIP, s'ajoute l'emprise foncière de SPSE et d'Esso. Il en résulte une surface pouvant être potentiellement dédiée à l'habitat de 1 000 hectares (11% de la superficie communale). Celle-ci compte des espaces inconstructibles de par son caractère patrimonial et remarquable.

La commune est impactée par 3 PPRT : Arcelor Mittal, Fos Est et, à l'étude, Fos Ouest. Le PPRT Fos Est impacte de façon importante la commune. En dehors des zones inconstructibles que celui-ci génère, il implique le respect d'un seuil maximum de densité (25 logements à l'hectare). Cette limitation n'est pas compatible avec un développement important de l'urbanisation, lequel serait nécessaire pour atteindre les 25% de logements sociaux.

Les possibilités de construction de logements sont donc réduites au sein de la commune. Cette situation devrait s'aggraver à l'avenir avec le PPRT « Fos-ouest » prescrit et à l'étude.

Par ailleurs, le nord de la commune est impacté par le Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de la base aérienne d'Istres, lequel a été révisé il y a plus de 25 ans. Si, à l'heure actuelle, celui-ci ne génère pas d'inconstructibilité, il est vecteur de nombreuses contraintes. En ce sens, plusieurs demandes ont été adressées à Monsieur le Préfet afin que les prescriptions du PEB puissent être réévaluées.

En outre, la commune est aussi soumise à des risques liés à l'inondation (risque de submersion marine). Ils ont été récemment transmis à la commune par les services de l'Etat dans le cadre de l'élaboration du projet de PLU de la commune. Le plan pointe des secteurs qui devraient être fortement impactés par ce risque, situation qui, par principe de précaution, fige leur constructibilité. Certains d'entre-eux devaient servir d'assiettes foncières à des projets d'aménagement.

Ces analyses ne sont pas exhaustives, la commune est également impactée par le risque feu de forêt. Au-delà des risques recensés précédemment, Fos-sur-mer doit également respecter plusieurs réglementations qui contraignent son urbanisation : la loi littoral, la protection au titre des monuments historiques et classés ... La commune doit également s'adapter à la présence de certains ouvrages qui limitent fortement son urbanisation (lignes à très haute tension au sud de la commune, nombre important de pipelines qui traversent certaines parties du territoire).

Le cumul de ces différentes contraintes est bloquant et ne permet pas à la commune de développer une offre de logements suffisante pour répondre à la loi malgré les efforts qu'elle entreprend. Ainsi, la commune :

- a procédé à l'acquisition de plusieurs logements ou bâtiments pour y faire du logement social (notamment en centre-ancien dans le but de lutter contre la vacance ;
- donne à bail des chambres au sein du Domaine de la Mériquette afin de loger des étudiants en alternance et des jeunes actifs dans le cadre d'un premier emploi ;
- a fixé dans son PLU (arrêté depuis juin 2017), un seuil de 30% de logements sociaux pour les opérations dont elle a la maîtrise foncière ;
- impose dans son PLU pour les terrains privés dont la commune n'a pas la maîtrise foncière, la réalisation de logement social, à occurrence de 30% également pour les opérations dépassant les 800 m<sup>2</sup> de surface de plancher.

Lors du recensement des logements sociaux de la commune effectué en janvier 2017 pour l'année 2016, le seuil de 20% de logements sociaux avait quasiment été atteint par la commune (19.79%) : 179 logements ont en effet été produits en 2016.

#### **Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**54%** d'inconstructibilité liés aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat dans la tache urbaine (dont ZIP) dont **2%** lié aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat.

## **2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

### *Non éligible*

Au vu des distances entre les centres urbains de Fos et d'Istres, de Fos et de Saint-Martin-de-Crau, au vu de la séparation physique que constitue la ZIP entre Fos et Port-Saint-Louis-du-Rhône, il est judicieux de s'interroger sur l'appartenance de Fos à l'unité urbaine au regard de la seule continuité du bâti avec Port-de-Bouc, alors que l'urbanisation est très limitée dans ce secteur.

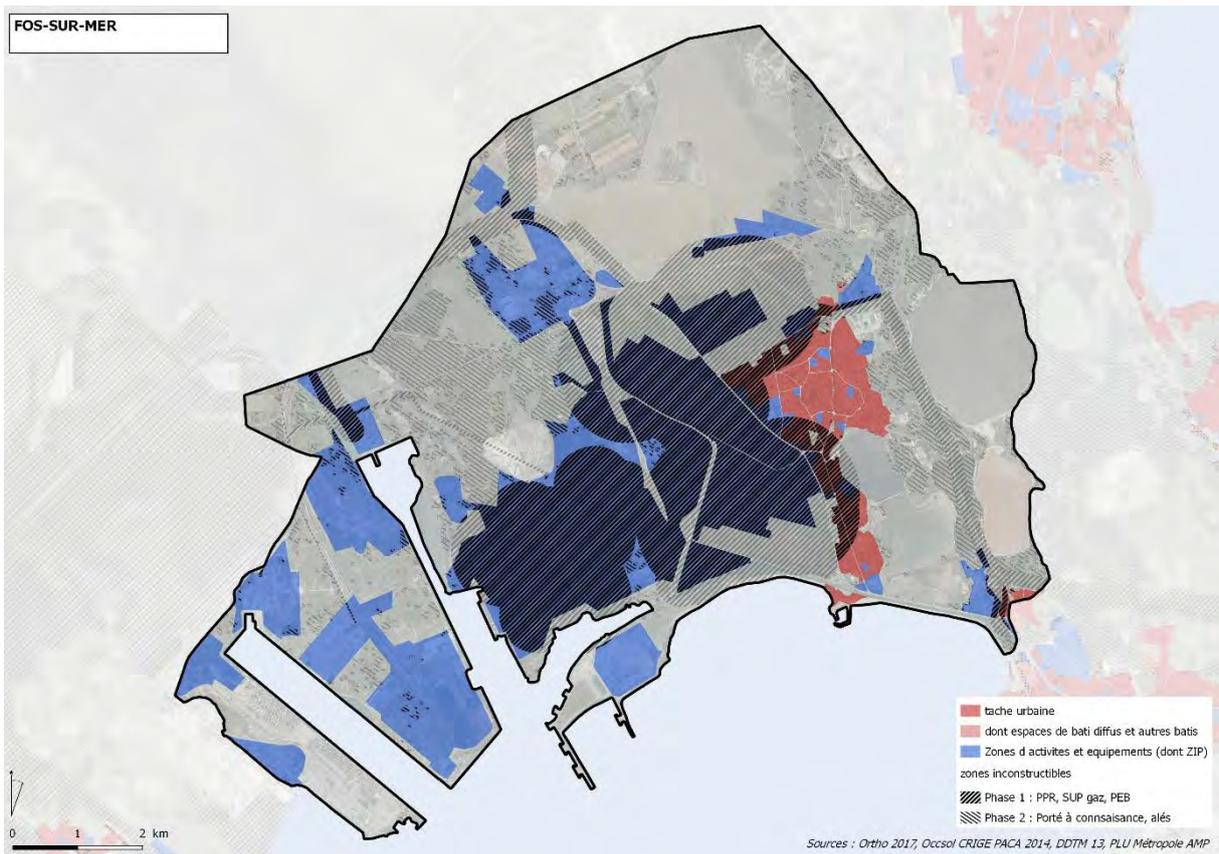
## **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

Au-delà des risques importants qui grèvent la constructibilité au sein de la commune, sa structure urbaine limite fortement les capacités constructives. En effet, l'essentiel de la commune est classée en zone naturelle ou agricole. Ces espaces agricoles sont protégés par le SCOT. Par ailleurs, une part non négligeable de la commune est constituée d'espaces diffus peu denses. Or une grande partie des risques impacte cette zone d'urbanisation diffuse sur laquelle un développement urbain est peu envisageable.

### **Analyse de la pression de la demande :**

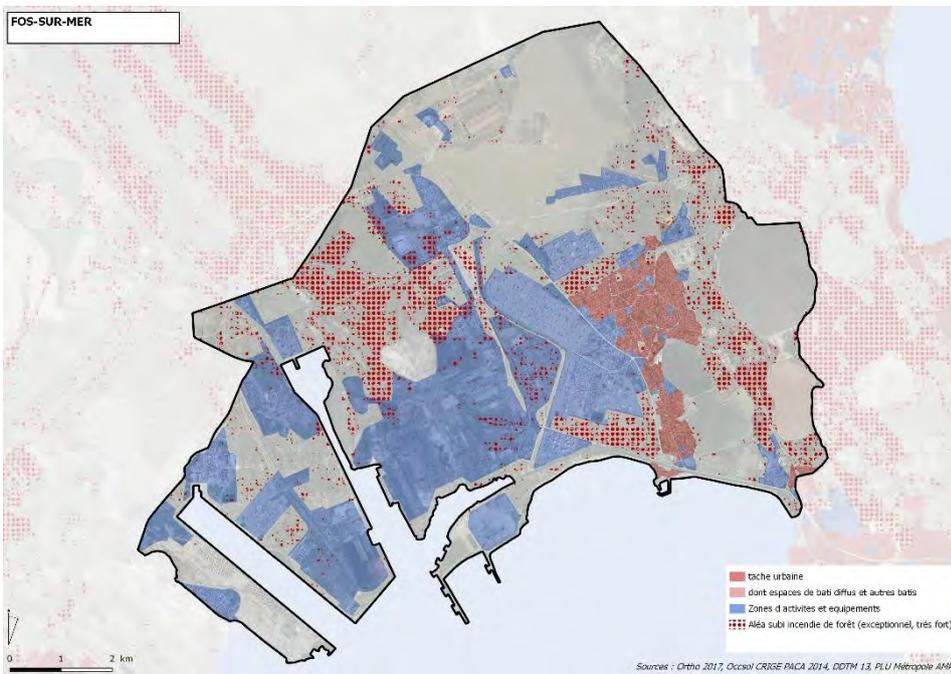
La commune enregistre **436** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **101** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est relativement faible avec **4 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).



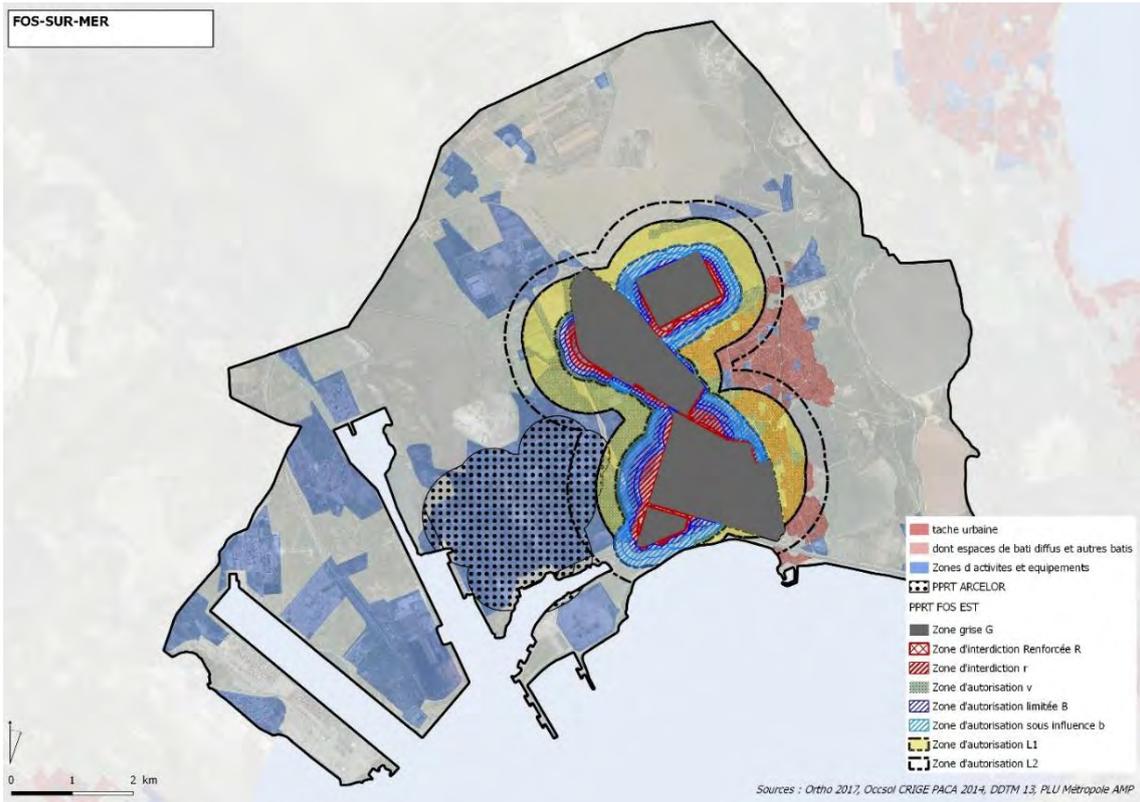
## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

### Détails des zones couvertes par chaque risque

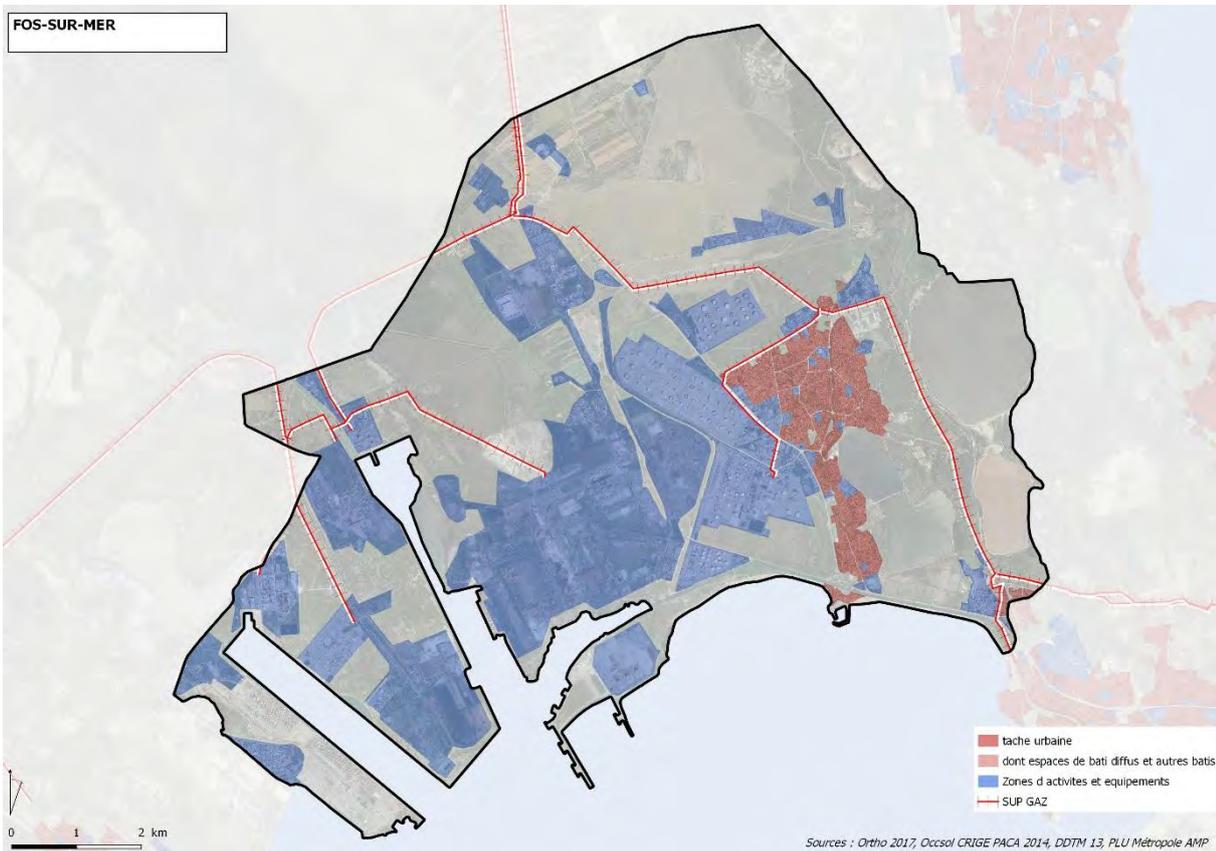
#### Aléa incendie



PPRt



SUP recensées (non exhaustif)



# FUVEAU

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

9 756 habitants en 2015 (source INSEE)

4 244 résidences principales dont 220 logements sociaux au sens SRU (5,18 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 826 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Fuveau est une commune dont le développement urbain s'est en majeure partie fait sous la forme de tissus résidentiels peu denses (ancienne zone NB). Les espaces diffus les moins denses, déconnectées des principaux axes routiers et de la tâche urbaine principale (Quatre termes, Gouste Soulet, Les Espinades, ...) sont exclus de l'espace urbanisé identifié par la méthode utilisée dans ces travaux. Le long de la RD6, seul le hameau de La Barque est intégré dans l'enveloppe.

Fuveau n'est soumis à aucun PPR, ni traversé par aucune Servitude d'Utilité Publique. Toutefois plusieurs risques restent recensés sur la commune. L'aléa inondation est inscrit dans le PLUi (sur la base d'une étude hydrologique). L'emprise inconstructible générée par ce risque est faible, limitée aux abords du lit des cours d'eau. L'autre risque majeur impactant la commune est le feu de forêt, dont la connaissance se fait au travers du PAC de l'Etat. Ce dernier est particulièrement présent dans les tissus peu denses, rendant potentiellement inconstructibles près de 30 % de la tâche urbaine.

### **Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**30%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat). Absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

Au regard du PLU approuvé en 2008, la collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une grande partie des espaces d'urbanisation diffuse par la définition de zones N (124 ha) ou A (9 ha), du fait de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et d'un déficit d'équipements. Une part importante de ces zones N correspondent au sous zonage Nb ou seul l'agrandissement des constructions à usage d'habitation est possible. Ce sont essentiellement des zones agricoles et naturelles qui ont été mitées et sur lesquelles une poursuite de l'urbanisation n'est plus souhaitable aujourd'hui.

La commune est donc particulièrement contrainte dans son développement, rendant difficile la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur son territoire.

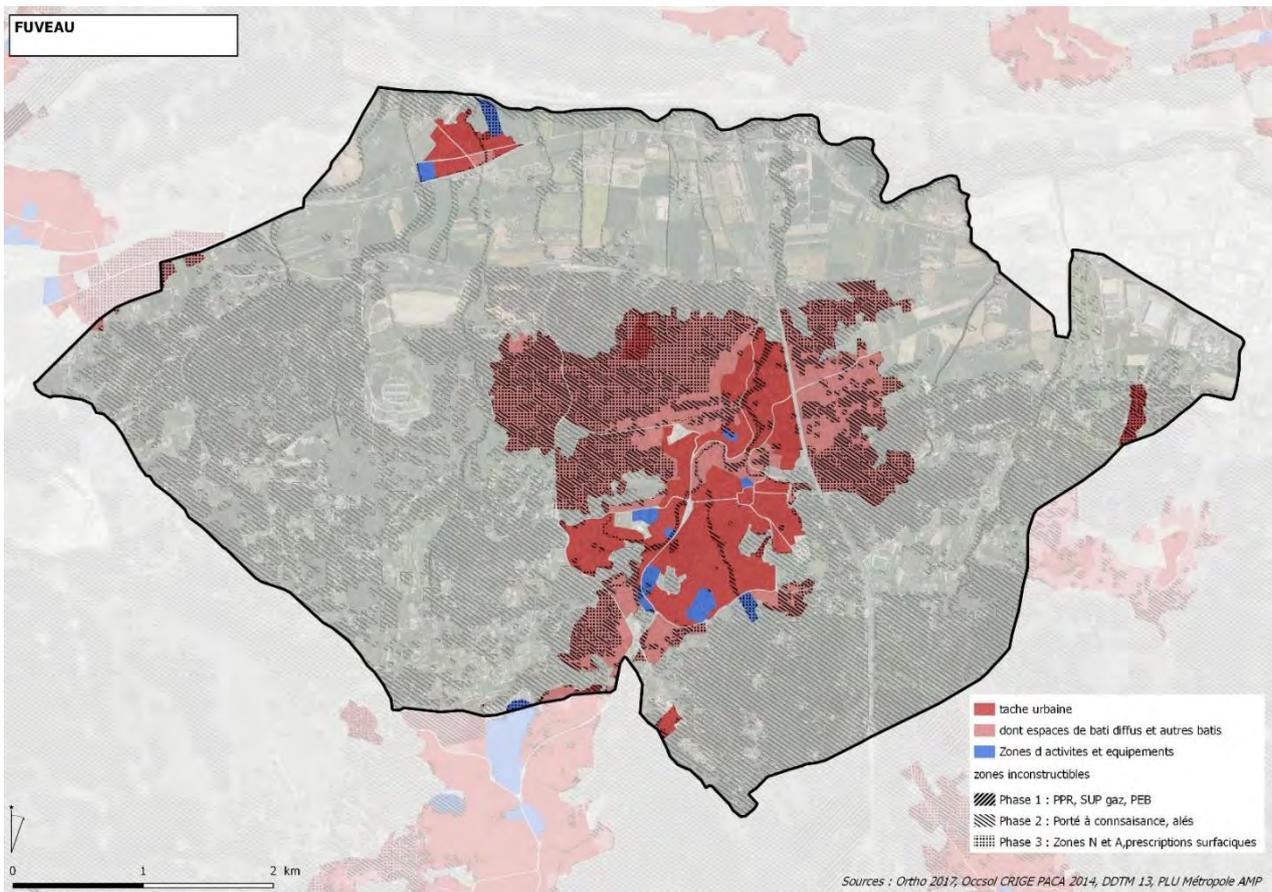
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

56% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **137** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **30** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **5 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille). Ce ratio est inférieur à celui constaté en moyenne dans la métropole.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## GARDANNE

### CT2 PAYS D'AIX

#### Données clés :

19 749 habitants en 2015 (source INSEE )

9 449 résidences principales dont 2 230 logements sociaux au sens SRU (23,6 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 145 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune non carencée

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Gardanne est situé au sud d'Aix-en-Provence. La commune a hérité d'un passé industriel qui a eu une forte incidence sur son urbanisation. Le secteur central de la commune est caractérisé par une juxtaposition de tissus très hétérogènes : ensemble de collectifs, faubourgs qui constituent un tissu relativement dense. Le tissu pavillonnaire s'est développé majoritairement sur le secteur Sud est de la commune mais également à l'Ouest de la RD6 où se conjuguent petits collectifs et habitat individuel. L'habitat diffus est particulièrement présent dans le secteur Nord-Ouest de la commune.

La commune est concernée par plusieurs risques. Elle est couverte par un PPR mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes carrières souterraines de pierre à ciment impactant la zone naturelle au sud de la commune. Par ailleurs, il existe un risque lié au transport de matière dangereuse par canalisation (passage de pipeline d'hydrocarbures et de gazoduc) mais cette servitude d'utilité publique traverse de façon très mineure une zone d'habitat diffus. Gardanne est également concernée par un aléa inondation et par un risque incendie intégrés dans le PLU local. Toutefois les risques forts se situent en fond de vallons et aux franges de l'urbanisation, particulièrement au piémont nord du massif de l'Etoile et ne génèrent ainsi que peu d'inconstructibilité.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**6%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle commune ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat dont **1%** d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard des règles d'urbanisme correspond à des zones NB (issues d'une annulation partielle du PLU). De par leur configuration, ces zones sont peu favorables au

développement de logements sociaux.

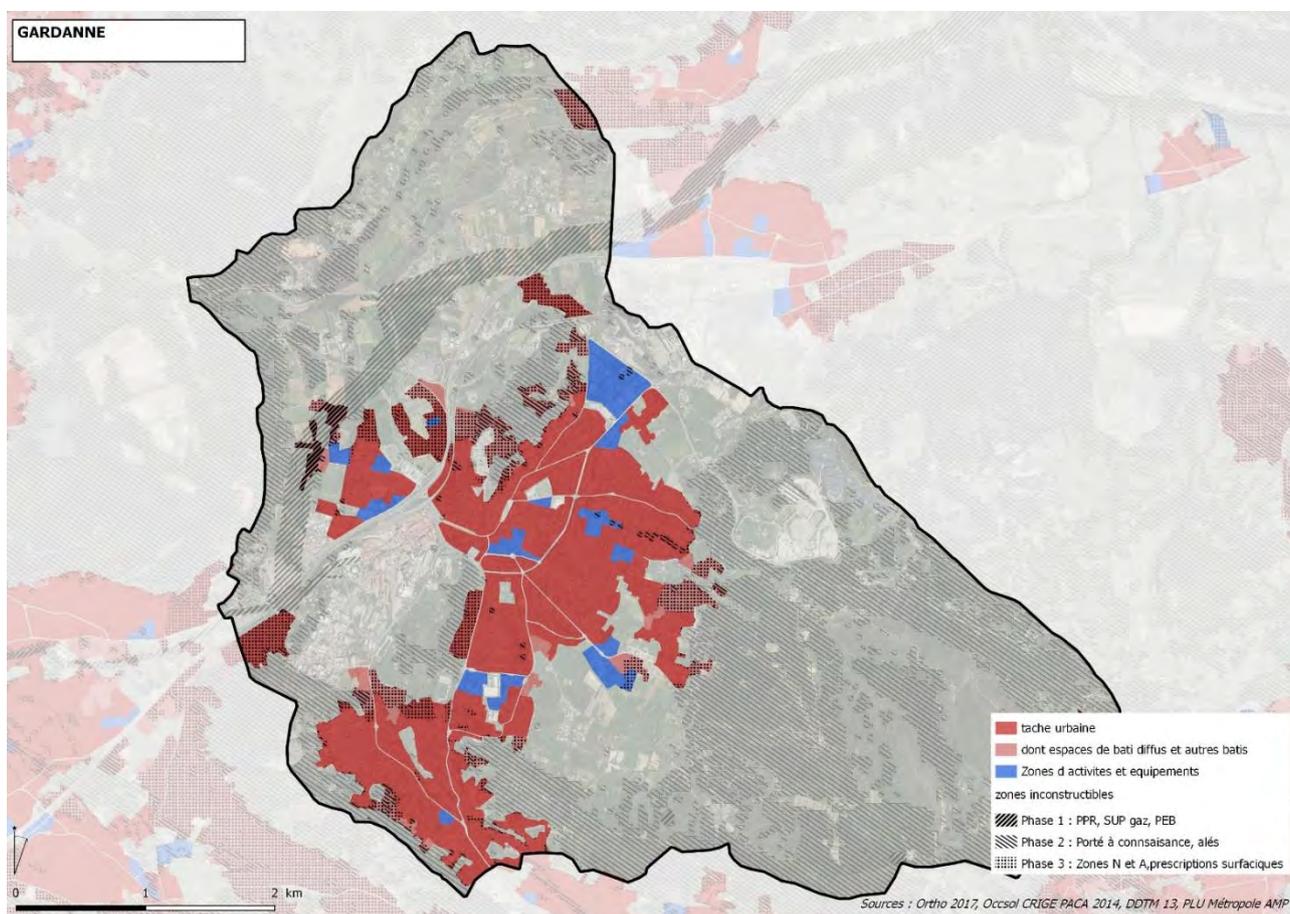
### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

23% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **613** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **205** attributions en 2017 (soit 33,4%). La pression de la demande en logement locatif social est alors de **3** demandes pour 1 attribution (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille). Cette pression faible est liée à la présence au sein de la commune d'un parc social important et réparti sur l'ensemble du territoire communal.

#### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# GEMENOS

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

6 387 habitants en 2015 (source INSEE)

2 782 résidences principales dont 121 logements sociaux au sens SRU (4,35 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 577 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Gemenos est située dans les contreforts de la Sainte Baume à proximité d'Aubagne. La partie urbanisée de Gemenos est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes et relativement homogènes. La commune apparaît mitée au nord par de nombreuses constructions individuelles dans la plaine agricole. L'urbanisation est particulièrement orientée par la topographie et les axes routiers nord / sud. Ce massif constitue une barrière naturelle sur la façade Est de la tâche urbaine.

La commune fait l'objet du PPRI de l'Huveaune qui impacte la rivière Saint-Pons et la plaine au sud du territoire. Elle est également concernée à la marge, par le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat. Les risques forts touchent une faible partie des franges de l'urbanisation générant un niveau d'inconstructibilité relatif.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**15%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat) dont **7 %** d'inconstructibilité liées aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une grande partie des espaces d'urbanisation diffuse par la définition de zone N (68 ha) et A (15 ha) du fait notamment du risque incendie et des problématiques de desserte. La commune est donc particulièrement contrainte dans son développement, rendant difficile la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur son territoire.

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**39%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

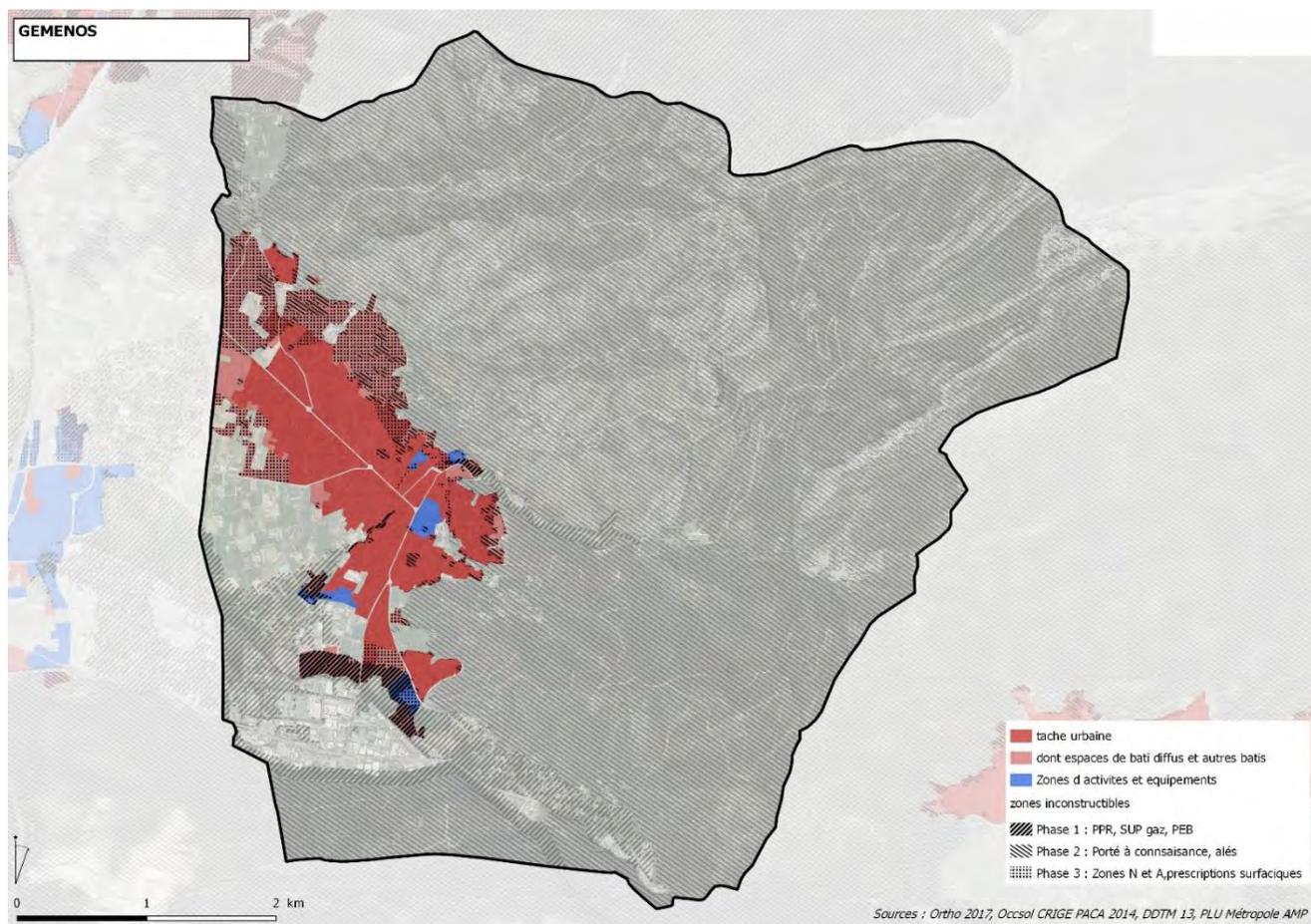
### Rythme de production de logements au sein de la commune

Depuis 2007, en moyenne 21 logements ont été construits chaque année au sein de la commune. Ce rythme de construction est très fluctuant d'une année sur l'autre. Depuis 2011, il est passé à 11 logements en moyenne chaque année.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **192** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# GIGNAC-LA-NERTHE

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

9 063 habitants en 2015 (source INSEE)

3 837 résidences principales dont 207 logements sociaux au sens SRU (5,39 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 754 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune non carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Située à proximité de Marseille, au nord de la chaîne de la Nerthe, la commune se compose de deux noyaux villageois (le village de Gignac et le hameau de Laure). La partie urbanisée de Gignac-la-Nerthe est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes et relativement homogènes. L'urbanisation s'est préférentiellement faite le long des principales départementales, rendant les zones d'habitat relativement accessibles.

La commune fait l'objet du PPR du Tunnel du Rove sur le centre villageois et un faisceau en direction de Marignane. À l'Est, les quartiers sont couverts par la zone C du PEB de l'aéroport Marseille Provence. Enfin, de façon plus marginale, le risque inondation a été décelé lors d'études hydrologiques reportées dans le PLU. À l'exception du PEB, les risques sont assez peu bloquants pour le développement de la commune.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**19%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **14 %** d'inconstructibilité liées aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une partie des espaces d'urbanisation diffuse par la définition de zone N (12 ha) et A (5,3 ha), du fait de leur caractère paysager et/ou de l'impossibilité de desserte. La commune est donc davantage contrainte dans son développement, ce qui peut contraindre la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur le territoire.

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**24%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

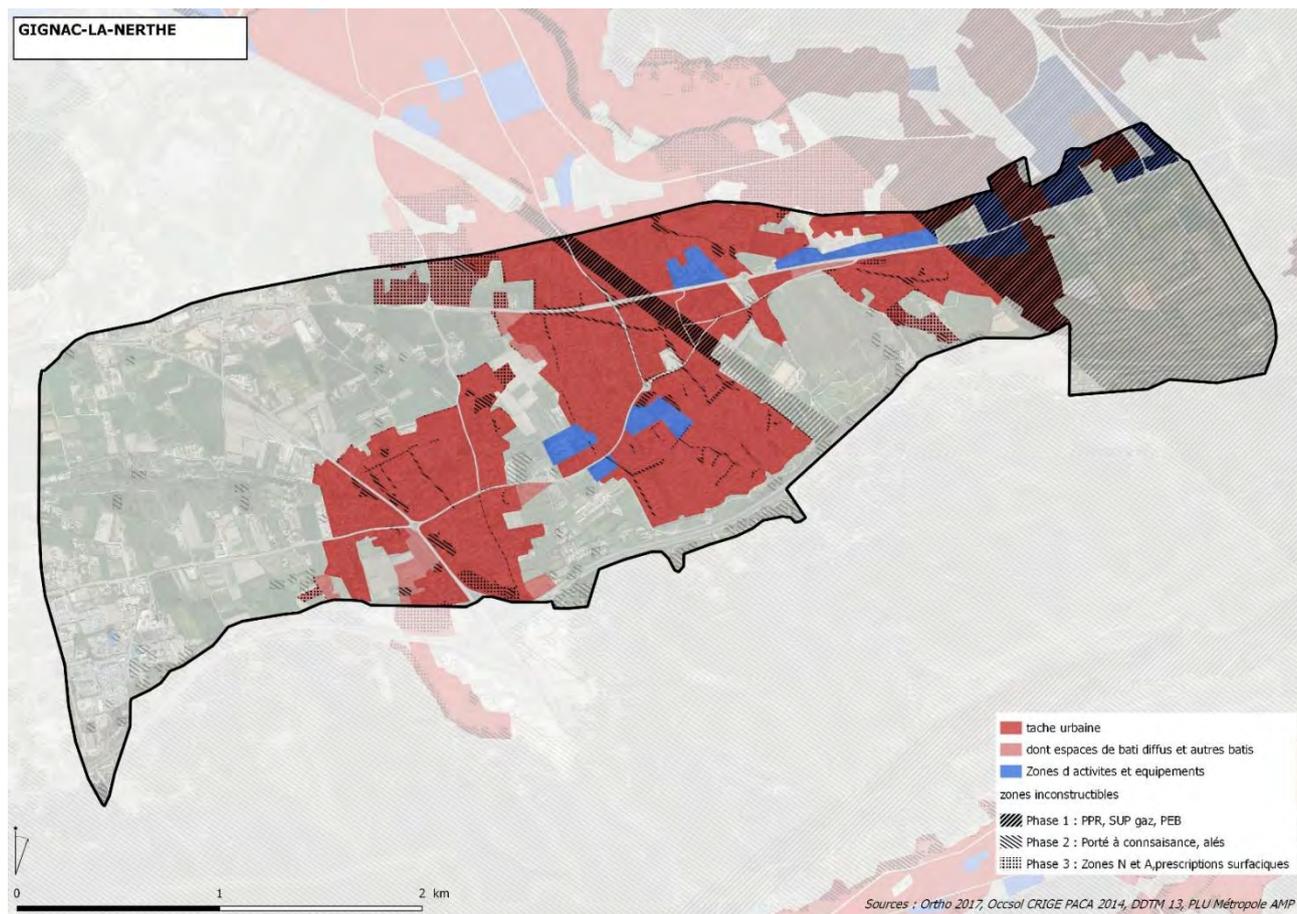
### Rythme de construction au sein de la commune

27 logements ont été livrés en moyenne dans la commune entre 2007 et 2016. Il apparait relativement stable ces dix dernières années.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **193** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **10** attributions en 2017 (soit 5,2%). La pression de la demande en logement locatif social est très élevée avec **19 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# GRANS

## CT5 ISTRES - OUEST-PROVENCE

### Données clés :

**4 703** habitants en 2015 (*source INSEE*)

**2 188 résidences principales** dont **212 logements sociaux** au sens SRU (9,69 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **316 logements sociaux à produire** à horizon 2025

*Commune non carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

La commune s'est développée en plaine, le long de la Touloubre, au pied des collines, de façon relativement compacte, préservant très largement sa plaine agricole au Nord et ses espaces naturels au sud. La commune est constituée très majoritairement de maisons individuelles qui représentent la principale forme d'habitat.

Grans est soumis à de nombreux risques, lesquels impactent à la marge la zone urbanisée mais contraignent l'extension urbaine au sein de la commune. Elle est concernée un risque d'inondation, lequel a fait l'objet d'un PPR approuvé en 2002. Il est complété par des prescriptions inscrites dans le PLU (lit majeur de la Touloubre notamment). La commune est soumise à un risque de sismicité de niveau moyen. Un PPR séisme est prescrit mais non encore élaboré. Grans est également concerné par un risque feu de forêt lié au massif boisé du pont de Rhaud mentionné dans le porter à connaissance de l'Etat. Les risques sont générés par la présence d'un habitat diffus et de l'usine électrique dans le massif. Toutefois, il n'impacte qu'à la marge les franges bâties, dans une proportion très faible.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**11%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat dont **2 %** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat..

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La structure urbaine de la commune limite fortement les capacités constructives. En effet, l'essentiel de la commune est classée en zone naturelle ou agricole. Ces espaces agricoles sont protégés par le SCOT. Par ailleurs, une part non négligeable de la commune est constituée d'espaces diffus peu denses. Or une grande partie des risques impacte cette zone d'urbanisation diffuse sur laquelle un développement urbain est peu envisageable.

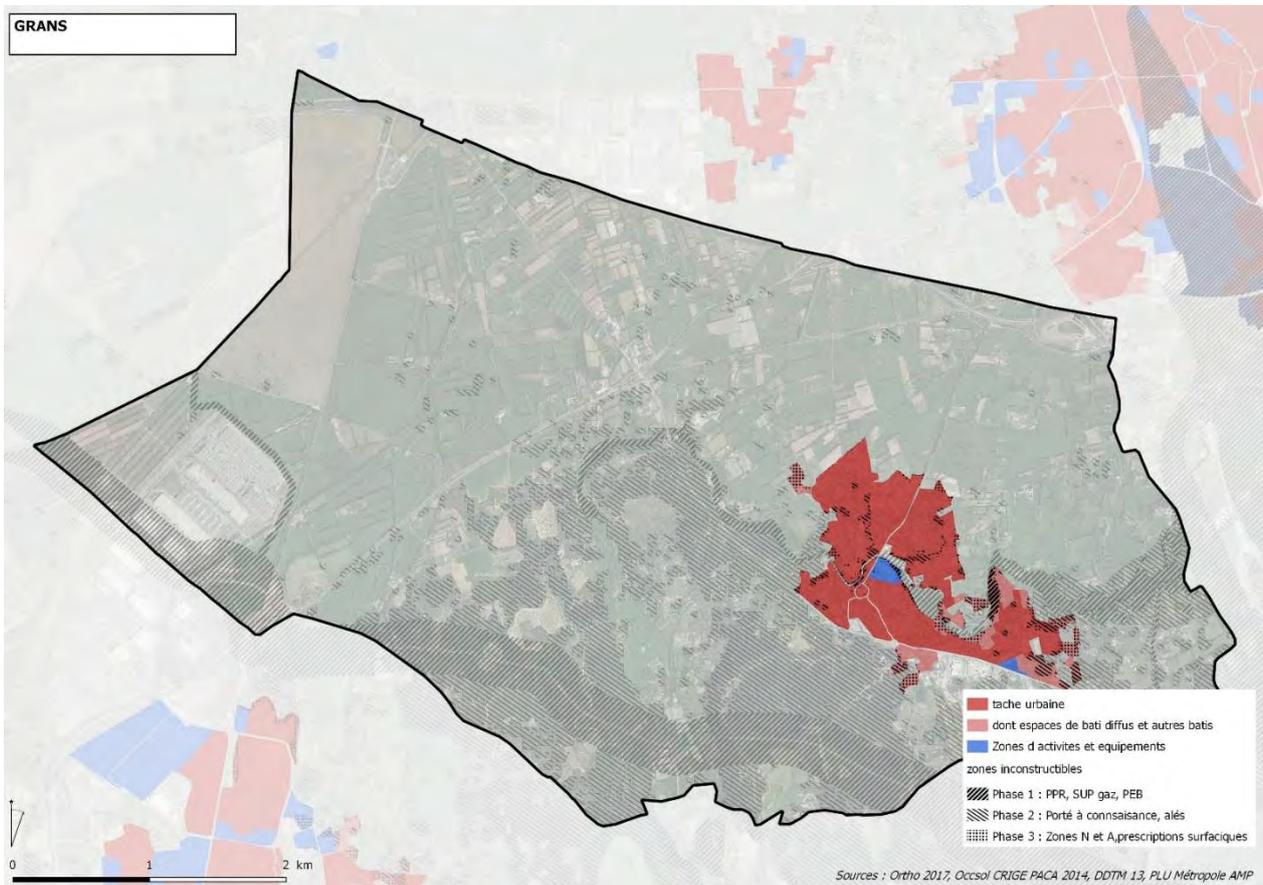
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

19% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **115** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **10** attributions en 2017 (soit 8,7%). La pression de la demande en logement locatif social est de **12 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## GREASQUE

### CT2 PAYS D'AIX

#### Données clés :

4 111 habitants en 2015 (source INSEE)

1 846 résidences principales dont 200 logements sociaux au sens SRU (10,83 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 251 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune non carencée

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Situé sur le massif de l'étoile, Gréasque est au cœur d'un bassin minier. Son développement résidentiel s'est réalisé à partir du vieux village et des cités minières, sous forme d'habitat groupé et individuel non organisé, formant un ensemble urbain relativement continu. Des espaces diffus moins denses se sont développés d'abord au sud du territoire autour des hameaux agricoles, puis sur l'ensemble du territoire, créant des quartiers de faible densité, tandis qu'au Nord, les secteurs se sont densifiés sous forme d'habitat groupé et de lotissement.

La commune est soumise à de nombreux risques qui génèrent de nombreuses contraintes. Gréasque est soumis à un PPR relatif aux mouvements de terrain, liés aux anciennes carrières souterraines de pierre à ciment. Le secteur des Bastides (Puits Saints Jacques) situé en zone urbaine constructible est classé en zone rouge. L'autre risque majeur impactant la commune est le feu de forêt dont la connaissance se fait au travers du PAC de l'Etat. L'aléa feu de forêt impacte toute la partie Est de la commune. On le retrouve aussi au nord sur du tissu diffus et discontinu et au sud. Un aléa inondation est également inscrit dans le PLU (sur la base d'une étude hydro géomorphologique et de relevés topographiques). Toutefois l'emprise inconstructible générée par ce risque est faible, limitée aux abords du lit des cours d'eau. Enfin, le PAC de l'Etat concernant les Risques Miniers est en train d'évoluer vers un PPR Miniers. Les premiers éléments transmis par l'Etat à la commune démontrent que plus de 60ha communaux sont impactés aux abords du Vieux Village et au Sud avec des lotissements devenus inconstructibles.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**26%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La part d'inconstructibilité liée aux règles locale d'urbanisme est très faible à Gréasque. Elle correspond aux secteurs en interface ville/nature devenus inconstructibles.

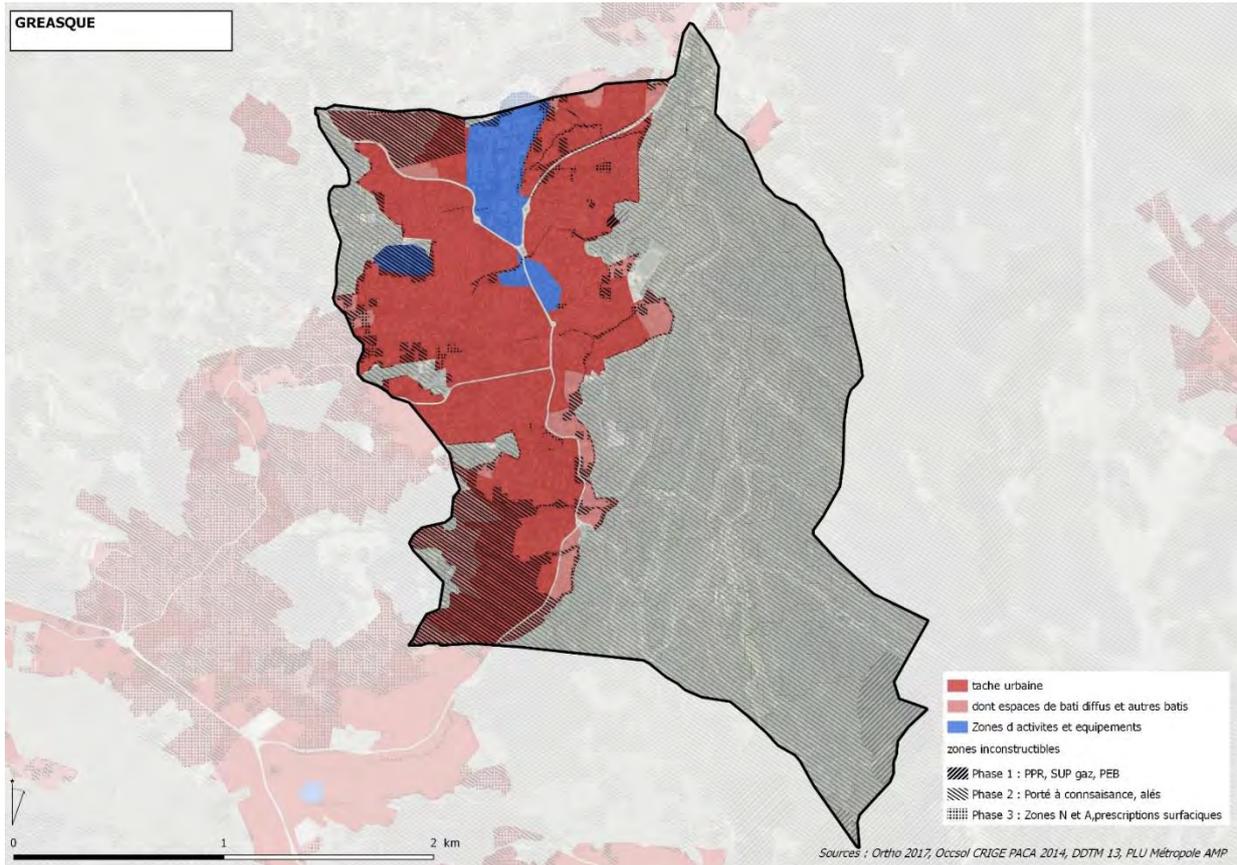
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

28% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre 99 demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# JOUQUES

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

**4 233** habitants en 2015 (source INSEE)

**1 923 résidences principales** dont **173 logements sociaux au sens SRU (9 %)** au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **299 logements sociaux à produire à horizon 2025**

**1 792 actifs résidents**, 69% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune non carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Le village de Jouques occupe un site dans la vallée du Réal, au pied des versants du plateau de Bèdes. La tâche urbaine inclut le développement urbain pavillonnaire qui s'est étiré à partir du village vers l'est et inclut, plus au sud, le lotissement du Deffend. L'habitat très diffus s'est localisé principalement au bas des piémonts boisés et correspond à des anciennes zones NB qui ont été rebasculées en zone naturelle.

Les paysages forestiers qui couvrent la quasi-totalité de la commune, induisent une sensibilité exacerbée au risque incendie reportée dans le PAC de l'Etat impactant les franges du tissu bâti dense et couvrant une grande partie des espaces de bâti diffus. Un PPR lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant. Toutefois, celui-ci n'a pas d'impacts sur la tâche urbaine. Le risque inondation est également présent sur le Real, il ne fait pas l'objet d'un PPR mais il est intégré dans le PLU via une étude hydraulique qui révèle les zones susceptibles d'être inondées et concerne quelques habitations. Enfin, du fait de la proximité du CEA Cadarache, l'extrémité Nord Est du territoire communal est concernée par une servitude liée au risque industriel et nucléaire mais ce secteur n'étant pas habité, il ne génère aucune inconstructibilité.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**23%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Jouques ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transports en commun (cf Carte de fréquence dans l'introduction).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Jouques	Dans la commune	31%	1245	ST-PAUL-LEZ-DURANCE	CADARACHE	30-45	2 600	Mairie	120 152	>15min
	Aix-en-Provence	27%								
	Saint-Paul-lès-Durance	8%								
	Marseille	6%								
	Autres communes	29%								

Avec 69% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. La voiture permet alors aux actifs de gagner plus efficacement leur zone d'emploi grâce à l'avantage

distance-temps qu'elle procure. De fait la desserte des zones d'emplois en transport en commun s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs.

La commune n'est reliée qu'à un seul pôle d'emplois, Cadarache-St Paul-lès-Durance, en moins de 45 minutes et la fréquence de cette ligne est faible. Cette destination d'emploi concerne 8% des actifs de Jouques. En parallèle, 27% des actifs se rendent à Aix-en-Provence pour leur travail, trajet qu'ils ne peuvent effectuer efficacement en transport en commun (trajet d'1heure jusqu'à la gare routière d'Aix jusqu'à 3 passages aux heures de pointes). Ce constat est également valable pour les actifs qui s'orientent vers les autres pôles d'emplois du territoire.

En parallèle, face aux difficultés rencontrées pour trouver du travail, la commune de Jouques s'est engagée dans l'expérimentation nationale « Zéro chômeur de longue durée » (Cf ci-dessous).

Enfin, le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, la Mairie, polarise à moins de 15 minutes à pieds moins du quart de la population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès (les 25-65 ans).

23% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins d'un quart d'heure, celle-ci ne desservant qu'un seul pôle d'emplois.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au titre du règlement d'urbanisme en vigueur qui impacte la commune est liée aux zones N correspondant aux reliefs cernant le village, aux lits principaux des cours d'eau (Real notamment) mais aussi aux massifs boisés en interface avec la commune, sur lesquels on retrouve quelques habitations éparses. Elle correspond aussi à quelques poches habitées, bordant la RD61, sur lesquelles, seul un agrandissement peut-être admis.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**37%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

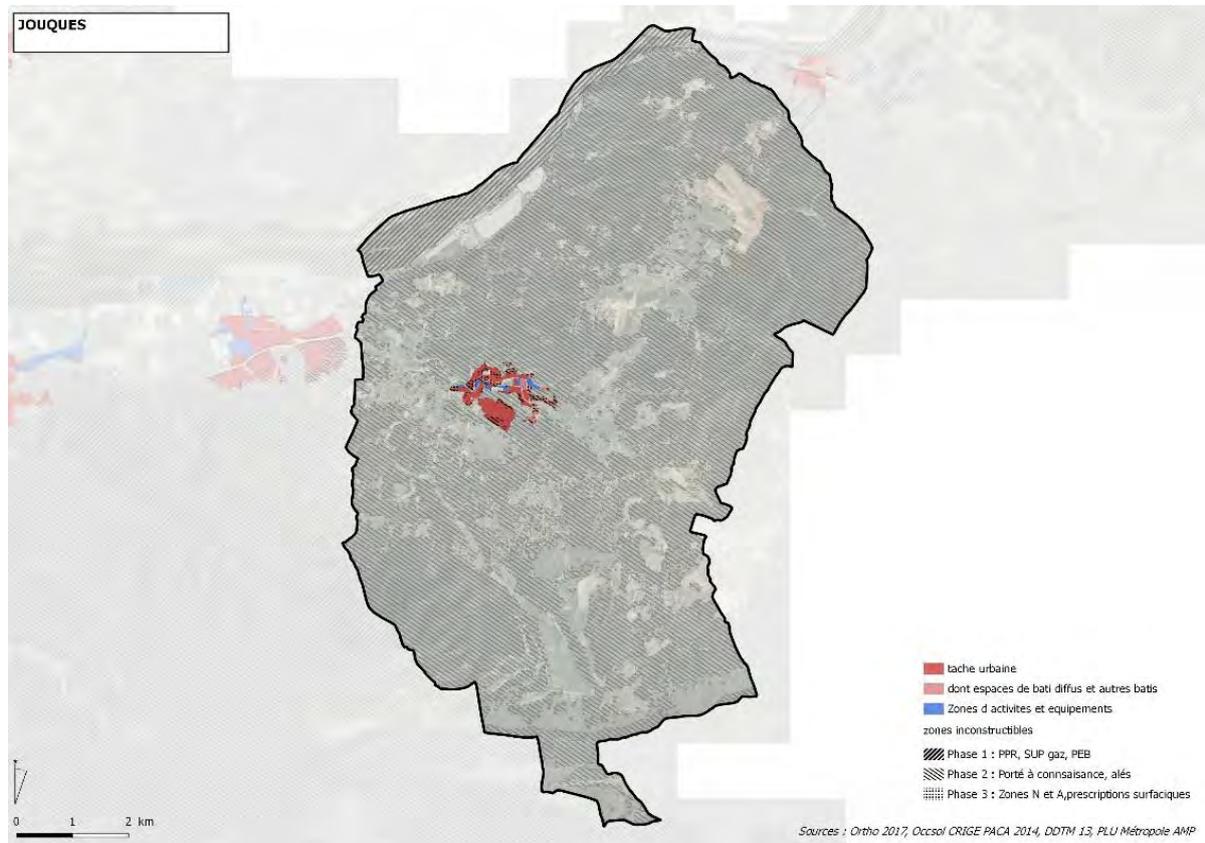
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **82** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

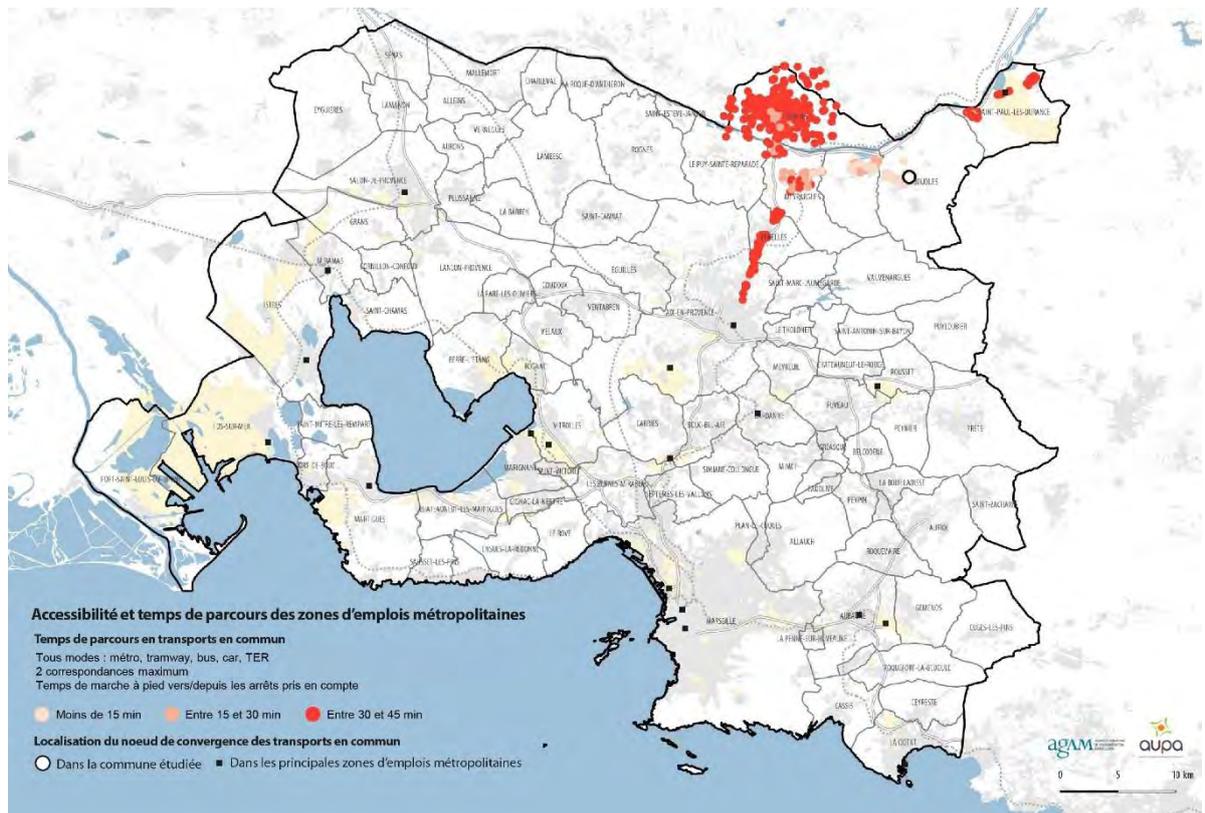
#### Emploi et expérimentation

Jouques fait partie des 10 territoires retenus en 2016 au niveau national pour l'expérimentation « Zéro chômeur de longue durée ». En effet, au moment de l'appel à manifestation d'intérêt, Jouques enregistrait une augmentation des chômeurs longue durée sur l'année alors qu'elle baissait sur le département (Cf DIRECCTE PACA). L'expérimentation prévoit l'embauche en CDI de personnes privées d'emploi de plus d'un an dans des entreprises de l'économie sociale et solidaire financées par l'Etat et les collectivités, et positionnées sur des activités non concurrentielles. L'objectif est d'apporter une réponse concrète et nouvelle aux difficultés que rencontrent les chômeurs de longue durée de ces communes.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# LA BOUILLADISSE

## CT4 PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE

### Données clés :

**6 079** habitants en 2015 (*source INSEE*)

**2 498 résidences principales** dont **67 logements sociaux** au sens SRU (2,68 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **551 logements sociaux à produire** à horizon 2025)

**Commune carencée**

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

La commune est formée d'un centre-bourg qui s'étire le long de la RD96, de trois principaux hameaux périphériques au Nord et de hameaux caractérisés par un fort développement de l'habitat individuel. La commune est soumise à de nombreux risques. En premier lieu à un niveau d'aléa incendie tant induit que subi, élevé. Il impacte notamment les franges urbanisées au contact des zones naturelles et une partie des secteurs d'habitat diffus. Le risque d'inondation par ruissellement et débordement des cours d'eau touche la partie Ouest du territoire mais impacte peu la tâche urbaine. Il n'existe pas de PPR mais une étude hydraulique et hydrogéomorphologique qui ont permis de cartographier l'aléa inondation.

La commune est également soumise à un risque mouvement de terrain lié à la présence d'anciennes carrières de pierre à ciment (PPR prescrit). Les zones d'aléas forts et faibles sont situés autour de trois sites (Baume de Marron, Boutot et Pigeonnier) mais impactent peu la tâche bâtie.

Enfin, la commune est également soumise à un risque minier lié à la présence de puits et de galeries identifiés sur la commune mais il n'impacte pas la constructibilité de la commune. Concernant l'aléa effondrement localisé lié aux ouvrages débouchant au jour, quatre poches sont localisées en zone urbaine mais ces poches étant déjà bâties l'impact est faible.

#### **Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**13%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une grande partie des espaces d'urbanisation diffuse par la définition de zones N (44 ha) ou A (5 ha), du fait notamment d'une insuffisance de réseau et du risque incendie. La commune est donc contrainte dans son développement, ce qui rend difficile la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur son territoire.

## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

32% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

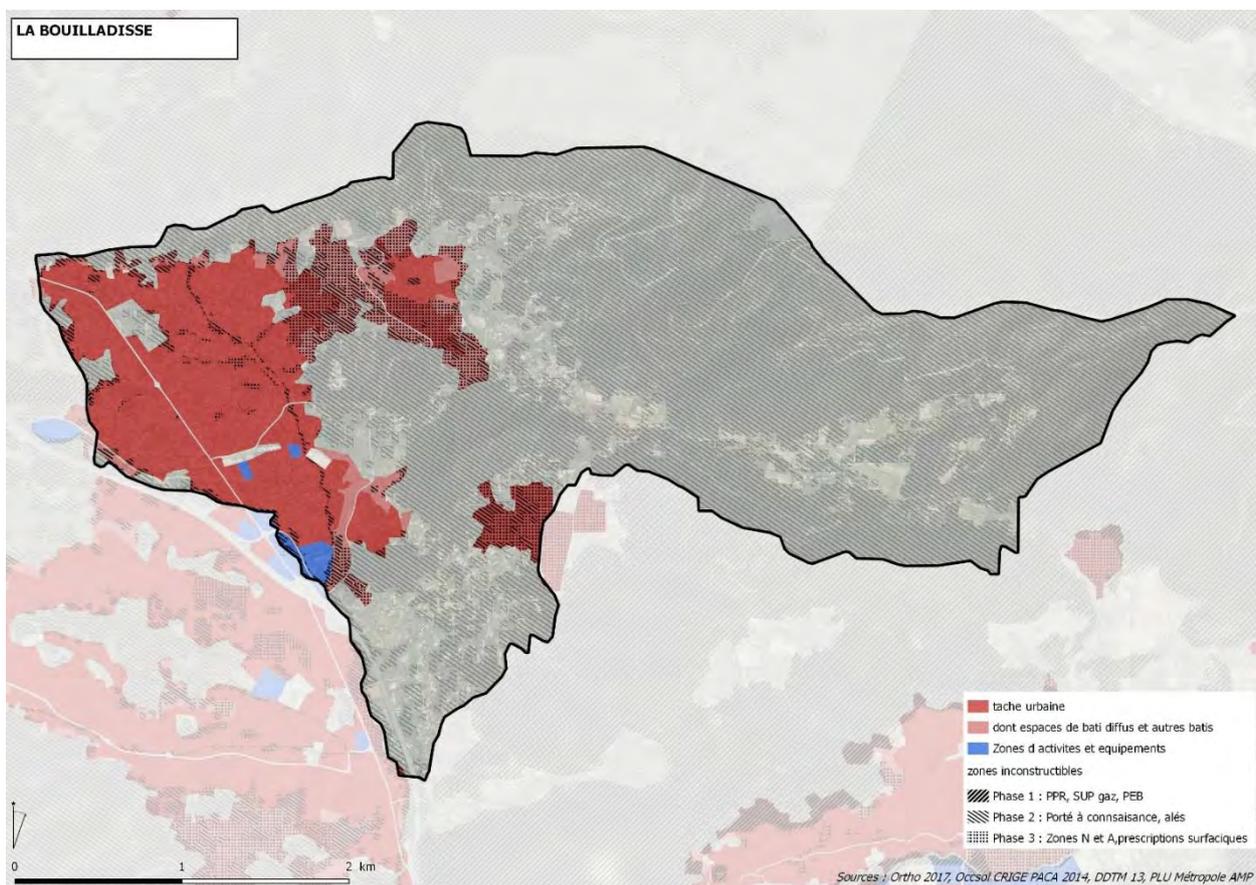
### Rythme de production de logements au sein de la commune

En moyenne, 18 logements ont été livrés au sein de la commune ces dix dernières années. Ce rythme n'est pas le reflet de la réalité de la faiblesse de la production de logements au sein de La Bouilladisse. En effet, depuis 2009, ce sont seulement 11 logements qui sont livrés chaque année. Cette situation témoigne des contraintes que connaît la commune.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **54** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## LA CIOTAT

### CT1 MARSEILLE PROVENCE

#### Données clés :

35 580 habitants en 2015 (source INSEE )

19 619 résidences principales dont 4 091 logements sociaux au sens SRU (20,85 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 779 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

La Ciotat est une commune côtière située au cœur du massif des calanques. La partie urbanisée de commune est essentiellement constituée de tissus mixtes, entre collectifs en centre et aux alentours, habitat intermédiaire et tissus pavillonnaires aux densités moyennes et relativement homogènes. Aux marges de l'urbanisation, dans des secteurs de pinèdes ou agricoles, une urbanisation mitée, peu dense s'est développée entre l'A50 et la ville.

La ville fait l'objet d'un PPR inondation, lequel rend inconstructible le fond de vallon d'un ruisseau longeant l'A50.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**7%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **2 %** d'inconstructibilité liés aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une grande partie des espaces d'urbanisation diffuse par la définition de zones N (84ha) du fait de leur situation en interface ville-nature et de zones A (29 ha) du fait qu'elles constituent une coupure d'urbanisation de la DTA. Par ailleurs, la commune est également contrainte dans son développement par les prescriptions surfaciques qui s'appliquent sur les boisements de qualité pour des raisons paysagères et/ou écologiques (32 ha).

#### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**21%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

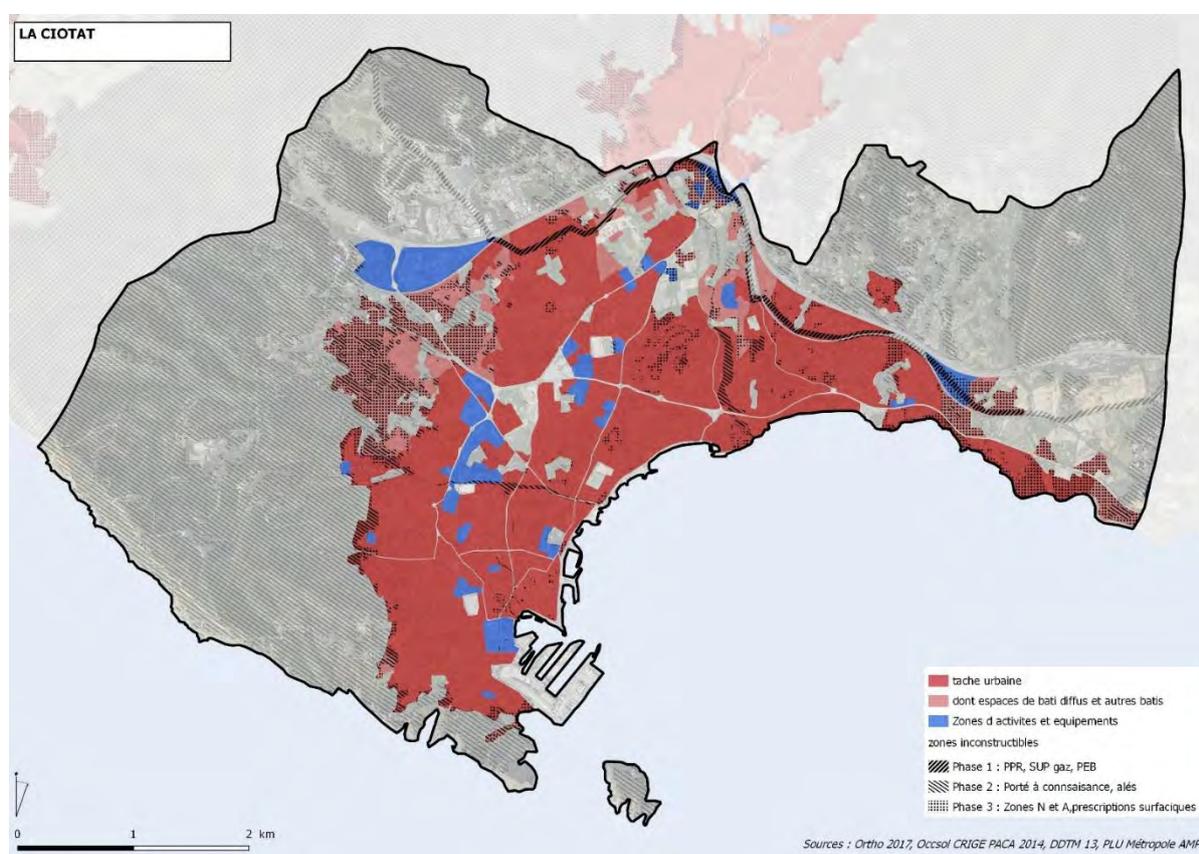
## Rythme de construction de logements au sein de la commune

La Ciotat a longtemps connu un rythme de production de logements dynamique, en particulier dans les années 2008 à 2012. C'est cette activité immobilière qui a permis à la commune de dépasser les 20% de logements sociaux. Ainsi, en 10 ans plus de 2 500 logements ont été livrés. Ce rythme a ralenti depuis quelques années avec moins de 100 logements livrés en 2015 et 2016.

## Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **1403** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **127** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **11 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# LA FARE-LES-OLIVIERS

CT3 PAYS SALONNAIS

## Données clés :

7 300 habitants en 2015 (source INSEE)

3 465 résidences principales dont 134 logements sociaux au sens SRU (3,87 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 726 logements sociaux à produire à horizon 2025

3 679 actifs résidents, 80% travaillent hors de la commune (en 2015)

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Construit sur le flanc du massif du Mauribas, La-Fare-les-Oliviers est bordée par l'étang de Berre. Le noyau ancien de la commune est adossé à une chaîne de collines boisées qui compose la partie Nord du territoire communal tandis que dans la partie sud, la plaine agricole descend en pente douce jusqu'à l'Arc. Le développement urbain s'est effectué de façon très linéaire, essentiellement sous forme de pavillonnaires, le long de la départementale.

La commune est concernée par de nombreux risques. Si ceux-ci impactent peu la zone densément urbanisée, ils contraignent son potentiel d'extension urbaine. Elle fait l'objet de 2 PPR (séisme et mouvement de terrain) mais ils n'impactent pas une constructibilité potentielle. La Fare-les-Oliviers est aussi soumise au risque de transport de matière dangereuse avec une canalisation gazoduc située à l'Est de la RD113. Celle-ci impacte la zone d'activité située en entrée de ville ainsi qu'une partie de l'enveloppe bâtie située de part et d'autre de la RD113. La commune est également impactée par un risque de feu de forêt. Celui-ci concerne une partie des piémonts habités et particulièrement les zones d'habitat diffus. Enfin, la commune est touchée par le risque inondation, faisant l'objet d'un Porter à Connaissance. Il correspond à la zone inondable de la vallée de l'Arc et implique uniquement des secteurs agricoles.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**14%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **11 %** d'inconstructibilité liés aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de La Fare-les-Oliviers ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transports en commun. L'offre fait défaut au sein de la commune, elle est peu fréquente et ne dessert qu'un seul pôle d'emplois.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
La Fare-les-Oliviers	Dans la commune	20%	2925	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	40 600	Les Gramenières	13 16 17	>15min
	Aix-en-Provence	18%								
	Marseille	13%								
	Vitrolles	7%								
	Marignane	7%								
	Autres communes	34%								

Parmi les communes où se rendent les actifs de La Fare-les-Oliviers seule Aix-en-Provence Centre est accessible par les transports en commun en moins de 45 min. La zone d'emplois des Milles reste au-delà de ce temps de trajet malgré une relative proximité géographique. Avec 80% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. De fait la desserte des zones d'emplois en transport en commun s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs. Plus du tiers des actifs vont travailler hors des principales zones d'emplois du territoire. Cela ne permet pas de leur offrir une bonne desserte en transports en commun.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 23% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

23% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins d'un quart d'heure. Pour la majeure partie d'entre eux, cette offre ne leur permet pas de rejoindre leur pôle d'emplois.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

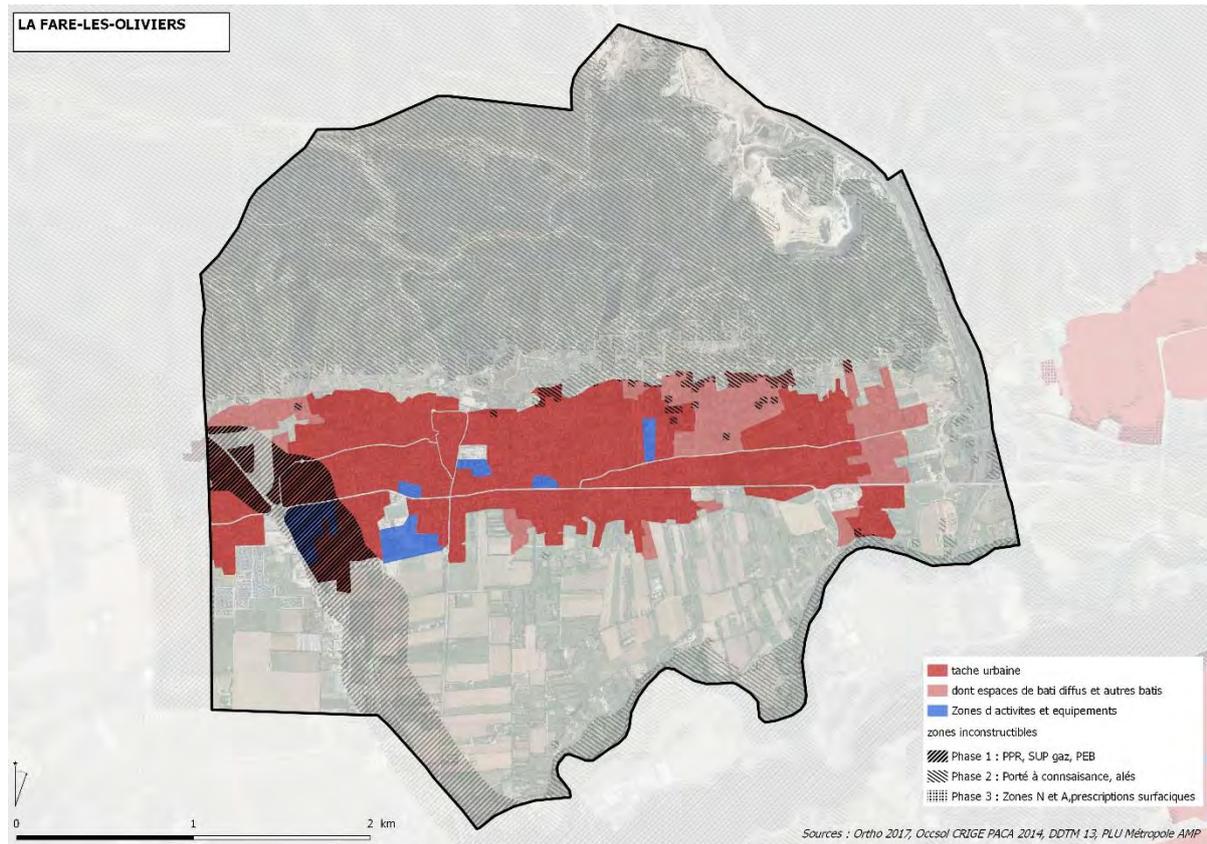
**Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**Non renseigné – document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses**

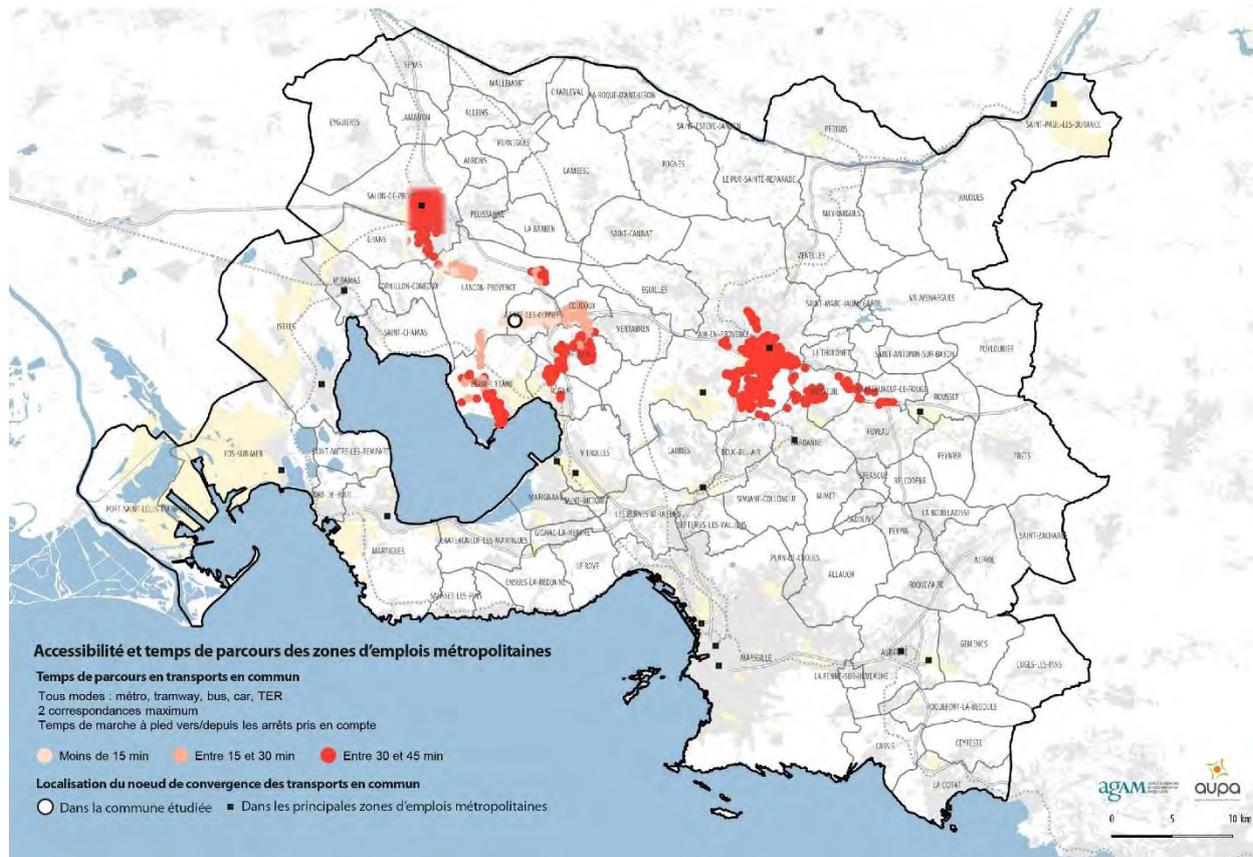
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **193** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **44** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est relativement faible avec **4 demandes pour une attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# LA PENNE-SUR-HUVEAUNE

## CT4 PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

### Données clés :

6 385 habitants en 2015 (source INSEE)

2 602 résidences principales dont 531 logements sociaux au sens SRU (20,41 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 124 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Située entre Aubagne et Marseille, La Penne-sur-Huveaune est traversée d'Est en Ouest par l'Huveaune. Son développement résidentiel s'est fait principalement sous forme de pavillonnaire, relativement dense, au sud de l'Huveaune, tandis qu'au Nord de l'Huveaune, on retrouve très majoritairement les zones d'activités.

La commune, qui fait partie des zones à risque de crue torrentielle de l'Huveaune, fait l'objet d'un PPR inondation, qui impacte une part importante du territoire située au Nord de l'Huveaune, principalement les zones d'activités mais il concerne aussi une partie de l'enveloppe bâtie.

La partie ouest de son territoire est également impactée par le risque industriel lié à l'usine Arkéma, implantée dans la partie marseillaise de la vallée de l'Huveaune. Elle génère un risque important d'émission de gaz toxique et est classée, à ce titre, SEVESO «haut». Son Plan Particulier d'Intervention (PPI), actuellement d'un rayon de 5 km impacte la commune de la Penne-sur-Huveaune. La commune est également soumise à un risque feu de forêt sur la partie boisée sud du territoire avec un léger impact au contact des zones habitées.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**14%** d'inconstructibilité liée aux risques gérés par les plans et programmes de l'Etat.

Absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat. .

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

Une faible part d'inconstructibilité est liée au règlement local en vigueur. Elle correspond aux zones naturelles situées en frange de lisière urbaine ou de zones d'activité (3,5 ha)

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**15%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

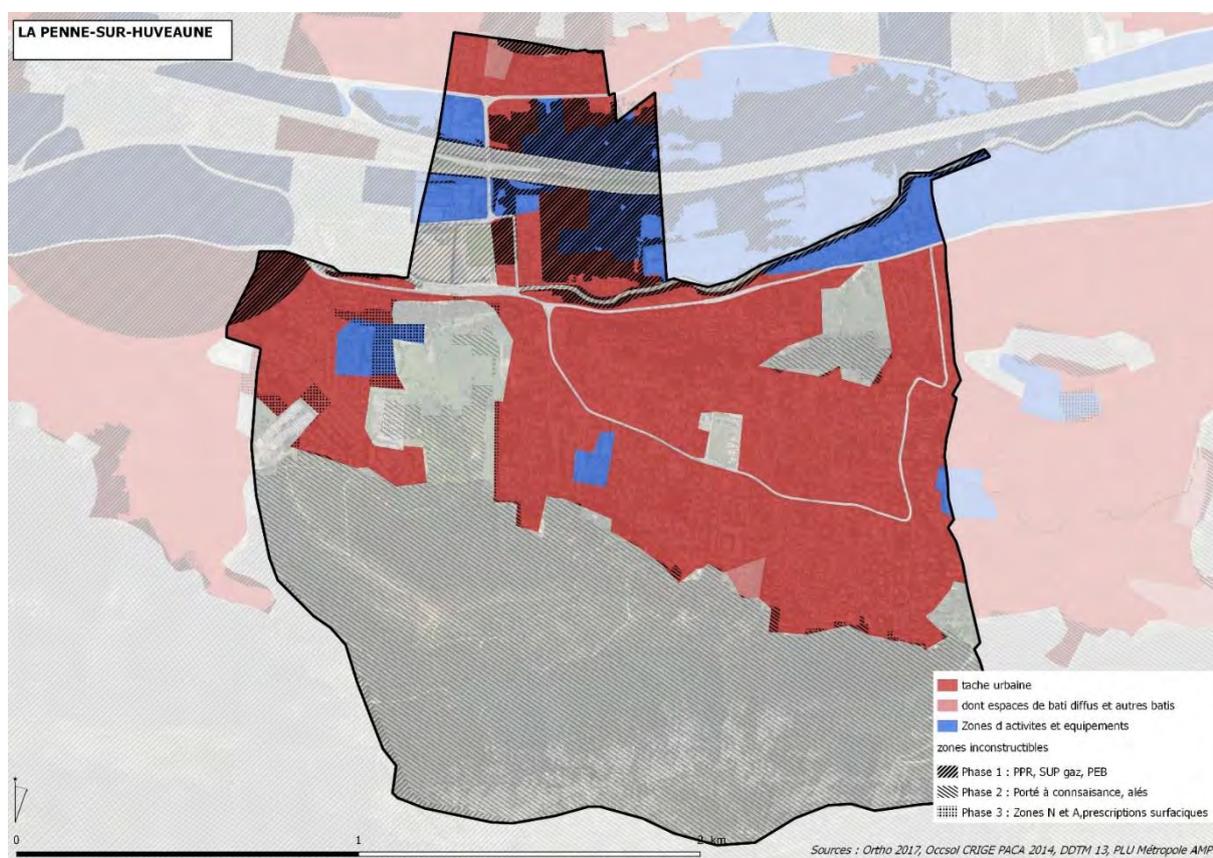
## Rythme de construction de logements au sein de la commune

La production de logements est faible au sein de la commune de La Penne-sur-Huveaune. En effet, en moyenne 10 logements ont été livrés ces dix dernières années (2007-2016). Hormis un programme de plus de 25 logements livrés en 2007, ce sont seulement 6 logements qui sont livrés en moyenne chaque année.

## Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **146** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **16** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de **9 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# LAMBESC

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

9 735 habitants en 2015 (source INSEE)

4 189 résidences principales dont 278 logements sociaux au sens SRU (6,64 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 753 logements sociaux à produire à horizon 2025

4 082 actifs résidents, 68% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Entre Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, Lambesc occupe une position stratégique de carrefour sur l'ancienne nationale 7. La commune s'est développée d'abord de manière radioconcentrique autour de l'actuel centre ancien. Les premiers faubourgs se sont ainsi constitués à son contact souvent en façade des voies de communication. Puis la commune s'est urbanisée par poches successives au-delà de l'ancienne RN7. L'extension urbaine s'est aussi focalisée au sud-ouest de la commune où des logements et un grand nombre d'équipements ont été implantés. On y retrouve des maisons de ville dans un tissu assez dense et des lotissements. En s'éloignant encore le tissu urbain devient plus lâche et correspond à des zones d'habitat diffus correspondant à des anciennes zones NB.

La commune est essentiellement impactée par le risque inondation qui a fait l'objet d'un PPR et d'une étude de l'Atlas départemental des zones inondables qui identifient deux zones inondables impactant la zone urbaine : la Touloubre et le vallon de Bouléry où des habitations inondables sont localisées près du centre-ville. La commune est aussi concernée par le risque incendie, reporté dans le PAC de l'Etat, qui touche particulièrement le nord et le sud du territoire. Enfin elle est concernée par un risque fort de séisme et mouvement de terrain mais celui-ci située au Nord ne touche pas la partie urbanisée du territoire.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**19%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **3 %** d'inconstructibilité, relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Lambesc ne bénéficie pas d'une desserte optimale en transport en commun (cf Carte de fréquence dans l'introduction).

68% des actifs habitant la commune n'y travaillent pas. Parmi les communes où se rendent les actifs de Lambesc pour leur travail, Aix-en-Provence est accessible par les TC en moins de 45 min avec une fréquence aux heures de pointe supérieure au ¼ d'heure. La desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs. C'est particulièrement le cas pour les actifs qui ne travaillent pas à Aix-en-Provence pour qui, aucune offre suffisamment cadencée et performante n'est disponible. 31% des actifs résidant à Lambesc ne travaillent pas dans les principaux pôles d'emplois de la métropole, cette diffusion au sein du territoire rend difficile l'amélioration de la desserte en transports en commun pour les actifs de cette commune.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Lambesc	Dans la commune	32%	2794	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	70 600	Montée d'Aix	240 241 52	>15min
	Aix-en-Provence	23%			LES MILLES	30-45				>15min
	Marseille	6%								
	Salon-de-Provence	4%								
	Saint-Cannat	3%								
	Autres communes	31%								

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 27% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

27% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard du règlement d'urbanisme en vigueur est imputable aux zones naturelles en secteur urbain (6ha) aux zones agricoles (12 ha) situées en lisière urbaine et aux prescriptions surfaciques (1 ha).

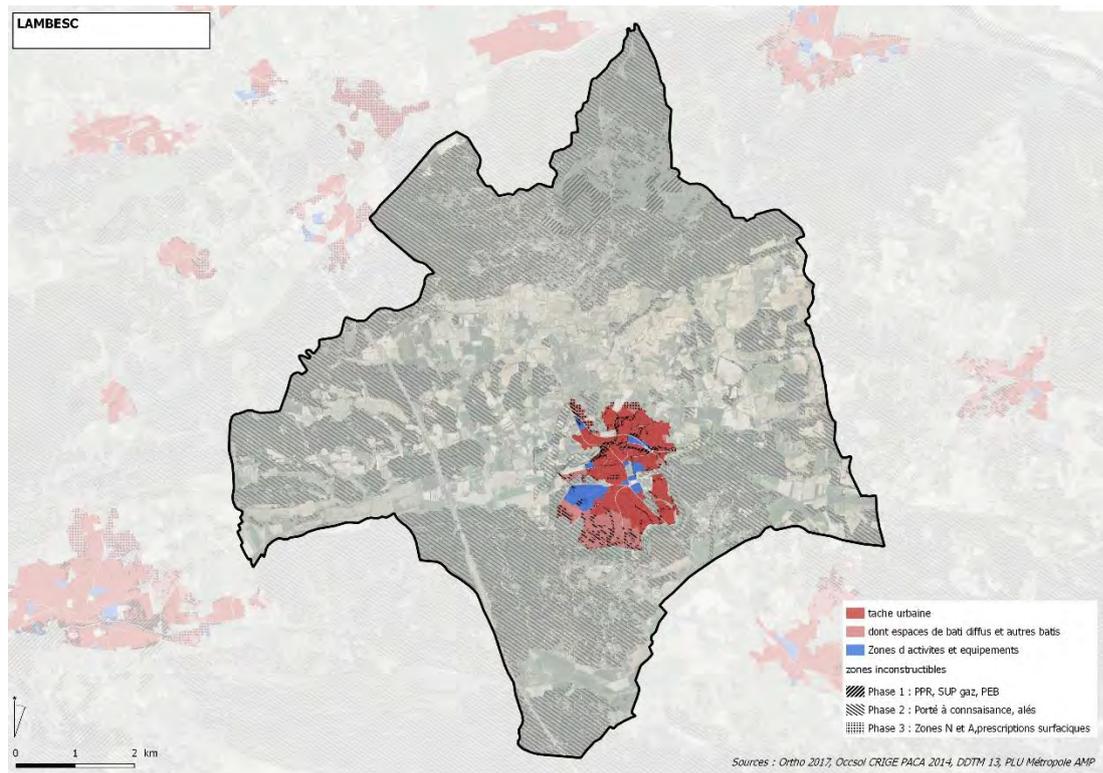
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**26%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

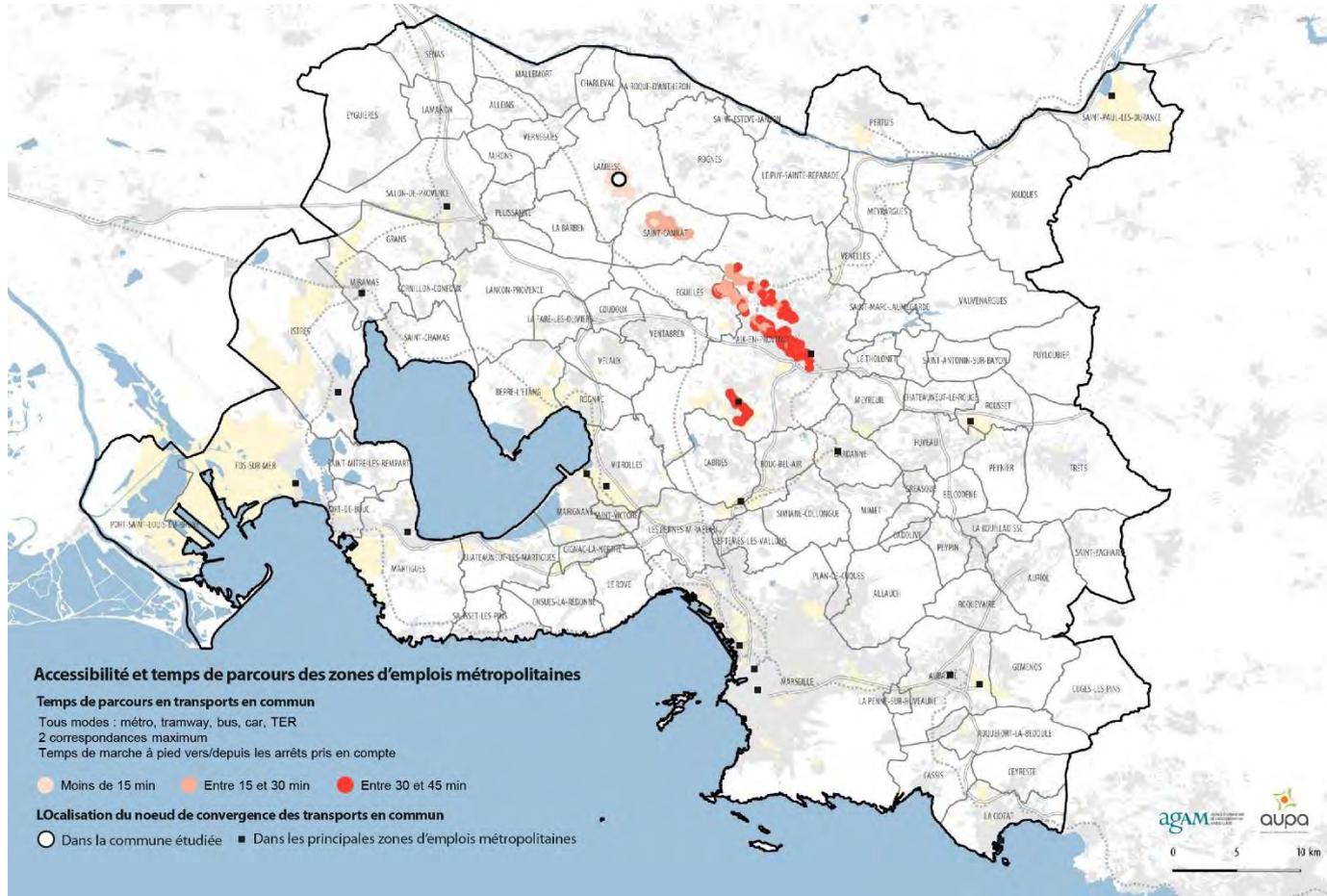
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre 197 demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et 14 attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de **14 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# LANÇON-PROVENCE

CT3 PAYS SALONNAIS

## Données clés :

8 872 habitants en 2015 (source INSEE)

3 549 résidences principales dont 109 logements sociaux au sens SRU (0,07 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 834 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 212 actifs résidents, 76% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

A quelques kilomètres de Salon-de-Provence, Lançon-Provence a connu une forte croissance urbaine ces dernières années. Elle s'est essentiellement développée sous forme de pavillonnaires à partir du centre historique du village, perché sur un promontoire rocheux, mais aussi autour du noyau villageois de Sibourg et celui dit « Les Baïsses ».

La commune connaît de nombreuses contraintes qui, en se cumulant, tendent à générer de l'inconstructibilité. Elle est particulièrement soumise au risque inondation. En effet, elle est à proximité ou parcourue par les lits mineurs de l'Arc et de la Touloubre. Ces deux rivières sont en plaine et proches de leurs exutoires, elles sont donc sujettes à de nombreux débordements possibles qui impactent la tâche urbaine. La commune est également soumise au phénomène de ruissellement. Des études hydrauliques ont été réalisées permettant d'intégrer dans le PLU des prescriptions. Un risque incendie faisant l'objet d'un PAC, impacte également Lançon-Provence, en particulier ses franges bâties. Le sud de la commune est concerné par le transport de matières dangereuses par gazoduc et oléoduc mais celui-ci n'impacte pas la tâche urbaine bâtie.

Enfin, la partie Ouest est impactée par le PEB en lien avec l'aérodrome de Salon de Provence.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

17% d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont 5 % d'inconstructibilité, relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Lançon-Provence ne bénéficie pas d'une desserte en transports en commun suffisante pour assurer une bonne desserte des pôles d'emplois (cf Carte de fréquence dans l'introduction).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Lançon-Provence	Dans la commune	24%	2976	SALON-DE-PROVENCE	CENTRE	15-30	9 900	Médiathèque	11 14 16	>15min
	Salon-de-Provence	17%								
	Aix-en-Provence	9%								
	Marseille	8%								
	Marignane	8%								
	Vitrolles	7%								
	Autres communes	27%								

Avec 76% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'une offre de mobilité en transports en commun peu satisfaisante.

Parmi les communes où se rendent les actifs de Lançon-Provence seule Salon-de-Provence est accessible par les transports en commun en moins de 45 min. C'est également cette commune qui est la mieux desservie (un bus toutes les 20 minutes en moyenne aux heures de pointe). Le reste des secteurs qui accueillent les actifs de Lançon (soit près de 60% des actifs lançonnois) enregistre un bus par heure aux heures de pointe et des temps de trajet supérieur à 45 minutes. Globalement, aux heures de pointe, la fréquence moyenne des lignes reliant Lançon aux principaux secteurs d'emplois est de 48 minutes.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 18% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès) c'est-à-dire une faible part des populations d'âge actif.

Seuls 18% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

L'inconstructibilité liée au règlement d'urbanisme en vigueur correspond aux zones naturelles (11 ha) et agricoles (8 ha) situées en lisière urbaine.

La commune est également impactée par les contraintes imposées par la servitude radioélectrique PT2. Si celle-ci ne génère pas directement d'inconstructibilité, elle est un frein à l'urbanisation de la commune. Visant à protéger les centres radioélectriques contre les obstacles physiques susceptibles de gêner la propagation des ondes, elle limite considérablement les hauteurs des constructions en particulier dans le village et la partie Est de la commune (hauteur autorisée à 8 mètres). A cette contrainte s'ajoute celles liées au Plan de servitudes aéronautiques de la base aérienne de Salon-de-Provence.

En outre, la commune voit son urbanisation contrainte par un PPR mouvement différentiel de terrain (retrait et gonflement d'argile) ainsi qu'un aléa feu de forêt qui, du fait d'une urbanisation diffuse au sein du territoire communal, ont un fort impact sur la constructibilité de certaines parties de la commune.

L'ensemble de ces contraintes réduisent fortement le potentiel de développement de la commune. Ainsi, les objectifs prévus au PLU approuvé le 13 décembre 2017 ne sont pas réalisables et devront être adaptés.

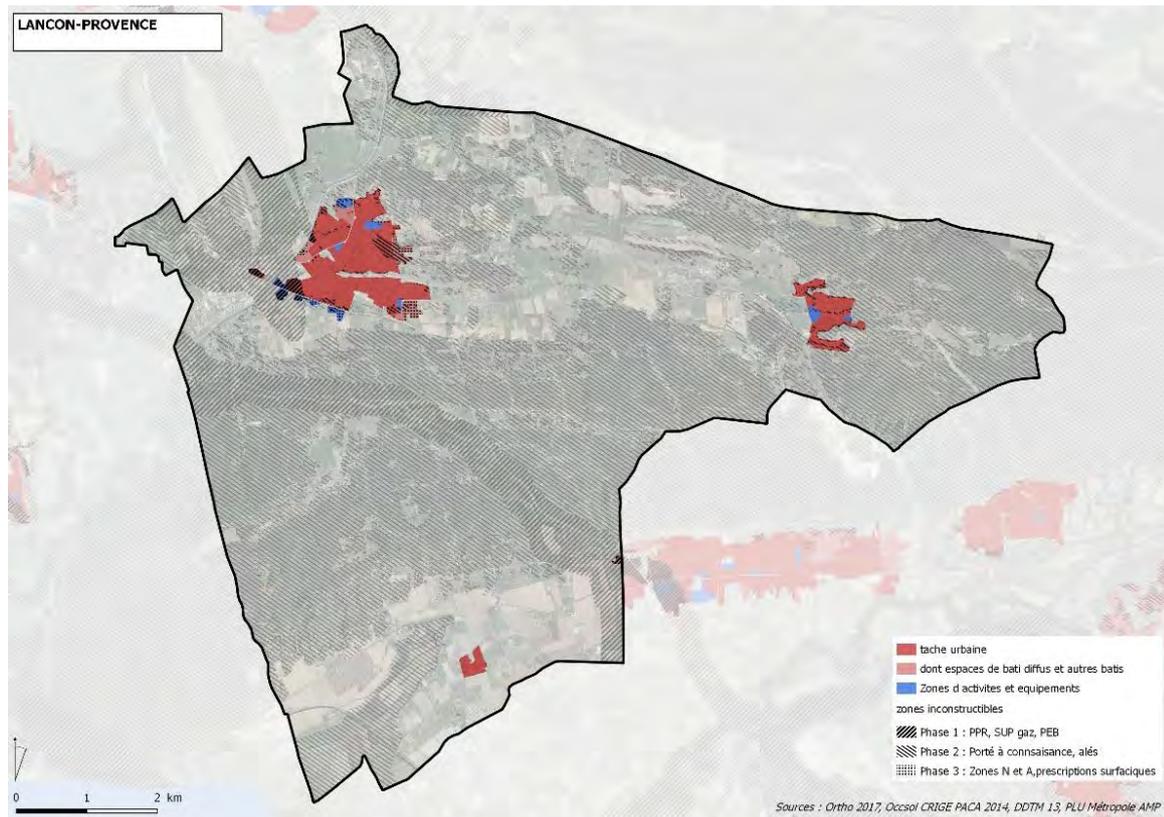
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**24%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

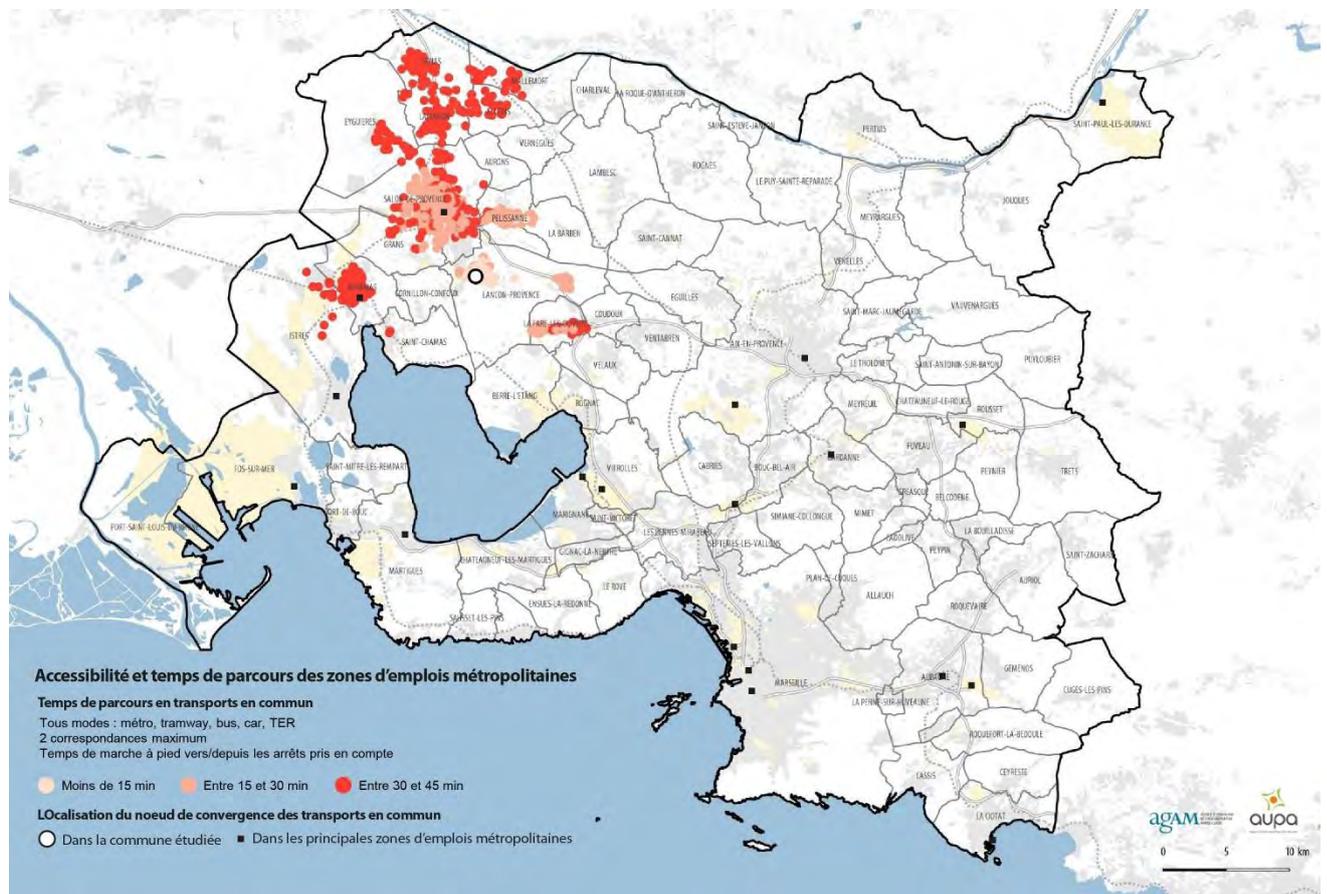
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **127** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# LE PUY-SAINTE-REPARADE

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

5 198 habitants en 2015 (source INSEE)

2 168 résidences principales dont 243 logements locatifs sociaux au sens SRU (11,21 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 302 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 227 actifs résidents, 65% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune exemptée pour la période 2017 - 2019

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Au nord d'Aix-en-Provence, la commune est traversée par la Durance et de nombreux cours d'eau. Elle s'est constituée autour d'un centre ancien, d'un tissu pavillonnaire relativement dense et de trois hameaux qui se sont urbanisés progressivement. Les constructions récentes se sont greffées en continuité sous forme de lotissement, de densité variable, gagnant peu à peu sur les espaces agricoles. Cet habitat pavillonnaire s'est également diffusé en groupe discontinu près du hameau de Saint Canadet.

La commune est soumise à de nombreux risques mais qui impactent peu la zone urbaine. Le risque inondation fait l'objet d'un PPRI et d'un aléa Inondation (par l'Atlas des zones inondables Durance) lié aux crues dans la vallée de la Durance. Ils ne génèrent pas d'inconstructibilité sur la partie urbanisée de la commune.

Elle est impactée par un PPR mouvement de terrain lié au glissement et chutes de bloc mais celui-ci, situé sur toute la partie sud du territoire, impacte uniquement la zone naturelle. Elle est également concernée par le risque incendie via le PAC de l'Etat. Toutefois les emprises de feux sont limitées malgré la forte étendue des surfaces boisées sur son massif.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**1%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat. Absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune du Puy-Sainte-Réparade ne bénéficie pas d'une offre de transports en commun performante pour desservir les principaux pôles d'emplois du territoire (cf Carte de fréquence dans l'introduction).

Avec près de 2 actifs sur 3 travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Le Puy-Sainte-Réparate	Dans la commune	35%	1451	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	40 600	Cooperative	252 260	>15min
	Aix-en-Provence	21%								
	Marseille	5%								
	Pertuis	5%								
	Autres communes	34%								

Parmi les communes où se rendent les actifs du Puy-Sainte-Réparate seule Aix-en-Provence centre est accessible par les transports en commun en moins de 45 min, la zone des Milles étant en dehors de ce temps de trajet. Cette commune est reliée à Aix-en-Provence par une seule ligne de bus dont la fréquence aux heures de pointe est toutes les demi-heures. Pour les 44% d'actifs qui ne travaillent pas à Aix, il est très difficile de se rendre sur leur lieu de travail en transport en commun. Outre la fréquence insuffisante, les liaisons vers ces pôles nécessitent plusieurs correspondances et plus d'une heure de trajet.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 29% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

29% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes. Hormis pour ceux travaillant à Aix-en-Provence, celle-ci ne leur permet pas de gagner efficacement leur lieu de travail.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La part d'inconstructibilité imputable au règlement d'urbanisme en vigueur correspond aux lisières urbaines en zone naturelle (0,5 ha) et aux zones agricoles (2 ha).

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

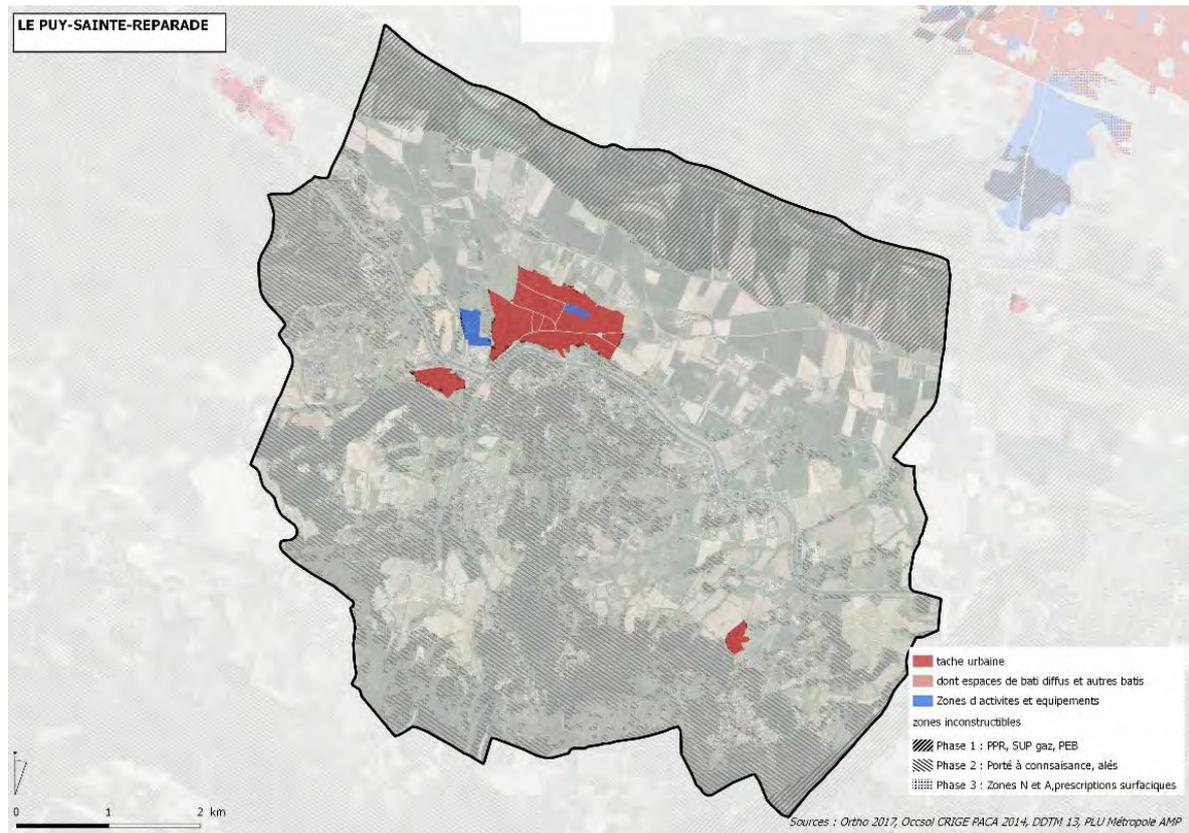
**4%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

#### Analyse de la pression de la demande :

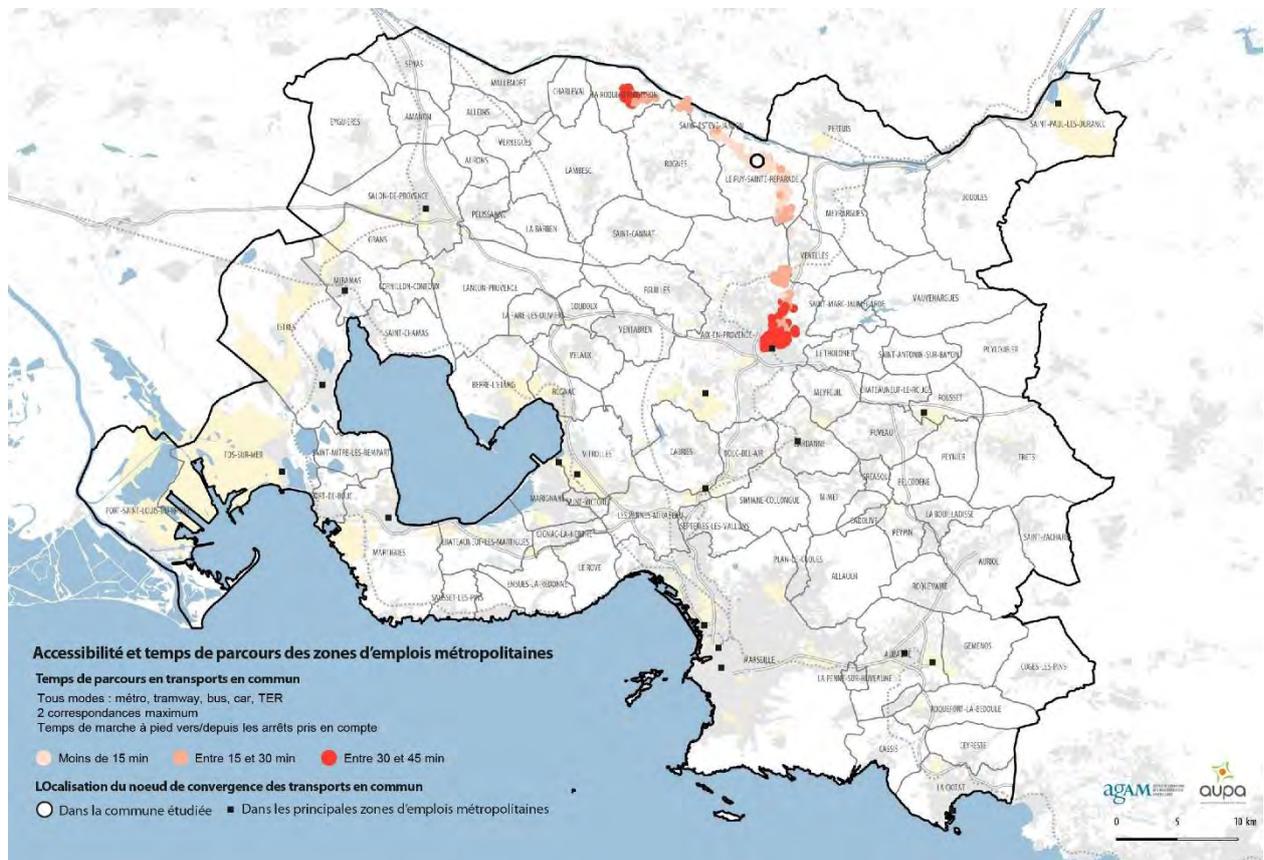
La commune enregistre **119** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **10** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **12 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

**Au titre de toutes les contraintes que connaît la commune (desserte insuffisante, ...), Le Puy-Sainte-Réparate a été exempté pour la période triennale 2017 – 2019.**

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# LE ROVE

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

4 866 habitants en 2015 (source INSEE)  
 2 334 résidences principales dont 332 logements sociaux au sens SRU (14,22 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 249 logements sociaux à produire à horizon 2025  
 1 957 actifs résidents, 76% travaillent hors de la commune (en 2015)  
 Commune non carencée – Exemptée pour la période 2017 - 2019

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Le Rove est une commune littorale située au sein de la Côte bleue au cœur du massif, situation qui s'accompagne de multiples contraintes. La partie urbanisée du Rove est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes à faible et relativement homogènes. Les hameaux littoraux sont particulièrement contraints par la topographie et les risques. L'ensemble de la tâche urbaine est strictement encadrée par le site classé du massif de la Nerthe, ce qui empêche toute évolution et rend difficile l'urbanisation nouvelle au-delà des récentes opérations d'habitat intermédiaires (dont plus de la moitié de logements sociaux).

La commune ne fait l'objet d'aucun plan de prévention, mais elle est concernée par le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat, ainsi que par des aléas inondations intégrés dans le PLU local. Les risques forts touchent les franges de l'urbanisation générant un taux d'inconstructibilité limité.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**18%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat ; absence d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune du Rove ne bénéficie pas d'une offre de transport en commun performante (cf Carte de fréquence dans l'introduction). En effet, cette commune littorale est mal connectée au reste du territoire et aux principaux bassins d'emplois. Le Rove compte peu d'offre de transports en commun et celle-ci est difficilement accessible aux habitants.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Le Rove	Marseille	29%	1493	MARSEILLE	EUROMED	15-30	275 000	La Poste	C7 C8	>15min
	Dans la commune	24%			CASTELLANE	30-45				>15min
	Marignane	7%			SAINT CHARLES	30-45				>15min
	Autres communes	39%								

Avec 76% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les TC. La voiture permet alors aux actifs de gagner plus efficacement leur zone d'emploi grâce à l'avantage distance-temps qu'elle procure. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours long.

Parmi les communes où se rendent les actifs du Rove seule Marseille est accessible par les transports en commun en moins de 45 min. Ce trajet qui nécessite deux changements offre peu de départs en heure de pointe le matin et il est très difficile de concilier cette offre avec des horaires de bureau. La zone d'emploi de Marignane reste au-delà de ce temps de trajet malgré une relative proximité géographique. Il faut ainsi près de 2h00 et 3 changements de bus pour se rendre du Rove jusqu'à la gare routière de Marignane. Pour les autres actifs, la dispersion de leur lieu d'emploi sur le territoire ne permet pas de leur garantir une offre de service efficace.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence au Rove (Arrêt la Poste), polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 18% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès). Cette faible proportion témoigne, au-delà de la fréquence et du temps de parcours, des difficultés d'accès aux transports en communs pour les habitants.

18% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité liée au règlement d'urbanisme en vigueur est liée à la zone naturelle du Douard (20 ha), zone anciennement agricole n'accueillant plus d'exploitation significative, occupé par un certain nombre de bâtiments artisanaux et aux prescriptions surfaciques en milieu urbain (EBC) : 2 ha.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**30%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

#### Rythme de construction au sein de la commune

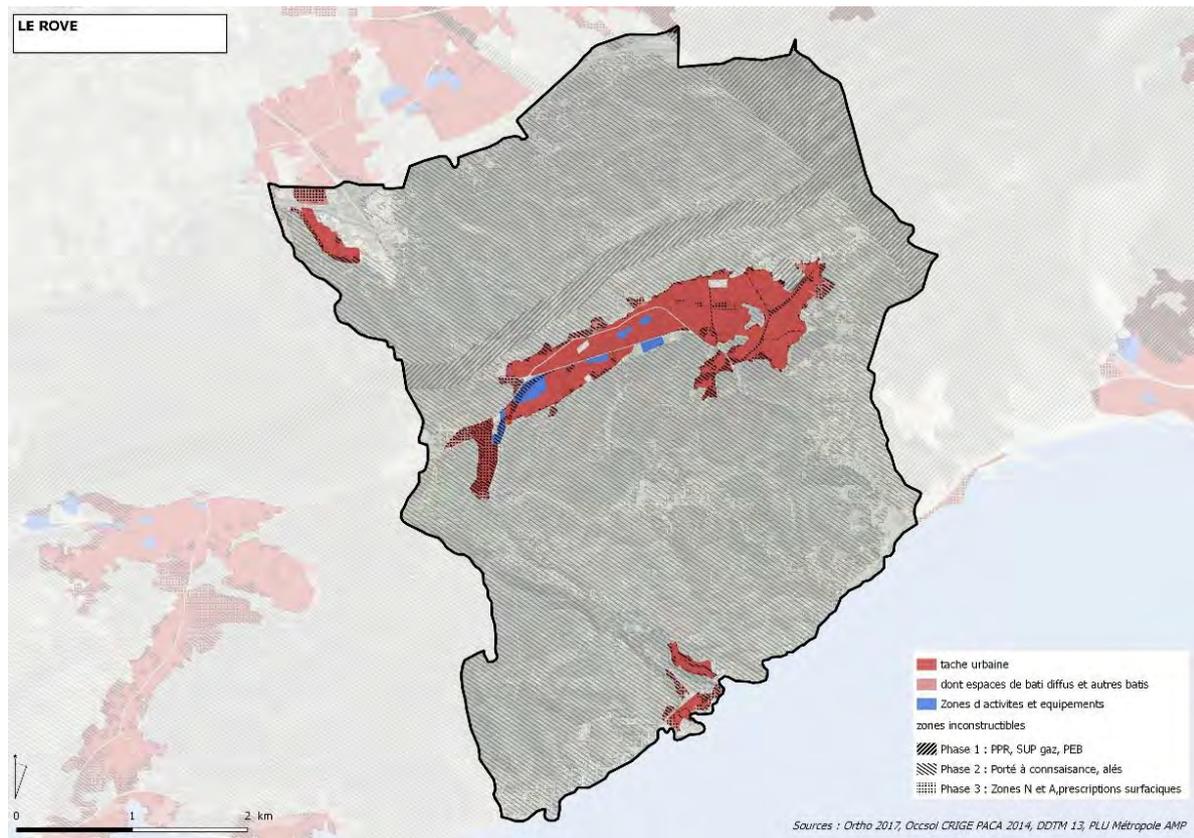
38 logements ont été livrés en moyenne au sein de la commune ces dix dernières années. Ce niveau de construction est élevé du fait de la livraison de plusieurs programmes collectifs en 2014 et 2015. Ils ont permis d'augmenter fortement le taux de logements sociaux de la commune. A eux seuls, ils représentent les deux tiers de la production de ces dix dernières années. En effet, entre 2007 et 2016, hors de ces « grands programmes », ce sont une dizaine de logements qui sont livrés chaque année. La commune est très contrainte (relief, contact direct des espaces naturels qui ne permet pas d'étendre la zone urbaine, zone urbaine dense où les potentiels fonciers sont quasiment épuisés et enclavement du territoire) et ne permet plus d'augmenter significativement le taux de logements sociaux pour arriver à 25% du parc.

#### Analyse de la pression de la demande :

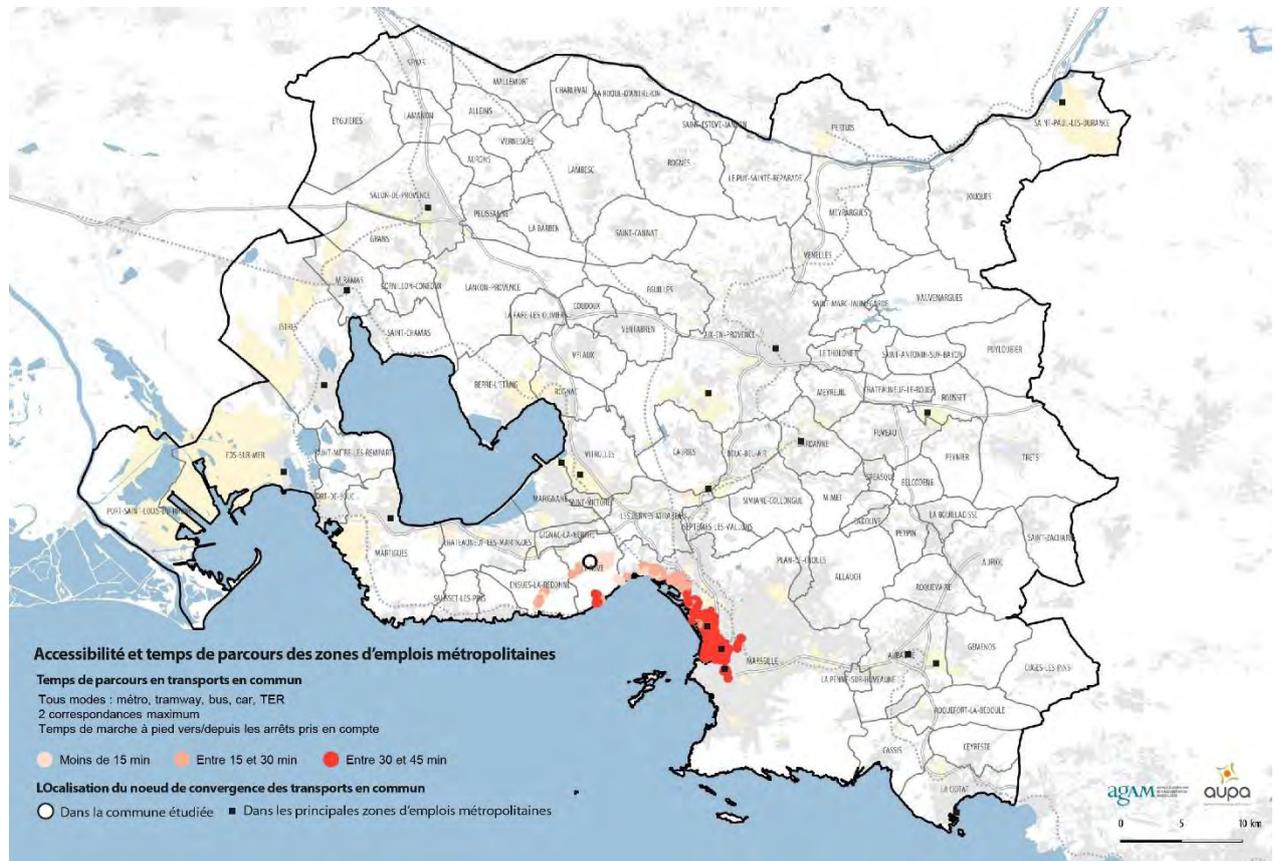
La commune enregistre **76 demandes** en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **12 attributions** en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **6 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille). Elle est inférieure à celle constatée en moyenne dans la métropole.

**Au titre de toutes les contraintes que connaît la commune (desserte insuffisante, capacités foncières très limitée, risques qui ne permettent pas d'étendre l'urbanisation ...), Le Rove a été exempté pour la période triennale 2017 – 2019.**

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# LES PENNES-MIRABEAU

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

21 387 habitants en 2015 (source INSEE )

8 731 résidences principales dont 642 logements sociaux au sens SRU (7,35 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 1 531 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Situé sur un éperon rocheux, Les Pennes-Mirabeau se localise au nord de Marseille. Elle est constituée d'un village originel et de noyaux villageois qui constituent des entités urbaines (le Repos, le Plan des Pennes, la Gavotte et les Cadeneaux). La partie urbanisée des Pennes Mirabeau est essentiellement composée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes et relativement homogènes.

Le principal risque est l'incendie faisant l'objet d'un PPRIF qui impacte une partie des zones d'habitat diffus ainsi que les franges de l'urbanisation. En revanche il impacte l'ensemble du hameau situé à l'ouest de la commune. Celle-ci est également concernée par un aléa inondation. Toutefois les risques forts restent limités aux fonds de vallon et ne génèrent ainsi que peu d'inconstructibilité à l'échelle de la commune. Enfin, la partie Ouest des Pennes-Mirabeau est également impactée par la zone C du PEB de Marignane. Celle-ci n'interdit pas la constructibilité mais limite les capacités d'accueil.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**24%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **15 %** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

La collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une grande partie des espaces d'urbanisation diffuse par la définition de zone N (74,56 ha) et A (5ha). Par ailleurs, 7,5 hectares sont protégés au titre des prescriptions surfaciques.

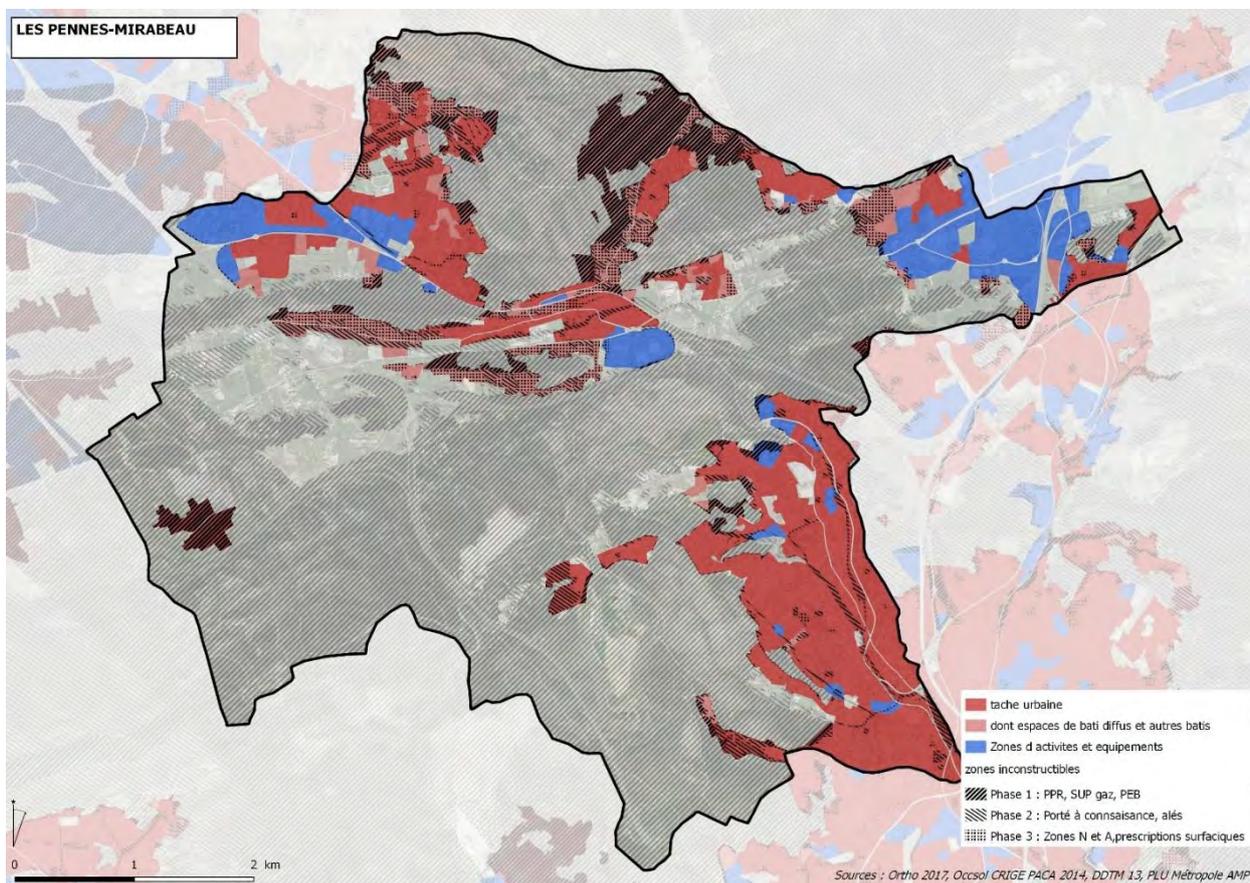
### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**32%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### **Analyse de la pression de la demande :**

Par ailleurs, la commune enregistre **490** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **11** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est particulièrement forte avec **45 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# MALLEMORT

## CT3 PAYS SALONNAIS

### Données clés :

6 587 habitants en 2015 (source INSEE)

2 732 résidences principales dont 231 logements sociaux au SRU (8,46 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 433 LS à produire à horizon 2025

2 455 actifs résidents, 64% travaillent hors de la commune (en 2015)

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

L'urbanisation à Mallemort s'est développée le long des principaux axes de transport : l'ex RN7 autour de laquelle s'est organisé le hameau de Pont Royal et à proximité de la Durance où s'est construit le village. Celui-ci constitue la principale tâche urbaine de la commune. Il est constitué d'un centre ancien au bâti dense, qui s'est étendu sous forme de zones pavillonnaires plus récentes.

La commune est concernée par trois types de risques. Un PPRI lié aux crues dans la vallée de l'Huveaune impacte notamment le hameau de Bramejean, localisé au Nord Est, en limite du territoire communal, en cas de fortes crues de la Durance. Il s'agit d'un aléa fort, interdisant toute nouvelle construction tout comme sur la frange Est du village. La commune est également soumise au risque mouvement de terrain et séisme qui fait l'objet d'un PPR. Ce risque impacte localement la constructibilité de certaines zones du village (notamment au sud du cimetière). Toutefois ce risque est modéré sur l'ensemble du territoire communal. Par ailleurs, la commune est très peu concernée par le risque incendie. Seul le secteur situé à l'extrême Sud-Est du territoire communal, comprenant le golf de Pont Royal et son complexe touristique est soumis à un aléa moyen à très fort.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**6%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **2%** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Mallemort ne bénéficie pas d'une offre de transports en commun performante (cf Carte de fréquence dans l'introduction). En effet, peu de lignes desservent la commune et les actifs résidents dans la commune se dispersent vers de nombreux pôles d'emplois ce qui rend le développement d'une offre efficace complexe.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Mallemort	Dans la commune	36%	1562	SALON-DE-PROVENCE	CENTRE	30-45	9 900	Place Raoul Coustet	86 87 12	>15min
	Salon-de-Provence	11%								
	Aix-en-Provence	8%								
	Marignane	4%								
	Lambesc	4%								
	Autres communes	38%								

Avec 64% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les TC. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs.

Parmi les communes où se rendent les actifs de Mallemort seule Salon-de-Provence est accessible par les TC en moins de 45 min. Seuls 11% des actifs de Mallemort y occupent un emploi. Pour les 54% des actifs qui ne travaillent pas dans cette commune, emprunter les transports en commun vers son lieu d'emploi est très peu performant. Il faudra notamment près de 1h30 et deux changements pour un actif qui voudrait se rendre à Aix-en-Provence centre.

26% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes. Celle-ci ne permet pas une liaison efficace pour la plupart des pôles d'emplois.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 26% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

L'inconstructibilité au titre du règlement d'urbanisme en vigueur correspond à une lisière naturelle en interface avec le canal EDF à l'habitat diffus du hameau de Pont Royal, et au pôle touristique du golf de Pont Royal.

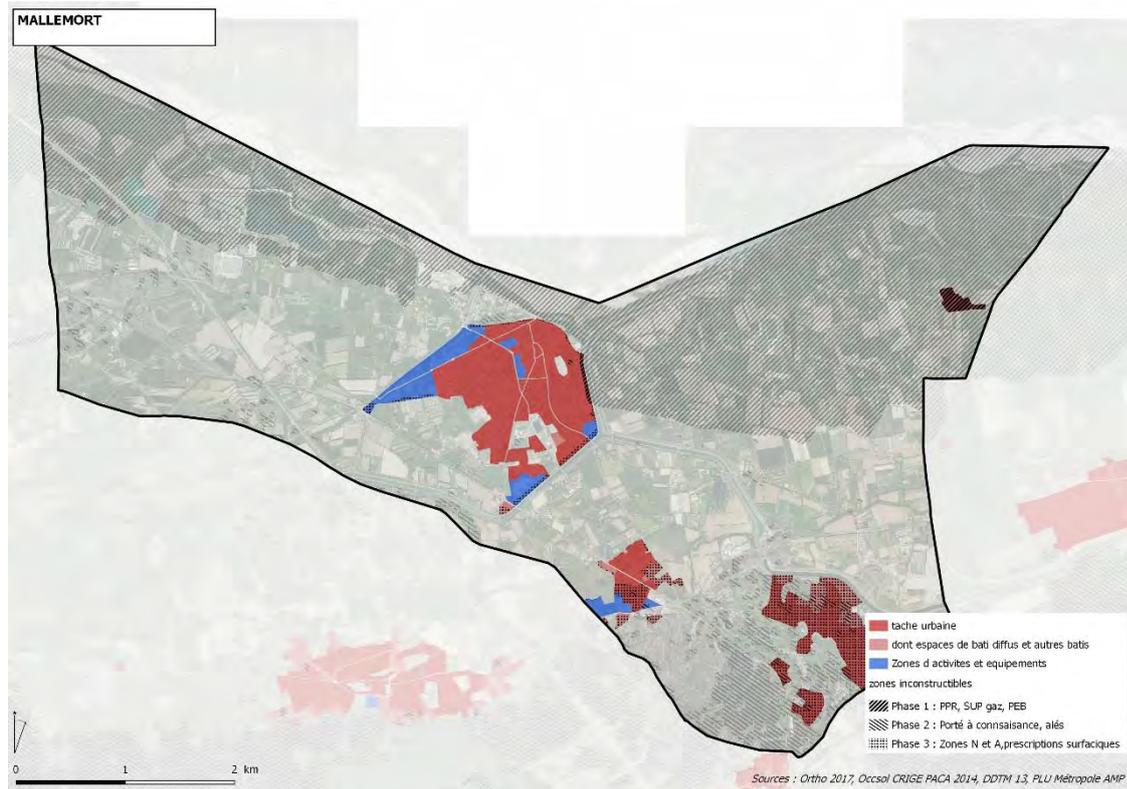
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**38%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

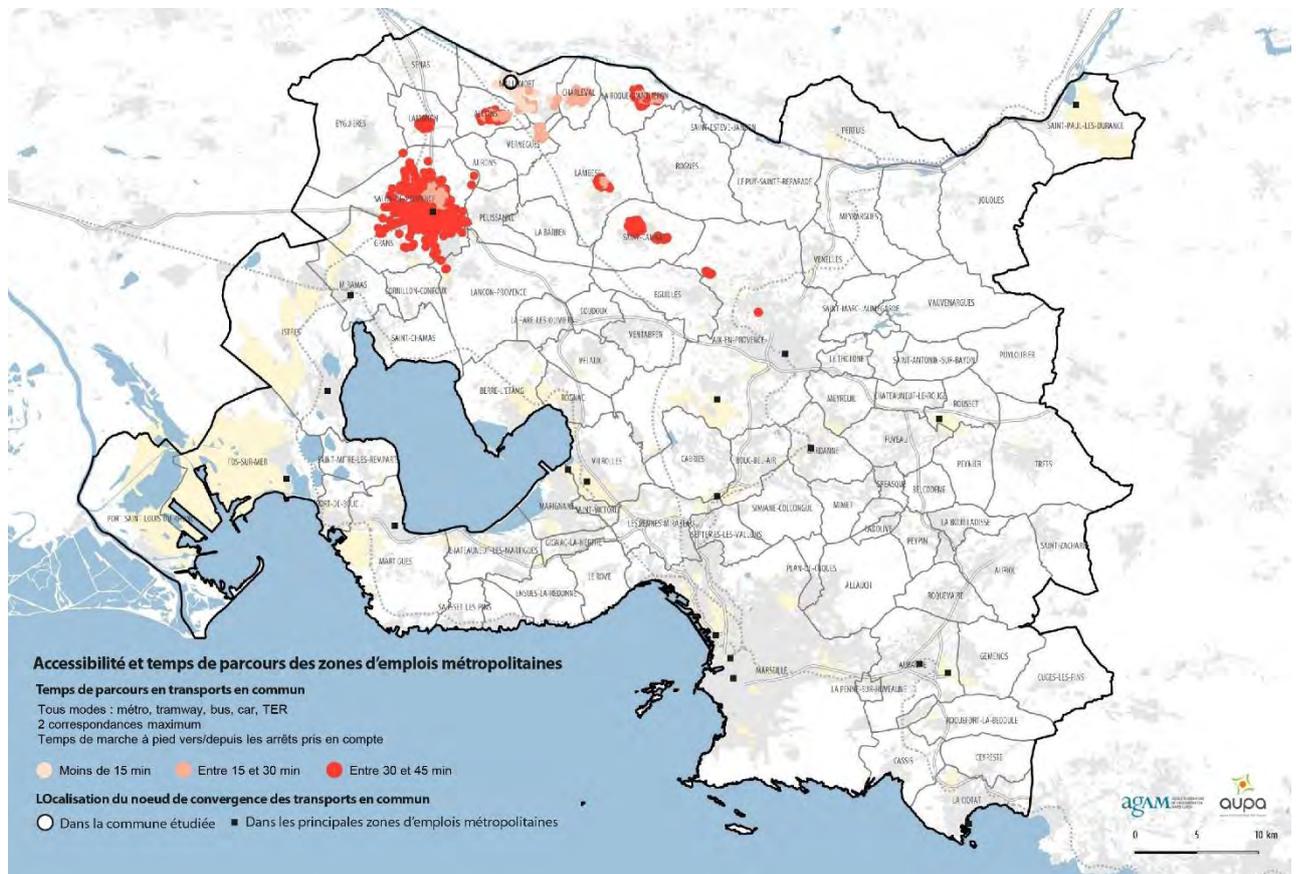
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **96** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **12** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **8** demandes pour 1 attribution (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# MARIGNANE

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

33 929 habitants en 2015 (source INSEE)

14 337 résidences principales dont 1 836 logements locatifs sociaux au SRU (12,81 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 1 705 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Marignane est située sur l'étang de Berre, à proximité de l'aéroport Marseille Provence. L'espace urbanisé de Marignane est constitué de quelques zones urbaines denses (centre ancien, copropriétés et parc social semi-récents) ainsi que d'un tissu pavillonnaire globalement dense, aux délimitations claires. Elle est encadrée par l'aéroport au nord, l'étang de Bolmon à l'ouest, la zone d'activités des Florides au sud-ouest et la colline Notre-Dame au sud-est, autant d'espaces urbains ou naturels qui laissent peu de potentiel d'évolution au tissu.

La commune est impactée par deux principaux plans pour la prévention des risques : le Plan d'Exposition aux Bruits (PEB) de l'aéroport Marseille Provence et les PPRi Cadière et Raumartin. Ces derniers documents contraignent particulièrement l'urbanisation et la densification de la commune dans sa partie ouest, à proximité de l'embouchure du Raumartin dans le Bolmon. Mais c'est le PEB qui est le plus impactant, avec une zone C qui couvre une grande partie est de la zone urbaine. La commune présente donc 41% d'inconstructibilité.

#### **Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**41%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **40%** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

L'inconstructibilité relative au règlement d'urbanisme se rapporte aux zones NB du POS (37 ha) correspondant à de l'habitat diffus, qu'il n'est pas souhaitable de densifier, pour des raisons paysagères et d'accessibilité mais aussi à la présence de zones agricoles.

Par ailleurs, environ 2 hectares en milieu urbain sont protégés par des prescriptions surfaciques (terrains cultivés à protéger ou EBC).

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

48% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

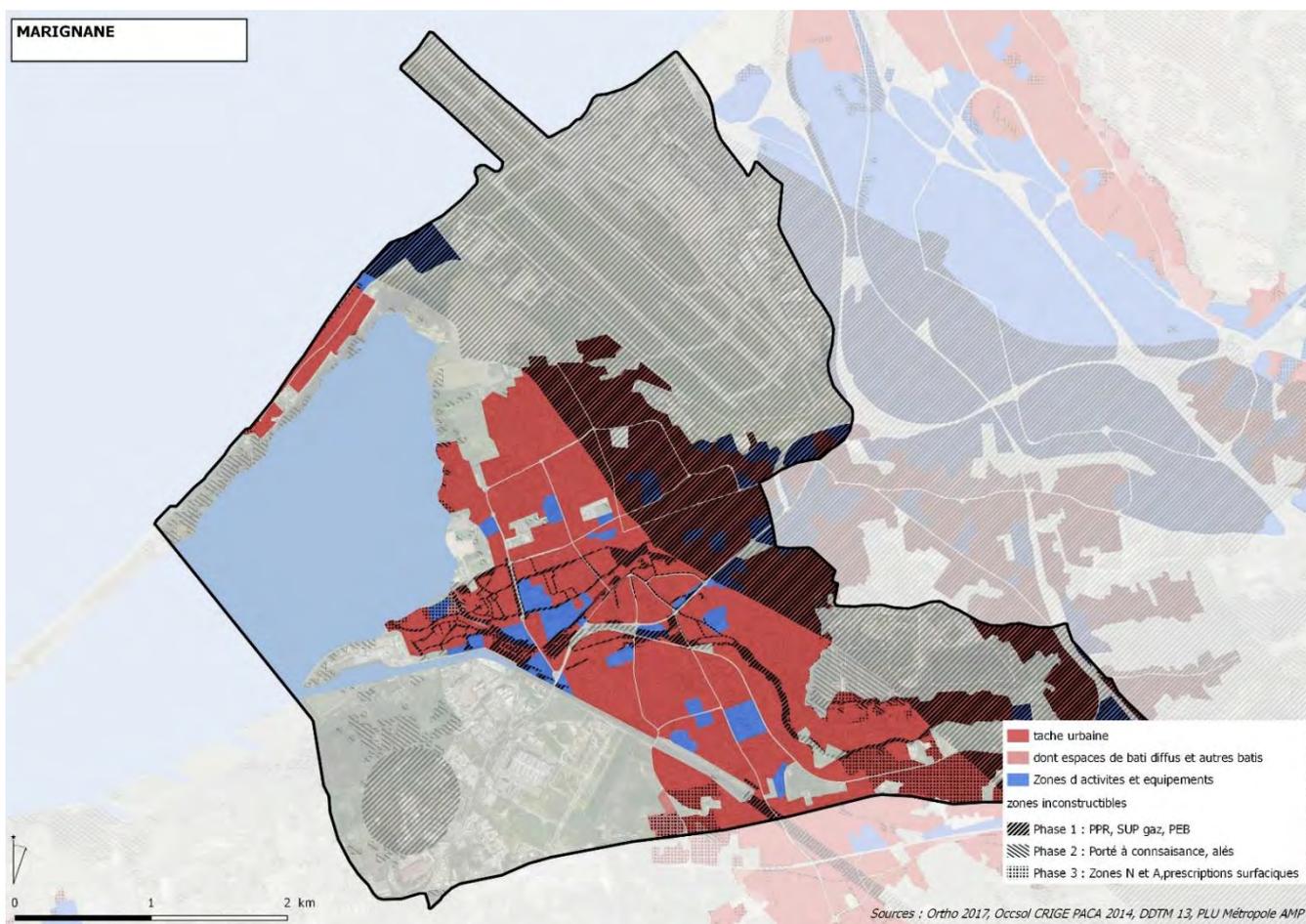
### Rythme de construction de logements au sein de la commune

Ces dix dernières années (2007-2016), 65 logements neufs ont été livrés chaque année au sein de la commune. Cette moyenne est nettement plus faible depuis 2010 avec seulement 25 logements livrés par an en moyenne. La diminution de la production est constante et témoigne des difficultés pour construire sur cette commune.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **626** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **69** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **9** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# MEYRARGUES

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

3 711 habitants en 2015 (source INSEE)

1 572 résidences principales dont 185 logements sociaux au sens SRU (11,77 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 200 logements sociaux à produire à horizon 2025

1 545 actifs résidents, 78% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune non carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Situé dans la vallée de la basse Durance, Meyrargues est entouré de collines et de massifs. Le noyau est concentré sur la partie Centre-Est du territoire. L'espace couvert par le centre ancien et ses extensions, s'est urbanisé sous forme de pavillonnaire, relativement denses, contraint au sud par la présence de massifs forestiers et au Nord du canal EDF par la plaine agricole. Meyrargues est soumise au risque inondation, mouvement de terrain et incendie. La commune fait l'objet du PPRI Basse Durance qui longe le nord de la commune d'Est en Ouest et impacte les établissements et habitations qui sont implantés sur le secteur du Pont de Pertuis. Le centre-ville n'est pas impacté par un PPRI mais le Grand Vallat, affluent de la Durance, traverse le centre de la commune. De fait ce secteur est soumis à un aléa inondation renseigné par de nombreuses études. Au final l'inconstructibilité impacte majoritairement les zones d'activités et d'équipements de la commune (secteur Coudourousse). Par ailleurs, la commune dispose de potentiel foncier en densification et en extension du tissu existant. La commune est également soumise à un PPR séisme-mouvement de terrain qui identifie un aléa modéré à fort au niveau de certaines constructions à usage d'habitation (secteur Reclavier). Le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat concerne quasi exclusivement les franges urbaines et de l'habitat diffus où aucune construction supplémentaire n'est envisageable. Enfin, le gazoduc Cabriès-Manoque traverse Meyrargues du Sud-Ouest au Nord Est. Il est situé en grande majorité en zone agricole mais impacte aussi le secteur de l'Espougnac et une partie des quartiers Ouest (La Loube, Vaumartin).

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**13%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont 2% d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Meyrargues ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transports en commun.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Meyrargues	Aix-en-Provence	35%	1201	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	43 200	Vincent Scotto	120150152 TER	>15min
	Dans la commune	22%		SAINT-PAUL-LEZ-DUR	CADARACHE	30-45				>15min
	Marseille	8%								
	Saint-Paul-lès-Durance	7%								
	Venelles	5%								
	Autres communes	23%								

Avec 78% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs. Parmi les communes où se rendent les actifs de Meyrargues seules Aix-en-Provence centre et Saint-Paul-lès-Durance sont accessibles par les transports en commun en moins de 45 min, la zone des Milles ne rentrant pas dans ce temps de trajet. En transports en commun, son accessibilité est supérieure à 45minutes.

44% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 44% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

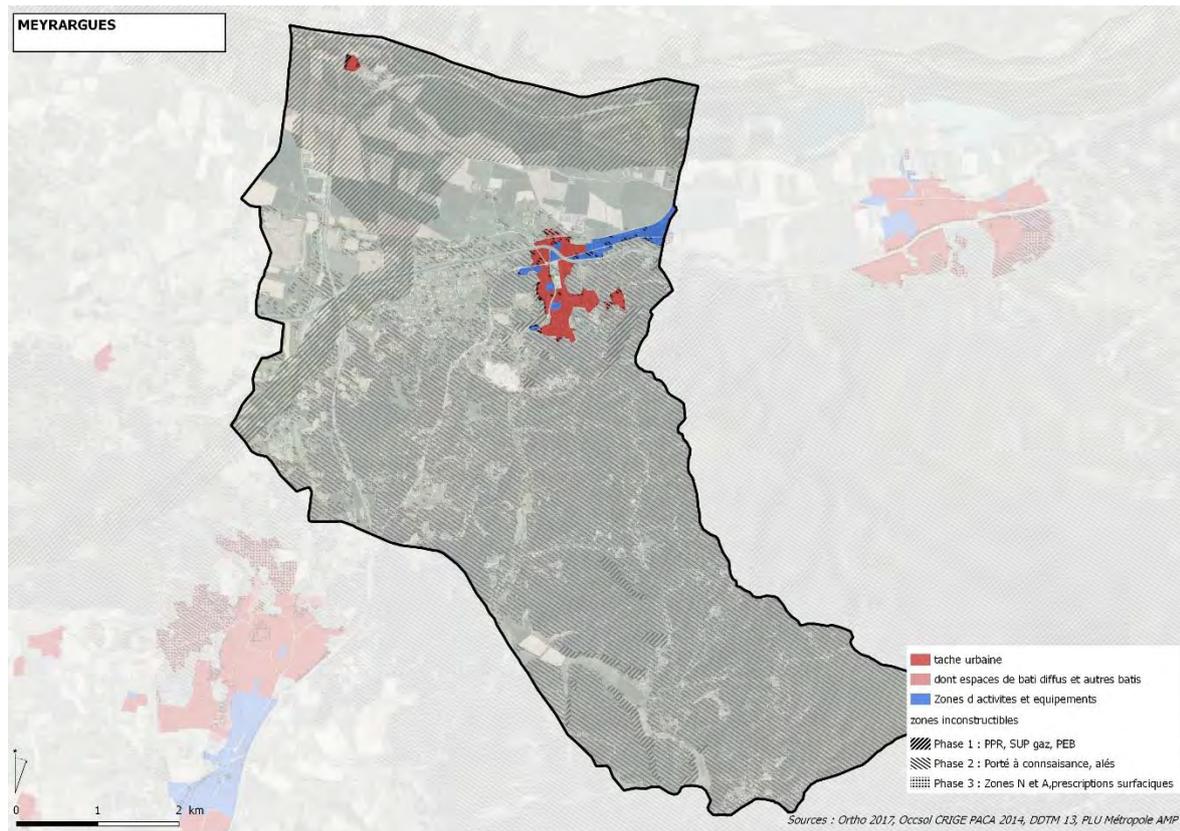
**Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**Non renseignée – document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses**

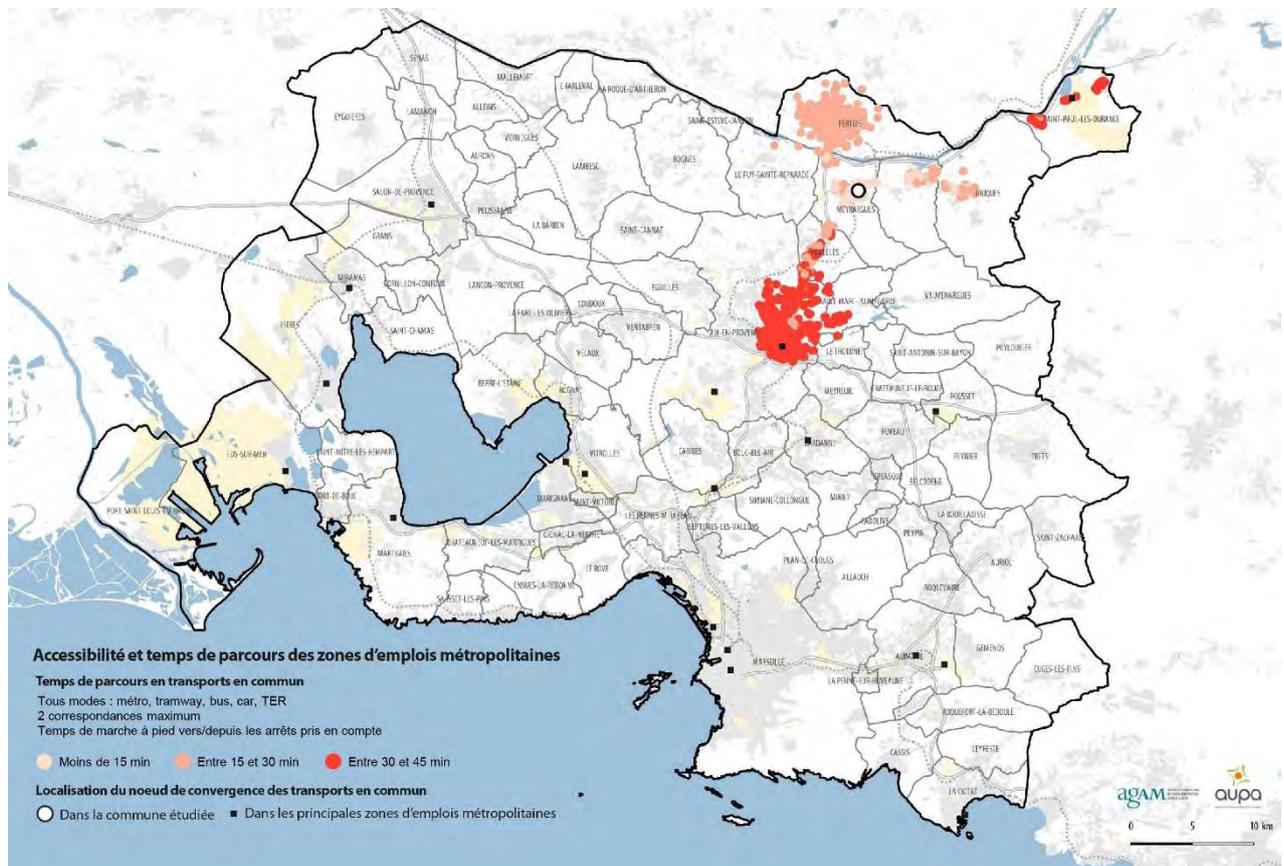
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **76** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



## MEYREUIL

### CT2 PAYS D'AIX

#### Données clés :

5 417 habitants en 2015 (source INSEE)

2 397 résidences principales dont 234 logements sociaux au sens SRU (9,76 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 348 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune non carencée

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

A proximité d'Aix-en-Provence et au pied de la sainte Victoire, Meyreuil a connu une urbanisation atypique. Cette commune se caractérise ainsi par une urbanisation bipolaire qui s'est développée au contact d'espaces naturels de qualité au Nord et au contact d'une zone industrielle au Sud. Le territoire de Meyreuil comprend ainsi 2 pôles principaux que sont le Plan de Meyreuil et le chef-lieu, tandis qu'un troisième pôle se dessine au droit du Canet de Meyreuil. A ces pôles de vie s'ajoute un développement greffé sur les axes de circulation notamment, créant un ensemble péri-urbain déconnecté des centralités existantes. A l'exception du village historique, l'urbanisation s'est principalement développée au Plan de Meyreuil ainsi que dans les plaines et les dépressions. La commune reste fortement impactée par un ensemble de contraintes, tant géographiques, géologiques, naturelles que technologiques qui limitent le développement de ses zones urbaines.

Meyreuil est concerné par un risque lié au transport de matières dangereuses par des canalisations souterraines : une canalisation gazoduc et un pipeline pour les hydrocarbures. Ces canalisations génèrent des risques et impactent une partie de la tâche urbaine située au sud de la RD58. La commune est également impactée par un risque inondation lié à l'Arc, particulièrement étendu. Il concerne des secteurs bâtis le long de la RD7n, au Canet et au Pont des 3 Sautets. Le risque incendie, reporté dans le PAC de l'Etat est accentué à l'interface entre l'habitat diffus et les espaces boisés du fait de voies aux caractéristiques insuffisantes mais également au regard facteurs aggravants présents sur la commune (vents forts, topographie accentuée, érosions des sols, Cf feux de 2005 et PIDAF), il impacte toutefois peu le tissu urbain constitué au sens du présent décret étudié.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**14%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont **9%** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

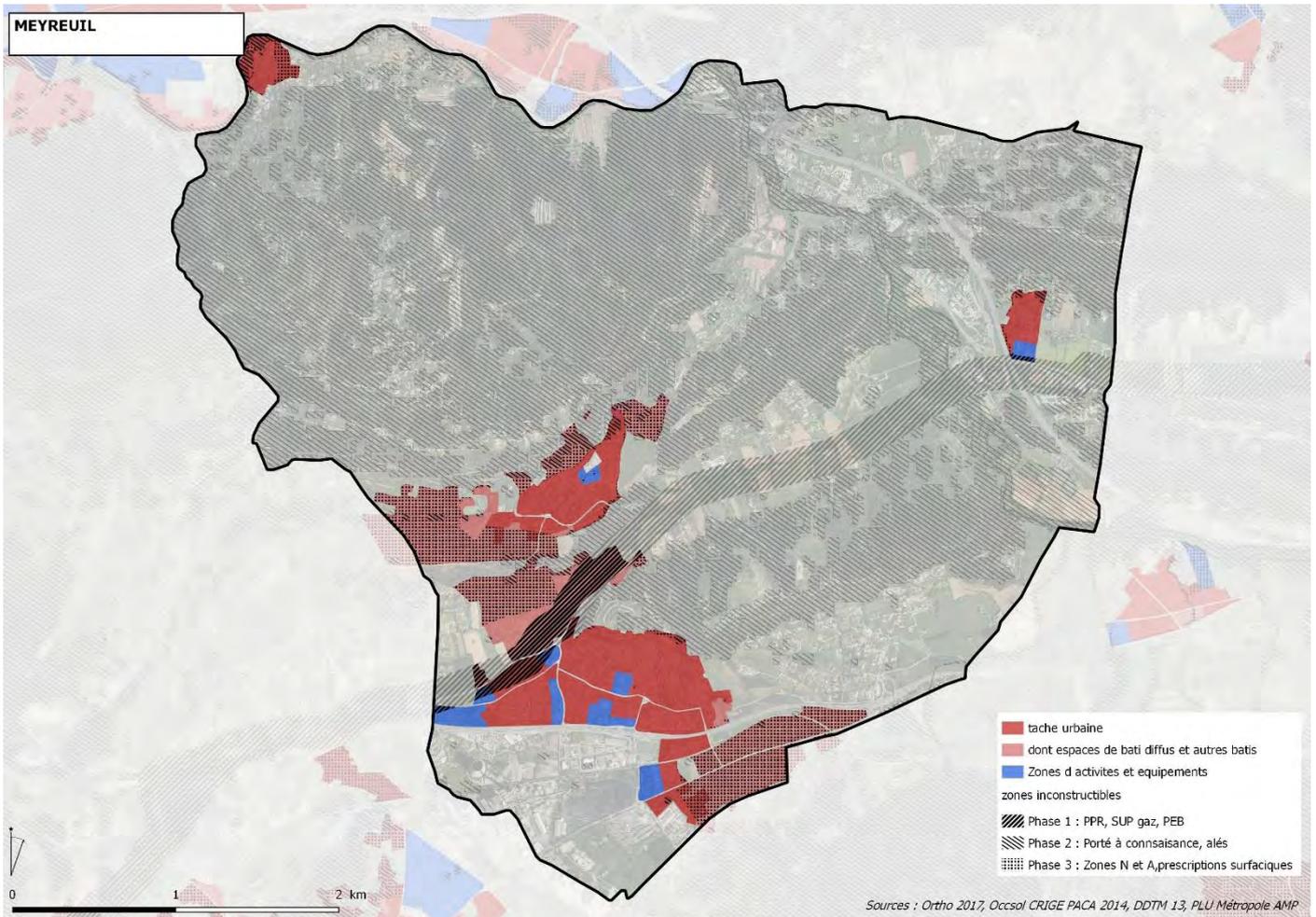
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

Non renseignée – document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **101** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



## MIMET

### CT2 PAYS D'AIX

#### Données clés :

4 607 habitants en 2015 (source INSEE)

1 778 résidences principales dont 78 logements locatifs sociaux au sens SRU (4,39 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 366 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Mimet est situé à proximité de Gardanne et d'Aix-en-Provence. La commune est marquée par le massif de l'Etoile dont les versants sud et nord créent un réel clivage. Elle présente une structure urbaine partagée entre urbanisation dense et habitat diffus. Les zones qui connaissent une urbanisation dense se répartissent en divers endroits dans une topographie très accidentée : le village de Mimet perché, puis une urbanisation greffée sur sept hameaux (Les Moulières, les Fabres, les Rigauds..).

La commune est soumise à de nombreux risques qui génèrent de nombreuses contraintes :

- **Le Risque Feu de forêt** : en raison du peuplement forestier qui est extrêmement important, Mimet est également concernée par un risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat, notamment sur toute la partie sud qui est dans une zone à fort risque et qui impacte les franges urbaines,
- **Les risques de mouvements de terrain à travers cinq aléas** : zones exposées aux chutes de blocs, les zones exposées aux cavités liées aux carrières souterraines, les zones de coulées boueuses et de charriages torrentiels, les zones d'effondrement localisés et les zones de glissement de terrain. Ces zones impactent une partie de la tâche urbaine. En novembre 2018, le pôle Risque de la DDTM a recommandé à la commune de réaliser une étude afin de préciser et quantifier le niveau de risques qui couvre la quasi-totalité du territoire.
- **Les risques liés aux exploitations minières** : aujourd'hui dans un porté à connaissance de l'Etat, la DDTM a présenté le projet de Plan de Prévention des Risques miniers en janvier 2019 qui rendra notamment inconstructible une partie de la zone U du PLU.
- **Le risque inondation** : Des zones inondables liées aux ruissellements sont inscrites dans le PLU de Mimet. Rendues inconstructibles, elles représentent plus de 3 hectares. Des estimations réalisées par la commune indiquent que 10 % de la zone urbanisée est soumise au risque inondation. Par ailleurs,

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée au sens du décret issue de la Loi LEC:

**27%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

En sus des risques évoqués, de l'inconstructibilité iné, de nombreuses contraintes inhérentes à la topographie du territoire, grève des possibilités d'urbanisation. En effet, une grande partie de la commune n'est pas raccordée au système collectif de collecte des eaux usées. Les travaux à réaliser pour assurer ce raccordement sont rendus très complexes par la topographie et donc très coûteux. Une grande partie de ces zones situées au sud Est de la commune ont été zonées en N1 (127ha) qui délimite les espaces naturels et mités. Ce sont des secteurs, équipés ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue qualitatif ou écologique et à geler de toute urbanisation de nature à imperméabiliser davantage les sols. (une extension mesurée des constructions peut y être autorisée). Par ailleurs, la qualité paysagère du territoire s'accompagne de nombreuses protections paysagères. A cela s'ajoute la présence d'un périmètre de protection autour de l'oppidum de la Tête de l'Ost qui limite fortement la constructibilité du centre-village.

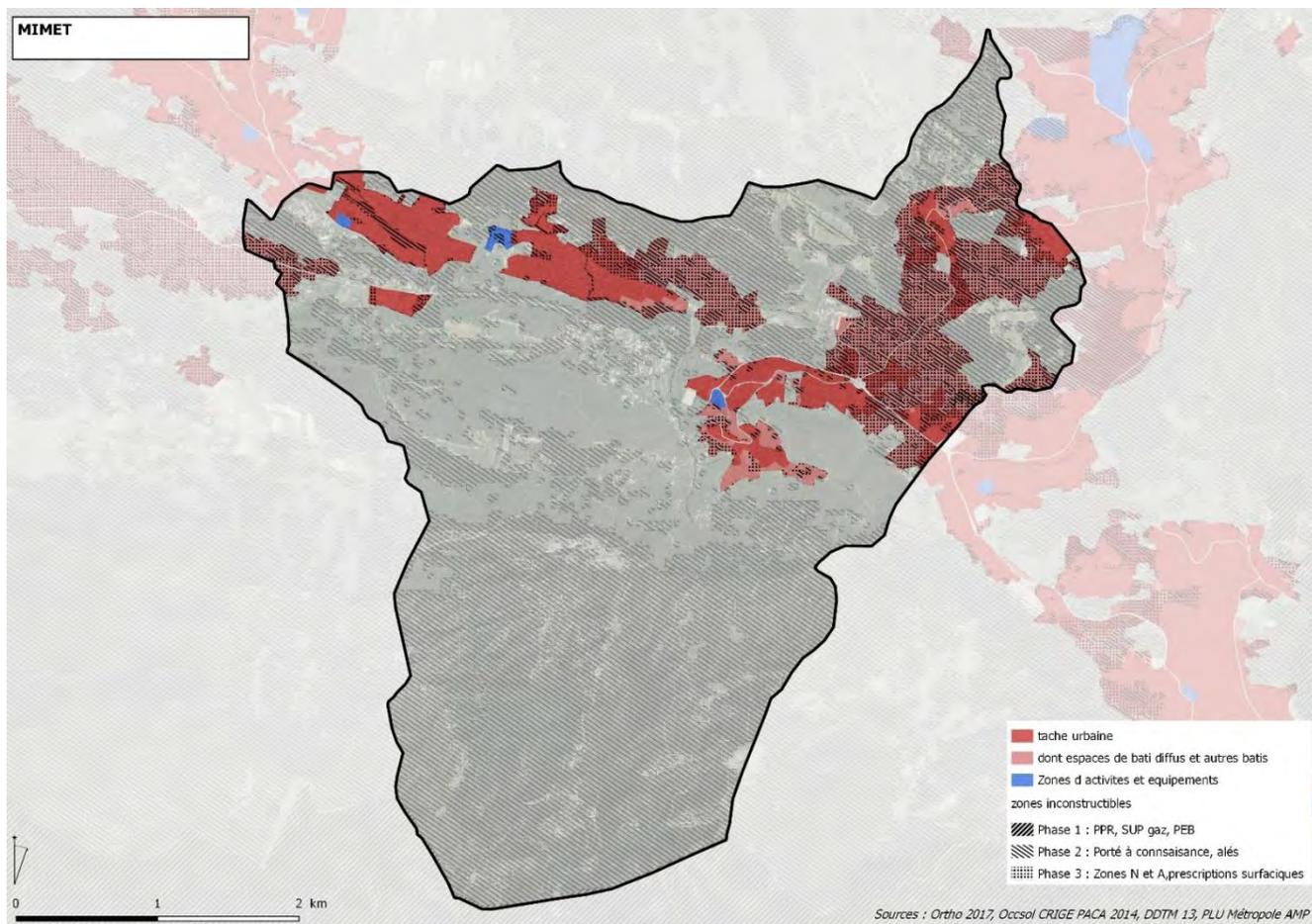
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

65% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **24** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# PELISSANNE

## CT3 PAYS SALONNAIS

### Données clés :

10 055 habitants en 2015 (source INSEE)

4 454 résidences principales dont 202 logements locatifs sociaux au sens SRU (4,54 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 887 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

A quelques kilomètres de Salon-de-Provence, Pelissanne se caractérise par une organisation concentrique autour d'un centre historique médiéval. L'urbanisation de la commune s'est poursuivie avec le développement de faubourgs à sa périphérie immédiate et de quartiers d'habitat pavillonnaires en périphérie, constitués d'un tissu plus aéré. Pelissanne est également composée de quartiers d'habitat collectif, notamment à l'entrée du centre-ville.

Du fait du relief et de la présence de la Touloubre, le risque d'inondation sur Pelissanne est lié à un ruissellement urbain potentiel en cas de fortes précipitations. Ces inondations régulières touchent principalement les quartiers proches de la Touloubre comme le quartier Saint Jacques, les Enjouvènes et le sud du centre-ville. De fait, il existe sur la commune un PPRi qui la contraint fortement. Par conséquent, les possibilités d'extension sont aujourd'hui limitées. Les principales disponibilités foncières sont donc constituées de dents creuses en zones urbaines et l'utilisation des espaces fonciers disponibles au cœur de la trame urbaine.

Situé entre deux massifs, la commune est également très sensible aux feux de forêt, reporté dans le PAC de l'Etat. Enfin la commune est aussi concernée par le risque de chute de blocs et d'écroulement. Seuls quelques bâtiments situés en bordure du massif sont concernés.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**12%** d'inconstructibilité relatives aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), dont **9%** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité relative au règlement d'urbanisme en vigueur correspond à des zones d'urbanisation diffuse situées en périphérie, en interface avec la zone naturelle et agricole que la collectivité a fait le choix de préserver par un zonage N (43 ha) ou A 7(ha). Par ailleurs, la commune est impactée par des prescriptions surfaciques (12 ha).

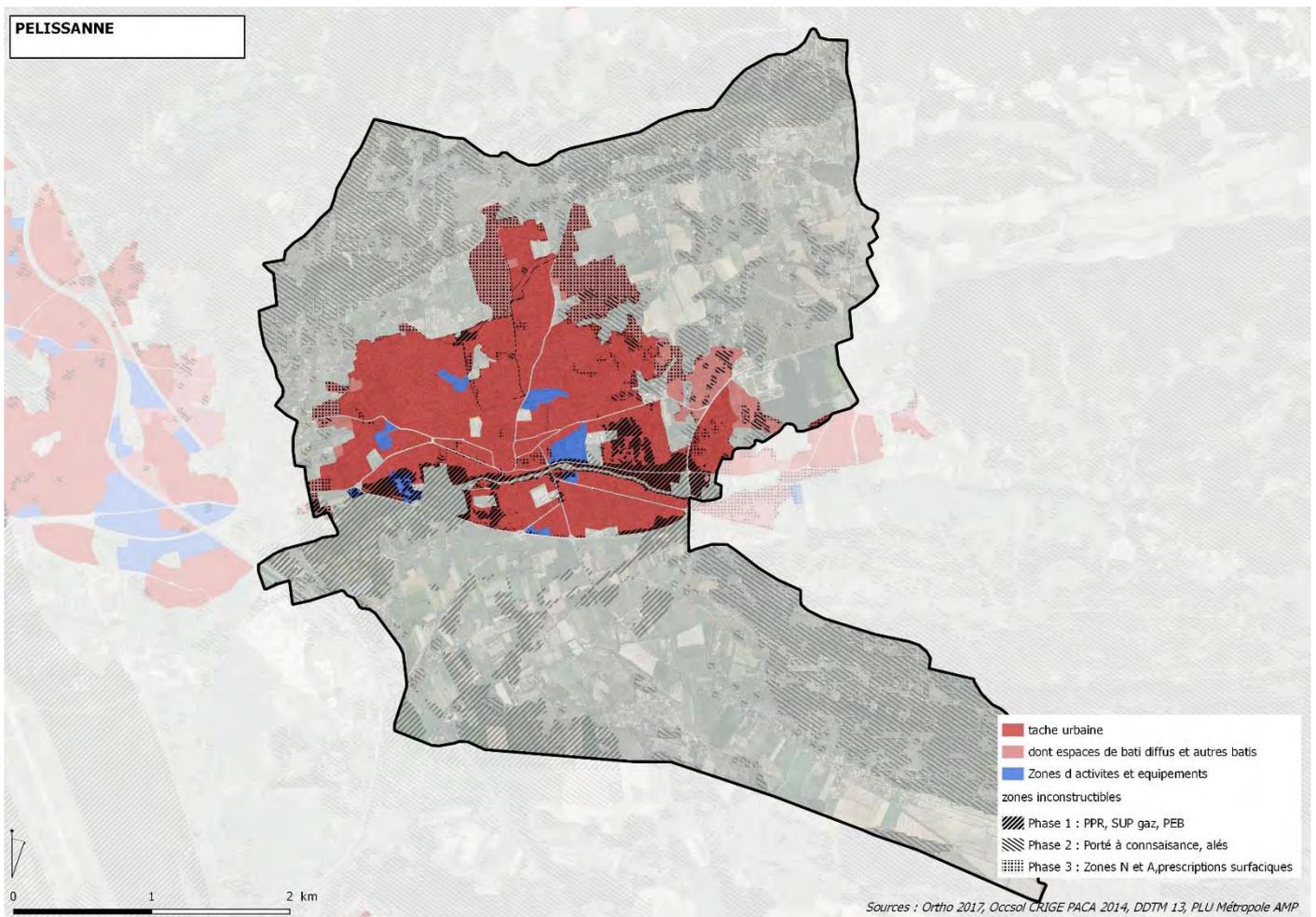
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

28% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **109** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **26** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est faible avec **4 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# PERTUIS

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

**19 881** habitants en 2015 (source INSEE )

**9 299** résidences principales dont **943 logements sociaux** au sens SRU (10,14 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **1361 logements sociaux** à produire à horizon 2025

**7 986** actifs résidents, 56% travaillent hors de la commune (en 2015)

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Pertuis se situe dans une plaine bordée par la Durance sur les contreforts du massif du Luberon. La commune de Pertuis présente une morphologie compacte avec un développement urbain qui s'est effectué en couronne à partir du centre ancien.

Elle est soumise à un risque inondation de la plaine de la Durance, torrentielles de l'Eze et urbaines générées par le canal de Cadenet et le réseau d'eaux pluviales. Ce risque est identifié par le PPRi de la basse vallée de la Durance et des études hydrauliques qui ont permis d'établir différents types d'aléas. Il fait également l'objet d'un PAC. Ce risque impacte essentiellement la partie sud du territoire où se trouve les zones d'activités. En revanche la tâche urbaine est davantage impactée par le PPRi de l'Eze qui concerne un secteur dense (sauf centre-ville urbain dense) soumis à un aléa fort. Les espaces urbanisés sont également exposés à des aléas moyens où seules les extensions des constructions existantes sont autorisées. La commune est également concernée par le transport de matières dangereuses par canalisation : un pipeline transethylène et les pipelines GEOSEL et SAGESS. Enfin, en raison de la présence sur son territoire d'une grande surface boisée, Pertuis est aussi soumise au risque feu de forêt. Toutefois, ce risque concerne exclusivement les franges de l'urbanisation et la zone naturelle et ne génère pas d'inconstructibilité de la tâche urbaine.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**15%** d'inconstructibilité liées aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité relative aux risques connus à l'échelle communale ou dans les porter à connaissance de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Pertuis ne bénéficie pas d'une offre de transports en commun permettant d'assurer une liaison optimale entre la commune et les principaux pôles d'emplois.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Pertuis	Dans la commune	44%	4444	SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE	CADARACHE	30-45	73 200	Gare SNCF	100 101 102 103 104 105 106 152 et 252	>15min
	Aix-en-Provence	21%		AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	15-30				>15min
	Saint-Paul-lès-Durance	6%		LES MILLES	30-45	>15min				
	Marseille	4%								
	Autres communes	24%								

Avec 56% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste en partie dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. En

effet malgré sa place plus importante dans la hiérarchie urbaine que les autres communes étudiées elle reste mal connectée aux principaux pôles urbains de la métropole. Parmi les communes où se rendent les actifs de Pertuis on retrouve Aix-en-Provence et St-Paul-lès-Durance accessibles en bus en moins de 45 min. Les liaisons en TER sont aujourd'hui inexistantes et devraient être réactivées en 2022.

31% des 25-65 ans ont accès en un quart d'heure à une offre de transport en commun

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 31% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

L'inconstructibilité liée aux règles locales d'urbanisme s'explique par des zones d'habitat diffus correspondant à d'anciennes zones NB devenues inconstructibles et qui ont été reclassées en zone A (34 ha) ou N (21 ha). Par ailleurs la zone urbaine est également couverte par des prescriptions surfaciques (7 ha).

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

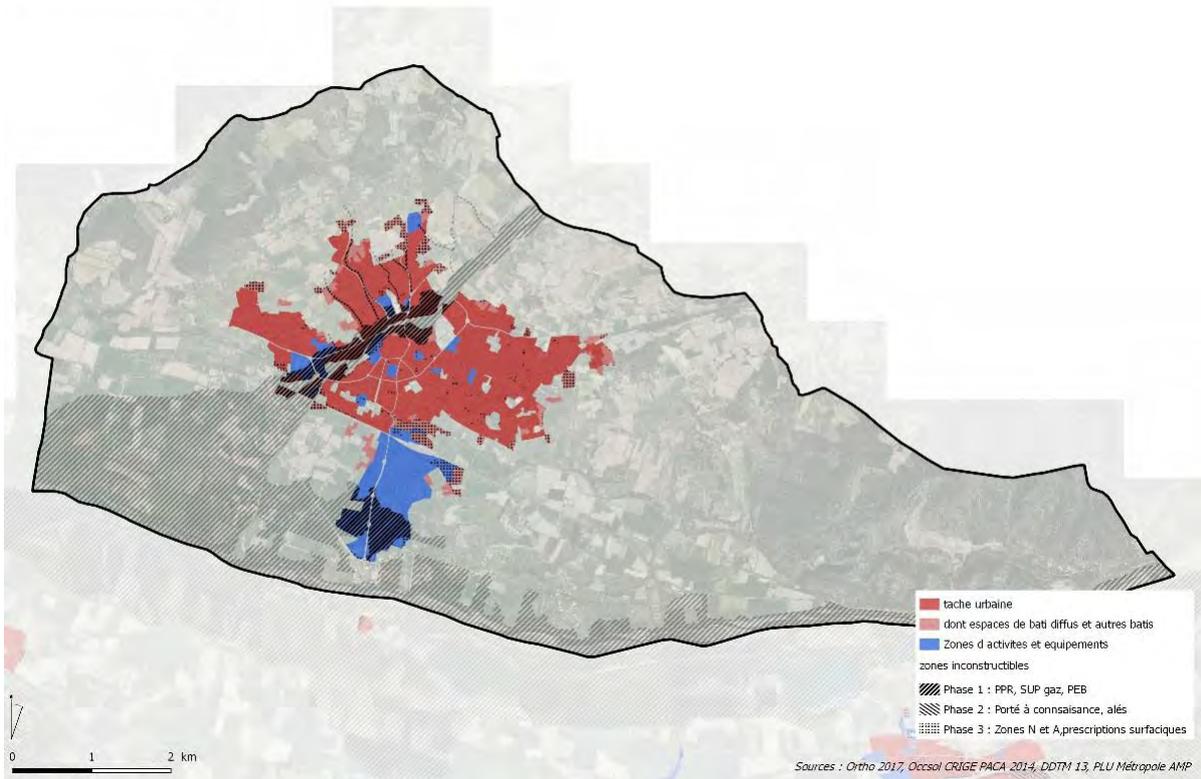
24% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

#### **Analyse de la pression de la demande :**

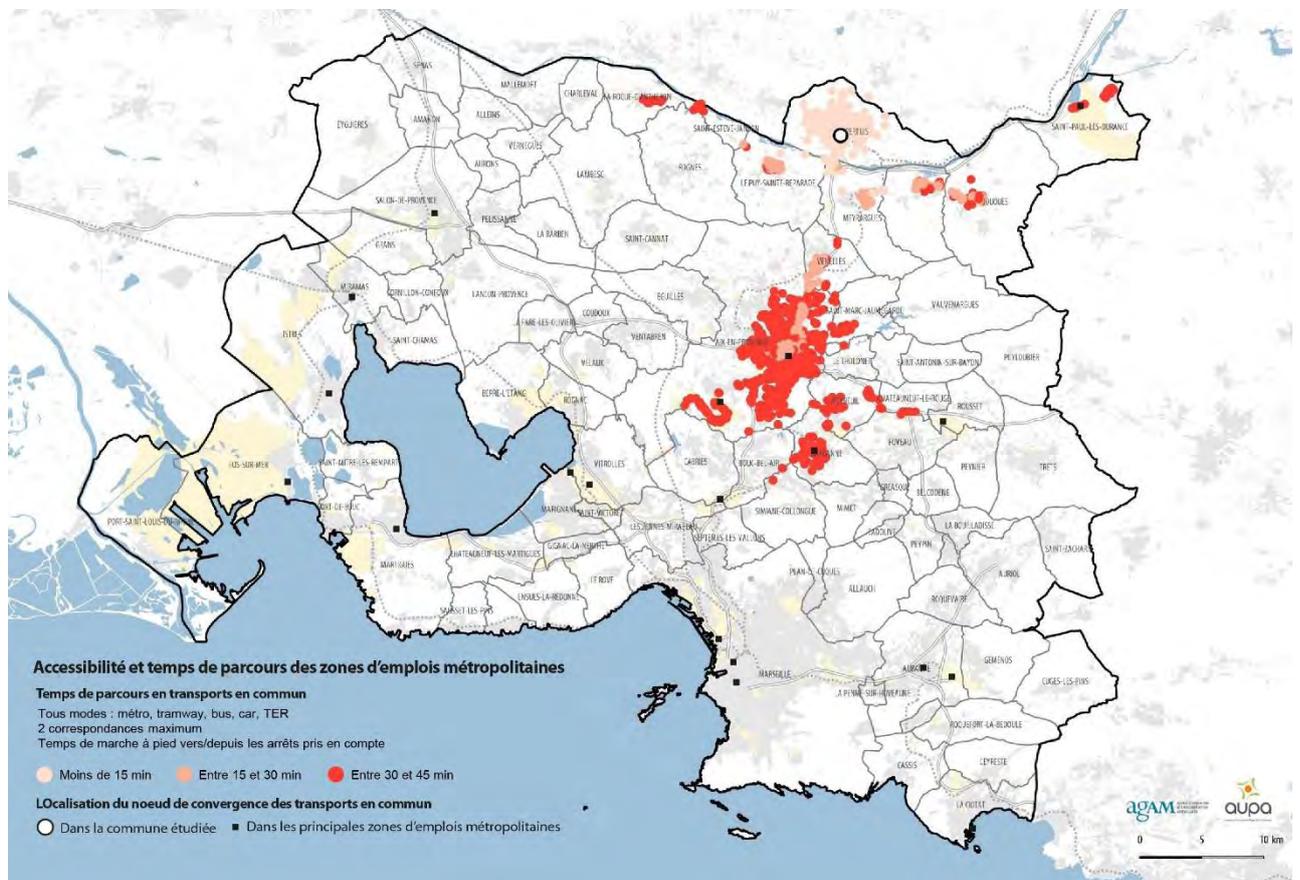
La commune enregistre 575 demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et 39 attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est élevée avec **15** demandes pour 1 attribution (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

# INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE

PERTUIS



# ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# PEYPIN

## CT4 PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE

### Données clés :

5 454 habitants en 2015 (source INSEE)

2 355 résidences principales dont 85 logements sociaux au sens SRU (3,61 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 503 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Peypin est situé entre Aubagne et Gardanne sur les contreforts du massif du Garlaban et de l'Etoile. Le village ancien de Peypin s'est développé sur les contreforts Nord du massif du Garlaban pour la partie Nord du village et sur les contreforts Est du massif de l'Etoile. L'urbanisation s'est développée principalement sous forme d'habitat pavillonnaire.

La commune est concernée par plusieurs risques. Elle fait l'objet d'un PPR retrait-gonflement des argiles qui n'impacte pas l'enveloppe bâtie. Elle est également soumise à un PPR gypse au Nord-Ouest de la commune mais celui-ci ne concerne qu'une faible partie de la frange urbaine. De par l'importance des zones naturelles qui la ceinture, la commune est également soumise au risque feu de forêt. Celui-ci touche les zones d'habitat diffus et une part des franges bâties au contact des zones naturelles. Enfin, Peypin est soumise à un risque inondation faisant l'objet d'un Porter à Connaissance de l'Etat mais celui-ci a peu d'incidence sur la tâche urbaine bâtie.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**15%** d'inconstructibilité liés aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**Non renseigné (commune en RNU)**

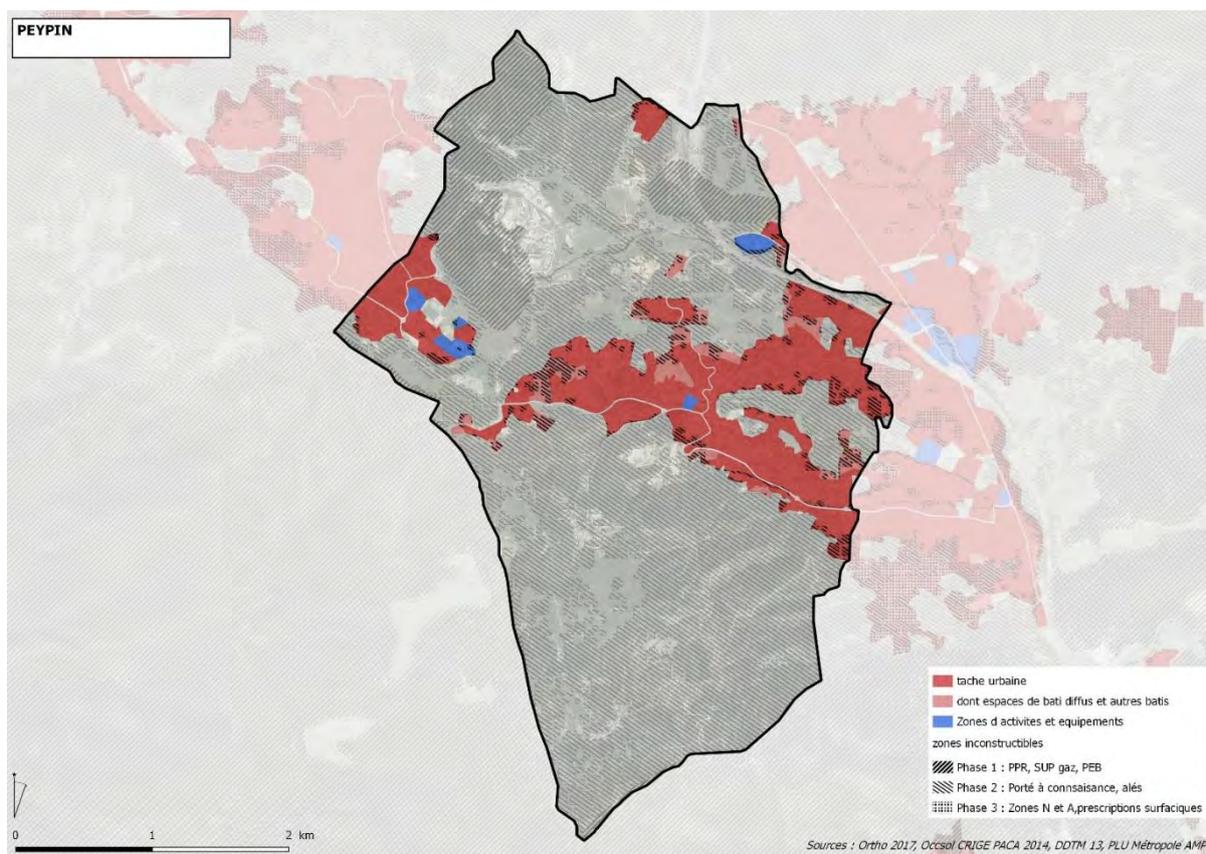
### Rythme de construction de logements au sein de la commune

En moyenne 24 logements ont été livrés chaque année au sein de la commune ces dix dernières années. La production de logements est faible, elle est portée par l'habitat pavillonnaire.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **56** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# PEYROLLES-EN-PROVENCE

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

4 801 habitants en 2015 (source INSEE)

2 104 résidences principales dont 179 logements sociaux au sens SRU (8,51 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 337 logements sociaux à produire à horizon 2025

1 987 actifs résidents, 72% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

L'urbanisation de la commune s'est développée dans un premier temps autour de son noyau villageois puis de manière disséminée par de l'habitat diffus, puis par des opérations sous forme de lotissement. Le développement résidentiel s'est davantage tournée le long du Canal de la Durance et l'étalement urbain est plus important dans les collines, sur les piémonts du Grand Site Sainte Victoire.

La commune est soumise à plusieurs risques. Des zones à risque forts ont été définies par le PPR séisme et mouvement de terrain mais elle n'impacte pas la partie urbanisée du territoire. La commune est également soumise à un risque feu de forêt reporté dans le PAC de l'Etat. Il recouvre les zones naturelles et les zones habitées au contact direct de l'espace naturel, au sud du canal EDF, générant ainsi une inconstructibilité mineure; Enfin, une partie du territoire communal est en zone inondable du fait de la rivière Durance et fait l'objet d'un PPRi mais il n'impacte pas l'enveloppe urbaine bâtie. Une étude hydraulique et une analyse hydrogéomorphologique ont également permis de cartographier l'aléa inondation sur le reste du territoire. Ils concernent uniquement l'habitat diffus situé dans le fonds de vallon. Enfin le Nord de la commune est traversé par le gazoduc Cabris-Manosque mais il n'impacte pas la tâche urbaine.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

16% d'inconstructibilité liés aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Peyrolles-en-Provence ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transports en commun.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Peyrolles-en-Provence	Aix-en-Provence	31%	1421	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	43 200	Centre Peyrolles	120 150 152 27	>15min
	Dans la commune	28%		SAINT-PAUL-LEZ-DURANCE	CADARACHE	15-30				>15min
	Saint-Paul-lès-Durance	7%								
	Marseille	6%								
	Venelles	5%								
	Autres communes	23%								

Avec 72% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. La

voiture permet un accès plus rapide aux zones d'emplois grâce à l'avantage distance-temps qu'elle procure.

Parmi les communes où se rendent les actifs de Peyrolles-en-Provence seules Aix-en-Provence centre et Saint-Paul-lès-Durance sont accessibles par les transports en commun en moins de 45 min, la zone des Milles ne rentrant pas dans ce temps de trajet. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 31% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

31% des 25-65 ans ont accès en moins qu'un quart d'heure à une offre de transport en commun.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité liée au règlement d'urbanisme en vigueur est liée à une zone NE située le long du canal EDF correspondant à un espace naturel ayant une fonction de corridor écologique, à préserver. Elle est aussi le fait de zones NBH, zones naturelles présentant une forte sensibilité paysagère et écologique, déjà construites, sur lesquelles une densification n'est pas souhaitable et à quelques zones agricoles mitées (2,5 ha). La commune est également impactée par des prescriptions surfaciques (2,5 ha)

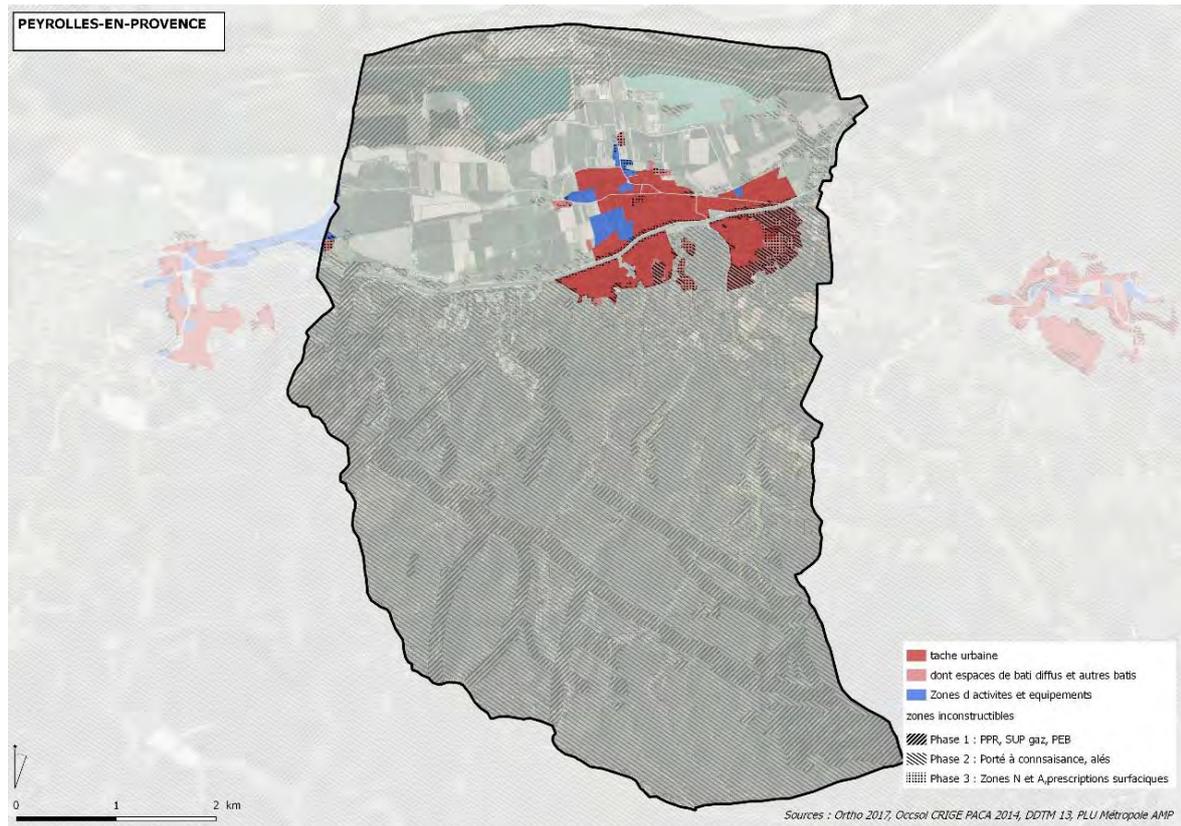
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**30%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat)

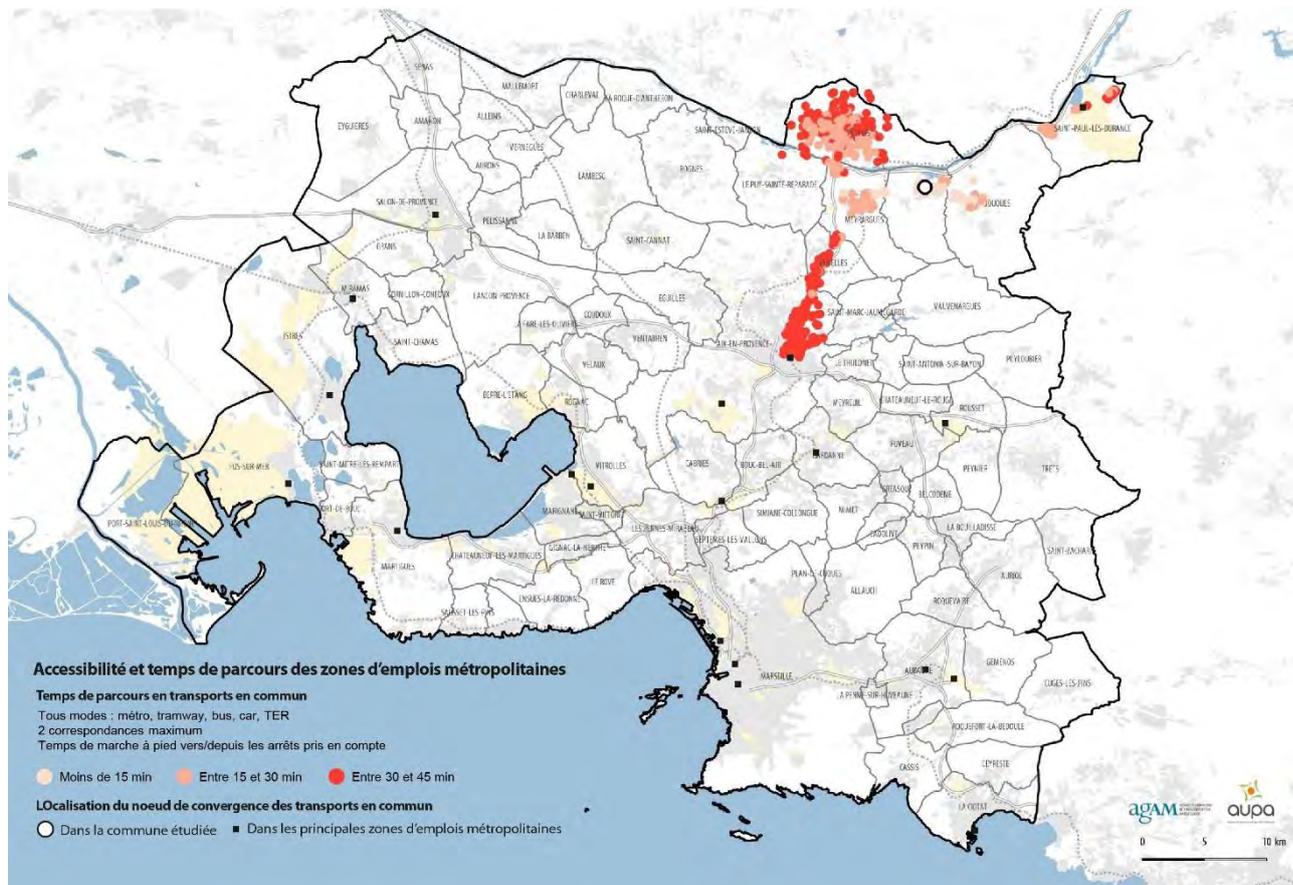
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **89** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **12** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **7 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# PLAN-DE-CUQUES

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

10 464 habitants en 2015 (source INSEE )

4 855 résidences principales dont 392 logements sociaux au sens SRU (8,07 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 800 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Plan-de-Cuques s'inscrit au cœur d'un relief marqué qui en a guidé l'urbanisation. La partie urbanisée est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes à importantes et relativement homogènes. Autour des noyaux villageois, quelques collectifs et habitat intermédiaire sont recensés. La densité des tissus pavillonnaires rend leur densification complexe. C'est également le cas sur des secteurs au nord et nord-ouest de la zone urbaine, où la topographie est marquée et l'accessibilité par des voies aux dimensions réduites n'offrent pas de conditions optimales pour une urbanisation durable.

La commune fait l'objet d'un PPRi et d'un PPRif qui définissent des zones de risques fort respectivement le long du Jarret ou aux franges nord de l'urbanisation. Ces risques sont limités en surface.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**8%** d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat, absence d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité liée au règlement d'urbanisme en vigueur correspond à des zones agricoles en milieu urbain (1 ha) et à des prescriptions surfaciques (1,5 ha). Elle impacte peu la zone urbanisée.

### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**9%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

### Rythme de construction de logements au sein de la commune

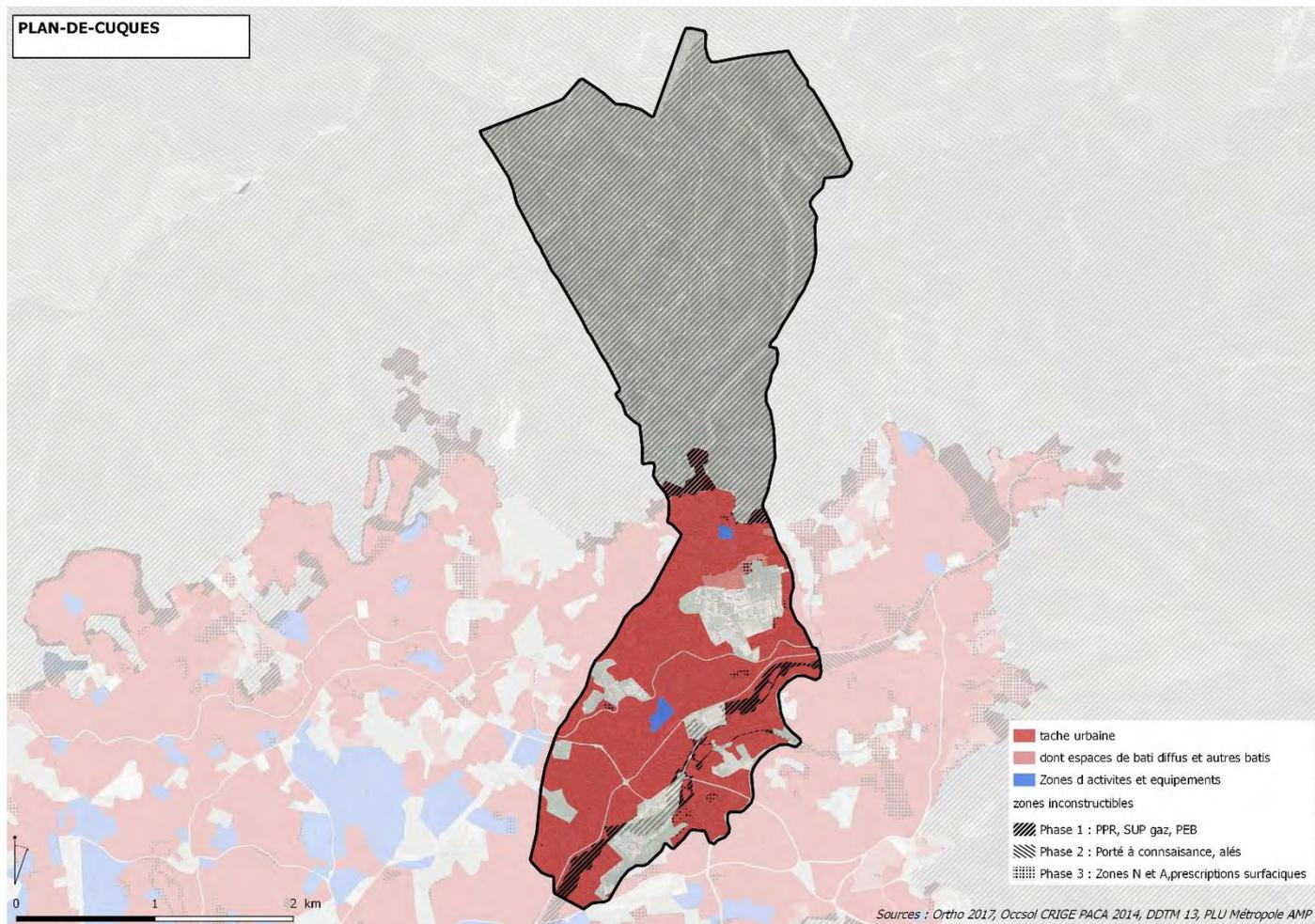
D'après l'enquête sur la livraison de logements neufs réalisée par l'Agam, 19 logements ont été produits en moyenne chaque année à Plan-de-Cuques ces dix dernières années (2007 – 2010). Le

rythme de production est, depuis 5 ans, de 13 logements par an en moyenne. Il témoigne des contraintes croissantes que connaît l'urbanisation de la commune.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **212** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **28** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **8 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# ROGNAC

## CT3 PAYS SALONNAIS

### Données clés :

**11 870** habitants en 2015 (source INSEE )

**5 211** résidences principales dont **532** logements sociaux au sens SRU (10,21 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **801** logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Rognac se situe sur la partie orientale de l'étang de Berre, dans une plaine limitée par la chaîne de Vitrolles et une barre rocheuse. L'urbanisation s'est développée à partir des deux noyaux anciens et des lotissements successifs pour former une tâche urbaine relativement concentrée. Seul le quartier des Barjaquets se développe de manière indépendante au Nord pour former un véritable noyau urbain détaché du reste de la zone urbaine.

La commune est concernée par le risque d'inondation, celui d'incendie et plusieurs risques industriels liés à sa localisation proche des grands sites industriels du territoire. Le risque d'inondation par ruissellement est produit par la présence de plusieurs vallats secs. Le vallon d'Avignon et le vallon de Perrin peuvent se mettre en eau pour des événements importants. Le vallon de Monsieur peut connaître, épisodiquement, des pointes de crues importantes.

Rognac est aussi fortement exposée au risque incendie, reportée dans le PAC de l'Etat. Celui-ci impacte une petite partie de la frange Est du territoire.

Elle est aussi concernée par le risque de Transport de Matières Dangereuse par canalisations, notamment par les canalisations de produits pétroliers qui relient le terminal de Lavéra et les zones industrielles du pourtour de l'étang de Berre et de la vallée du Rhône et les canalisations de produits chimiques. Enfin, la commune comprend des établissements Seveso 2, ce qui justifie l'exposition au risque industriel. Le site Butagaz, située au sud, à la limite avec Vitrolles, présente un risque d'explosion et risque incendie, classé Seveso 2, seuil haut qui impacte une petite partie de la frange bâtie. Il fait l'objet d'une PPRT. Rognac est aussi concernée par un risque industriel induit par les installations de dépôt d'hydrocarbures exploitées par la Compagnie de Distribution des Hydrocarbures (CDH), situé en zone périurbaine, à proximité de la zone pavillonnaire des Barjaquets.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**13%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat dont 4% sont des risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité liée aux règles locales d'urbanisme impacte à la marge la zone urbanisée.

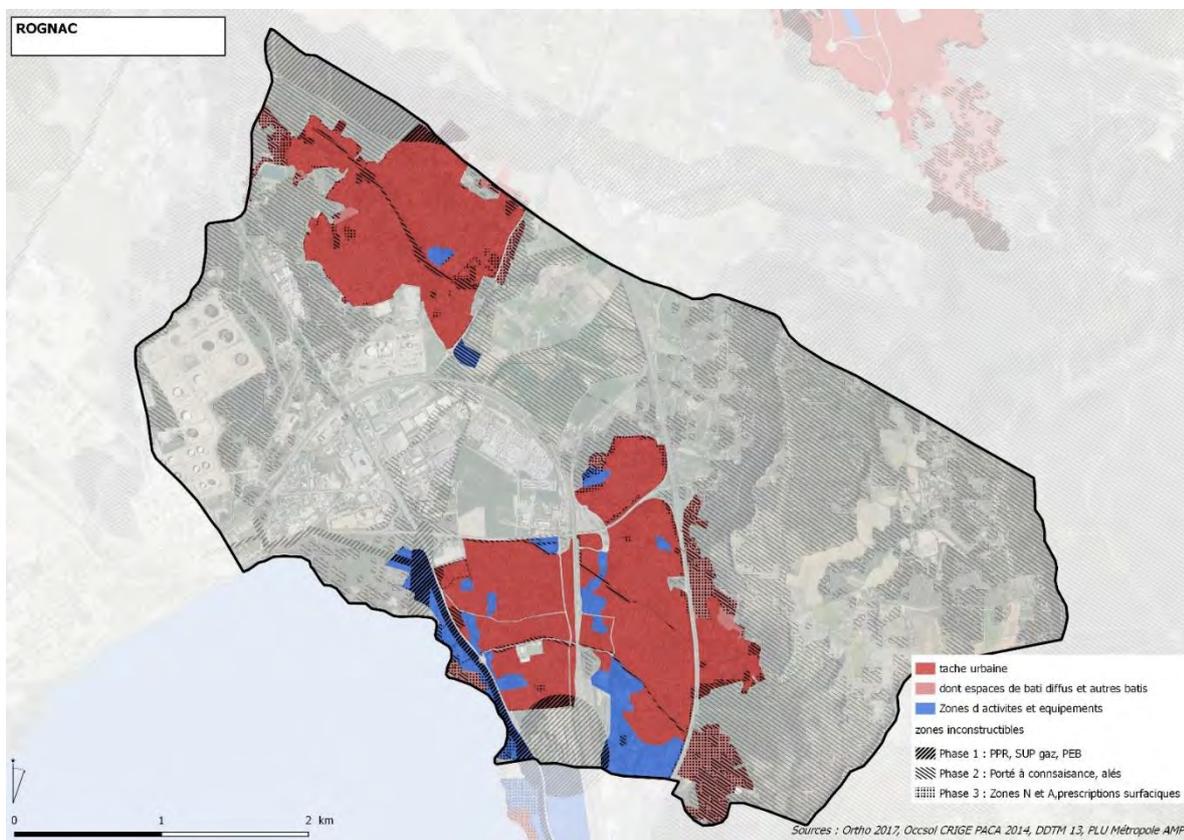
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**22%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **427** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **41** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est supérieure à la moyenne métropolitaine avec **10 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# ROGNES

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

- 4 689 habitants en 2015 (source INSEE)
- 2 025 résidences principales dont 89 logements sociaux au sens SRU (4,40 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 407 logements sociaux à produire à horizon 2025
- 1 943 actifs résidents, 69% travaillent hors de la commune (en 2015)
- Commune carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Rognes est situé entre Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, au pied de la chaîne de la Trévaresse. La commune présente une morphologie hétérogène avec un cœur caractérisé par un tissu pavillonnaire dense, une extension du tissu pavillonnaire le long des principales voies en radiales et un tissu pavillonnaire diffus en plaine s'étalant sur un secteur relativement important au sud de la commune, et au Nord, sur les piémonts, correspondant à des anciennes zones NB.

La commune fait l'objet d'un PPR mouvement de terrain-séisme, lié aux phénomènes d'éboulement, chutes de pierre et de blocs notamment provenant des escarpements rocheux dominant le village. Toutefois, ce risque est modéré et n'impacte pas la constructibilité. La commune est également concernée par un risque feu de forêt important reporté dans le PAC de l'Etat, qui concerne les interfaces espaces bâtis/forêt.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**24%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence de risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Rognes ne bénéficie pas d'une desserte optimale en transport en commun.

Avec 69% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun dont la desserte des zones d'emplois s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Rognes	Dans la commune	31%	1339	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	40 600	Esplanade Saint Denis	250	>15min
	Aix-en-Provence	25%								
	Marseille	5%								
	Lambesc	4%								
	Autres communes	35%								

Les actifs habitants à Rognes se rendent principalement sur les zones d'emploi d'Aix-en-Provence (25%), Marseille (5%) et Lambesc (4%). Seule Aix-Centre est desservi par des transports en commun en moins de 45 min, la zone des Milles n'étant pas accessible dans ce temps de trajet (temps supérieur à 45min en TC). Contrainte par la Chaîne de la Trévaresse, l'accès à la D7 rejoignant Aix-en-Provence

n'est pas immédiat et explique un allongement des temps de trajet vers cette destination. Il faut prévoir 30 min rien qu'en voiture.

En parallèle, une part importante des actifs résidant à Rognes (35%) travaillent dans des communes situées en dehors des principaux pôles d'emplois de la métropole, ce qui ne permet pas de proposer une offre de transport en commun efficace.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 15% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès). Cette part est très faible et témoigne, au-delà des temps de parcours et de la faible fréquence des transports en commun, de la difficulté d'accéder aux zones d'emplois pour la majeure partie des actifs. Ces difficultés sont renforcées par la faible proportion de la population ayant accès rapidement à une offre de transport en commun.

15% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes.

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

Après une analyse plus fine des documents d'urbanisme et du contexte local, apparaît un risque d'inondation lié au ruisseau du Gourgounier. Le cœur du village est concerné par plusieurs vallons qui

**Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

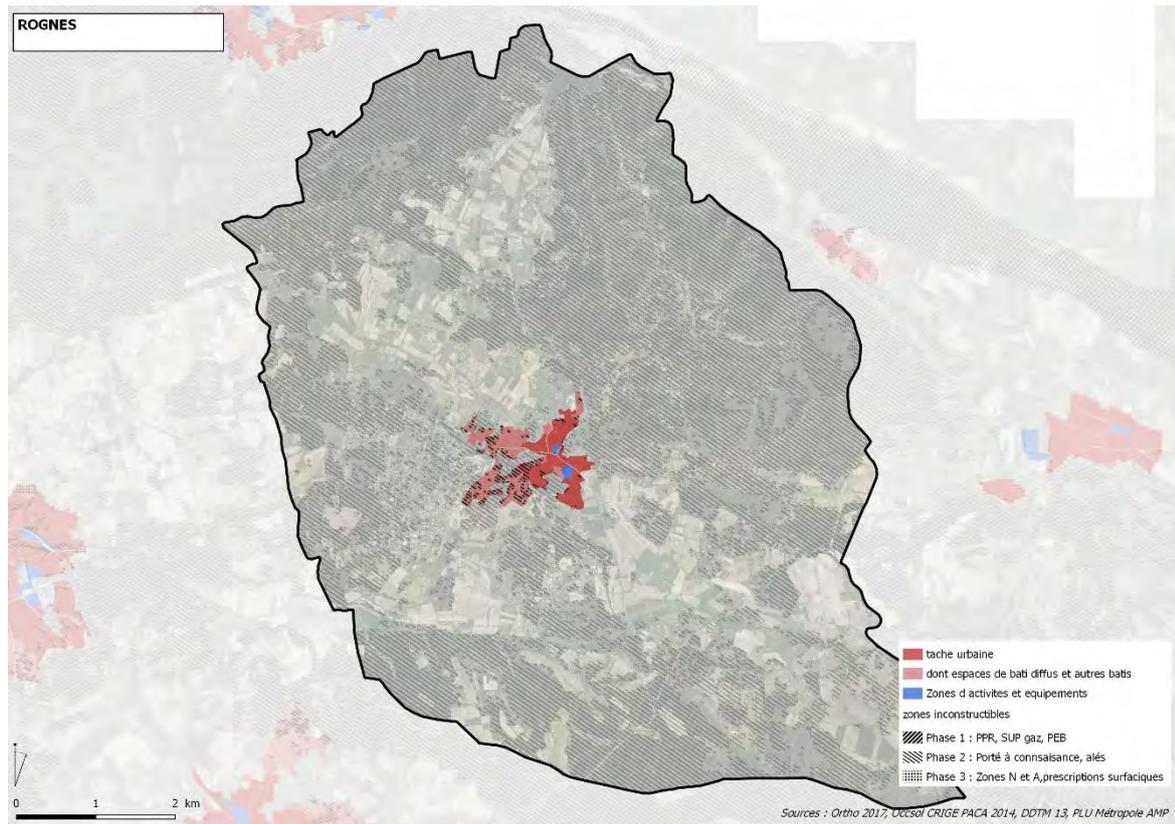
**Non renseigné – document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses**

confluent ensemble. Un risque lié au risque de transport de matière dangereuse est aussi recensé au sud-est par le passage de canalisation (transport d'éthylène et pipeline d'hydrocarbure) mais qui n'impacte pas les zones urbanisées.

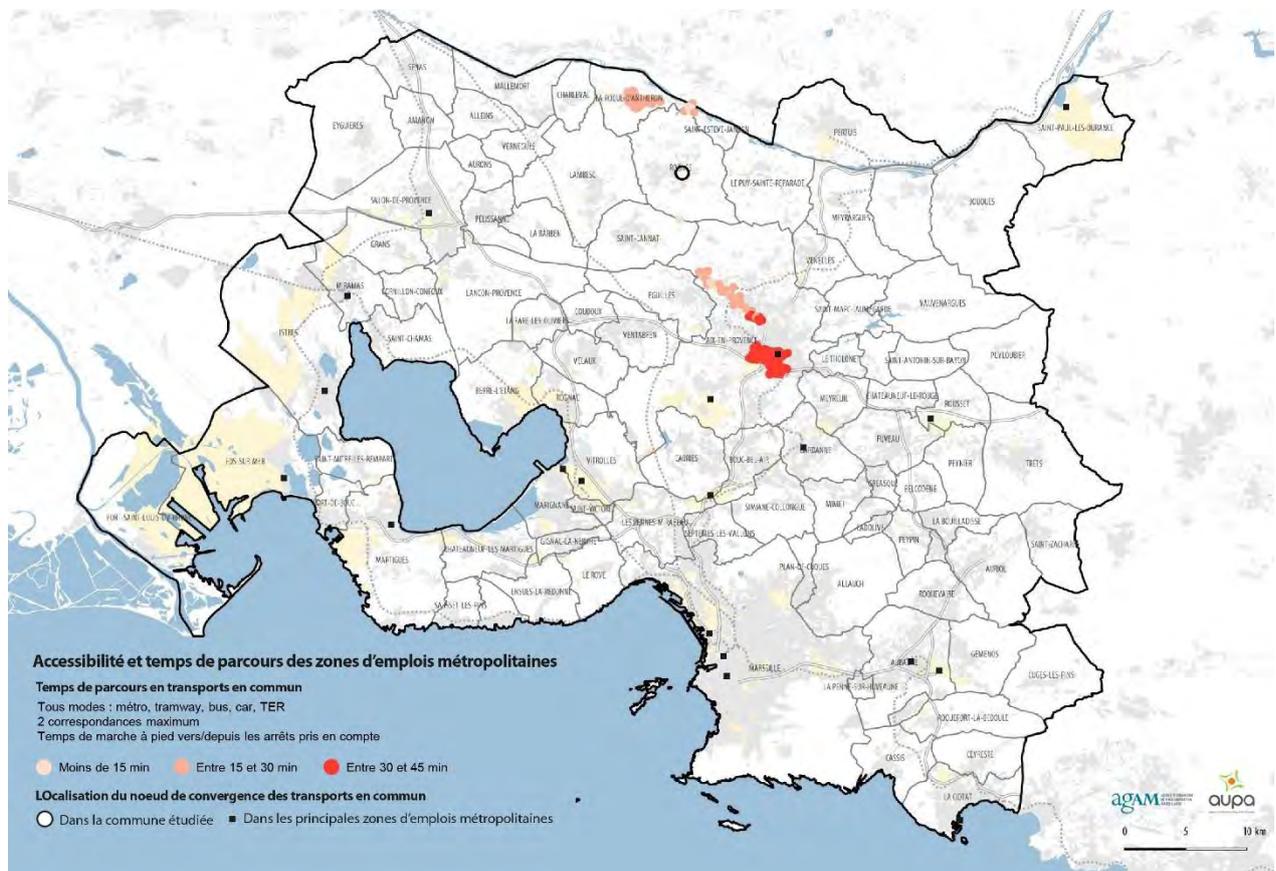
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre peu de demandes avec **63** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# ROQUEFORT-LA-BEDOULE

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

5 602 habitants en 2015 (source INSEE)

2 300 résidences principales dont 210 logements sociaux au sens SRU (9,13 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 350 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 152 actifs résidents, 77% travaillent hors de la commune (en 2015)

Commune non carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Inscrite au cœur d'un relief marqué entre Sainte Baume et Garlaban, la commune se compose de deux hameaux : Roquefort et La Bédoule. Du côté de la Bédoule, la partie urbanisée est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes relativement homogènes. Les potentiels de densification y demeurent faibles, du fait de la densité existante et du défaut d'accessibilité de certains quartiers. Quelques emprises foncières dans le tissu urbain demeurent. À l'Est de l'autoroute, à l'exception de quelques maisons en bordure de RD et du hameau de Roquefort, l'essentiel des constructions individuelles contribuent au mitage de la zone agricole.

La commune fait l'objet d'un PPRi et est concernée par le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat. À l'exception des espaces d'urbanisation mités où le risque incendie est plus menaçant, la commune est peu touchée par celui-ci. À l'ouest de la partie urbanisée, la topographie et l'aléa inondation ne rendent pas opportun la réalisation de logements.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**14%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont 1% de risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Roquefort-la-Bédoule ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transport en commun (Cf carte fréquence des TC en introduction).

Avec 77% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un fort besoin de mobilité en grande partie satisfait par les TC. La desserte des centres de La Ciotat et d'Aubagne est rapide depuis Roquefort-la-Bédoule (moins de 30 minutes).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Roquefort-la-Bédoule	Marseille	35%	1661	MARSEILLE	SAINT CHARLES	30-45	296 400	Hotel de Ville	69 72 M7	>15min
	Dans la commune	23%			CASTELLANE	30-45				>15min
	Aubagne	12%			EUROMED	30-45				>15min
	La Ciotat	9%		AUBAGNE	CENTRE	15-30				>15min
	Cassis	6%			LES PALUDS	15-30				>15min
	Autres communes	15%		LA CIOTAT	CENTRE	15-30				>15min

Toutefois celle des pôles d'emplois apparaît plus complexe. Elle nécessite des ruptures de charges et pénalise l'efficacité apparente de l'offre TC pour ces communes (pour les Paluds par exemple) et ne sont pas toujours accessibles en heure de pointe (Athélia par exemple).

Pour les zones d'emplois de Marseille, il faut compter une heure de trajet et deux voire trois changements avec rupture de charge. La fréquence en heure de point est faible et rend difficile le respect d'horaires de bureaux.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 34% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

34% des 25-65 ans ont accès en moins de 15 minutes à une offre de transport en commun

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

L'inconstructibilité au regard du règlement d'urbanisme en vigueur correspond à des zones d'habitat diffus qui ont été reclassées en zone A (3 ha) et N (34 ha). Le projet du territoire vise le maintien voire

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**32%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

la reconquête des terres agricoles (viticoles essentiellement), en particulier dans la partie est. Ceci explique l'importante part de la tâche urbaine considérée comme inconstructible.

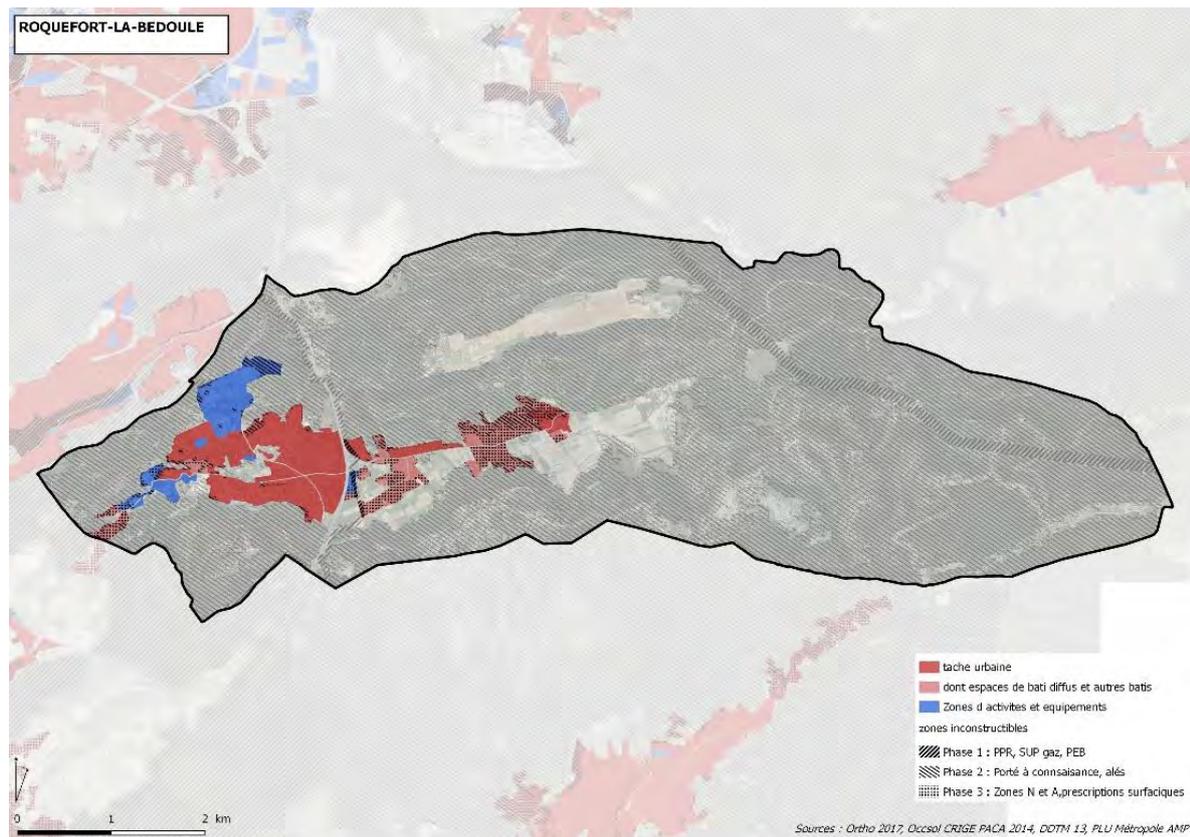
#### **Rythme de construction de logements au sein de la commune**

En moyenne, 25 logements sont livrés chaque année depuis 10 ans au sein de la commune (période 2007-2016). Ce rythme est en réalité plus faible (17 logements par an). En effet, un programme important a été livré en 2011 et augmente la moyenne.

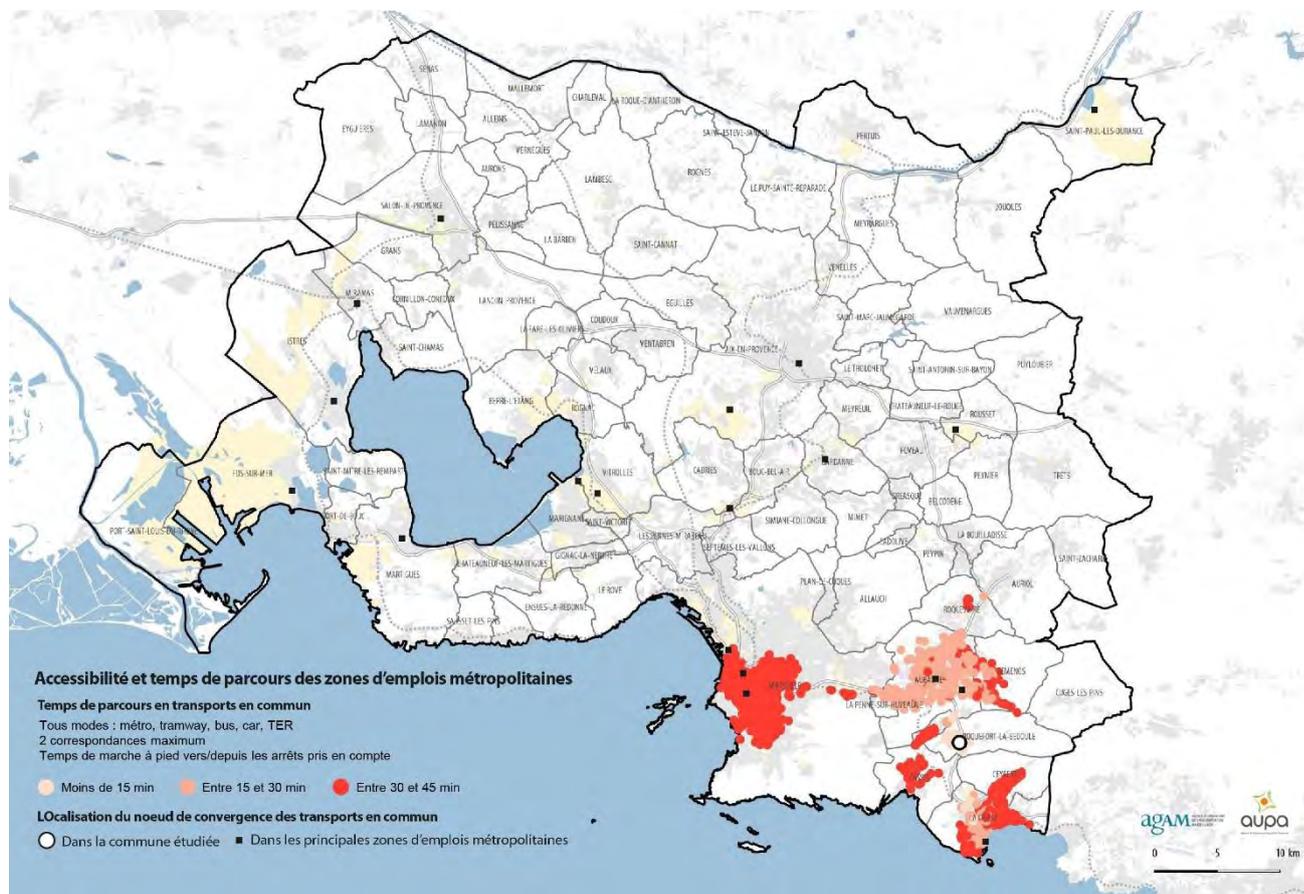
#### **Analyse de la pression de la demande :**

Avec **97** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) la commune enregistre peu de demandes. **16** logements sociaux ont été attribués en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **6 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# ROQUEVAIRE

## CT4 PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

### Données clés :

**8 939** habitants en 2015 (*source INSEE*)

**4 098 résidences principales** dont **337 logements locatifs sociaux** au sens SRU (8,22 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **674 logements sociaux à produire** à horizon 2025

*Commune non carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Situé à proximité d'Aubagne, Roquevaire s'est développé le long de l'Huveaune. La commune est composée de trois centralités principales qui se sont développés indépendamment. Elle se caractérise par une importante urbanisation pavillonnaire avec des espaces naturels fortement mités.

**La commune est soumise à de nombreux risques.** Elle est notamment impactée par des risques de mouvement de terrain (effondrement) dont une zone située dans la partie Nord-Est de la commune est très exposée avec un aléa fort. Elle est également soumise à des risques d'inondation (phénomène de crue rapide) dont une zone rouge, de risque fort, qui impacte fortement la zone urbanisée le long de la RN96, dont le centre-ville, et une zone violette qui interdit l'urbanisation de secteurs peu urbanisés mais qui, avec une analyse plus fine de l'occupation des sols, apparaissent mités. En outre le PPRi de l'Huveaune, en cours de révision, pourrait impacter la constructibilité des fonds de vallon. Enfin Roquevaire est également impactée par un risque incendie de forêt au regard de son PPRIF approuvé en début d'année 2017 dont les zones rouges sont situées au cœur des massifs. A cela s'ajoute des contraintes intrinsèques à la localisation et la morphologie urbaine de cette commune composée de plusieurs hameaux localisés en fond de vallée. Par ailleurs, les espaces agricoles de la commune sont sanctuarisées dans le SCOT.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**36%** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat, absence d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat).

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**Une approche plus fine de la zone urbanisée, croisée à une analyse du PLU de la commune permet de mieux appréhender la réalité des contraintes que connaît le territoire (estimation à 76% de la zone urbanisée inconstructible ou sous contrainte).** En effet, l'imbrication des zones urbanisées avec les espaces naturels et agricoles est importante. Cela génère des contraintes environnementales et

paysagères. A cela s'ajoute des contraintes intrinsèques à la localisation et la morphologie urbaine de cette commune composée de plusieurs hameaux localisés en fond de vallée. Au regard du Plu approuvé en 2017, la collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une grande partie des espaces d'urbanisation diffuse par la définition de zone N (222 ha) et A (27 ha), du fait notamment d'une insuffisance de desserte, d'une forte exposition au risque incendie et pour des raisons paysagères. La commune est donc particulièrement contrainte dans son développement, rendant difficile la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur son territoire.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**76%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

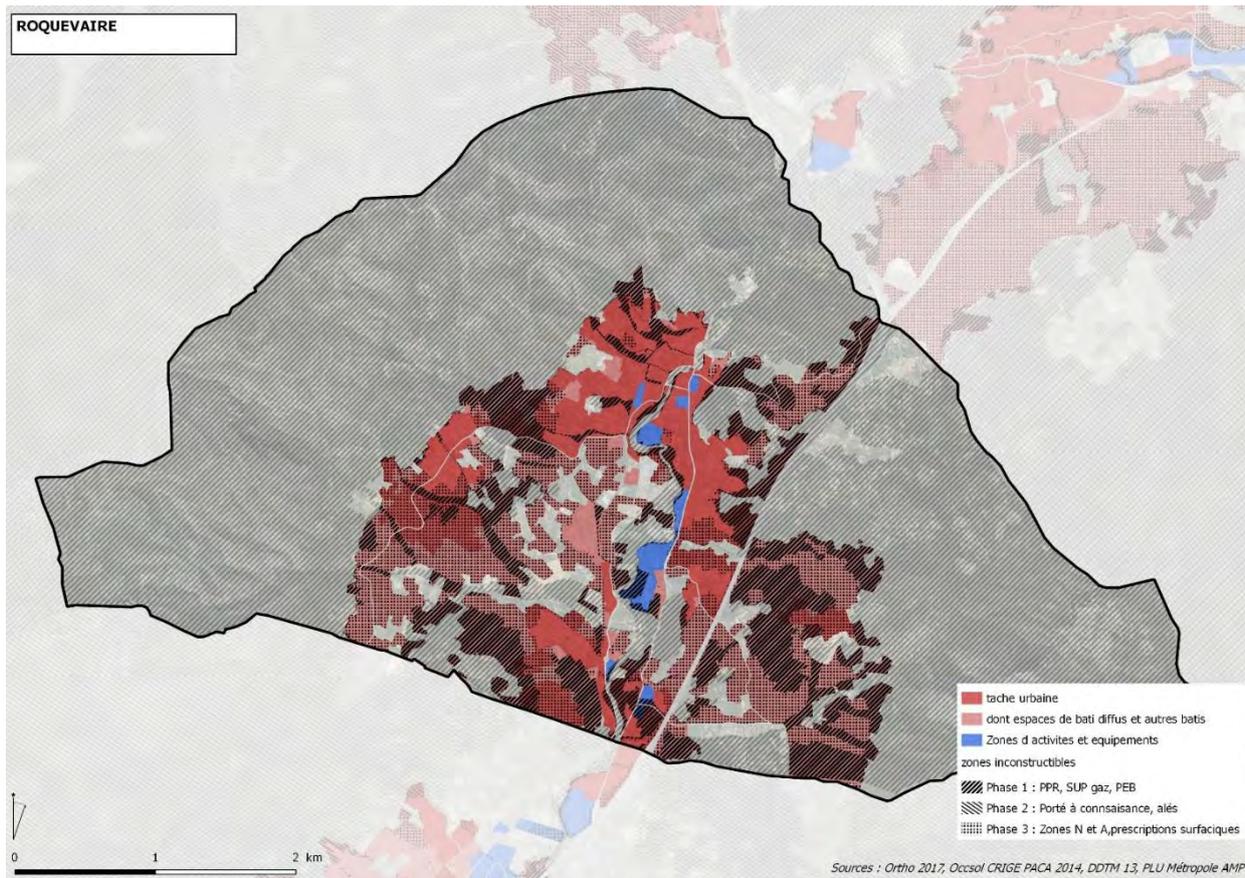
#### **Rythme de production de logements au sein de la commune**

En moyenne depuis 10 ans, 48 logements ont été livrés chaque année au sein de Roquevaire (période 2007 – 2016). Ce rythme de production est en réalité bien plus faible ces dernières années. En effet, depuis 2014 ce sont 17 logements qui sont livrés en moyenne par an, la période précédente ayant bénéficié de la production d'importants programmes notamment locatifs sociaux. Ainsi, en 2016, la commune n'a livré que 14 logements. Elle est en effet contrainte, les extensions urbaines n'étant plus possible et la zone urbaine étant déjà dense.

#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **160** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ROUSSET

### CT2 PAYS D'AIX

#### Données clés :

4 798 habitants en 2015 (source INSEE)

2 037 résidences principales dont 356 logements sociaux au sens SRU (17,48 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 148 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Rousset est situé sur une colline au pied de la Sainte Victoire. Son centre ancien présente une densité bâtie très importante. Il se prolonge au Nord et à l'Ouest par une forme d'urbanisation plus diffuse sous forme de zones résidentielles s'étagant sur les flancs de coteaux du Cengle. A l'Est du village on trouve une zone d'équipements de faible densité bâtie, tandis qu'au sud-ouest une zone de lotissements et d'équipements s'est développée, formant un tissu discontinu.

La commune fait l'objet d'une servitude d'utilité publique inconstructible lié aux canalisations et au poste de transport GRT Gaz mais elle n'impacte qu'une très petite partie du tissu diffus. Par ailleurs, elle est concernée par des aléas inondations intégrés dans le PLU local. La zone inondable de l'Aigue-Vive traverse une petite partie du secteur sud de Rousset (le Mas des Pigeonniers). En revanche le risque inondation pour la vallée de l'Arc n'impacte pas la tâche urbaine. La commune est également soumise au risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**9%** d'inconstructibilité relative aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité due au règlement d'urbanisme en vigueur est liée à des zones NH et N (6 ha) et à des zones agricoles (1,5) pour lesquelles la collectivité a fait le choix de les préserver de l'urbanisation. La commune est également impactée par des prescriptions surfaciques (1,5 ha) en zone urbaine.

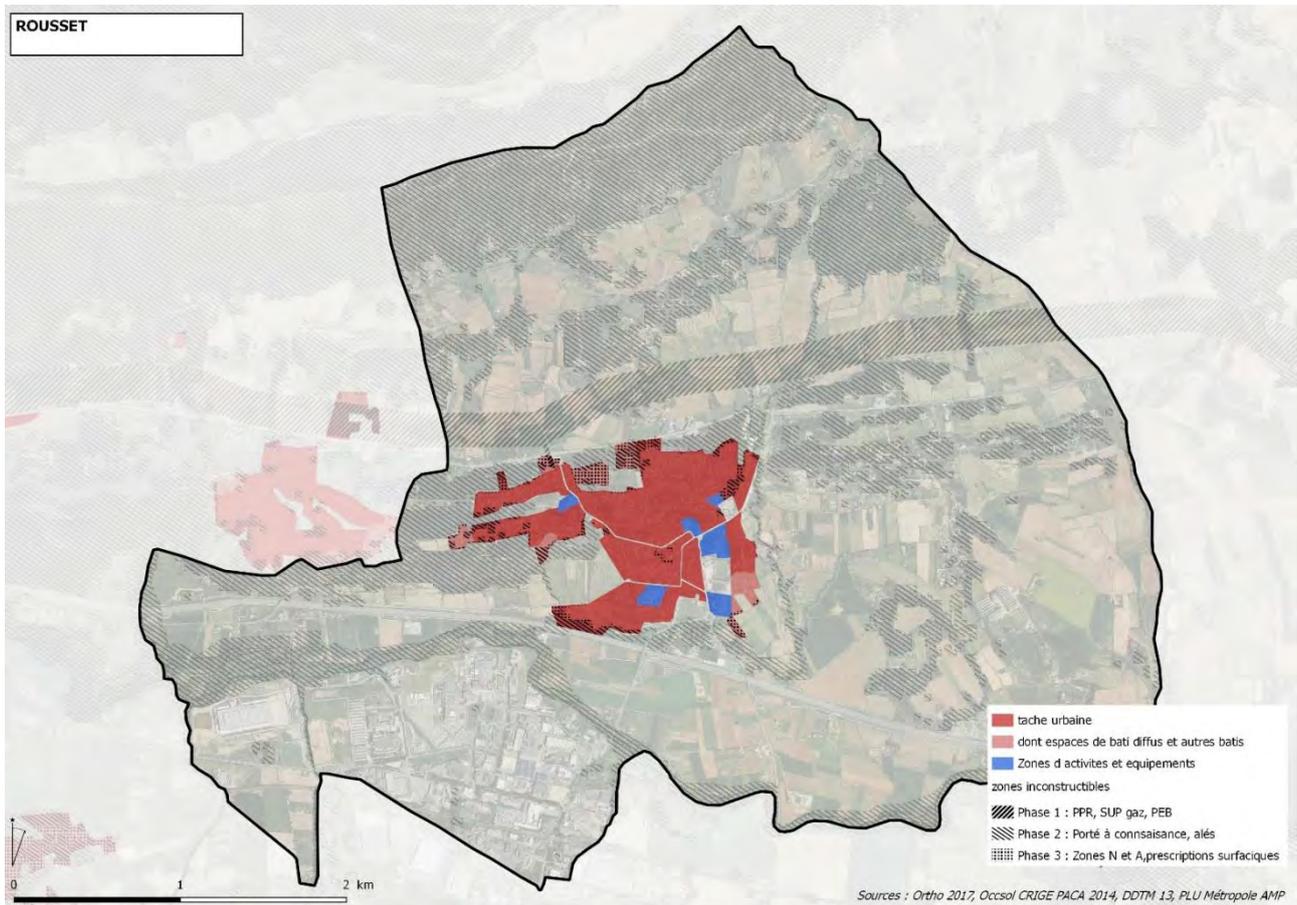
#### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**17%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **156** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **13** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est alors de **12 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille). Ce ratio est supérieur à celui constaté en moyenne dans la métropole.

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# SAINT-CANNAT

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

- 5 524 habitants en 2015 (source INSEE)
  - 2 432 résidences principales dont 209 logements locatifs sociaux au sens SRU (8,59 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 381 logements sociaux à produire à horizon 2025
  - 2 313 actifs résidents, 74% travaillent hors de la commune (en 2015)
- Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

A mi-distance entre Aix-en-Provence et Salon-de-Provence, Saint-Cannat est constitué d'un centre ancien dense et homogène, dont le tissu s'est étendu sous forme de pavillonnaires et de lotissements. En périphérie de l'enveloppe urbaine, on retrouve de nombreuses zones d'habitat diffus (anciennes zones NB du POS).

La commune est soumise à de nombreux risques mais qui n'impactent pas la zone bâtie dense. Un PPR Mouvement de terrain-Séisme avec un risque modéré ne présente pas de contrainte d'inconstructibilité pour la commune. Les secteurs susceptibles d'être exposés à des mouvements de terrain sont relativement éloignés des zones urbaines de la commune. Elle est également concernée par un aléa inondation lié au phénomène de crue torrentielle ou à monter rapide de cours d'eau du Budéou. Celui-ci est proche des zones urbaines et sépare le centre et le secteur d'habitat diffus «Deven». En revanche l'aléa suscité par la Touloubre ne représente que très peu de contraintes car il est situé dans des zones naturelles relativement éloignées du centre. Enfin Saint-Cannat est aussi concernée par le risque incendie reporté dans le PAC de l'Etat. Ce risque impacte majoritairement les zones d'interface habitat-forêt et de fait, certaines zones d'urbanisation diffuse. Enfin la commune est traversée par 4 Servitudes d'Utilité Publique liées au transport de matière dangereuse par canalisation (hydrocarbures, gaz, éthylène) qui induisent des contraintes pour l'urbanisation alentour.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**9%** d'inconstructibilité relative aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Saint-Cannat ne bénéficie pas d'une desserte optimale en transport en commun des principales zones d'emplois du territoire (Cf carte de fréquence des transports en commun en introduction).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Saint-Cannat	Aix-en-Provence	39%	1702	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	70 600	Centre	87 240 241 17	>15min
	Dans la commune	26%			LES MILLES	15-30				>15min
	Marignane	4%								
	Marseille	4%								
	Autres communes	27%								

Avec 74% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. Parmi les communes où se rendent les actifs de Saint-Cannat seule Aix-en-Provence-Centre est accessible par les transports en commun en moins de 30 min.

Concernant le Pôle d'Activité d'Aix (800ha), l'arrêt le plus fréquenté par les lignes de bus (rue André Ampère), est accessible en moins de 45 minutes. Au-delà de cet arrêt, la desserte vers le secteur de la Duranne dépasse l'heure.

Par ailleurs, plus d'un actif sur quatre (27%) de Saint Cannat occupent un emploi hors des principales zones d'emplois du territoire. Dans ces conditions, il est difficile de leur offrir un service de TC performant.

32% des 25-62 ans ont accès en moins d'un quart d'heure à une offre de transport en commun. Celle-ci ne desservant que peu de pôle d'emplois (Aix-en-Provence)

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 32% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

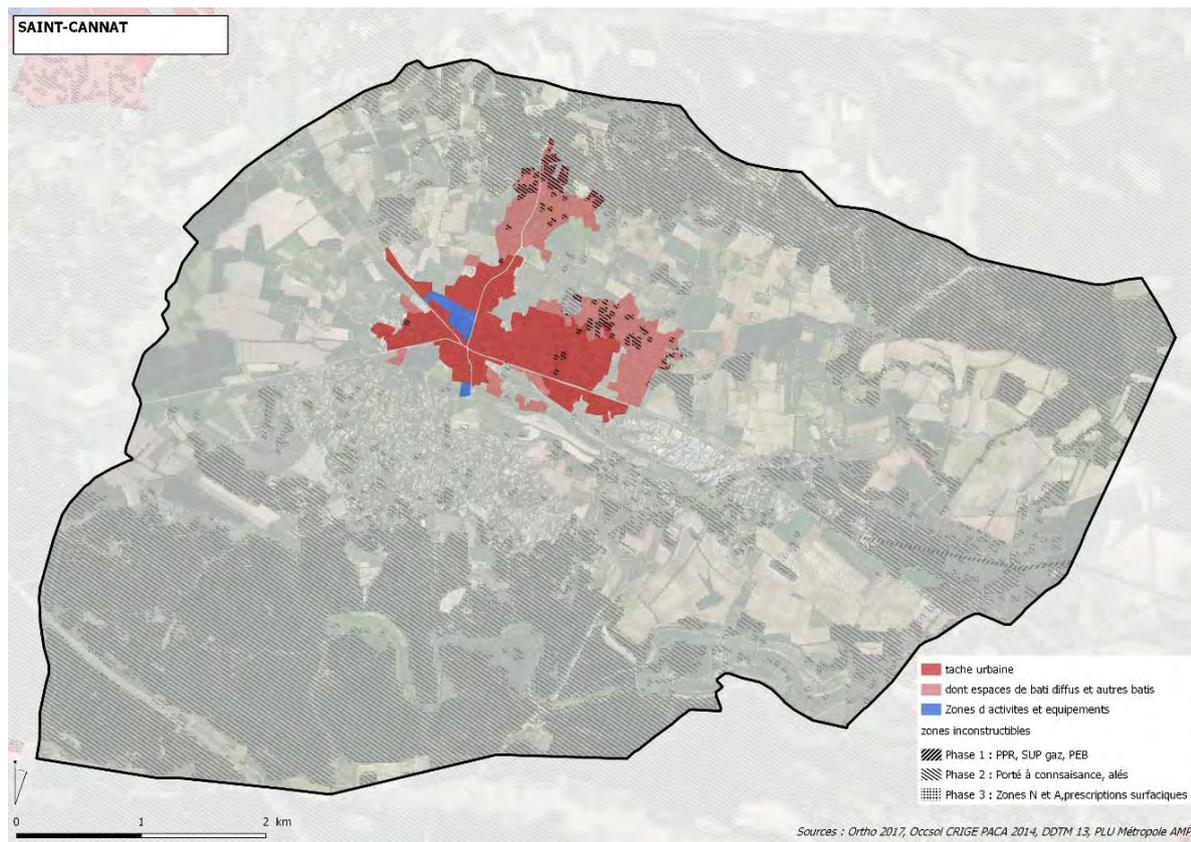
**Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

Non renseigné

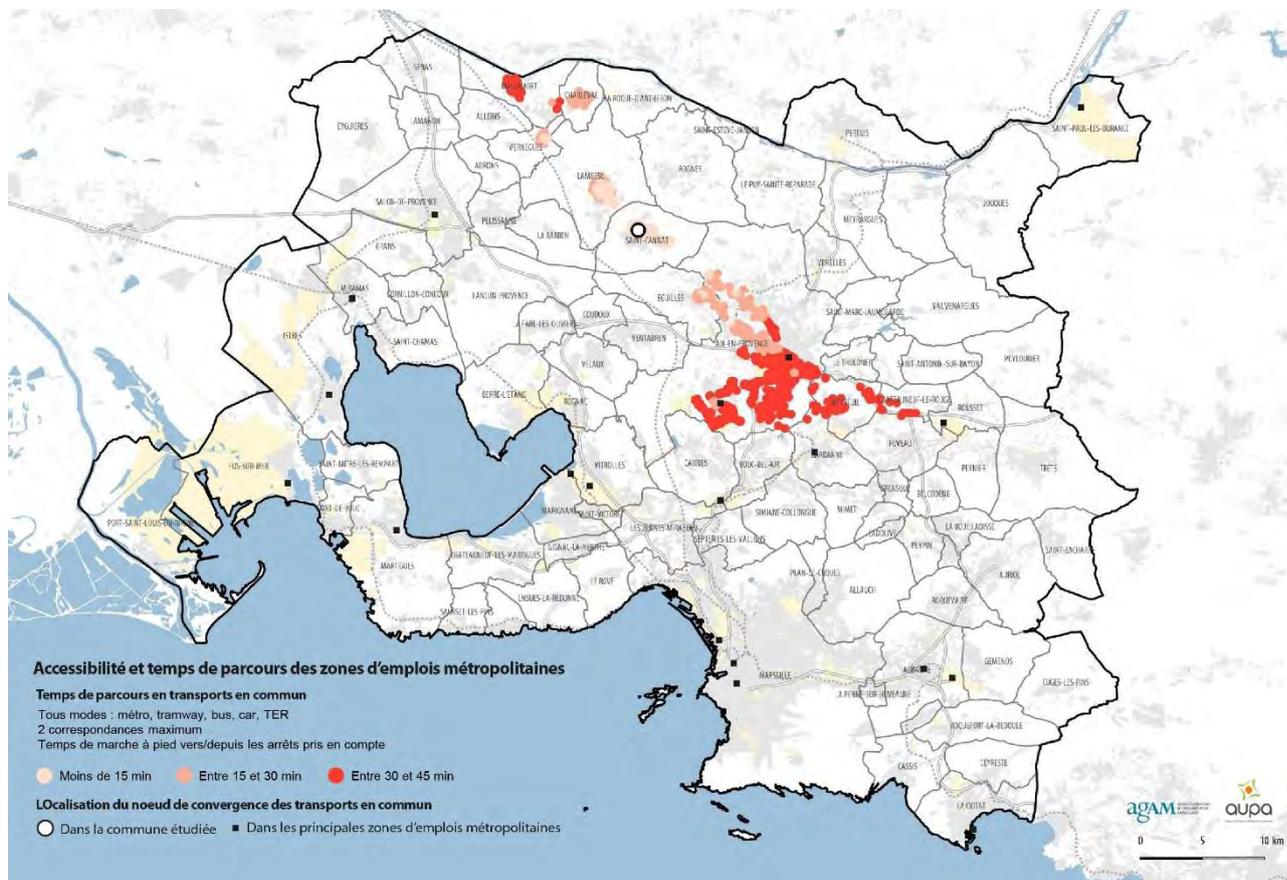
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **79** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **12** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de 7 demandes pour 1 attribution (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# SAINT-CHAMAS

## CT3 PAYS SALONNAIS

### Données clés :

8 302 habitants en 2015 (source INSEE)

3 716 résidences principales dont 536 logements sociaux au sens SRU (14,42 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 381 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

En bordure d'étang de Berre, Saint Chamas est situé au cœur d'un littoral protégé. L'urbanisation à saint Chamas est relativement dense. Le centre ancien (Le Delà et Le Pertuis) se situe entre les rives de l'étang et les premières collines, puis les extensions vers le Nord et le Sud (quartier des Faubourgs) se sont arrêtées à la RD10 et à la Touloubre. Ce n'est que plus récemment que les extensions, majoritairement sous forme d'habitat individuel pavillonnaire et de lotissements, ont franchi la voie ferrée.

La commune est soumise à de nombreux risques qui génèrent de nombreuses contraintes.

- Le **risque feu de forêt** en lien avec la présence de massifs boisés, notamment au Nord et à l'Est : massif de Lançon, la Fare, saint Chamas et pont de Rhau. Toutefois il impacte la zone d'habitat diffus située au Nord, sur les coteaux du plateau de Lunard et de quelques zones situées en frange, au contact des zones naturelles.
- Concernant le **risque inondation**, le territoire de Saint Chamas est soumis à trois types d'aléas : débordement des cours d'eau et ruissellement lié à la Touloubre ; aléa hydrogéomorphologique et aléa submersion marine sur la Petite Camargue et dans le prolongement de la Poudrerie au Nord de la commune. Les zones inondables de la Touloubre, identifiées dans l'Atlas des zones inondables et dans le cadre du schéma directeur d'aménagement des eaux pluviales de la commune affectent principalement des zones naturelles ou agricoles. Néanmoins les quartiers des Faubourgs et de Caraon sont soumis à des risques de ruissellement urbain. Dans la carte de synthèse des aléas issus du schéma directeur d'eau pluviale réalisée en 2012, il apparaît que la Touloubre et ses rives possèdent un aléa « débordement de cours d'eau » fort. Ce même aléa est présent dans le cœur urbain de la commune. La chaîne de la Fare, les rives de l'étang de Berre et certaines zones d'habitat diffus au Nord du centre urbain sont concernés par l'aléa hydrogéomorphologique.
- La commune est également soumise à **des risques importants de mouvement de terrain de nature diverses** : un phénomène de chutes de blocs au niveau de la falaise troglodyte au Nord du pont de l'Horloge, au niveau du chemin saint Léger ; un phénomène d'effondrements au niveau de Beau Rivage, du vallon de Verdon au Nord de la RD10 et de la voie ferrée ; des chutes de blocs et de glissements de terrain en lien avec les formations calcaires de l'Eocène et du Miocène situés dans les secteurs proches du centre-ville. Des chutes de blocs peuvent également survenir dans les secteurs du Pailier, Redon et la Rabassière situés à l'Est du centre-ville. Les phénomènes de coulée de boue sont situés à l'Est de la commune, à l'Ouest du canal EDF et au Nord-Ouest, à proximité du camping des Cigales et n'impacte pas la zone urbaine. En revanche il impacte le secteur situé entre le quartier des Ferrages et le littoral, à l'Ouest du centre-ville.

- Concernant le **PEB**, il impacte le secteur de Beau Rivage, située dans la zone C, autorisant des constructions individuelles non groupées sous certaines conditions particulièrement restrictives. Une grande partie est placée en zone naturelle où il n'y a pas de restrictions particulières.
- Concernant l'**exposition des populations aux risques**, la gare de triage de Miramas classée est classée en Seveso. située dans la commune de Miramas, elle a fait l'objet d'un PPI qui concerne le Nord de la commune de Saint Chamas. Par ailleurs, une servitude d'utilité publique liée au risque de transport de matière dangereuse par canalisation passe au sud de la commune, le long de la RD10 et traverse l'Etang de Berre pour rejoindre Fos (canalisation d'Azote). Dans ces secteurs, il est impératif de maîtriser l'urbanisation dans le cadre de la protection des populations en cas d'accidents.

Malgré toutes ces contraintes, le taux d'inconstructibilité de la commune, tel que défini par la loi dans le cadre du présent exercice, reste faible. Toutefois, l'urbanisation de Saint Chamas est très difficile et limitée.

#### **Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**6%** d'inconstructibilité relative aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), absence de risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## **2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

Au vu des distances entre les centres urbains de St Chamas et de Miramas, de Saint Chamas et Berre l'Etang, il paraît opportun de s'interroger sur l'appartenance de Saint Chamas à l'unité urbaine au regard de la seule continuité du bâti. Alors que l'urbanisation est très limitée au sud-ouest en direction de Berre, le secteur Nord de Saint Chamas- Sud de Miramas accueille le Parc de l'Ancienne Poudrerie (zonage actuel du PLU : N).

## **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

Commune littorale, saint Chamas est aussi soumise aux dispositions de **la Loi Littoral**. Sont identifiés en Espace Proche du Rivage (EPR), les espaces urbanisés du centre ancien (la Poudrerie, le Pertuis), un secteur d'habitat résidentiel situé à l'Est de la zone naturelle de la Poudrerie, le front bâti au Sud, ainsi que les espaces plus à l'Est (Petite Camargue, Beau Rivage, Merveilles). Par ailleurs, deux zones d'activités sont situées en EPR, la zone d'activité de Castellamare et la zone correspondant à la centrale hydroélectrique. Sur les secteurs précités, le règlement du PLU ne permet pas une densification du tissu existant conformément à la Loi Littoral. La DTA identifie également des coupures d'urbanisation à maintenir entre Beau Rivage et Berre l'Etang.

Enfin, la commune de Saint Chamas est concernée par de **nombreux périmètres d'espaces naturels protégés au titre d'inventaires ZNIEFF ou du réseau Natura 2000**. La plupart de ces espaces sont protégés par un zonage N au PLU et contraint par **des documents supracommunaux tels que la DTA** qui classe ces secteurs en Espaces Naturels Remarquables. Le degré de protection est aussi parfois renforcé par la présence d'EBC classiques ou significatifs au titre de la Loi Littoral et par la protection

du patrimoine végétal au titre du L 151-19. De fait, les enjeux agricoles, naturels et patrimoniaux ainsi que les risques présents sur la commune limitent les secteurs d'extension possibles. Sur le seul critère de l'inconstructibilité, la part de la zone urbanisée impactée reste faible. Toutefois, les contraintes sont importantes et réduisent fortement les capacités foncières de la commune.

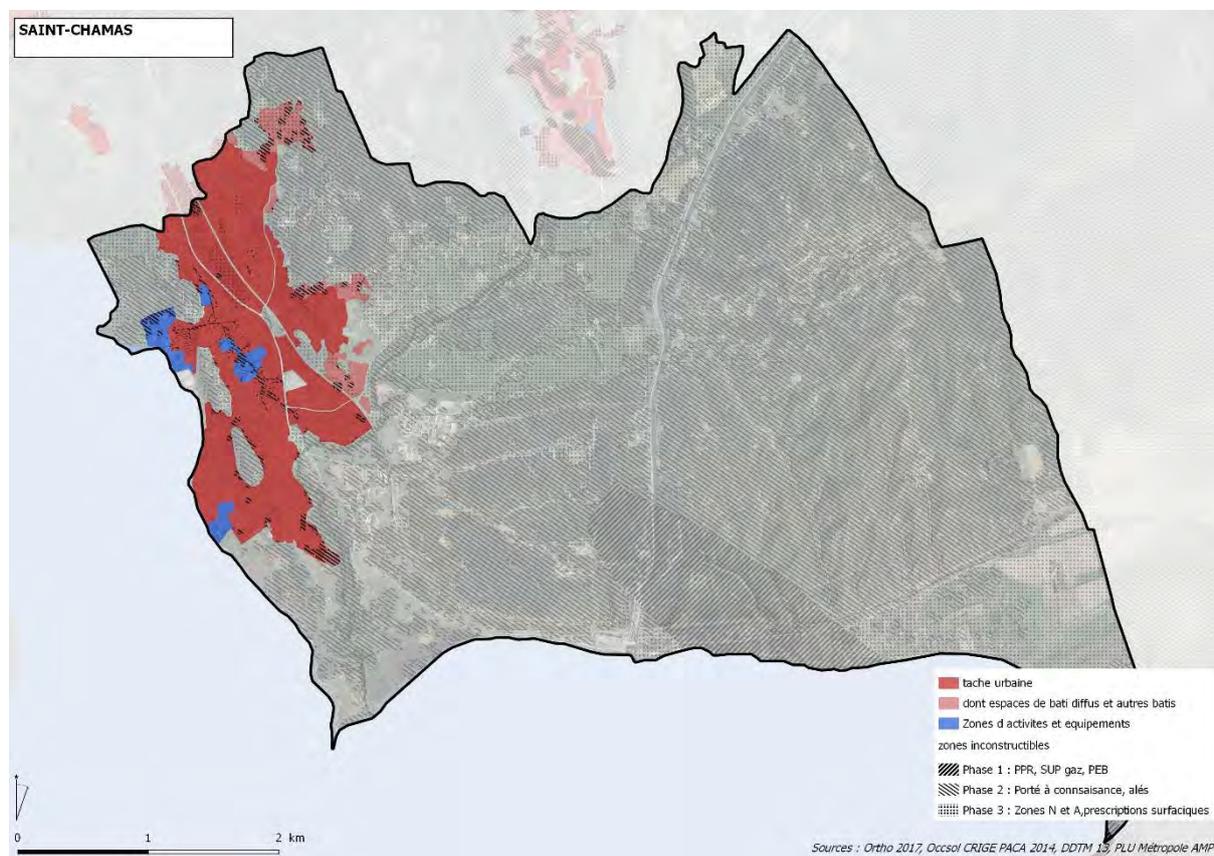
### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

8% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **150** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **39** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de 4 demandes pour 1 attribution (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille). La pression de la demande est faible dans la commune.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## SAINT-VICTORET

### CT1 MARSEILLE PROVENCE

#### Données clés :

6 550 habitants en 2015 (source INSEE)

2 678 résidences principales

*Commune exemptée au titre de l'inconstructibilité*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Saint Victoret est situé à proximité de Marignane et de l'aéroport Marseille Provence. La partie urbanisée de la commune est quasi intégralement couverte par les zones A, B et C du PEB de l'aéroport de Marseille Provence. Le règlement du PEB empêchant l'augmentation significative du nombre d'habitants, la tâche urbaine ne peut faire l'objet de densification ni même d'extension pour la réalisation de logements supplémentaires. A ce titre, la commune de Saint Victoret est exemptée de ses obligations de production de logements sociaux.

#### **Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**99%** d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

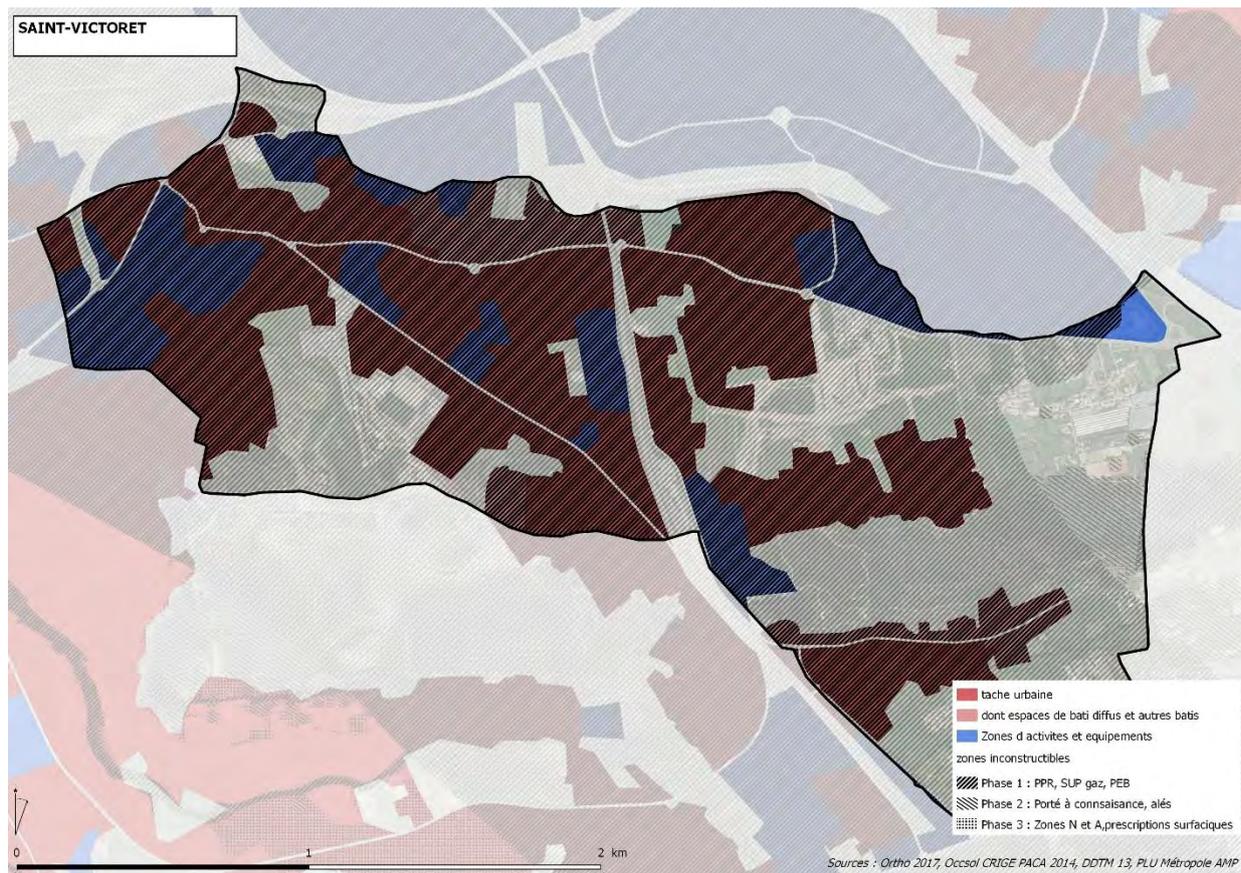
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**100%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **87** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **12** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de **7 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## SAINT-ZACHARIE

### CT4 PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

#### Données clés :

5 392 habitants en 2015 (source INSEE)

2 364 résidences principales dont 107 logements sociaux au sens SRU (4,53 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 476 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

La commune de Saint Zacharie présente la singularité d'être majoritairement occupée par des espaces naturels, puisque seul 14% du territoire est urbanisé. Le développement urbain de la commune s'est effectué très majoritairement sous forme de pavillonnaires.

Concernant les risques, la commune de Saint Zacharie est impactée par un aléa inondation (crue centennale) dont une zone rouge qui impacte une petite partie de l'enveloppe urbaine existante. La commune fait également l'objet d'un risque incendie, porté à connaissance de l'Etat et qui impacte l'ensemble de la zone naturelle, dont le secteur d'habitat diffus situé au nord-ouest de la commune.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**2%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat). Absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité relative au règlement d'urbanisme en vigueur correspond à d'anciennes zones NB qui ont été reclassés en zone N (Les Esplanes), soit 157 ha et en zone A (6ha), du fait notamment d'une absence de réseau, de l'enjeu paysager et du caractère naturel de ces espaces. La commune est donc particulièrement contrainte dans son développement, rendant difficile la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur son territoire.

#### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**57%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

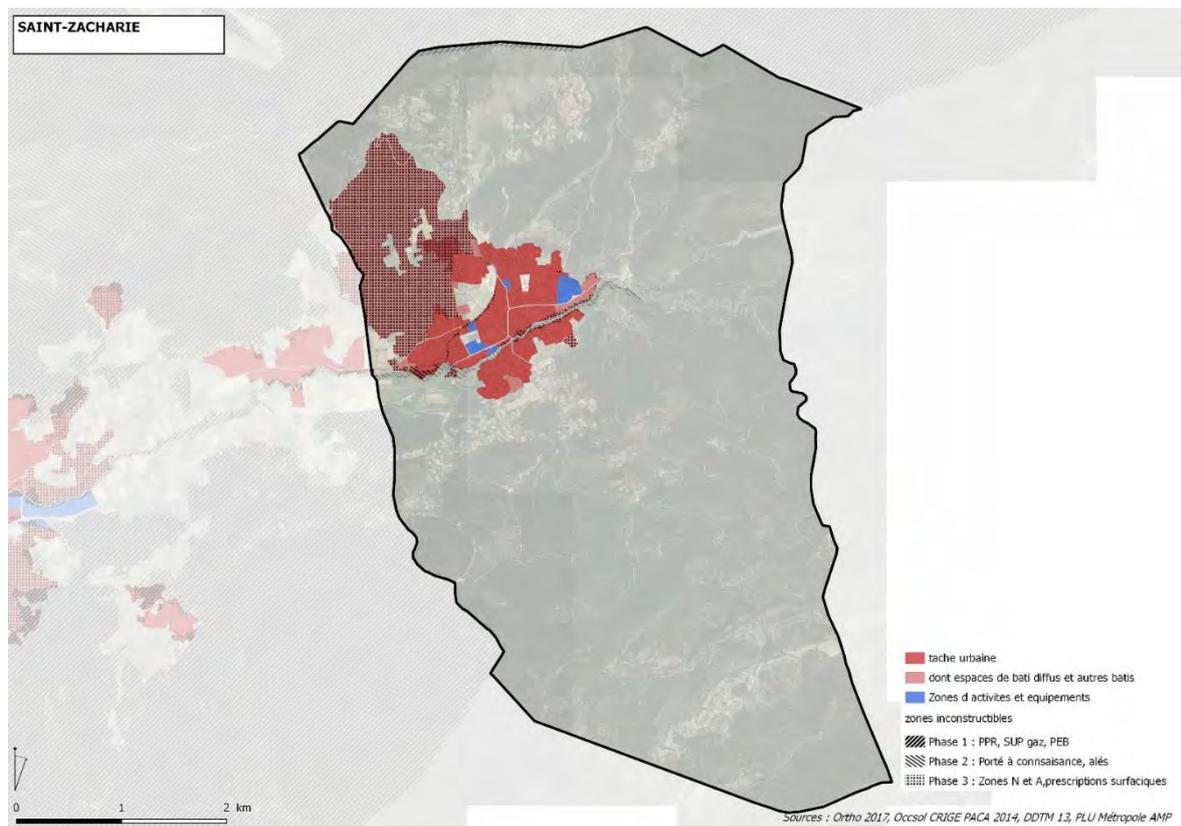
#### Rythme de construction de logements au sein de la commune

Ces dix dernières années, en moyenne, 45 logements sont livrés à Saint Zacharie chaque année. Ce rythme a fortement diminué depuis 2014 (23 logements par an).

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **200** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

### **INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE**



# SALON-DE-PROVENCE

## CT3 PAYS SALONNAIS

### Données clés :

**44 836** habitants en 2015 (source INSEE)

**20 409 résidences principales** dont **4 717 logements locatifs sociaux au sens SRU** (23,11 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit **526 logements sociaux à produire à horizon 2025**

*Commune non carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Le développement urbain de Salon de Provence a été largement conditionné par les infrastructures routières et s'est effectué selon un axe Nord/Sud puis vers l'Ouest avec Bel Air. Autour du centre-ville, ses extensions se composent de quartiers résidentiels d'habitat mixte (collectif/individuel), tandis qu'au sud se sont implantées et développées des zones d'activités, la base aérienne ainsi que de l'habitat.

En raison de la présence d'un aérodrome militaire, la commune est dotée d'un Plan d'Exposition au Bruit qui impacte une part non négligeable du tissu urbain. Le développement de l'habitat dans la partie Ouest du centre-ville est notamment contraint par la réglementation de la zone C du PEB. Ce périmètre contraint également le secteur de la Gandonne-les Broquetiers (compris entre le centre-ville, la frange d'urbanisation Ouest et la base aérienne à l'Est) et l'entrée sud de Salon où se situe l'emprise de la base aérienne.

En terme de risques naturels, la commune est impactée par l'aléa inondation de la Touloubre et des zones inondables sont associées aux ruisseaux de la Chaîne des Côtes, dont certaines sont urbanisées, notamment sur le Val de Cuech. En cas de fondation d'embâcles sur certaines buses, il peut y avoir un risque de ruissellement pluvial sur voiries et sur parcelles (lotissement des Magatis). Cet aléa inondation est modéré à fort dans le secteur situé entre l'A54 et la D113. La commune est également soumise à un risque feu de forêt, essentiellement au niveau du massif des Costes à l'Est, dans les secteurs du Val de Cuech et de Roquerousse qui abritent de l'habitat diffus ainsi qu'au Sud Est de la commune. Bien que ne faisant pas l'objet d'un PPRIF, cet aléa est pris en compte dans le projet communal. Concernant le risque sismique et de mouvement de terrain, des études préalables mettent en évidence des secteurs vulnérables, notamment la vieille ville et les faubourgs. Les mouvements de terrains se manifestent essentiellement par des phénomènes de chutes de blocs présents au Nord Est du territoire communal (secteur de Roquerousse et du Val de Cuech).

L'ensemble de ces risques concernant des secteurs d'habitat diffus et impactent à la marge la tâche urbaine continue. Par ailleurs, la commune est également traversée par des canalisations de transport de gaz (DN 600 et DN 80) et d'hydrocarbures liquides.(SAGES).

D'autres contraintes ne génèrent pas d'inconstructibilités mais amenuisent considérablement les possibilités de développement urbain. Ainsi, le canal EDF traversant le secteur du Nord au Sud forme une coupure d'urbanisation très forte au même titre que l'A7. De façon globale le développement de l'ensemble de la commune reste très contraint par les effets des coupures, routières et autoroutières mais aussi la voie ferrée et le canal de Craponne (notamment dans la partie sud).

D'autres contraintes paysagères grèvent les possibilités de développement urbain : présence d'un EBC classé en N dans le secteur Canourgues-Pilon Blanc-Bressons, situé au nord du centre-ville. Enfin les secteurs d'habitat diffus sont également peu propices au développement urbain du fait de leurs caractéristiques naturelles et paysagères. C'est notamment le cas à Val de Cuech et dans zone de la Coustelade situés à l'Est le long de de l'autoroute A7 et du canal EDF où l'urbanisation s'est développée en fond de vallon.

**Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**13%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), dont 10 % d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programme de l'Etat.

**2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN**

*Non éligible*

**3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

**Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

Le taux d'inconstructibilité de la zone urbanisée de la commune est de 20% après analyse du document d'urbanisme communal (il était de 13% après analyse des risques liés aux plans de l'Etat). Les franges de la tache urbaine (espaces bâtis diffus et zones d'activités et d'équipements) sont impactées par de l'inconstructibilité au titre des règles locales d'urbanisme. De même, des éléments paysagers et des EBC ont été intégrés dans les facteurs locaux d'inconstructibilité.

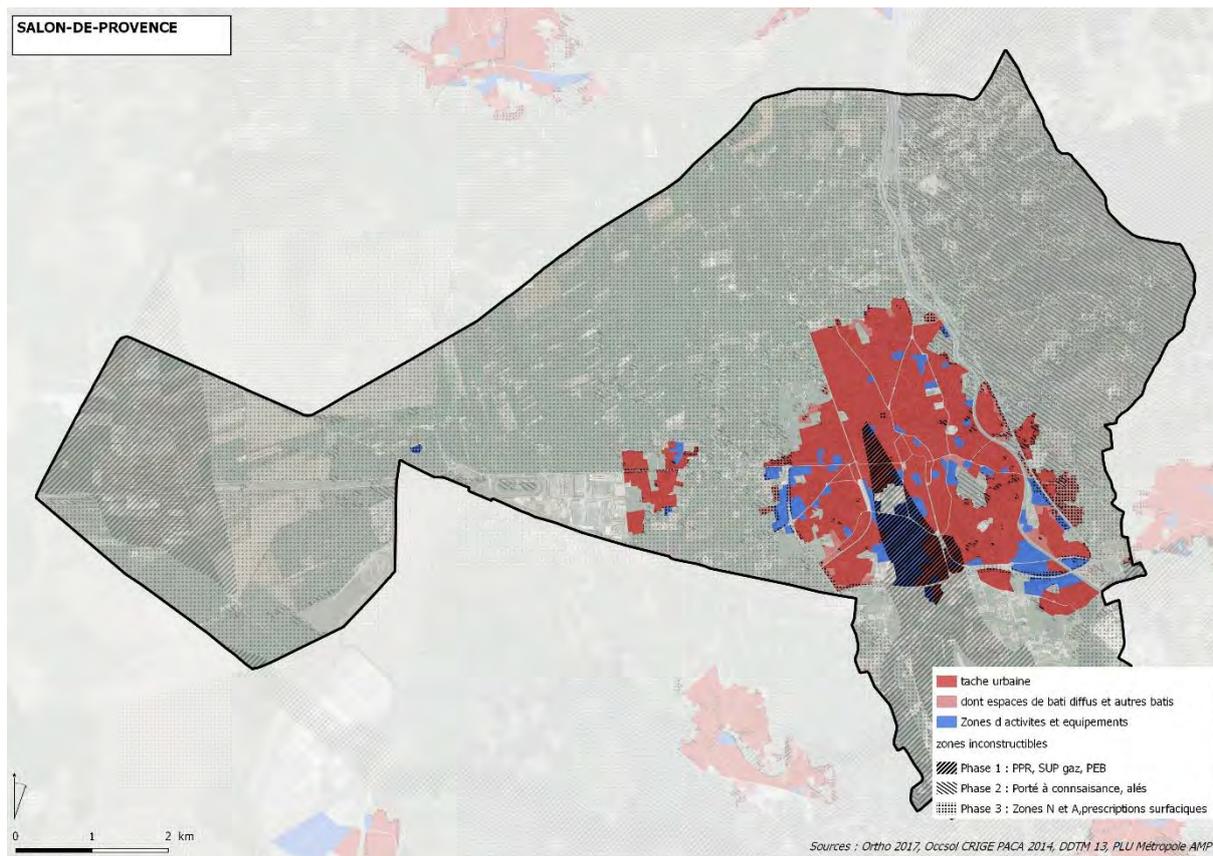
**Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

L'analyse du document d'urbanisme de la commune porte l'inconstructibilité à **20%**.

**Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre **1594** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **217** attributions en 2017 (soit 13,6%). La pression de la demande en logement locatif social est de **7 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# SAUSSET-LES-PINS

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

8 048 habitants en 2015 (source INSEE)  
 4 029 résidences principales dont 148 logements sociaux au sens SRU (3,67 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 840 logements sociaux à produire à horizon 2025  
 2 878 actifs résidents, 79% travaillent hors de la commune (en 2015)  
*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

La commune de Sausset-les-Pins se situe le long du littoral de la Côte bleue. La partie urbanisée de Sausset-les-Pins est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires de moyennes (à l’Est) ou importantes densités (à l’Ouest et au Nord). La topographie peut être marquée le long de certains vallons (notamment au nord de la voie ferrée) tandis que le cadre paysager et l’environnement boisé sont des éléments forts de la composition urbaine.

La commune est concernée par les risques incendie (PAC de l’Etat) et inondation (étude hydrologique intégrée au PLU). À l’exception de fonds de vallons pour le risque inondation, et des franges où le risque incendie est plus présent, la commune est peu touchée par ceux-ci. En revanche, le caractère paysager, appuyé par la mise en œuvre de la loi Littoral a pour conséquence la limitation de la densification à l’Est, pour la préservation de la couverture boisée.

### Taux d’inconstructibilité de la partie urbanisée :

**10%** d’inconstructibilité liée aux risques connus à l’échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l’Etat), absence d’inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programme de l’Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D’EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d’une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Sausset-les-Pins ne bénéficie pas d’une desserte en transports en commun performante. Sa localisation en bordure du littoral de la côte bleue génère des contraintes en terme de desserte de la commune. Elle est éloignée des grandes voies de circulation et sa topographie est une contrainte pour accéder à l’offre de transport et la développer au sein de la commune.

Avec 79% des actifs travaillant à l’extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d’un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. La desserte des zones d’emplois en TC est peu fréquente et implique des temps de parcours longs.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Sausset-les-Pins	Marseille	23%	2261	MARTIGUES	CENTRE	15-30	281 800	Gare SNCF	55 C4 C5 C8	>15min
	Dans la commune	21%		MARSEILLE	SAINT CHARLES	30-45				>15min
	Martigues	10%			EUROMED	30-45				>15min
	Marignane	9%								
	Autres communes	36%								

En bus si le trajet est inférieur ou égal à 45 minutes vers Marseille (destination de 23% des actifs) et Martigues (10% des actifs), il n'existe qu'un seul Aller / Retour quotidien vers ces villes. En TER, l'accessibilité de Marseille Gare St Charles, se réalisent sur des temps de trajets de 35 à 45min avec 3 liaisons aux heures de pointe du matin et du soir.

Par ailleurs, au-delà de Marseille, Martigues ou de leur propre commune, les actifs de Sausset se rendent vers une multitude de pôles d'emplois (Marignane, Châteauneuf-les-Martigues, Vitrolles, Aix-en-Provence, Fos-sur-Mer...). Pour ces actifs, il est particulièrement difficile de trouver une offre de transport en commun efficace.

Enfin, le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence (la gare SNCF), polarise à moins de 15 minutes à pieds 27% de la population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès (les 25-65ans).

27% des 25-65 ans ont accès en moins d'un quart d'heure à une offre de transport en commun.

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

Dans le règlement d'urbanisme en vigueur, la partie Est de la commune est considérée comme présentant des sensibilités paysagères importantes au regard de la couverture boisée dans laquelle se fondent les habitations. Par ailleurs, la densification y est particulièrement difficile du fait d'un coût du foncier prohibitif (d'une commune balnéaire de la côte méditerranéenne) et de la loi Littoral (préservation des paysages naturels et urbains). Les objectifs de la loi SRU sont donc particulièrement difficiles à atteindre.

#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**17%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

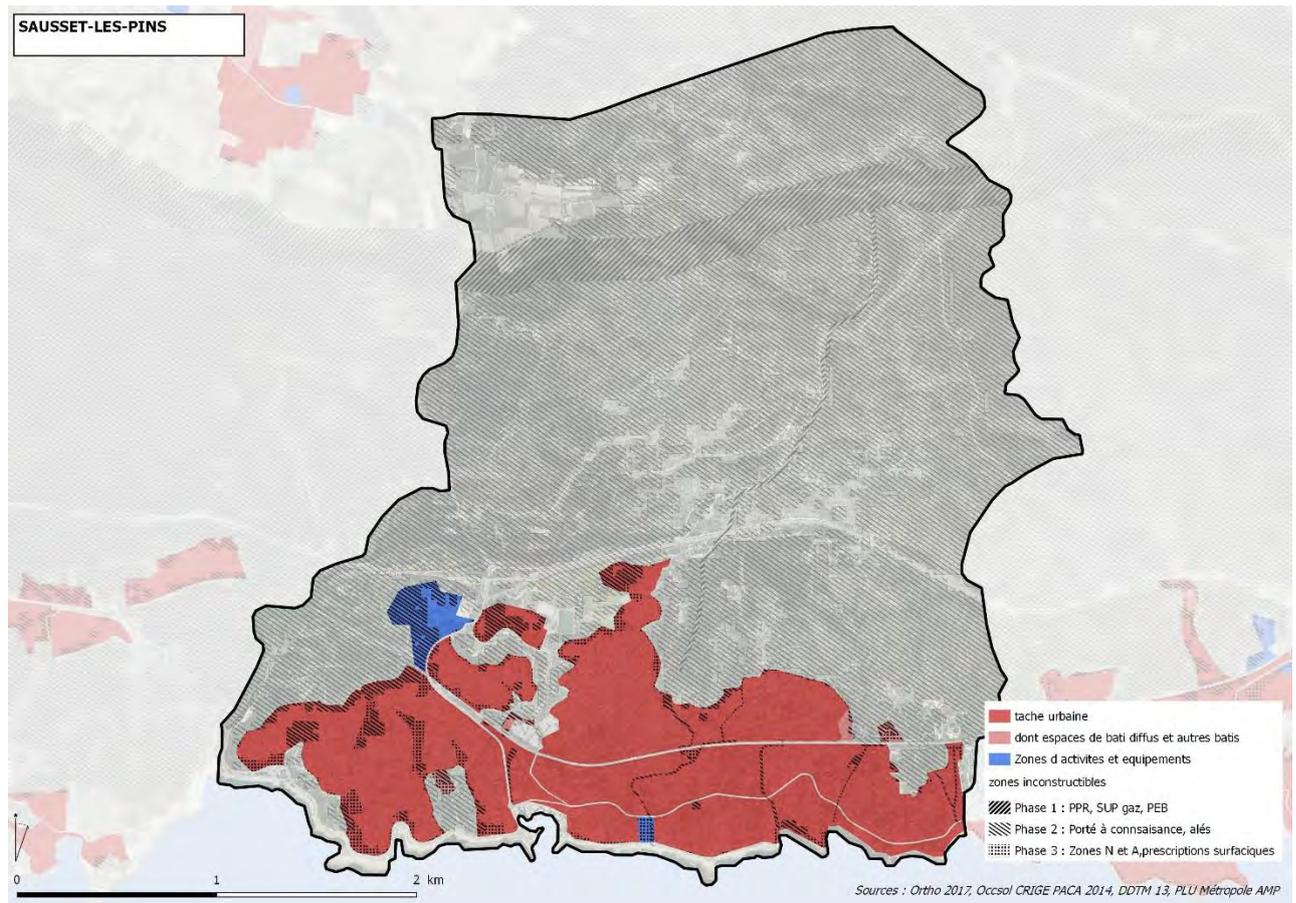
#### Rythme de construction de logements au sein de la commune

Avec 19 logements livrés en moyenne chaque année depuis 10 ans (2007 – 2016), le rythme de construction de logements est faible au sein de la commune de Sausset-les-Pins. Cette situation s'explique par les contraintes à l'urbanisation qui connaît la commune (relief, défaut d'accessibilité, loi littorale, rareté foncière ...) conjuguées à un coût du foncier prohibitif (Sausset les Pins compte parmi les communes les plus chères de la métropole). L'équilibre d'opération à vocation sociale est donc particulièrement difficile dans ce contexte.

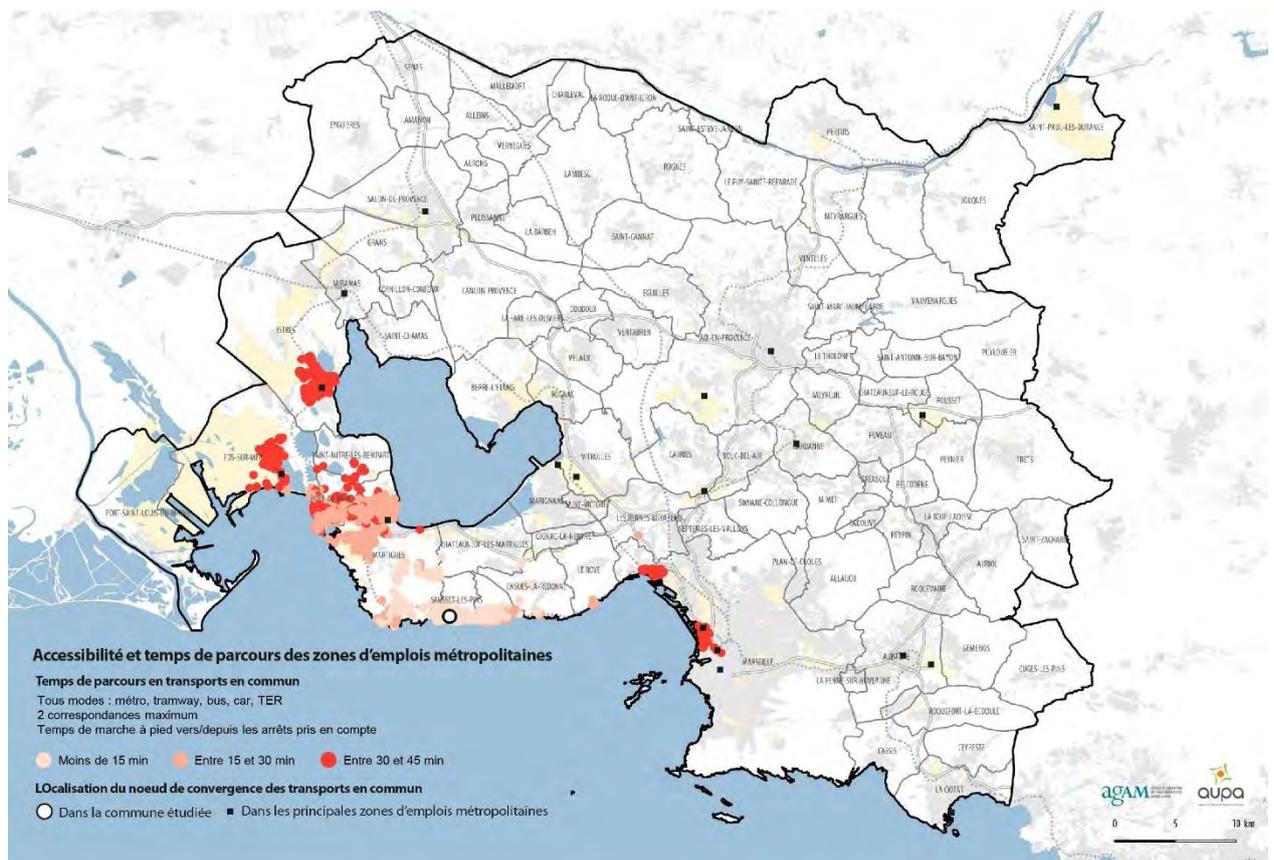
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **235** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **62** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est faible avec **4 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBAINEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# SENAS

## CT3 PAYS SALONNAIS

### Données clés :

6 657 habitants en 2015 (source INSEE)

2 871 résidences principales dont 332 logements locatifs sociaux au sens SRU (11,56 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 375 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 901 actifs résidents, 67% travaillent hors de la commune (en 2015)

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

En limite des Bouches-du-Rhône, Sénas est situé à proximité de la Durance et du massif des Alpilles. L'urbanisation de la commune s'est développée de façon concentrée autour du centre ancien sous la forme de lotissements et d'habitat diffus. Le territoire est également marqué par un mitage important des zones agricoles, notamment dans la partie Est. Une grande partie de la commune se trouve dans le lit majeur de la Durance et se trouve soumise à un aléa d'inondation qui fait l'objet d'un PPRi (Basse Vallée de la Durance). Cependant ce PPRi impacte très minoritairement la tâche urbaine bâtie. Les massifs de la commune sont soumis à un aléa incendie modéré pour les collines au Sud et modéré à élevé pour les Alpilles, reporté dans le PAC de l'Etat. Celui-ci impacte, à la marge, la frange urbaine bâtie et la zone d'habitat diffus. Le tissu urbain, présente encore un potentiel foncier pouvant participer à assurer des besoins en habitat social.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**3%** d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat, absence d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Sénas ne bénéficie pas d'une bonne desserte en transport en commun.

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe
Sénas	Dans la commune	33%	1949	SALON-DE-PROVENCE	CENTRE	30-45	9 900	Gabriel Peri	11 17 87	>15min
	Salon-de-Provence	16%								
	Aix-en-Provence	4%								
	Mallermort	4%								
	Marignane	4%								
	Autres communes	39%								

Avec 67% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours long.

39% des actifs de la commune n'occupent pas un emploi dans l'un des principaux pôles d'emplois de la métropole. Ainsi, ils occupent des emplois « dispersés » sur le territoire, situation qui rend particulièrement complexe l'adaptation de l'offre de TC. Parmi les communes où se rendent les actifs de Sénas, seule Salon-de-Provence (16% des actifs) est accessible par les transports en commun en moins de 45 min. Pour les autres pôles d'emplois, les ruptures de charge et les temps de parcours sont dissuasifs. Ainsi, plus de la moitié des actifs ne peuvent pas se rendre efficacement sur leur lieu de travail en transport en commun.

28% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 28% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité liée au règlement d'urbanisme en vigueur correspond aux lisières mitées, en interface avec la zone agricole pour lesquelles la collectivité a fait le choix de les protéger par un zonage A (13 ha).

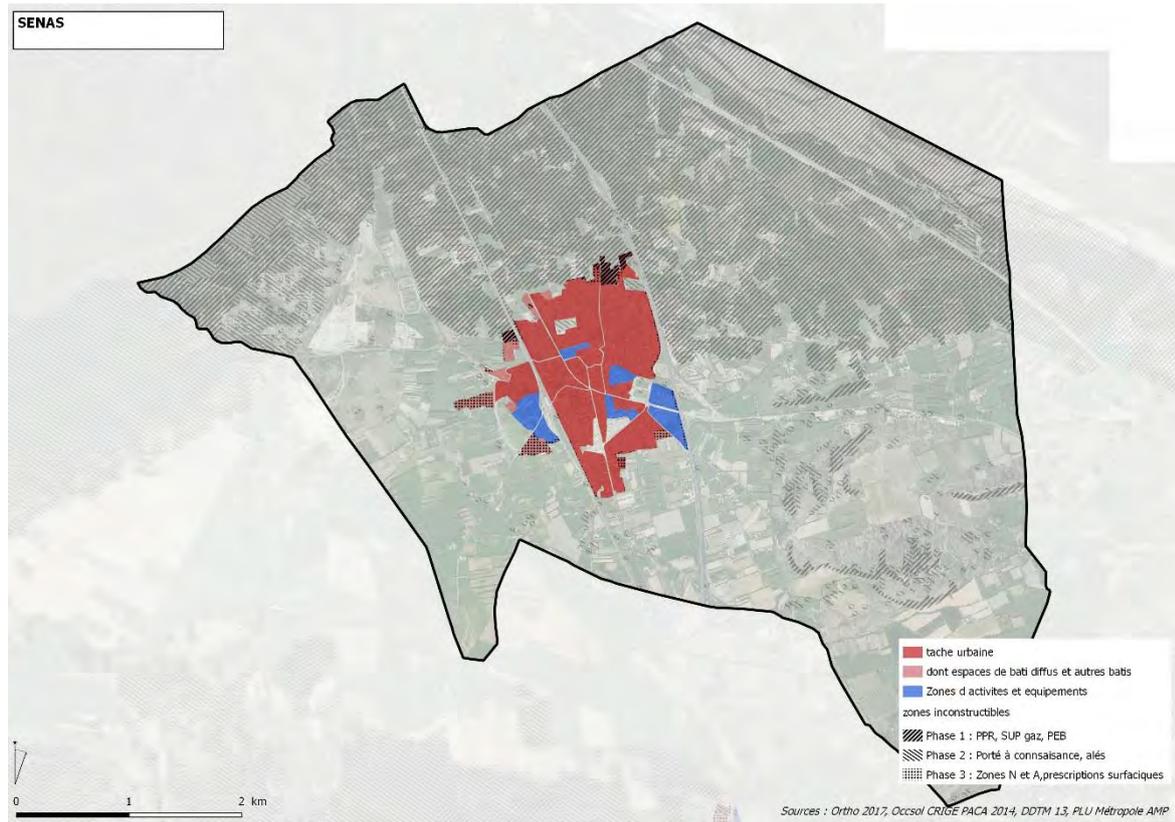
#### **Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**8%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

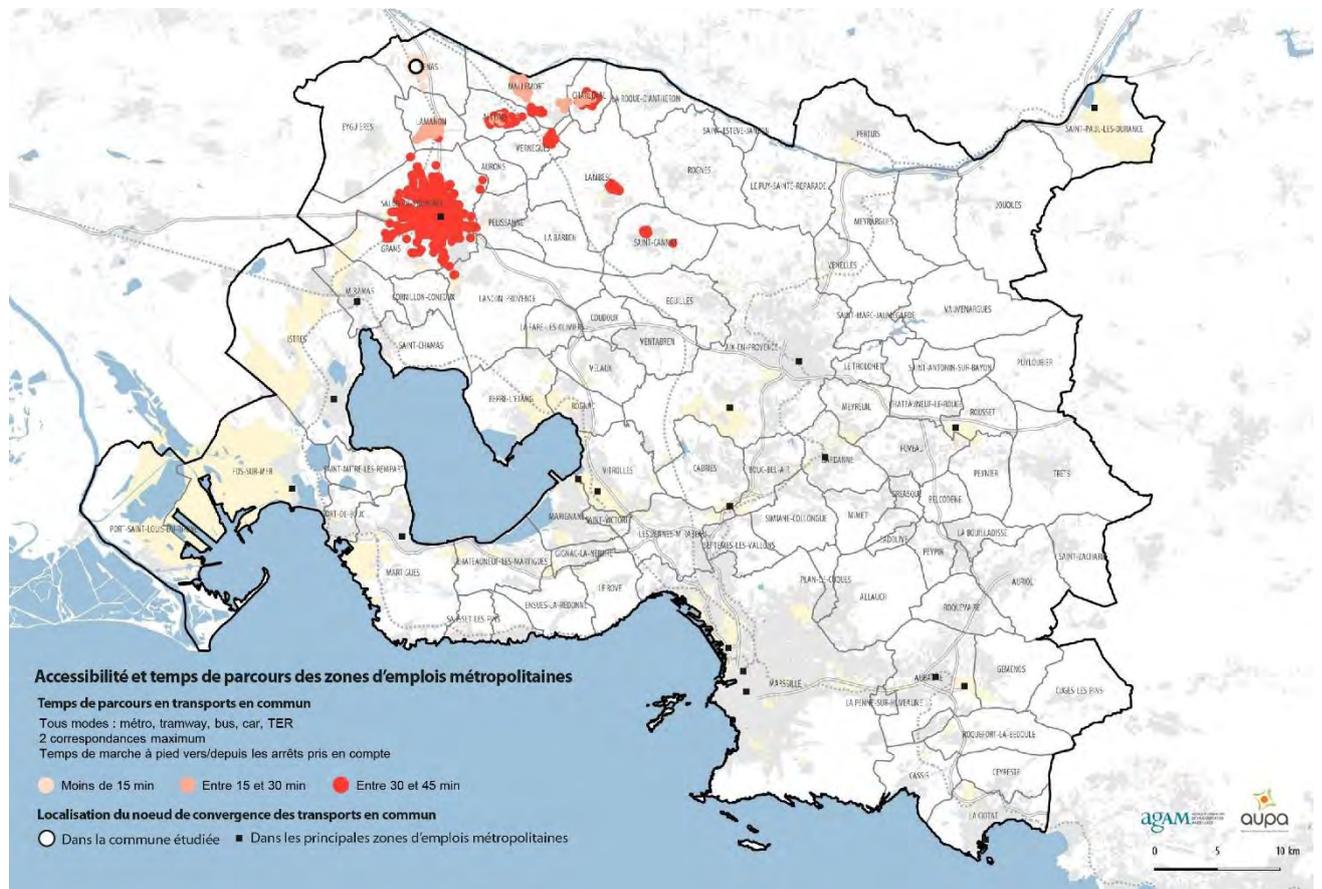
#### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **229** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **31** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de **7 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# SEPTEMES-LES-VALLONS

## CT1 MARSEILLE PROVENCE

### Données clés :

10 721 habitants en 2015 (source INSEE)

4 819 résidences principales dont 721 logements sociaux au sens SRU (14,96 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 502 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune non carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Situé dans la continuité urbaine, au nord de Marseille, Septèmes-les-Vallons est enserré dans un relief escarpé formé de vallons. À Septèmes-les-Vallons, à l'exception de quelques résidences d'habitat collectif réalisées dans les opérations récentes la partie urbanisée est essentiellement constituée de tissus pavillonnaires aux densités moyennes relativement homogènes. Les potentiels de densification y demeurent faibles, du fait de la densité existante et de la topographie particulière de la commune.

La commune fait l'objet du PPRi des Aygalades et est aussi concernée par le risque incendie qui est reporté dans le PAC de l'Etat. À l'exception des espaces d'urbanisation mités où le risque incendie est plus menaçant, la commune est peu touchée par ce dernier. Le risque inondation contraint particulièrement les nombreux fonds de vallons de la commune.

#### **Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

**17%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), dont 7 % d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat..

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

L'inconstructibilité dans le PLU concerne quelques zones marginales d'habitat peu dense et à l'accessibilité particulièrement contrainte. La collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une partie de ces espaces par leur classement en zone N (13,5 ha) et A (1,5 ha). Par ailleurs, la commune est également concernée par des prescriptions surfaciques correspondant à la protection d'espaces boisés et/ou paysagers et à de petits espaces agricoles en milieu urbain (terrains cultivés à protéger). Au-delà de ces contraintes, la topographie de la commune, son passé industriel, génèrent de nombreuses contraintes à l'urbanisation. Si, dans le tissu urbain constitué, quelques emprises foncières demeurent, elles sont difficiles à valoriser (problème d'accès, sols pollués, pente ...).

## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

23% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

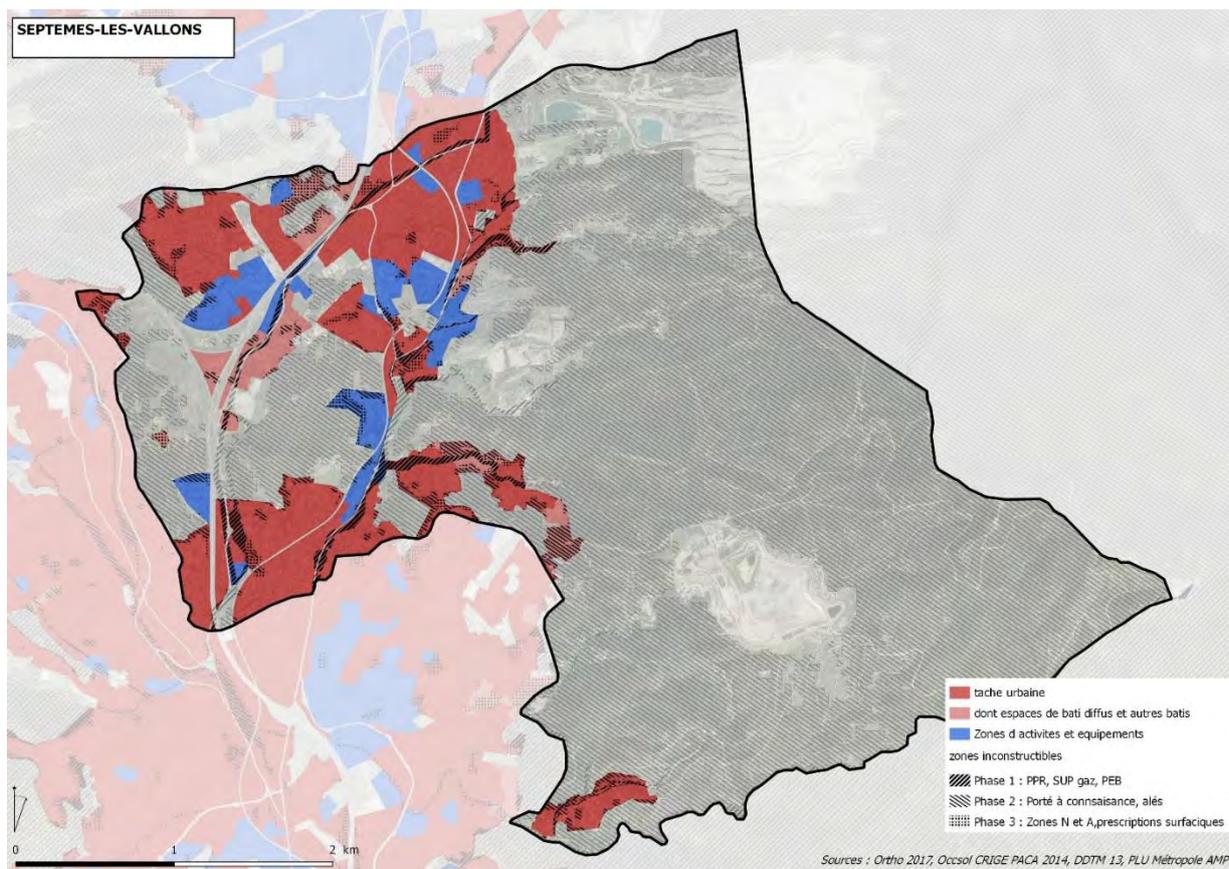
### Rythme de construction de logements au sein de la commune

En moyenne, 62 logements ont été livrés au sein de la commune depuis 10 ans. Cette production, plutôt élevée, traduit les efforts de la commune pour réaliser des logements notamment sociaux. En effet, elle a pu accompagner la réalisation de quelques importantes opérations en 2008 ou plus récemment en 2015. Hors de ces opérations portées par une volonté publique, sous l'effet des contraintes que connaît la commune, peu de logements sont livrés chaque année (18 logements livrés en moyenne chaque année entre 2007 et 2016 sans compter les grandes opérations).

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **322** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **23** attributions en 2017 (soit 7,1%). La pression de la demande en logement locatif social est forte avec **14 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# SIMIANE-COLLONGUE

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

5 584 habitants en 2015 (source INSEE)

2 301 résidences principales dont 159 logements sociaux au sens SRU (6,91 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 418 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

A proximité d'Aix-en-Provence, Simiane-Collongue est situé au pied de la chaîne de l'étoile. L'urbanisation s'est développée à partir du centre ancien implanté au creux des collines. Des extensions urbaines se sont développées au Nord, sur la plaine agricole, formant ainsi une zone agglomérée dense caractérisée par une succession de lotissements, tandis que l'habitat s'est étalé à l'Ouest et au Sud du centre ancien sur les piémonts des collines.

La commune est soumise à de nombreux risques naturels : feu de forêt, inondation, mouvements de terrain et des risques technologiques sont plus circonscrits (deux canalisations d'hydrocarbure traversent la commune). Le risque incendie est très fort en raison de la part importante d'espaces boisés et de la dispersion de l'habitat. De fait, de nombreuses zones d'habitat diffus sont impactées par ce risque. En revanche le risque inondation a une incidence sur le cœur de la zone urbaine. Deux secteurs sont plus particulièrement concernés : le centre du village ancien peut-être inondé par des écoulements torrentiels en cas de débordement du vallon des Mourgues ; le vallon de Babol est largement inondable, notamment au-dessous du collège (quartier des Migraniers) . Les risques induits par les crues de ces vallats font l'objet d'un PPR inondation prescrit en 2000. Par ailleurs, la commune est soumise à un PPR mouvement de terrain qui concerne deux petits secteurs aux lieux dits les Plâtrières et au quartier les Martinons. Ces deux secteurs sont situés en zone d'habitat diffus où il n'est pas souhaitable de poursuivre l'urbanisation.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**20%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, absence d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard du règlement d'urbanisme en vigueur correspond aux grandes zones d'urbanisation diffuse qui ceinturent la commune, pour lesquelles la collectivité a dû se mettre en conformité avec la loi ALUR rendant inconstructible les zones N (180 ha) et pour une faible part des zones A (1 ha).

La commune est donc particulièrement contrainte dans son développement, rendant difficile la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur son territoire.

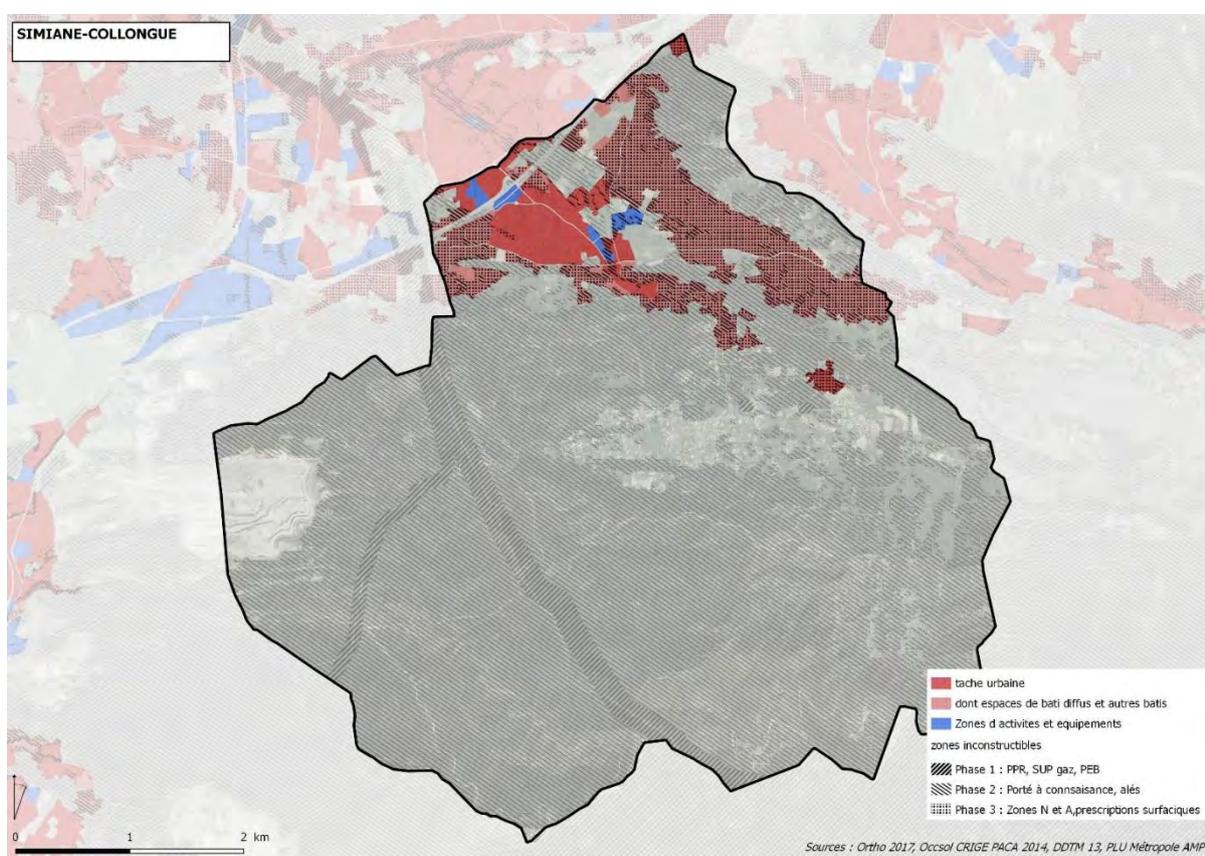
### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

75% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **143** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **17** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de **8 demandes pour 1 attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# SAINT-MITRE-LES-REMPARTS

CT6 PAYS DE MARTIGUES

## Données clés :

5 912 habitants en 2015 (source INSEE)

2 668 résidences principales dont 146 logements sociaux au sens SRU (5,47 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 560 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune non carencée

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Saint-Mitre-les-Remparts est situé sur la partie ouest de l'étang de Berre. L'urbanisation de Saint-Mitre-les-Remparts s'est développée autour d'un centre ancien dense qui contraste avec les quartiers résidentiels alentours. La commune accueille toutefois des formes d'habitat collectif ou d'individuel groupé d'une densité relativement importante. Une urbanisation pavillonnaire s'est également développée aux abords de l'Etang sous forme de pavillonnaire; tandis qu'au Sud de la RD5, se trouvent des habitations éparses en zone naturelle ou cultivée.

Saint-Mitre-les-Remparts est soumise au risque inondation par remontée de nappe qui fait l'objet d'un aléa. Elle fait également l'objet d'un risque inondation du au phénomène de ruissellement urbain. L'ensemble de ces aléas impacte très peu la zone agglomérée. Par ailleurs en raison de la présence sur son territoire d'une importante superficie boisée, la commune de Saint-Mitre-les-Remparts est fortement soumise au risque feu de forêt. L'aléa est présent sur la majeure partie du territoire. Outre les massifs, il impacte les zones d'interface habitat-forêt, correspondant aux anciennes zones NB des Emplaniers, de Massane... La commune est également concernée par un risque mouvement de terrain du type chutes de blocs et glissement avec un aléa faible à moyen sur le secteur situé en bord de l'étang, dans le quartier de Massane. Enfin la commune est également traversée par des canalisations d'hydrocarbures ou de produits chimiques mais la zone agglomérée n'est pas impactée par ce risque.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**7%** d'inconstructibilité liée aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité liée au règlement d'urbanisme en vigueur est liée aux zones d'urbanisation diffuses situées au sud de la RD5 qui ont été classées en zone naturelle (72 ha) en raison de leur caractère boisée et au titre des espaces naturels remarquables du littoral.

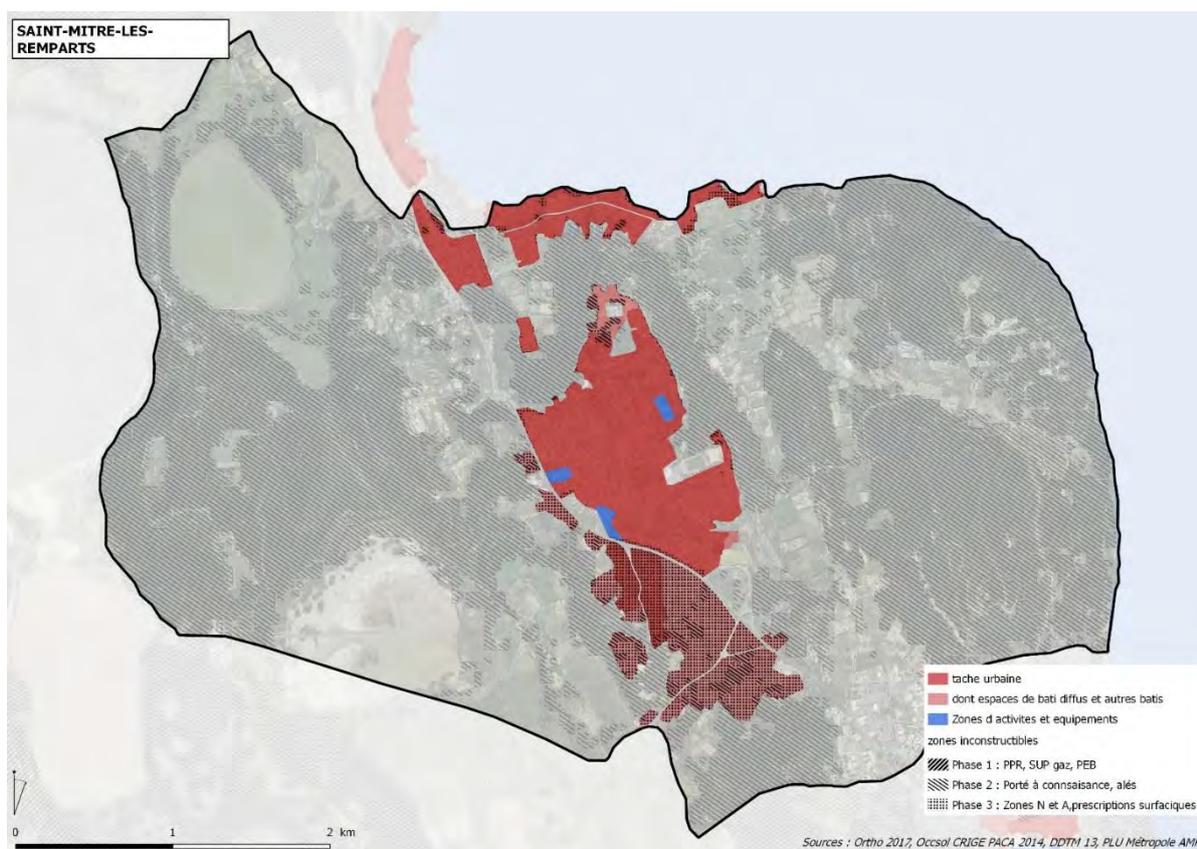
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

37% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **83** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **51** attributions en 2017 (soit 61%). La pression de la demande en logement locatif social est très faible. Avec moins de 2 demandes pour 1 attribution, elle est inférieure au niveau constaté au sein de la métropole mais aussi à celui relevé en moyenne en France (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## TRETS

### CT2 PAYS D'AIX

#### Données clés :

10 963 habitants en 2015 (source INSEE)

4 593 résidences principales dont 367 logements sociaux au sens SRU (7,99 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 776 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Trets se situe dans la haute vallée de l'arc, au sud de la Sainte Victoire. La commune est constituée d'un tissu urbain relativement homogène avec un centre-ancien très dense, une première et une deuxième couronne d'habitat plus mixte avec du collectif et du pavillonnaire et une densité moins importante. En périphérie on retrouve un tissu beaucoup plus lâche constitué d'habitat diffus, résultant des anciennes zones NB du POS.

Trets fait l'objet d'un PPRif qui impacte en partie les zones d'habitat diffus au contact direct des espaces naturels. La commune est également concernée par l'aléa inondation de l'Arc et ses affluents, intégré dans le PLU local, qui impacte de façon mineure la tâche urbaine. Les secteurs concernés par le risque mouvement de terrain sont situés à l'écart de la zone urbanisée, en zone naturelle. La commune fait également l'objet d'un PAC pour le risque minier lié à la présence d'anciennes carrières souterraines de pierre à ciment mais il impacte très faiblement la zone urbaine constituée. Enfin, la commune est concernée par un risque de transport de matières dangereuses par canalisations souterraines (pipeline la Mède-Puget sur Argens qui traverse le Nord-est du territoire communal et un gazoduc sur le même tracé) mais il n'impacte pas la tâche urbaine.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**4%** d'inconstructibilité liés aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat, dont 2 % d'inconstructibilité relatives aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

### 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

### 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

#### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité liée au règlement d'urbanisme en vigueur correspond aux zones d'urbanisation diffuse situées en périphérie sud de la commune, pour lesquelles la collectivité a fait le choix de les rendre inconstructibles par la définition de zones A (276 ha). Par ailleurs, la tâche urbaine est également impactée par des prescriptions surfaciques (15 ha). La commune est donc particulièrement

## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

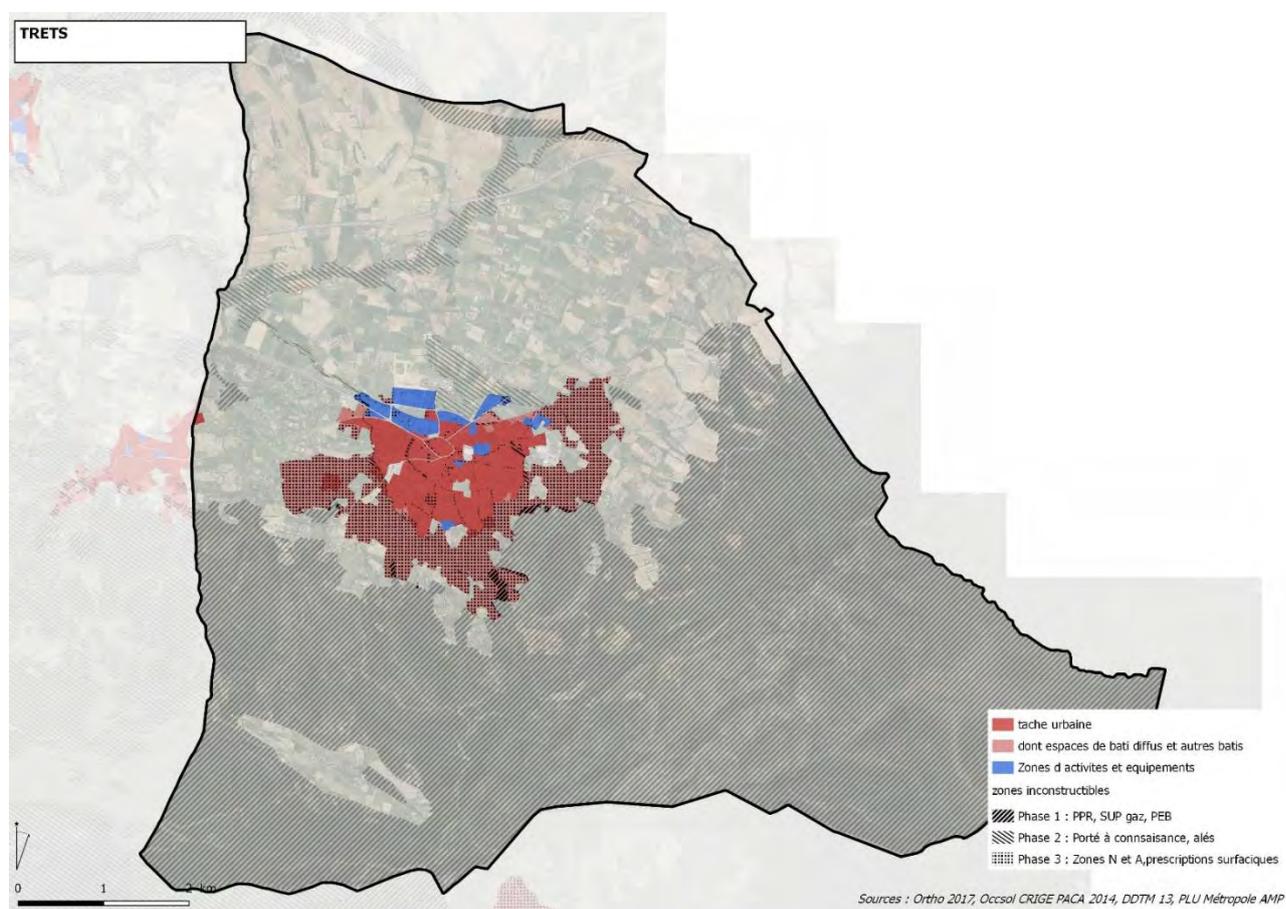
59% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

contrainte dans son développement, rendant difficile la réalisation des objectifs de création de logements et donc de logements sociaux sur son territoire.

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **213** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **24** attributions en 2017. La pression de la demande en logement locatif social est de **9 demandes pour une attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



## VELAUX

### CT3 PAYS SALONNAIS

#### Données clés :

8 8876 habitants en 2015 (source INSEE)

3 636 résidences principales dont 246 logements sociaux au sens SRU (6,77 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 665 logements sociaux à produire à horizon 2025

Commune carencée

### 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Au cœur d'un territoire vallonné, Velaux s'est développé à partir de son noyau ancien sous forme d'habitat pavillonnaire essentiellement. Une autre centralité s'est constituée plus au Nord de la commune (quartier Quatre Tours-avenue Jean Moulin). A l'ouest de la commune s'est développé le pôle économique de Velaux qui constitue une entité urbaine à part entière, tandis que de l'habitat diffus s'est étendu entre l'A7 et la D20 jusqu'au piémont boisé, en dehors de l'enveloppe urbaine.

La commune est soumise à plusieurs risques :

- La commune fait l'objet d'un **PPR mouvement de terrain** (éboulement, glissement de terrain) qui impacte une petite partie de l'enveloppe urbaine autour du noyau ancien. Les autres secteurs inconstructibles sont situés en zone naturelle ou agricole (Nord, Est et Sud de la commune).
- Le **risque inondation** est également présent dans la commune, le territoire est traversé au Nord d'Est en Ouest par l'Arc. Celui-ci parcourt une zone agricole et impacte seulement quelques habitations situées au niveau de Moulin du Pont et de Roquepertuse. Le vallon des vignes en revanche présente un aléa inondation fort à modéré dans un secteur urbanisé : le quartier des Tours.
- De par la forte présence d'espaces naturels sur ses franges, la commune est également exposée au **risque feu de forêt** qui impacte les zones d'habitats diffus, notamment, Le Levun au contact du chaînon du Mauribas, la Devalade, au contact du PAEN de Velaux, Saint Martin et les Espradeaux, au contact du plateau de l'Arbois et les zones d'urbanisation diffuses situées plus à l'Ouest (Plaine de Méry et Plaine de Pécout).
- La commune est aussi impactée par des **servitudes d'utilité publique** affectant l'utilisation du sol (pipeline de transport d'hydrocarbures liquide et de saumures, canalisation GRT Gaz et canalisation de transport d'éthylène) ainsi que par un périmètre de protection autour du cimetière.

Ces contraintes sont nombreuses mais toutes ne génèrent pas de l'inconstructibilité telle que l'entend l'Etat. Ainsi, la zone urbanisée de la commune est couverte à 16% par des risques générant de l'inconstructibilité.

#### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**16%** d'inconstructibilité liés aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), dont 5 % d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Non éligible

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

#### Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

**29%** (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

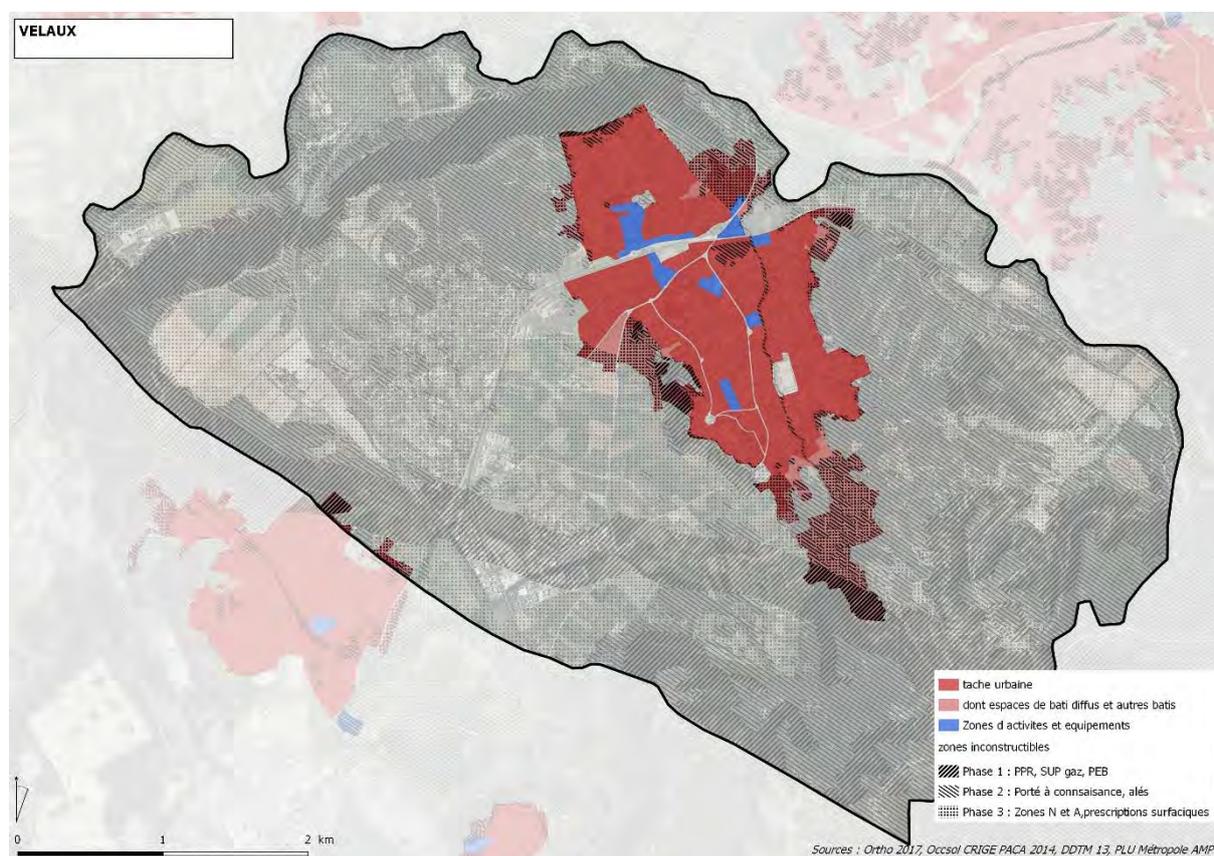
La part de la tache urbaine inconstructible passe de 16% à 29% sous l'effet des règles locales d'urbanisme. En effet, celles-ci rendent inconstructibles plusieurs zones de bâti diffus. Localisées en continuité de la tache urbaine (au sud, à l'est et au nord), elles ne remplissent toutefois pas les conditions pour être urbanisées. Elles ont donc été classées en zone naturelle (Nh et N).

Au regard de son caractère paysager remarquable lié notamment à la forte présence de l'eau, la commune est également concernée par un certain nombre d'espaces paysagers repérés au titre du L 151-19 du code de l'urbanisme.

### Analyse de la pression de la demande

La commune enregistre 157 demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et 34 attributions en 2017 (soit 21,6%). La pression de la demande en logement locatif social est de **5 demandes pour une attribution** (contre 7 en moyenne pour Aix-Marseille).

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# VENELLES

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

8 352 habitants en 2015 (source INSEE)

3 770 résidences principales dont 202 logements sociaux au sens SRU (5,36 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 734 logements sociaux à produire à horizon 2025

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Entourée de collines boisées, la commune de Venelles est constituée d'un centre ancien perché, dense, au pied duquel s'est développé le centre plus récent. Le reste de la commune présente une densité variable et des quartiers hétérogènes.

La commune est soumise à de nombreux risques. Elle est concernée par un risque de transport de matières dangereuses par canalisation (passage de deux gazoducs) dont une petite partie (< 0,5 %) impacte la zone d'habitat diffus au Nord de la commune. La commune est aussi concernée par un risque inondation fort en lien avec le débordement de la Touloubre. Par ailleurs, plusieurs zones de ruissellement sont présentes dans la partie urbanisée de la commune et certaines concernent des zones d'habitations plus ou moins denses, (notamment au niveau du lotissement des «») et également la zone d'activités traversée par l'un des deux vallons se dirigeant vers la Touloubre, et les habitations de la moitié Nord-Est des Logissons. Les autres zones de ruissellement concernent plutôt des espaces agricoles à moindre enjeu et présentant un habitat plus diffus. La commune est également exposée à des risques de mouvement de terrain (glissement de terrains, chutes de blocs, coulée de boues) mais ils sont localisés au niveau des zones à fort relief, notamment au Nord-Ouest de la commune. Enfin, du fait de son importante couverture forestière, une part importante de la commune est vulnérable au risque incendie, reporté dans le PAC de l'Etat. Celui-ci impacte une bonne partie des zones d'habitat diffus situés au Nord-Ouest de la commune.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**15%** d'inconstructibilité liés aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), absence d'inconstructibilité relative aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

*Non éligible*

## 3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :

L'inconstructibilité au regard des règles d'urbanisme en vigueur correspond à des zones d'urbanisation diffuse situées au Nord de la commune, en interface avec la zone naturelle, pour lesquelles la collectivité a fait le choix de rendre inconstructible une partie de ces espaces par la définition de zones N (48 ha) et de zones A (1,5 ha). Le développement de la commune est également impacté par des prescriptions surfaciques (14 ha).

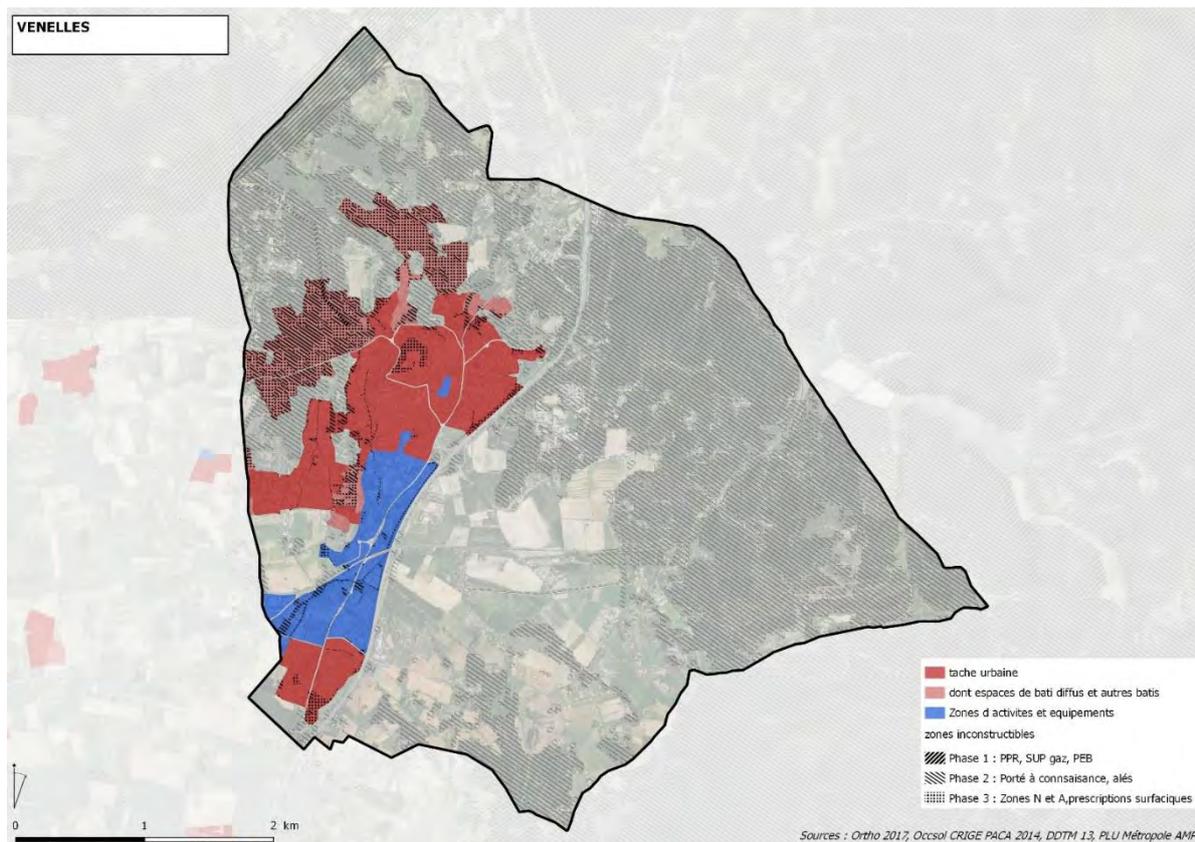
## Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme

33% (dont risques gérés par les plans ou programmes de l'Etat mentionnés ci-avant)

### Analyse de la pression de la demande :

La commune enregistre **229** demandes en logements locatifs sociaux (hors mutation) et **aucune** attribution en 2017.

### INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE



# VENTABREN

## CT2 PAYS D'AIX

### Données clés :

5 342 habitants en 2015 (source INSEE)

2 273 résidences principales dont 16 logements sociaux au sens SRU (0,70 %) au 1<sup>er</sup> janvier 2017 soit 538 logements sociaux à produire à horizon 2025

2 180 actifs résidents, 80% travaillent hors de la commune (en 2015)

*Commune carencée*

## 1. INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

Ventabren est perché au sommet d'une colline. La tâche urbaine de la commune apparaît relativement dense au nord du village historique, tandis que le long des routes départementales (RD10 et RD64), il s'agit d'un habitat pavillonnaire plus lâche. Elle est essentiellement composée d'un tissu urbain discontinu correspondant à de l'habitat individuel.

La commune est soumise à de nombreux risques. Un PPRi en raison des crues possibles de l'Arc et des risques d'inondation périurbaine du vallon des Eyssarettes, impacte de façon mineure la tâche urbaine. Ventabren fait également l'objet d'un PPR mouvement de terrain. Concernant le risque lié aux chutes de blocs, le porter à connaissance de l'Etat précise que les zones situées aux abords de ces secteurs ne doivent pas, dans la mesure du possible, être ouverte à l'urbanisation au titre du principe de précaution. Ce risque est présent sur une petite partie des franges entre tissu discontinu et habitat diffus. La commune de Ventabren présente également un risque minier qui a été porté à connaissance de la commune via une étude d'évaluation et de cartographie globale des aléas miniers. La commune est aussi concernée par un risque de transport de matière dangereuse par canalisation (pipeline d'hydrocarbure). Enfin un risque feu de forêt concerne l'ensemble des zones naturelles de la commune. Une part non négligeable des zones d'habitat diffus est exposée.

### Taux d'inconstructibilité de la partie urbanisée :

**27%** d'inconstructibilité liés aux risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat), dont **1 %** d'inconstructibilité liée aux risques gérés par des plans et programmes de l'Etat.

## 2. ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN

Située en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au sens INSEE, la commune de Ventabren ne bénéficie pas d'une offre de transport en commun performante pour relier les principaux pôles d'emplois de la métropole (Cf carte de la fréquence en transports en commun en introduction).

Communes	Lieu de travail	Répartition des actifs de la commune par lieu de travail	Nombre d'actifs sortant	Communes accessibles en TC	Zone d'emploi accessible en TC	Temps de trajet (min)	Bassin d'emploi potentiel	Adresse du HUB (point référence TC)	Lignes	Fréquence aux heures de pointe	
Ventabren	Aix-en-Provence	36%	1748	AIX-EN-PROVENCE	CENTRE	30-45	40 600	Les Bonfils	220	>15min	
	Dans la commune	20%									
	Marseille	10%									
	Marignane	5%									
	Autres communes	29%									

Avec 80% des actifs travaillant à l'extérieur, la commune reste fortement dépendante des emplois métropolitains et témoigne d'un besoin de mobilité non satisfait par les transports en commun. De fait la desserte des zones d'emplois en TC s'avère peu fréquente et implique des temps de parcours longs. Parmi les communes où se rendent les actifs de Ventabren seule Aix-en-Provence est desservie en transport en commun en moins de 45 min. Ce temps de trajet ne correspond qu'au centre-ville puisque la zone des Milles nécessite un changement supplémentaire. Les autres pôles d'emplois, au-delà d'une faible fréquence, ne bénéficient pas d'une desserte TC depuis Ventabren permettant aux actifs de s'y rendre en moins de ¼ d'heure.

Le nœud de transport en commun utilisé comme point de référence, polarise (à moins de 15 minutes à pieds) 21% des 25-65ans (population potentiellement active et susceptible d'utiliser ce point d'accès).

21% des 25-65 ans ont accès à une offre de transport en commun en moins de 15 minutes

### **3. AUTRES FREINS A LA PRODUCTION DE LOGEMENTS RENCONTRES PAR LA COMMUNE**

#### **Analyse complémentaire de l'inconstructibilité de la partie urbanisée :**

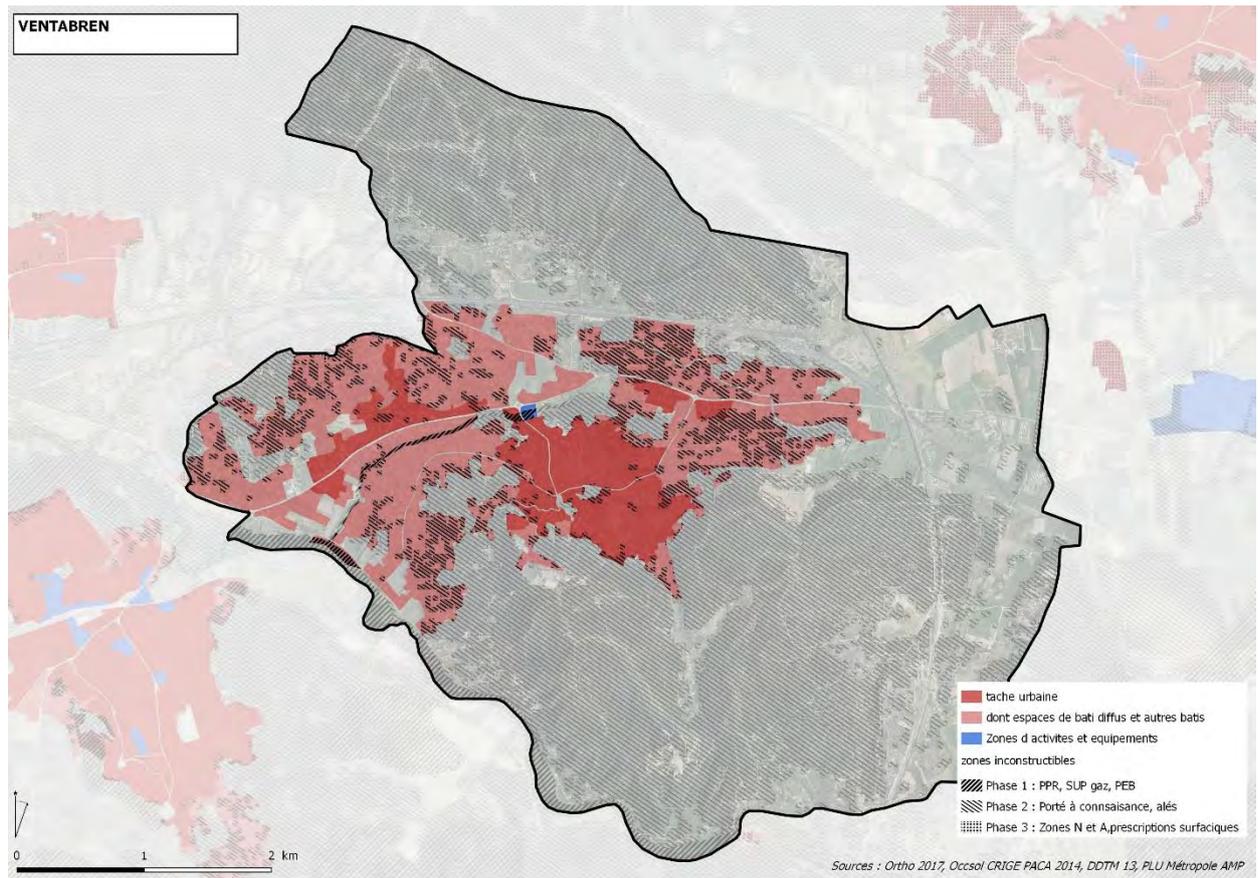
**Inconstructibilité liée aux risques et aux règles locales d'urbanisme**

**Non renseignée – document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses**

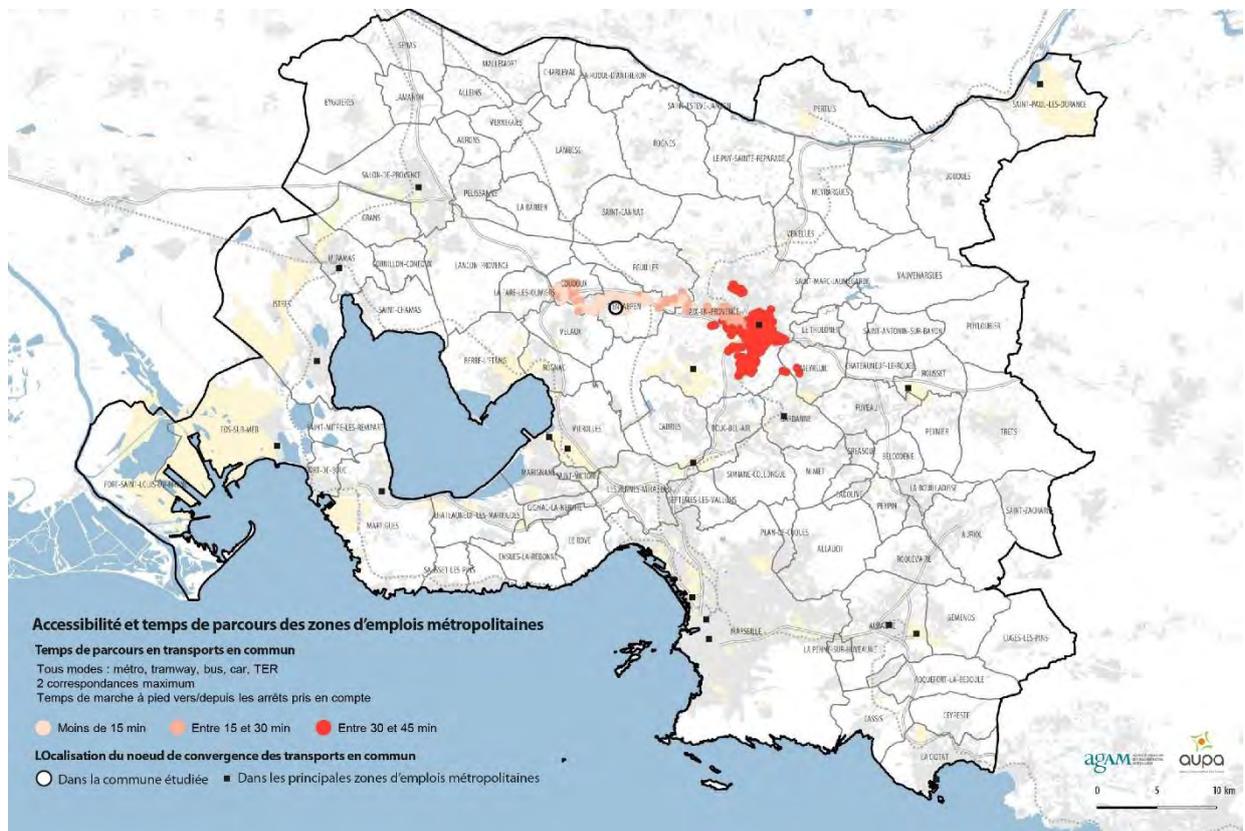
#### **Analyse de la pression de la demande :**

La commune enregistre peu de demandes en logements locatifs sociaux (15 demandes hors mutation) et **aucune attribution** en 2017.

## INCONSTRUCTIBILITE DE LA PARTIE URBANISEE DE LA COMMUNE

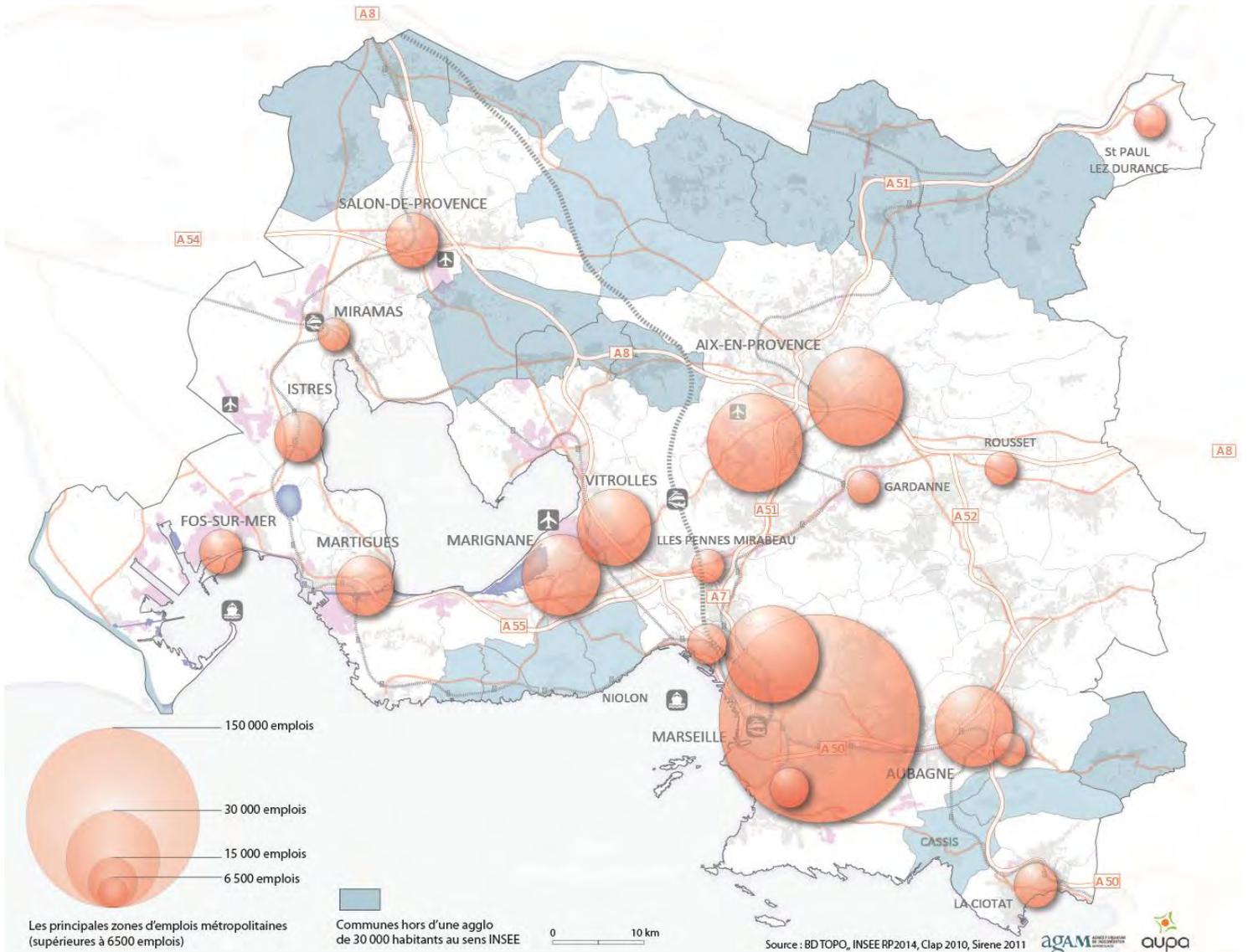


## ACCESSIBILITE AUX ZONES D'EMPLOI PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN



# ANNEXES

**Annexe 1 :  
LES PRINCIPALES ZONES D'EMPLOIS ET LES COMMUNES ETUDIEES DANS LE  
CADRE DE L'ACCESSIBILITE EN TRANSPORTS EN COMMUN**



## Annexe 2 :

### METHODOLOGIE DETAILLEE

#### Méthode de l'analyse de l'inconstructibilité dans les communes soumises aux objectifs SRU

---

L'article 97 de la loi Egalité et Citoyenneté définit les conditions auxquelles les communes doivent répondre pour être exemptées des objectifs de mixité sociale définis par l'article 55 de la loi SRU.

L'une de ces conditions est qu'au moins la moitié du territoire urbanisé soit rendu inconstructible du fait de l'existence de risques et/ou nuisances fortes identifiés par un Plan de Prévention des Risques (naturel, technologique ou minier), une servitude d'utilité publique au titre de la protection aux risques ou un Plan d'Exposition au Bruit.

Ce cadre, précisé par la loi, laisse toutefois deux axes d'interprétation :

- il ne définit pas précisément ce qu'est le « territoire urbanisé » ;
- il n'est pas exhaustif pour mesurer l'inconstructibilité d'un territoire. Celle-ci peut être générée par d'autres prescriptions locales au titre des risques ou servitudes, notamment au titre de la protection de l'environnement.

La méthode proposée ci-après a pour objectif de définir le niveau d'inconstructibilité des communes soumises à la loi SRU. En interprétation de la loi, cette méthode visera à approfondir la définition du décret, tant sur la définition du territoire urbanisé que sur l'intégration des contraintes spécifiques à chaque commune.

L'analyse du niveau d'inconstructibilité dans les communes soumises à la loi SRU s'effectuera en quatre temps :

- (re)définition de la tâche urbaine susceptible d'accueillir un développement résidentiel ;
- au regard des risques, selon les plans et programmes listés par l'Etat ;
- selon la connaissance des risques retranscrite dans les documents d'urbanisme ou dans les « Portés à Connaissance » de l'Etat assortis de prescriptions d'inconstructibilité ;
- au regard des contraintes d'autres types grevant la constructibilité (environnementales, desserte, assainissement,...) retranscrites dans les documents d'urbanisme (pour les communes dotées d'un PLU exploitable en format SIG - transmis par la Métropole).

#### Communes étudiées au titre de ce critère :

L'ensemble des communes soumises à l'inventaire SRU hormis celles dont le taux de logements locatifs sociaux dépasse 25% des résidences principales.

#### Etape préalable : Identification préalable de la tâche urbaine, support de l'étude

Conformément à la loi, l'analyse de l'inconstructibilité portera sur la partie urbanisée de chaque commune, et non sur l'intégralité des territoires communaux.

Dans son courrier du 23 mai 2017, le Préfet émet des préconisations quant à la méthode attendue pour définir le territoire urbanisé :

« Concernant les critères d'inconstructibilité, votre argumentation devra permettre de cartographier la part de territoire urbanisé inconstructible de la commune et de préciser la raison de cette inconstructibilité. Afin de fiabiliser le plus possible votre analyse, je vous invite à l'effectuer à partir de l'outil cartographique Corine Land Cover, en croisant le territoire urbanisé (rubriques liées au tissu urbain continu, au tissu urbain discontinu et aux zones industrielles et commerciales) [...] ».

Ces recommandations peuvent faire l'objet de réajustements méthodologiques pour aboutir à la définition du territoire urbanisé la plus adaptée possible au contexte local.

Aussi, le choix de la base de données cartographiques est primordial pour parvenir à une tâche urbaine la plus précise et fiable possible. Ainsi, au lieu de Corine Land Cover de 2012, c'est la base OCCSOL du CRIGE PACA 2014 qui a été retenue. Cette dernière est plus précise et plus récente que celle recommandée par l'Etat.

**Objectif : Définir pour chaque commune, le périmètre urbanisé susceptible d'accueillir un développement résidentiel (par densification ou renouvellement).**

### Rubriques retenues pour définir la tâche urbaine continue

A partir de cette base OCCSOL, la partie urbanisée du territoire (tâche urbaine continue) sera définie à partir des rubriques suivantes :

- tissu urbain continu (intégralité de la couche),
- tissu urbain discontinu (intégralité de la couche),
- espaces de bâtis diffus et autres bâtis (rubrique retravaillée\*),
- zones d'activités et d'équipements (rubrique retravaillée\*\*).

\* La couche OCCSOL « espaces de bâtis diffus et autres bâtis » couvre de façon plutôt exhaustive, tous les hameaux, maisons isolées ainsi que les tissus pavillonnaires peu denses (anciennes zones NB des POS). La partie urbanisée du territoire intègre certains de ces espaces. Leur prise en compte se fait dès lors que les tissus concernés s'inscrivent en continuité des tissus urbains continus et discontinus, le long d'une véritable voie. Ces zones sont constitutives de la tâche urbaine et pourraient faire l'objet de densification pour l'accueil d'opérations de logements supplémentaires, bien que leur densification ne soit pas toujours pertinente.

\*\* La couche OCCSOL « zones d'activités et d'équipements » couvre tous types de zones d'activités ou commerciales. Or, si les directives du Préfet demandent la prise en compte de cette couche, toutes ne sont pas propices à la réalisation de logements. Aussi, dans le recalibrage de la tâche urbaine, il est proposé d'évacuer les zones d'activités isolées, ainsi que les zones industrielles lourdes dont la mutation semble impossible. Ne sont ainsi conservées que les zones en continuité du tissu urbain mixte.

**La redéfinition de la tâche urbaine se justifie au regard des espaces potentiellement urbanisables pour le développement résidentiels.** Les secteurs exclus par cette méthode correspondent globalement à des entités déconnectées des réseaux de transports, des réseaux VRD et éloignées des secteurs d'emplois (constructions ou hameaux en zone agricole ou naturelle, basculement d'anciennes zones NB en zone naturelle du fait de l'absence et de l'éloignement aux réseaux, petite zone d'activité ou bâtiment d'activités informel...).

Sont également exclus de la tâche urbaine, les rubriques « réseaux routiers et ferroviaires », « ports » et « aéroports » car ce sont des espaces difficilement mutables, dans lesquels la construction de logements semble irréalisable à l'horizon 2025. Les « espaces d'équipements et de loisirs » (de plein air) et « espaces urbains ouverts » (parcs municipaux) ne sont pas retenus dans la tâche urbaine car ils constituent des espaces ouverts en milieu urbains ou aux franges de l'urbanisation, dont les

fonctions répondent aux besoins de la population en matière d'équipements, et sont en ce sens inaliénables.

→ **La tache urbaine selon CLC mesure 55 843 hectares, la tache urbaine « potentiellement urbanisable pour la vocation résidentielle » que nous avons définie mesure 46 017 ha.**

## Etape 1 : Analyse de l'inconstructibilité au regard des risques gérés par des plans et programmes de l'Etat (SUP)

Une fois la tâche urbaine définie, la mesure de l'inconstructibilité du territoire se fera prioritairement au regard des risques, conformément à la Loi. Le Préfet précise les bases de la méthode attendue pour définir les secteurs inconstructibles (suite du courrier du 23 mai 2017) :

*« [...] avec les couches cartographiques du règlement opposable d'un plan de prévention des risques naturel, minier ou technologique, d'un plan d'exposition au bruit ou de servitudes de protection. »*

Le Préfet rappelle ici l'article 97 de la loi Egalité et Citoyenneté et considère la justification de l'inconstructibilité qu'au regard des risques et nuisances reportés dans des documents cadre de la prévention des risques.

**Objectif : Définir les surfaces inconstructibles en milieu urbain en réponse aux directives des services de l'Etat.**

### Eléments méthodologiques

Pour établir cette première analyse, il s'agira de constituer une base de données cartographique exhaustive et fiable des différents plans et servitudes, en s'appuyant sur celle constituée en 2017 et actualisée en fonction des éléments collectés auprès des services de la DDTM 13.

- **Analyse préalable des niveaux de prescriptions dans les différents documents :**
    - o **PPR** : chaque PPR étant réellement spécifique, il conviendra de lire les documents pour ressortir les périmètres réellement défavorables à l'urbanisation ;
    - o **Servitudes d'Utilité Publique** de protection. Elles sont assorties de règles limitant l'occupation du sol qui nécessitent d'être analysées au préalable par lecture des documents d'urbanisme, notamment :
      - les canalisations hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression (I1)
      - les gazoducs (I3), tenant compte des zones de danger grave et très grave ;
      - les canalisations transports de produits chimiques (I5).
- Pour ces éléments, il n'a pas été possible d'obtenir la donnée des gestionnaires.** Un critère systématisé a été défini selon les dimensions des canalisations.

→ **45 PPR ont été recensés sur le territoire (dont 21 PPRi, 5 PPRt, 4 PPRif, 15 PPR mouvement de terrains divers) et 50 SUP gazoduc.**

- **Intégration des données cartographiques générant l'inconstructibilité** : suite à l'analyse préalable, la cartographie pourra être établie avec les couches suivantes :
  - o Zones inconstructibles + zones particulièrement défavorables à l'urbanisation (ex : risque fort) des PPR ;
  - o Zones A, B et C des PEB ;
  - o Les épaisseurs inconstructibles des SUP suivantes : I1, I3, I5.

## Etape 2 : Analyse de l'inconstructibilité complétée au regard des risques connus à l'échelle communale ou dans les « porter à connaissance » de l'Etat

Le territoire métropolitain est soumis à de nombreux risques. Tous ne font pas forcément l'objet d'un PPR (étude menée sous maîtrise d'ouvrage des services déconcentrés de l'Etat). L'étape 2 a donc consisté à compléter la connaissance des risques auxquels est soumis le territoire.

**Objectif : Définir les surfaces inconstructibles en milieu urbain au regard de l'ensemble des risques connus sur le territoire, par mesure préventive.**

### Les études d'aléas des communes

Certaines communes ont engagé des études d'aléas (notamment inondation), faites sous le contrôle de l'Etat et, à terme, validées par ses services (DDTM 13).

→ **16 études d'aléas ont été recensées sur le territoire**

### Les PAC de l'Etat

Les services de l'Etat ont également établi des porter à connaissance sur différentes thématiques (inondation, incendie / feu de forêt, risque minier) qui impliquent la mise en œuvre de mesures préventives en évitant notamment l'urbanisation de certains secteurs particulièrement sensibles.

Depuis janvier 2017, la DDTM 13 a notamment mis à jour la carte d'aléa du risque incendie sur l'ensemble du département. Cette carte réalisée selon une méthode systématisée est réellement exploitable au 1/25 000ème, mais sa retranscription en SIG permet d'avoir un bon aperçu de la répartition des niveaux d'aléas. Le PAC de l'Etat fait d'ailleurs état de prescriptions à mettre en œuvre au regard de cette carte, dont certaines visent à rendre inconstructible les secteurs les plus soumis.

Comme pour d'autres risques (technologiques, inondation) portés à connaissance par les services de l'Etat et assortis de prescriptions d'inconstructibilité, les communes s'appuient sur les avis desdits services et appliquent le principe de précaution en refusant les demandes d'autorisation d'urbanisme. De ce fait, bien qu'en attente d'études techniques complémentaires, ces secteurs soumis aux risques très fort ou exceptionnel peuvent d'ores et déjà être considérées comme inconstructibles.

Il est entendu que, pour les communes déjà couvertes par un PPRif, la carte d'aléa ne sera pas prise en compte dans la présente étude.

→ **Plusieurs PAC de l'Etat ont été recensés sur le territoire : 4 portent sur le risque inondation tandis que le PAC incendie concerne toutes les communes.**

### Documents ressources pour établir l'analyse

- Etudes d'aléas (inondation, mouvement des sols, ...) portées dans les documents d'urbanisme ;  
> collecte de la donnée auprès d'AMP / documents d'urbanisme
- Porter à connaissance de l'Etat sur l'aléa incendie ;
- Porter à connaissance de l'Etat sur l'aléa inondation (vallée de l'Arc, Aygalades, ...);
- Porter à connaissance de l'Etat sur le risque minier ;
- PPR en cours d'élaboration à l'état d'avancement suffisant pour la mobilisation d'une production cartographique  
> collecte de la donnée auprès de la DDTM via AMP

## Rendu final

Le rendu prend la forme de fiches communales regroupant, pour les communes également concernées par l'insuffisance de desserte, les deux axes de l'exemption SRU.

Les éléments clés sont rapportés sous la forme :

- d'un tableau par thématique affichant les données de l'inconstructibilité étape par étape ;
- d'une cartographie révélant les zones inconstructibles en y distinguant chaque étape ;
- d'un commentaire synthétique exposant les points de vigilance à avoir.

## Exemption des communes assujetties à l'article 55 de la SRU au titre de l'accessibilité au transport en commun

---

Le Gouvernement a précisé la manière d'interpréter l'insuffisance de la desserte en transport en commun des communes situées en dehors des agglomérations de plus de 30 000 habitants :

*Extrait d'Instruction du Gouvernement du 9 mai 2017 relative à la mise en œuvre de la procédure d'exemption des communes du dispositif SRU en application de l'article L. 302-5 du code de la construction et de l'habitation NOR : LHAL1712912J*

*« (...) caractériser une bonne desserte des communes concernées depuis ces bassins par les services de transport précités, **à raison d'une fréquence inférieure au quart d'heure, aux heures de pointe du matin et du soir.***

*Ceci n'exclut cependant pas des analyses locales plus fines, qui identifieraient des bassins d'activités et d'emplois distincts des agglomérations de plus de 30 000 habitants tendues, et auxquels seraient correctement reliées les communes hors agglomération par les services de transport précités, avec une fréquence égale ou proche de celle du quart d'heure aux heures de pointe. Les communes considérées ne pourraient alors pas être proposées à l'exemption par les EPCI d'appartenance.*

*Ces analyses locales pourront notamment s'appuyer sur les zonages INSEE auxquels se rattachent les communes, (...)»*

La présente note concerne la situation des communes de la métropole Aix-Marseille Provence au regard du critère, suivant lequel les communes situées en-dehors d'une agglomération de 30 000 habitants et, potentiellement, insuffisamment reliée aux bassins d'activités et d'emplois par le réseau de transports en commun, seraient exemptées d'obligation de rattrapage de logements sociaux pour la période 2020-2022.

### Définition des communes étudiées au titre de ce critère :

- 3 agglomérations de plus de 30 000 habitants au sens de l'INSEE couvrent 55 des 92 communes d'AMP,
- Seules les principales villes de la métropole proposent une fréquence de transport en commun au ¼ d'h aux heures de pointe,
- 37 communes hors d'une agglomération de 30 000 habitants au sens INSEE,
- Parmi ces 37 communes qui représentent 9,7% de la population métropolitaine :
  - 25 communes soumises à l'article 55 de la loi SRU dont 2 communes ayant dépassé le taux des 25% réglementaire (La Roque-d'Anthéron et Port Saint Louis du Rhône)
  - 12 communes restantes avec moins de 3500 habitants au 1<sup>er</sup> janv. 2018

**→ Au titre de ce critère, 23 communes entrent dans le champ d'application de la loi et pourront être étudiées**

## Méthodologie proposée pour le critère desserte TC des 23 communes exemptables :

### En préalable :

- Rappel des zonages des agglomérations de plus de 30 000 habitants (source Insee– Unités Urbaines 2010, RP 2015),
- Définition des principaux pôles d'emplois de la métropole (supérieur à 6500 emplois) et analyse de l'accessibilité de ces pôles (Sources : Insee RP 2014, Clap 2010, SIRENE 2011)
- Fréquence des lignes de transports communs de la métropole aux heures de pointes du matin (7h-8h30) et du soir (16h30-18h) (source : GTFS, tous modes de transport en commun confondus, 2018),
- Analyse des temps de parcours depuis les principaux pôles d'emplois de la métropole (source : GTFS 2018, tous modes TC, Heures de pointe du matin et du soir, 2 correspondances maximum + Insee RP2014, Clap 2010, Sirene 2011)  
Pour le point de départ depuis les principales zones d'emplois, l'arrêt de transport en commun privilégié est celui de la zone regroupant le plus grand nombre de lignes de transports en commun. Le temps de parcours étudié est de 45 minutes maximum avec deux correspondances possibles.

### Analyser les relations domicile - travail

Pour les 23 communes potentiellement exemptables sur la période triennale 2020-2022 ont été étudiés :

- Les principaux lieux d'emplois des actifs résidents dans les communes concernées (source Insee - Déplacement domicile travail RP 2014).  
Pour cet indicateur, c'est la base INSEE domicile-travail qui est utilisée. Elle permet, pour ces 23 communes, d'obtenir le nombre d'actifs qui travaille dans leur commune de résidence mais également d'avoir les destinations (les communes) dans lesquelles les actifs de la commune ont un emploi. Ce sont les principales destinations qui ont été retenues pour l'analyse. Le seuil retenu pour les principaux lieux d'emplois étant établi à 5% (soit qu'au moins 5% des actifs de la commune concernée aient un emploi sur une commune autre que leur commune de résidence),
- La fréquence des lignes de transports communs des 23 communes aux heures de pointes du matin (7h-8h30) et du soir (16h30-18h) (source : GTFS, tous modes de transport en commun confondus, 2018)  
Pour cet indicateur, c'est l'ensemble des modes de transport en commun (métro, tramway, bus, car, train express régional) qui se décline sur les 16 réseaux existants de la métropole qui a été analysé aux heures de pointe.

Au sein de la métropole, 23 communes sont situées en dehors d'une agglomération de 30 000 habitants et soumises aux obligations de rattrapage de logements sociaux énoncées dans la loi SRU. Ces communes sont situées sur les franges de la métropole, majoritairement le long de la Durance mais également sur la façade méditerranéenne (Côte Bleue).

La part moyenne des actifs travaillant dans leur commune de résidence s'établit à 28%. **Le reste des actifs, soit plus de 7 actifs sur 10 en moyenne, quitte leur commune de résidence pour se rendre sur leur lieu de travail.**

En termes de fréquence de transport en commun, aucune de ces communes ne dispose d'une fréquence de transports en commun inférieure au ¼ d'heure aux heures de pointe le matin (7-9h) comme du soir (17h-19h).

Les principaux pôles d'emplois métropolitains concentrent 460 000 emplois sur seulement 4% du territoire, Aucun de ces espaces ne se situe sur les 23 communes à l'étude dans la présente note. Ces

espaces à forte densité d'emploi occupent 13 120 hectares, soit 4 % du territoire métropolitain. Ils se situent en grande majorité dans les principaux centres urbains de la métropole qui sont à la fois des lieux de concentration résidentielle (733 00 habitants, soit 41 % de la population métropolitaine), économique (359 000 emplois salariés, soit 54 % de l'emploi métropolitain) et les points de convergence de transports en commun présents sur AMP. Au-delà de ces espaces, ce sont les zones d'activités qui rassemblent le plus d'emploi, à cheval sur deux voire 3 communes (Cf. les zones de l'aéroport Marseille Provence ou de Plan de Campagne).

## Identifier plus finement les temps de parcours et l'accès au réseau de transport en commun

Pour les 23 communes :

- Repérage des nœuds de convergence des transports en commun desservant les territoires où se rendent préférentiellement les actifs de la commune.  
Pour les nœuds de convergence (« arrêt de transport en commun ») des 23 communes, trois critères ont été privilégiés :
  - o les arrêts contenant le plus grand nombre de lignes de transports en commun desservant les pôles d'emplois,
  - o les arrêts localisés dans les centres villes,
  - o les arrêts localisés en gare routière, ferroviaire ou parc relais,
- Analyse des temps de parcours depuis les nœuds de convergence des transports en commun des 23 communes (source : GTFS 2018, tous modes TC, HPM-HPS, 2 correspondances max, Insee RP2014, Clap 2010, SIRENE 2011).  
Pour cet indicateur, c'est l'ensemble des modes de transport en commun (métro, tramway, bus, car, train express régional) qui se décline sur les 16 réseaux existants de la métropole qui a été analysé aux heures de pointe. Le temps de parcours étudié est de 45 minutes maximum avec deux correspondances possibles.
- Analyse de la part des actifs vivant à moins de 500 mètres du nœud de convergence desservant l'un des lieux d'emplois vers lesquels s'orientent préférentiellement les actifs de la commune (source : INSEE 2010, données carroyées).  
Pour cet indicateur, un « tampon » de 500m a été centré sur le nœud de convergence défini dans la commune permettant ainsi de définir la population comprise entre 25 et 65 ans. Cette population représente le potentiel d'actifs captable par les nœuds de convergence de transport en commun (soit la population vivant à moins de 10 minutes à pied de l'arrêt principal de la commune en menant aux principaux pôles d'activités)

Si la situation démontre quelques exceptions au regard des temps de parcours, aucune commune ne bénéficie d'une bonne fréquence de transport en commun. L'essentiel des temps de trajets en transport en commun vers les zones d'emplois sont sur des temps longs, qui demandent une à plusieurs correspondances et qui sont de fait, concurrencés par la voiture. De plus, l'accessibilité à pied au principal arrêt en TC de la commune est très contrainte et ne concerne que peu d'actifs et ce en raison de la configuration physique de la commune ou de son développement urbain.

## Analyse des autres contraintes rencontrées par les communes de la métropole

---

Cette troisième étape a pour objectif de repérer d'autres contraintes que connaissent les communes du territoire soumises à la loi SRU. Il s'agit plus particulièrement des facteurs propres au territoire qui sont de nature à limiter leur capacité de développement d'une offre résidentielle complémentaire. Il s'agit également de repérer des contextes locaux spécifiques qui justifieraient un développement restreint de l'offre locative sociale.

### Analyse complémentaire de l'inconstructibilité au regard des règles locales d'urbanisme

Au-delà des risques, plusieurs autres types de servitudes (ex. : Espace Boisé Classé), des zones préservées pour leurs qualités agricole ou environnementales, des outils de protections paysagère et patrimoniale dans les documents d'urbanisme, mais également des contraintes topographiques ou de desserte (voies et réseaux) constituent des facteurs d'inconstructibilité.

Les communes définissent la plupart de ces dispositifs dans le cadre de l'élaboration de leur document d'urbanisme, lesquels, approuvé suite à l'avis de l'Etat, deviennent opposables à tout projet de construction. Ainsi, les outils retenus générant de l'inconstructibilité peuvent être pris en compte dans l'analyse présentée.

Ces outils sont notamment :

- les zones N (naturelles) et A (agricoles), lesquelles correspondent en outre à des secteurs dont la desserte en réseaux (voirie / assainissement) est insuffisante voire inexistante ;
- les EBC (Espace Boisé Classé) et espaces verts / paysagers protégés (L.151-19 ou 23 du CU) ;
- les prescriptions le long des autoroutes et voies ferrées (marges de recul inconstructibles) ;
- les éléments de patrimoine générant une inconstructibilité ;
- les pentes supérieures à 30%...

**Objectif: identifier les territoires pour lesquels la capacité à accueillir des constructions nouvelles est contrainte au regard des règles locales d'urbanisme et la préservation de l'environnement et du paysage.**

#### Éléments de méthode

Cette étape révèle la concrète capacité des territoires à accueillir une offre résidentielle complémentaire.

Cette étape est réalisée avec l'aide de l'outil Urbansimul ainsi qu'en s'appuyant sur une analyse fine des documents d'urbanisme approuvés. Très chronophage, elle n'est réalisée que pour les communes présentant plus de 35% d'inconstructibilité au regard des étapes 1 et 2.

### Analyse des capacités foncières

Au-delà des contraintes à l'urbanisation, certaines communes ne sont plus en capacité d'accueillir des logements supplémentaires en foncier nu. Elles doivent nécessairement passer par des opérations de renouvellement urbain ou par le conventionnement du parc existant. Ces modes productifs sont longs à mettre en place et inadapté dans certaines communes.

**Objectif : repérer les communes soumises à la loi SRU pour lesquelles les capacités foncières sont limitées et ne permettent pas de produire les logements attendus dans le cadre du rattrapage SRU.**

#### Éléments de méthode

Cette étape s'appuie sur un repérage du foncier faiblement bâti ou non bâti au sein de la tache urbaine identifiée. Au regard des règles locales d'urbanisme, elle permettra de définir un potentiel de logements par commune (fourchette de logements).

#### Pression de la demande

La connaissance de la demande en logement social permet d'estimer les besoins exprimés au sein des territoires. Si la pression de la demande est forte au sein de la métropole, en moyenne 7 demandes pour 1 attribution, ce n'est pas le cas dans l'ensemble des communes soumises à l'inventaire SRU. Cette situation peut, corrélée à d'autres facteurs développés ci-avant, justifier un traitement d'exception pour certaines communes.

**Objectif : identifier les communes où la pression de la demande sociale apparaît moindre.**

#### Éléments de méthode

Analyse de la pression de la demande (rapport entre les demandes exprimées et les attributions hors mutations – source SNE) pour chacune des communes concernées par la loi SRU.

#### Rendu final

Le rendu prend la forme de fiches communales regroupant, pour les communes également concernées par l'inconstructibilité, les deux axes de l'exemption SRU.

Les éléments clés sont rapportés sous la forme :

- d'un commentaire synthétique.
- d'un tableau par thématique;
- d'une cartographie révélant les temps de parcours depuis le nœud de convergence TC de chaque commune aux heures de pointe;

**Annexe 3 :**  
**ETAT DE LA DISPONIBILITE DES DOCUMENTS D'URBANISME LOCAUX**

Commune	PLU / POS numérisé	PLU/POS non numérisé ou RNU
Allauch	PLU	
Auriol	PLU	
Bouc-Bel-Air	PLU	
Cabriès	PLU	
Carry-le-Rouet	PLU	
Cassis	PLU	
Châteauneuf-les-Martigues	PLU	
Cuges-les-Pins	PLU	
Ensuès-la-Redonne	PLU	
Gémenos	PLU	
Gignac-la-Nerthe	PLU	
Grans	PLU	
Jouques	PLU	
La Bouilladisse	PLU	
La Ciotat	PLU	
Lambesc	PLU	
Lançon de Provence	PLU	
Le Puy-Ste-Réparate	PLU	
Le Rove	PLU	
Les Pennes-Mirabeau	PLU	
Mallemort	PLU	
Marseille	PLU	
Pélissanne	PLU	
Pertuis	PLU	
Peyrolles	PLU	
Plan-de-Cuques	PLU	
Rognac	PLU	
Roquefort-la-Bédoule	PLU	
Roquevaire	PLU	
Rousset	PLU	
Saint-Estève-Janson	PLU	
Saint-Mitre les Remparts	PLU	
Saint-Zacharie	PLU	
Sausset-les-Pins	PLU	
Septèmes-les-Vallons	PLU	
Trets	PLU	
Coudoux	PLU	
Eyguières	PLU	
Eguilles	PLU	
Fuveau	PLU	
Gardanne	PLU	

Gréasque	PLU	
Carnoux-en-Provence	POS	
Ceyreste	POS	
Marignane	POS	
La Fare les Oliviers		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Meyrargues		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Mimet		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Rognes		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Saint-Chamas		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Salon-de-Provence		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Sénas		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Velaux		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Ventabren		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Meyreuil		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Simiane-Collongue		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Venelles		document d'urbanisme numérisé non disponible lors des analyses
Fos s/ Mer		RNU
La Penne-sur-Huveaune		RNU
Peypin		RNU
Saint-Cannat		RNU
Saint-Paul lès Durance		RNU

## Annexe 4 :

### DIFFERENTS NIVEAUX DE PRISE EN COMPTE DES RISQUES

DOCUMENT	LOCALISATION	NIVEAUX DES RISQUES RETENUS	ARGUMENTAIRE
<b>PHASE 2.1.</b>			
<b>PPRi</b>	Auriol	Risque fort (R)	
	Cassis	Risque fort (R)	
	Eyguières	Risque fort (R)	
	Grans	Risque fort (R)	
	Jouques	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant. A noter que celui-ci n'a pas d'impact sur la tâche urbaine.
	Lambesc	Risque fort (R)	
	Le Puy Ste-Réparate	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant.
	Mallemort	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant.
	Marignane	Risque fort (R)	
	Meyrargues	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant.
	Pelissanne	Risque fort (R)	
	Pertuis Eze	Risques très important (R) et important (O)	La zone Rouge a pour objet l'interdiction de toute nouvelles constructions, tout comme la zone Orange ne doit pas aggraver le risque et donc restreint la possibilité de constructions nouvelles.
	Pertuis Durance	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant.
	Peyrolles-en-Pce	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant.

DOCUMENT	LOCALISATION	NIVEAUX DES RISQUES RETENUS	ARGUMENTAIRE
	Plan de Cuques	Risques fort (R)	
	Roquevaire	Zones à risque grave (R) et à préserver (V)	La constructibilité à destination d'habitat est interdite dans ces deux.
	Saint-Estève-Janson	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant.
	Saint-Paul-les-Durance	Tous niveaux	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant.
	Sénas	Tous niveaux sauf B1	Le PPRi lié aux crues dans la vallée de la Durance est particulièrement contraignant. Toutefois, dans la zone B1, les constructions sont admises.
	Septèmes-les-Vallons	Risques fort (R)	
	Ventabren	Risques fort (R)	
<b>PPRt</b>	Cabriès / EPC France	Tous les périmètres	Les périmètres retenus sont assortis de règles qui soit interdisent les constructions à destination d'habitat, soit sont très contraignantes pour cette destination et supposent la non augmentation des personnes soumises au risque. Des projets de constructions nouvelles de logements sociaux y paraissent impossibles.
	Fos / Arcelor Mittal		
	Fos / Est		
	Marignane / Stogaz		
	Rognac – Vitrolles / Butagaz		
	Châteauneuf-les-Martigues / Total	Tous les périmètres à l'exception du « L »	
<b>PPRif</b>	Auriol	Zone « R »	La zone « R » les nouvelles constructions à destination d'habitation sont interdites. Dans la zone « B1 », seules les constructions isolées (à au moins 100 m de toute autre) sont interdites. Cette dernière réglementation n'est pas retenue comme une interdiction à la construction dans la tache urbaine.
	Carnoux		
	Roquevaire		
	Trets		
<b>PPRn smvt</b>	Eyguilles Gémenos	Zone « R »	Pour l'ensemble des communes couvertes par un PPRn Mvt de diverse origine, seule les zone de risque grave (R)

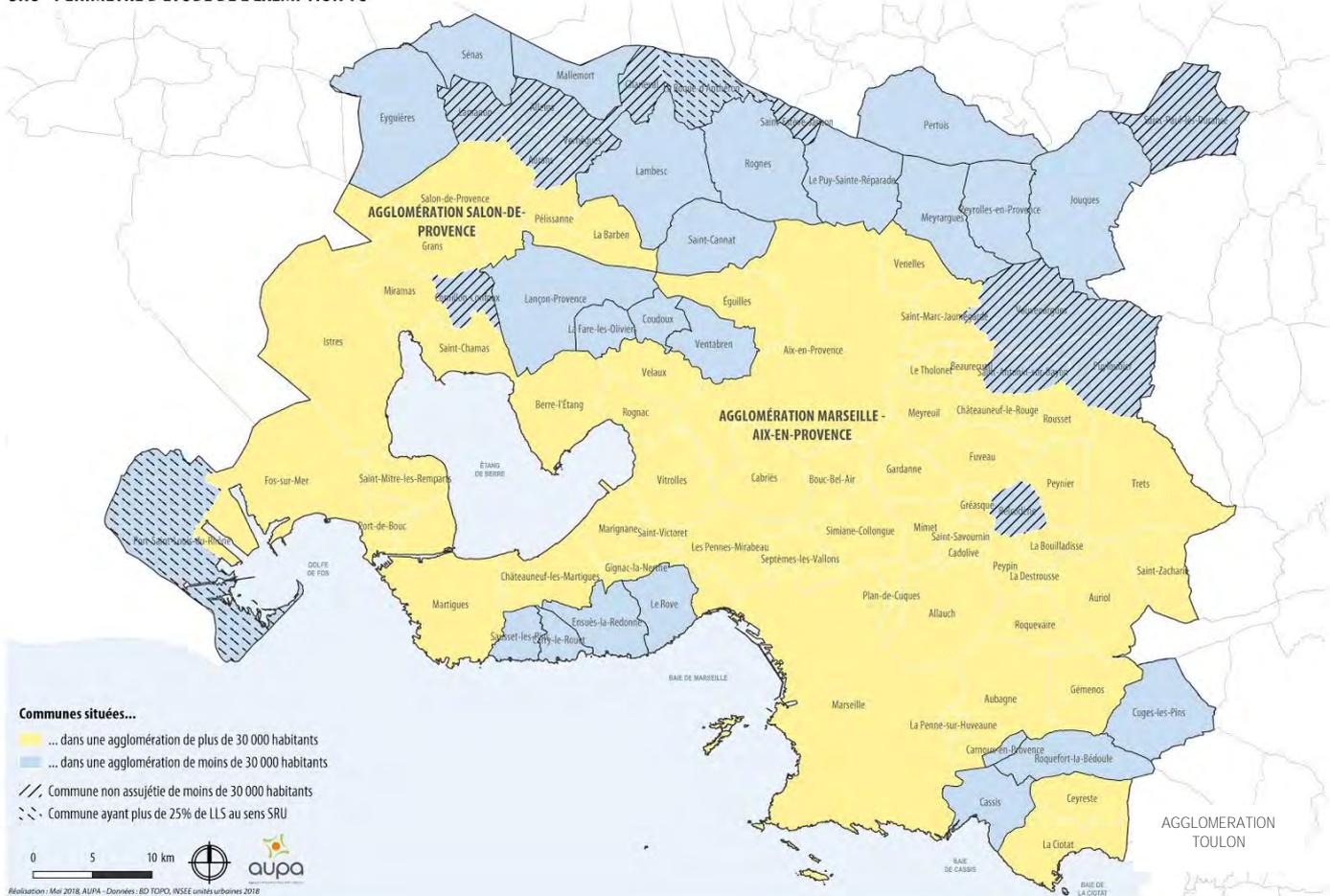
DOCUMENT	LOCALISATION	NIVEAUX DES RISQUES RETENUS	ARGUMENTAIRE
	Meyrargues Peyrolles Saint-Paul les Durance Velaux Lambesc		ont été retenues, car génère concrètement de l'inconstructibilité.  Les zones de risque modéré (B) limitent la constructibilité à 170 m <sup>2</sup> par construction, mais ne l'interdisent pas.
<b>PPRn mvtt</b>	Gignac Le Rove	Zone « R »	Il s'agit là de l'unique type de zone du PPR lié tunnel du Rove.
<b>PPRn mvt Pierre à Ciment</b>	Gardanne Gréasque Trets	Zone « R »	Seules les zones de risque grave (R) génèrent l'inconstructibilité.  Les zones de risque modéré (B) n'empêchent pas la constructibilité mais la conditionne à la réalisation d'études et de prescriptions préventives.
<b>PPRn mvt Gypse</b>	Peypin Roquevaire Simiane	Zone « R »	
<b>PEB</b>	Marseille Provence	A, B, C	Conformément au décret de loi.
	Salon-de-Provence		
	Istres / Fos-sur-Mer (PEB base aérienne d'Istres)		
	Aix-les-Milles		
<b>SUP</b>	Gazoduc (I3)	Zone de danger très grave	Pour chaque type de canalisation (DN), GRT définit des zones de danger de différents niveaux. Les zones de danger très grave sont très contraignantes pour la construction nouvelle.
<i>En l'absence de données les SUP hydrocarbures et éthylène n'ont pas été prises en compte</i>			
<b>PHASE 2.2.</b>			
<b>Etudes d'aléas Inondation</b>	Le Rove	Zone inconstructible	Les études d'aléas menées sur le territoire du CT1 (hors PPRi) révèlent systématiquement une zone d'aléa fort à très fort inconstructible.
	Ensuès-la-Redonne		
	Gignac-la-Nerthe		
	Sausset-les-Pins		

DOCUMENT	LOCALISATION	NIVEAUX DES RISQUES RETENUS	ARGUMENTAIRE
	Carry-le-Rouet		Les zones d'aléas plus modérées admettent la constructibilité avec des hauteurs de plancher supérieures.
	Carnoux-en-Pce		
	Roquefort-la-Bédoule		
	La Ciotat		
	Ceyreste		
	Coudoux		
	Grans		
	Fuveau		
	Cuges-les-Pins		
	Pennes-Mirabeau		
	Lançon-de-Provence		
	Coudoux		
<b>Etude d'aléa risque géologique</b>	Pélissane	Zone inconstructible	
<b>PAC Inondation</b>	Simiane – Cabriès – Bouc Bel Air	Zones inconstructibles (rouge)	
	Vallée de l'Arc		
	Aygalades		
	Fos-sur-Mer		Risque de submersion marine à l'étude
<b>PAC Incendie</b>	Toutes les communes	Aléa exceptionnel Aléa très fort	Même si la carte d'aléa incendie n'est pas faite pour être étudiée dans la précision
<b>PAC Résiduels Miniers</b>	La Bouilladisse	Zones inconstructibles (zones puits traités par bouchon autoportant)	
	Cadolive		
	Fuveau		
	Gardanne		
	Gréasque		
	Meyreuil		
	Mimet		

DOCUMENT	LOCALISATION	NIVEAUX DES RISQUES RETENUS	ARGUMENTAIRE
	Peynier		
	Peypin		
	Saint Savournin		
	Simiane Collongue		
	Trets		
	Gemenos		
	Roquevaire		
	Coudoux		
	La Fare Les Oliviers		
	Ventabren		
<b>PPRt en cours</b>	Rognac : Compagnie de distribution d'hydrocarbures + Compagnie Pétrochimique de Berre	Périmètres Z1 et Z2 reportés au zonage du PLU	
	Fos Ouest	Tous les périmètres à l'exception du « L2 »	Les périmètres L2 sont constructibles pour la destination « habitat ». La limitation de la densité de logements dans le périmètre L1 ne permet pas la réalisation d'opération de densification ou de renouvellement urbain dans le tissu urbain existant.

## Annexe 5 : LES ZONAGES DES AGGLOMERATIONS DE PLUS DE 30 000 HABITANTS (SOURCE INSEE- UNITES URBAINES 2010, RP 2015),

SRU - PÉRIMÈTRE D'ÉTUDE DE L'EXEMPTION TC



## Annexe 6 : LISTES DES 23 COMMUNES DANS UNE AGGLOMERATION DE MOINS DE 30 000 HABITANTS, ASSUJETTIES A LA SRU ET AYANT MOINS DE 25% DE LOGEMENTS LOCATIFS SOCIAUX AU SENS DE LA LOI :

Coudoux	Ensuès-la-Redonne	Sénas
Meyrargues	Roquefort-la-Bédoule	Cassis
Jouques	Saint-Cannat	Sausset-les-Pins
Le Rove	Le Puy-Sainte-Réparate	La Fare-les-Oliviers
Rognes	Mallemort	Lançon-Provence
Peyrolles-en-Provence	Carry-le-Rouet	Lambesc
Cuges-les-Pins	Carnoux-en-Provence	Pertuis
Ventabren	Eyguières	