



BILAN REGLEMENTAIRE DU SCOT DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

CONSEIL METROPOLITAIN DU 19/12/2019

Le Code de l'urbanisme prévoit (art L.143-28), qu'un SCOT doit procéder, six ans au plus tard après son approbation, à une analyse des résultats de son application, notamment en matière d'environnement, de transport et de déplacement, de maîtrise de la consommation de l'espace et d'implantations commerciales.

Le SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile ayant été approuvé le 18 décembre 2013, son bilan doit être établi avant la fin 2019.

Le bilan du SCOT est élaboré dans le respect de trois éléments de cadrage :

- Le code de l'urbanisme cité ci-dessus.
- Le rapport de présentation du SCOT et notamment les indicateurs qui ont été pré-identifiés dans l'Etat Initial de l'Environnement (EIE) et dans l'Evaluation des Incidences Environnementales des Plans et programmes (EIPPE) du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et qui ont été annexés à la délibération définissant les modalités du suivi du SCOT en date du 18 décembre 2013.
- La délibération cadre du 18 octobre 2018 de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Elle fixe une méthode commune aux bilans des 5 SCOT en vigueur sur le territoire Métropolitain, afin de disposer d'un socle d'analyse harmonisé à l'échelle métropolitaine.

Au-delà de l'obligation réglementaire, ce bilan doit aussi permettre de tirer des enseignements de l'application du SCOT. Ainsi, il doit aider à évaluer l'efficacité d'une prescription, l'atteinte d'un objectif chiffré ou l'efficacité d'une orientation.

L'ensemble de ces analyses permettra d'alimenter l'élaboration du SCOT métropolitain en cours.

Ce bilan permettra d'enrichir également le PLUi du Pays d'Aubagne et de l'Etoile en cours d'élaboration, au travers du projet et du diagnostic. Les pistes à poursuivre permettront de préciser les orientations et des objectifs adaptés et efficaces définis dans ce bilan.

Ce bilan s'organise en deux parties l'une quantitative et l'autre qualitative.

- Le bilan quantitatif décline 7 indicateurs qui s'intègrent dans le socle harmonisé à l'échelle métropolitaine.
- Le bilan qualitatif a pour objectif d'évaluer les avancées relatives aux orientations définies par le SCOT sur les deux secteurs de projets identifiés :
 - o Aubagne / La Penne-sur-Huveaune,
 - o Valdonne (Aubagne Napollon / Roquevaire / La Destrousse / La Bouilladisse).

PREMIERE PARTIE

SUIVI QUANTITATIF

SCOT DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

Afin de mesurer l'application effective du SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile (approuvé en 2013), le présent document analyse les objectifs quantitatifs inscrits dans le document de planification au regard des données disponibles les plus récentes.

Le SCOT a été élaboré sur le périmètre couvrant à la fois l'ancienne communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile et la commune de Gréasque qui, en 2013, n'était rattachée à aucun EPCI. La commune de Gréasque a ensuite rejoint le Pays d'Aix, faisant ainsi évoluer les périmètres des SCOT. Un arrêté inter préfectoral a été pris le 10 mars 2014 redéfinissant le périmètre du SCOT en excluant la commune de Gréasque. Ainsi, le SCOT en vigueur couvre aujourd'hui les 12 communes du Conseil du territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile. Le présent bilan est donc réalisé sur ce dernier périmètre. Toutefois, les objectifs chiffrés du SCOT qui sont rappelés ci-après concernent le périmètre initial : pour les différencier, ils sont marqués par un astérisque.

Le bilan est fondé sur la confrontation des objectifs du SCOT avec les tendances observées. Il permet d'apprécier la trajectoire au travers leur traduction spatiale, urbaine, environnementale et sociale.

Pour chacune des thématiques, les objectifs du SCOT sont rappelés puis analysés en fonction des indicateurs retenus.

Les analyses des objectifs et des grandes orientations du SCOT sont réalisées sur les deux unités géographiques identifiées par le SCOT :

- ➔ Le Pôle Urbain qui est composé des communes d'Aubagne et de La Penne-sur-Huveaune ;
- ➔ Le Territoire Périurbain qui est composé des autres communes.

La délibération cadre relative au dispositif harmonisé de suivi de la mise en œuvre des cinq Schémas de Cohérence Territoriale (SCOT) exécutoires sur le périmètre de la Métropole Aix-Marseille-Provence dresse une série de thèmes et d'indicateurs à mobiliser :

- **Démographie**, en s'attachant à la population dans son ensemble, mais aussi, quand c'est possible en ciblant certaines catégories (par âge, catégorie socio-professionnelle...) ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 1- Démographie »*
- **Offre d'habitat et de logements**, en ciblant certains types de logements selon les situations (par exemple : logements locatifs sociaux au regard de la loi SRU, logements vacants...) ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 2- Habitat ».*
- **Offre de transports** (par exemple : nombre de km, axes, pôles d'échanges...), pouvant inclure, si possible, des analyses sur les temps de déplacements, et globalement sur la mobilité (modes doux notamment) ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 3- Mobilités et cohérence urbanisme-transports »*
- **Emploi, activité économique et commerciale**, analysés au travers de données sur les emplois, et/ou sur les entreprises, en identifiant les filières économiques, les types d'espaces selon les données disponibles ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 4- Emplois, économie et commerce ».*
- **Surfaces agricoles**, en identifiant certaines filières ou certaines fonctions agri-environnementales, quand les données existent ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 5- Consommation d'espace et agriculture »*

- **Consommation d'espace**, en distinguant, dans la mesure du possible, certains types d'espaces et leurs fonctions ; en l'associant, quand les données le permettent, à la densité habitable ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 5- Consommation d'espace et agriculture »*
 - ➔ *Ils sont complétés par des indicateurs spécifiques relatifs à la consommation d'espaces dans les zones agricoles et dans les zones à risques car ces deux thèmes sont particulièrement sensibles sur le territoire du SCOT.*

- **Construction dans les secteurs à risques**, à partir d'indicateurs permettant d'identifier la part des secteurs soumis.
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 6- Prévention des risques »*

- **Trame verte et bleue et continuités écologiques**, avec des approches adaptées au niveau de précision de chaque SCOT, incluant des analyses sur les espaces protégés, et pouvant être croisées avec des analyses sur les ressources naturelles ;
 - ➔ *Ces indicateurs sont traités dans le chapitre « 7- Trame Verte et Bleue »*

1- Population

Objectifs du SCOT

Le SCOT projette à l'horizon 2030 d'accueillir **14 400 habitants supplémentaires***, soit une **population totale d'environ 115 000 habitants***. Cela se traduit par un taux attendu de croissance moyenne annuelle de **+0,55%*** soit environ **600 habitants/an***.

La répartition territoriale des objectifs de production de logements (300 logements par an dans le pôle urbain et 200* dans les communes périurbaines), qui vise un renforcement du pôle urbain et un ralentissement de la périurbanisation, laisse entrevoir des croissances démographiques différenciées de 480 habitants par an pour le **pôle urbain** et de 320 habitants par an* pour le **territoire périurbain**.

Bilan démographique

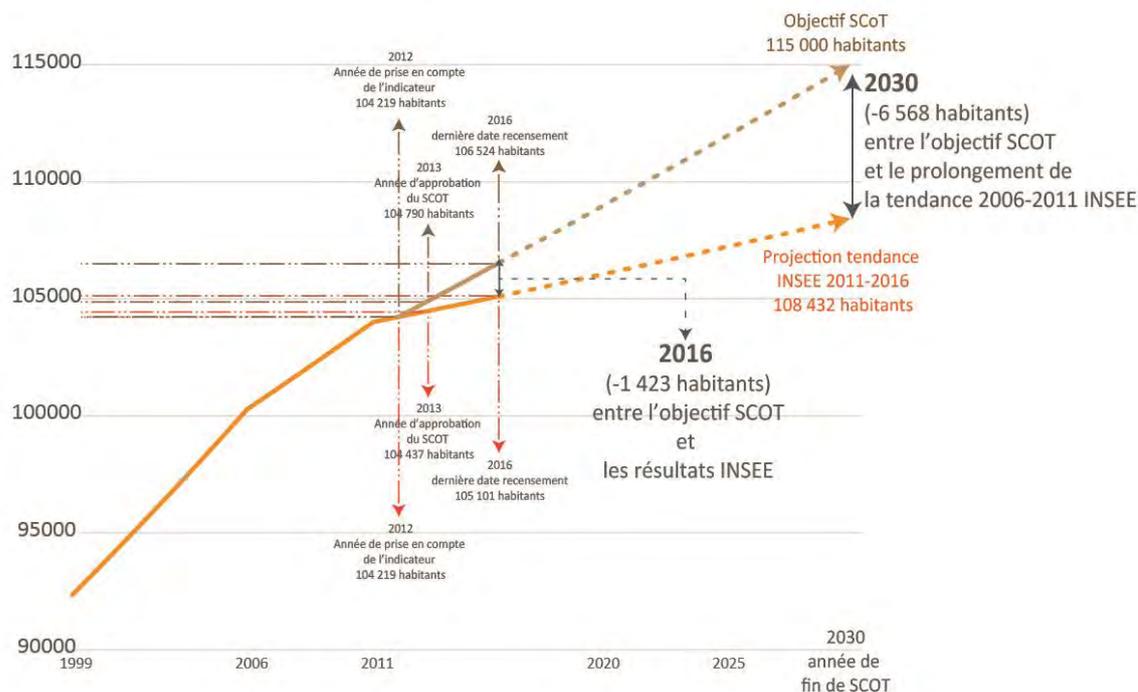
➔ Précisions méthodologiques sur l'indicateur démographique – Recensement de la population INSEE

Pour le suivi de la population, le présent document s'appuie sur les données de l'INSEE. Toutefois, il convient de préciser :

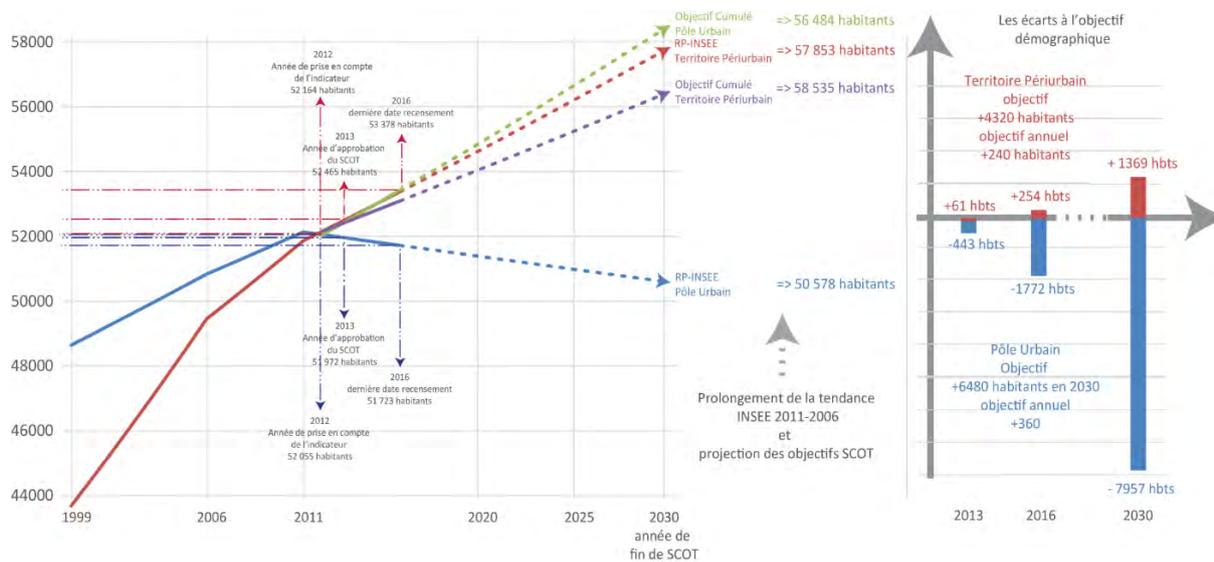
- Le bilan démographique utilise la dernière période intercensitaire disponible (2011-2016) ce qui permet d'avoir plusieurs étapes dans l'analyse de l'évolution,
- Les autres indicateurs utilisent la période intercensitaire précédente (2010-2015) dans la mesure où cette dernière est complète à ce jour.

➔ Nombre d'habitants et évolution

	Recensement population (INSEE 2016)				Taux de croissance moyen annuel		
	1999	2006	2011	2016	1999-2006	2006-2011	2011-2016
Aubagne	42 638	44 682	45 800	45 290	0,67%	0,50%	-0,22%
La Penne-sur-Huveaune	6 005	6 153	6 338	6 433	0,35%	0,59%	0,30%
Pôle urbain	48 643	50 835	52138	51723	0,63%	0,51%	-0,16%
Auriol	9 461	11 442	11 886	11 417	2,75%	0,76%	-0,80%
Belcodène	1 434	1 697	1 824	1 902	2,43%	1,45%	0,84%
Cadolive	2 087	2 125	2 124	2 159	0,26%	-0,01%	0,33%
Cuges-les-Pins	3 754	4 589	4 898	5 043	2,91%	1,31%	0,59%
La Bouilladisse	4 904	5 561	5 997	6 135	1,81%	1,52%	0,46%
La Destrousse	2 489	2 705	3 013	3 442	1,20%	2,18%	2,70%
Peypin	4 956	5 259	5 363	5 441	0,85%	0,39%	0,29%
Roquevaire	7 853	8 319	8 548	8 962	0,83%	0,54%	0,95%
Saint-Savournin	2 558	2 975	3 240	3 338	2,18%	1,72%	0,60%
Saint-Zacharie	4 184	4 776	4 972	5 539	1,91%	0,81%	2,18%
Territoire périurbain	43 680	49 448	51 865	53 378	1,79%	0,96%	0,58%
Total général	92 323	100 283	104 003	105 101	1,19%	0,73%	0,21%



Graphique de suivi démographique du SCOT



Graphique de suivi démographique du SCOT détaillé par territoire

En s'appuyant sur les derniers résultats du recensement de l'INSEE, nous pouvons souligner que :

- Le territoire du SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile s'inscrit dans une dynamique démographique croissante mais qui accuse un ralentissement. Ce phénomène suit une tendance métropolitaine et nationale ;
- La dynamique démographique est en retard par rapport aux objectifs fixés par le SCOT. Que ce soit en termes de croissance annuelle (+0,21%) ou en nombre d'habitants supplémentaires : seulement +882 habitants en 2016 alors que l'objectif visé était de +2 305 habitants* ;

- Les dynamiques démographiques s'opposent entre le pôle urbain et le territoire périurbain. En 2011-2016, les communes qui composent le territoire périurbain (+0,58%) sont encore les principaux moteurs de la dynamique démographique du territoire du SCOT et compensent la perte de population du pôle urbain (-0,16%).

Pour conclure, si les résultats du recensement montrent que la dynamique démographique n'est pas favorable à l'atteinte des objectifs, il ne faut toutefois pas tirer de conclusions définitives. En effet, il y a un délai de latence entre ce qui est préconisé dans le SCOT et l'impact sur le territoire. Les temps de l'aménagement et du foncier et de l'approbation de nouveaux documents d'urbanisme communaux sont bien supérieurs aux premières années rétrospectives du bilan démographique du SCOT.

Par ailleurs, il faut rappeler que les objectifs démographiques ont été déterminés avant l'inflection démographique de 2011. Le ralentissement est conjoncturel.

➔ **Le solde migratoire**

Libellé géographique	Population en 1999 (dnbt)	Population en 2010 (princ)	Population en 2015 (princ)	Taux de Variation annuel entre 1990 et 1999	Taux de Variation annuel entre 1999 et 2010	Taux de Variation annuel entre 2010 et 2015	Taux de Variation annuel dû au solde migratoire entre 1990 et 1999	Taux de Variation annuel dû au solde migratoire entre 1999 et 2010	Taux de Variation annuel dû au solde migratoire entre 2010 et 2015
Pôles Urbains	48643	52759	51795	0,39%	0,74%	-0,37%	0,24%	0,59%	-0,47%
Aubagne	42638	46423	45410	0,41%	0,78%	-0,44%	0,25%	0,60%	-0,58%
La Penne-sur-Huveaune	6005	6336	6385	0,24%	0,49%	0,15%	0,20%	0,47%	0,30%
Territoires Périurbains	43680	51589	53169	2,54%	1,52%	0,61%	2,25%	1,17%	0,21%
Auriol	9461	11764	11538	3,76%	2,00%	-0,39%	3,40%	1,52%	-0,74%
Belcodène	1434	1799	1906	5,78%	2,08%	1,16%	5,03%	1,69%	0,80%
La Bouilladisse	4904	5990	6079	1,97%	1,84%	0,30%	2,06%	1,74%	0,25%
Cadolive	2087	2124	2158	2,81%	0,16%	0,32%	2,40%	-0,28%	-0,36%
Cuges-les-Pins	3754	4873	5007	3,92%	2,40%	0,54%	3,47%	1,77%	-0,09%
La Destrousse	2489	2953	3381	1,03%	1,57%	2,74%	0,86%	1,20%	2,29%
Peypin	4956	5384	5454	1,98%	0,76%	0,26%	1,45%	0,36%	-0,22%
Roquevaire	7853	8549	8939	1,19%	0,77%	0,90%	0,90%	0,56%	0,47%
Saint-Savournin	2558	3239	3315	2,25%	2,17%	0,46%	1,77%	1,56%	-0,24%
Saint-Zacharie	4184	4914	5392	2,94%	1,47%	1,87%	2,97%	1,39%	1,69%
Pays d'Aubagne et de l'Étoile	92 323	104 348	104 964	1,35%	1,12%	0,12%	1,14%	0,87%	-0,13%

Le tableau ci-dessus affiche les données de population aux périodes intercensitaires 1999-2010-2015. Il fait état de l'évolution de la population par commune et par territoire de sa variation, et du solde migratoire.

Au regard de ces données migratoires, il apparaît que les flux de population sont marqués par des sorties supérieures aux entrées.

Le taux négatif de variation annuel dû au solde migratoire entre 2010 et 2015 (-0,13%) indique que la croissance démographique est assurée par le solde naturel (rapport entre les naissances et les décès).

Dans le détail :

- Le Pôle Urbain est marqué par une dynamique négative. Aubagne perd des habitants (-0,58%) et impacte fortement l'ensemble de la croissance du territoire.
- Le territoire périurbain est marqué par une dynamique positive mais faible, insuffisante pour inverser la tendance globale. La Destrousse (+2,29%) et, dans une moindre mesure, Saint Zacharie (+1,69%) ont été les communes les plus dynamiques en matière démographique.

Conclusion et pistes à poursuivre

- Les dynamiques démographiques constatées sur la période 2011-2016 (+0,21%) sont en-deça des objectifs fixés par le SCOT (+0,55%). Le prolongement de ces tendances peut laisser entrevoir, à terme, une décroissance démographique généralisée (aujourd'hui, seules quelques communes sont ponctuellement concernées) avec plusieurs conséquences dont le vieillissement de la population, un affaiblissement de l'attractivité économique et donc des dynamiques d'emplois, une perte de capacités d'investissement dans les équipements publics... **Les objectifs de croissance démographique doivent donc être réaffirmés, tout en étant adaptés au contexte du territoire. Les différentes démarches métropolitaines en cours d'élaboration, dont le futur SCOT métropolitain, devront en tenir compte dans la définition des objectifs démographiques de moyen et long termes.**
- L'inversement des dynamiques territoriales visé par le SCOT actuel n'est pas encore effectif. C'est encore le territoire périurbain qui a été le moteur de la croissance démographique sur la période 2011-2016 (+0,58%) alors que le pôle urbain (Aubagne et La Penne-sur-Huveaune) a perdu des habitants (-0,16%). Cela impacte le fonctionnement du territoire, notamment en matière de déplacements. **L'enjeu consiste donc effectivement à rapprocher les logements des grands pôles d'emplois (Les Paluds, Pôle Alpha, centre-ville d'Aubagne...) et des grands équipements (lycée, hopital...) et à conforter Aubagne, la ville-centre, comme moteur de son territoire. Ces objectifs sont partagés par d'autres territoires de la Métropole. Le rôle des villes centres est affirmé globalement, notamment au plan démographique. Les démarches métropolitaines en cours d'élaboration, dont le futur SCOT métropolitain, devront y participer.**

2- Habitat

Objectifs du SCOT

En matière de logements, le SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile affiche comme objectif la création de **8 500 nouveaux logements d'ici 2030***, soit un rythme de production de **500 nouveaux logements par an***.

Cette ambition s'accompagne de certaines exigences :

- Une production de logements moins consommatrice d'espace : le SCOT favorise le processus de densification en imposant un minimum de **75 à 85% de collectifs dans la production de logements** ;
- Un renforcement du parc social : le SCOT vise la réalisation de **150 logements sociaux chaque année**. Mis en perspective avec la production annuelle, cela correspond à **30 % de logements sociaux** au sein de la production totale.

Il y a donc trois indicateurs relatifs à l'habitat qui permettent de répondre aux objectifs suivants :

- Améliorer l'accès aux logements,
- Optimiser l'espace dans l'enveloppe urbaine,
- Encourager la production de logements sociaux.

Bilan de production de logements

➔ Précisions méthodologiques sur l'indicateur Permis de construire – intention de construction

Pour les logements autorisés, la source est SITADEL II. Les données sont géolocalisées à la parcelle, à l'exception d'une infime partie (de 2 à 6%) non géolocalisée qui a été extrapolée par l'AGAM (sous-estimation de la part des logements individuels). Seules, les données sur les logements autorisés sont disponibles. Parmi ces logements autorisés, une part non négligeable (15 et 20%) ne sera pas réalisée.

➔ Suivi des permis de construire

Le suivi des permis de construire permet de mettre en valeur les écarts entre la construction effective de logements et les objectifs annuels de production fixés par le SCOT. De plus, il met en valeur le rythme des autorisations.

Au regard des données disponibles, il s'avère que les réalisations de logements sont en dessous de l'objectif.

Toutefois, il faut souligner deux tendances positives :

- Le rythme des autorisations a très largement augmenté : +60% de logements autorisés sur la période 2013-2017 par rapport à la période 2007-2012,
- Une dernière année de production forte (2016 avec 832 logements réalisés) qui marque les premiers effets de l'augmentation substantielle des autorisations. Ce phénomène reste toutefois à pondérer au regard de la sortie ponctuelle de très « grosses » opérations comme Rousselot à Aubagne (opérations de renouvellement urbain) et Campagne Louise à la Destrousse.

Par ailleurs, les écarts sont de plus en plus marqués entre le nombre de logements autorisés et les logements réalisés. Il convient donc de s'interroger sur les dernières tendances.

Globalement, même si le territoire du SCOT accuse un retard par rapport à l'objectif, la production de nouveaux logements est marquée par une hausse sur la dernière année.

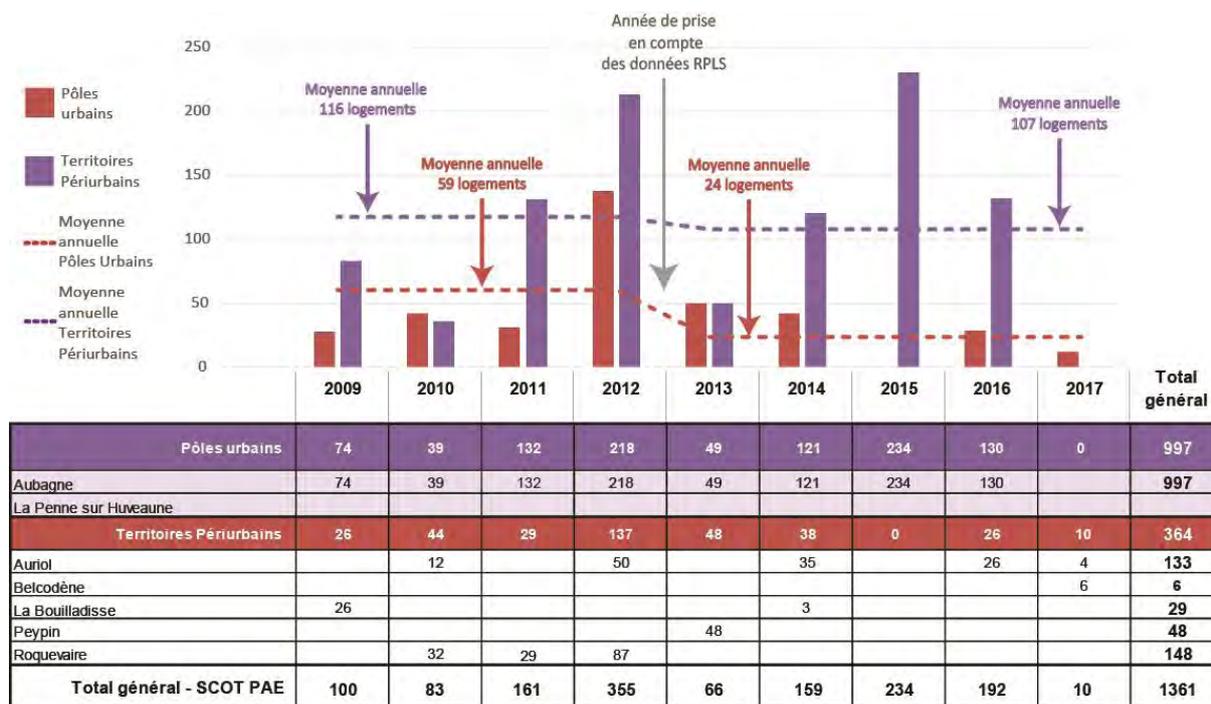
Bilan du logement social – Mises en location

→ Précisions méthodologiques sur les mises en location de logement social

Cette base de données est produite par la DDTM. Dans le cadre du suivi et de la constitution de l'inventaire de la loi SRU, cette source indique le nombre de logements sociaux conventionnés nouveaux mis en location sur le territoire.

→ Les mises en locations

Le graphique et tableau ci-dessous regroupent les premiers éléments d'analyse :



Le tableau et schéma ci-dessus mettent en valeur l'évolution de la mise en location de logements sociaux. Toutes les communes ne sont pas répertoriées ce qui ne signifie pas pour autant qu'il n'existe pas en leur sein de logements sociaux.

Pour l'essentiel ce qu'il faut retenir :

- Sur ces dix dernières années, la commune d'Aubagne porte près des trois quarts des mises en location de logements sociaux du territoire SCOT (997 sur 1361). L'écart entre le Pôle urbain et le Territoire périurbain est donc notable.
- La mise en location n'a pas augmenté après l'approbation du SCOT.

Conclusion et pistes à poursuivre

- Le nombre de logements réalisés sur la période 2013-2016 (433 en moyenne par an) est en-deça des objectifs prévus par le SCOT (500 logements par an). Toutefois, le nombre de logements autorisés est plus important et laisse présager une reprise de la construction. **Il convient cependant de s'interroger sur la capacité réelle du territoire à maintenir ce rythme à plus long terme** au regard :
 - o des disponibilités foncières, des exigences de plus en plus fortes pour lutter contre l'étalement urbain, de la complexité à engager des opérations de renouvellement et d'intensification des tissus urbains existants... ;
 - o des équipements et notamment des voiries, des réseaux d'assainissement collectif, la capacité d'accueil en matière d'assainissement individuel, des écoles et des crèches... ;

- d'une géographie complexe, contrainte par le relief, les risques et les enjeux paysagers et environnementaux.

Ce bilan regroupe des constats faits sur d'autres territoires de la Métropole, qui montrent une différenciation forte entre la croissance démographique plutôt faible et une production de logements qui reste relativement élevée. Les démarches métropolitaines en cours devront prendre en compte ces éléments dans leurs prochains objectifs.

3- Mobilités et cohérence urbanisme-transport

Objectifs du SCOT

Le SCOT favorise une meilleure articulation entre urbanisme et transport à travers une démarche de densification tout au long des parcours des transports collectifs en site propre (TCSP). La finalité étant de structurer le territoire périurbain autour des stations de la voie de la Valdonne (et de faciliter ainsi les déplacements vers Aubagne et Marseille) et d'accompagner le renforcement résidentiel et économique du pôle urbain d'Aubagne et La Penne-sur-Huveaune par la réalisation d'un tramway sur un axe Est-Ouest.

Par ailleurs, le SCOT fixe des références de densité à atteindre autour de ces TCSP :

- 70 logements à l'hectare dans les secteurs situés à proximité des stations de tramway, existantes ou programmées et des gares TER de la Penne-sur-Huveaune et d'Aubagne ;
- 40 logements à l'hectare dans les secteurs situés à proximité des stations de la voie de Valdonne (projet dorénavant dénommé Val'tram), existantes ou programmées.

Bilan

➔ Réalisation des TCSP

TCSP sur l'axe Est-Ouest

Depuis l'approbation, le territoire s'est doté de son premier TCSP. Il s'agit d'une ligne de tramway de 2,8 km qui a été mise en service en 2014 et qui relie la gare d'Aubagne au quartier du Charrel via la piscine.

Toutefois, les deux autres phases n'ont pas été réalisées :

- Le prolongement vers l'est, vers le pôle économique d'Aubagne-Est, fait aujourd'hui l'objet d'un projet alternatif : le Chronobus. Il s'agit d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) qui desservira la future zone d'activités de Camp de Sarlier et qui irriguera la zone commerciale de La Martelle, la zone industrielle des Paluds et la zone d'activités de la plaine de Jouques sur la commune de Gémenos.
- Le prolongement vers l'ouest, vers La Penne-sur-Huveaune.

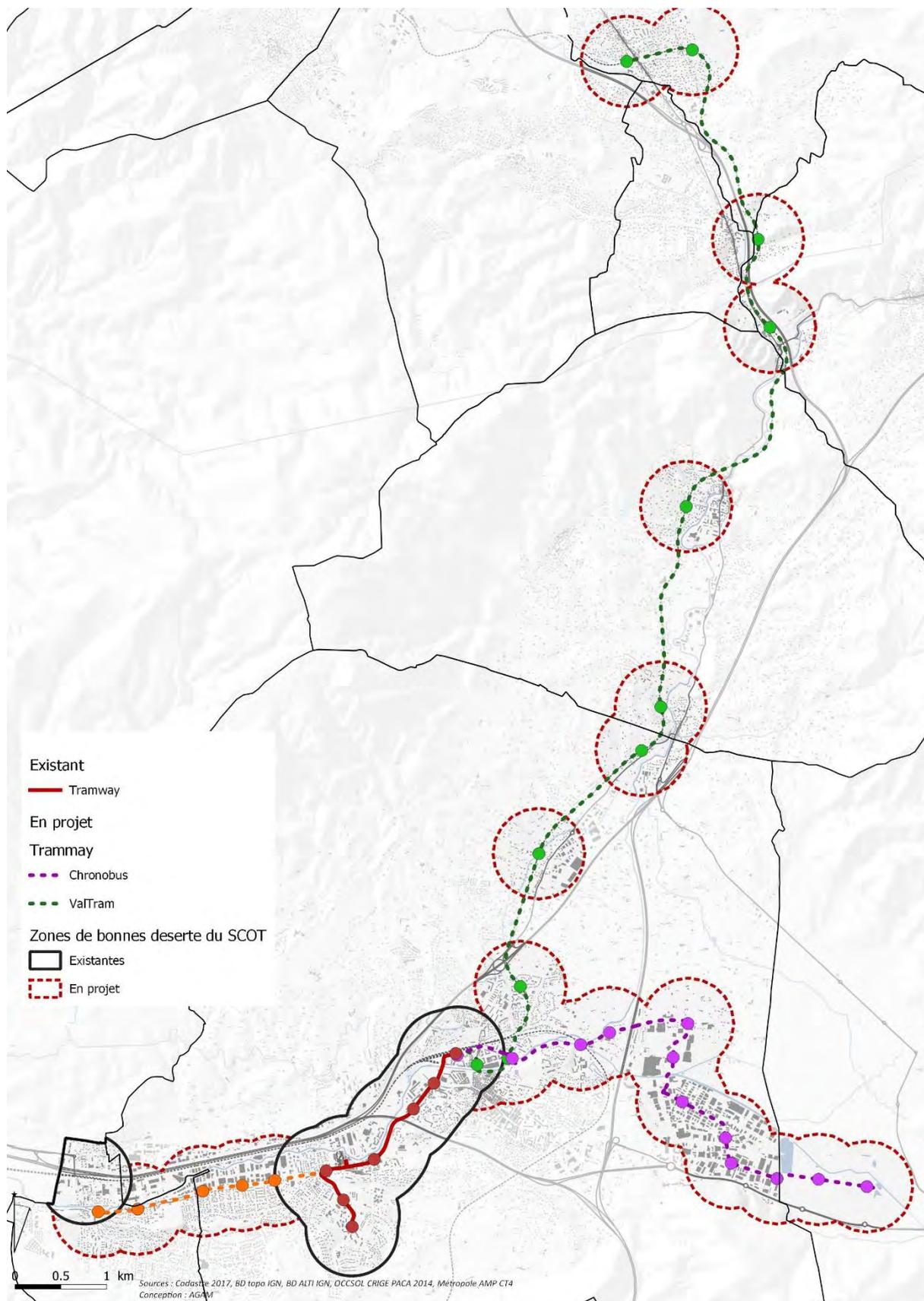
TCSP sur l'axe Nord-Sud

L'insertion d'un TCSP sur l'ancienne voie ferrée de Valdonne, sur 14 kilomètres entre Aubagne et La Bouilladisse, est toujours en projet. Par conséquent, il reste un élément structurant pour l'aménagement des villages et espaces urbains qu'il desservira.

➔ Bilan de la construction neuve de logements dans les zones de bonne desserte (ZBD)

Les zones de bonne desserte (ZBD) correspondent à des espaces dans lesquels le temps d'accès à pied à un transport collectif performant (TER, tramway...) ne dépasse pas 5 ou 10 minutes. Pour cette analyse, il est donc convenu que le périmètre de ces ZBD s'étend sur un rayon de 500 mètres autour des stations de TCSP et des gares TER (cf. carte ci-après)

Ici, l'objectif de l'analyse consiste à évaluer l'intensification urbaine dans ces ZBD en recensant les permis de construire. Il s'agit aussi de vérifier que les niveaux de densité par rapport aux objectifs du SCOT.



TCSP et zones de bonne desserte

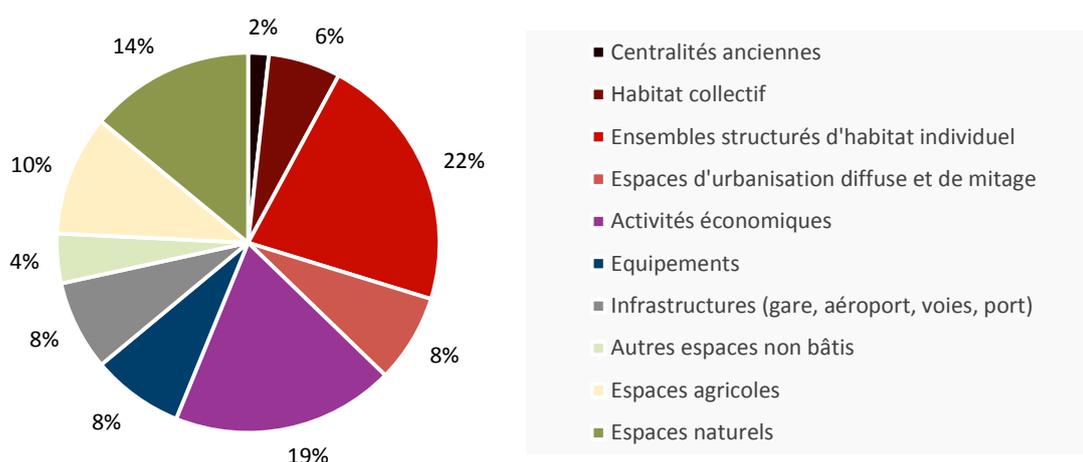
Logements réalisés 2013-2017	Nombre de PC	Nombre logements individuels	Nombre logements collectifs	Total logements	Surface terrain (ha)	Densité (logt / ha)
Total dans ZBD	107	139	483	622	19,1	32
↳ ZBD existante	30	29	419	448	7,7	58
↳ ZBD future	77	110	64	174	11,4	15
Total hors ZBD	443	742	149	796	138	5
TOTAL	550	881	632	1418	157,1	9

- Plus de 30 % des logements réalisés entre 2013 et 2017 (662 sur 1418) ont été construits dans les zones de bonne desserte existantes. En ajoutant les zones de bonne desserte future, ce taux dépasse 45 % (662 sur 1418 logements).
- Dans les zones de bonne desserte existantes qui correspondent aux secteurs situés autour des gares et des stations du tramway d'Aubagne, la densité approche 60 logements par hectare (pour la production nouvelle) alors que le SCOT fixe un objectif de 70 logements par hectare.
- Dans les zones de bonne desserte future qui correspondent aux secteurs situés autour du Val'tram, du Chronobus et de l'extension du tramway vers La Penne, la densité est d'environ 15 logements par hectare. C'est beaucoup moins que les objectifs du SCOT (40 logements par hectare autour des stations du Val'tram) mais trois fois plus que les densités constatées en dehors des zones de bonne desserte.

➔ **Bilan de l'occupation foncière dans les zones de bonne desserte – Typomorphologie**

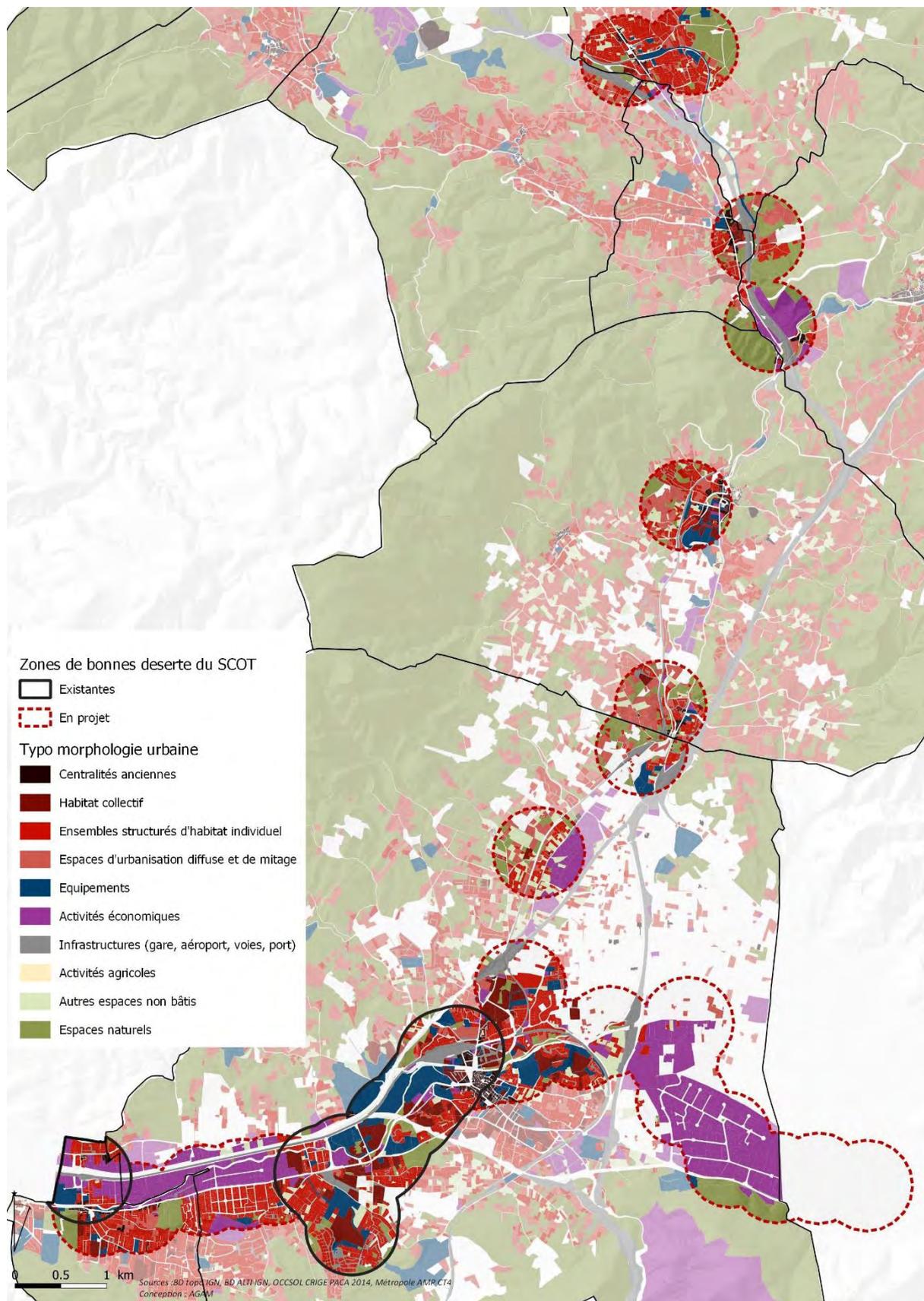
La typo-morphologie urbaine est une base de données réalisée sur l'ensemble de la Métropole qui classe chaque terrain selon les formes urbaines et occupations des sols. Cette base de données a été réalisée à partir des données des Fichiers Fonciers du CEREMA 2017, de la base cadastrale 2017, de l'occupation du sol Crige PACA 2014, de la BD topo IGN 2017 et des documents d'urbanisme.

Occupation des sols dans les zones de bonne desserte existantes et futures



- Environ un tiers des constructions localisées dans les zones de bonne desserte correspond à de l'habitat individuel et du mitage, ce qui laisse présager une capacité d'évolution et d'intensification ;
- Une part non négligeable (près de 20 %) des zones de bonne desserte est composée de zones d'activités : Les Paluds, Pôle Alpha, Napollon et Pont-de-Joux ;
- La part des espaces non urbanisés (espaces naturels, espaces agricoles et autres espaces non bâtis) couvre plus d'un tiers des zones de bonne desserte. Une partie d'entre eux représente un potentiel de

développement (La Chapelle à La Bouilladisse, terrain Beaussier à La Penne-sur-Huveaune...) mais la majorité est vouée à être préservée (massifs forestiers, terres agricoles cultivées...).



Conclusion et pistes à poursuivre

- La stratégie en termes de développement des transports collectifs en sites propres a évolué depuis l'approbation du SCOT.
- Toutefois, depuis l'approbation du SCOT, le territoire a commencé à déployer son réseau de TCSP. Toutefois, ces TCSP ne s'étendent, pour l'heure, que sur 2,8 kilomètres. **Pour mettre en œuvre la stratégie d'aménagement du SCOT, les projets de TCSP (Val'tram et Chronobus) doivent donc être réaffirmés comme nécessaires et mis en service.**
- Dans les zones de bonne desserte existantes (c'est-à-dire autour des gares TER et de l'axe du tramway), les objectifs de densité du SCOT sont presque atteints. En revanche, autour des axes de TCSP encore en projet (Chronobus et Val'tram), les niveaux de densité attendus ne sont pas atteints. La mise en service de ces deux TCSP devrait favoriser l'intensification du développement urbain, permettant de répondre à l'objectif d'articulation urbanisme-transports. Il est à noter que l'objectif du Chronobus de desservir le pôle d'activités des Paluds et la zone commerciale de La Martelle ne permettra pas d'atteindre les objectifs de densité au plan résidentiel. En revanche la traversée de ces secteurs économiques permettra une recomposition de l'offre, une requalification des espaces publics et de faciliter les déplacements des salariés du pôle d'activités Aubagne-Gémenos vers les pôles d'échanges de la gare d'Aubagne et de Camp de Sarlier. Néanmoins, il est nécessaire de rester vigilant pour ne pas gaspiller le foncier disponible. En effet, en attendant la mise en service des TCSP, des densités trop faibles, pourraient réduire les potentiels de densification future dans la zone de bonne desserte.

4- Emplois, économie et commerce

Objectifs du SCOT

En terme quantitatif, aucun objectif d'emploi n'est fixé par le SCOT. Toutefois, le PADD et le DOO donnent les orientations stratégiques économiques suivantes :

- Accroître l'offre de services publics et créer de nouveaux services publics (eau et énergie),
- Faire émerger les filières d'avenir, entrainer le tissu artisanal et productif dans l'ambition d'un développement soutenable ;
- Développer les filières de pointe notamment dans le domaine de l'optique, de la photonique ou encore de la construction mécanique et aéronautique.

Sur le plan commercial, l'objectif est de conforter les pôles commerciaux existants et de veiller au contrôle de l'équilibre de l'armature commerciale métropolitaine.

- Renforcer le pôle commercial de la Martelle à Aubagne ;
- Limiter le développement du commerce dans les zones d'activité productive ;
- Revitaliser les cente-villes.

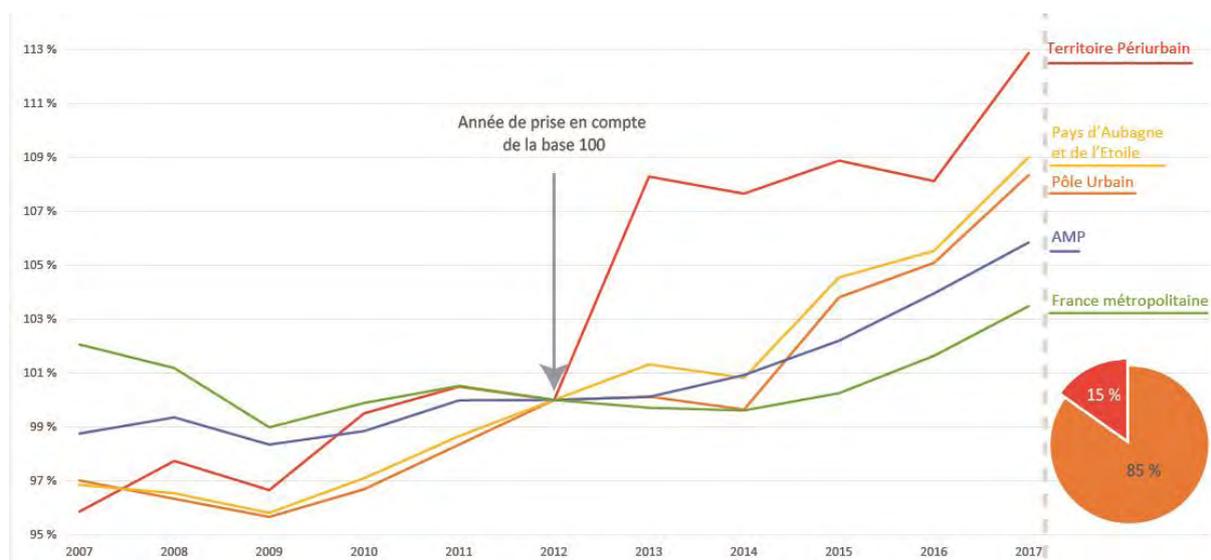
Enfin, l'agriculture est considérée par le SCOT comme une activité économique mais est traitée séparément dans ce document.

Bilan

→ Bilan de l'emploi salarié privé

L'analyse des emplois salariés privés (hors emplois publics et indépendants) s'appuie sur la base de données ACOSS qui met en avant à travers sa nomenclature les grands secteurs d'activité économique : Industrie, commerce, services et BTP.

Le territoire du SCOT compte 31 639 emplois salariés privés en 2017, contre 29 408 en 2012 (soit + 8 %). Le graphique ci-dessous illustre la dynamique de l'emploi salarié privé. Il est construit sur une base 100 avec 2012 comme année de référence, afin de pouvoir comparer la dynamique du territoire du SCOT et de ses composantes (pôle urbain / territoire périurbain) avec d'autres territoires (métropole, France métropolitaine).

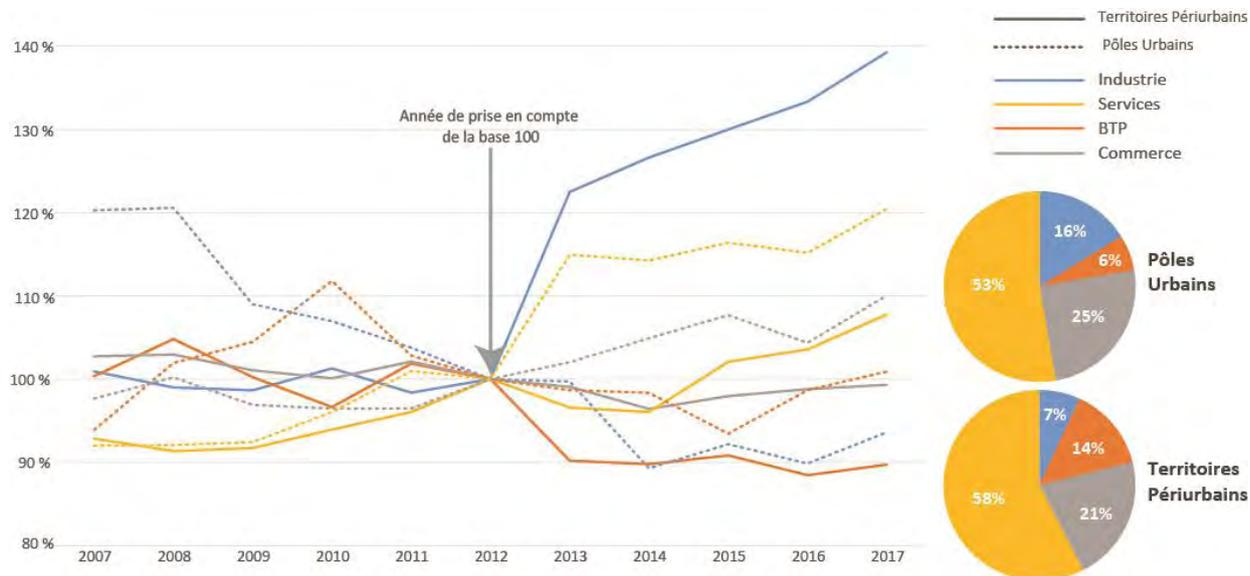


Évolution de l'emploi salarié privé dans le territoire SCOT de Pays d'Aubagne et de l'Etoile - Base 100 2012, comparatif France Métropolitaine et AMP

- Le pôle urbain concentre environ 85% de l'emploi salarié privé et 79% des emplois créés, il reste ainsi un des moteurs économiques métropolitains ;

- Le Territoire périurbain fait état d'une dynamique plus forte (+8% à 12% en moyenne annuelle) mais avec un volume de base faible (15% des emplois du territoire seulement) ;
- Sur la période 2012-2017, le territoire du SCOT est resté plus dynamique que la Métropole ou la France métropolitaine.

Évolution de l'emploi salarié privé selon les grands secteurs d'activité.



Évolution de l'emploi salarié privé de Pays d'Aubagne et de l'Etoile de 2007 à 2017 par secteur d'activité

Que ce soit au sein du Pôle urbain ou dans le Territoire périurbain, le territoire du SCOT est marqué par quelques tendances notables :

- Au sein du Pôle urbain, le secteurs de l'industrie est sujet à une forte croissance. La création de plus de 700 emplois en 2013 est l'élément marquant de la nouvelle dynamique de l'industrie ;
- Au sein du Territoire périurbain, le secteur des services connaît un gain de près de 340 emplois, soit un peu moins de 15% des effectifs. A noter, ce secteur est le principal pourvoyeur d'emploi salarié privé.
- En 2013, le secteur de la construction (BTP) accuse une perte sèche de 170 emplois au sein du Pôle urbain, soit 10% des effectifs de 2012.

➔ **Bilan des filières d'excellence et d'avenir**

Dans la métropole Aix-Marseille-Provence, 6 filières d'excellence et d'avenir sont identifiées : Aéronautique & mécanique ; Environnement & énergie ; Numérique & industrie créative ; Maritime & logistique ; Santé ; Tourisme & arts de vivre :

- Les filières d'excellence représentent environ 30 % de l'emploi salarié privé total du territoire du SCOT.
- Depuis l'approbation du SCOT, les filières d'excellence et d'avenir ne représentent qu'environ 10 % des emplois salariés créés. Mais durant la période 2007-2013 marquée par la crise économique, ces filières ont été le moteur du territoire : elles ont représenté 65 % des emplois créés.
- La filière de la Santé est la plus dynamique sur le territoire du SCOT (+ 75 emplois par an sur la période 2007-2013 et + 68 sur la période 2013-2017).
- Depuis 2013, le tourisme a également connu une forte croissance (+ 66 emplois par an).

Emplois salariés privés dans le territoire du SCOT	2007	2013	2017	Évolution annuelle 2007-2013	Évolution annuelle 2013-2017
Aéronautique & Mécanique	63	84	91	+ 4	+ 2
Energie & Environnement	1 115	1 000	1 016	- 19	+ 4
Numérique & industrie créative	1 797	1 772	1 681	- 4	- 23
Maritime & Logistique	1 134	1 447	1 234	+ 52	- 53
Santé	3 150	3 601	3 874	+ 75	+ 68
Tourisme & Art de vivre	995	1 029	1 291	+ 6	+ 66
Total des filières d'excellence	8 253 (29,3 %)	8 932 (30,6 %)	9 186 (29,3 %)	+ 113 (65,7 %)	+ 64 (11,8 %)
Total hors filières d'excellence	19 856	20 210	22 119	+ 59	+ 477
TOTAL	28 109 (100 %)	29 142 (100 %)	31 305 (100 %)	+ 172 (100 %)	+ 541 (100 %)

➔ **Bilan en matière commercial**

L'analyse s'appuie sur les données de la Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC) qui a pour mission de statuer sur les projets de création de magasin ou de commerce dès lors que le seuil de 1 000 m² de surface de vente est dépassé. Ces données incluent aussi les extensions, qui peuvent concerner de plus petites surfaces.

Le tableau ci-dessous liste les « grandes » surfaces autorisées sur le territoire du SCOT entre 2010 et 2017 :

Surfaces Commerciales Autorisées (en m²)	2 010	2 011	2 012	2 013	2 014	2 015	2 016	2 017	Total général
Aubagne	1 400	209	6 333	3 000		2 960	603	655	15 160
Auriol			77		1 409		134		1 620
Roquevaire		346					450		796
Total général	1 400	555	6 410	3 000	1 409	2 960	1 187	655	17 576

Seules trois communes concentrent les surfaces commerciales autorisées :

- ➔ Aubagne : la commune la plus productive avec la zone commerciale de La Martelle dans laquelle a notamment été autorisée la construction de Cultura en 2012 (5 500 m²), l'extension de Leroy Merlin en 2013 (3 000 m²) et la création de l'ensemble commercial « Le Parc Ravel » (2 960 m² pour 10 commerces). Une seule autorisation concerne un secteur en dehors de cette zone commerciale : il s'agit de l'extension du Casino du quartier du Pin Vert en 2012 (401 m²).
- ➔ Auriol : l'ensemble des autorisations concerne la zone commerciale du Pujol, en entrée de ville. La principale autorisation correspond au transfert du supermarché Lidl en 2014 (1 286 m²).
- ➔ Roquevaire : deux autorisations concernent les extensions du supermarché Intermarché dans la zone de Saint-Estève située en entrée de ville.

Conclusion et pistes à poursuivre

- La dynamique de création d'emplois a été plus forte que dans l'ensemble de la Métropole notamment par la croissance des secteurs industriels et des services. Néanmoins, le territoire du SCOT ne rattrape pas son déficit d'emplois par rapport au nombre d'actifs. Le développement économique et la création d'emplois ont pu être freiné par le déficit de foncier disponible pour l'accueil d'entreprises. En effet, il n'y a pas eu d'aménagement de nouvelles zones économiques ces dernières années et, du fait de l'approbation du PPRI Huveaune, il a fallu renoncer à une extension de la zone industrielle des Paluds qui était projetée sur 17 hectares. **Un des enjeux consiste donc à dégager de nouvelles capacités foncières pour aménager ou densifier des zones d'activités, notamment le secteur des Paluds au regard de l'attractivité métropolitaine et son positionnement.**

- Les surfaces commerciales qui ont été créées ou étendues sur le territoire du SCOT l'ont presque toutes été dans les zones commerciales de périphérie et d'entrée de ville qui, par ailleurs, ont été reconnues comme Zone d'Aménagement Commerciale par le SCOT. Ces pôles ont donc été renforcés, au détriment des commerces de centre-ville. **L'enjeu, pour ce territoire, comme à l'échelle métropolitaine, repose donc sur la redéfinition des équilibres commerciaux entre centre-ville et périphérie.** Il est à noter aussi que le projet des Gargues, prévu au SCOT, est en cours de redéfinition au regard du contexte métropolitain et des enjeux en termes de développement commercial. La mise en perspective de sa programmation initiale quantitative et qualitative avec le contexte métropolitain est nécessaire car :
 - La métropole d'Aix-Marseille-Provence affiche une densité commerciale (1 700 m² de surface de vente pour 1 000 habitants) beaucoup plus élevée que la moyenne nationale (950 m²). Sa densité est également plus importante que dans la métropole lyonnaise alors que sa population a un pouvoir d'achat plus faible qu'à Lyon ;
 - Alors que 450 000 m² de surface de vente ont été créés dans la métropole durant ces dix dernières années, le gain d'emplois dans le commerce a été quasi-nul ;
 - Un déséquilibre croissant entre offre de périphérie et offre de centre-ville.

Néanmoins, un potentiel de réhabilitation et d'évolution des zones commerciales existent, notamment au regard de l'évolution des comportements d'achat et du besoin exprimé par les enseignes en termes de mutation.

5- Consommation d'espace et agriculture

Objectifs du SCOT

Si le SCOT ne présente pas d'objectif chiffré, il incite vivement à réduire le développement urbain et à endiguer l'étalement urbain sur les espaces à vocation agricole et naturelle. Cette volonté se traduit dans le SCOT à travers des orientations suivantes :

- Sanctuariser les espaces agricoles pour les protéger de toute urbanisation et spéculation foncière,
- Sanctuariser des espaces naturels pour leurs intérêts et leurs caractères agricoles,
- Contraindre la construction de logements nécessaires aux exploitations agricoles,
- Maintenir et développer une agriculture péri-urbaine soutenable,
- Limiter l'imperméabilisation des sols et par conséquent la consommation de l'espace,
- Limiter l'exposition de la population aux risques technologiques.

L'ensemble de ces orientations relèvent des enjeux écologiques et environnementaux.

Bilan de la consommation d'espace

→ Méthodologie

La consommation d'espace a été mesurée en comparant les taches urbaines 2007, 2013 et 2017 qui ont été obtenues par dilatation-érosion du bâti cadastré.

Elle a été ensuite caractérisée en la croisant avec les bases de données de la typo-morphologie urbaine, de l'occupation des sols, des documents d'urbanisme, des Plans de Prévention des Risques (PPR)...

→ Analyse de la consommation d'espace

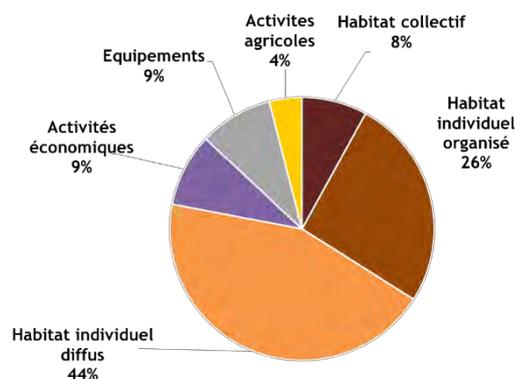
Entre 2013 et 2017, environ 88 hectares ont été consommés, soit une consommation trois fois plus faible que sur la période 2007-2013 (296 hectares).

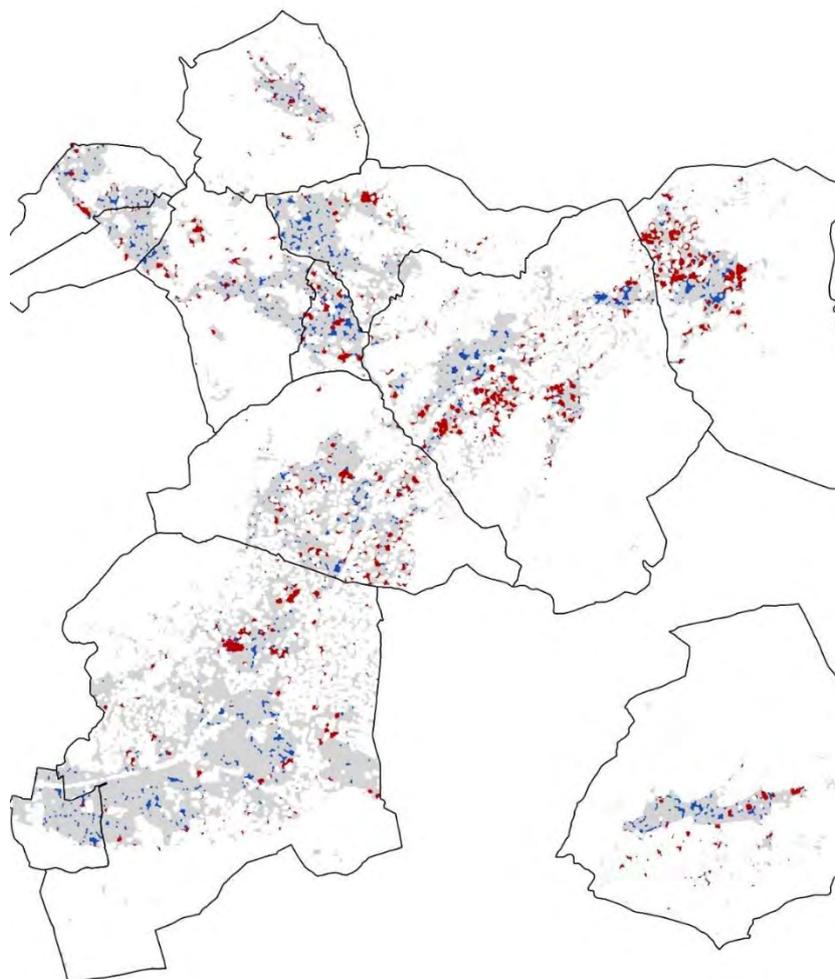
Entre 2007 et 2017, cette consommation totale a été réalisée :

- pour 59 % (384 hectares) en extension urbaine, c'est-à-dire hors de la tache urbaine 2007 ;
- pour 41 % (262 hectares) en intensification urbaine, c'est-à-dire dans la tache urbaine 2007.

Le principal générateur de la consommation d'espace est l'habitat individuel. Entre 2007 et 2017, 70 % des surfaces consommées l'ont été par ce type d'urbanisation. L'urbanisation diffuse et le mitage, issue des zones NB des POS notamment, ont été les formes les plus extensives.

Répartition de la consommation d'espace 2007-2017
selon les générateurs de cette consommation





Consommation d'espace selon le type, en intensification dans la tache urbaine (en bleu) ou en extension (en rouge)

→ Analyse de la consommation d'espace dans les zones agricoles sanctuarisées du SCOT

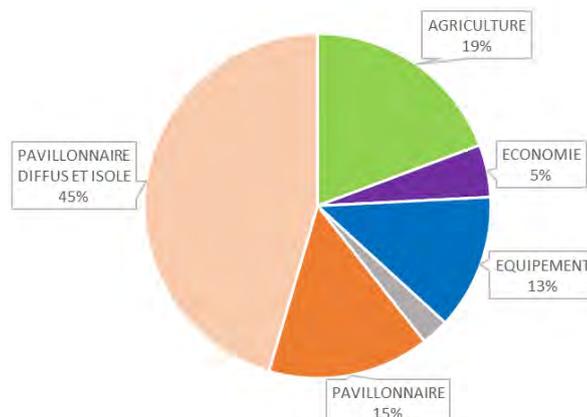
Avec 25 hectares, la consommation foncière 2007-2017 dans les zones agricoles sanctuarisée par le SCOT représente près 7 % de la consommation totale sur le territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile. Sur la période 2013-2017, ce taux est de 3 % alors qu'il était de 8 % sur la période 2007-2013.

La consommation a été divisée par plus de 8 entre les périodes 2007-2013 (22,7 hectares) et 2013-2017 (2,6 hectares), l'année 2013 correspondant à la date d'approbation du SCOT. Dans les zones agricoles, le ralentissement est donc marqué.

Il est à noter que le passage des POS aux PLU dans plusieurs communes a eu lieu sur le période d'analyse, certains bâtiments réalisés ont été instruits sur les bases des POS. Les règlements ont pu se durcir sur la constructibilité en zones A lors des passages en PLU pour certaines communes.

Sur la période 2007-2017, la consommation à destination de l'habitat individuel représente 60% dont 45% sous forme de pavillonnaire diffus et isolé. Une part importante (environ 20%) de la consommation se réalise logiquement sous forme de bâti agricole (hangar, silo, entrepôt ...).

Répartition de la consommation d'espace dans les zones sanctuarisées au SCOT selon les générateurs de cette consommation

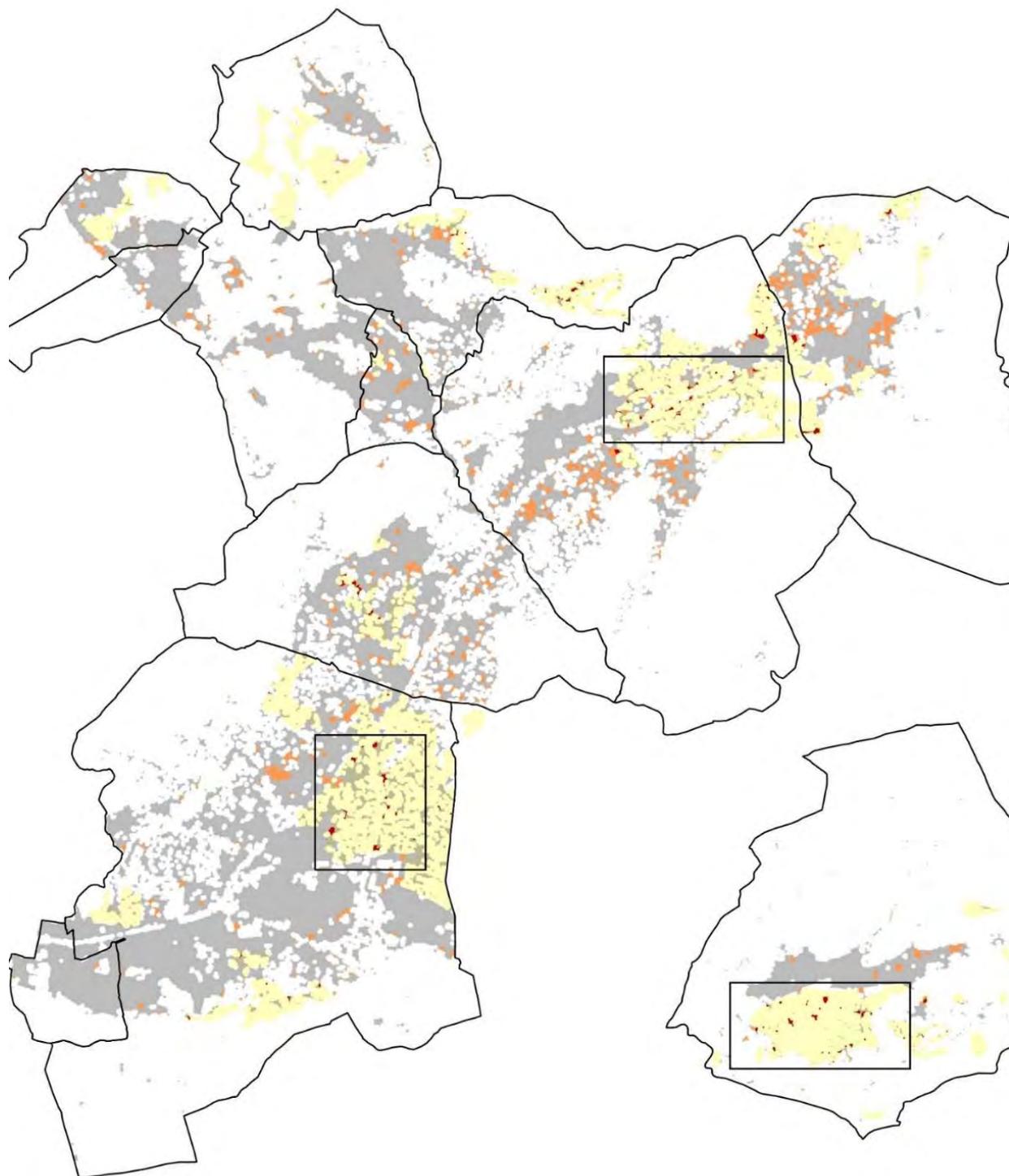


Consommation foncière dans les zones A

	2007-2013	2013-2017	2007-2017
AUBAGNE	6,33	0,62	6,95
AURIOL	6,99	0,31	7,3
BELCODENE	0	0	0
CADOLIVE	0	0	0
CUGES-LES-PINS	5,52	0,56	6,08
LA BOUILLADISSE	1,46	0	1,46
LA DESTROUSSE	0	0	0
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE	0	0	0
PEYPIN	0	0	0
ROQUEVAIRE	0	0	2,46
SAINT-SAVOURNIN	0	0	0
SAINT-ZACHARIE	2,44	1,17	3,61
Total Pays d'Aubagne et de l'Etoile	22,74	2,66	25,4

Au-delà des seuls périmètres des zones agricoles du SCOT, la consommation d'espace peut également être mesurées dans les périmètres des deux Zones Agricoles Protégées (ZAP) de Cuges-les-Pins et de Saint-Zacharie bien que la première ait été instituée récemment, en 2017, et que l'autre n'est pas encore créée. Ainsi, l'évaluation de la consommation d'espaces dans ces ZAP sera plus pertinente dans les années à venir.

Consommation foncière dans les ZAP		
	2007-2013	2013-2017
CUGES-LES-PINS	5,16 ha	0,59 ha
SAINT-ZACHARIE	1,18 ha	1,18 ha



- Consommation foncière en extension de la tâche urbaine
- Consommation foncière dans les zones A en extension de la tâche urbaine
- Tache urbaine 2007

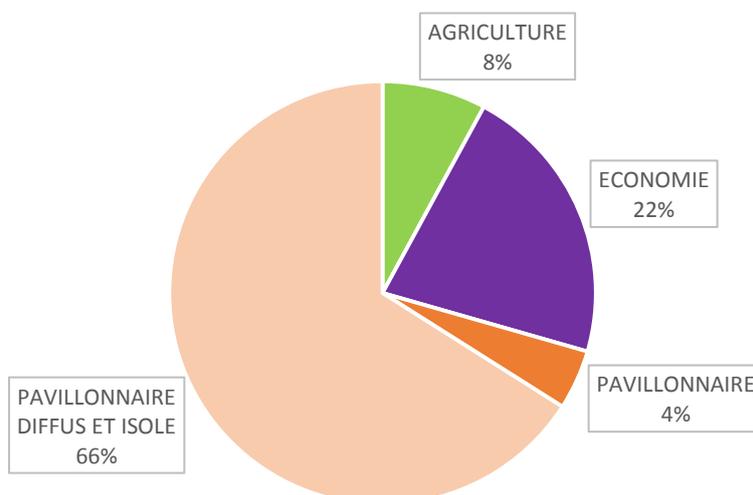


Sources : Cadastres 2007 et 2017
Conception : AGAM, CT4 Pays d'Aubagne et de l'Etoile

→ **Analyse de la consommation d'espace dans les zones à risques (2007-2017)**

La part de la consommation foncière dans les zones à risques inconstructibles reste limitée. Elle concerne essentiellement des constructions de pavillonnaires isolés dans des zones incendie feux de forêt et des constructions liées aux activités économiques et agricoles, dans des communes sans PPR ou avec un PPR trop récemment approuvé.

Destination/générateur de la consommation d'espace dans les zones à risque.		
AGRICULTURE	0,19 ha	8%
ECONOMIE	0,52 ha	22%
EQUIPEMENT	-	-
INFRASTRUCTURES ROUTIERES, FERROVIAIRES ET AEROPORTUAIRE	-	-
PAVILLONNAIRE	0,11 ha	5%
PAVILLONNAIRE DIFFUS ET ISOLE	1,59 ha	66%
Total consommé	2,41 ha	100%



Conclusion et pistes à poursuivre

- Depuis l'approbation du SCOT, la consommation d'espace a considérablement diminué. Elle a été en effet divisée par trois entre les périodes 2007-2013 (296 hectares) et 2013-2017 (88 hectares). Toutefois, cette consommation reste encore trop importante et peut être réduite. Elle résulte en effet de permis de construire instruits sur les anciens documents d'urbanisme communaux (POS) datant d'avant l'approbation du SCOT. **L'approbation récente des nouveaux PLU devrait donc, dans les années à venir, conforter ce mouvement de réduction de la consommation.**
- La consommation d'espace dans les zones agricoles a diminué depuis l'approbation du SCOT. Toutefois, le mitage s'est poursuivi et des logements ont été construits sur des terres agricoles irriguées. L'impact de cette urbanisation sur l'activité agricole est cependant difficile à mesurer. Malgré la sanctuarisation des terres agricoles, la consommation d'espace a certes diminué mais celle-ci n'a pas entraîné un arrêt des permis de construire et une remise en culture. D'autres outils adaptés devront répondre aux exigences de protections des terres agricoles et de dynamique des exploitations agricoles. **Des expertises plus précises méritent donc d'être menées, notamment sur certains secteurs d'interface ville-agriculture.**

6- Prévention des risques

Objectifs du SCOT

Dans un souci de conforter les grands équilibres environnementaux, la réduction et la prévention des risques apparaissent comme des orientations fortes du SCOT.

Bilan

Il s'agit de mesurer les enjeux du développement urbain au regard de l'exposition de la population aux risques.

→ Précision méthodologique-La base de donnée GASPAR

La base nationale de Gestion Assistée des Procédures Administratives Relatives aux Risques (GASPAR), mise à jour directement par les services instructeurs départementaux, réunit des informations sur les documents d'information préventive à portée réglementaire dont les PPR naturels et assimilés et les PPR technologiques.

→ Bilan GASPAR

Le tableau ci-dessous résume l'avancement des procédures PPR sur le périmètre SCOT.

PPR	Risque	Date de prescription	Date d'approbation
PPR argile Aubagne	Tassements différentiels	26/04/2010	14/04/2014
PPR argile La Bouilladisse	Tassements différentiels	26/04/2010	14/04/2014
PPRif - Auriol	Feu de forêt	30/01/2009	28/05/2013
PPRif Roquevaire	Feu de forêt	27/12/2012	24/04/2017
PPRI révisé Roquevaire	Inondation	03/07/2015	
PPRI Aubagne	Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	26/01/2015	24/02/2017
PPRI - la Penne	Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	26/01/2015	24/02/2017
PPR RGA la Destrousse	Mouvement de terrain	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA la Destrousse	Tassements différentiels	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Cadolive	Mouvement de terrain	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Cadolive	Tassements différentiels	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Belcodène	Mouvement de terrain	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Belcodène	Tassements différentiels	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Peypin	Mouvement de terrain	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Peypin	Tassements différentiels	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Saint-Savournin	Mouvement de terrain	29/01/2016	27/02/2017
PPR RGA Saint-Savournin	Tassements différentiels	29/01/2016	27/02/2017
PPRI Auriol Huveaune 2018 REV	Inondation	31/05/2018	
PPRI Auriol Huveaune 2018 REV	Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	31/05/2018	
PPRI la Destrousse 2018	Inondation	31/05/2018	
PPRI la Destrousse 2018	Par une crue torrentielle ou à montée rapide de cours d'eau	31/05/2018	
PAE		21	16

En résumé, depuis 2013 (année d'approbation du SCOT), 16 PPR ont été approuvés.

➔ **Bilan du nombre de logement impacté par les risques**

Les données résultent d'un croisement entre le cadastre (nombre de logements) et les zones à risques les plus fortes (zones inconstructibles) qui sont connus à ce jour et qui sont identifiées dans les PPR ou, à défaut, dans les PLU.

L'ensemble des bilans de population présentés dans les tableaux qui suivent sont une ventilation à la commune pour chaque risque identifié au sein des PPR et des documents d'urbanisme en vigueur sur le territoire.

Nombre de logements dans les zones à Risque Inondation	2007	2013	2017
<i>Pôles Urbains</i>	1855	1878	1881
AUBAGNE	1717	1740	1743
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE	138	138	138
<i>Territoires Périurbains</i>	934	965	970
AURIOL	178	190	190
BELCODENE	0	0	0
LA BOUILLADISSE	24	24	24
LA DESTROUSSE	123	128	128
PEYPIN	9	11	12
ROQUEVAIRE	541	543	546
SAINT-SAVOURNIN	0	0	0
SAINT-ZACHARIE	59	69	70
	2789	2843	2851

Nombre de logements dans les zones à Risque Incendie	2007	2013	2017
<i>Pôles Urbains</i>	1080	1094	1097
AUBAGNE	1076	1090	1093
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE	4	4	4
<i>Territoires Périurbains</i>	1466	1501	1529
AURIOL	612	618	624
ROQUEVAIRE	854	883	905
	2546	2595	2626

Nombre de logements dans les zones à Risque Technologique	2007	2013	2017
LA PENNE SUR HUVEAUNE	205	205	205

Nombre de logements dans les zones à Risque Minier	2007	2013	2017
<i>Territoires Périurbains</i>	27	28	28
BELCODENE	1	1	1
LA BOUILLADISSE	3	3	3
PEYPIN	11	12	12
SAINT SAVOURNIN	12	12	12

Récapitulatif de l'évolution du nombre de logements dans les PPR	2007	2013	2017
inondation	2789	2843 + 54	2851 + 8
incendie	2546	2595 + 49	2626 + 29
technologique	205	205 =	205 =
minier	27	28 + 1	28 =
Total	5567	5671 + 104	5710 + 39

Le nombre de logements situés dans les zones à risque les plus fortes n'a que très légèrement augmenté. (+ 39 depuis l'approbation du SCOT). Il n'est toutefois pas nul car des logements ont pu être construits avant que de nouvelles zones inconstructibles aient été définies par les PPR les plus récents.

Conclusion et pistes à poursuivre

- L'approbation de nouveaux PPR a, dans certains cas, modifié les perceptions des risques et de la vulnérabilité du territoire. C'est par exemple le cas dans la plaine d'Aubagne. L'approbation du PPRi Huveaune a remis en cause le projet d'extension de la zone industrielle des Paluds (17 hectares) qui était projetée dans le SCOT (cf. partie 2 « bilan qualitatif »). **Par conséquent, certaines orientations et choix d'aménagements du SCOT doivent être réinterrogés à l'aune de cette nouvelle prise en compte des risques.**
- De plus, depuis l'approbation du SCOT, la vision des risques a évolué, avec notamment une prise en compte dès les projets d'aménagement, en amont des réflexions, particulièrement pour la question du pluvial.

7- Trame verte et bleue

Objectifs/Orientations SCOT

Le SCOT n'affiche pas d'objectif quantitatif de préservation des espaces naturels et paysagers. Toutefois, il identifie plusieurs corridors écologiques à préserver ou restaurer (flèches vertes sur la carte). Ces corridors sont regroupés par secteur d'enjeu écologiques (cadres noirs sur la carte ci-dessous) qui font l'objet de zooms dans le SCOT (cf. cartes suivantes). Au sein de ces secteurs, le SCOT précise les éléments naturels et paysagers (collines boisées, ripisylves...) qui doivent être préservés pour assurer leur fonctionnalité écologique des corridors.

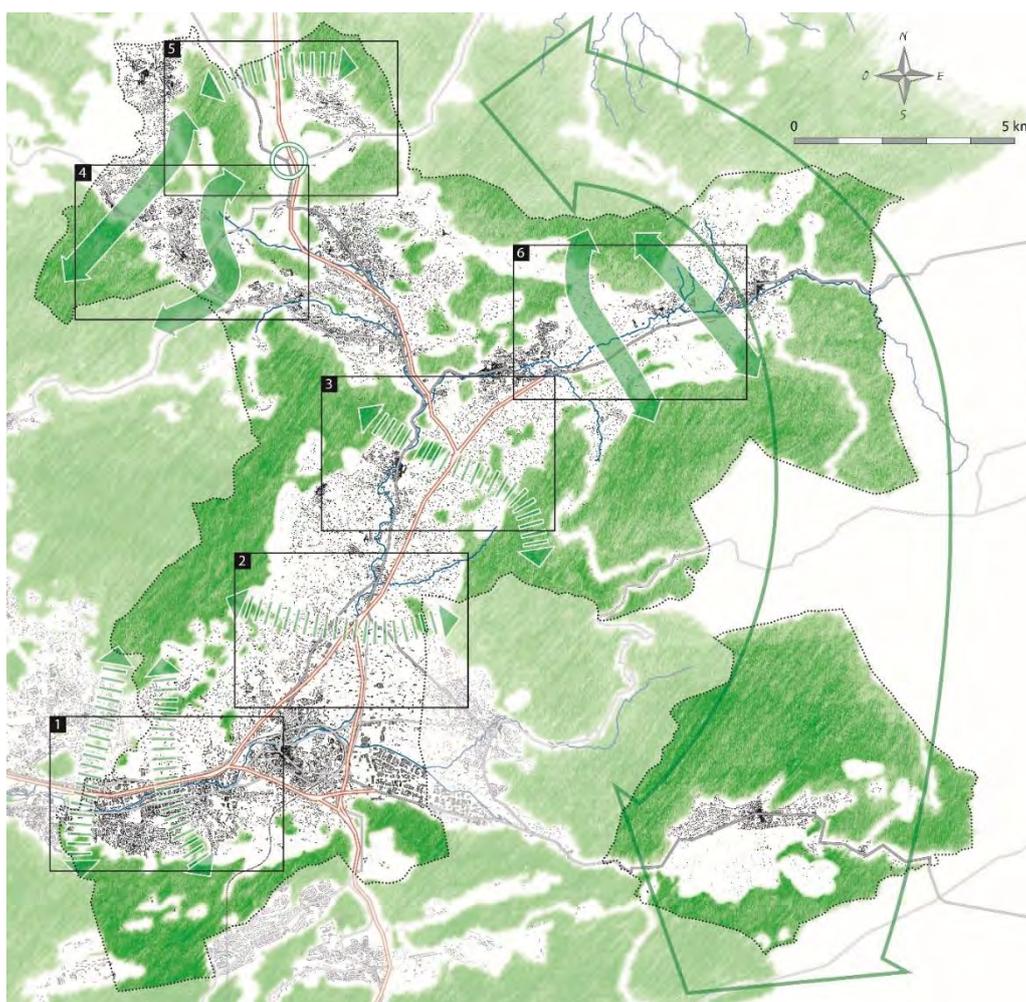


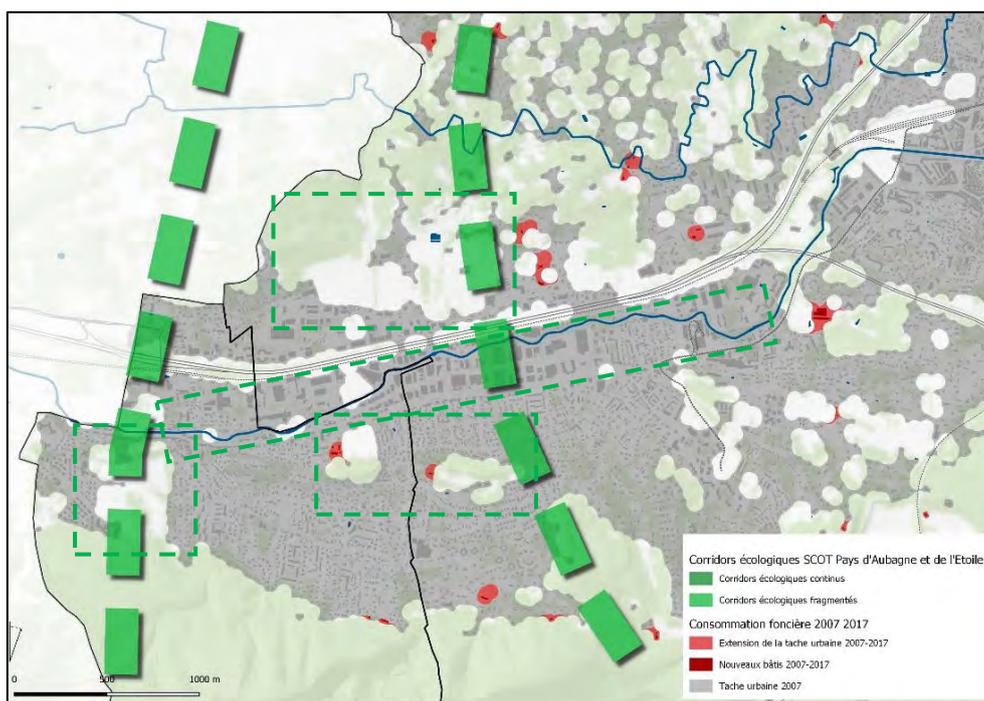
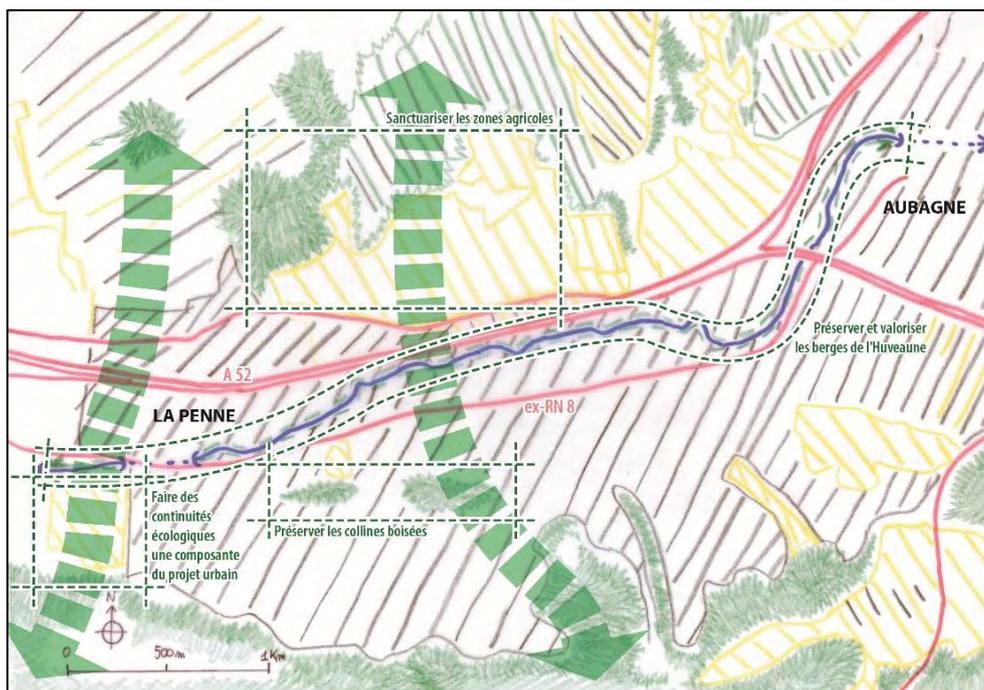
Figure 1 : Carte des secteurs d'enjeu écologique

Bilan

→ **Méthodologie**

Il s'agit de vérifier que les différents éléments naturels et paysagers qui constituent les corridors ne sont pas impactés par l'urbanisation. Pour cela, une comparaison est proposée entre les cartes des secteurs d'enjeu écologiques et les cartes de consommation d'espace.

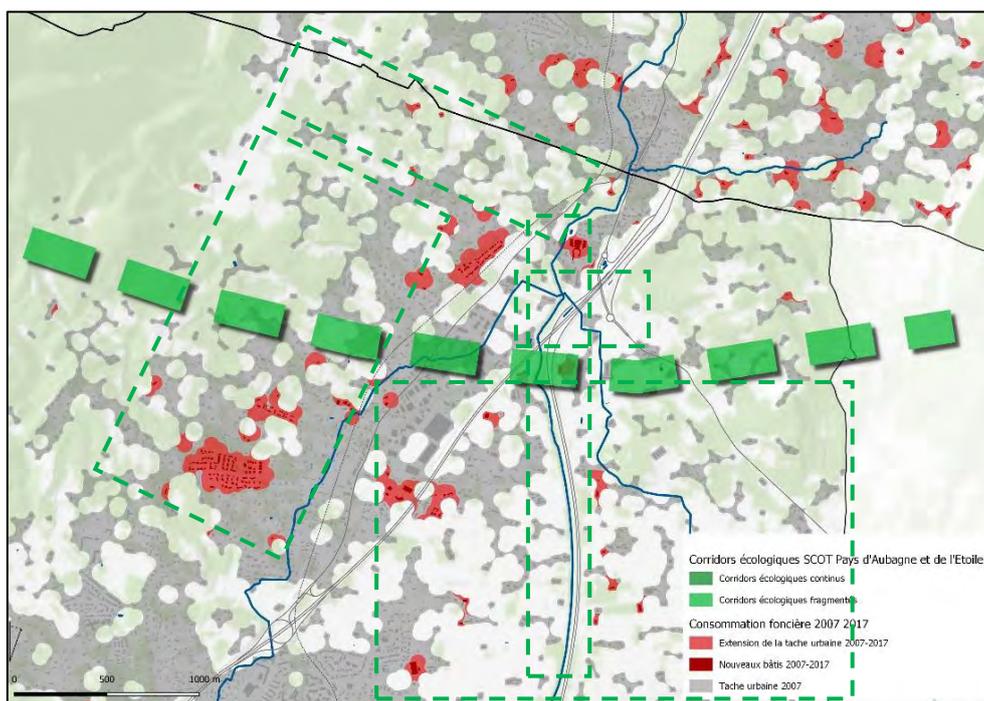
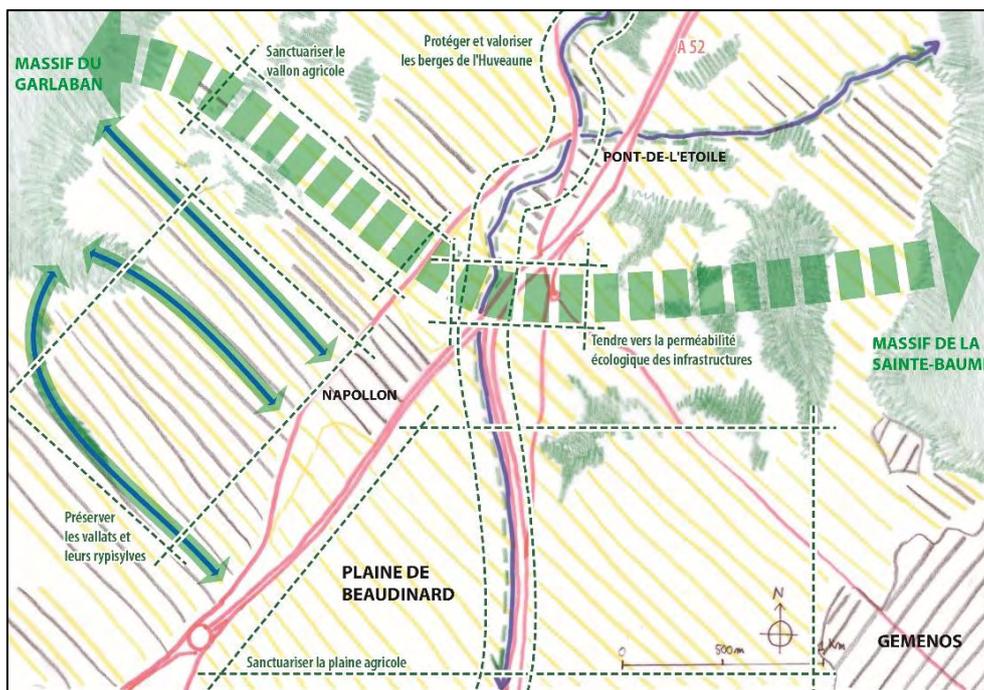
➔ **Secteur La Penne-sur-Huveaune / Aubagne-ouest**



L'espace agricole de l'Aumône (au nord de l'autoroute, sur la commune d'Aubagne) et le site des Candolles (à l'ouest, sur la commune de La Penne-sur-Huveaune) n'ont pas été impactés par l'urbanisation. Quant à la ripisylve de l'Huveaune, elle était déjà quasi-totalement insérée dans la tache urbaine 2007.

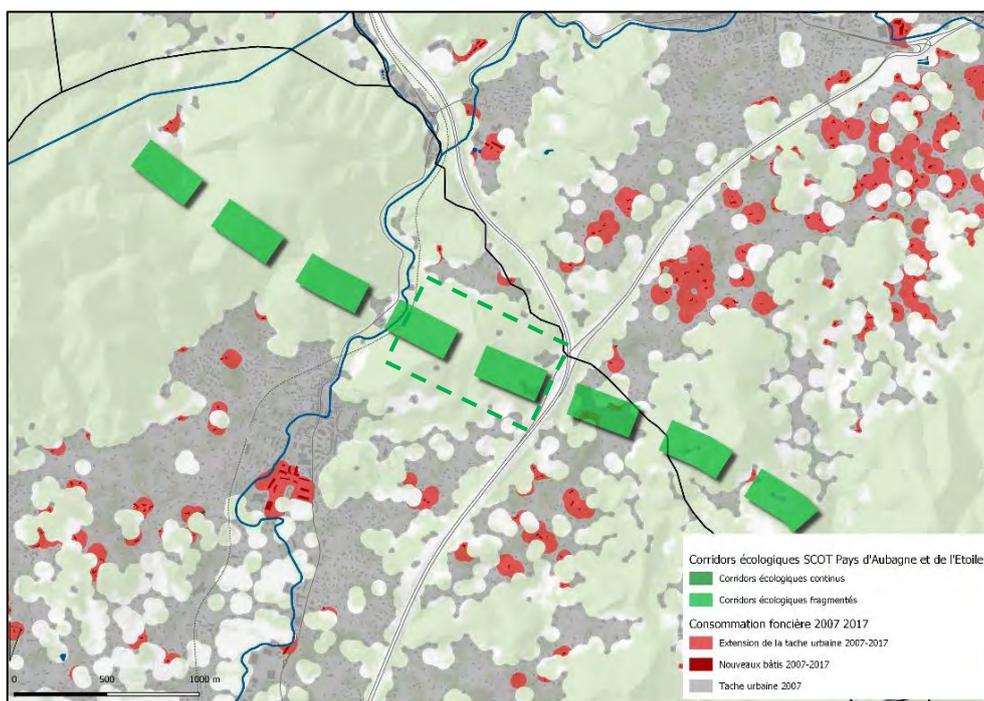
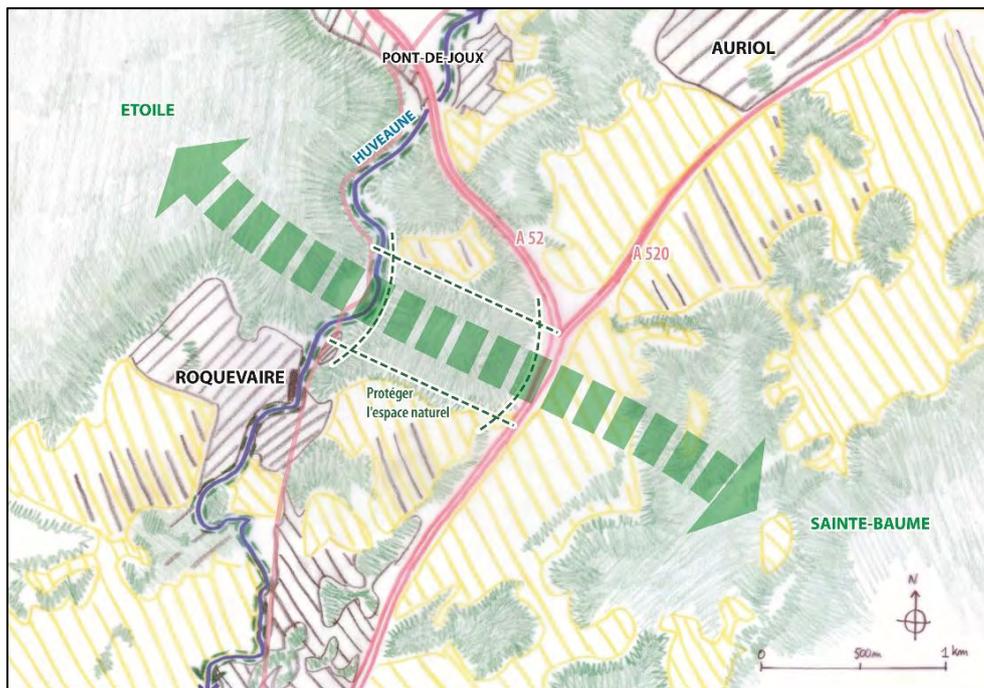
Les deux petites collines boisées situées dans les secteurs résidentiels au sud de l'Huveaune (secteur de Saint-Mître et de la Bourgade) sont préservées. Toutefois, des constructions ont émergé sur leurs franges.

➔ **Secteur Aubagne-nord / Roquevaire – Pont-de-l'Etoile**



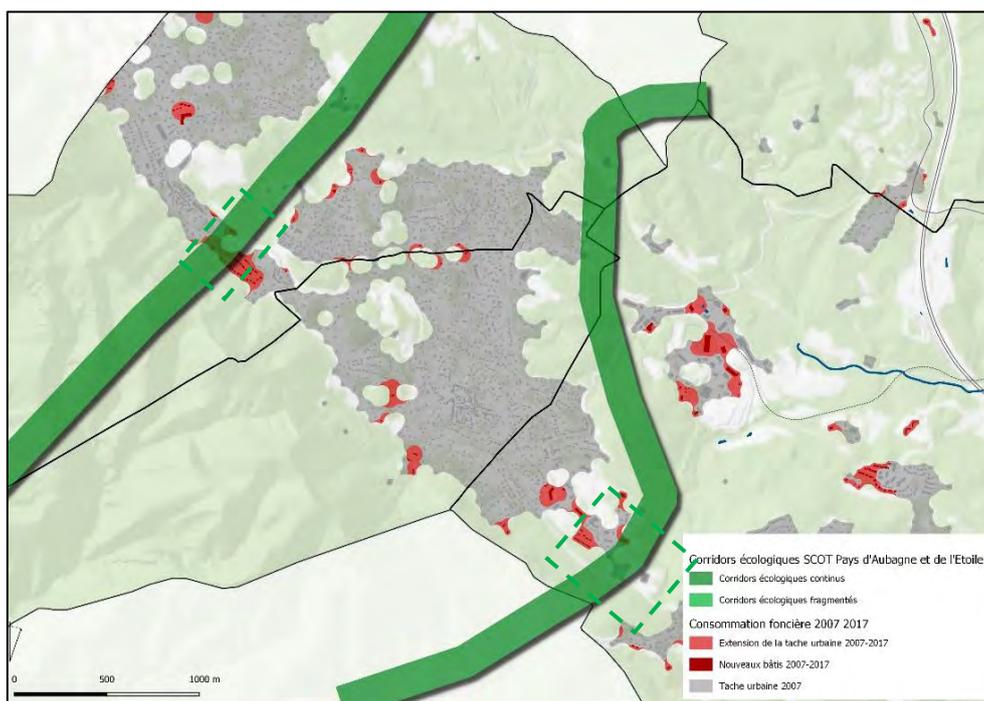
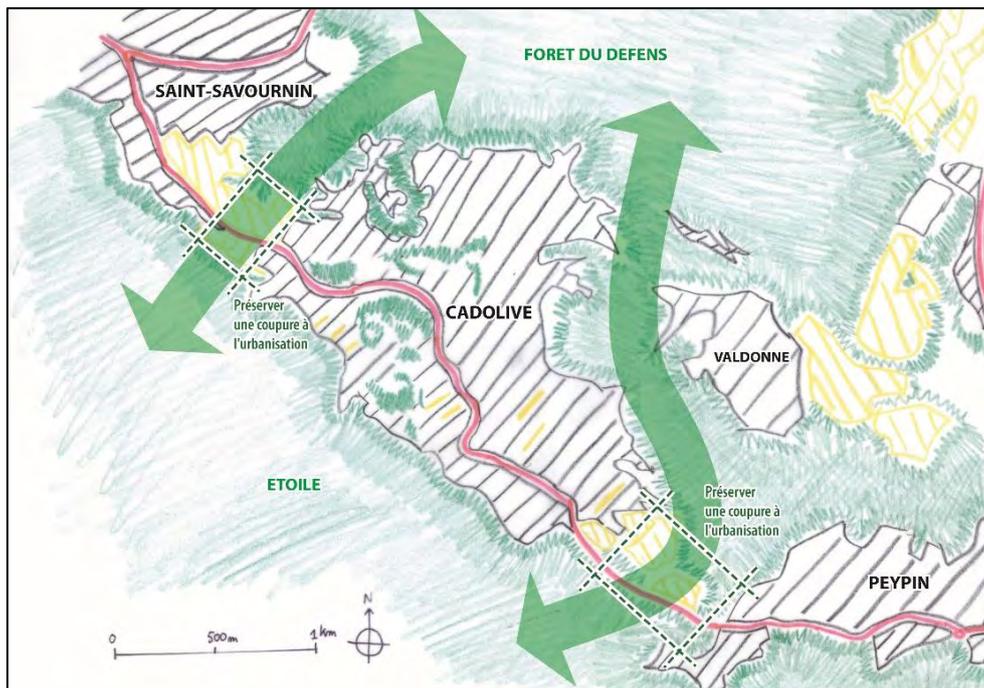
L'espace d'interface entre les piémonts du Garlaban et la plaine agricole d'Aubagne (à l'ouest de l'autoroute et de la RD96n) constitue un secteur fortement mité. En effet, la tache urbaine présente de nombreux interstices dans lesquels plusieurs opérations de logements ont été réalisées, générant une importante consommation d'espace. Toutefois, cette seule analyse ne permet pas de vérifier si les vallats et rypisylves qui structurent le paysage ont été ou non préservés. Il est cependant possible d'affirmer que le vallon agricole situé contre la commune de Roquevaire n'a quasiment pas été impacté par l'urbanisation. Le constat est similaire pour la plaine agricole d'Aubagne.

→ **Secteur Roquevaire – Pont-de-Joux**



La colline boisée située entre l'autoroute et l'Huveaune est préservée. Elle n'a pas été impacté par l'urbanisation.

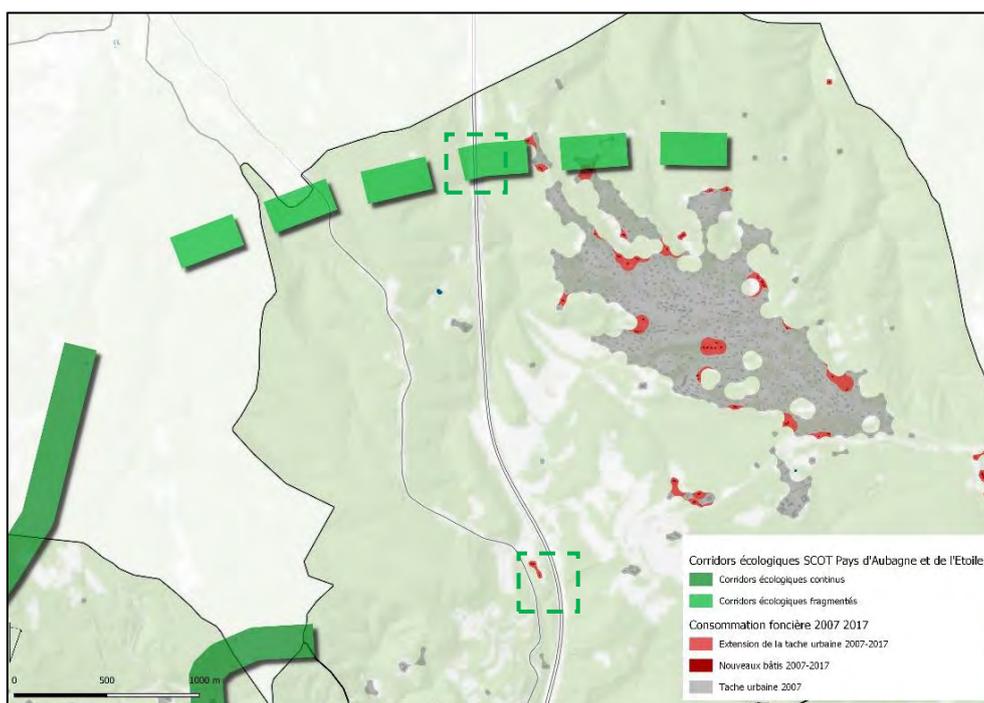
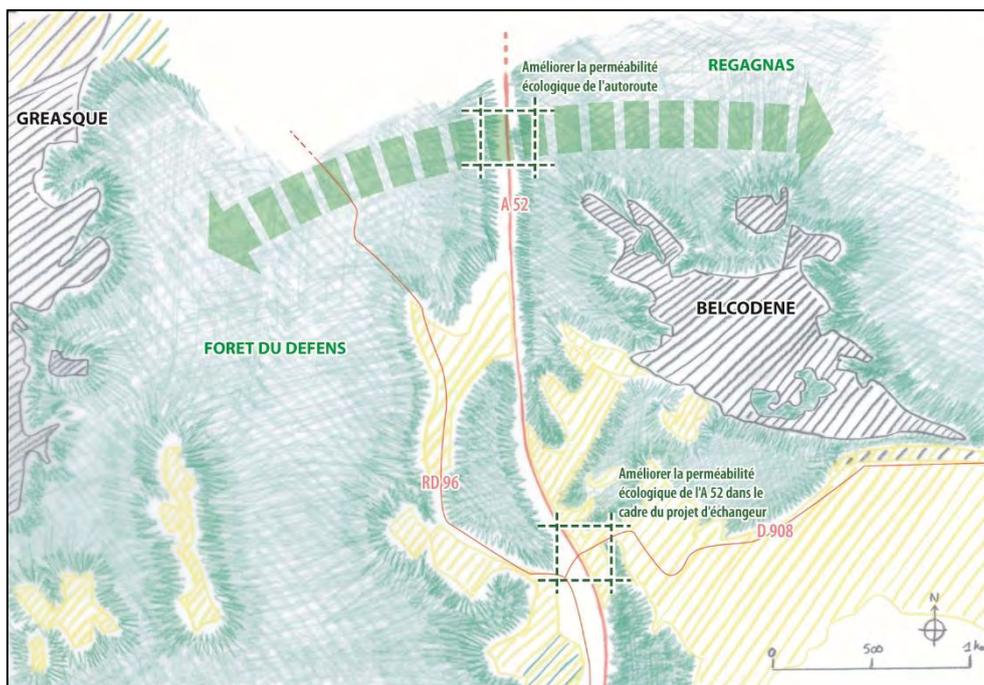
➔ **Secteur Saint-Savournin / Cadolive / Peypin**



Sur la commune de Peypin, entre Auberge Neuve (continuité de Cadolive) et les Termes, la coupure à l'urbanisation est réduite par le développement du quartier Bédelin mais elle est préservée.

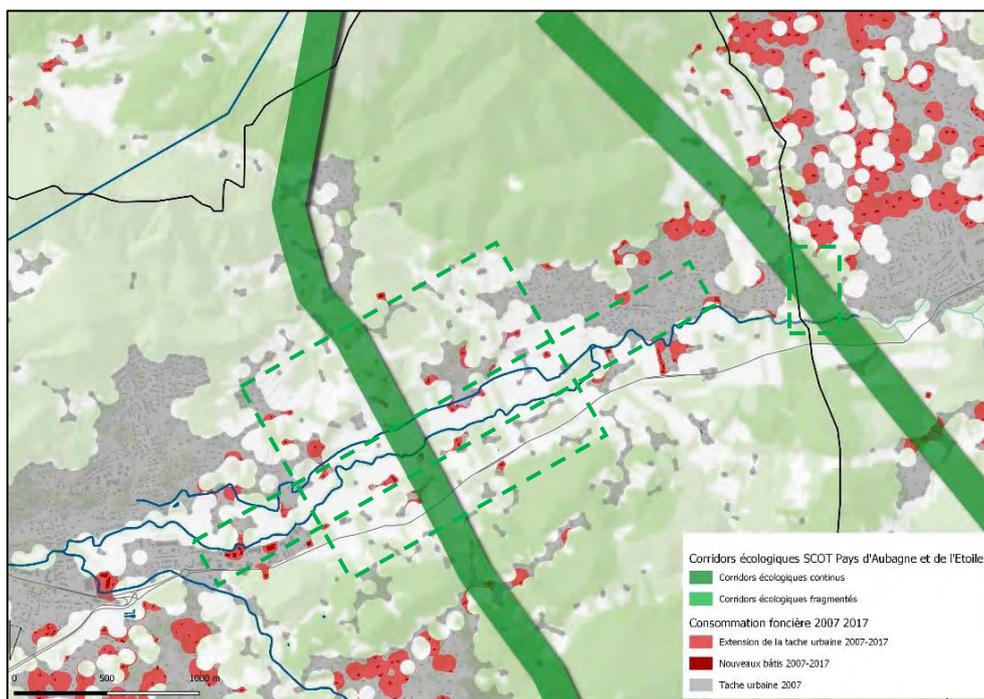
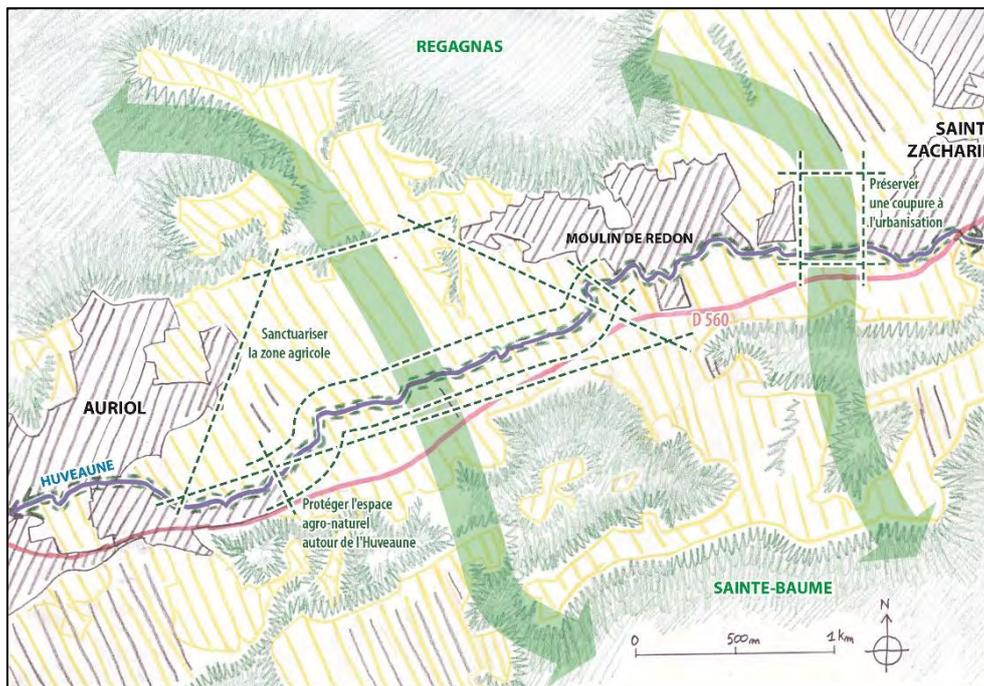
En revanche, depuis la réalisation d'un lotissement, il existe désormais une continuité urbaine entre Cadolive et Saint-Savournin. La coupure à l'urbanisation n'est plus franche. Cependant, il n'est pas possible ici d'affirmer que le corridor écologique est rompu car l'urbanisation s'est développée sur une langue étroite.

➔ **Secteur Gréasque / Belcodène**



L'analyse de la consommation d'espace ne permet pas, pour ce secteur, d'évaluer le respect des orientations édictées par le SCOT. En effet, sur ce secteur, les orientations en matière de corridor écologique, concernent la perméabilité écologique de l'infrastructure autoroutière.

➔ Secteur Auriol / Saint-Zacharie



Entre Moulin de Redon (Auriol) et Saint-Zacharie, la coupure à l'urbanisation est préservée : les constructions ne s'y sont pas développées. La plaine agricole d'Auriol a été préservée avec un mitage peu présent. Quant à la ripisylve de l'Huveaune, elle ne semble pas avoir été impactée par l'urbanisation.

Conclusion et pistes à poursuivre

Globalement, les corridors écologiques identifiés dans le SCOT ont été préservés de l'urbanisation. **Il convient cependant de maintenir une bonne vigilance pour assurer cette préservation dans le temps et de veiller au mitage qui tend à fermer des espaces, notamment agricoles.**

DEUXIEME PARTIE

SUIVI QUALITATIF

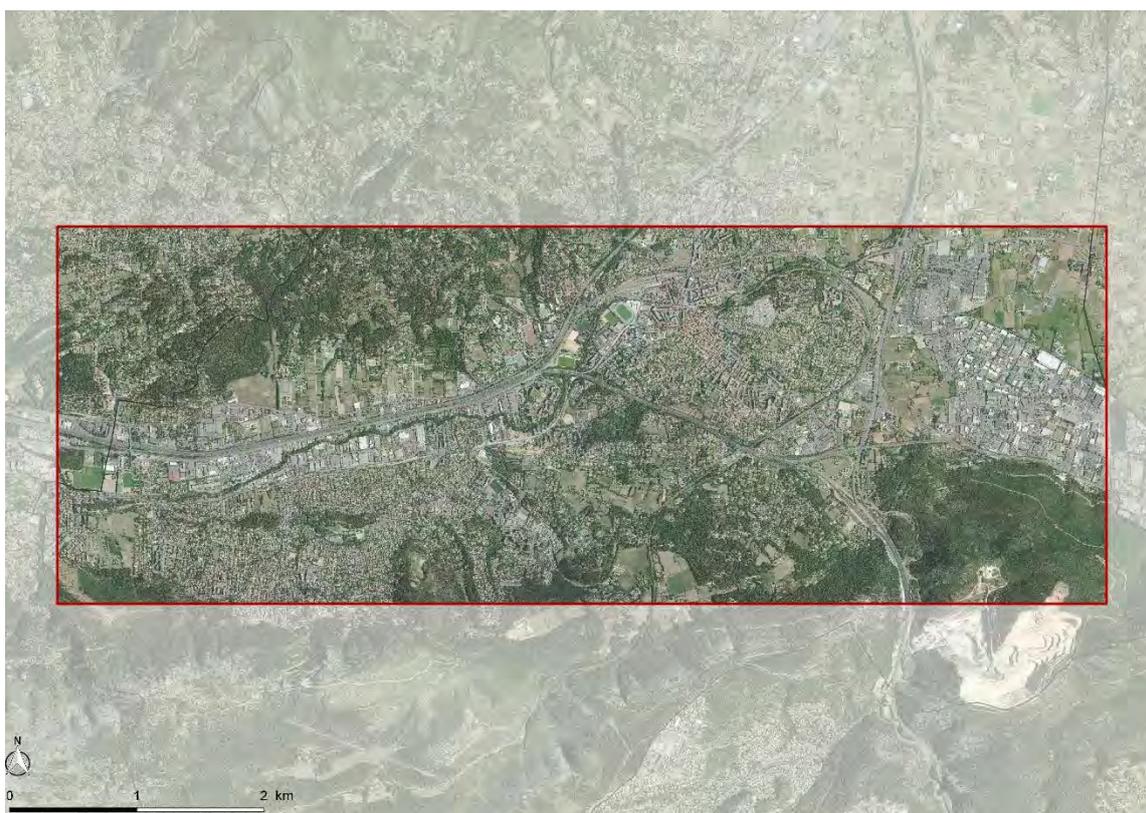
SCOT PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE

Le bilan réglementaire du SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile s'appuie également sur un suivi qualitatif. Celui-ci a pour objectif d'évaluer les avancées relatives aux orientations définies par le SCOT sur les deux secteurs de projets identifiés :

- Aubagne / La Penne-sur-Huveaune,
- Valdonne (Aubagne Napollon / Roquevaire / La Destrousse / La Bouilladisse).

Pour chacun de ces deux secteurs de projets, l'appréciation des avancées se fonde sur l'observation de différents projets recensés. Ils sont organisés en 4 thématiques : l'accessibilité, le développement économique, le développement urbain, ainsi que l'environnement, le cadre de vie et patrimoine. Une synthèse de chacune des thématiques est faite par une lecture croisée qui met en exergue les dynamiques et spécificités observées. Cette analyse croisée permet ainsi de déterminer si les orientations du SCOT ont été suivies d'effets, voire de mesurer les éventuels changements ou évolutions intervenus. Dans le prolongement des objectifs initiaux du SCOT, des « pistes à poursuivre » sont déclinées à titre indicatif pour chacune des thématiques sur chaque secteur. Ces pistes constituent un appui pour le futur SCOT métropolitain.

AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « AUBAGNE – LA PENNE SUR HUVEAUNE »



Le secteur de projets s'inscrit au coeur de la vallée de l'Huveaune, sur les communes d'Aubagne et de La Penne-sur-Huveaune. La topographie de ce territoire en fait un corridor urbain et économique fortement marqué par les infrastructures de déplacements, à l'articulation entre le Pays d'Aubagne et de l'Etoile et Marseille.

Les grands enjeux thématiques du SCOT

- **Accessibilité** : l'amélioration des liaisons ferrées inter-urbaines (TER) par la réalisation de la 3^e voie ferrée Aubagne-Marseille ; le confortement de la gare d'Aubagne comme pôle d'échanges métropolitain en assurant la multimodalité ; le confortement de la gare de La Penne-sur-Huveaune comme pôle d'échanges de proximité ; le développement d'un tramway sur l'axe est-ouest ; le renforcement du réseau de bus.
- **Développement économique** : le développement et l'organisation du corridor économique de la vallée de l'Huveaune ; la création des conditions de développement des activités productives ; le développement de l'économie de la connaissance ; le développement équilibré de l'armature commerciale ; le confortement des espaces d'activités dédiés ; le développement d'une agriculture périurbaine soutenable.
- **Développement urbain** : la limitation de la consommation d'espace (optimisation de l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine existante, amélioration de l'habitat dans les centres anciens) ; l'intensification du développement urbain en fonction du niveau de desserte en TC et de ses perspectives d'évolution.
- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'amélioration du cadre de vie des centres anciens ; le confortement des continuités écologiques d'échelle métropolitaine ; la préservation des continuités écologiques ; la protection des cours d'eau et de leurs berges ; la sanctuarisation des terres agricoles ; le maintien et le développement de la nature en ville.

La prise en compte des orientations du SCOT dans le PLUi en cours d'élaboration

Depuis l'approbation du SCOT fixant la stratégie du Pays d'Aubagne et de l'Étoile en matière d'aménagement et de développement, les communes ont fait évoluer leurs documents d'urbanismes en passant du POS au PLU, et le PPRI Huveaune a été approuvé en février 2017. Une partie de la stratégie territoriale s'est ainsi vue impactée par l'évolution de projets d'envergure, à l'instar de l'extension de la zone industrielle des Paluds qui a dû être abandonnée au regard de ce PPRI. Parallèlement, l'engagement de multiples démarches métropolitaines de planification (Projet métropolitain, SCoT, PLH, PDU, schémas économiques...) est aussi l'opportunité pour les élus de réaffirmer ou d'amender la vision et les ambitions qu'ils partagent pour leur territoire.

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Avancée impulsée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

ACCESSIBILITE

Le pôle urbain Aubagne – La Penne sur Huveaune se caractérise par un maillage de transports collectifs en site propre clairement affiché au sein du SCOT.

- La liaison entre la gare ferroviaire d'Aubagne et le quartier Le Charrel a été réalisée par une ligne de tramway. L'extension de celle-ci pour créer un tramway reliant Aubagne à Marseille par La Penne-sur-Huveaune n'est pas encore engagée. Outre l'allègement du trafic routier, ce projet permettrait d'offrir une desserte fine de la vallée de l'Huveaune favorisant une intensification urbaine autour de l'axe, la requalification et la densification des zones d'activités et la revitalisation du centre-ville de La Penne-sur-Huveaune.
- La desserte de la zone commerciale de La Martelle et la zone d'activités des Paluds depuis le pôle d'échanges de la gare d'Aubagne inscrite au SCOT se fera via le chronobus. Ce nouveau BHNS s'inscrit dans une offre multimodale de transport public et sera en correspondance avec le tramway, le réseau SNCF et le Val'Tram. Ce projet en cours d'étude est inscrit dans le PDU métropolitain en cours d'élaboration.
- Le Val'Tram est inscrit au PDU avec un objectif de réalisation à court terme. Ce projet de liaison en site propre programmé dans le SCOT doit permettre de connecter le centre-ville d'Aubagne à La Bouilladisse au Nord en desservant 5 communes par la voie ferrée de Valdonne sur 14 km, permettant le désengorgement des axes routiers. Il constitue un réel levier de cohérence urbanisme transport et de développement urbain pour le territoire.
- Le renforcement du pôle d'échanges du centre-ville d'Aubagne, impulsé par la mise en service de la 3^e voie ferrée et le tramway, est en cours. Il s'inscrit en articulation avec le développement de nouvelles lignes de TCSP, le renforcement de l'offre de stationnement sur le pôle d'échanges de la gare d'Aubagne et la requalification des espaces publics du centre-ville d'Aubagne.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le renforcement du développement économique du secteur de projet s'appuie sur les zones d'activités existantes, notamment celles situées à l'Est d'Aubagne. Certains choix d'aménagement ont toutefois évolué et entraîné des modifications concernant les orientations d'aménagement en matière de développement économique.

- L'extension de la zone des Paluds sur 17 ha telle que prévue au SCOT n'est plus d'actualité du fait des prescriptions du PPRI Huveaune approuvé par l'Etat en février 2017. Ces espaces ont donc été reclassés en zone agricole dans le PLU d'Aubagne.

- La zone d'activités des Paluds est en cours de requalification (démarche « Les Nouveaux Paluds »), accompagnée d'un objectif de désimperméabilisation des sols dans le cadre de la démarche « villes perméables » qui en fait l'un des sites pilotes du département.
- Le projet de vaste opération d'extension urbaine de la ZAC des Gargues sur 40 hectares, est actuellement en cours de redéfinition pour un projet global répondant aux enjeux métropolitains.
- Le centre-ville fait l'objet d'un projet urbain ambitieux porté par la métropole. Il vise à développer, en matière économique, une offre de bureaux et une redynamisation commerciale. Il s'appuie sur une série d'études opérationnelles sur des îlots ciblés. Le projet mixte sur l'îlot Antide Boyer (commerces, logements, équipements et mobilités) et celui portant sur le « triangle actif », en cours d'étude, s'inscrivent dans une dynamique de développement de l'attractivité et de revitalisation économique du centre-ville d'Aubagne.
- Sur le secteur Camp de Sarlier, l'opération Alta Rocca (création de bureaux et de commerces) est en cours de réalisation tandis que le projet de parc d'activités Sarlier (tertiaire sur l'axe du secteur avec activités productives en cœur de zone et création d'un parc urbain paysager autour des cours d'eau de la Maire et du Fauge) est à l'étude. Ce parc d'activités de rayonnement métropolitain permettra d'offrir un aménagement novateur en incluant la question de la gestion de l'eau dès l'échelle de la parcelle.
- A l'ouest du secteur, les projets de renouvellement du Pôle Alpha (zone d'activités économie mixte à dominante activités support sur 87 ha) et de Camp Major (économie productive sur 9 ha) ne sont pas encore engagés, tandis que l'ancien Bâtiment CAMI sur le secteur du Charrel vient d'être livré (réhabilitation de 1200 m2 de bureaux et locaux commerciaux dans un bâtiment patrimonial).

DEVELOPPEMENT URBAIN

Le confortement de pôle urbain du secteur se traduit par plusieurs opérations de renouvellement urbain et projets de création de logements, totalisant plus de 520 logements programmés sur la Penne-sur-Huveaune et près de 1600 logements sur Aubagne ouest.

- Sur La Penne-sur-Huveaune, l'opération mixte habitat-équipement de la MASC a été livrée, d'autres sont en cours de construction (Beaussier phase 1 avec 100 logements, terrain Giraudeau) et la plupart sont à l'étude (Beaussier phase 2 avec 200 logements, Les Arcades avec 100 logements, projet Fassetta avec 60 logements). Seul, le projet de développement urbain « La Poste », localisé au cœur du centre-ville, n'est pas encore engagé.
- L'Ouest aubagnais est également en cours d'intensification : deux opérations sont réalisées (Rousselot et Brest Goums Laute, soit un total de 550 logements) et quatre sont à l'étude (dont l'opération mixte de l'Îlot Antide Boyer qui participe directement de la revitalisation du centre-ville d'Aubagne).
- Six projets identifiés au PLH 2014-2019 du Pays d'Aubagne et de l'Etoile ne sont toutefois pas encore engagés, dont ceux des Pépinières Tiran (275 logements), du terrain Rubi (125 logements) ou du terrain Vulcain (80 logements).
- Le centre-ville d'Aubagne fait par ailleurs l'objet d'un plan guide afin de définir une stratégie pour dynamiser son attractivité. Ces actions s'accompagnent de réflexions sur les espaces publics ainsi que sur l'îlot du Bras d'Or, avec une action foncière et opérationnelle visant à développer l'habitat sur d'anciens équipements obsolètes.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

Quelques avancées significatives dans les projets contribuant aux orientations « cadre de vie, environnement et patrimoine » du SCOT :

- L'abandon, liée à l'approbation du PPRi Huveaune, du projet d'extension de la zone des Paluds sur Aubagne s'est traduit par le reclassement des espaces concernés en zone agricole au PLU, participant ainsi potentiellement à l'accroissement du foncier productif agricole.

- Un objectif de désimperméabilisation des sols accompagne la requalification des zones d'activités des Paluds dans le cadre de la démarche « villes perméables » qui en fait un site-pilote des Bouches-du-Rhône.
- Le parc d'activités Sarlier, fait de la problématique de la gestion du cycle de l'eau et de la création d'un parc aux abords de la Maire une priorité.
- La requalification des espaces publics du centre-ville d'Aubagne est en cours de réalisation. Articulée en plusieurs phases, elle participe de l'objectif de redynamisation en s'inscrivant plus largement parmi d'autres thématiques en synergie, telles que la mobilité, le patrimoine, l'économie ou l'habitat.
- Le projet de valorisation des berges de l'Huveaune est en cours d'étude, entre le centre-ville d'Aubagne et la Tourtelle, dans le cadre de la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI).
- Patrimoine : les PLU d'Aubagne et de La Penne intègrent des outils de protection de bâtiments remarquables et des exigences renforcées pour l'aspect extérieur des constructions dans les centres-anciens.
- Trame verte : les PLU d'Aubagne et de La Penne intègrent des outils de protection des ripisylves (Espaces verts protégés), des masses boisées (EBC...). Plus particulièrement, le secteur de l'Aumône est classé en zone agricole, les collines boisées insérées dans le tissu résidentiel de La Penne et de Saint-Mitre sont protégées...
- Risque : l'approbation du PPRI Huveaune conditionne désormais les choix d'aménagement du secteur.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- En matière d'accessibilité, les évolutions contextuelles n'ont pas rendu possible la réalisation de l'ensemble des orientations du SCOT telles que prévues. Concernant le projet de tramway, à ce jour seule la desserte entre le centre-ville d'Aubagne et Le Charrel est opérationnelle. Cette ligne a permis de conforter le pôle urbain autour de cet axe, en particulier par des actions d'optimisation foncière et de renouvellement urbain, sans toutefois permettre une requalification et une densification optimisées des zones d'activités et la revitalisation du centre-ville de La Penne-sur-Huveaune. L'affinement des études et des réflexions a conduit au choix d'un Chronobus pour assurer la desserte des pôles existants entre la gare d'Aubagne et le secteur des Paluds et offrir une alternative fiable à la voiture. Au regard des pôles d'échanges, le renforcement de la gare d'Aubagne est engagé notamment en lien avec la ligne de tramway réalisée. Le pôle d'échanges sur les Paluds est en reconfiguration. Le réaménagement de la gare de La Penne-sur-Huveaune comme pôle d'échanges de proximité a été réalisé. Le projet de Val'Tram comme alternative au tout-voiture dans l'ensemble de la vallée de l'Huveaune est acté et sera la colonne vertébrale du futur développement urbain du territoire. Ce TCSP doit permettre le désengorgement des axes routiers en desservant La Bouilladisse, La Destrousse et Roquevaire depuis Aubagne qui bénéficiera de cinq stations.
- En termes de développement économique, sur l'Est du secteur l'évolution croisée des choix d'aménagement et de développement économique fait apparaître un manque de consensus entre les différents acteurs du territoire. Les changements d'orientations successifs sont à mettre en perspective avec la nécessité de définir un projet global d'aménagement sur ce secteur d'Aubagne, ainsi qu'avec les dynamiques d'emplois souhaitées. Sur l'Ouest, le projet de Camp Major et celui de renouvellement du Pôle Alpha (soit au total un équivalent 4500 emplois) sont inscrits au sein de zones réglementaires dédiées des PLU d'Aubagne et de La Penne-sur-Huveaune mais ne sont pas encore engagés.

- Au regard du développement urbain, les nombreuses opérations et projets de logements participent de la redynamisation du centre-ville de La Penne-sur-Huveaune et de l'ouest d'Aubagne. En renforçant l'attractivité résidentielle du secteur de projets autour de l'ancienne RN8 et en articulation avec la ligne de tramway, elles s'inscrivent pleinement dans les objectifs de requalification de ce corridor urbain et de maîtrise des dynamiques périurbaines tels que proposés au SCOT. La réalisation de la ligne de tramway reliant le centre-ville d'Aubagne au quartier Le Charrel a bien eu l'effet-levier attendu pour développer l'intensification urbaine autour de l'axe tout en améliorant le cadre de vie. A plus long terme, la mise en œuvre des différents projets de TCSP connus aujourd'hui (tramway, Chronobus, Val'tram) devrait avoir un impact important favorisant l'aménagement et le développement urbains, en termes de renouvellement urbain comme au travers de la requalification des espaces publics du centre-ville d'Aubagne (en cours de réalisation), de la modification de son schéma des circulations mais aussi par la création de 5 parkings-relais autour des 12 stations du Val'Tram, s'inscrivant dans les orientations d'articulation urbanisme / transports du SCOT.
- Concernant l'environnement, si l'impact du PPRi de l'Huveaune approuvé sur l'extension de la zone d'activités des Paluds a conduit à l'abandon du projet, il a permis le reclassement des espaces concernés en agricole, contribuant ainsi au développement de l'agriculture périurbaine soutenable conformément aux orientations du SCOT. Quant à la requalification des zones d'activités des Paluds I et II, elle s'inscrit également dans l'objectif de désimperperméabilisation et de limitation de l'imperméabilisation des sols porté par le SCOT, tout comme le parc d'activités Sarlier qui offre un aménagement novateur pour la prise en compte de l'eau. Les travaux d'amélioration du cadre de vie sur Aubagne ont été clairement amorcés par la création de la ligne de tramway reliant le centre-ville au quartier du Charrel, notamment à partir des aménagements d'infrastructure TCSP et de la modification du schéma de circulation de voirie induite. Parallèlement, la mutation de la gare ferroviaire en pôle d'échanges s'est accompagnée de l'aménagement de parkings d'accueil. Plus largement, la requalification du centre-ville est en cours et s'articule avec le plan-guide établi lors de l'élaboration du PLU. Elle s'inscrit dans un projet d'ensemble plus vaste, associant le patrimoine, la mobilité, l'économie, l'habitat et les espaces publics.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Étudier la faisabilité d'un transport collectif en site propre depuis la piscine du Charrel à Aubagne vers Marseille via La Penne-sur-Huveaune et le programmer, afin d'alléger le trafic routier dans la vallée de l'Huveaune, d'offrir une desserte locale plus fine en favorisant l'intensification urbaine souhaitée autour de l'axe, et de permettre la requalification et la densification des zones d'activités proches ainsi que la revitalisation du centre-ville de La Penne-sur-Huveaune.
- Mettre en œuvre la réalisation de la ligne Chronobus afin de pouvoir desservir depuis Aubagne-centre la zone commerciale de La Martelle, la zone d'activités Les Paluds et le Parc d'activités de Gémenos, pour désengorger l'accessibilité et permettre la création d'un maillage TCSP traversant le pôle urbain du territoire depuis la zone industrielle des Paluds jusqu'à La Penne-sur-Huveaune, en passant par le centre-ville d'Aubagne et en desservant le quartier du Charrel.
- Réaliser l'extension du parking relais de la gare d'Aubagne, pour favoriser le choix de report modal et conforter le pôle d'échanges.
- Renforcer et développer le pôle d'échange de la gare d'Aubagne, permettant l'articulation optimale du réseau ferroviaire avec le tramway, le Val'tram, le Chronobus, la gare routière et le stationnement des usagers multimodaux.
- Aménager les cinq parkings relais (pour un total de 550 places) nécessaire à l'accueil des usagers autour des gares communales.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Définir un projet global d'aménagement des espaces économiques sur le secteur à l'Est d'Aubagne afin de réorienter les équilibres et dynamiques du territoire. Il intégrera le développement de l'attractivité du centre-ville, en tenant compte des temporalités liées à la redéfinition du projet d'extension urbaine de la ZAC des Gargues et de ses évolutions possibles mais également de la réorientation agricole des fonciers initialement prévus pour l'extension de la zone des Paluds (liée aux prescriptions du PPRi Huveaune). A noter que le SCOT métropolitain en cours d'élaboration a identifié ce secteur dans ses réflexions, et plus largement l'ensemble de la Vallée de l'Huveaune, comme relevant d'un enjeu métropolitain.
- Réaliser le projet mixte sur les îlots du quartier de gare d'Aubagne afin de favoriser l'attractivité et la revitalisation économique du centre-ville d'Aubagne.
- Engager les projets de renouvellement / requalification des espaces d'activités de Camp Major et du Pôle Alpha à l'ouest du secteur de projets, en affirmant leur vocation productive et en les préservant d'un développement commercial et/ou résidentiel.
- Mettre en œuvre le projet de parc d'activités sur Camp de Sarlier en l'inscrivant dans une dynamique d'entrée de ville qualitative, en lien avec la création d'un parc urbain paysager et de gestion exemplaire du pluvial autour des cours d'eau de la Maire et du Fauge.

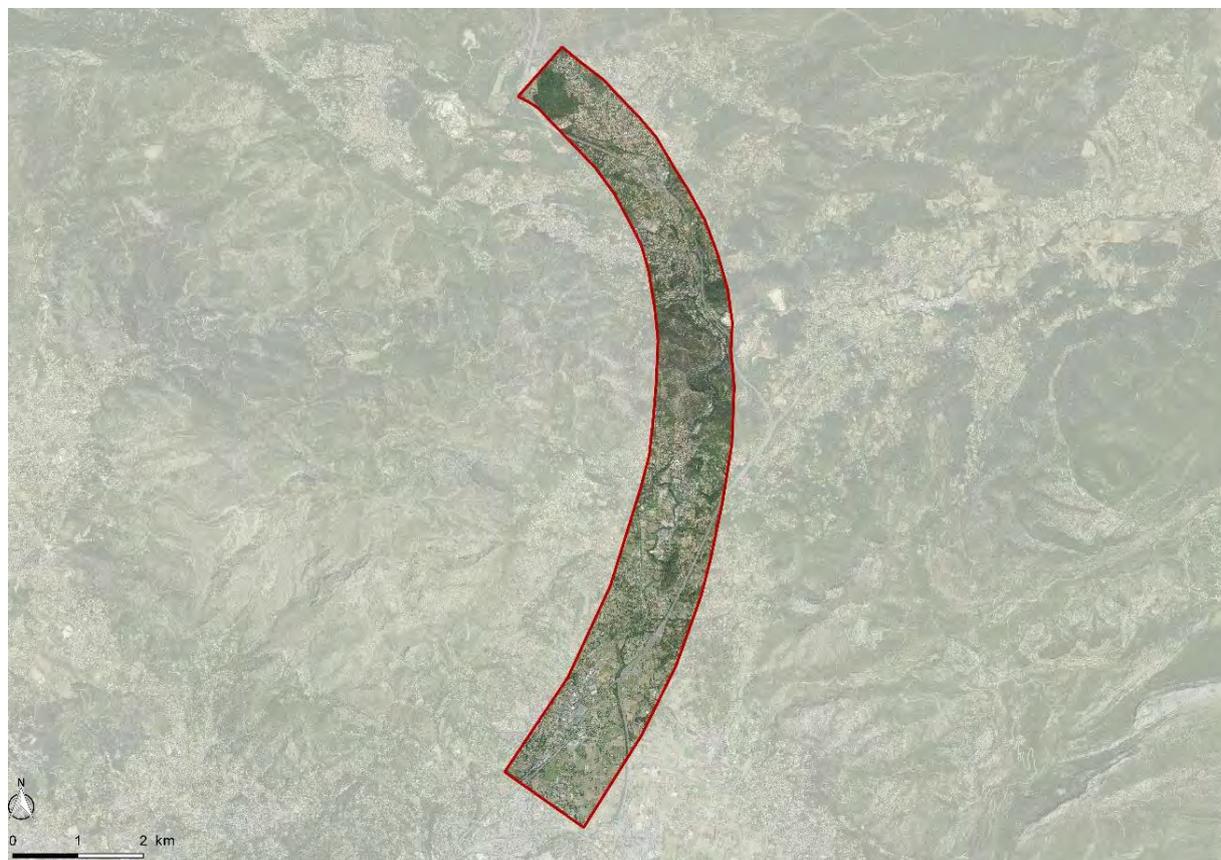
DEVELOPPEMENT URBAIN

- Sur La Penne-sur-Huveaune et à l'échelle des capacités d'accueil de la commune, poursuivre le renouvellement urbain et l'intensification par la réalisation des opérations de logement programmées, pour renforcer l'attractivité résidentielle du centre.
- Veiller à la qualité des aménagements urbains accompagnant ces opérations et notamment celle des espaces publics du centre-ville.
- Sur Aubagne ouest et centre, poursuivre la dynamique engagée de renouvellement urbain et la réalisation des opérations de logement programmées et non engagées à ce jour, appuyées sur la ligne de tramway réalisée.
- Créer les aménagements et parkings paysagers nécessaires au bon fonctionnement des stations de TCSP pour en favoriser l'usage et traduire les orientations d'articulation urbanisme / transports du SCOT.
- Offrir les conditions de densification et de structuration urbaine aux abords des arrêts du Val'tram.
- Mettre en perspective le développement urbain de La Penne-sur-Huveaune avec le projet de prolongement du tramway d'Aubagne jusqu'à Marseille via La Penne-sur-Huveaune, afin de permettre un développement équilibré s'inscrivant dans une offre de déplacement alternative favorisant l'usage des TCSP et s'inscrivant dans la logique d'articulation urbanisme / transports.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

- Protéger et valoriser les richesses naturelles et paysagères du secteur de projets, notamment l'Huveaune par l'aménagement de ses berges
- Coordonner les projets d'aménagement avec le risque inondation de l'Huveaune, pour favoriser un nouvel urbanisme plus résilient.
- Etendre l'objectif de limitation de l'imperméabilisation des sols dans le cadre de la requalification / valorisation des zones d'activités, pour concilier développement économique et environnement.
- Inscrire les fonciers agricoles issus de l'abandon du projet d'extension de la zone des Paluds dans la dynamique agricole, économique et environnementale de ce territoire.
- Adapter la protection des terres agricoles au regard de leur potentiel agronomique.
- Poursuivre la requalification des espaces publics du centre-ville d'Aubagne, en articulation avec les problématiques de la mobilité, du patrimoine, du développement économique et de l'habitat.
- Envisager l'aménagement des espaces publics autour des stations de tramway, pour ponctuer et séquencer cet axe de déplacements et contribuer à la requalification de la D8N (ex-RN8).

**AVANCEES SUR LE SECTEUR DE PROJETS « VALDONNE »
(AUBAGNE NAPOLLON - ROQUEVAIRE – LA DESTROUSSE – LA BOUILLADISSE)**



Le secteur de projets s'articule autour de l'ancienne voie ferrée de Valdonne et traverse les communes d'Aubagne, Roquevaire, La Destrousse, Auriol et La Bouilladisse.

Les grands enjeux thématiques du SCOT

- **Accessibilité** : la réalisation d'un transport collectif en site propre sur l'axe nord-sud (réutilisation de la voie de Valdonne entre La Bouilladisse et Aubagne ; le développement et le renforcement de lignes de bus régulières pour organiser le rabattement ; l'organisation de ce rabattement vers les stations de la voie de Valdonne.
- **Développement économique** : le confortement et la requalification des espaces d'activités secondaires ; l'aménagement ou l'extension des zones d'activités de proximité ou secondaires ; le confortement et la requalification des pôles commerciaux secondaires (d'échelle intercommunale et locale) ; le confortement des espaces d'activités dédiés (préservation des capacités d'accueil pour les activités productives, bonne cohabitation des activités productives et commerciales) ; le développement d'une agriculture périurbaine soutenable (sanctuarisation des terres agricoles).
- **Développement urbain** : la limitation de la consommation d'espace (sanctuarisation des terres agricoles, maîtrise de l'évolution des zones d'habitat diffus, optimisation de l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine existante, amélioration de l'habitat dans les centres anciens) ; l'intensification du développement urbain et économique en fonction du niveau de desserte en TC et de ses perspectives d'évolution.

- **Cadre de vie, environnement et patrimoine** : l'amélioration du cadre de vie des centres anciens ; le confortement des continuités écologiques d'échelle métropolitaine ; le confortement des continuités écologiques ; la protection des cours d'eau et de leurs berges ; la préservation des vallons de toute urbanisation ; la sanctuarisation des terres agricoles pour les protéger et les valoriser ; la limitation de l'évolution des zones d'habitat diffus ; le maintien et le développement de la nature en ville.

Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

■ Pas d'avancée ■ Avancée impulsée ■ Moyenne avancée ■ Assez bonne avancée ■ Bonne avancée

ACCESSIBILITE

Le territoire s'articule autour du seul projet majeur de valorisation de l'ancienne voir ferroviaire de Valdonne, sur laquelle devrait être réalisé le projet de Val'tram reliant Aubagne – pôle d'échanges à La Bouilladisse centre en desservant plusieurs stations.

- L'affinement des réflexions et des études a conduit à définir un projet d'extension du réseau de tramway : le Val'Tram prévu au PDU. Ce projet de liaison en site propre programmé dans le SCOT et inscrit dans le PDU métropolitain en cours d'élaboration doit permettre de connecter le centre-ville d'Aubagne à La Bouilladisse au Nord en desservant 4 communes par la voie ferrée de Valdonne sur 14 km.
- Parallèlement, le renforcement du pôle d'échanges du centre-ville d'Aubagne est à noter. En cours d'étude, il s'inscrit en articulation avec le développement de nouvelles lignes de TCSP, le renforcement de l'offre de stationnement sur le pôle d'échange de la gare d'Aubagne et la requalification des espaces publics du centre-ville d'Aubagne.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Le développement économique à venir du secteur de projet s'appuie sur plusieurs sites dédiés, dont le celui de Napollon sur Aubagne nord. Des réserves foncières ont été inscrites au PLU d'Aubagne afin de les destiner à des zones d'activités pour l'accueil de tertiaire. Ces projets s'inscrivent tous en espaces d'activités secondaires au SCOT. En termes d'avancement, ils sont en attente et les études sont en cours, notamment afin d'en définir les principes d'aménagement. A ces projets, s'ajoutent quelques espaces agricoles périurbains inscrits dans une activité agricole soutenable, le plus important de ces espaces étant celui de la plaine de Beaudinard située dans la partie nord d'Aubagne.

- Sur Aubagne, le projet de zone d'activités de Napollon 1 présente une vocation mixte à dominante commerce de gros / logistique.
- Sur Aubagne, le projet de zone d'activités de Napollon 2 est en cours d'étude.
- Sur Roquevaire, la zone d'activités de Saint-Estève offre une vocation économie résidentielle mixte à dominante construction.
- Sur La Bouilladisse, les projets des zones de Souque-Nègre et de Malvésine s'inscrivent dans une dominante d'économie résidentielle / commerces.
- Les autres sites économiques existants ou à créer identifiés par le SCOT ne connaissent pas d'avancées significatives.

DEVELOPPEMENT URBAIN

Le développement urbain s'articule aujourd'hui autour de plusieurs projets de logements, totalisant plus de 900 logements sur l'ensemble du secteur de projets.

- Sur Roquevaire, les projets totalisent 340 logements, dont 54 sont déjà réalisés (Gendarmerie, Caprerie) ainsi qu'une partie des 30 logements de l'opération Capien. Plusieurs de ces opérations s'inscrivent dans le cadre d'une l'OAPH RU du centre de Roquevaire, et certaines participent d'une densification aux abords du centre ancien.
- Sur La Destrousse, les projets représentaient 184 logements, dont les 98 de l'opération Soulliellet ont été réalisés. Cette commune fait également l'objet de réflexions en matière d'aménagement, notamment au travers d'une OAP dans son PLU sur le secteur du quartier du Moulin.
- Sur La Bouilladisse, 460 logements étaient programmés (dont 350 dans la ZAC de la Chapelle, en attente de la relance des études pour le Val'tram). Seules, les études sont engagées pour l'opération Parking-Chemin de Magne, avec un permis d'aménager délivré en 2018 sur la partie nord du secteur. Les grands projets de développement de la Bouilladisse (ZAC de la Chapelle, lycée, pôle aqualudique) sont ainsi en attente de programmation de transports en commun et ne connaissent pas d'avancée opérationnelle.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

A ce jour, les PLU en vigueur traduisent finement les orientations du SCOT en matière de sanctuarisation des terres agricoles (secteur de Beaudinard – Napollon, Roquevaire...) ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés.

Synthèse

La lecture croisée des différentes avancées thématiques fait apparaître que :

- Le renforcement de la gare ferroviaire d'Aubagne comme pôle d'échanges du centre-ville est engagé (notamment en lien avec la ligne de tramway réalisée). Le projet de Val'Tram comme alternative au tout-voiture dans la vallée de l'Huveaune est en cours d'étude. Ce TCSP doit permettre de consolider le réseau de transports collectifs (en complément du tramway sur l'axe est-ouest et du futur Chronobus) et de désengorger les axes routiers de ce territoire périurbain nord, en desservant par plusieurs stations multimodales les communes de La Bouilladisse, La Destrousse et Roquevaire depuis Aubagne. Sa réalisation s'articulera avec l'aménagement des stations de desserte mais également des parkings relais nécessaires à l'accueil des usagers. A plus long terme, le prolongement de cette ligne jusqu'à Gréasque et au-delà permettrait d'envisager un bouclage du réseau métropolitain, dans l'esprit des attentes définies dans le SCOT.
- En termes de développement économique, les projets identifiés s'amorcent. Quelle que soit leur vocation (activités productives ou pôle commerciaux), ils s'inscrivent en espaces d'activités secondaires notamment du fait de leur positionnement géographique au sein d'un espace topographiquement dominé par un système de vallons. En favorisant leur accessibilité, la mise en œuvre du projet de Val'tram est susceptible de créer un effet-levier et de participer ainsi ponctuellement à leur dynamisation. Afin de maintenir un équilibre, il conviendra toutefois de veiller à la bonne cohabitation des activités productives et commerciales au sein de ces espaces d'activités mixtes et non spécialisés.

- Concernant le développement urbain, les opérations et projets de logements identifiés participent de la dynamique des communes en apportant des réponses aux attentes actuelles, avec des avancées à consolider. L'évolution de ce territoire apparaît comme fortement conditionnée par la réalisation du projet de Val'tram. La mise en service de celui-ci permettra de repenser l'organisation de ce territoire et son développement urbain, en répondant notamment à une logique de cohérence urbanisme-transport. Celle-ci se traduira par une intensification du développement (urbain comme économique) en lien avec le niveau de desserte en transports en commun, et devrait permettre de contenir l'urbanisation dans les enveloppes urbaines existantes en les optimisant. L'aménagement de stations multimodales le long de la ligne de Val'tram à proximité des centres urbains et des pôles d'emplois devrait également participer de cette dynamique organisationnelle, en favorisant par son offre de stationnement le report modal des usagers.
- Au regard de l'environnement, la protection des terres agricoles et naturelles a été confirmée. Toutefois, de par sa fonction, la réalisation du projet de Val'tram a une portée environnementale manifeste. En permettant de diminuer les nuisances et pollutions liées au tout-voiture aujourd'hui dominant, son impact devrait être positif sur la qualité de l'air de ce territoire de vallons. Son rôle induit dans l'organisation du développement urbain devrait également permettre de ne pas fragiliser la biodiversité, en limitant l'évolution des zones d'habitat diffus ainsi que les risques d'incendie. Concernant le cadre de vie, la recherche de qualité de traitement des stations multimodales et des parking-relais sera recherchée notamment par un traitement paysager.

Pistes à poursuivre pour la mise en œuvre du SCOT

ACCESSIBILITE

- Réaliser le projet de Val'Tram pour desservir les communes du nord du territoire depuis Aubagne à La Bouilladisse sur 14 km.
- Organiser le rabattement vers les stations de la voie de Valdonne, notamment en développant et en renforçant les lignes de bus régulières et, dans une moindre mesure, en réalisant les opérations du « Plan Vélo » prévues dans le PDU métropolitain en cours de réflexion.
- Aménager les stations multimodales et les cinq parkings relais nécessaire à l'accueil des usagers autour des gares communales.
- Etudier la faisabilité d'un prolongement de la ligne du Val'tram à long terme vers Gréasque et le Pays d'Aix.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

- Créer les conditions de développement des activités productives en confortant et en requalifiant les espaces d'activités secondaires.
- Aménager ou étendre les zones d'activités de proximité ou secondaires, pour répondre aux besoins des activités productives et à l'enjeu de l'emploi local, prioritairement par l'extension de nouvelles zones d'activités tertiaires ou d'artisanat (en excluant le commerces) aux abords du terminus Val'tram et de Pas-de-Trets.

- Conforter et requalifier les pôles commerciaux secondaires (d'échelle intercommunale et locale), en veillant à la bonne cohabitation des activités productives et commerciales dans les espaces d'activités non spécialisés
- Conforter les espaces d'activités dédiés, en préservant les capacités d'accueil pour les activités productives.
- Développer l'agriculture périurbaine soutenable, en protégeant durablement les terres agricoles.

DEVELOPPEMENT URBAIN

- Organiser le développement urbain autour des stations du Val'tram, notamment autour des centres-ville de Roquevaire, La Destrousse et la Bouilladisse.
- Intensifier le développement urbain et économique en fonction du niveau de desserte en TC et de ses perspectives d'évolution, en priorité sur la commune de La Bouilladisse
- Créer les aménagements et parkings paysagers nécessaires au bon fonctionnement des stations de TCSP pour en favoriser l'usage et traduire les orientations d'articulation urbanisme / transports du SCOT.
- Poursuivre l'optimisation de l'urbanisation dans l'enveloppe urbaine existante, en proposant des formes urbaines denses et attractives et en comblant les dents creuses.
- Améliorer l'habitat dans les centres anciens en réhabilitant le parc de logements.
- Maîtriser l'évolution des zones d'habitat diffus, en densifiant seulement les secteurs proches des centres urbains bien équipés / desservis.

CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

- Améliorer le cadre de vie des centres anciens et leur préservation patrimoniale.
- Préserver et restaurer la trame verte, en confortant les continuités écologiques d'échelle métropolitaine, en assurant la pérennité des continuités épargnées et en maintenant des « pas japonais » dans les continuités dégradées.
- Protéger les cours d'eau et de leurs berges en veillant notamment à la bonne qualité hydrologique et en valorisant les berges comme support de modes de déplacements actifs.
- Prendre en compte le cycle de l'eau dans les projets urbains nouveaux et en priorité à Pont de Joux et aux abords du terminus Val'tram.
- Adapter l'urbanisation à la topographie et aux risques.
- Adapter la préservation des terres agricoles au regard de leur potentiel agronomique
- Maintenir et développer la nature en ville.
- Développer des espaces publics de qualité et « faisant ville » aux abords des centres et en priorité entre les stations du terminus Val'tram de La Bouilladisse et de La Chapelle.