



# **BILAN REGLEMENTAIRE DU SCOT DU PAYS D'AIX**



02/09/2021

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.

Pour rappel, le présent bilan du SCoT du Pays d'Aix 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 proposés dans la partie 6 intitulée « Critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats d'application du SCoT ».
- 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. Elles ont également enrichi le PLUi du Pays d'Aix en cours d'élaboration, au travers du projet et du diagnostic. Les pistes à poursuivre ont permis de préciser les orientations et des objectifs adaptés et efficaces définis dans cette évaluation.

Approuvé en décembre 2015, le SCoT du Pays d'Aix fait donc l'objet d'un bilan réglementaire composé de deux volets :

- Un volet quantitatif qui décline une trentaine d'indicateurs.
- Un volet qualitatif, qui mesure l'avancement de la mise en œuvre du SCoT au sein des 5 secteurs de projets identifiés sur son périmètre :
  - Axe RD9
  - Axe Nord-Sud
  - Axe Est-Ouest
  - Axe RD7n
  - Pays d'Aix Nord

A noter qu'un lexique des sigles est disponible en fin de document.

**PREMIER VOLET**

---

**SUIVI QUANTITATIF**

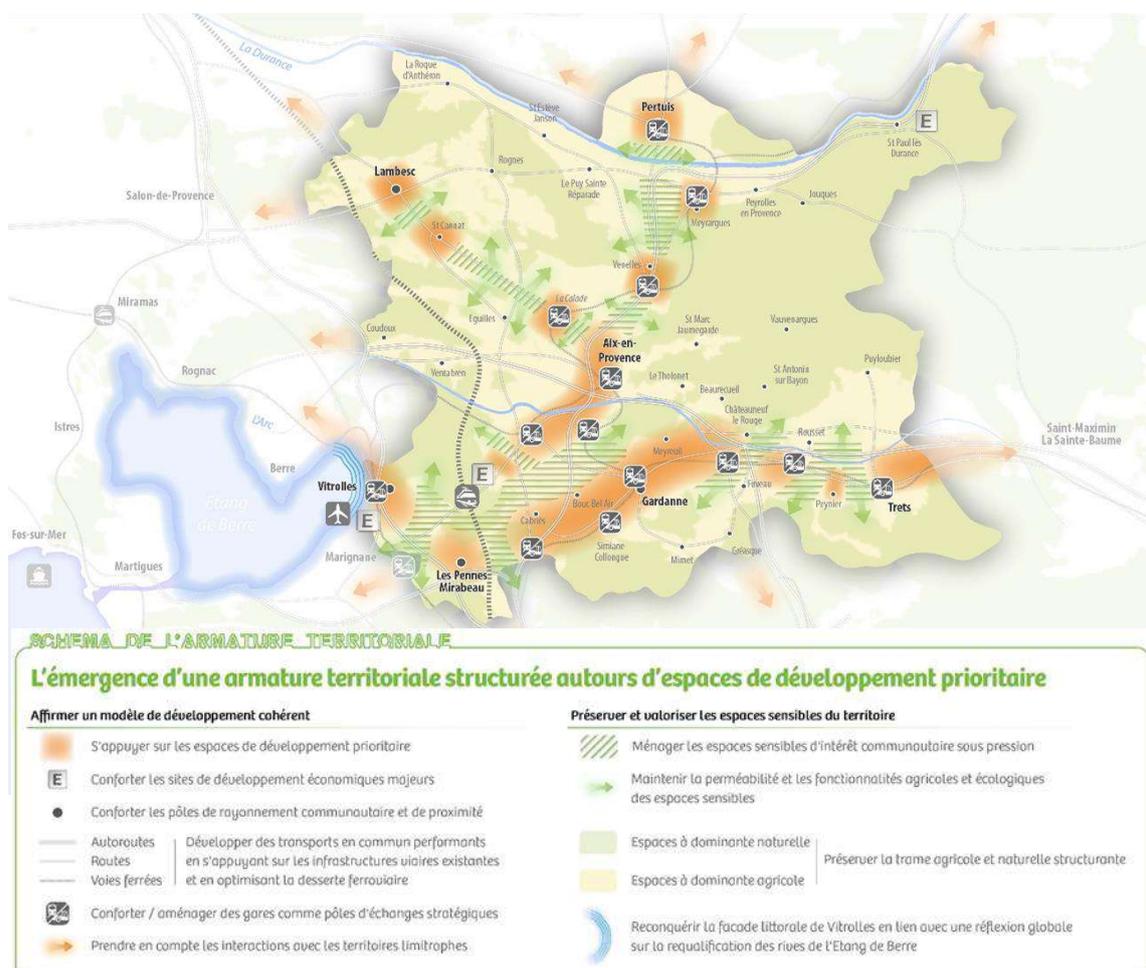
**SCOT DU PAYS D'AIX**

Le premier volet du bilan analyse des indicateurs quantitatifs. Pour cela, il s'appuie sur la délibération-cadre relative au dispositif harmonisé de suivi de la mise en œuvre des cinq SCoT exécutoires sur le périmètre de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Cette délibération dresse une série de thèmes et d'indicateurs à mobiliser, listée ci-dessous. Pour chaque thème, ont été sélectionnés l'indicateur ou les indicateurs correspondant prévus dans le SCoT du Pays d'Aix. Quand cela n'était pas possible (absence d'indicateur correspondant, donnée indisponible ou datée), un indicateur commun aux autres SCoT du territoire métropolitain a été retenu.

L'analyse s'est logiquement appuyée sur les données disponibles les plus récentes, mais certaines sont parfois antérieures ou proches de la date d'approbation du SCoT. Certains résultats ne peuvent être reliés à la mise en application du document, le recul nécessaire pour observer les effets du SCoT n'étant pas suffisant. Par ailleurs, certains indicateurs, pourtant pertinents, n'ont pas été analysés pour des raisons diverses (absence de données, données anciennes, méthodologie complexe, ...).

Pour chacune des thématiques, les intentions du SCoT sont rappelées puis analysées en fonction des indicateurs retenus. Ces analyses sont réalisées à l'échelle du Pays d'Aix et selon l'armature territoriale définie (quand l'analyse est pertinente), à savoir :

- **Les espaces de développement prioritaires** comprenant les communes d'Aix-en-Provence, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Fuveau, Gardanne, Lambesc, Meyrargues, Meyreuil, Les Pennes-Mirabeau, Pertuis, Peynier, Rousset, Saint-Cannat, Simiane-Collongue, Trets, Venelles et Vitrolles.
- **Les pôles de proximité** comprenant les communes de Beaucueil, Châteauneuf-le-Rouge, Coudoux, Eguelles, Gréasque, Jouques, La Roque-d'Anthéron, Le Puy-Sainte-Réparate, Le Tholonet, Mimet, Peyrolles-en-Provence, Puyloubier, Rognes, Saint-Antonin-sur-Bayon, Saint-Estève-Janson, Saint-Marc-Jaumegarde, Saint-Paul-lez-Durance, Vauvenargues, Ventabren.



La liste suivante classe les indicateurs selon les thèmes affichés dans la délibération-cadre relative au dispositif harmonisé de suivi de la mise en œuvre des cinq SCoT exécutoires sur le périmètre de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

- **Démographie**, en s'attachant à la population dans son ensemble, mais aussi, quand c'est possible, en ciblant certaines catégories (âge, catégorie socio-professionnelle...) ; *(cf. partie 1 : démographie)*
  - Evolution démographique de la population.....8
  - Part de l'évolution démographique liée au solde migratoire.....9
  - Evolution du nombre d'étudiants.....10
  
- **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 ; *(cf. partie 2 : consommation d'espace)*
  - Evolution de l'artificialisation des sols en extension urbaines (hectares) et ventilation par nature des espaces consommés (agricoles, naturels) .....13
  - Evolution de l'artificialisation des sols en extension urbaines (hectares) et ventilation par secteur (tissu urbain existant à conforter, extensions urbaines potentielles, espaces à dominantes agricole, naturel et forestier à préserver, coupures d'urbanisation) .....14
  - Evolution de l'artificialisation des sols en extension urbaines (hectares) et ventilation par vocation (économique ou mixte à dominante résidentielle).....16
  - Evolution de la part du collectif et de l'individuel dans les logements autorisés .....16
  - Evolution de la part d'espace artificialisé dans le tissu urbain existant.....17
  - Nombre de logements autorisés à proximité des axes de transports en commun .....18
  
- **Offre d'habitat et de logement**, en ciblant certains types de logement selon les situations (par exemple : logements locatifs sociaux au regard de la loi SRU, logements vacants...) ; *(cf. partie 3 : habitat)*
  - Nombre de logements neufs .....21
  - Taux de logements sociaux SRU.....24
  - Evolution du nombre de logements sociaux.....25
  - Evolution du nombre de logement étudiants créés ou réhabilités .....26
  
- **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 ; *(cf. partie 4 : emplois, économie et commerce)*
  - Evolution du nombre d'emplois (emploi au lieu de travail population active) .....28
  - Evolution du rapport emploi présentiel/non présentiel (productif) .....29
  - Evolution du ratio emplois/actifs occupés .....29
  - Répartition des emplois selon les secteurs d'activités et les filières .....30
  - Evolution des surfaces dédiées à l'activité commerciale .....31

- **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) ; *(cf. partie 5 : mobilités-déplacements)*
  - Nombre de km de voies de transports collectifs en site propre et sites dédiés .....33
  - Nombre de places offertes en parkings-relais .....34
  - Evolution de la fréquentation des transports collectifs (urbains et interurbains) .....34
  - Offre et fréquentation des Trains Express Régionaux .....35
  - Nombre de kilomètres de voies cyclables .....35
  
- **Espaces et activités agricoles**, en identifiant certaines filières ou certaines fonctions agro-environnementales, en analysant les surfaces, quand les données existent ; *(cf. partie 6 : agriculture)*
  - Evolution des zonages affectés à l'agriculture dans les documents d'urbanisme .....37
  - Evaluation de la cohérence entre zonage et occupation des sols .....38
  - Evaluation des surfaces agricoles protégées (ZAP ou PAEN) .....38
  
- **Trame verte et bleue et continuités écologiques**, avec des approches adaptées au niveau de précision, incluant des analyses sur les espaces protégés (corridors écologiques, réservoirs de biodiversité, espaces de perméabilité agricoles), et pouvant être croisées avec des analyses sur les ressources naturelles ; *(cf. partie 7 : Trame verte et bleue et continuités écologiques)*
  - Evolution de l'artificialisation des sols dans les réservoirs de biodiversité .....41
  - Evolution des surfaces pastorales dans les milieux forestiers réservoirs de biodiversité .....42
  - Evolution du niveau de protection dans les PLU .....43
  - Evolution de l'artificialisation des sols dans les corridors .....44
  
- **Construction dans les secteurs à risques**, à partir d'indicateurs permettant d'identifier la part des secteurs soumis ; *(cf. partie 8 : prévention des risques)*
  - Evolution des logements autorisés dans les zones à risque .....54
  - Evolution du nombre de PPR approuvés .....55

## Partie 1 : Démographie

### Objectifs/Orientations SCoT

Approuvé en décembre 2015 le SCoT du Pays d'Aix a pour ambition de faciliter l'accueil de 40 000 habitants supplémentaires à l'horizon 2035, soit environ 2 000 habitants par an. La réalisation de cet objectif induit une croissance moyenne annuelle de 0,52%.

De plus, les orientations du SCoT tendent vers l'amélioration de l'accueil de la population universitaire afin de consolider l'enseignement supérieur et la recherche.

### Evaluation démographique

**Précisions méthodologiques sur les indicateurs démographiques – Recensement de la population INSEE**  
 Pour le suivi de la population, le présent document utilise essentiellement les données de l'INSEE. Toutefois, l'évaluation démographique s'appuie sur les derniers « fichiers détails » disponibles, soit la période intercensitaire 2012-2017, permettant d'avoir les informations sur le solde migratoire et naturel.

- **Evolution démographique de la population**

Le tableau ci-dessous présente les données de recensement de la population et la dynamique démographique ventilées selon le type de d'espace de l'armature territoriale (espaces de développement prioritaire / pôles de proximité) sur les périodes 1999-2007, 2007-2012 et 2012-2017.

	Recensement de la population				Dynamique démographique annuelle de la population		
	1999	2007	2012	2017	1999-2007	2007-2012	2012-2017
Espaces de développement prioritaire	303 369	324 898	323 573	330 269	0,86%	-0,08%	0,41%
Pôles de proximité	52 204	57 121	59 117	61 777	1,13%	0,69%	0,88%
<b>Pays d'Aix</b>	<b>355 573</b>	<b>382 019</b>	<b>382 690</b>	<b>392 046</b>	<b>0,90%</b>	<b>0,04%</b>	<b>0,48%</b>

Source : INSEE, RP 2017

Selon les données du recensement de l'INSEE, la population du Pays d'Aix a atteint 392 046 habitants en 2017, représentant 20% de la population métropolitaine. Son taux de croissance annuel moyen est de 0,48% sur la période 2012-2017, soit environ 9 400 habitants supplémentaires. L'évolution de la population métropolitaine est relativement similaire à celle du territoire du Pays d'Aix avec un ralentissement entre 2007 et 2012 et une accélération dans la période récente.

L'objectif du SCoT est d'accueillir environ 2 000 habitants par an. A ce stade, la tendance est égale aux attendus du SCoT avec environ 1 900 habitants supplémentaires par an entre 2012 et 2017. Cette dynamique positive suit une période de ralentissement puisqu'entre 2007 et 2012, ce taux stagnait quasiment autour de 0%.

Lors de la période 2012-2017, les communes situées dans les espaces de développement prioritaire ont connu un regain démographique avec un taux de croissance annuel moyen qui est redevenu positif

(0,4%) par rapport à la période précédente (-0,08%). Les pôles de proximité restent plutôt dynamiques avec un apport démographique légèrement supérieur à la période précédente.

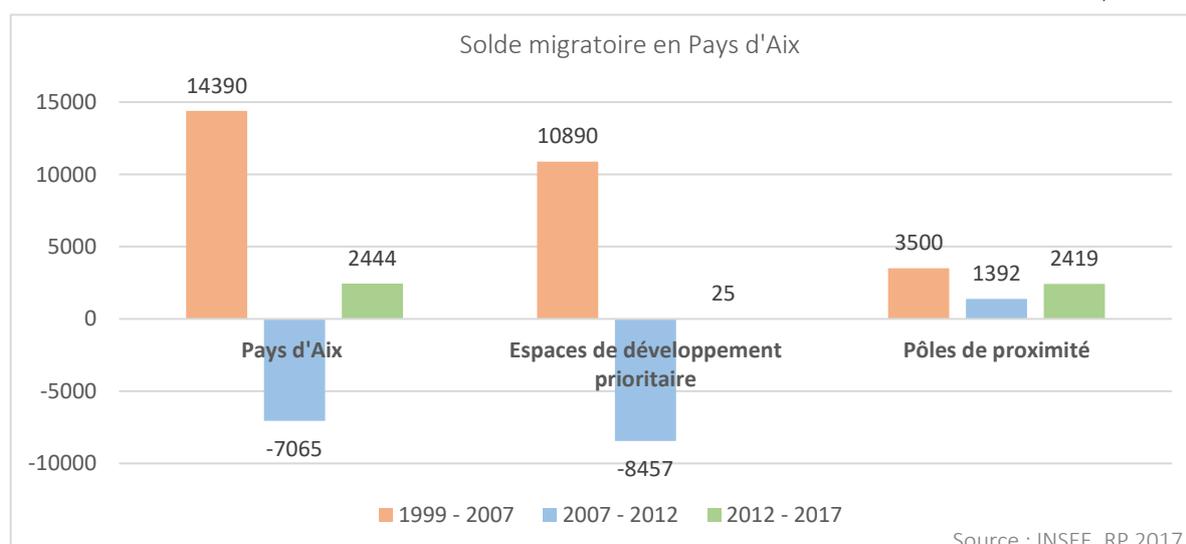
Les populations légales millésimées 2018 (parues le 1<sup>er</sup> janvier 2021) confirment ce regain démographique sur la période 2013-2018. Le Territoire du Pays d'Aix a accueilli 10 000 habitants supplémentaires, avec un taux de croissance annuel moyen de 0,52%, soit l'objectif affiché dans le SCoT.

- **Part de l'évolution démographique liée au solde migratoire**

Le graphique ci-dessous fait état de l'impact du solde migratoire (solde des entrées et sorties) et du solde naturel dans la croissance de la population. Cet indicateur permet de prendre la mesure de l'attractivité du Pays d'Aix, ventilé selon les types d'espaces de l'armature territoriale.

		1999 - 2007	2007 - 2012	2012 - 2017
<i>Evolution de la population</i>	Espaces de développement prioritaire	21 529	-1 325	6 696
	Pôles de proximité	4 917	1 996	2 660
	<b>Pays d'Aix</b>	<b>26 446</b>	<b>671</b>	<b>9 356</b>
<i>dont dû au solde migratoire</i>	Espaces de développement prioritaire	10 890	-8 457	25
	Pôles de proximité	3 069	1 672	2 245
	<b>Pays d'Aix</b>	<b>14 390</b>	<b>-7 065</b>	<b>2 444</b>
<i>dont dû au solde naturel</i>	Espaces de développement prioritaire	10 639	7 132	6 671
	Pôles de proximité	1 417	604	241
	<b>Pays d'Aix</b>	<b>12 056</b>	<b>7 736</b>	<b>6 912</b>

Source : INSEE, RP 2017



Le solde migratoire démontre une évolution variée. Sur la période 1999-2007, le solde migratoire est fort et représente environ 54% du gain de population. Durant la période suivante, entre 2007 et 2012, la population augmente peu. Le solde naturel diminue mais c'est avant tout la perte de population par les migrations qui explique ce chiffre. Sur la dernière période étudiée, le solde migratoire redevient positif

malgré la diminution encore effective du solde naturel et permet une croissance nouvelle de la population.

Entre 2012 et 2017, la croissance démographique du Pays d'Aix est soutenue par le solde naturel (75%) et le solde migratoire (25%) qui retrouve une dynamique positive par rapport à la période précédente. La contribution à ce solde migratoire est principalement due aux pôles de proximité (+ 2 419 habitants).

Les espaces de développement prioritaire retrouvent tout juste un solde migratoire positif (+ 25 habitants) après la perte observée sur la période précédente (- 8 457 habitants).

Le solde naturel reste positif sur les trois périodes mais tend à diminuer, notamment dans les pôles de proximité où sa part dans la croissance démographique est passée de 30% (2007-2012) à 10% (2012-2017).

Comparativement, la métropole AMP connaît une dynamique assez stable de son solde naturel. L'évolution du solde migratoire du Pays d'Aix est assez similaire à celui de la Métropole AMP, bien que la dynamique métropolitaine soit moins marquée.

- **Evolution du nombre d'étudiants**

**Précisions méthodologiques sur l'indicateur évolution du nombre d'étudiants**

Pour le suivi de la population étudiante, le présent document utilise les données issues des fichiers du Ministère de l'Éducation Nationale de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (MENESR) aux rentrées 2014-2015 et 2018-2019 comptabilisant les effectifs dans les structures suivantes : Universités publiques (dont ESPE) et privées, sections de techniciens supérieurs, instituts nationaux polytechniques, grands établissements MENESR, écoles paramédicales et sociales, écoles supérieures d'art et culture, écoles juridiques et administratives, écoles d'ingénieurs, écoles de commerce gestion et comptabilité, écoles normales supérieures.

De plus, les fichiers issus du Système d'Information sur le Suivi de l'Étudiant (SISE) du Rectorat Aix-Marseille, rentrées 2014-2015 et 2018-2019, sont utilisés pour comptabiliser les effectifs étudiants étrangers inscrits uniquement à l'université d'Aix-Marseille.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre d'étudiants entre les rentrées 2014-2015 et 2018-2019.

	2014	2018	Evolution
Nombre d'étudiant en Pays d'Aix	36 000	38 167	+6%
Nombre d'étudiant à Aix-en-Provence	36 000	38 167	+6%
Nombre d'étudiant à Aix-en-Provence à l'AMU	30 000	32 093	+7%
Nombre d'étudiants étrangers	4 500	4 229	-6%

Source : Fichiers SISE 2014-2018, Fichier MENESR 2018, OTELE AMP 2020

A Aix-en-Provence, ville qui accueille l'essentiel des étudiants en Pays d'Aix, le nombre d'étudiants a augmenté de 6%, passant de 36 000 à 38 200. Cela démontre l'attractivité de la commune vis-à-vis de son offre en enseignement supérieur. Un point à noter, le nombre d'étudiants étrangers a diminué de 6%.

## Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la dynamique démographique

La dynamique démographique constatée sur la période 2012-2017 (+0,48%) est nettement supérieure à celle de la période précédente (+0,04%) et proche de l'objectif fixé par le SCoT (+0,52% /an). Ce résultat est étroitement lié au solde migratoire qui redevient positif (+ 2 444 habitants). Cette évolution est appuyée par des pôles de proximité plus attractifs que la plupart des principaux pôles urbains, ce phénomène démographique est également constaté à l'échelle métropolitaine. Si la tendance se maintient, la population devrait continuer à augmenter. L'attractivité des pôles d'emploi du Pays d'Aix et la promesse d'un cadre de vie de qualité permettent toujours de capter de nouveaux habitants. Toutefois, cette tendance n'étant pas stable sur les dernières périodes intercensitaires, des modifications peuvent être envisagées, en particulier à la suite des impacts éco-sociétaux liés à la crise de la Covid-19.

Les étudiants sont nombreux en Pays d'Aix et leur nombre tend à augmenter. Les propositions de logements s'étoffent grâce aux efforts faits par les communes et organismes dédiés, bien que l'offre reste peu conséquente en comparaison du nombre d'étudiants présents sur le territoire. Aix-en-Provence continue à capter l'essentiel des étudiants en Pays d'Aix, ce qui se justifie par la taille de son pôle universitaire et aux aménagements réalisés dans le cadre de l'Opération Campus.

Dans l'ensemble, ces constats rejoignent les objectifs portés par le SCoT du Pays d'Aix. Cependant, la période utilisée pour l'analyse est en partie antérieure à son approbation (décembre 2015) et ces résultats ne peuvent être reliés à la mise en application du document. Le recul nécessaire pour observer les effets du SCoT n'est donc actuellement pas suffisant.

## Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP

- Poursuivre la dynamique démographique du Territoire du Pays d'Aix, en lien avec l'objectif affiché dans le SCoT, soit une croissance moyenne annuelle d'au moins 0,5%.
- Affirmer le rôle d'Aix-en-Provence en renforçant son attractivité universitaire locale, nationale et internationale.
- Confirmer l'équilibre démographique à retenir entre les espaces prioritaires de développement et les pôles de proximité, ces derniers portant actuellement la dynamique de croissance la plus élevée, ainsi que leur place dans la structuration de l'armature urbaine en cours de définition dans les travaux du PLUi et du SCOT métropolitain.

## Partie 2 : Consommation d'espace

Cette partie aborde d'une part la consommation d'espace, à l'aide du MOS, et d'autre part la densité habitable avec des indicateurs liés à la production de logements.

### Objectifs/Orientations SCoT

La limitation de la consommation d'espace s'affirme en effet comme un des enjeux majeurs du SCoT du Pays d'Aix. Concilier développement urbain équilibré et préservation des espaces, milieux et ressources naturelles et agricoles nécessite de mieux organiser le développement du territoire.

Des enveloppes maximales d'urbanisation sont définies par commune, pour les vingt prochaines années. Elles recouvrent les zones déjà urbanisées (appelées 'tissu urbain existant à conforter') et les zones d'extension urbaine les plus appropriées (appelées 'extension urbaines potentielles').

En dehors de cette enveloppe maximale d'urbanisation, il s'agira de prévenir les possibilités d'un mitage de l'espace et de ne pas altérer le caractère agricole et naturel des sites, leurs usages et la qualité des paysages. Pour cela, le SCoT a identifié des espaces de respiration à maintenir entre les espaces urbanisés, appelées 'coupures d'urbanisations'.

### Evaluation de la consommation d'espace

#### ***Précisions méthodologiques sur les indicateurs liés à la consommation d'espace***

*L'analyse, développée ci-après, utilise les résultats du Mode d'Occupation des Sols d'Aix-Marseille-Provence Métropole (MOS AMP) réalisé entre 2009 et 2017. La comparaison avec la période précédente (1998-2009), analysée dans le diagnostic du SCoT avec l'outil OCSOL CPA, n'est pas réalisable notamment pour les raisons suivantes :*

*- La définition d'une Unité Minimale de Collecte (UMC) : le MOS AMP utilise des UMC pour l'ensemble des postes de la nomenclature, alors que l'OCSOL CPA n'en définissait pas. Ce changement engendre des différences sur la précision des données produites entre OCSOL CPA et MOS AMP. A titre d'exemple pour l'année 2009, commune aux deux outils, la surface occupée par le poste « espaces de bâti diffus » est multipliée par trois entre l'OCSOL CPA et le MOS AMP car l'UMC pour les "espaces bâtis diffus" est de 500m<sup>2</sup> dans le MOS AMP contre aucune surface minimale dans l'OCSOL CPA ;*

*- La définition d'une Largeur Minimale de Collecte (LMC) : le MOS AMP utilise des LMC pour l'ensemble des postes de la nomenclature, alors que l'OCSOL CPA n'en définissait pas. Ce changement engendre des différences sur la précision des données produites entre OCSOL CPA et MOS AMP. A titre d'exemple pour l'année 2009, commune aux deux outils, la surface occupée par le poste « haies » est divisée par trois entre l'OCSOL CPA et le MOS AMP ;*

*- Le changement de nature pour certains postes, par exemple « les espaces associés au réseau routier ou ferroviaire » classés en espace naturel ou agricole dans l'OCSOL CPA sont définis comme territoires artificialisés dans le MOS AMP ;*

*Vu ces différences méthodologiques, la mesure de l'objectif de modération de la consommation d'espace affichée dans le SCoT ne peut pas être appréhendée. Autrement dit, les chiffres de la période de référence observée dans le diagnostic et calculé avec l'OCSOL CPA (220 hectares en moyenne annuelle entre 1998 et 2009) ne peuvent pas être comparés avec ceux du MOS AMP sur la période 2009-2017.*

*Cependant, grâce à sa nomenclature avec 4 niveaux et plus de 90 postes, le MOS offre une souplesse d'adaptation qui permet de traiter les indicateurs SCoT CPA à un niveau plus ou moins détaillé.*

*Pour rappel, le MOS considère l'artificialisation comme « la transformation d'un sol naturel, agricole ou forestier (espace NAF), en un sol artificialisé, qu'il soit bâti ou non, perméable ou imperméable. ».*

*A noter, pour les trois indicateurs suivants, le terme en « extension urbaine » signifie sur des espaces naturels et agricoles.*

- **Evolution de l'artificialisation des sols en extension urbaine (hectares) et ventilation par nature des espaces consommés (agricoles, naturels)**

En 2017, le territoire du Pays d'Aix est couvert par 27 300 hectares d'espaces artificialisés soit environ 20% du territoire. Entre 2009 et 2017, environ 1 870 hectares supplémentaires ont été artificialisés, soit une progression de 6,2%. L'artificialisation s'est faite pour 60% sur les espaces agricoles (- 1 120 hectares), pour 38% sur les espaces naturels et forestiers (- 720 hectares) et pour 2% sur les zones humides et surfaces en eau (-30 hectares).

<b>NATURE DES ESPACES CONSOMMES 2009-2017 (NIVEAU 1 MOS)</b>				
TERRITOIRES AGRICOLES	FORETS ET MILIEUX SEMI-NATURELS	ZONES HUMIDES	SURFACES D'EAU	TOTAL
<b>1 120</b>	<b>719</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	<b>1 872</b>

Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence

Les terres agricoles fertiles et irriguées principalement les plaines céréalières et les prairies sont les plus touchées (60% des terres agricoles artificialisées) devant les cultures permanentes (vignes, vergers...) souvent reconnues par des signes de qualité (atouts majeurs face aux pressions d'urbanisation). Concernant les espaces naturels, la répartition des espaces consommés s'équilibre entre les forêts (316 hectares) et les milieux à végétation arbustive et/ou herbacée (358 hectares).

L'artificialisation est majoritairement due aux postes :

- « espaces de bâti diffus et autres bâtis » regroupant, dans le MOS, l'ensemble des constructions isolées (en dur, légères ou informel) en zone agricole et/ou naturelle. Elles peuvent être des logements isolés ou des constructions agricoles. Ce poste représente 32% des espaces naturels et agricoles consommés entre 2009 et 2017 (600 hectares).
- « extraction de matériaux, décharges et chantiers », contribuant à l'évolution de l'artificialisation avec une part qui s'élève à 28%, soit environ 520 hectares. Parmi les chantiers, aujourd'hui achevés, plusieurs projets majeurs pour le Pays d'Aix concernent les transports (doublement de la RD9, déviation de la Calade), les équipements (Arena, Hôpital Privé de Provence) ou les zones d'activités économiques (Pôle d'activités d'Aix, pôle microélectronique de la Haute Vallée de l'Arc).

A noter que dans le même temps, près de 190 hectares artificialisés ont retrouvé une occupation naturelle ou agricole. Il s'agit souvent d'anciens sites de chantiers et de stockages de matériaux (130 hectares) qui ont retrouvés un aspect naturel ou agricole. La « désartificialisation » de ce type

d'occupation soulève la question sur le potentiel de reconversion, sur l'imperméabilité des sols mais aussi sur le maintien de la biodiversité dans les sites concernés.

- **Evolution de l'artificialisation des sols en extension urbaine (hectares) et ventilation par secteur (tissu urbain existant à conforter, extensions urbaines potentielles, espaces à dominante agricole, naturel et forestier à préserver, coupures d'urbanisation)**

Sur la période observée, l'artificialisation concerne 1 870 hectares à l'échelle du territoire du Pays d'Aix. Cet indicateur aborde la répartition de ces surfaces artificialisées par secteur géographique : le tissu urbain existant / les extensions urbaines potentielles / les espaces à dominante agricole, naturelle et forestière / les coupures d'urbanisation. Ces secteurs géographiques sont illustrés en page suivante dans la carte figurant dans le DOO du SCoT CPA.

Entre 2009 et 2017, l'artificialisation des sols s'est réalisée pour :

- 44% sur les espaces à dominante agricole, naturel et forestiers, soit 826 hectares
- 23% dans les extensions urbaines potentielles, soit 424 hectares
- 18% dans le tissu urbain existant à conforter, soit 334 hectares
- 15% dans les coupures d'urbanisation, soit 286 hectares

		TERRITOIRES ARTIFICIALISES (NIVEAU 1)					
		SUR	FORETS ET MILIEUX SEMI-NATURELS	TERRITOIRES AGRICOLES	ZONES HUMIDES	SURFACES D'EAU	TOTAL
DANS							
SECTEUR SCOT CPA	Tissu urbain existant à conforter		85	247	2		334
	Extensions urbaines potentielles		178	243	2		424
	Espaces à dominante agricole, naturel et forestier à préserver		381	429	14	3	826
	Coupures d'urbanisation		75	200	9	3	286
	<b>TOTAL (en hectare)</b>		<b>719</b>	<b>1 119</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	<b>1 870</b>

Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence



- **Evolution de l'artificialisation des sols en extension urbaine (hectares) et ventilation par vocation (économique ou mixte à dominante résidentielle)**

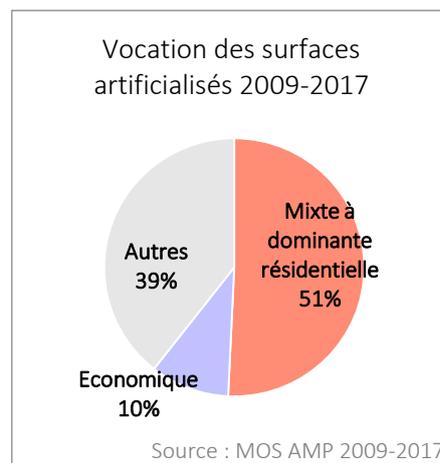
Cet indicateur aborde la répartition de ces surfaces artificialisées par vocation : économique ou mixte à dominante résidentielle. Une sélection des postes de la nomenclature du MOS est faite pour composer les vocations étudiées, voici le détail :

- Vocation économique (postes au niveau 4) : Zones d'activités commerciales, Zones d'activités économiques, Zones d'activités industrielles, Parkings en zones d'activités, Terrains vagues en zones d'activités
- Vocation mixte à dominante résidentielle (postes au niveau 3) : Tissu urbain continu, Tissu urbain discontinu, Espaces de bâti diffus et autres bâtis, Espaces ouverts urbains, Equipements sportifs et de loisirs

Sur 1 870 hectares artificialisés, la vocation résidentielle reste prédominante, avec plus de 50% des surfaces artificialisés, soit près de 950 hectares.

La vocation économique est peu consommatrice d'espace avec seulement 10% de l'artificialisation, soit 184 hectares.

Enfin, les autres postes génèrent une artificialisation importante, liée au poste « Extraction de matériaux, décharges et chantiers ».



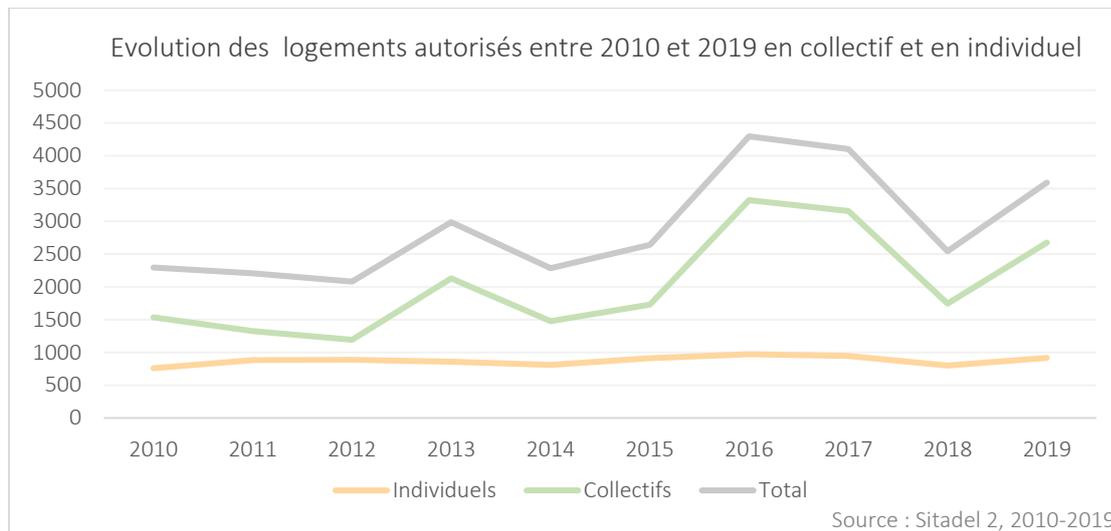
### Evaluation de la densité habitable

- **Evolution de la part du collectif et de l'individuel dans les logements autorisés**

#### **Précisions méthodologiques sur les autorisations de construction**

*Pour les logements autorisés, la source utilisée est SITADEL II. Parmi ces logements autorisés, une part non négligeable (10%) ne sera pas réalisée. Il existe un différentiel avec le nombre de logements véritablement livrés qui modère de facto l'analyse des objectifs fixés par le SCoT. Néanmoins, cela traduit la tendance globale.*

Le graphique ci-après présente l'évolution des logements autorisés répartis dans le collectif et l'individuel en Pays d'Aix de 2010 à 2019.



Globalement, depuis l'approbation du SCoT, la moyenne annuelle de logements autorisés a augmenté, passant de 2 300 logements sur la période 2006-2015 à 3 600 logements sur l'intervalle 2016-2019.

Sur un pas de temps comparable, le Pays d'Aix propose globalement plus de logements individuels que la moyenne métropolitaine et moins de collectifs. Toutefois, les efforts fournis ces dernières années sur le territoire du Pays d'Aix permettent de s'approcher de cet équilibre métropolitain.

Les logements collectifs représentent une grande partie des logements autorisés en Pays d'Aix (83% en moyenne), toutefois, le nombre d'autorisation varie fortement allant du simple (1 200 logements collectif autorisés en 2012) au triple (3 300 logements collectif autorisés en 2016) ; tandis que les logements individuels tendent à préserver une moyenne stable, vacillant globalement entre 800 et 950 autorisations par an.

Au niveau de la répartition territoriale, les autorisations se font à plus de 80% dans les espaces de développement prioritaires du SCoT, 74% parmi eux sont des logements collectifs, le reste de l'individuel. Dans les pôles de proximité, la répartition des logements individuels et collectifs est d'environ 50% pour chacun.

Les effets souhaités du SCoT sur la production de logements sont visibles tant sur la répartition territoriale que sur la répartition par typologie. Le rôle des espaces de développement prioritaire est logique au vu des orientations données par le SCoT sur la cohérence urbanisme/transport et sur l'intensification du tissu urbain existant. Enfin, la moyenne annuelle d'autorisation de logements collectifs a presque doublé depuis 2015, passant de 1 500 à 2 700 autorisations par an.

- **Evolution de la part d'espace artificialisé dans le tissu urbain existant**

Cet indicateur, mesurable à l'aide du MOS AMP, aborde l'artificialisation dans le tissu urbain existant. Sur la période 2009-2017, la part des espaces artificialisés dans le tissu urbain existant a gagné 3 points, passant de 87% à 90%, soit environ 330 hectares supplémentaires artificialisés. Néanmoins, cette artificialisation participe à l'optimisation du tissu urbain existant, avec près de la moitié des surfaces concernée par la vocation résidentielle.

- **Nombre de logements autorisés à proximité des axes de transports en commun**

**Précisions méthodologiques sur la quantification des logements autorisés à proximité des axes de transport en commun**

Afin d'évaluer la relation entre desserte en transport en commun et l'urbanisation, la méthode choisie s'appuie sur l'évolution du nombre de logements autorisés dans un rayon de 500m autour des arrêts situés sur les axes de transports en commun de niveau 1 établis par le SCoT, ainsi que des principaux pôles d'échanges. Les axes de niveau 1 correspondent à des lignes performantes et structurantes de transports collectifs, urbaines ou interurbaines, à forte fréquentation avec notamment des cars et bus à haut niveau de service existants ou projetés

Pour les logements autorisés, la source utilisée est SITADEL II. Les données sont géolocalisées à la parcelle, à hauteur de 94 à 98 %, dans le cadre du suivi des PC réalisé à l'échelle métropolitaine.

Le tableau et les cartes suivantes illustrent la répartition des logements autorisés selon leur proximité avec les principaux axes de transport en commun entre 2006 et 2015 et entre 2016 et 2017.

	<b>Moyenne annuelle 2006-2015</b>	<b>Moyenne annuelle 2016-2017</b>	<b>Evolution</b>
<b>Logements autorisés à proximité des axes TC Pays d'Aix</b>	<b>875</b>	<b>2014</b>	<b>130%</b>
Part dans les espaces de développement prioritaire	93%	95%	
Part dans les pôles de proximité	7%	5%	
<b>Total logements autorisés en Pays d'Aix</b>	<b>2161</b>	<b>4039</b>	<b>87%</b>
Part dans les zones à proximité axes TC	40%	50%	

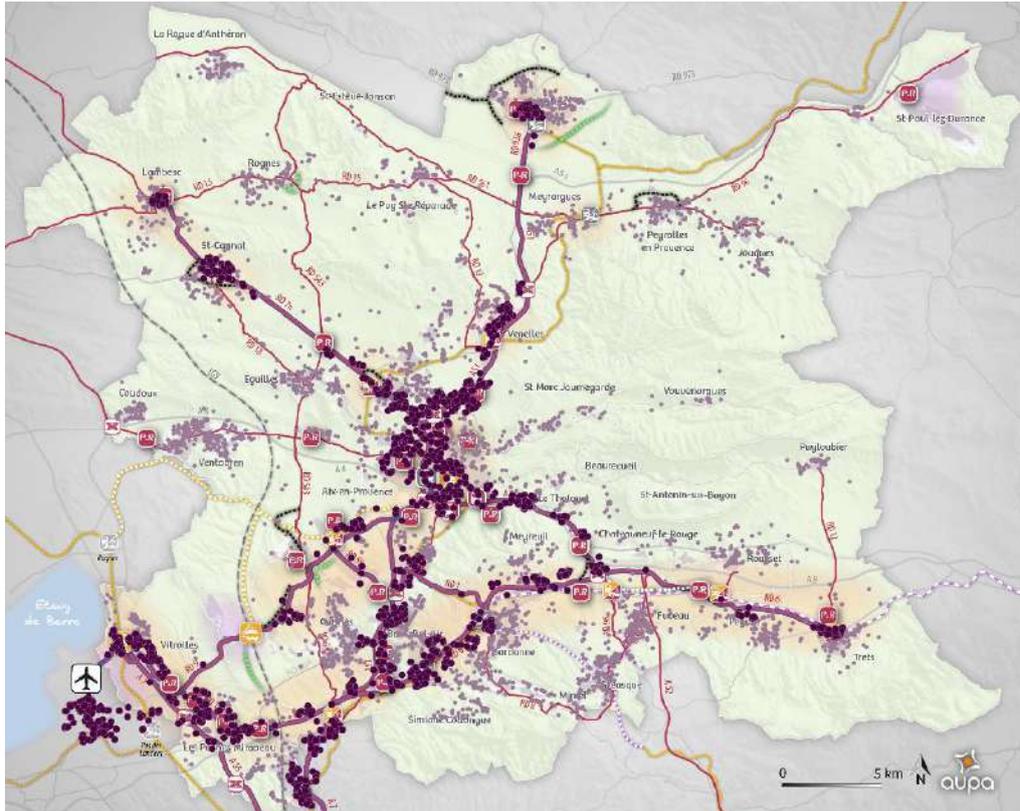
Source : BASE PC AMP, 2006-2018

Le nombre de logements autorisés sur les axes de transport prioritaires a augmenté à la suite de l'approbation du SCoT. La moyenne annuelle a plus que doublé entre les deux périodes observées (2006 à 2015 et 2016-2017), passant de 875 à 2 014 logements autorisés en moyenne, soit une évolution de 130%

Cette augmentation des autorisations est plus marquée à proximité des principaux axes de transport que sur l'ensemble du Pays d'Aix où la moyenne annuelle du nombre d'autorisations a augmenté de 87%.

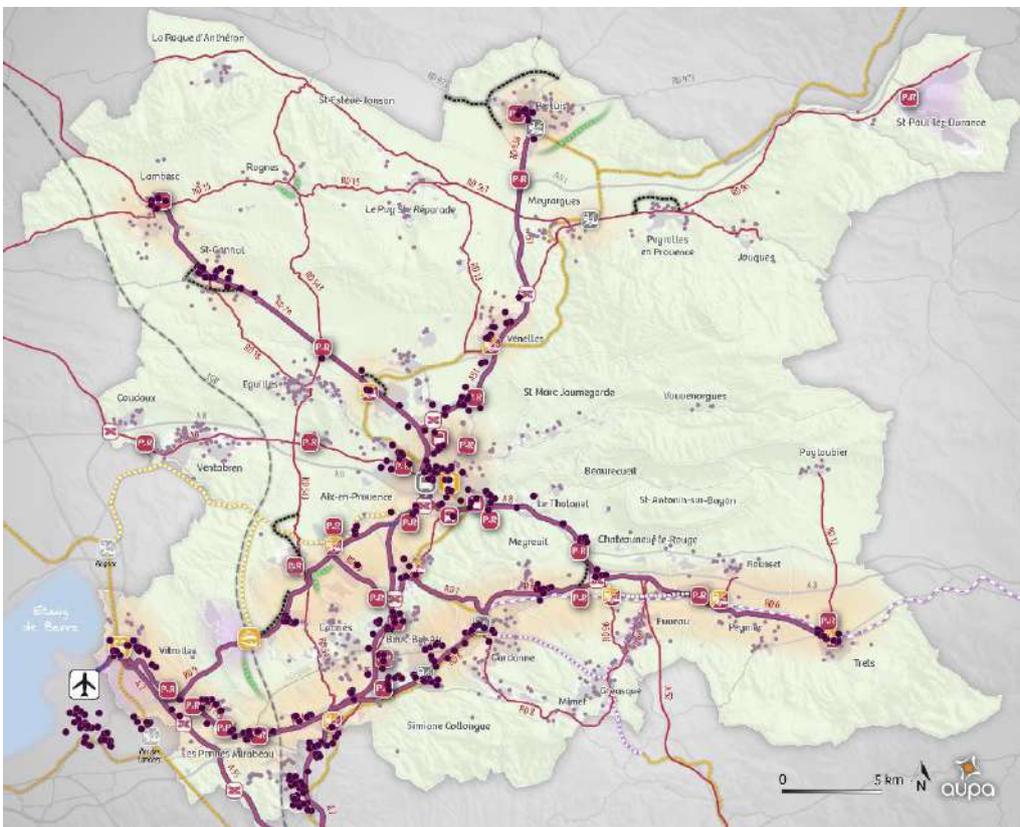
Au vu du périmètre d'analyse, la part dans les espaces de développement prioritaire est très importante dans les deux périodes, avec 93% des logements autorisés entre 2006 et 2015 et 95% pour les années 2016 et 2017.

**Logements autorisés à proximité des axes de transport en commun entre 2006 et 2015**



- Logements autorisés à proximité des principaux axes de transport en commun
- Autres logements autorisés

**Logements autorisés à proximité des axes de transport en commun en 2016 et 2017**



- Logements autorisés à proximité des principaux axes de transport en commun
- Autres logements autorisés

Source : BASE PC AMP, 2006-2018

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la consommation d'espace**

Les résultats observés, analysés à travers le MOS AMP sur la période 2009-2017 sont peu influencés par la mise en œuvre du SCoT, dont l'approbation date de décembre 2015. La prochaine mise à jour du MOS nous éclairera davantage sur les effets réels de ce document sur la maîtrise de la consommation d'espace et l'artificialisation des sols.

Ceci étant, les chiffres analysés sur la période 2009-2017 montrent une avancée de l'artificialisation, même si les tendances récentes montrent l'amorce d'une dynamique d'urbanisation favorable à la compacité des formes urbaines, à travers les densités et la cohérence urbanisme transport (augmentation des logements autorisés à proximité des axes de transports en commun).

L'artificialisation constatée se traduit notamment par une consommation majoritaire des terres agricoles et un développement important des surfaces de bâti diffus. La part importante représentée par ce dernier semble, d'une part surdimensionnée par l'outil MOS (cf. Précisions méthodologiques sur les indicateurs liés à la consommation d'espace), et d'autre part liée à l'évolution des documents d'urbanismes locaux. Sur la période d'analyse, le passage de POS en PLU a concerné près de 2/3 des communes du Pays d'Aix, ce changement entraînant la suppression des zones NB et l'utilisation probable des droits à bâtir résiduels avant que la zone ne devienne inconstructible.

Une interrogation demeure sur l'explication des écarts constatés mais cette dynamique ne peut être ignorée. Et si la disparition des zones NB, à travers les évolutions de POS en PLU, constitue déjà une avancée conséquente vers la résorption de ce phénomène, les documents de planification doivent poursuivre la mise en place des mesures adaptées, en s'appuyant notamment sur les objectifs fixés par le SCOT CPA (réduction de 40% de la consommation d'espace avec l'objectif de rééquilibrage de la consommation entre espaces agricoles et naturels ; définition d'enveloppes maximales d'urbanisation, ...)

### **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP**

- Maintenir un objectif fort de réduction de la consommation d'espace compatible avec le SRADDET, soit au moins de 50% de réduction globale, en cohérence avec le projet d'échelle métropolitaine.
- Réorienter le développement urbain prioritairement au sein des enveloppes déjà constituées en favorisant le renouvellement urbain et une intensification des tissus existants.
- Poursuivre la limitation du développement du bâti diffus par une préservation renforcée des espaces naturels et agricoles dans un cadre métropolitain cohérent.
- Renforcer la cohérence urbanisme transports en poursuivant la dynamique de densification à proximité des axes urbains supports de transports collectifs structurants, dans le cadre de la mise en œuvre des politiques métropolitaines

## Partie 3 : Habitat

### Objectifs/Orientations SCoT

Le SCoT du Pays d'Aix affiche un objectif de produire en moyenne 2.500 logements par an à l'horizon 2035. Cette production est orientée pour près de 88 % dans les espaces de développement prioritaire donc à proximité des transports collectifs et de leur aire de desserte.

Une diversification du parc est nécessaire, le Pays d'Aix souhaite en effet que la production de logements soit variée et puisse répondre à la diversité des besoins de la population.

Il prévoit également de dédier 40% de la production neuve au logement locatif social.

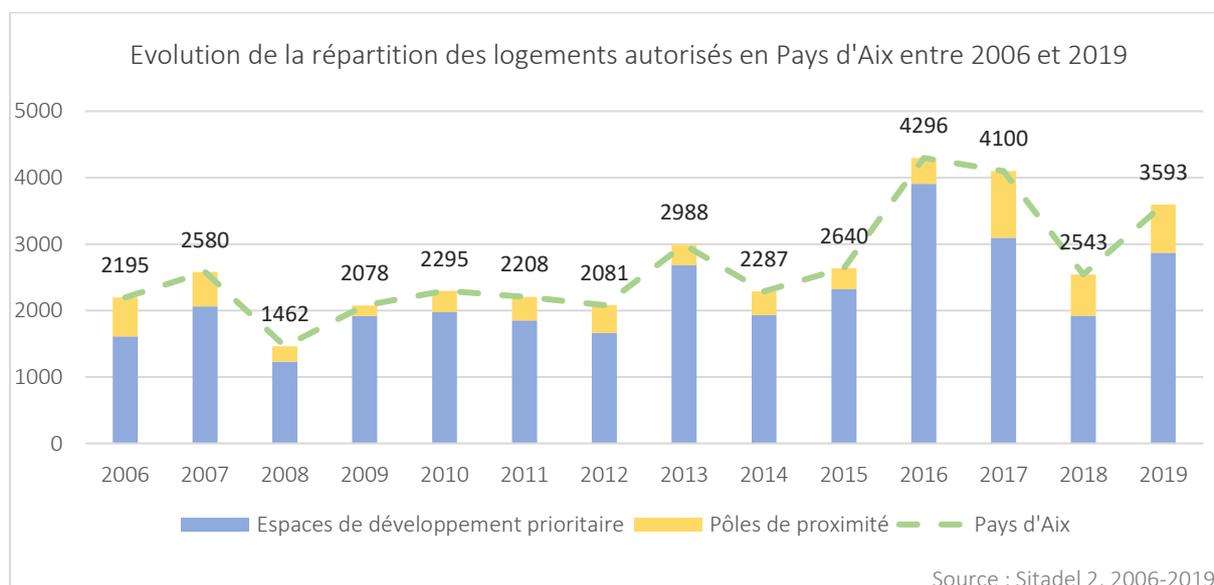
### Evaluation de la production de logements

- **Nombre de logements neufs**

#### Précisions méthodologiques sur les autorisations de construction

Pour les logements autorisés, la source utilisée est SITADEL II.-Parmi ces logements autorisés, une part non négligeable (10%) ne sera pas réalisée. Il existe un différentiel avec le nombre de logements véritablement livrés qui modère de facto l'analyse des objectifs fixés par le SCoT. Néanmoins, cela traduit la tendance globale.

Le graphique ci-dessous présente le nombre de logements autorisés en Pays d'Aix de 2006 à 2019. Les données sont ventilées entre espaces de développement prioritaire et pôles de proximité.



Depuis l'approbation du SCoT, plus de 14 000 logements ont été autorisés soit une moyenne d'environ 3 600 logements par an, ce qui représente plus du quart des autorisations à l'échelle métropolitaine. Ce rythme est supérieur à l'objectif affiché dans le SCoT (2 500 logements).

La moyenne d'autorisation annuelle a augmenté sur l'intervalle 2016-2019, passant de presque 2 300 autorisations par an en 2006-2015 à 3 600. Les espaces de développement prioritaires observent une hausse significative avec 50% d'autorisation supplémentaire suite à l'approbation du SCoT. Toutefois, l'augmentation la plus importante se situe dans les pôles de proximité qui voient leurs autorisations

doubler après 2015. Ces résultats sont corrélés avec les dynamiques démographiques observées précédemment.

D'un point de vue territorial, les espaces de développement prioritaire ont concentré en moyenne 82% des autorisations suite à l'approbation du SCoT (91% en 2016, 76% en 2017 puis 80% en 2019). Ce taux est en léger recul par rapport à la moyenne calculée sur la période précédant l'approbation du SCOT du Pays d'Aix (84%).

A titre de comparaison, la dynamique à l'échelle métropolitaine est assez similaire à celle du Pays d'Aix avec un nombre d'autorisations assez stable jusqu'en 2016 puis un pic d'autorisation cette année-là et une diminution des autorisations ensuite.

- **Typologie des logements (T1 au T6)**

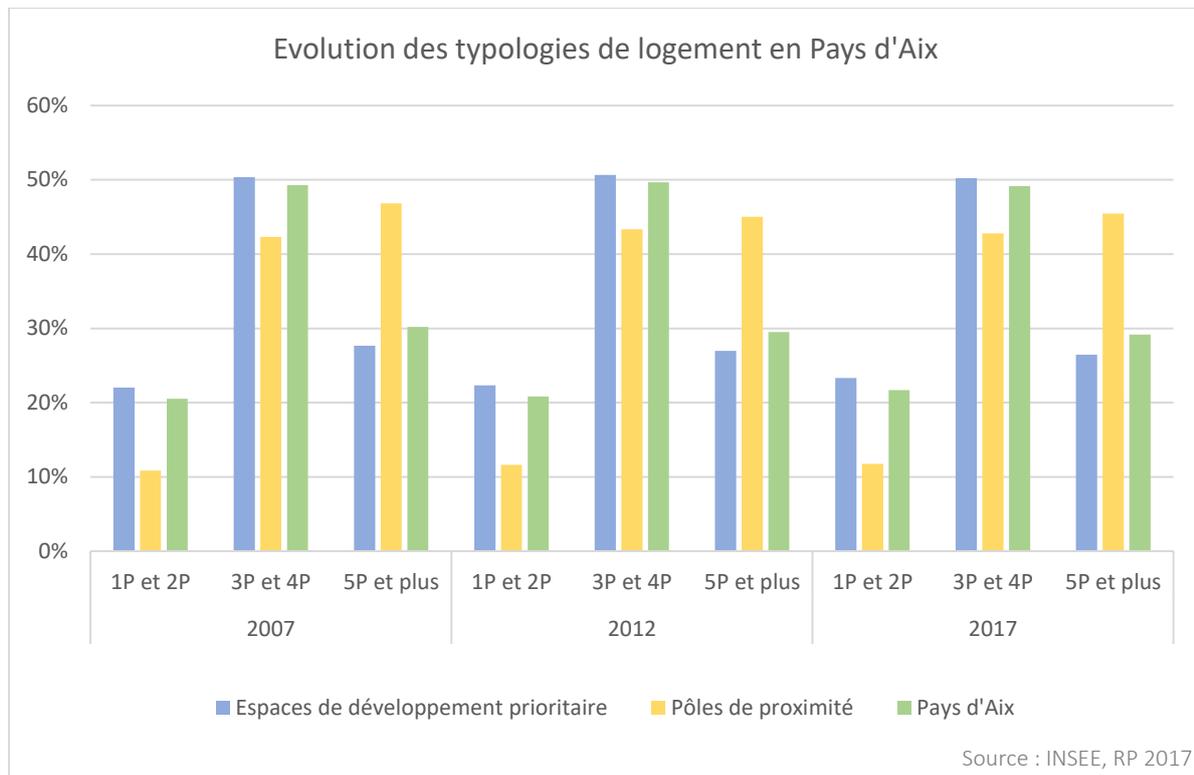
**Précisions méthodologiques sur l'indicateur typologie des logements**

Pour l'analyse de la typologie des logements, le présent document utilise essentiellement les données de l'INSEE. Toutefois, il convient de préciser que les données concernent les deux dernières périodes intercensitaires disponibles (2007, 2012, 2017) ce qui permet d'avoir plusieurs étapes dans l'analyse de l'évolution.

Le tableau et le graphique ci-dessous présentent l'évolution de 2007 à 2017 des logements regroupés par taille (1 et 2 pièces, 3 et 4 pièces et les logements de plus de 5 pièces) et ventilés par espaces de développement prioritaire et pôles de proximité.

		Nombre de logements			Part par typologie		
		Pays d'Aix	Espaces de développement prioritaire	Pôles de proximité	Pays d'Aix	Espaces de développement prioritaire	Pôles de proximité
2007	<b>1P et 2P</b>	33 079	30 734	2 345	21%	22%	11%
	<b>3P et 4P</b>	79 435	70 294	9 141	49%	50%	42%
	<b>5P et plus</b>	48 714	38 594	10 120	30%	28%	47%
	<b>Total</b>	161 228	139 623	21 606	100%	100%	100%
2012	<b>1P et 2P</b>	34 401	31 714	2 687	21%	22%	12%
	<b>3P et 4P</b>	81 999	71 971	10 028	50%	51%	43%
	<b>5P et plus</b>	48 742	38 332	10 410	30%	27%	45%
	<b>Total</b>	165 143	142 018	23 125	100%	100%	100%
2017	<b>1P et 2P</b>	37 657	34 734	2 923	22%	23%	12%
	<b>3P et 4P</b>	85 451	74 830	10 621	49%	50%	43%
	<b>5P et plus</b>	50 684	39 397	11 287	29%	26%	45%
	<b>Total</b>	173 791	148 960	24 831	100%	100%	100%

Source : INSEE, RP 2017



La typologie des logements en Pays d'Aix semble avoir peu évoluée entre 2007 et 2017 :

- Les petits logements représentent toujours environ 20% de l'offre, mais tendent légèrement à augmenter ;
- Les logements 3 à 4 pièces composent à eux-seuls la moitié du parc ;
- Une légère tendance à la baisse des grands logements, un peu plus visible dans les espaces de développement prioritaire.

Si un rééquilibrage est en cours, il est progressif et sera plus lisible dans les années à venir, lorsque le recul nécessaire à l'analyse permettra de suivre les dynamiques envisagées à la lecture de ces chiffres. Aujourd'hui, il est donc impossible de voir l'impact des mesures prises afin de répondre aux objectifs du SCoT.

- **Taux de logements sociaux SRU**

**Précisions méthodologiques sur les taux de logements SRU**

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. La donnée, à l'échelle communale est ici répartie entre les espaces de développement prioritaire et les pôles de proximité.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution des logements sociaux SRU entre 2013 et 2020, pour les communes assujetties à la loi SRU (communes de plus de 3 500 habitants).

<b>Commune</b>	<b>Total SRU au 01/01/2013</b>	<b>Taux de logements sociaux</b>	<b>Total SRU au 01/01/2020</b>	<b>Taux de logements sociaux</b>
AIX-EN-PROVENCE	13 490	19,98%	14 931	20,25%
BOUC BEL AIR	445	8,22%	687	11,51%
CABRIES	185	4,80%	239	5,91%
COUDOUX			78	5,28%
EGUILLES	134	4,06%	172	4,85%
FUVEAU	163	4,21%	265	6,09%
GARDANNE	2077	23,72%	2 402	24,51%
GREASQUE	167	9,53%	204	10,99%
JOUQUES	142	7,90%	172	8,77%
LAMBESC	231	5,75%	281	6,73%
MEYRARGUES	184	11,96%	185	11,56%
MEYREUIL	189	8,66%	244	10,27%
MIMET	73	4,26%	80	4,50%
LES PENNES-MIRABEAU	510	6,21%	804	8,88%
PERTUIS			NC	NC
PEYNIER				
PEYROLLES EN PROVENCE	172	8,68%	180	8,51%
LE PUY SAINTE REPARADE	223	10,88%	301	13,45%
PUYLOUBIER				
ROGNES	71	3,74%	96	4,81%
LA ROQUE D'ANTHERON	644	32,17%	650	31,99%
ROUSSET	326	18,12%	389	18,24%
SAINT CANNAT	188	8,42%	234	9,47%
SAINT ESTEVE JANSON				
SAINT PAUL LES DURANCE				
SIMIANE COLLONGUE	115	5,22%	179	7,49%
TRETS	257	5,93%	364	7,77%
VENELLES	142	3,96%	202	5,28%
VENTABREN	0	0%	26	1,08%
VITROLLES	4537	32,97%	4 576	31,88%

Source : Inventaire SRU / Atlas parc locatif social, 2020

Entre 2013 et 2020, le Pays d'Aix a gagné environ 3 280 nouveaux logements sociaux. Globalement, l'ensemble des communes tendent à démontrer une augmentation des taux SRU. Toutefois, l'évolution de la répartition communale demeure hétérogène. Parmi les communes dont le taux est en hausse depuis 2013, certaines construisent beaucoup car disposent d'un parc de logements importants, à l'image d'Aix-en-Provence, de Gardanne ou des Pennes-Mirabeau, d'autres construisent moins mais participent plus à l'augmentation de la part de logements sociaux dans leur commune, à l'image de Gréasque, Meyreuil, Simiane-Collongue, Trets ou Venelles.

D'autres communes ont des variations peu importantes, souvent appuyées par un nombre de constructions bas et tendent à stagner dans l'évolution de leur taux de logements sociaux. Il s'agit des communes de Mimet, Peyrolles-en-Provence et Rousset.

Enfin, trois communes voient leur taux SRU diminuer entre 2013 et 2020, Meyrargues, La Roque d'Anthéron et Vitrolles. Les deux premières ont des taux en baisse malgré quelques constructions. Cela est dû à une hausse globale du parc de logements. Vitrolles est la seule commune qui perd des logements sociaux en raison des projets de recomposition urbaine, mais préserve un taux bien au-delà des obligations SRU (31,88%).

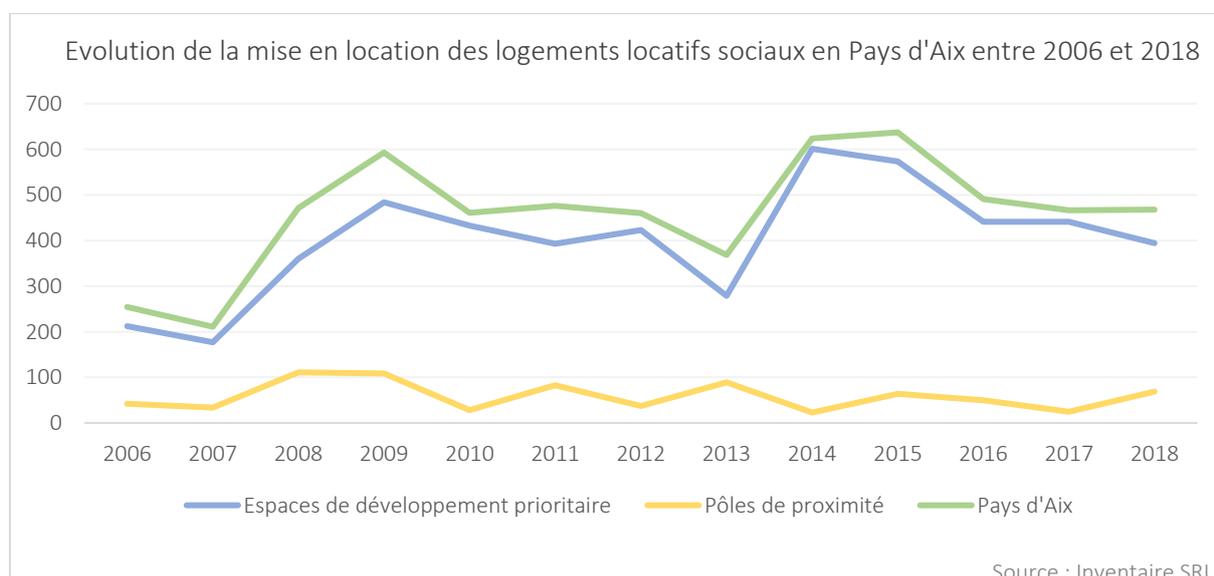
Les communes répondant entièrement aux obligations SRU en 2018 sont La Roque d'Anthéron et Vitrolles, les mêmes qu'en 2013. Gardanne, avec 24,51%, talonne les 25% exigés. Aix-en-Provence a dépassé les 20% mais doit encore fournir un effort afin d'atteindre les exigences de la loi ALUR.

#### • Evolution du nombre de logements sociaux

##### **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. La donnée, à l'échelle communale est ici répartie entre les espaces de développement prioritaire et les pôles de proximité.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de la mise en location de logements sociaux entre 2006 et 2018 selon les types d'espace de l'armature territoriale du SCoT.



Sur la période 2006-2018, près de 6 000 logements sociaux ont été mis en location en Pays d'Aix, dont plus de 85% dans les espaces de développement prioritaire.

La mise en location est restée globalement stable après l'approbation du SCoT. La moyenne annuelle est passée d'environ 450 logements sur la période 2006-2015 à 475 sur les années 2016-2018. Toutefois, avec une moyenne d'environ 630 logements mis en location par an, 2014 et 2015 se distinguent comme étant les années les plus productives de la dernière décennie.

Sur la période 2016-2018, environ 11 000 logements ont été autorisés et 1 420 logements sociaux ont été mis en location soit 13% de la production neuve. Ce chiffre reste éloigné des objectifs fixés par le SCoT qui prévoit de dédier 40% de la production neuve au logement locatif social.

Entre 2012 et 2017, la production de logements sociaux du Pays d'Aix représentait moins de 20% de la production métropolitaine, alors que globalement les autorisations de logements représentent presque le quart des autorisations métropolitaines.

- **Evolution du nombre de logement étudiants créés ou réhabilités**

**Précisions méthodologiques sur l'indicateur Nombre de logements étudiants créés ou réhabilités**  
 Concernant les logements sociaux (conventionnés) et les résidences privées dédiées aux étudiants, ces données sont issues d'une enquête auprès des résidences, menée par les agences d'urbanismes dans le cadre de l'Observatoire Territorial du Logement Etudiant (OTLE). Pour les résidences gérées par le CROUS et les cités universitaires, les données sont issues du CROUS, partenaire de l'OTLE.

Le tableau ci-dessous aborde l'évolution des logements à destination des étudiants entre 2014 et 2020.

	<b>2014</b>	<b>2020</b>	<b>Evolution</b>
Logements "sociaux" à destination des étudiants (logements conventionnés + logements CROUS)	4 800	5 590	+16%
Logements en résidences étudiantes	2 000	2 420	+21%

Source : OTLE AMP, 2020

En parallèle à l'évolution du nombre d'étudiants, un réel effort a été produit concernant l'offre en logement "sociaux" à destination des étudiants, celle-ci a augmenté de 16% entre 2014 et 2020. De même, le nombre de logements en résidences étudiantes s'est également développé, avec un gain de plus de 400 logements, soit 21% de plus qu'en 2014.

Ces dynamiques de production de logements à destination des étudiants tendent ainsi à répondre aux objectifs du SCoT qui visent l'amélioration des conditions d'accueil de cette catégorie de population, bien que le rattrapage reste important au vu du nombre élevé d'étudiants sur le Pays d'Aix.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la production de logements**

La dynamique d'autorisations constatée sur la période 2016-2019 (+3 600 logements/an) est nettement supérieure aux objectifs affichés dans le SCoT (+2 500 logements/an). Toutefois, les espaces de développement prioritaires concentrent en moyenne moins d'autorisations (-2 points) que les années précédant la mise en fonctionnement du SCoT mais restent proche de l'objectif fixé par celui-ci (88%). Il sera pertinent de suivre l'évolution de cette dynamique afin de voir dans quelles mesures elle va, ou non, s'inscrire dans le temps.

D'autre part, bien que la production de logements soit en augmentation ces dernières années, le ratio du nombre de logements construits par habitant supplémentaire a nettement diminué sur la dernière période. Cela s'explique en partie par une augmentation des besoins liées au desserrement des ménages.

Enfin, lors de son approbation, le SCoT faisait le constat d'un déséquilibre entre l'évolution des emplois et des logements sur la période 1999-2006 avec plus d'emplois créés que de logements construits (RP T1 p. 370). La tendance s'est totalement inversée sur la période récente (2012-2017) plus de logements ayant été construits en rapport au nombre d'emplois créés.

Par ailleurs, les typologies de logements évoluent peu entre 2007 et 2017. La part des logements de petites tailles gagne seulement un point entre 2007 et 2017 (+4 500 logements) notamment afin de répondre au besoin en logement des étudiants sur le territoire, et en particulier à Aix-en-Provence. Toutefois, l'offre reste peu conséquente en comparaison du nombre d'étudiants.

Concernant le logement social, le SCoT prévoit de dédier 40% de la production neuve au logement locatif social. Les efforts significatifs sur la production de logements neufs n'ont pas abouti à une hausse suffisante de l'offre en logement social. L'objectif fixé dans le SCoT n'est pas atteint. Il conviendra donc de surveiller l'évolution de cette donnée et de mener une réflexion sur les outils pouvant être mobilisés afin de faire évoluer cette tendance si elle se confirme.

Dans l'ensemble, et hormis le logement social, ces constats rejoignent donc les objectifs portés par le SCoT du Pays d'Aix. Cependant, la période utilisée pour l'analyse est en partie antérieure à son approbation (décembre 2015) et ces résultats peuvent difficilement être reliés à la mise en application du document. Le recul nécessaire pour observer les effets du SCoT n'est donc actuellement pas suffisant pour observer si ces dynamiques vont s'inscrire dans le temps.

## **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP**

- Maintenir une dynamique de production de logements élevée, avec au moins 2 500 logements par an, en cohérence avec la politique métropolitaine de l'habitat.
- Renforcer l'offre résidentielle au sein des espaces prioritaires, en confirmant notamment le rôle d'Aix-en-Provence.
- Conforter l'équilibre emploi/habitat.
- Maintenir et inciter à une production de logements sociaux à un niveau adapté aux besoins.
- Poursuivre les efforts en matière de diversification de l'offre afin de répondre, à chaque étape du parcours résidentiel, aux besoins, notamment des jeunes ménages (étudiants inclus) et faire face au vieillissement de la population, en cohérence avec la politique métropolitaine de l'habitat.

## Partie 4 : Emplois, économie, commerce

### Objectifs/Orientations SCoT

Afin de pérenniser son attractivité économique pour les vingt années à venir, le Pays d'Aix vise l'accueil d'environ 2.000 emplois en moyenne par an, répartis équitablement entre centres urbains et espaces d'activités périphériques.

### Evaluation de la création d'emploi et de sa répartition

- **Evolution du nombre d'emplois (emploi au lieu de travail population active)**

#### **Précision méthodologique - Emploi au lieu de travail population active**

Les données sont issues des recensements de la population faits par l'INSEE en 2007, 2012 et 2017. Au recensement, les personnes actives ayant un emploi peuvent être comptées à leur lieu de résidence ou à leur lieu de travail. Au lieu de résidence, il s'agit de la population active ayant un emploi. Au lieu de travail, il s'agit de l'emploi au lieu de travail ou plus brièvement d'emploi.

Ces deux éléments sont analysés ci-après de manière distincte, le critère « emploi au lieu de travail » s'attachant à qualifier l'offre en termes d'emplois et le profil du secteur.

Le graphique ci-dessous présente l'évolution de l'emploi au lieu de travail ventilé par type d'espace.

	Emploi au lieu de travail				
	2007	2012	Évolution 2007-2012	2017	Évolution 2012-2017
Espaces de développement prioritaire	158 810	162 568	3 758	168 853	6 285
Pôles de proximité	17 434	20 076	2 642	22 079	2 003
<b>Pays d'Aix</b>	<b>176 244</b>	<b>182 644</b>	<b>6 400</b>	<b>190 932</b>	<b>8 288</b>

Source : INSEE, RP 2017

Sur l'ensemble de la période 2012-2017, la progression de l'emploi au lieu de travail est plus élevée que sur la période 2007-2012. En effet, le rythme annuel est d'environ 1 600 emplois supplémentaires par an, contre 1 300 lors de la période passée, ce qui reste en dessous des objectifs fixés par le SCoT (+ 2 000 emplois/an).

D'un point de vue territorial, la tendance observée est un renforcement de la création d'emplois au sein des espaces de développement prioritaire : 75% des emplois supplémentaires de la période 2012-2017, contre 60% sur la période précédente.

En 2017, l'emploi en Pays d'Aix représente près de 191 000 emplois sur les 750 000 que compte la métropole, soit plus du quart de l'emploi d'AMP.

- **Evolution du rapport emploi présentiel/non présentiel (productif)**

**Précisions méthodologiques sur les définitions des emplois présentsiels et non présentsiels**

Défini par l'INSEE, la partition de l'économie en deux sphères, **présentielle et productive** permet de mieux comprendre les logiques de spatialisation des activités et de mettre en évidence le degré d'ouverture des systèmes productifs locaux.

Les activités présentesiels sont les activités mises en œuvre localement pour la production de biens et de services visant la satisfaction des besoins de personnes présentes dans la zone, qu'elles soient résidentes ou touristes.

Les activités productives sont déterminées par différence. Il s'agit des activités qui produisent des biens majoritairement consommés hors de la zone et des activités de services tournées principalement vers les entreprises de cette sphère.

Le tableau ci-dessous présente la répartition entre l'emploi présentiel (sphère présenteielle) et l'emploi non présentiel (sphère productive) ventilée par type d'espace.

	Sphère productive			Sphère présenteielle		
	2007	2012	2017	2007	2012	2017
Espaces de développement prioritaire	37%	37%	38%	63%	63%	62%
Pôles de proximité	48%	47%	51%	52%	53%	51%
<b>Pays d'Aix</b>	<b>38%</b>	<b>38%</b>	<b>40%</b>	<b>62%</b>	<b>62%</b>	<b>60%</b>

Source : INSEE, RP 2017

A l'échelle du Pays d'Aix, la part des emplois de la sphère productive a augmenté de deux points entre 2007 et 2017. Cette évolution se mesure aussi bien dans les espaces de développement prioritaire que dans les pôles de proximité. L'augmentation de la part des emplois dans la sphère productive est essentiellement liée à la croissance des emplois salariés privés portée par les services aux entreprises (services administratifs et de soutien / information-communication / activités financières et d'assurance / activités spécialisées, scientifiques et techniques).

- **Evolution du ratio emplois/actifs occupés**

**Précision méthodologique – ratio emploi/actif occupés**

Les données sont issues des recensements de la population faits par l'INSEE en 2007, 2012 et 2017. Ce ratio, appelé indice de concentration de l'emploi, est le rapport entre le nombre d'emplois d'un territoire et le nombre d'actifs occupés qui y résident.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du ratio emplois/actifs occupés ventilé par type d'espaces.

	2007	2012	2017
Espaces de développement prioritaire	1,21	1,24	1,25
Pôles de proximité	0,73	0,82	0,87
<b>Pays d'Aix</b>	<b>1,13</b>	<b>1,17</b>	<b>1,19</b>

Source : INSEE, RP 2017

Sur le territoire du Pays d'Aix, ce ratio a évolué entre 2007 et 2017, passant de 1,13 à 1,19. Cela signifie que le territoire dispose de plus d'emplois que d'actifs occupés qui y résident. L'indice de concentration de l'emploi, parmi les plus élevés de la région contribue, en lien avec des facteurs tels que le positionnement géographique ou la grande accessibilité, à expliquer sa forte attractivité auprès des territoires voisins.

Ce ratio entre emploi et population active est encore plus élevé dans les espaces de développement prioritaire qui concentrent l'essentiel de l'emploi en zones d'activités (1,25 en 2017).

- **Répartition des emplois selon les secteurs d'activités et les filières**

**Précision méthodologique – emplois selon les secteurs d'activités et les filières**

L'indicateur suivant s'appuie sur les données de l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale (ACOSS), qui met en ligne les dénombrements des établissements employeurs et des effectifs salariés au 31 décembre selon la NAF 732 et la commune, et par tranches de taille d'établissement.

Cette base annuelle nous renseigne donc sur l'évolution des emplois salariés privés (hors emplois publics et indépendants) avec une nomenclature permettant d'analyser les données par grands secteurs d'activités (Industrie, commerce, services et BTP) ou par filière.

Le tableau ci-dessous présente la dynamique de l'emploi salarié privé par grand secteur d'activité sur une période de dix ans (2009-2019), découpée en deux sous-périodes (avant/après approbation SCoT).

Secteur d'activités	Emplois 2009	Emplois 2015	Evolution 2009-2015	Emplois 2016	Emplois 2019	Evolution 2016-2019	Evolution 2009-2019
1_INDUSTRIE	18994	17591	-1403	17545	18506	961	-488
2_BTP	11706	11616	-90	11840	13482	1642	1776
3_COMMERCE	27381	27035	-346	27953	29289	1336	1908
4_SERVICES	91722	101616	9894	105762	114886	9124	23164
<b>Total général</b>	<b>149803</b>	<b>157858</b>	<b>8055</b>	<b>163100</b>	<b>176163</b>	<b>13063</b>	<b>26360</b>

Source : ACOSS 2009-2019

Le territoire du Pays d'Aix comptabilise environ 176 000 emplois salariés privés en décembre 2019, contre environ 150 000 en 2009 (soit + 18 %). En concentrant 30% des emplois salariés privés de la métropole AMP et 50% des emplois créés sur les dix dernières années, il conforte son rôle de moteur économique métropolitain. Sur les dix dernières années, l'évolution de l'emploi par secteur d'activité est surtout marquée par un léger recul des emplois dans l'industrie (- 488 emplois) et une forte hausse dans les services (+ 23 164 emplois).

Après une période 2009-2015 marquée par une perte d'emplois, l'industrie retrouve un solde positif, tout comme les secteurs du BTP et du commerce.

Sur la période 2016-2019, la progression de l'emploi salarié privé est plus élevée que sur la période 2009-2015. Le rythme annuel est d'environ 3 250 emplois supplémentaires par an, contre 1 300 lors de la période passée. Ce volume de création d'emplois dépasse nettement l'objectif affiché dans le document (+ 2 000 emplois/an).

Sur la répartition territoriale, les espaces de développement prioritaire concentrent plus de 90% de l'emploi salarié privé et 86% des emplois créés du Pays d'Aix lors de la dernière décennie.

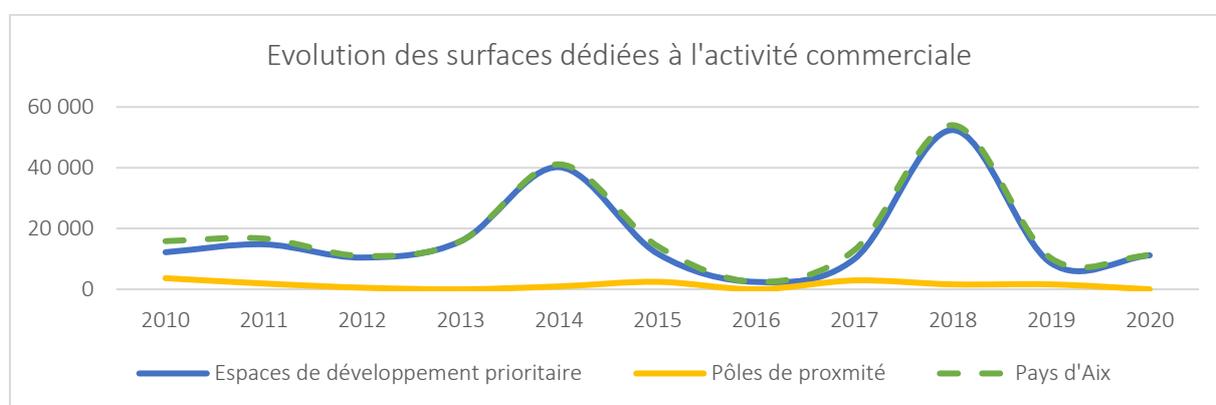
- **Evolution des surfaces dédiées à l'activité commerciale**

**Précision méthodologique – Surfaces dédiées à l'activité commerciale**

L'analyse s'appuie sur les données de la CDAC 2010-2020 qui a pour mission de statuer sur les projets commerciaux dès lors que le seuil de 1 000 m<sup>2</sup> de surface de vente est dépassé. Ces données incluent aussi les extensions, qui peuvent concerner de plus petites surfaces.

Ainsi l'analyse qui suit ne permet pas de rendre compte de l'attractivité du secteur en matière commerciale puisqu'elle ne comptabilise qu'une partie des surfaces commerciales autorisées.

Le graphique et le tableau ci-dessous synthétisent les « grandes » surfaces autorisées (en m<sup>2</sup>) sur le territoire du SCoT du Pays d'Aix entre 2010 et 2020, avec une répartition par type d'espace.



	<b>Total 2010-2015 (en m<sup>2</sup>)</b>	<b>Total 2016-2020 (en m<sup>2</sup>)</b>
Espaces de développement prioritaire	105 174	84 578
Pôles de proximité	9 484	6 131
Pays d'Aix	114 658	90 709

Source : CDAC 2010-2020

Entre 2010 et 2015, environ 115 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales ont été autorisées par la CDAC, dont 92% dans les communes situées dans les espaces de développement prioritaire. Le rythme d'autorisation a légèrement diminué depuis l'approbation du SCoT, avec -24 000m<sup>2</sup> sur la seconde période étudiée. En effet, entre 2016 et 2020, environ 85 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales ont été autorisées. Semblable à la période précédente, 93% de ces surfaces se situent dans les espaces de développement prioritaire.

Les pôles commerciaux métropolitains (Plan-de-Campagne, Aix-la Pioline et Grand Vitrolles) concentrent environ un tiers des surfaces commerciales autorisées sur la période 2016-2020. L'objectif du SCoT « Accompagner le développement des grands espaces périphériques constitués » est respecté d'autant plus que ces nouvelles surfaces s'implantent dans le tissu urbain existant.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la dynamique emplois, économie et commerce**

Le Pays d'Aix conserve sa forte dynamique économique sur le territoire métropolitain, avec environ 50% des emplois salariés privés créés lors de la dernière décennie. L'objectif de création de + 2 000 emplois/an est dépassé au regard du solde d'emplois salariés privés sur la période 2016-2019 (+ 3 250 emplois/an en moyenne). De plus, le territoire du Pays d'Aix dispose de plus d'emplois que d'actifs occupés qui y résident, démontrant son dynamisme économique.

Au niveau des filières, l'économie productive du Pays d'Aix repose sur la présence d'un tissu industriel étoffé mais les pertes d'emplois dans ce secteur (- 500 emplois) interrogent sur le positionnement à choisir dans un contexte post-covid où le redéploiement industriel figure au titre des priorités nationales, régionales et métropolitaines.

La forte création d'emplois dans les services (+ 23 000 emplois) renforce la spécificité du Pays d'Aix dans ce secteur et conforte son rôle de moteur économique métropolitain. Le développement du télétravail questionne également sur la stratégie à adopter en termes de créations d'immeubles de bureaux (volume, localisation...).

Concernant le commerce, la baisse des autorisations de surfaces commerciales amorce un changement dans un territoire où l'appareil commercial est particulièrement étoffé. La concentration de ces surfaces dans les trois pôles commerciaux métropolitains (Plan-de-Campagne, Aix-la Pioline et Grand Vitrolles), sur des espaces déjà constitués, participe à la réduction de la consommation d'espace.

Au niveau de l'armature, les espaces de développement prioritaires jouent leur rôle en accueillant près de 90% des emplois créés sur la période récente, et également 93% des surfaces commerciales autorisés.

### **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP**

- Consolider un foncier économique permettant de répondre aux besoins / assurant la résilience du territoire aux incidences post covid et en recherchant des complémentarités à l'échelle métropolitaine.
- Donner les moyens au territoire de conforter son tissu industriel, notamment en accompagnement de la reconversion de la centrale de Gardanne/Meyreuil dans le cadre d'une structuration métropolitaine des filières.
- Renforcer la production de logements à destination des actifs du territoire et la diversification du parc en cohérence avec la politique de l'habitat.
- Dynamiser l'offre commerciale de centre-ville et de quartier dans la recherche d'un nouvel équilibre entre économie urbaine et périphérique dans une approche métropolitaine complémentaire.
- Poursuivre le développement de l'offre de bureau, en privilégiant une localisation proche des centralités et bien desservie par les transports en commun et s'inscrivant dans une stratégie métropolitaine.

## Partie 5 : Mobilités-déplacements

### Objectifs/Orientations SCoT

Dans une logique de cohérence urbanisme/transports, le SCoT du Pays d'Aix souhaite structurer le développement en s'appuyant sur un réseau de transports collectifs performants, notamment pour relier plus efficacement les pôles d'emplois aux espaces résidentiels. Pour y parvenir, la question du rabattement des usagers sur ce réseau est également essentielle. Ces objectifs prioritaires en matière de développement des transports collectifs ne doivent pas en occulter d'autres, notamment concernant l'amélioration du réseau routier et le développement des modes doux, qui sont également nécessaires pour contribuer à l'amélioration générale des conditions de circulation en Pays d'Aix.

Afin de faciliter tous les déplacements au quotidien, le SCoT fixe les objectifs suivants :

- Proposer un nouveau réseau de transports collectifs adapté à la demande ;
- Promouvoir le rabattement vers les points d'intermodalité ;
- Adapter le stationnement aux nouvelles mobilités ;
- Améliorer et compléter le réseau routier ;
- Promouvoir les déplacements à pied et à vélo.

### Evaluation de l'offre de transports

- **Nombre de km de voies de transports collectifs en site propre et sites dédiés**

#### *Précision méthodologique – Nombre de km de voies de TC en site propre et site dédié*

*L'analyse est issue des données « exploitants » avec une approche TCSP pour limiter les résultats.*

*Les données obtenues concernent seulement Aix-en-Provence jusqu'en 2019, en revanche, la donnée 2020 s'étend sur l'ensemble du Pays d'Aix.*

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre de kilomètre de voies de transports collectifs en site propre et sites dédiés sur le territoire du Pays d'Aix.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2018	2019	2020
Nombre de km de voies de transports collectifs en site propre et sites dédiés	6,1	6,7	7,3	8	8,8	9,1	10,8	14,1	23,6	30

Source : Données exploitants, approche TCSP pour limiter les résultats

Fin 2015, avant l'approbation du SCoT, la commune d'Aix-en-Provence comptabilisait 9,1 kilomètres de transports collectifs en site propre, avec une moyenne annuelle de 500 mètres de voies réservées supplémentaires entre 2010 et 2015. Depuis, environ 1,5 kilomètres de voies ont été créées chaque année jusqu'en 2018. Enfin, la mise en service de l'Aixpress (BHNS) en septembre 2019 a entraîné une augmentation d'environ 67%. L'offre kilométrique en site propre est passée de 14,1 à 23,6 kilomètres. De plus, sur l'autoroute A51 entre Aix-en-Provence et Marseille, plusieurs voies dédiées aux transports en commun ont été réalisées depuis 2015, représentant un linéaire total d'environ 6 kilomètres. D'autre part, le Zénibus (BHNS) de Vitrolles circule aujourd'hui sur un parcours de 17 kilomètres, dont environ 3 kilomètres en site propre et site dédié. Au total, il fera 24 kilomètres dès que les deux extensions prévues seront réalisées, sur les communes des Pennes-Mirbeau et de Marignane.

L'amélioration de ces réseaux et le développement des transports en site propre tendent à répondre à l'objectif du SCoT de développer un réseau de transports collectifs performant.

- **Nombre de places offertes en parkings-relais**

**Précision méthodologique – Nombre de places offertes en parking-relais**

L'analyse est issue des données de 2020 récoltées par les services transport de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Les données obtenues concernent seulement Aix-en-Provence jusqu'en 2019, en revanche, la donnée 2020 s'étend sur l'ensemble du Pays d'Aix.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre de places dans les parkings relais tous situés sur la commune d'Aix-en-Provence.

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de places offertes en parkings-relais	866	1408	1408	1968	2178	2778	3825

Source : Données services transport métropole

Avant l'approbation du SCoT, le territoire du Pays d'Aix comptabilisait 1 408 places en parking relais. Depuis, le nombre de place a été multiplié par 2,5, atteignant 3 825 places en 2020. Cette évolution est due à la transformation ou création de différents parkings relais notamment le Krypton ouvert en 2016 (900 places), celui du Lieutenant-Colonel Jeanpierre ouvert en 2019 (600 places) ou encore celui de la gare de Gardanne inauguré fin 2020 (350 places). Les données de 2020 intègrent, en plus des données d'Aix-en-Provence, l'ensemble des parkings relais présents sur les communes de Gardanne, La Barque, Pertuis, Simiane-Collongue et Trets.

Cette offre supplémentaire en place de parking relais répond à la fois aux objectifs du SCoT en matière de développement d'un réseau de transports collectifs performant mais aussi à l'amélioration des conditions de circulation, par un rabattement et une limitation des déplacements en voiture individuelle.

- **Evolution de la fréquentation des transports collectifs (urbains et interurbains)**

**Précision méthodologique – fréquentation des transports collectifs**

L'analyse est issue des données de 2020 récoltées par les services transport de la Métropole Aix-Marseille-Provence depuis les sources billettiques pour éviter les erreurs de comptage des cellules.

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre de voyage en transports collectifs sur le réseau urbain (Aix-en-Bus) et sur le réseau interurbain (Pays d'Aix Mobilité).

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Nombre de voyage Pays d'Aix mobilité	2 734 838	2 821 485	ND	2 693 098	2 605 729	3 153 734	2 136 075
Nombre de voyage d'Aix-en-Bus	10 303 814	10 328 308	10 494 060	10 699 087	10 356 316	10 213 796	6 803 692
Nombre de voyage Le Car (AMP)	ND	ND	ND	ND	10 856 373	11 546 763	6 819 463

Source : Données exploitants

La mise en place du Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) l'Aixpress en 2019 a permis de relancer la fréquentation du réseau Aix-en-Bus qui était à la baisse depuis 2015. De septembre 2019 à février 2020 la fréquentation de cette ligne a fortement évolué passant de 148 000 passagers le 1<sup>er</sup> mois à près de 250 000 en février.

L'offre métropolitaine sur les grandes lignes « LeCar » est également à la hausse entre 2018-2019 notamment sur la ligne 50 (Aix-Marseille) qui a connu une forte augmentation liée à l'évolution de l'offre (cars à double étage, trajet direct tous les quarts d'heure en heure de pointe), à la mise en place de voies dédiées aux TC sur l'A51 ou encore à un report des utilisateurs de ligne TER Aix-Marseille (travaux sur la ligne SNCF).

Toutefois, l'année 2020 marquée par la crise sanitaire a engendré une forte baisse de tous les réseaux de transport collectif. Il sera nécessaire de suivre l'évolution de cette donnée afin d'établir une dynamique plus précise dans les années à venir.

- **Offre et fréquentation des Trains Express Régionaux**

**Précision méthodologique – offre et fréquentation des TER**

*L'analyse est issue des données récoltées auprès de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, en 2019.*

Le tableau ci-dessous présente l'évolution du nombre de montées dans le TER transitant par les gares situées en Pays d'Aix.

	2014	2015	2016	2017	2018
Aix-centre	1 029 926	1 020 353	1 005 565	1 116 223	769 371
Gardanne	530 262	525 989	531 235	568 690	411 104
Meyrargues	65 998	69 683	66 224	68 917	55 152
Pertuis	41 662	51 053	52 530	55 130	16 630
Simiane	163 281	171 653	155 031	160 776	150 263
Vitrolles Aéroport Marseille Provence	584 551	630 850	647 473	654 654	572 490
<b>Pays d'Aix</b>	<b>2 415 680</b>	<b>2 469 581</b>	<b>2 458 058</b>	<b>2 624 390</b>	<b>1 975 010</b>

Source : Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Sur la période 2014-2018, le nombre de montées dans les TER s'arrêtant dans les gares du Pays d'Aix a diminué de -18%, avec des disparités selon les gares. Ces résultats sont biaisés par l'année 2018 marquée par le début des travaux liés à la 2<sup>ème</sup> phase de modernisation de la ligne Aix-Marseille, et à la fermeture provisoire de la gare de Pertuis.

Ceci répond à l'objectif du SCoT qui tend à développer un réseau de transports collectifs performant.

- **Nombre de kilomètres de voies cyclables**

**Précision méthodologique – nombre de kilomètre de voies cyclables**

*L'analyse se base sur les données GéoVélo 2021 produites dans le cadre d'une mission pour la métropole. Les données sont issues de la base d'openstreetmap vérifiées et corrigées et des remontés des communes et des associations du territoire.*

En 2015, le Pays d'Aix comptait 135 km de voies cyclables. En 2021, le territoire en compte 221, soit 86 kilomètres de plus qu'au moment de l'approbation du SCoT. Des évolutions sont observables sur le tracé du BHNS d'Aix-en-Provence ou dans le pôle d'activités d'Aix en Provence (PAAP). Globalement, le réseau évolue plus rapidement dans les centres urbains (Aix-en-Provence et Vitrolles) et premières couronnes urbaines, alors que peu de voies cyclables structurantes « inter-agglomérations » sont aujourd'hui à décompter.

## Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la mobilité et les déplacements

L'un des objectifs fixés par le SCoT est de favoriser les reports multimodaux sur le réseau de transports collectifs. Les moyens sont mis en œuvre pour y parvenir avec l'augmentation de nombre de places en parkings-relais et du nombre de km de voies de transports collectifs en site propre et sites dédiés. En effet, depuis la mise en œuvre du SCoT le nombre de voies de transports collectifs en site propre ont plus que triplées. C'est aussi le cas pour le nombre de places de stationnement en parking relais.

La répercussion des évolutions sur le réseau de transports collectifs (TSCP, P+R, amélioration de l'offre) est actuellement difficilement évaluable par l'analyse de la fréquentation. Depuis la mise en place du SCoT, de nombreux travaux ont perturbé l'utilisation des réseaux (modernisation de la ligne ferroviaire Aix-Marseille, fermeture de la gare SNCF à Pertuis, travaux du BNHS à Aix-en-Provence, travaux sur la RD7n). Des évolutions sont notables sur certaines lignes par exemple l'Aixpress ou la ligne 50 Aix-Marseille, où la qualité de l'offre a été améliorée (site propre, cadencement), mais de manière générale la fréquentation reste stable ou à la baisse. L'année 2020, marquée par la crise sanitaire liée au COVID-19, l'arrêt des transports collectifs et sa difficile reprise ont entraîné une forte baisse de la fréquentation.

Les voies cyclables ont augmenté depuis la mise en œuvre du SCoT, mais sont plutôt à destination des déplacements urbains. Elles sont fragmentées et ne permettent pas de voir émerger un réseau intercommunal structurant facilitant un report modal.

### Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP

- Poursuivre le développement des solutions de report multimodal : les aires de covoiturages et d'autopartage, les TC en sites propres et dédiés, les pôles d'échanges et parking-relais dans le cadre de la mise en œuvre de la politique métropolitaine des mobilités.
- Revaloriser les transports collectifs auprès des usagers afin de tendre vers une réhausse de la fréquentation, en cohérence avec la politique métropolitaine de promotion des transports.
- Permettre le maintien des lignes ferroviaires, et la réouverture aux voyageurs de la ligne Aix-Rognac, en lien avec les territoires voisins.
- Favoriser les déplacements en modes actifs en continuant de développer des voies cyclables et piétonnes.

## Partie 6 : Agriculture

### Objectifs/Orientations SCoT

L'identité et l'attractivité du Pays d'Aix sont intimement liées aux espaces agricoles qui le compose. Ces derniers sont en effet supports d'une économie performante, vecteurs d'images de marque et facteurs d'équilibre écologique et paysager. Afin d'assurer la pérennité de toutes ces vocations à long terme, le Pays d'Aix, aidé de sa charte agricole, s'engage à préserver un socle fort d'espaces agricoles en veillant à garantir aux exploitations des capacités d'adaptation et d'évolution indispensables et notamment en recherchant l'application du principe de compensation de cette même charte.

### Evaluation de la thématique « agriculture »

- **Evolution des zonages affectés à l'agriculture dans les documents d'urbanisme**

#### **Précision méthodologique – évolution des zonages affectés à l'agriculture**

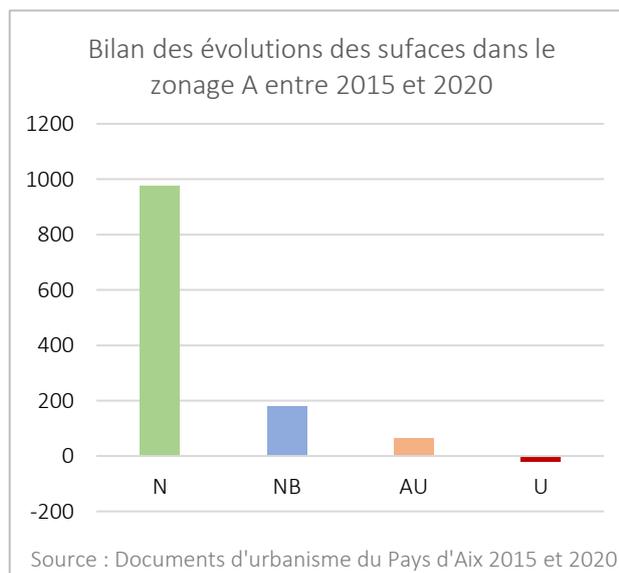
L'analyse se base sur une comparaison diachronique de l'assemblage des documents d'urbanismes en vigueur, en décembre 2015 (avant approbation du SCoT) et en décembre 2020. A noter que la commune d'Eguilles est soumise au Plan d'Occupation des Sols car son PLU, approuvé en mars 2017, a été annulé par le TA de Marseille en octobre 2020.

Début décembre 2015, les documents d'urbanisme sur les communes du Pays d'Aix comptabilisaient 36 400 hectares de zonages affectés à l'agriculture (zones A des PLU ou NC des POS). Cette couverture spatiale a augmenté de 1 195 hectares pour atteindre 37 595 hectares en décembre 2020.

L'augmentation des zonages agricoles traduit, en partie, une amélioration de la protection de ces espaces. Une étude détaillée des règlements s'avère nécessaire pour fiabiliser cette analyse.

Le graphique ci-dessous présente ainsi le bilan des évolutions des surfaces en hectares du zonage agricole entre 2015 et 2020. Dans le bilan des évolutions surfaciques, le gain de 1 195 hectares se répartit de la manière suivante :

- Un gain de 974 hectares sur les zonages naturels (N) ;
- Un gain de 180 hectares sur les anciennes zones NB des POS ;
- Un gain de 64 hectares sur les zones à urbaniser (AU) ;
- Une perte de 21 hectares sur les zones urbaines (U).



- **Evaluation de la cohérence entre zonage et occupation des sols**

**Précision méthodologique – évaluation des surfaces agricoles protégées**

L'analyse se base sur un croisement des résultats du Mode d'Occupation des Sols d'Aix-Marseille-Provence Métropole réalisé entre 2009 et 2017 et du zonage des PLU communaux du Pays d'Aix en 2020. A noter que la commune d'Equilles est soumise au POS, en effet son Plan Local d'Urbanisme, approuvé en mars 2017, a été annulé par le TA de Marseille en octobre 2020. Toutefois, le zonage pris en compte dans l'analyse est celui du PLU en date du 21 mars 2017.

Le tableau ci-dessous fait état de la répartition des surfaces agricoles (en ha) dans les zonages des PLU communaux et de la composition des zones agricoles en fonction de l'occupation du sol en 2017.

		<b>Nomenclature MOS niveau 1</b>					<b>Total</b>
		<b>Territoires artificialisés</b>	<b>Forêts et milieux naturels</b>	<b>Territoires agricoles</b>	<b>Zones humides</b>	<b>Surfaces en eau</b>	
<b>Zonage</b>	Zone U			403			
	Zone AU			899			
	Zone A	4 548	4 995	27 150	825	36	<b>37 554</b>
	Zone N			3 297			
	<b>Total</b>			<b>31 749</b>			

Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence

La superposition du Mode d'Occupation des Sols métropolitain et les zonages des PLU communaux permet d'observer qu'environ 86% des territoires agricoles se situent en zone agricole et sont protégés réglementairement par ce zonage dans les documents d'urbanisme. La majorité restante se situe en zone naturelle (10%), puis en zone à urbaniser (3%), enfin en zone urbaine (1%).

- **Evaluation des surfaces agricoles protégées (ZAP ou PAEN)**

**Précision méthodologique – évaluation des surfaces agricoles protégées**

Les données sont issues d'un regroupement d'informations contenues dans les PLU communaux du Pays d'Aix, transmises par le Département des Bouches-du-Rhône ou par les communes elles-mêmes.

Depuis l'approbation du SCoT, deux Zones Agricoles Protégées (ZAP) ont été approuvées. Cet outil assure ainsi la protection d'espaces agricoles productifs sur des secteurs soumis à une forte concurrence avec le développement urbain. La première est celle de Pertuis, approuvée en 2016, d'une superficie de 1460 hectares. Elle a pour objet la protection des côteaux du Lubéron. La seconde est celle de Vitrolles, créée en 2018, d'une superficie de 93 hectares. Des projets de ZAP sont également en cours sur la commune de Châteauneuf-le-Rouge, ainsi que sur Meyreuil (site du vallon de Valbrillant) et Fuveau.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la thématique « agriculture »**

Depuis 2015, les documents d'urbanisme du Pays d'Aix tendent de plus en plus à protéger les espaces agricoles de l'artificialisation, des changements de destination et d'occupation du sol ou d'enfrichement. Pour cela, environ 1 200 hectares supplémentaires de terres agricoles ont été protégés par les zonages agricoles des PLU communaux lors des dernières révisions et élaborations de document. Ainsi, 86% des territoires agricoles sont actuellement protégés réglementairement par un zonage A dans les PLU communaux en vigueur. De plus, afin de protéger leur foncier agricole, deux communes ont créé des ZAP, et d'autres portent des projets de création. Ces constats rejoignent l'objectif porté par le SCoT du Pays d'Aix qui s'engage à préserver un socle fort d'espaces agricoles.

Toutefois, le propos est à nuancer. En effet, l'artificialisation constatée (cf. partie consommation d'espace) se traduit notamment par une consommation majoritaire des terres agricoles et un développement important des surfaces de bâti diffus. Malgré les mesures mises en place pour les protéger, les espaces agricoles s'en retrouvent fragilisés.

Le retard de parution du dernier Recensement Général Agricole (RGA), initialement prévu en 2020, ne permet pas de compléter l'analyse.

## **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP**

- Poursuivre la protection du foncier agricole par le biais d'un zonage adéquat, en fonction de sa valeur agronomique, écologique et paysagère.
- Porter une attention particulière aux destinations autorisées dans le règlement des zones A.
- Encadrer le développement dans le tissu urbain existant pour limiter la consommation des espaces agricoles.
- Assurer le maintien d'un socle agricole fort pour une agriculture productive et diversifiée dans le cadre du Plan Alimentaire Territorial en cours.
- Favoriser la reconquête agricole et le développement de nouveaux espaces agricoles, en cohérence avec les territoires métropolitains.
- Permettre la création et l'amélioration des outils de production nécessaires à l'exploitation agricole.

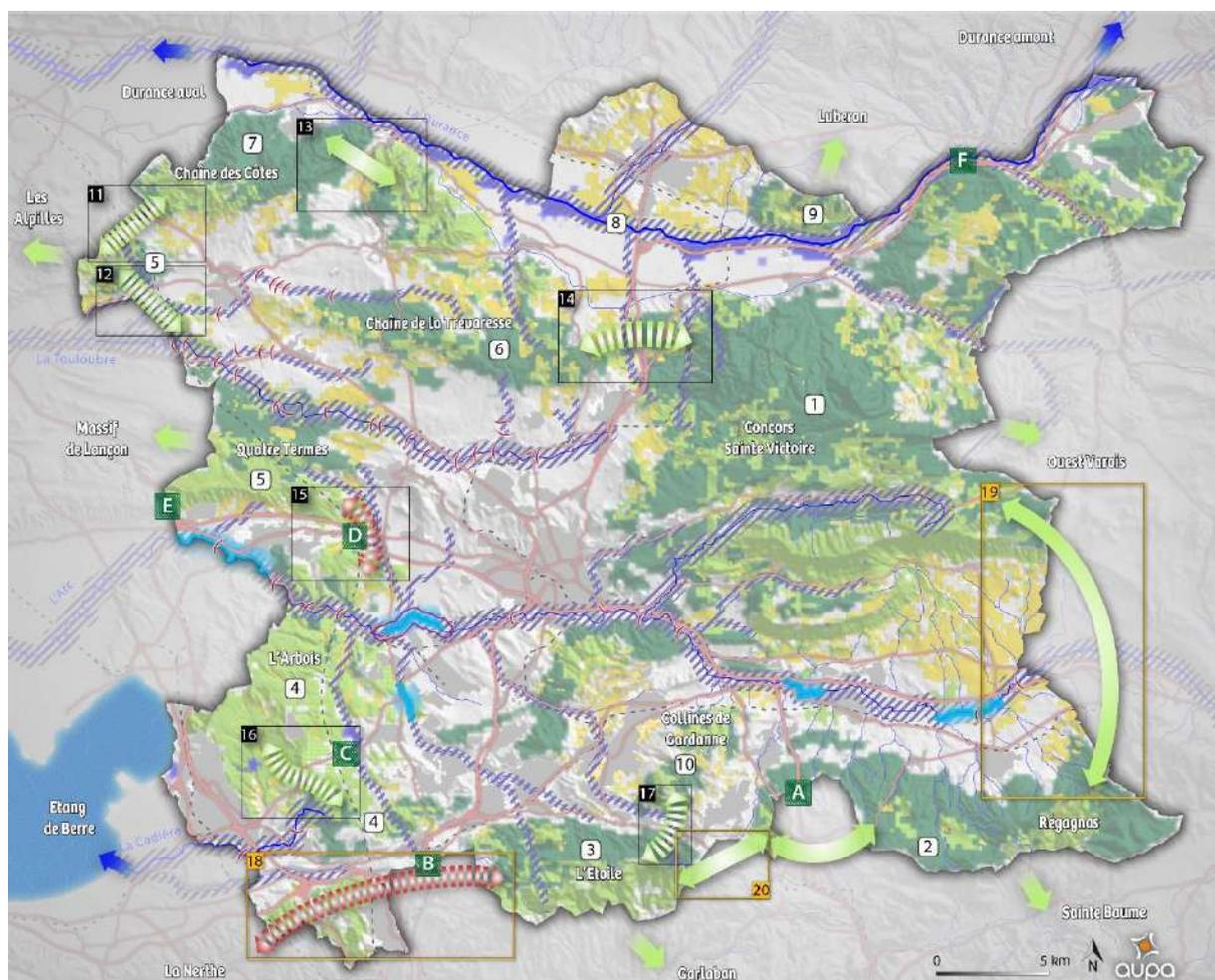
## Partie 7 : Trame verte et bleue, et continuités écologiques

### Objectifs/orientations SCoT

Le Pays d'Aix est riche de plus de 72.000 hectares d'espaces naturels. L'étendue, le dynamisme et la diversité des espaces agricoles contribuent également aux enjeux de biodiversité. Ainsi, le territoire possède un grand nombre de milieux remarquables (humides, forestiers, ouverts ou semi-ouverts) en partie reconnus et valorisés par plusieurs périmètres d'inventaire et/ou de protection.

Le SCoT n'affiche aucun objectif quantitatif de préservation des ensembles naturels et paysagers. Toutefois, le SCoT, à travers diverses orientations, souhaite notamment :

- Protéger les réservoirs de biodiversité et le maillage des grandes continuités écologiques
- Inscrire le Pays d'Aix dans les continuités écologiques métropolitaines et régionales
- Préserver l'atout paysager que sont les espaces agricoles et naturels



Source : SCOT CPA, DOO Tome 2, Carte n°2 : Préserver et valoriser durablement la trame verte et bleue

**10 réservoirs de biodiversité**

- 1 - Massif de la Sainte Victoire jusqu'à la forêt domaniale de Cadarache
- 2 - Montagne du Régognas / Mont Aurélien
- 3 - Chaîne de l'Étoile
- 4 - Plateau de l'Arbois / Plaine des Milles / Plateau de Vitrolles
- 5 - Plateau des Quatre Termes / Garrigues de Lançon
- 6 - Chaîne de la Treuassesse
- 7 - Chaîne des Côtes
- 8 - La Durançol
- 9 - Massif de Saint Sulpice
- 10 - Les Collines de Gardanne

**10 corridors écologiques**

- 11 - Corridor écologique fragmenté chaîne des Côtes / Garrigues de Lançon
- 12 - Corridor écologique fragmenté Garrigues de Lançon / Plateau des Quatre Termes
- 13 - Corridor écologique continu et fonctionnel Chaîne de la Treuassesse / Chaîne des Côtes
- 14 - Corridor écologique fragmenté Chaîne de la Treuassesse / Massif de la Ste Victoire
- 15 - Corridor écologique rompu Plateau de l'Arbois-Plaine des Milles-Plateau de Vitrolles / Plateau des Quatre Termes
- 16 - Corridor écologique fragmenté Plateau de l'Arbois-Plateau de Vitrolles
- 17 - Corridor écologique fragmenté entre les collines de Gardanne et la chaîne de l'Étoile
- 18 - Corridor écologique fragmenté chaîne de la Nerthe / Massif de l'Étoile
- 19 - Corridor écologique continu et fonctionnel Massif de la Ste Victoire / Régognas
- 20 - Corridor écologique continu et fonctionnel entre le massif du Régognas et le massif de l'Étoile

**6 Secteurs prioritaires pour la restauration de grandes continuités**

- A - la liaison entre le massif de l'Étoile et le Régognas (sur Beicodène)
- B - la liaison entre la chaîne de la Nerthe et la chaîne de l'Étoile
- C - la liaison entre l'Arbois TOV et le plateau de Vitrolles
- D - la liaison entre les plateaux de l'Arbois et le massif des Quatre Termes (sur Ventabren)
- E - la liaison entre le massif des Quatre Termes et le massif de Lançon (sur Coudeaux / La Font-les-Olliviers)
- F - la Clue Mirobeau

<p><b>Recherche de préservation optimale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Réserveur de biodiversité pour les milieux ouverts et semi-ouverts</li> <li> Réserveur de biodiversité pour les milieux forestiers</li> <li> Réserveur de biodiversité pour les milieux humides</li> <li> Espace de perméabilité agricole</li> <li> Corridors écologiques continus et fonctionnels</li> <li> Corridors écologiques fragmentés et fonctionnels</li> <li> Continuités des milieux terrestres inter-SCOT</li> <li> Continuités aquatiques inter-SCOT</li> </ul> <p><b>Recherche de remise en état optimale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Milieux aquatiques et ripisylves altérées ou fragilisées</li> <li> Corridors écologiques fragmentés peu ou pas fonctionnels</li> <li> Secteurs prioritaires pour la restauration de grandes continuités au regard des infrastructures de transport identifiés et à traiter au niveau régional (SRCE)</li> </ul>	<p><b>Secteurs d'enjeux écologiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Corridors dans les limites du Pays d'Aix</li> <li> Corridors inter-SCOT</li> </ul> <p><b>Ruptures potentielles / obstacles aux déplacements</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Tissu urbain existant à conforter</li> <li> Extensions urbaines potentielles</li> <li> Infrastructures de déplacement (routes et voies ferrées)</li> <li> Obstacles à la migration des espèces piscicoles (seuils hydrauliques)</li> </ul> <p><b>Dispositions spécifiques au cours d'eau de l'Arc</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Zone d'expansion de crue à préserver le long de l'Arc</li> <li> Maintenir l'espace de mobilité du cours d'eau de l'Arc</li> </ul>
--	---

**Evaluation**

- **Evolution de l'artificialisation des sols dans les réservoirs de biodiversité**

**Precision méthodologique – évolution de l'artificialisation des sols dans les réservoirs de biodiversité**  
 L'analyse se base sur un croisement des résultats du Mode d'Occupation des Sols d'Aix-Marseille-Provence Métropole réalisé entre 2009 et 2017 et des réservoirs de biodiversité issus du SCoT de la CPA. Cet indicateur aborde la répartition de l'artificialisation des sols dans les différents réservoirs de biodiversité définis par le SCoT : ouverts et semi-ouverts / forestiers / milieux humides / espaces de perméabilité agricole.

Le tableau ci-dessous présente le nombre d'hectares artificialisés dans les différents réservoirs de biodiversité entre 2009 et 2017 en s'appuyant sur les résultats du Mode d'Occupation des Sols d'Aix-Marseille-Provence Métropole.

		ESPACES ARTIFICIALISES (NIVEAU 1)				
		FORETS ET MILIEUX SEMI-NATURELS	TERRITOIRES AGRICOLES	ZONES HUMIDES	SURFACES D'EAU	TOTAL
SECTEUR SCOT CPA	Réservoirs de biodiversité ouverts et semi-ouverts	218	165	4	0	387
	Réservoirs de biodiversité forestiers	227	73	1	1	302
	Réservoirs de biodiversité milieux humides	11	15	10	2	37
	Espaces de perméabilité agricole	39	174	3	0,1	216
	<b>TOTAL (en hectare)</b>	495	427	18	2	<b>941</b>

Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, Réservoirs de biodiversité du SCoT CPA

Pour rappel, entre 2009 et 2017 sur le territoire du Pays d'Aix, l'artificialisation des sols s'est étendue sur environ 1 870 hectares. Cette artificialisation s'est réalisée à 50% sur des réservoirs de biodiversité et sur les espaces de perméabilité agricole. Les réservoirs de biodiversité ouverts et semi-ouverts sont les plus impactés avec 387 hectares artificialisés, juste avant les réservoirs de biodiversité forestiers avec 302 hectares artificialisés.

Les chiffres les plus récents étant de 2017, il est important de noter que la majorité des terres artificialisées sont issues de projets lancés avant l'approbation du SCoT.

Le Pays d'Aix a pour ambition à travers son SCoT de protéger les réservoirs de biodiversité et le maillage des grandes continuités écologiques. D'une part, des efforts sont encore à fournir afin de réduire l'importance de l'artificialisation et son impact sur les milieux fragiles.

D'autre part, en raison d'un manque de précision géographique dans la méthode, les réservoirs de biodiversité établis pour le SCoT du Pays d'Aix se trouvent souvent imbriqués dans des espaces urbanisés. Cela permet de comprendre, du moins en partie, ces chiffres très élevés.

- **Evolution des surfaces pastorales dans les milieux forestiers réservoirs de biodiversité**

**Précision méthodologique**

Les données 2010 et 2019 sont issues du croisement entre le RPG 2010/ 2019 et les réservoirs de biodiversité forestiers du SCoT CPA.

En Pays d'Aix, les surfaces pastorales en milieux naturels ne cessent d'augmenter depuis 2010, passant de 3 544 hectares à 5 892 hectares en 2019, soit + 2 400 hectares environ, soit 60% de surfaces pastorales supplémentaires.

Cette augmentation des surfaces pastorales participe d'une part à améliorer le fonctionnement des réservoirs de biodiversité et d'autre part à réduire la vulnérabilité du territoire face au risque incendie.

Il reste néanmoins difficile de calculer l'impact réel de la mise en place du SCoT CPA sur cette évolution.

- **Evolution du niveau de protection dans les PLU**

**Précision méthodologique – évolution du niveau de protection dans les PLU**

Cet indicateur aborde la question de la protection des corridors écologiques et réservoirs de biodiversité dans les zonages des PLU. L'analyse se base sur un croisement entre les zonages des PLU en 2015 puis en 2020 avec les corridors écologiques et réservoirs de biodiversité établis par le SCoT CPA. Pour l'analyse des corridors, une zone tampon de 200 mètres de part et d'autre de chaque corridor a été réalisée afin de permettre un découpage du zonage.

Le tableau ci-dessous présente la répartition des surfaces en hectare des réservoirs et corridors écologiques dans les zonages des PLU en 2015 et 2020.

Zonage	2015			2020		
	Réservoirs de biodiversité	Corridors écologiques	Total	Réservoirs de biodiversité	Corridors écologiques	Total
A	24 765	179	<b>24 944</b>	26 334	179	<b>26 513</b>
N	79 281	480	<b>79 761</b>	80 231	512	<b>80 743</b>
AU	1 412	19	<b>1 431</b>	883	6	<b>889</b>
NB	1 133	21	<b>1 154</b>			
U	2 906	33	<b>2 939</b>	2049	35	<b>2 084</b>
<b>TOTAL</b>	<b>109 497</b>	<b>732</b>	<b>110 229</b>	<b>109 497</b>	<b>732</b>	<b>110 229</b>

Source : Zonages des PLU communaux en Pays d'Aix, corridors écologiques et réservoirs de biodiversité du SCoT CPA

Les surfaces des réservoirs de biodiversité protégées par les zonages A et N en 2015 représentent 95% des surfaces totales, soit 104 000 hectares. Entre 2015 et 2020, 2 500 hectares supplémentaires ont été protégés par ces zonages. Concernant les corridors écologiques, 90% des surfaces sont protégés par les zonages A et N en 2015 et 94% en 2020. Ce sont donc 40 hectares supplémentaires qui ont basculé dans les zonages A et N. Ils semblent issus en partie des changements de documents d'urbanisme, des POS aux PLU, et donc de la suppression des zones NB, mais aussi de la diminution des surfaces de zone AU. En 2015, 19 hectares des corridors écologiques se situaient en zones AU, en 2020, ces surfaces sont réduites à 6 hectares.

Ainsi, entre 2015 et 2020, la protection des corridors a été renforcé au travers du zonage, avec + 2 500 hectares qui sont passés en zones N et A. Parmi ces 2 500 hectares, 1 500 hectares sont issus d'une meilleure protection des réservoirs de biodiversité forestier, les 1 000 restants concernent aux 2/3 les réservoirs ouverts et au tiers les réservoirs agricoles.

Cela s'inscrit dans la volonté du SCoT de protéger les réservoirs de biodiversité et corridors écologiques ainsi que les espaces agricoles.

- **Evolution de l'artificialisation des sols dans les corridors**

***Précision méthodologique – évolution de l'artificialisation des sols dans les corridors écologiques***

*Cet indicateur aborde l'évolution de l'artificialisation des sols dans les corridors écologiques définis par le SCoT (cf. SCOT CPA, DOO Tome 2, Carte n°2 : Préserver et valoriser durablement la trame verte et bleue). Le Mode d'Occupation des Sols d'Aix-Marseille-Provence Métropole est utilisé pour le repérage des surfaces artificialisées entre 2009 et 2017. Par conséquent, des limites méthodologiques liées aux UMC sont à prendre en considération dans l'interprétation des résultats.*

➔ Corridor écologique fragmenté chaîne des Côtes / Garrigues de Lançon



■ Espaces agricoles    ■ Espaces naturels    □ Surfaces artificialisées entre 2009 et 2017 (MOS)



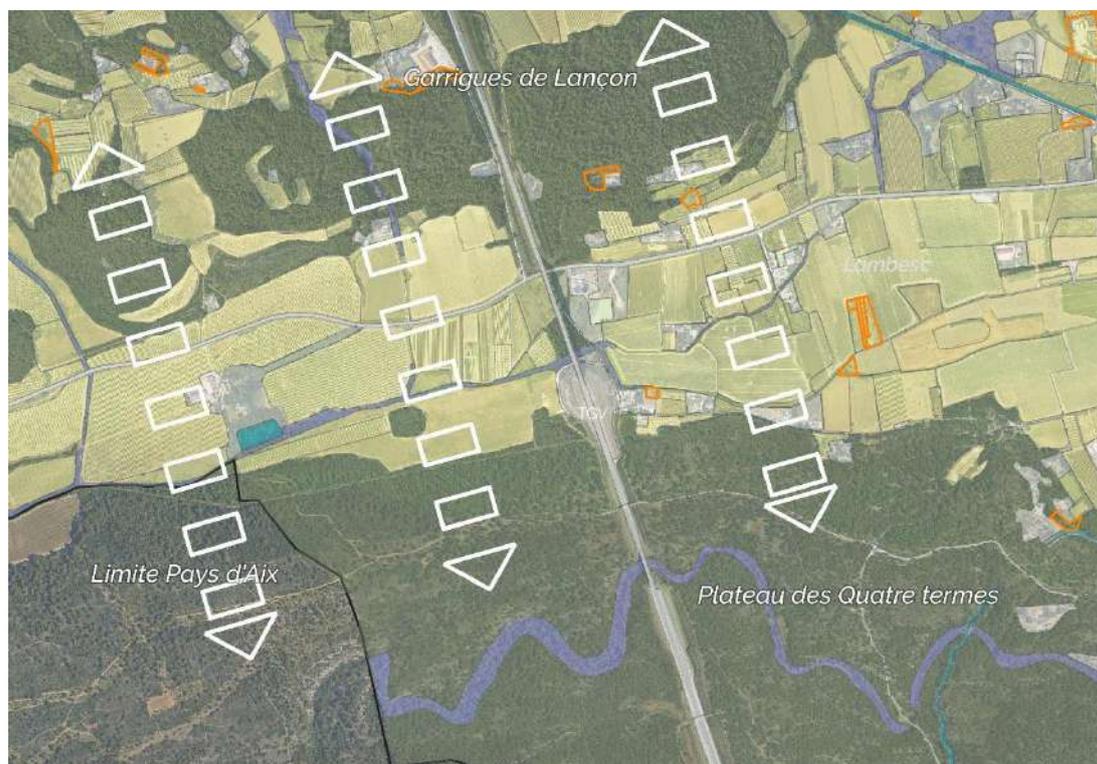
Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

Le secteur se situe en limite nord-ouest du territoire du Pays d’Aix. Le corridor est ici fragmenté par le passage de la ligne TGV. Côté Pays d’Aix, le secteur semble avoir été préservé de l’artificialisation entre les années 2009 et 2017, quelques extensions de bâtiments existants se sont implantées sans fragiliser le corridor.

➔ Corridor écologique fragmenté Garrigues de Lançon / Plateau des Quatre termes



■ Espaces agricoles    ■ Espaces naturels    ■ Surfaces artificialisées entre 2009 et 2017 (MOS)



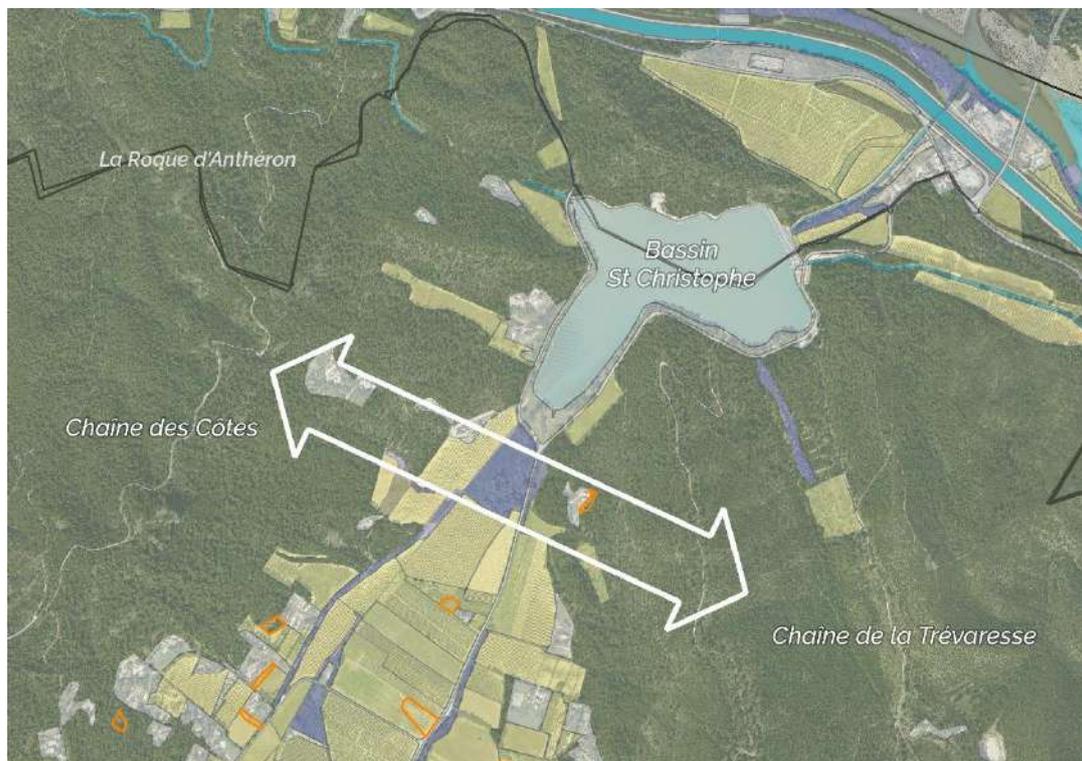
Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

Le secteur se situe en partie sur la limite du territoire du Pays d’Aix. Les corridors ont été peu impactés par l’artificialisation entre 2009 et 2017 mais reste fragmentés à plusieurs endroits par les constructions existantes, notamment la voirie et la ligne TGV. Dans l’ensemble, les nouvelles constructions se situent dans la continuité de l’existant. Le reste semble être à destination d’un usage agricole.

➔ Corridor écologique continu et fonctionnel Chaîne de la Trévaresse / Chaîne des Côtes



■ Espaces agricoles    ■ Espaces naturels    □ Surfaces artificialisées entre 2009 et 2017 (MOS)



Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

L'espace agricole qui se situe entre les chaînes des Côtes et de la Trévaresse semble avoir été assez bien préservé de l'artificialisation entre 2009 et 2017. Seule une extension d'habitat est observable dans le corridor. Quelques bâtiments trouvent leur place dans la plaine agricole plus au sud.

➔ Corridor écologique fragmenté Chaîne de la Trévaresse / Massif de la Ste Victoire



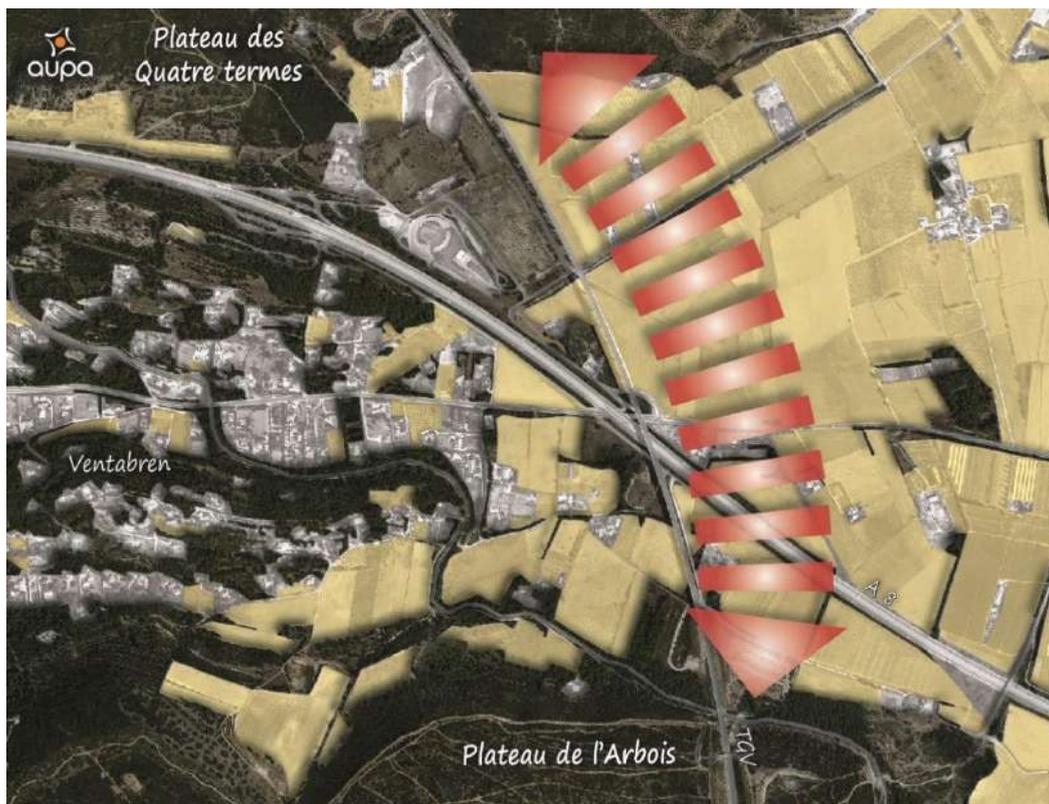
■ Espaces agricoles   ■ Espaces naturels   □ Surfaces artificialisées entre 2009 et 2017 (MOS)



Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

Le corridor qui permet la jointure entre la chaîne de la Trévaresse et le massif du Concors – Sainte-Victoire est fragmenté par de nombreuses constructions et la présence de l’autoroute 51 traversant du nord au sud. Peu de nouvelles constructions s’ajoutent aux existantes entre 2009 et 2017 et celles qui sont à dénombrer s’inscrivent en continuité du tissu existant.

➔ **Corridor écologique rompu Plateau de l'Arbois-Plaine des Milles-Plateau de Vitrolles/Plateau des Quatre Termes**



■ Espaces agricoles    ■ Espaces naturels    ■ Surfaces artificialisées entre 2009 et 2017 (MOS)



Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

Le corridor reliant le plateau de l'Arbois et le plateau des Quatre termes est fragmenté par de nombreuses voies routières, par l'autoroute A8, ainsi que par une partie de la commune de Ventabren. L'artificialisation des sols observée entre 2009 et 2017 impacte les espaces naturels et agricoles, celle-ci s'est en majorité installée au sein ou en continuité des espaces bâtis existants ou adossée aux axes routiers. Le corridor s'en retrouve ainsi peu impacté dans sa fonctionnalité.

➔ **Corridor écologique fragmenté Plateau de l'Arbois-Plateau de Vitrolles**

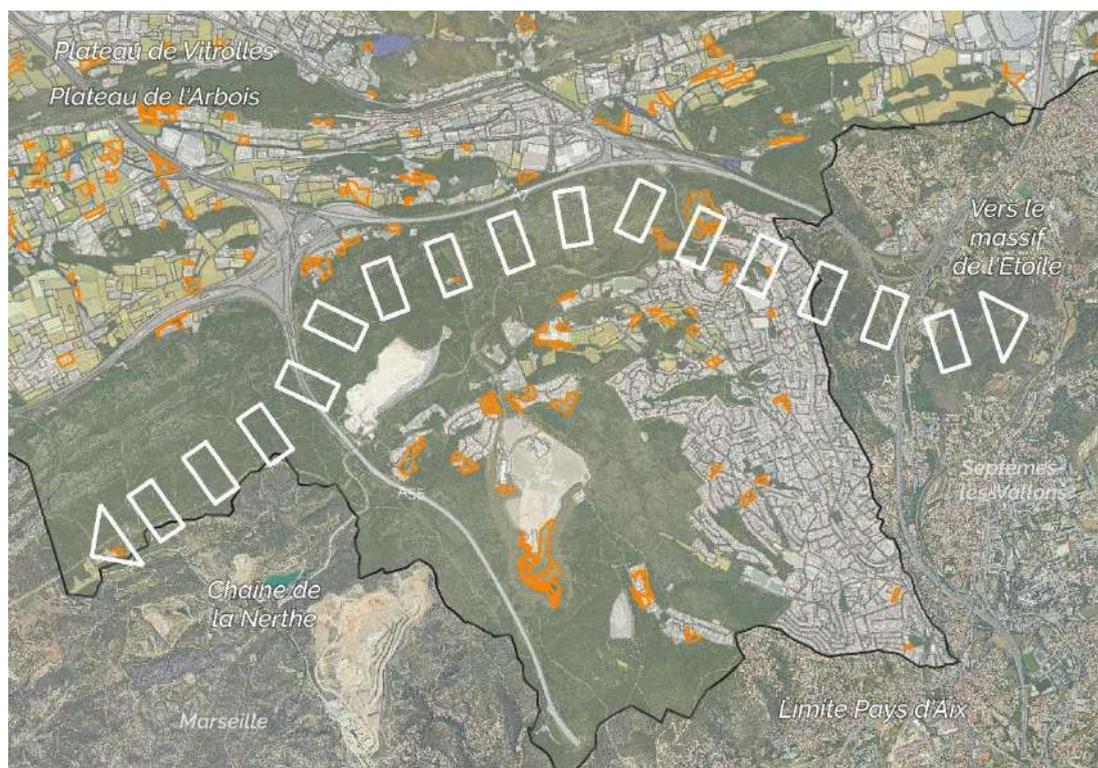
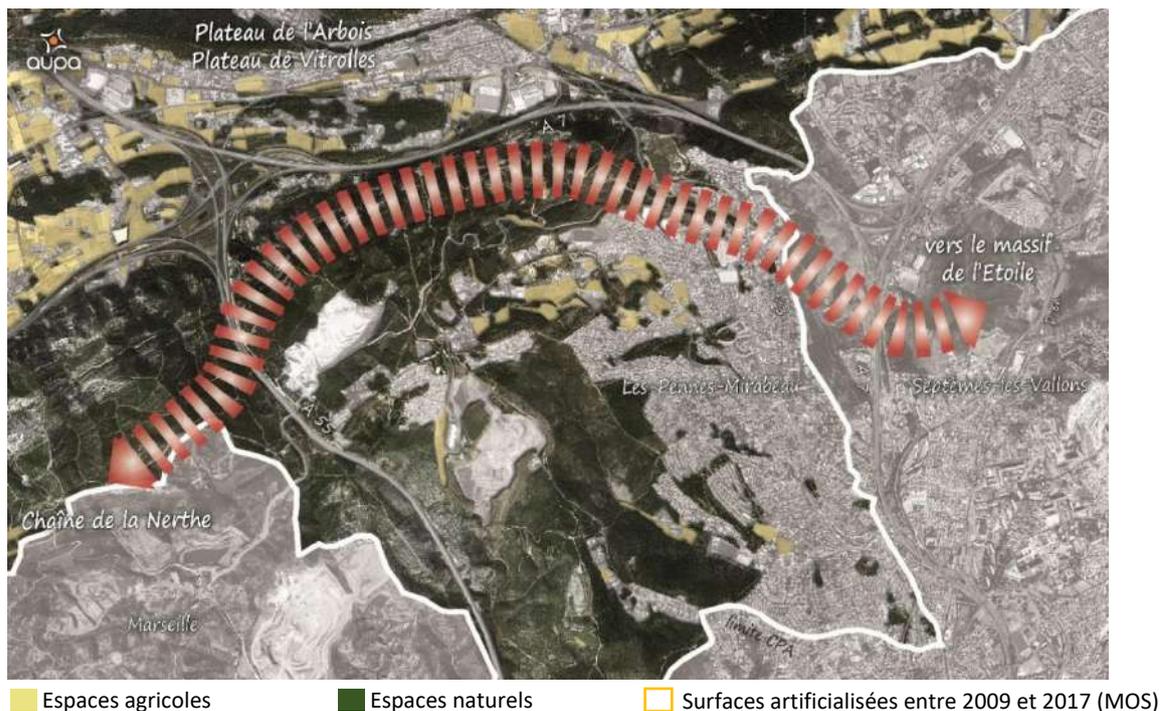


Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

La route départementale 9 représente une fragmentation d'envergure au cœur des réservoirs de biodiversité que sont les plateaux de l'Arbois et de Vitrolles. En dehors de l'existant, aucune construction n'est venue impacter le corridor entre 2009 et 2017.

La nouvelle surface artificialisée au nord-est est importante, il s'agit d'un équipement extérieur de sports et de loisirs. Sa localisation dans un espace déjà artificialisé, le long de la RD9, n'aggrave pas le fonctionnement du corridor.

➔ **Corridor écologique fragmenté entre la chaîne de la Nerthe et le massif de l'Étoile**

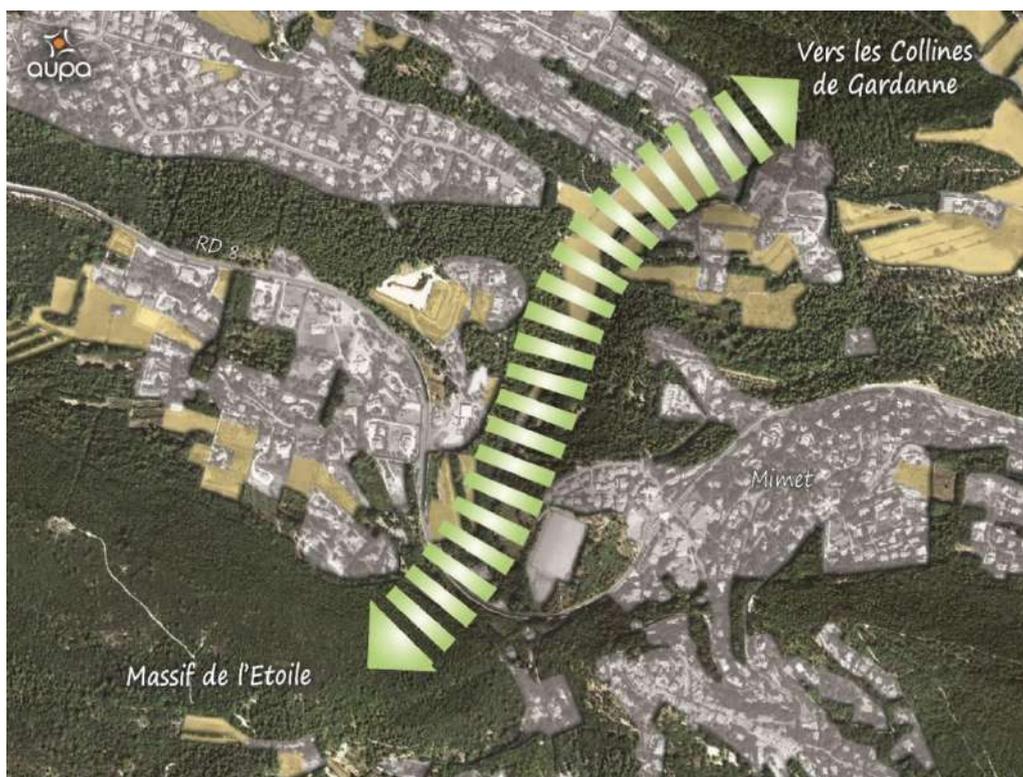


Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

Le corridor entre la chaîne de la Nerthe et le massif de l'Étoile est très fragmenté, par la présence des deux échangeurs autoroutiers (A55/A7 et A7/A51), de la ligne à Haute Tension et de l'étalement urbain des communes des Pennes-Mirabeau et Septèmes-les-Vallons.

Sur la commune des Pennes-Mirabeau, plusieurs extensions urbaines ont contribué à la réduction de la surface des espaces naturels sur lesquels s'appuie ce corridor.

➔ **Corridor écologique fragmenté entre les collines de Gardanne et la chaîne de l'Étoile**



■ Espaces agricoles    ■ Espaces naturels    □ Surfaces artificialisées entre 2009 et 2017 (MOS)



Source : MOS AMP – Métropole Aix-Marseille-Provence, corridors écologiques du SCoT CPA

Entre le Massif de l'Étoile et les Collines de Gardanne, le corridor est fragmenté par la présence la route départementale 8 et de nombreuses constructions réalisées sur la commune de Mimet. Toutefois en 2009, ce corridor était soutenu par la présence d'un couloir agricole au nord qui a été artificialisé depuis, participant désormais à fragmenter le corridor. Plusieurs extensions appuient ce processus de fragmentation.

## Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la thématique « trame verte et bleue »

L'artificialisation des sols s'est étendue sur 940 hectares au sein des réservoirs de biodiversité et des espaces à dominante agricole entre 2009 et 2017. Ce chiffre élevé s'explique en partie par l'étendu des réservoirs de biodiversité du SCoT et donc leur imbrication avec les espaces urbains. Toutefois, la dynamique est à surveiller, d'autant plus que les corridors se fragilisent également, en particulier ceux déjà fragmentés ou peu fonctionnels au moment de l'élaboration du SCoT.

Que ce soit pour les réservoirs de biodiversité et pour les corridors écologiques, l'artificialisation est en majorité antérieure à l'approbation du SCOT. La prise en compte de leur protection dans les documents communaux est visible. Depuis 2015, les PLU communaux protègent plus les espaces inscrits dans la trame verte et bleue à travers les zonages A et N. Cette avancée semble issue, d'une part, des changements de documents d'urbanisme, des POS aux PLU et donc de la suppression des zones NB, mais aussi de la réduction totale des zones à urbaniser.

En outre, les surfaces pastorales dans les réservoirs de biodiversité forestiers ne cessent d'augmenter, ce qui montre une dynamique de cette pratique pouvant être favorable au milieu et à la biodiversité (à condition qu'elle soit encadrée) et à la prévention du risque incendie.

### Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP

- Tendre vers un équilibre entre aménagement urbain et préservation environnementale dans le cadre d'un projet métropolitain partagé
- Maintenir les coupures d'urbanisation franches et cesser le mitage en particulier dans les zones sensibles du point de vue de la biodiversité.
- Favoriser la restauration des continuités écologiques et réservoirs de biodiversité dans leur cadre paysager et leur aspect écologique dans le cadre de la Trame Verte et Bleue métropolitaine.
- Être vigilant sur l'artificialisation des corridors écologiques déjà fragmentés.
- Protéger les grands reliefs et massifs boisés (Concors Sainte-Victoire, Le Cengle, Régagnas, Étoile, Chaîne de Côtes et Trévaresse...), les plaines ouvertes (vallée de la Durance, plateau de Puyricard...) ainsi que les zones humides en cohérence avec les territoires voisins.

## Partie 8 : Prévention des risques

### Objectifs/Orientations SCoT

Le SCoT du Pays d'Aix souhaite réduire la vulnérabilité du territoire aux risques, pollutions et nuisances. Dans ce sens, il s'agit de prévenir les risques via l'élaboration de PPR mais également de limiter l'exposition de la population aux risques naturels et technologiques, ainsi qu'aux pollutions et nuisances

### Evaluation des Plans de Prévention des Risques

- **Evolution des logements autorisés dans les zones à risque**

#### *Précision méthodologique*

*L'analyse s'appuie sur un croisement des données logements des bases Fichiers Fonciers de 2019 et des zones à risques issues des PLU communaux, des PPR, et du PAC feu de forêt. La qualification du risque diffère donc entre ces documents :*

- *Risque Incendie : PAC Feu de Forêt (aléa très fort et exceptionnel)*
- *Risque Inondation : PPRi approuvés + PAC (aléa fort prise en compte dans les PLU) + études communales spécifiques*
- *Risque Minier : PPRM en cours d'élaboration*

Le tableau ci-dessous fait état du nombre de logements impactés par les risques en Pays d'Aix, en s'appuyant sur les constructions existantes dans les différentes zones soumises à des risques (minier, incendie, inondation).

	<b>Total</b>	<b>2016-2018</b>
Nombre de logements impactés par le risque minier	565	+ 53
Nombre de logements impactés par le risque incendie	6 718	+ 974
Nombre de logements impactés par le risque inondation	3 396	+ 36
<b>TOTAL DES LOGEMENTS IMPACTES PAR UN RISQUE</b>	<b>10 507</b>	<b>+ 1 043</b>
<b>Nombre de logement total</b>	<b>206 412</b>	<b>+ 4 144</b>

Source : Fichiers Fonciers 2019, PLU communaux et PPR du Pays d'Aix, PAC feu de forêt

En Pays d'Aix, 5% des logements se situent dans des zones soumises à des risques naturels, soit 10 507 logements. Parmi ces logements, plus de la moitié sont impactés par le risque incendie. Sur la période récente (2016-2018), sur les 4 144 logements supplémentaires, un logement construit sur quatre se situe dans une zone soumise à un risque. Parmi ces nouveaux logements, 93% d'entre eux sont impactés par le risque incendie, conséquences d'un important mitage de l'habitat en Pays d'Aix, et surtout de l'utilisation de la connaissance de l'aléa (PAC Feu de Forêt) en l'absence de règlement dans les PLU.

- **Evolution du nombre de PPR approuvés**

**Précision méthodologique - La base de données GASPAR**

La base nationale de **Gestion Assistée des Procédures administratives relatives aux risques majeurs**, mise à jour directement par les services instructeurs départementaux, réunit des informations sur les documents d'information préventive à portée réglementaire. La base recense les informations sur les PPR naturels et assimilés et les PPR technologiques.

Le tableau ci-dessous résume l'avancement des procédures PPR sur le périmètre SCoT, issue de la base GASPAR.

<i>Commune</i>	<i>PPR</i>	<i>Date d'approbation</i>
Aix-en-Provence	PPRi Arc et affluents	03/03/2020
Bouc Bel Air	PPRi Grand Vallat	27/03/2020
Coudoux	PPR Argiles	27/02/2017
Eguilles	PPR Argiles	27/02/2017
Gardanne	PPR Argiles	27/02/2017
Les Pennes-Mirabeau	PPRif	08/08/2018
Pertuis	PPRi Durance	03/06/2016 mis en révision en décembre 2018
Simiane-Collongue	PPR Argiles	27/02/2017
Trets	PPRif	08/01/2016
Ventabren	PPR Argiles	27/02/2017
Vitrolles	PPR Argiles	27/02/2017

Source : Base GASPAR, 2021

Depuis l'approbation du SCoT et en réponse à un objectif avancé dans celui-ci, plusieurs Plan de Prévention des Risques naturels ont été approuvés ou bien sont en cours d'élaboration.

En 2017, les communes de Coudoux, Eguilles, Gardanne, Simiane-Collongue, Ventabren et Vitrolles se sont dotées d'un PPR argiles, au vu des risques de retrait et gonflement des argiles dus aux périodes de sécheresses.

Deux PPR incendie – feux de forêt ont également été approuvés depuis décembre 2015 concernant les communes de Trets et des Pennes-Mirabeau. Globalement, au vu de l'importance du risque feu de forêt sur le territoire, le nombre de PPRif élaboré ou en projet reste relativement faible depuis 2015.

Un PPR inondation a été élaboré en juin 2016 concernant la commune de Pertuis traversée par la Durance. Ce PPR a été mis en révision en décembre 2018 à la suite de l'achèvement des travaux de sécurisation du système d'endiguement. En 2020 deux PPRi ont été approuvés. Il s'agit du PPRi de l'Arc et ses affluents qui concerne la commune d'Aix-en-Provence et le PPRi du Grand Vallat à Bouc Bel Air. Le PPRi Grand Vallat est toujours en cours d'élaboration pour la commune de Simiane-Collongue.

Enfin, un PPR minier concernant plusieurs communes du Pays d'Aix (Fuveau, Gardanne et Gréasque) est en cours d'élaboration.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur la thématique « prévention des risques »**

Le territoire du Pays d'Aix est largement soumis aux risques, avec près de 50% du territoire concerné par au moins un risque, soit 62 500 hectares. La couverture végétale du territoire (grands massifs forestiers, collines boisées...) conjuguée au développement de l'habitat dans des zones de plus en plus mitées augmente la vulnérabilité des habitants et donc l'impact des risques sur la population, notamment le risque incendie.

Lors de la période récente (2016-2018), un logement construit sur quatre se situe dans une zone soumise à un risque, notamment le risque incendie. En l'absence d'un PPRif, la prise en compte du risque dans les PLU est encore partielle et n'est pas homogénéisée à l'échelle du Pays d'Aix, et la constructibilité encore autorisée dans certaines communes. L'élaboration du PLUi va améliorer la connaissance du risque et favoriser une homogénéisation de sa prise en compte.

De plus, de nombreux PPR ont approuvés depuis l'approbation du SCoT, répondant ainsi à l'objectif de prévention des risques.

### **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCOT AMP**

- Homogénéiser la prise en compte des risques en s'inscrivant dans un cadre métropolitain alimentant le futur SCoT.
- Améliorer la connaissance du risque feu de forêt afin de délimiter plus précisément les zones inconstructibles, en recherchant une cohérence méthodologique à l'échelle métropolitaine
- Réduire la vulnérabilité et l'exposition des populations, en mettant fin au mitage habitat-forêt, en dessinant des limites urbaines claires et en s'assurant de la défendabilité des secteurs habités.
- Limiter l'imperméabilisation des sols.
- Maîtriser l'urbanisation en zone inondable et maintenir des zones d'expansion de crue en s'inscrivant dans une prise en compte à l'échelle des bassins versants.
- Maîtriser l'urbanisation dans les secteurs sujets aux mouvements de terrains.

02/09/2021

DEUXIEME VOLET

----

SUIVI QUALITATIF

**SCOT DU PAYS D'AIX**

## SECTEUR DE PROJETS « AXE RD 9 »



Le secteur de projets s'articule autour des communes d'Aix-en-Provence, Vitrolles et Cabriès.

*NB : La commune de Cabriès est partagée entre deux secteurs de projets (Axe RD9 et Axe Nord-Sud), pour l'axe RD9 nous retiendrons les projets concernant la partie nord de la commune (de la gare TGV à Calas).*

Les orientations principales du devenir de ce secteur s'articulent autour de :

- L'axe RD9, espace de développement prioritaire, support de développement de transports performants (travaux d'infrastructure...), de développement économique (gare TGV, pôle d'activités d'Aix-en-Provence...) et d'habitat (la Duranne, la Constance à Aix-en-Provence).
- Confortement commercial de la zone de la Pioline (Aix-en-Provence) et de Vitrolles.
- Gestion / concurrence / articulation entre développement urbain et préservation des espaces agricoles et naturels de qualité.

## Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCoT.

### ACCESSIBILITE

#### 1. TRANSPORTS COLLECTIFS

##### Orientations du SCoT

Le SCoT :

- prévoit de préserver les possibilités de réutilisation et de renforcement à moyen terme de la ligne Aix-en-Provence - Rognac (p. 66) et la ligne Aix centre/Aix TGV (carte n°8 du recueil).
- définit les conditions pour le développement des transports collectifs routiers avec :
  - Un nouveau réseau de transports collectifs routiers mieux adapté à la demande sur les axes de niveau 1<sup>1</sup> de desserte de transports collectifs : Aix-en-Provence/Vitrolles ; Aix-en-Provence/Marseille ; Vitrolles/Marseille ; Vitrolles/Gardanne via le PAAP.
  - Des conditions de réalisation et de mise en place d'une offre de transports collectifs routiers performante, notamment en matière de vitesse, fréquence et amplitude, sur les axes de niveau 1 (type BHNS) : RD9/RD113/RD59 - A7/A51 (p. 66 et carte n°8 du recueil).
  - Des conditions de réalisation et de mise en place d'une offre de transports collectifs routiers sur les axes de niveau 2<sup>2</sup> (p. 66 et carte n°8 du recueil).

##### Avancées des projets

Le projet d'étude pour la réouverture de la voie ferrée Aix-en-Provence - Etang de Berre pourrait permettre la circulation de trains entre Aix-en-Provence et Rognac. L'étude d'armature ferroviaire entre la Métropole AMP et la Région devra décider de l'évolution de cette voie ferrée. Enfin, la liaison ferroviaire entre les gares Aix-Centre et la gare Aix-TGV a été abandonnée par l'Etat et la Région.

<sup>1</sup> Dans le SCoT CPA, les axes de niveau 1 correspondent à des lignes performantes et structurantes de transports collectifs, urbaines ou interurbaines, à forte fréquentation avec notamment des cars et bus à haut niveau de service existants ou projetés.

<sup>2</sup> Dans le SCoT CPA, les axes de niveau 2 identifiés correspondent à une desserte plus fine du territoire en transports collectifs qui permet notamment de rabattre vers les axes de niveau 1.

Depuis l'approbation du SCoT du Pays d'Aix, l'agenda de la mobilité et le projet de PDU d'AMP arrêté en décembre 2019 sont venus redéfinir les objectifs en matière de mobilité. Les axes de transport de niveau 1 ont donc été redéfinis à l'échelle métropolitaine à travers le projet de transport à haut niveau de service du Réseau Express Métropolitain (REM). Plusieurs axes définis par le SCoT sont également identifiés dans le REM et verront donc leur desserte renforcée à l'horizon 2025-2030 :

- Aix-en-Provence/Vitrolles : Deux lignes Car+ relieront Aix-en-Provence à Vitrolles via la gare TGV. Des voies de bus en site propre sont également prévus sur la D9 avec deux tronçons envisagés, le premier entre la Pioline et Lagremeuse à l'horizon 2020, le second entre Lagremeuse et la gare TGV à l'horizon 2025.

Sur les axes de niveau 1, des Bus+ sont également prévus en complément du REM et pour certaines lignes déjà en service :

- A Aix-en-Provence, le BHNS Aixpress a été mis en service en septembre 2019. Cette liaison de 7,2 kilomètres, dont la majorité (80%) du trajet est en site propre permet d'améliorer l'accessibilité du centre-ville, des gares (routière et ferroviaire), du P+R Krypton, ainsi que du quartier universitaire. Trois lignes supplémentaires sont à l'étude : du nord au sud entre les pôles d'échanges des Hauts-de-Brunet et Malacrida, du centre-ville vers la Duranne ou PAAP et le pôle d'échanges des 3 Pigeons. Ces deux lignes auront un tronc commun.
- A Vitrolles, il existe une ligne Bus+, assurant la liaison avec les Pennes-Mirabeau (Zénibus), l'extension prévue de cette ligne à l'Est jusqu'à Plan-de-Campagne et à l'Ouest vers la ZAC des Florides (Marignane) dans un premier temps, puis vers le PEM autoroutier de Châteauneuf-les-Martigues, est toujours en projet. Par ailleurs, un projet de liaison à haut niveau de service ou par câble entre l'aéroport et VAMP à l'horizon 2024 est également à l'étude.

L'axe de niveau 2 prévu par le SCoT sur ce secteur, empruntant la RD543, n'est pas intégré au REM. Sa mise en place nécessite de réaménager la voirie au niveau du pont de Saint-Pons (cf. chapitre 3 page suivante).

## 2. POLES D'ECHANGES (p. 66/67 et carte n°8 du recueil)

### Orientations du SCoT

Pour promouvoir le rabattement vers les lignes de transports collectifs, le SCoT s'appuie sur des points d'intermodalités (pôles d'échanges, parking relais...). Sur ce secteur de projets, il désigne :

- Pôle d'échange de niveau métropolitain/communautaire à aménager : Halte ferrée d'Aix-en-Provence Plan d'Aillane ;
- Pôles d'échanges de niveau métropolitain/communautaire à conforter comme pôle d'échanges avec une desserte de niveau grand territoire : Gare TGV Aix-en-Provence / Gare « Aix-centre » / Gare TER Vitrolles "VAMP" ;
- Parkings relais à aménager et conforter : quatre à Aix-en-Provence (La Duranne, Plan d'Aillane, Barida, Jas-de-Bouffan) et deux à Vitrolles (Griffon, l'Anjoly).

### Avancées des projets

Aménagé en juillet 2014, le pôle d'échanges Plan d'Aillane est composé de quais de bus, d'un parking-relais (300 places) et d'un relais vélos (38 places). Il permet de relier la gare TGV ainsi que le centre-ville d'Aix-en-Provence ou celui de Marseille. La halte ferrée annoncée dans le SCoT est aujourd'hui remise en question. Cependant, sa desserte par des lignes de bus sera améliorée (projet de PDU d'AMP arrêté), à l'instar des autres PEM identifiés dans le REM : Vitrolles (Pierre Plantée et VAMP), Aix-en-Provence (gare TGV, gare routière, Krypton, Malacrida).

À Aix-en-Provence, la création du parking relais à Barida est prévue pour 2023 avec une requalification de l'entrée de ville. A l'entrée ouest de la commune (Jas de Bouffan), le P+R Lieutenant-Colonel Jean-Pierre, inscrit dans le cadre du projet d'aménagement de l'Aixpress, est ouvert depuis septembre 2019, il dispose de 600 places de stationnement et de 6 quais de cars pour les lignes interurbaines.

Enfin, les P+R de Vitrolles (Griffon et l'Anjoly) et d'Aix-en-Provence (à la Duranne), prévus par le SCoT, ne sont pas identifiés dans le projet de PDU AMP arrêté, les futures lignes du REM ne desservant pas ces projets de P+R.

### Autres projets

Toujours à Aix-en-Provence, un parking-relais est en projet à la Beauvalle/Club Hippique.

## **3. VOIRIES (p. 69 et carte n°8 du recueil)**

### Orientations du SCoT

Afin d'améliorer et de compléter le réseau routier, le SCoT définit plusieurs projets viaires pour le secteur, avec la création de nouveaux axes et l'amélioration d'axes existants :

- Compléments d'échangeur A8/A51 (Aix-en-Provence) ;
- Mise à 2x2 voies de la RD9 sur la section du Réaltor, planifié dans le schéma directeur routier départemental des Bouches-du-Rhône (2011) ;
- Déviation : Fuseau d'étude entre la D60A et la RD9 et projet de contournement de Calas (Cabriès) ;
- Contournement du hameau de Saint-Pons avec dénivellation du passage à niveau PN n°7 sur la RD 543, planifié dans le schéma directeur routier départemental des Bouches-du-Rhône (2011).

### Avancées des projets

La première bretelle A51 vers A8 (sens Gap-Lyon) est mise en service depuis août 2020, la seconde bretelle est en attente d'arbitrage sur le plan de relance autoroutier (ARAFER).

Le principal projet d'accessibilité du secteur, le doublement de la RD9 (2x2 voies) au niveau du Réaltor est mis en service depuis le 1<sup>er</sup> trimestre 2108. Toutefois, deux projets de liaison avec la RD9 sont prévus. Le premier entre la RD65 et la RD9, avec la réalisation d'un pont sur l'Arc, devraient s'achever d'ici 2021. Le second doit permettre de relier la RD9 à la RD8n sur le secteur de la Félicité. Les études sont lancées et des négociations sont en cours afin de pallier aux difficultés de propriétés foncières.

Le fuseau d'étude prévu entre la D60A et la RD9 qui doit permettre le contournement de Calas (Cabriès), a fait l'objet d'une étude de variante et d'une étude circulatoire en 2016, mais ne fait pas encore aujourd'hui consensus et est en attente d'un arbitrage politique commune/département. L'arbitrage est toujours en cours mais le projet n'a pas été retenu dans le cadre du projet de PDU d'AMP arrêté.

Plus à l'ouest, entre le carrefour d'accès à la Duranne et le carrefour avec la RD64, la RD543 (12 000 véhicules/jour) nécessite des aménagements. Cette voie dessert la Duranne et permet l'accès, d'une part, à la RD9 au niveau de l'échangeur de Lagremeuse et d'autre part à l'autoroute A51 via Plan-de-Campagne. Aujourd'hui cette section ne permet pas la circulation des bus au niveau du pont de Saint-Pons sur l'Arc, ce qui pénalise fortement les possibilités de liaison par transport en commun de l'Ouest Aixois à partir de Plan d'Aillane. Le projet prévu pour 2021, comprend le contournement du hameau de Saint-Pons, pour lequel une dénivellation du passage à niveau PN n°7 sur la RD 543 est nécessaire. Le projet est toujours à l'étude mais l'échéance est repoussée à 2027.

#### Autres projets

Le contournement ouest des Milles est prévu pour 2024. La déclaration d'utilité publique est mise en place pour permettre à terme l'aménagement de la voie. La phase d'avant-projet et la concertation publique sont en cours. Deux projets d'échangeurs sont prévus sur ce secteur. Un premier, au nord d'Aix-en-Provence, dont l'enquête publique s'est terminée en mars 2017, doit être réalisé au mieux pour 2021 sur la RN296/RD14.

Enfin, à Vitrolles, la requalification de l'avenue de Marseille (réfection des voies de circulation, des carrefours et des trottoirs mais également la restructuration des réseaux aériens et souterrains) s'est achevée fin 2018.

## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

### 1. EXTENSIONS URBAINES A VOCATION ECONOMIQUE (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT cible des sites économiques de rayonnement métropolitain en extension urbaine dans ce secteur :

- Aix-en-Provence, pôle d'activités secteur de l'Enfant (extension – potentiel 10 ha) / secteur de Plan d'Aillane (extension – potentiel 15 ha) / secteur de Saint-Hilaire (extension – potentiel 20 ha) / secteur du Tourillon (extension – potentiel 30 ha).
- Aix-en-Provence, secteur de la Gare TGV (création – potentiel 30 ha).
- Aix-en-Provence, secteur du Grand Arbois (extension – potentiel 60 ha).
- Aix-en-Provence, secteur de la Constance (création – potentiel 15 ha).
- Cabriès, secteur Grand Arbois/Gare TGV (extension – potentiel 60 ha).

#### Avancées des projets

Le secteur de projets RD9 est axé très nettement vers le développement économique. La quasi-totalité des projets prévus à Aix-en-Provence sont en cours de réalisation ou déjà réalisés :

- Aix-en-Provence – ZAC de l'Enfant : extension – potentiel de 10 ha (métropolitain) L'aménagement de la ZAC se poursuit, plusieurs permis de construire ont été autorisés. Une pépinière agricole est également en cours de construction sur la zone de l'Enfant.
- Aix-en-Provence – ZAC Plan d'Aillane : extension – potentiel de 15 ha (métropolitain). Créée en 2017, l'aménagement a débuté par le nouveau CFA livré en septembre 2020. Une étude complémentaire est en cours concernant l'accessibilité et la sécurisation du site ;

- Aix-en-Provence – Saint-Hilaire : extension – potentiel de 20 ha (métropolitain) répartis entre le campus Caisse d'Épargne et des opérations privées de création de bureau. La modification 3 du PLU approuvée le 18 octobre 2018 a permis la délivrance du PC du Campus Caisse d'Épargne. ;
- Aix-en-Provence – Domaine du Tourillon : extension – potentiel de 30 ha (métropolitain) avec un dossier de création de ZAC déposé. Une partie du site est déjà occupée par The Camp, le reste de l'opération est stoppé pour le moment. ;
- Aix-en-Provence – Gare TGV : potentiel 30 ha avec création d'une ZAC (métropolitain) à moyen terme. Des réflexions sont en cours sur l'aménagement autour de la gare et une étude de redéfinition de la programmation est confiée à la SPLA.
- Aix-en-Provence – ZAC de la Constance : création – potentiel de 15 ha, dont 5 ha en économique (métropolitain) La ZAC est en cours d'aménagement. La SMAC est livrée et le campus Voyage Privé est en cours de construction. 3 500 logements sont également prévus ainsi qu'un parc urbain, à l'horizon 2030 ce nouveau quartier sera entièrement livré.

#### Autres projets

- Aix-en-Provence – aéroport : création, extension et requalification de la zone prévue pour 2023. Des projets d'immeubles de bureaux sont évoqués à la suite du changement de concession d'utilisation...mais la commercialisation semble compliquée au regard du bail de concession.
- Aix-en-Provence – Domaine du Petit Arbois : des reliquats de constructibilité sont disponibles (17 000m<sup>2</sup> SDP) au Technopole de l'Environnement.
- Cabriès – Lagremeuse : projet d'activité économique et d'équipement à long terme.

## **2. MUTATION ET REQUALIFICATION DE SITES ECONOMIQUES (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)**

#### Orientations du SCoT

Le SCoT identifie des sites économiques présentant un potentiel de mutation et de requalification important font l'objet d'une intervention prioritaire. Il s'agit dans ce secteur :

- Pôle d'activité d'Aix-en-Provence (les Milles).
- Zones d'activités de Vitrolles.

#### Avancées des projets

- Aix-en-Provence – Pôle d'Activités : la densification et le renouvellement urbain sont à l'œuvre avec de nombreux permis de construire de bureaux ou à vocation mixte, près de 70 000 m<sup>2</sup> de surface de plancher ont été autorisés depuis 5 ans.

- Vitrolles - ZAC Cap Horizon : ce projet économique de renouvellement urbain s'étend sur 80 ha, dont 52 ha en ZAC. Il regroupe trois espaces : la zone d'activités de la Couperigne (plateau inférieur), la Cuesta (espace naturel présentant un dénivelé de près de 35 m) et la partie Nord-Ouest de la zone industrielle des Estroublans (plateau supérieur). La commercialisation totale de la ZAC et l'achèvement du projet est prévu à l'horizon 2025.

### 3. ARMATURE COMMERCIALE

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prévoit d'accompagner le développement des grands espaces périphériques constitués, pour ce secteur il s'agit des zones commerciales de la Pioline (Aix-en-Provence) et de Vitrolles (DOO - tome 1 - p. 62).

#### Avancées des projets

Le Centre Commercial Grand Vitrolles devrait à l'horizon 2025 connaître une rénovation ainsi qu'une extension (projet validé en juin 2017), des études d'impacts sont en cours pour ce projet d'extension.

La réflexion sur les potentialités de requalification de la Pioline n'est pas encore engagée, néanmoins l'offre commerciale pourrait s'étoffer avec un projet d'une surface de vente d'environ 5 000 m<sup>2</sup>.

### 4. ENSEIGNEMENT SUPERIEUR, LA RECHERCHE ET L'INNOVATION (DOO - tome 1 - p. 43)

#### Orientations du SCoT

Le regroupement des lieux de formations autour de pôles identifiés est encouragé à Aix-en-Provence (filiale numérique) et en particulier, l'Arbois (forte implantation de centres de recherche en environnement, Master Sciences de la Terre et Environnement, CEREGE, Collège de France...).

#### Avancées des projets

La création d'un pôle numérique est prévue dans la ZAC de la Constance (Aix-en-Provence). Il permettra de regrouper une pépinière d'entreprises de e-commerce et e-tourisme, une maison du Pôle numérique, un campus numérique (Voyageprivé.com). Ce campus est en cours de construction.

Dans la ZAC du Tourillon (Arbois), le site « The Camp », accompagne les entreprises et les collectivités en recherche d'innovation dans les secteurs comme l'alimentation, la mobilité, l'énergie, mais aussi le futur du travail ou l'intelligence artificielle.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

### 1. EXTENSIONS URBAINES HABITAT (tableau n°3 p. 20 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prévoit des créations de nouveaux logements et des opérations d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements existants publics ou privés (DOO - tome 2 - p. 19) :

- Sur la commune d'Aix-en-Provence, 17 360 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de Cabriès, 910 créations de nouveaux logements.

- Sur la commune de Vitrolles, 5060 créations de nouveaux logements.

Avancées des projets (le calcul ci-dessous prend en compte les logements réalisés et en cours de réalisation) :

Par rapport aux objectifs du SCoT concernant la production de logements dans ce secteur de projet RD9 :

- La partie de la commune d'Aix-en-Provence présente sur le secteur atteint à elle seule près de 45% de l'objectif communal, avec près de 7850 logements recensés sur les 17 360 fixés dans le SCoT.
- La partie nord de la commune de Cabriès présente sur ce secteur atteint 3% de l'objectif communal avec 30 logements recensés sur les 910 projetés pour la commune dans le SCoT.
- La commune de Vitrolles a atteint près de 16% de l'objectif communal avec près de 800 logements recensés sur 5060 prévus par le SCoT.

Au total, l'axe RD9 a atteint près de **38% de son objectif** avec près de 8 700 logements recensés sur les 23 330 prévus par le SCoT.

Récapitulatif du nombre de logements (dont LLS) projetés et leur stade d'avancement recensés dans le secteur « Axe RD9 » sur la période allant de janvier 2016 à juin 2020

	Nombre de logements	Nombre de LLS
<b>AIX-EN-PROVENCE</b>	<b>11 427</b>	<b>1 458</b>
Réalisé	23%	14%
En cours de réalisation	46%	39%
En projet	20%	39%
NR	12%	9%
<b>CABRIES</b>	<b>191</b>	<b>69</b>
Réalisé	16%	13%
En cours de réalisation	0%	0%
En projet	0%	0%
NR	84%	87%
<b>VITROLLES</b>	<b>1 490</b>	<b>418</b>
Réalisé	40%	49%
En cours de réalisation	14%	39%
En projet	0%	0%
NR	46%	11%
<b>TOTAL AXE RD9</b>	<b>13 108</b>	<b>1 945</b>
Réalisé	25%	21%
En cours de réalisation	41%	37%
En projet	17%	29%
NR	17%	12%

**Précisions méthodologiques**

**En cours de réalisation** : du début des travaux à la remise des clés

**En projet** : de l'étude et la conception du projet à son autorisation

**NR** : non renseigné, aucune information ne permet d'indiquer l'état d'avancement

## 2. RENOUVELLEMENT URBAIN (DOO - tome 1 - p. 54) :

### Orientations du SCoT

Le SCoT indique que dans les secteurs faisant l'objet d'interventions concernant la politique de la ville, il s'agit de créer les conditions permettant de revaloriser les zones urbaines en difficulté et de réduire les inégalités entre les territoires ou la précarité énergétique.

### Avancées des projets

A Aix-en-Provence, les quartiers de Corsy et de Beisson, dans le cadre du Programme de Renouvellement Urbain (PRU) devraient connaître de multiples réhabilitation, démolition et reconstruction de logements pour 2021. Encagnane, retenu dans le Nouveau Programme de Renouvellement Urbain (NPRU) connaîtra également de nombreuses transformations pour 2030. La convention pour le NPRU a été signée en 2020. La SPLA s'est vu confier la concession d'aménagement sur le Quartier prioritaire Politique de la Ville (QPV) en décembre 2018. 180 logements doivent être démolis. Des travaux ont été lancés en 2020 et la ville d'Aix-en-Provence commence à acquérir des terrains. Le projet intègre la copropriété « résidence des facultés » qui est concernée par un Plan de Sauvegarde.

A Vitrolles, le quartier des Pins (PRU) devrait connaître aussi une amélioration de l'habitat et des équipements. La fin du projet est prévue à l'horizon 2020-2022. Des travaux sont encore en cours comme la construction d'un nouveau groupe scolaire et la réhabilitation du groupe scolaire Pergaud Cézanne. Ce dernier a également été retenu pour le NPRU, mais cette fois-ci pour le volet copropriété. La convention est cours de signature, elle est prévue pour la fin 2020. Des études urbaines, économiques et démographiques sont en cours. A proximité de ce dernier, le projet « Agora des Salyens » concerne la réhabilitation de 62 logements.

## 3. LOGEMENT ETUDIANTS/ENSEIGNEMENT/RECHERCHE (DOO - tome 1 - p. 56)

### Orientations du SCoT

Le SCoT localise préférentiellement les logements destinés aux étudiants près des lieux d'enseignements et de formations ou, à défaut, dans des secteurs reliés par les transports collectifs performants (desserte ferroviaire, BHNS et CHNS, réseau urbain de transports collectifs d'Aix-en-Provence).

Des capacités d'hébergements destinés aux usagers ponctuels (chercheurs, formateurs...) doivent être recherchées à proximité des pôles universitaires, espaces d'activités et notamment des pôles de compétitivité (Vitrolles et Aix-en-Provence).

### Avancées des projets

Dans le reste du secteur, d'autres projets d'habitat de tailles différentes sont prévus. A Aix-en-Provence, dans le cadre du Plan Campus, le projet de la Pauliane prévoit la création de 500 logements, dont 296 Logements Locatifs Sociaux (LLS), pour 2020. A proximité immédiate du centre-ville et de la gare routière, la résidence étudiante Dos Félibre a été livrée en septembre 2017. D'autres projets de logements étudiants dans les quartiers universitaires (Fenouillère, Cuques, Gazelle) sont encore au stade d'étude.

#### 4. OFFRE D'EQUIPEMENTS (DOO - tome 1 - p. 57)

##### Orientations du SCoT

Le SCoT propose de :

- Favoriser l'implantation d'un grand équipement polyvalent, multifonctionnel et de grande capacité d'accueil (ARENA).
- Conforter les équipements stratégiques existants, assurer la valorisation du Stadium de Vitrolles.
- De veiller à maintenir, localement, une mixité des fonctions au sein du tissu résidentiel et économique, offrant un niveau d'équipements et de services de proximité répondant aux besoins des habitants et usagers, adaptés à leur situation et dynamiques démographiques.

##### Avancées des projets

A Aix-en-Provence, l'Arena du Pays d'Aix (8 500 places ainsi qu'un PEM) a été inauguré en novembre 2017. Des solutions pour améliorer son accessibilité sont en cours de réflexion avec la SEMEPA.

La SMAC, d'une superficie de 1 000m<sup>2</sup> avec une capacité de 960 à 1 500 spectateurs, une autre salle de 400 places et 5 studios de répétition, a été inauguré début 2020. Le pôle judiciaire d'Aix-en-Provence qui vise à terme le regroupement de l'ensemble des services du TGI pour une superficie de 6 500m<sup>2</sup> devrait être mis en service en 2020. Le projet a pris du retard, les travaux sont encore en cours en 2020.

D'autres projets comme le Complexe Sportif Léo Lagrange à Vitrolles (construction d'un bâtiment de 4 000m<sup>2</sup> et de surfaces extérieures de 7 000m<sup>2</sup> ainsi que démolition de 3 500m<sup>2</sup> de bâtiments) n'ont pas encore été validés. Toujours à Vitrolles, la Médiathèque de la Passerelle (2 700m<sup>2</sup> dans le quartier des Pins) a été livrée en 2016.

Pour le reste, le développement résidentiel s'est accompagné d'une mixité des fonctions adaptée au projet. Par exemple, à la Duranne, plusieurs équipements se sont implantés (deux groupes scolaires, un collège, un espace polyvalent) et un futur complexe sportif (stade et gymnase) est en projet. A la Constance, le stade est déjà livré, d'autres équipements viendront compléter le développement résidentiel prévu.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### 1. AGRICULTURE

##### Orientations du SCoT

Le SCoT prescrit la préservation des espaces agricoles compris dans les cœurs de production agricole, les espaces agricoles périurbains et les espaces agricoles à fort intérêt environnemental (DOO - tome 1 - p.47) :

- Secteur agricole entre Les Pennes-Mirabeau et Gignac-la-Nerthe de niveau inter-SCoT.
- Plaine des Milles et les piémonts de l'Arbois à Aix-en-Provence.
- Zones agricoles des Pinchinades et Valbacol à Vitrolles.
- Secteur agricole entre les Milles et Luynes sur la commune d'Aix-en-Provence.

Le contexte local pourra amener à l'identification de sites agricoles complémentaires à préserver (p. 46/47 et carte n°5 du recueil).

Dans ce secteur de projets, le SCoT :

- Suggère la mise en place d'outils de protection et de restructuration foncière de type remembrement agricole, aménagement foncier de Zones Agricoles Protégées (ZAP) ou de Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels (PAEN) (carte n°1 du recueil).
- Demande de justifier la prise en compte de l'espace agricole comme une composante du projet d'aménagement pour les extensions urbaines potentielles. (carte n°5 du recueil).

### Avancées des projets

En 2018, une ZAP est créée à Vitrolles sur 93 hectares afin de protéger le foncier agricole.

## **2. ENVIRONNEMENT / TRAME VERTE ET BLEUE (CARTE N°2 DU RECUEIL)**

### Orientations du SCoT

Concernant la trame verte, le SCoT prescrit :

- Une protection des réservoirs de biodiversité du territoire à long terme : Plateau de l'Arbois / Plaine des Milles / Plateau de Vitrolles (p. 24).
- La conservation de l'intégrité écologique de ces réservoirs de biodiversité en limitant de façon stricte leur artificialisation tout en permettant leur bonne gestion [...] (p. 24).
- Le maintien de l'activité agricole dans les espaces de perméabilité agricole (carte n°2 p. 26).
- Le confortement du maillage des corridors écologiques, dont certains ont été identifiés comme secteurs d'enjeux écologiques : le corridor écologique fragmenté et fonctionnel entre le plateau de l'Arbois et de Vitrolles (Zoom 2.6). Il convient de le prendre en compte et de le protéger notamment par le maintien de la vocation agricole et/ou naturelle des sols et en respectant un principe de continuité spatiale. Des possibilités de franchissement de la RD9 peuvent être recherchées à hauteur de la gare TGV de l'Arbois et du Réaltor.

### Avancées des projets

Identifié comme un réservoir de biodiversité à protéger, le Plateau de l'Arbois est un espace où se mêlent des enjeux de protection et de développement. A ce jour, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des réservoirs de biodiversité identifiés.

En effet, 97% de la superficie du réservoir de biodiversité est aujourd'hui protégée en zone N et A. L'analyse de l'évolution des zonages de PLU montre cependant une dynamique de fragilisation du ou des réservoirs de biodiversité présents sur ce secteur de projets (-75ha).

Cette fragilisation concerne essentiellement la régression des zones naturelles (-82 ha), alors que les espaces agricoles gagnent du terrain (+7 ha).

Cette dynamique est l'inverse de celle constatée à l'échelle de l'ensemble du Pays d'Aix, où les zones A et N réservoirs de biodiversité sont en progression entre 2015 et 2020 (environ + 1 000 ha).

Cela montre que les réservoirs de biodiversité sont moins protégés dans les secteurs de projets qu'ailleurs sur le territoire. Ce résultat n'est pas surprenant, les secteurs de projets sont positionnés

02/09/2021

dans les espaces de développement prioritaire dont l'objectif est d'accueillir une grande part du développement, dans des secteurs où la tension foncière est la plus forte.

Les PLU prévoient également des capacités de développement inscrites au SCoT interférant avec ces réservoirs.

Celui-ci a, en effet, identifié un potentiel d'étude foncière élargi portant sur une surface approximative de 150 hectares. Seuls 30 hectares de la ZAC de la gare (créée en 2003) sur la commune d'Aix-en-Provence font l'objet d'une réflexion d'aménagement. Il convient aujourd'hui d'établir le besoin de maintenir un potentiel d'étude sur les 120 hectares restant (60 sur Aix-en-Provence et 60 sur Cabriès) au regard de la sensibilité écologique et paysagère du massif.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur le secteur de projets « Axe RD9 »**

**En termes d'accessibilité**, les objectifs du SCoT s'appuient sur l'axe Aix - Vitrolles comme support de développement de transports performants. Axe stratégique, le secteur permet la liaison entre les principaux pôles économiques de l'ouest du Pays d'Aix.

Le doublement de la RD9, entre la RD543 et la Gare TGV d'Aix-en-Provence, achevé et mis en service au 1<sup>er</sup> trimestre 2018, améliore l'accessibilité et le renforcement de ces zones de fonctions métropolitaines. Concernant les transports en commun, la mise en service en septembre 2019 du BHNS Aixpress a facilité l'accès au centre-ville d'Aix-en-Provence. Une seconde ligne de BHNS est à l'étude, au départ de la gare routière, elle devrait desservir le Pôle d'activité des Milles et la Duranne.

Les objectifs du SCoT sont bien intégrés aux volontés et moyens mobilisés sur cet axe concernant la performance des transports et l'accessibilité.

**Concernant le développement économique** du secteur axe RD9, le SCoT vise à conforter les sites économiques de rayonnement métropolitain, notamment les secteurs de la gare TGV et du PAAP, et identifie des sites au potentiel de mutation et de requalification (PAAP et ZA de Vitrolles). Les extensions à l'œuvre du PAAP (ZAC de l'Enfant, ZAC de Plan d'Aillane) et l'opération « Cap Horizon » à Vitrolles consolident le dynamisme économique de l'axe RD9.

Le SCoT prévoit d'accompagner le développement des grandes zones commerciales à Aix-en-Provence (la Pioline) et à Vitrolles. Ces deux zones portent des projets d'extension mais les travaux ne sont pas encore engagés.

**Concernant le développement urbain**, le SCoT fixe des objectifs précis de construction de nouveaux logements et de réhabilitations. Aix-en-Provence connaît un dynamisme important et porte l'élan de construction du secteur. Ainsi, les aménagements à vocation résidentielle se poursuivent avec un certain dynamisme, en extension ou en renouvellement. Ils s'accompagnent globalement d'une amélioration de l'offre d'accessibilité multimodale, qui reste cependant à compléter. Le SCoT définit des objectifs visant à conforter les équipements stratégiques existants ainsi qu'à maintenir une offre locale et une mixité des fonctions dans le tissu résidentiel. Les projets réalisés, en cours ou en réflexion, vont dans ce sens.

Enfin, l'offre en logement consacrée aux étudiants est également étoffée, et tend à répondre aux objectifs et exigences du SCoT en matière de localisation, d'accessibilité aux transports en commun, de qualité.

Globalement, le développement urbain de ce secteur est dynamique et tend à répondre à l'ensemble des objectifs fixés par le SCoT.

**Afin de répondre aux objectifs de la thématique « cadre de vie, environnement, patrimoine »**, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés. De plus, la création d'une Zone Agricole Protégée à Vitrolles (93 hectares) assure la préservation d'un espace agricole sur un secteur soumis à une forte concurrence avec le développement urbain. Ces informations vont dans le sens de la protection des espaces naturels et agricoles voulue par le SCoT. Toutefois, la confrontation d'enjeux de protection des espaces agricoles et naturels et d'aménagement nécessite une vigilance particulière. C'est notamment le cas proche de la gare TGV d'Aix-en-Provence, où les capacités de développement inscrites au SCOT interfèrent avec les réservoirs de biodiversité.

## **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCoT AMP sur le secteur de projets « Axe RD9 »**

### **ACCESSIBILITE**

- Poursuivre l'amélioration de l'offre de transports sur l'axe RD9, notamment avec une liaison BHNS entre le centre d'Aix et le PAAP.
- Réfléchir à la réalisation de voies pour les Transports en Commun en Site Propre (TCSP) sur la RD9.
- Envisager l'utilisation de la voie ferrée Aix-Rognac pour le transport de voyageurs, notamment entre la gare d'Aix-centre et le pôle d'échange de Plan d'Aillane, en cohérence avec le projet métropolitain de transports collectifs.

### **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

- Poursuivre la réalisation des projets de sites économiques inscrits dans le SCoT en veillant à les inscrire dans le respect des orientations du SCoT notamment au regard de la desserte et de l'accessibilité mais également de la qualité urbanistique et paysagère.
- Accompagner la requalification des zones d'activités de Vitrolles et du PAAP.
- Favoriser la requalification, la densification et la réhabilitation des grandes zones commerciales existantes : la Pioline et Vitrolles.
- Favoriser la production de bureaux neufs dans les zones de bonne desserte. Proposer plus de cohérence entre la production neuve et l'accessibilité pour assurer une desserte plus efficace

### **DEVELOPPEMENT URBAIN**

- Poursuivre la dynamique de création de logements, y compris étudiants et de renouvellement urbain, en accompagnant ces projets d'une offre urbaine adaptée (équipements, services...).

### **CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE**

- Protéger et valoriser les espaces naturels, les paysages du secteur (Plateau de l'Arbois, Plaine des Milles, Plateau de Vitrolles...) en prenant en compte la trame verte et bleue du SRADDET et en cohérence avec les massifs voisins.
- Concilier les enjeux de protection et les enjeux de développement sur le plateau de l'Arbois, et notamment à proximité de la gare TGV d'Aix-en-Provence.
- S'appuyer sur les enveloppes maximales d'urbanisation définies par le SCoT et repris par les documents d'urbanisme pour élaborer le zonage du PLUi.
- Poursuivre la protection des réservoirs de biodiversité et conforter le maillage des corridors écologiques.
- Pérenniser les espaces agricoles compris dans les cœurs de production agricole, les espaces agricoles périurbains et les espaces agricoles à fort intérêt environnemental.

## SECTEUR DE PROJETS « AXE NORD-SUD »



Le secteur de projets "Axe Nord-Sud" s'articule autour de trois communes : Bouc-Bel-Air, Cabriès et les Pennes Mirabeau.

*NB : La commune de Cabriès est partagée entre deux secteurs de projets (Axe RD9 et Axe Nord-Sud), pour l'Axe Nord-Sud nous retiendrons les projets concernant la partie sud de la commune (de Plan-de-Campagne au village de Cabriès).*

Les orientations principales du devenir de ce secteur sont les suivantes :

- Offrir des liaisons performantes, entre Aix-en-Provence et Marseille, grâce aux transports en commun (BHNS ou CHNS) circulant en sites propres (voies réservés) ou mixte (selon les contraintes de voirie).
- Accompagner le développement de Plan de Campagne, en améliorant l'accessibilité, le fonctionnement interne, la qualité architecturale, l'insertion paysagère et limiter l'impact sur l'environnement.

## Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCoT.

### ACCESSIBILITE

#### 1. TRANSPORTS COLLECTIFS

##### Orientations du SCoT

Le SCoT définit un projet relevant du transport collectif par le ferré : la halte de Plan-de-Campagne.

Le SCoT définit également les conditions pour le développement des transports collectifs routiers avec plusieurs préconisations :

- Proposer un nouveau réseau de transports collectifs routiers mieux adapté à la demande sur les axes de niveau 1<sup>1</sup> de desserte TC : Aix-en-Provence/Marseille.
- Prévoir les conditions de réalisation et de mise en place d'une offre de transports collectifs routiers performante, notamment en matière de vitesse, fréquence et amplitude, sur les axes de niveau 1 (type BHNS) : RD6, RD113, RD59 et A7/A51 (p. 66 et carte n°8 du recueil).

##### Avancées des projets

En ce qui concerne le développement des transports collectifs, plusieurs projets structurants sont au stade d'étude, voire déjà engagés. La phase 2 de la modernisation de la ligne Marseille – Gardanne – Aix-en-Provence a été engagée au cours de l'année 2018 avec une échéance prévue en 2022.

Le projet de halte ferrée n'est pas engagé mais toujours en projet. La région PACA conditionne sa réalisation à son raccordement avec la ligne BHNS Vitrolles-Les Pennes-Mirabeau (Zenibus), nécessitant son prolongement depuis son terminus actuel jusqu'à Plan de Campagne (cf. ci-dessous) et à la concrétisation du "quartier de Gare", à vocation mixte à dominante résidentielle.

<sup>1</sup> Dans le SCoT CPA, les axes de niveau 1 correspondent à des lignes performantes et structurantes de transports collectifs, urbaines ou interurbaines, à forte fréquentation avec notamment des cars et bus à haut niveau de service existants ou projetés.

Sur les axes de niveau 1 de desserte TC, plusieurs projets de transports à haut niveau de service sont prévus dans le cadre du REM et des projets de BHNS :

- A7/A51 : une ligne de cars à haut niveau de service Aix-Marseille est déjà en service et permet des liaisons toutes les 5 minutes en heures de pointe. Ce corridor verra son offre de cars à haut niveau de service augmenter avec la mise en place du Réseau Express Métropolitain, 5 lignes Car+ sont ainsi prévues entre les 2 communes. À ce jour, plusieurs kilomètres de voies réservées aux cars ont déjà été aménagés sur l'axe Aix-Marseille, principalement sur l'A51, près de Plan de Campagne et sur l'A7 pour l'arrivée à la gare de Marseille Saint- Charles. D'ici 2025, des voies réservées seront présentes dans les deux sens sur presque la totalité du parcours.
- Prolongement du tracé du zénibus de son terminus actuel jusqu'à Plan de Campagne, en empruntant la D6.

## 2. POLES D'ECHANGES (p. 66/67 et carte n°8 du recueil)

### Orientations du SCoT

Pour promouvoir le rabattement vers les lignes de transports collectifs, le SCoT s'appuie sur des points d'intermodalités (pôles d'échanges, parking relais...). Sur ce secteur de projets, il désigne :

- Pôles d'échanges de niveau métropolitain/communautaire à aménager : la halte ferrée de Plan-de-Campagne ;
- Parkings relais à aménager et conforter : un à Aix-en-Provence (Trois-Pigeons), trois à Bouc-Bel-Air le long de la RD8n et deux aux Pennes-Mirabeau (Versailles et Agavon).

### Avancées des projets

Une étude quant à l'ouverture d'une halte à Plan-de-Campagne est menée. Cette gare n'a pas été identifiée par le SRADDET mais retenue dans le cadre du projet de PDU d'AMP arrêté. En outre, il s'agira de créer à Plan-de-Campagne un PEM d'ici 2024, avec un parking relais de 350 places ainsi qu'une aire de covoiturage.

Concernant les parkings relais, à Aix-en-Provence, celui des Trois-Pigeons (Arena) a été inauguré en 2017. A Bouc-Bel-Air, un parking relais devrait voir le jour près de la déchetterie. Il est aussi question de créer un PEM métropolitain autoroutier sur l'A51 à La Champouse avec la mise en place d'un parking relais de 480 places d'ici 2025. Aux Pennes-Mirabeau, deux PEM métropolitains devraient être créés d'ici 2025 dans le cadre du Réseau Express Métropolitain : l'un à Versailles avec la création d'un parking relais de 480 places ainsi qu'une aire de covoiturage, et l'autre à Agavon avec un parking relais de 600 places.

## 3. VOIRIES (p. 69 et carte n°8 du recueil)

### Orientations du SCoT

Afin d'améliorer et de compléter le réseau routier, le SCoT définit plusieurs projets viaires pour le secteur, avec la création de nouveaux axes et l'amélioration d'axes existants :

02/09/2021

- Déviation entre la D60A et la RD9 à Cabriès ;
- Contournement est de Calas à Cabriès ;
- Réaménagement d'un Échangeur D51/D8n (Trois-Pigeons) à Aix-en-Provence ;
- Sécurisation d'un échangeur sur l'A7 (Agavon) aux Pennes-Mirabeau ;
- Aménagement d'un échangeur sur l'A55 (Jas-de-Rodes) aux Pennes-Mirabeau ;

### Avancées des projets

Le projet de contournement de Calas à Cabriès est à l'arrêt pour le moment. Il n'a pas été retenu dans le projet de PDU d'AMP arrêté.

Le projet de réaménagement de l'échangeur des Trois Pigeons est en cours, il vise à concilier apaisement et fluidité dans l'intérêt des usagers et des riverains. La voie d'accès directe à l'A51 depuis la ZA est déjà réalisée. L'aménagement de la place à feux est encore en phase d'étude mais devrait être achevée d'ici 2022.

Aux Pennes-Mirabeau, des études sont en cours concernant la sécurisation de l'échangeur sur l'A7 (Agavon) et l'aménagement de l'échangeur sur l'A55 (Jas-de-Rodes).

### Autres projets

A Bouc-Bel-Air deux projets sont actuellement à l'étude : le complément d'échangeur A51/D60, ainsi que l'échangeur des Chabauds entre la RD6 et l'A51. Le premier sera étudié dans le cadre du schéma stratégique de la voirie structurante métropolitain. Le second fait l'objet d'études d'opportunité.

## **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

### **1. EXTENSIONS URBAINES A VOCATION ECONOMIQUE (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)**

#### Orientations du SCoT

Le SCoT cible un site économique de rayonnement métropolitain en extension urbaine dans ce secteur :

- Cabriès, secteur Petite Campagne (extension – potentiel 15 ha)

Deux sites économiques de rayonnement local devront être développé et/ou renforcé :

- Les Pennes-Mirabeau, Les Sybilles (création – potentiel 15 ha)
- Les Pennes-Mirabeau, La Tresque (extension – potentiel 5 ha)

### Avancées des projets

- Cabriès, secteur Petite Campagne : plusieurs projets sont en cours de réflexion, sans être à l'heure actuelle stabilisés. Ils incluent une composante résidentielle, réorientant la vocation du site vers une mixité des fonctions.
- Les Pennes-Mirabeau, Les Sybilles : projet à vocation logistique. Le permis d'aménager est en cours d'instruction.

## 2. MUTATION ET REQUALIFICATION DE SITES ECONOMIQUES ET ARMATURE COMMERCIALE (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)

### Orientations du SCoT

Le SCoT identifie des sites économiques présentant un potentiel de mutation et de requalification important nécessitant une intervention prioritaire. Il s'agit dans ce secteur de la zone commerciale de Plan-de-Campagne, que le SCoT prévoit d'accompagner en tant que pôle commercial périphérique impactant en matière d'aménagement du territoire.

### Avancées des projets

A Plan-de-Campagne, de nombreux travaux sont en cours (Schémas directeurs d'aménagement, pluvial...) visant notamment à améliorer la desserte et l'aménagement de la zone, ainsi que la gestion des eaux pluviales. Sur le secteur des Rigons, un projet urbain partenarial a été lancé en janvier 2018 et les travaux d'élargissement du pont sont achevés.

Des projets de requalification de parcelles en friche ont abouti et des potentialités de densification demeurent. Une vraie réflexion sur le devenir du site, à l'interface de deux communes (Les Pennes-Mirabeau et Cabriès) est en cours.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

### 1. EXTENSIONS URBAINES HABITAT (tableau n°3 p. 20 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prévoit des créations de nouveaux logements et des opérations d'amélioration et de réhabilitation du parc de logements existants publics ou privés (DOO - tome 2 - p. 19) :

- Sur la commune de Bouc Bel Air, 1 940 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de Cabriès, 910 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune des Pennes-Mirabeau, 3 370 créations de nouveaux logements.

#### Avancées des projets (le calcul ci-dessous prend en compte les logements réalisés et en cours de réalisation) :

Par rapport aux objectifs du SCoT concernant la production de logements dans ce secteur de projet axe Nord-Sud :

- La commune de Bouc Bel Air a atteint près de 8% de son objectif, avec 150 logements recensés sur les 1 940 fixés dans le SCoT.
- La partie sud de la commune de Cabriès a atteint près de 18% de son objectif, avec 160 logements recensés sur les 910 fixés dans le SCoT.
- La commune des Pennes-Mirabeau a atteint 12% de son objectif, avec 410 logements recensés sur les 3 370 fixés dans le SCoT.

Au total, l'axe Nord-Sud a **atteint près de 12% de son objectif de construction**, avec 720 logements recensés sur les 6220 fixés par le SCoT. Ce chiffre est faible mais devrait prochainement se rapprocher de l'objectif, une part importante de logements étant en projets sur les communes de Cabriès et des Pennes-Mirabeau (cf. tableau ci-dessous).

Récapitulatif du nombre de logements (dont LLS) projetés et leur stade d'avancement recensés dans le secteur « Axe Nord-Sud » sur la période allant de janvier 2016 à juin 2020

	Nombre de logements	Nombre de LLS
<b>BOUC BEL AIR</b>	<b>1 567</b>	<b>824</b>
Réalisé	0%	0%
En cours de réalisation	10%	6%
En projet	5%	9%
NR	86%	85%
<b>CABRIES (partie sud)</b>	<b>573</b>	<b>238</b>
Réalisé	0%	0%
En cours de réalisation	28%	34%
En projet	51%	28%
NR	21%	39%
<b>LES PENNES MIRABEAU</b>	<b>2 366</b>	<b>897</b>
Réalisé	10%	11%
En cours de réalisation	7%	13%
En projet	62%	61%
NR	20%	14%
<b>TOTAL AXE NORD-SUD</b>	<b>4 506</b>	<b>1 959</b>
Réalisé	5%	5%
En cours de réalisation	11%	13%
En projet	41%	35%
NR	43%	47%

**Précisions méthodologiques**

**En cours de réalisation** : du début des travaux à la remise des clés

**En projet** : de l'étude et la conception du projet à son autorisation

**NR** : non renseigné, aucune information ne permet d'indiquer l'état d'avancement

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### 1. ENVIRONNEMENT / TRAME VERTE ET BLEUE (CARTE N°2 DU RECUEIL)

#### Orientations du SCoT

Concernant la trame verte, le SCoT prescrit :

- Une protection des réservoirs de biodiversité du territoire à long terme : Plateau de l'Arbois et chaîne de l'Etoile (p. 24).
- La conservation de l'intégrité écologique de ces réservoirs de biodiversité en limitant de façon stricte leur artificialisation tout en permettant leur bonne gestion [...] (p. 24).
- Le maintien de l'activité agricole dans les espaces de perméabilité agricole (carte n°2 p. 26).
- Le SCOT identifie plusieurs entités agricoles pouvant être le lieu préférentiel de la mise en œuvre de ces outils de protection foncière (carte n°5) : le secteur agricole entre Les Pennes-Mirabeau et Gignac-la-Nerthe de niveau inter-SCOT (p.47).

#### Avancées des projets

A ce jour, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés.

02/09/2021

En effet, 92% de la superficie du réservoir de biodiversité est aujourd'hui protégée en zone N et A. L'analyse de l'évolution des zonages de PLU montre cependant une dynamique de fragilisation du ou des réservoirs de biodiversité présents sur ce secteur de projets (-64 ha).

Cette fragilisation concerne essentiellement la régression des zones naturelles (-113 ha), alors que les espaces agricoles gagnent du terrain (+48 ha).

Cette dynamique est l'inverse de celle constatée à l'échelle de l'ensemble du Pays d'Aix, où les zones A et N réservoirs de biodiversité sont en progression entre 2015 et 2020 (environ + 1 000 ha).

Cela montre que les réservoirs de biodiversité sont moins protégés dans les secteurs de projets qu'ailleurs sur le territoire. Ce résultat n'est pas surprenant, les secteurs de projets sont positionnés dans les espaces de développement prioritaire dont l'objectif est d'accueillir une grande part du développement, dans des secteurs où la tension foncière est la plus forte.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur le secteur de projets « Axe Nord-Sud »**

**En termes d'accessibilité**, le SCoT prévoit une offre performante entre Aix-en-Provence et Marseille, grâce aux transports en commun à haut niveau de service en sites propres et mixtes.

La dynamique d'amélioration des conditions de mobilité est visible sur l'axe Aix-Marseille, plusieurs kilomètres de voies réservées aux cars ont déjà été aménagés, principalement sur l'A51, près de Plan-de-Campagne et sur l'A7 pour l'arrivée à la gare de Marseille Saint-Charles.

Une desserte ferroviaire plus performante sur la ligne Marseille-Aix-Gardanne confortera cette dynamique lorsque la phase de modernisation sera achevée (2022).

Ainsi, la dynamique en cours répond aux objectifs fixés par le SCoT visant l'amélioration des transports entre Aix-en-Provence et Marseille. En revanche, les conditions de transports sur le site et à destination de Plan-de-Campagne méritent encore d'être améliorées. C'est l'objet des projets à venir de création de la halte ferrée et de prolongement du zénibus.

**Concernant le développement économique** du secteur « axe Nord-Sud », le SCoT vise un confortement et un accompagnement de la zone d'activités commerciales de Plan-de-Campagne. La zone commerciale est identifiée comme un site économique présentant un potentiel de mutation et de requalification important nécessitant une intervention prioritaire. De nombreuses réflexions sont en cours, notamment visant la requalification de parcelles en friche, et une étude d'ensemble est également en construction.

Les objectifs du SCoT en termes d'extension en périphérie de la zone commerciale, font l'objet de réflexions en cours, incluant pour certaines une composante résidentielle dont il faudra s'assurer de la compatibilité avec les orientations du SCoT CPA. D'un autre côté, l'enjeu de requalification du site est soumis à des études en cours, mais la dynamique actuelle tend à s'orienter vers les objectifs du SCoT. Les potentialités de ce secteur et son devenir le positionnent comme d'enjeu métropolitain.

**Concernant le développement urbain**, l'« axe nord-sud » est essentiellement à destination économique et commerciale. La création de logements ou leur réhabilitation est prévue dans chaque commune du secteur. La dynamique de construction est en deçà des objectifs fixés par le SCoT, mais plusieurs projets sont engagés et vont permettre de s'en rapprocher.

**Concernant la thématique « cadre de vie, environnement, patrimoine »**, à ce jour, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés.

## **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCoT AMP sur le secteur de projet axe nord-sud**

### **ACCESSIBILITE**

- Poursuivre l'amélioration des conditions de mobilité sur l'axe Nord-Sud en ajoutant des tronçons de voies réservés aux transports en commun.
- Améliorer les conditions d'accès à Plan-de-Campagne par les transports en commun (BHNS Zénibus, halte ferrée...).
- Pacifier le cœur de la zone commerciale de Plan-de-Campagne pour faciliter les déplacements en modes actifs tout en prenant en compte les enjeux liés au stationnement et aux modalités d'évacuation en lien avec le risque inondation.

### **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

- Poursuivre la réalisation des projets de sites économiques en veillant à les inscrire dans le respect des orientations du SCoT, notamment au regard de la desserte et de l'accessibilité mais également de la qualité urbanistique et paysagère.
- Consolider la vocation commerciale de la zone d'activités de Plan-de-Campagne et privilégier des vocations qui concurrencent le moins les centres-villes, tout en prenant en compte sa dimension métropolitaine.
- Eviter l'apparition de friches commerciales et anticiper la mutation des pratiques commerciales.
- Accompagner l'évolution du site de Plan-de-Campagne en améliorant l'accessibilité, le fonctionnement interne, la qualité architecturale, l'insertion paysagère et limiter l'impact sur l'environnement.

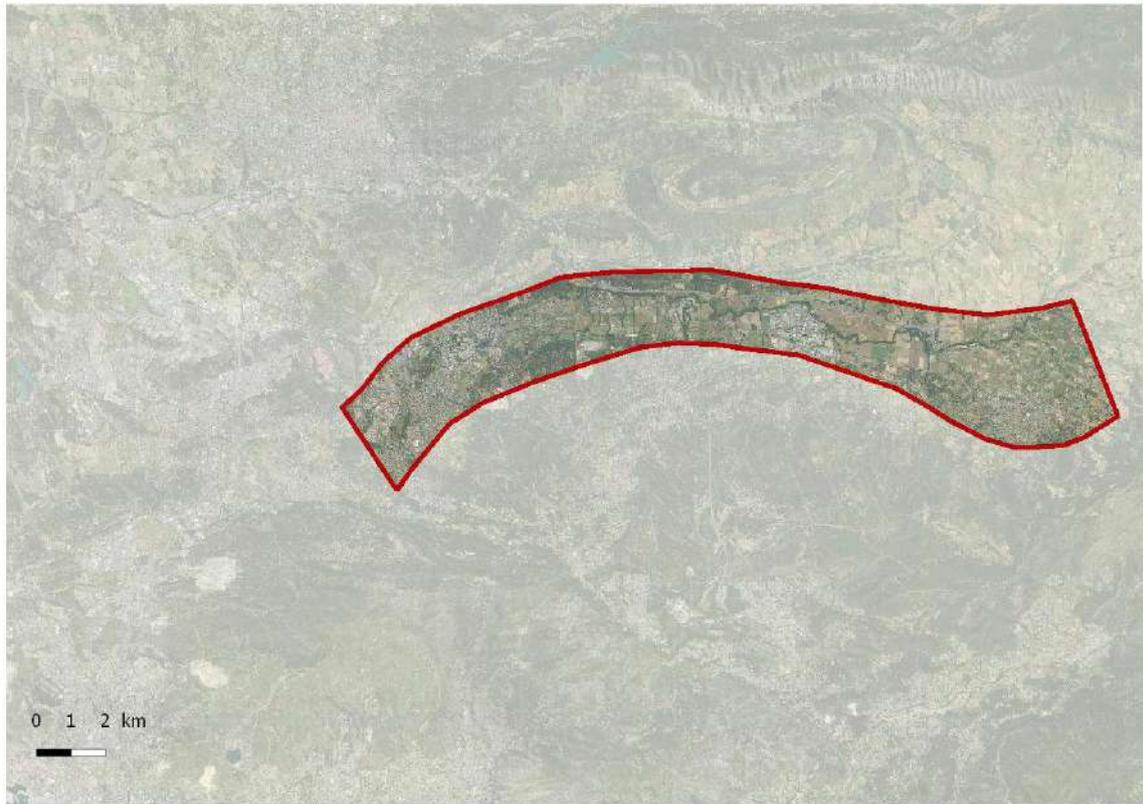
### **DEVELOPPEMENT URBAIN**

- Renforcer la dynamique de construction de logements.
- Accompagner les projets de développement en équilibre avec les autres fonctions urbaines du secteur.

### **CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE**

- S'appuyer sur les enveloppes maximales d'urbanisation définies par le SCoT CPA pour définir les espaces naturels et agricoles à préserver dans les secteurs à enjeux du SCOT AMP.
- Poursuivre la protection des réservoirs de biodiversité et conforter le maillage des corridors écologiques en cohérence avec la Trame Verte et Bleue métropolitaine.

## SECTEUR DE PROJETS « AXE EST-OUEST »



Le secteur de projets "Axe Est-Ouest" s'étend sur six communes : Gardanne, Meyreuil, Fuveau, Rousset, Peynier et Trets.

Les orientations principales du devenir de ce secteur s'articulent autour de :

- Connexion entre les gares TER de Gardanne et d'Aix-en-Provence.
- Développement des zones d'activités de Gardanne et du pôle d'activités de Rousset/Peynier/Fuveau.
- Requalification du site de la centrale de Gardanne/Meyreuil
- Gestion/concurrence/articulation entre développement urbain et préservation des espaces agricoles et naturels de qualité.

## Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCoT.

### ACCESSIBILITE

#### 1. TRANSPORTS COLLECTIFS

##### Orientations du SCoT

Le SCoT s'appuie sur le ferroviaire en priorité pour le développement de sa politique de transports collectifs :

- Optimiser la desserte ferroviaire en préservant les possibilités de renforcer le réseau, sa desserte ou son accessibilité, en priorité sur l'axe Aix-Marseille passant par Gardanne.
- Préserver les potentialités de la ligne Gardanne/Carnoules pour une éventuelle réouverture aux voyageurs à très long terme.
- À très long terme, la possibilité de compléter le tracé ferroviaire de l'ancienne voie ferrée de « Valdonne » reliant Aubagne/Gréasque /Gardanne pourra être étudiée.

Le SCoT définit également les conditions pour le développement des transports collectifs routiers avec plusieurs préconisations :

- Proposer un nouveau réseau de transports collectifs routiers mieux adapté à la demande sur les axes de niveau 1<sup>1</sup> de desserte TC : Aix/Trets ; Aix/Le Canet.
- Prévoir les conditions de réalisation et de mise en place d'une offre de transports collectifs routiers performante, notamment en matière de vitesse, fréquence et amplitude, sur les axes de niveau 1 (type BHNS) : RD7, RD6 et A8 (p. 66 et carte n°8 du recueil).
- Prévoir les conditions de réalisation et de mise en place d'une offre de transports collectifs routiers sur la RD8, RD96, RD46, RD12 et A52 (axe de niveau 2<sup>2</sup>) (p. 66 et carte n°8 du recueil).

<sup>1</sup> Dans le SCoT CPA, les axes de niveau 1 correspondent à des lignes performantes et structurantes de transports collectifs, urbaines ou interurbaines, à forte fréquentation avec notamment des cars et bus à haut niveau de service existants ou projetés.

<sup>2</sup> Dans le SCoT CPA, les axes de niveau 2 identifiés correspondent à une desserte plus fine du territoire en transports collectifs qui permet notamment de rabattre vers les axes de niveau 1.

### Avancées des projets

A l'instar des secteurs d'enjeux RD9 et axe Nord-Sud, les projets en transports collectifs structurants concernent la phase 2 de la modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix engagée en 2018 pour une échéance prévue en 2022. Ces travaux doivent permettre l'optimisation de la desserte ferroviaire vers Aix-en-Provence et Marseille depuis Gardanne.

La possibilité de compléter le tracé ferroviaire de l'ancienne voie ferrée de « Valdonne » reliant Aubagne/Gréasque/Gardanne est au point mort. Aujourd'hui, il est plutôt envisagé une véloroute-voie verte. Toujours dans le ferroviaire, la potentielle réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules et de ses gares (la Barque, Rousset et Trets) a été abandonné par l'Etat et la région. Toutefois, la Métropole et la région ont lancé une étude d'armature ferroviaire visant à définir le potentiel à long terme de la ligne.

Concernant les transports collectifs routiers, sur les axes de niveau 1, il est prévu pour la partie Aix-Trets la mise en place d'une ligne à haut niveau de service dans le cadre du Réseau Express métropolitain (REM). Par contre, l'axe de niveau 1 prévu par le SCOT sur la D6 afin d'améliorer, notamment, la desserte de la zone industrielle de Rousset/Fuveau/Peynier depuis et vers le pôle d'échange de Gardanne, n'est pas inscrit dans le REM. Le projet de PDU l'identifie seulement comme une liaison complémentaire interurbaine.

Sur les axes de niveau 2, l'A52 sera desservie par une ligne du REM via la ligne Aix - Aubagne. Les autres axes de niveau 2 ne sont pas intégrés au REM et ne verront donc pas leur offre évoluer pour l'instant. Toutefois, une restructuration des lignes de transports collectifs sera effectuée en parallèle du développement des lignes REM, pouvant amener à une amélioration des services sur les axes de niveau 2.

## **2. POLES D'ECHANGES** (p. 66/67 et carte n°8 du recueil)

### Orientations du SCoT

Pour promouvoir le rabattement vers les lignes de transports collectifs, le SCoT s'appuie sur des points d'intermodalités (pôles d'échanges, parking relais...). Sur ce secteur de projets, il désigne :

- Pôles d'échanges de niveau communautaire/local à conforter : la gare TER de Gardanne ;
- Pôles d'échanges de niveau communautaire/local à aménager (très long terme) : Fuveau (La Barque), Rousset et Trets ;
- Parkings relais à aménager et conforter : à Fuveau (La Barque), au Canet de Meyreuil, à Trets et au Pôle d'activité de Peynier/Rousset/Fuveau ;

### Avancées des projets

Le PEM de Gardanne a été conforté fin 2020 avec la création d'un parking relais sur trois niveaux de 349 places de stationnement. L'ouverture des gares de proximité de la Barque, Rousset et Trets ne sont pas à l'ordre du jour pour le moment. A Fuveau, le renforcement du PEM de La Barque est prévu avec un parc relais (70 places) et une aire de covoiturage. A Trets, l'amélioration de la gare routière en PEM est en cours avec la mise en place d'un parc relais (110 places) et d'une aire de covoiturage. La création du PEM Vallée de l'Arc (90 places) situé au Pôle d'activité de Peynier/Rousset/Fuveau est prévu d'ici 2025.

### Autres projets

A Fuveau Rive Haute, des études sont en cours pour la réalisation d'un PEM autoroutier d'ici 2030. A Peynier, des travaux sont en cours afin de créer d'un parc de persuasion de 88 places et deux quais de bus sur la RD56b.

### 3. VOIRIES (p. 69 et carte n°8 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Afin d'améliorer et de compléter le réseau routier, le SCoT définit plusieurs projets viaires pour le secteur, avec la création de nouveaux axes et l'amélioration d'axes existants :

- L'aménagement d'un complément d'échangeur A8 au niveau du péage la Barque avec une liaison A8/RD6, planifiée dans le schéma directeur routier départemental des Bouches-du-Rhône (2011) ;
- La création d'une liaison entre le secteur de La Barque (Fuveau) et le Pôle d'activités Rousset/Peynier/Fuveau ;

#### Avancées des projets

Sur l'A8, une étude a été lancée quant à l'aménagement d'un complément d'échangeur à la Barque. Ce projet n'a pas été retenu dans le cadre du projet de PDU d'AMP arrêté.

La liaison A8/RD6 planifiée dans le schéma directeur routier départemental des Bouches-du-Rhône (2011) impacte le secteur de projet. Celle-ci devrait permettre une connexion directe entre l'A8 et la RD6 pour assurer une continuité des grands flux de circulation et une limitation des flux au niveau de la Barque pour 2023.

L'optimisation de la desserte entre le Pôle d'Activités Rousset/Peynier/Fuveau et la Barque est essentielle. A cet égard, une étude a été lancée pour 2020 afin de permettre une liaison directe entre ces deux points. Ce projet n'est pas intégré dans le cadre du projet de PDU d'AMP arrêté.

## **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

### 1. EXTENSIONS URBAINES A VOCATION ECONOMIQUE (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT cible des sites économiques de rayonnement métropolitain en extension urbaine dans ce secteur :

- Gardanne : Jean de Bouc/ Novactis (extension – potentiel 5ha), Puit Z (création – potentiel 10ha).
- Meyreuil : Le Sarret-La Mounine (extension – potentiel 20ha).
- Rousset : Pôle d'activités Favary (extension – potentiel 30ha).
- Peynier : Pôle d'activités (création – potentiel 15ha).
- Fuveau : Pôle d'activités Saint-Charles (extension – potentiel 10ha).

Deux sites économiques de rayonnement local devront être développé et/ou renforcé :

- Gardanne : Yvon Morandat (extension – potentiel 5ha), Zone Industrielle Avon (extension – potentiel 5ha).
- Trets : La Burlière (extension– potentiel 20 ha).

#### Avancées des projets

Le secteur de projets axe Est-Ouest est marqué par la présence de sites économiques, le long de la RD6. Les projets sont plus ou moins avancés :

- Gardanne : Jean de Bouc/ Novactis (extension 5ha) : en cours de commercialisation ;
- Rousset - Pôle d'activités (extension Favary) : projet d'extension de 36 ha, inauguré en 2017.
- Trets - La Burlière : extension de 20 ha (métropolitain) à vocation industrielle et commerciale, en cours de commercialisation ;

## **2. MUTATION ET REQUALIFICATION DE SITES ECONOMIQUES (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)**

#### Orientations du SCoT

Le SCoT identifie des sites économiques présentant un potentiel de mutation et de requalification important et qui font l'objet d'une intervention prioritaire. Il s'agit dans ce secteur :

- Pôle d'activité de Peynier/Rousset/Fuveau.
- Zone de la Centrale de Meyreuil-Gardanne.
- Zones d'activités de Gardanne.

#### Avancées des projets

- Meyreuil - ZAC Carreau de la Mine : reconversion d'un ancien carreau minier en zone d'activité à vocation industrielle, en fin de commercialisation ;
- Gardanne - Puits Yvon Morandat : reconversion d'un ancien carreau minier de 14ha en pôle économique, énergétique et culturel. Les travaux sont en cours, un des objectifs est de devenir le premier pôle d'activité de France labellisé Ecoquartier, véritable écosystème d'innovations et de diffusion de la culture scientifique ;
- Centrale Gardanne/Meyreuil : une réflexion collective a été engagée début 2019 par l'État (et ses opérateurs : ADEME, Banque des Territoires...), le Conseil Régional, le Conseil Départemental, la Métropole Aix-Marseille-Provence, les Communes de Gardanne et Meyreuil mais aussi de nombreux autres acteurs du territoire (CCIAMP, Gazel Energie, organisations syndicales, associations, porteurs de projets). L'objectif est de faire émerger le meilleur scénario possible de développement de ce territoire. Une étude globale d'aménagement doit donc être menée, afin d'imaginer différents scénarios d'inscription de ce projet sur le territoire, à différentes échelles.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

### 1. EXTENSIONS URBAINES HABITAT (tableau n°3 p. 20 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prévoit des créations de nouveaux logements avec des objectifs chiffrés répartis par communes (DOO – tome 2 – p. 19) :

- Sur la commune de **Fuveau**, 910 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de **Gardanne**, 4 240 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de **Meyreuil**, 1 210 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de **Peynier**, 310 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de **Rousset**, 1 130 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de **Trets**, 460 créations de nouveaux logements.

#### Avancées des projets (le calcul ci-dessous prend en compte les logements réalisés et en cours de réalisation comptabilisés dans le tableau ci-après) :

Par rapport aux objectifs du SCoT concernant la production de logements dans ce secteur de projet axe Est-Ouest :

- La commune de **Fuveau a atteint près de 5%** de son objectif, avec 45 logements recensés sur les 910 fixés dans le SCoT.
- La commune de **Gardanne a atteint 12%** de son objectif, avec près de 500 logements recensés sur les 4 240 fixés dans le SCoT.
- La commune de **Meyreuil a atteint près de 58% de son objectif**, avec plus de 700 logements recensés sur les 1 210 fixés dans le SCoT.
- La commune de Peynier **enregistre un nombre élevé de projets de logements recensés (436)** au regard de l'objectif fixé dans le SCoT (310).
- La commune de **Rousset a atteint près de 24%** de son objectif, avec plus de 270 logements recensés sur les 1 130 fixés dans le SCoT.
- La commune de **Trets a atteint près de 6% de son objectif**, avec 29 logements recensés sur les 460 fixés dans le SCoT. Ce chiffre est faible mais devrait prochainement se rapprocher de l'objectif, une part importante de logements étant en projets sur la commune (ZAC René Cassin) (cf. tableau ci-après).

Au total, l'axe Est-Ouest a **atteint près de 20% de son objectif de construction**, avec plus de 1540 logements recensés sur les 8260 fixés par le SCoT.

Récapitulatif du nombre de logements (dont LLS) projetés et leur stade d'avancement recensés dans le secteur « Axe Est-Ouest » sur la période allant de janvier 2016 à juin 2020

	Nombre de logements	Nombre de LLS
<b>FUVEAU</b>	<b>588</b>	<b>267</b>
Réalisé	8%	17%
En cours de réalisation	0%	0%
En projet	44%	27%
NR	49%	57%
<b>GARDANNE</b>	<b>1 373</b>	<b>242</b>
Réalisé	15%	31%
En cours de réalisation	21%	33%
En projet	3%	5%
NR	61%	30%
<b>MEYREUIL</b>	<b>1 512</b>	<b>621</b>
Réalisé	2%	9%
En cours de réalisation	44%	54%
En projet	8%	6%
NR	46%	31%
<b>PEYNIER</b>	<b>436</b>	<b>95</b>
Réalisé	0%	0%
En cours de réalisation	0%	0%
En projet	12%	47%
NR	88%	53%
<b>ROUSSET</b>	<b>787</b>	<b>98</b>
Réalisé	3%	7%
En cours de réalisation	32%	88%
En projet	0%	2%
NR	65%	0%
<b>TRETS</b>	<b>667</b>	<b>255</b>
Réalisé	0%	0%
En cours de réalisation	4%	11%
En projet	85%	11%
NR	11%	78%
<b>TOTAL AXE EST-OUEST</b>	<b>5 363</b>	<b>1 578</b>
Réalisé	6%	11%
En cours de réalisation	23%	34%
En projet	19%	13%
NR	52%	42%

#### Précisions méthodologiques

**En cours de réalisation** : du début des travaux à la remise des clés

**En projet** : de l'étude et la conception du projet à son autorisation

**NR** : non renseigné, aucune information ne permet d'indiquer l'état d'avancement

## 2. OFFRE D'EQUIPEMENTS (DOO - tome 1 - p. 57)

### Orientations du SCoT

Le SCoT propose de :

- Veiller à maintenir, localement, une mixité des fonctions au sein du tissu résidentiel et économique, offrant un niveau d'équipements et de services de proximité répondant aux besoins des habitants et usagers, adaptés à leur situation et dynamiques démographiques.

### Avancées des projets

Plusieurs projets d'équipements spécifiques ont été réalisés, comme notamment la salle multi-activités de la Gardi à Trets (création d'une salle municipale et d'un club house) livrée fin 2017.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### 1. AGRICULTURE

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prescrit la préservation des espaces agricoles compris dans les cœurs de production agricole, les espaces agricoles périurbains et les espaces agricoles à fort intérêt environnemental (DOO - tome 1 - p.47) :

- Plaine agricole entre Rousset et Peynier.
- Plaine agricole entre Fuveau et Gardanne.

Le contexte local pourra amener à l'identification de sites agricoles complémentaires à préserver (p. 46/47 et carte n°5 du recueil).

Dans ce secteur de projets, le SCoT :

- Propose la mise en place d'outils de protection et de restructuration foncière de type remembrement agricole, aménagement foncier de Zones Agricoles Protégées (ZAP) ou de Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels (PAEN) (carte n°1 du recueil).
- Demande de justifier la prise en compte de l'espace agricole comme une composante du projet d'aménagement pour les extensions urbaines potentielles (ex : ZA de Rousset) (carte n°5 du recueil).

#### Avancées des projets

Un projet de ZAP est en réflexion sur la commune de Meyreuil, sur une surface d'environ 70 ha dans le secteur de Valbrillant.

### 2. ENVIRONNEMENT / TRAME VERTE ET BLEUE (CARTE N°2 DU RECUEIL)

#### Orientations du SCoT

Concernant la trame verte, le SCoT prescrit :

- Une protection des réservoirs de biodiversité du territoire à long terme : Massif du Régagnas/Mont Aurélien et les Collines de Gardanne (p. 24).
- La conservation de l'intégrité écologique de ces réservoirs de biodiversité en limitant de façon stricte leur artificialisation tout en permettant leur bonne gestion [...] (p. 24).
- Le maintien de l'activité agricole dans les espaces de perméabilité agricole (carte n°2 p. 26).

#### Avancées des projets

A ce jour, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés.

En effet, 97% de la superficie du réservoir de biodiversité est aujourd'hui protégée en zone N et A. L'analyse de l'évolution des zonages de PLU montre cependant une dynamique de fragilisation du ou des réservoirs de biodiversité présents sur ce secteur de projets (-5 ha).

02/09/2021

Cette fragilisation concerne essentiellement la régression des zones naturelles (-71 ha), alors que les espaces agricoles gagnent du terrain (+66 ha).

Cette dynamique est l'inverse de celle constatée à l'échelle de l'ensemble du Pays d'Aix, où les zones A et N réservoirs de biodiversité sont en progression entre 2015 et 2020 (environ + 1 000 ha).

Cela montre que les réservoirs de biodiversité sont moins protégés dans les secteurs de projets qu'ailleurs sur le territoire. Ce résultat n'est pas surprenant, les secteurs de projets sont positionnés dans les espaces de développement prioritaire dont l'objectif est d'accueillir une grande part du développement, dans des secteurs où la tension foncière est la plus forte.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur le secteur de projets « Axe Est-Ouest »**

**En termes d'accessibilité**, le SCoT prévoit d'optimiser la desserte ferroviaire, de compléter son tracé et de développer le réseau de TC. Avec la phase 2 de la modernisation de la ligne Marseille-Gardanne-Aix et la réalisation d'un parking-relais (352 places), la gare TER de Gardanne a vu sa desserte améliorée et son rôle de pôle d'échanges métropolitain renforcé. De nombreux projets demeurent mais l'accessibilité multimodale de la Haute Vallée de l'Arc reste actuellement limitée

**Concernant le développement économique**, Les objectifs sont forts sur ce secteur « axe Est-Ouest » avec pour enjeu de conforter les activités déjà en place, notamment la ZA de Gardanne et le pôle d'activités de Rousset/Peynier/Fuveau mais aussi de permettre la requalification et la mutation du site de la centrale de Gardanne Meyreuil. Le développement de projets d'aménagement d'activités démontre une nouvelle fois le dynamisme économique de l'axe Gardanne-Trets et positionne le secteur dans un enjeu de niveau métropolitain. La reconversion d'anciens sites miniers (Carreau de la Mine à Meyreuil, Puits Morandat à Gardanne) est une spécificité du secteur, qui devra également faire face à l'arrêt de la centrale thermique à charbon, prévue pour 2022, en plus des questions entourant l'avenir de l'industrie de l'alumine, le tout sur la seule commune de Gardanne. Pour cette thématique, les actions menées à ce jour tendent à s'inscrire dans les objectifs fixés par le SCoT, toutefois, il faudra attendre encore quelques années avant de voir émerger des mesures concrètes.

**Concernant le développement urbain**, toutes les communes mettent en place des projets de construction et réhabilitation, avec de fortes disparités entre les communes dans la réalisation de leurs objectifs de logements. La multitude des projets d'habitat (dont certains d'éco-quartiers) démontre l'attractivité résidentielle du secteur. Ces nouveaux programmes se conjuguent avec une bonne offre d'équipements répondant à l'objectif du SCoT de maintenir localement une mixité des fonctions et de développer une offre en fonction des besoins des habitants.

**Concernant la thématique "Cadre de vie, environnement et patrimoine"** le SCoT fixe des objectifs de préservation et le maintien de l'espace agricole, la mise en place d'outils de protection du foncier agricole. Afin d'y répondre, un projet de Zones Agricoles Protégées est en réflexion afin de préserver le foncier agricole, à Meyreuil dans le secteur de Valbrillant (environ 70ha). Les objectifs de protection des réservoirs de biodiversité et des cœurs de production agricoles sont quant à eux déclinés dans les PLU en vigueur.

## **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCoT AMP sur le secteur de projet « axe Est-Ouest »**

### **ACCESSIBILITE**

- Poursuivre l'amélioration des conditions de mobilité sur l'axe Est-Ouest, en recherchant en particulier une meilleure desserte en transports collectifs de la zone industrielle de Rousset/Fuveau/Peynier
- Préserver l'emprise de la ligne ferroviaire Gardanne-Carnoules, celle-ci pouvant jouer un rôle dans le renforcement d'une offre multimodale.

### **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

- Poursuivre la réalisation des projets de sites économiques de rayonnement inscrits dans le SCoT en veillant à les inscrire dans le respect des orientations du SCoT, notamment au regard de la desserte et de l'accessibilité mais également de la qualité urbanistique et paysagère, et les inscrire dans une perspective métropolitaine.
- Affirmer la vocation industrielle du secteur notamment dans les ZA de Gardanne et sur le pôle d'activités de Rousset/Peynier/Fuveau.
- Mener une réflexion d'ensemble que la requalification du site de la centrale de Gardanne/Meyreuil, et sur l'aménagement de ses abords.

### **DEVELOPPEMENT URBAIN**

- Renforcer les centralités de Gardanne et Trets à travers une dynamique plus soutenue de création de nouveaux logements et son accompagnement par une offre urbaine adaptée (équipements, services...).

### **CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE**

- S'appuyer sur les enveloppes maximales d'urbanisation définies par le SCoT et reprises par les documents d'urbanisme pour élaborer le zonage du PLUi.
- Poursuivre la protection les réservoirs de biodiversité et conforter le maillage des corridors écologiques.

## SECTEUR DE PROJETS « AXE RD7N »



Le secteur de projets s'étend sur trois communes traversées par la RD7n : Lambesc, Saint-Cannat et Aix-en-Provence (Lignane-La Calade)

*NB : La commune d'Aix-en-Provence est partagée entre deux secteurs de projets (Axe RD7n et Axe RD9), pour l'axe RD7n nous retiendrons les projets concernant les sites de La Calade et de Lignane.*

Les orientations principales du devenir de ce secteur s'articulent autour de :

- Consolider Lambesc/Saint-Cannat comme centralité d'équilibre en relation avec le Pays Salonais
- Conforter les enjeux agricoles liés à la présence de coupure d'urbanisation au nord-ouest permettant la préservation des terres agricoles et naturelles.
- Requalifier les secteurs commerciaux linéaires de Lignane, Calade et Saint-Cannat.
- Potentiel de mutation important, sur la Calade et Lignane, qui en fait un secteur prioritaire de renouvellement urbain à vocation économique, avec une vocation industrielle et artisanale.

## Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCoT.

### ACCESSIBILITE

#### 1. TRANSPORTS COLLECTIFS (P. 66 ET CARTE N°8 DU RECUEIL)

##### Orientations du SCoT

Le SCoT s'appuie sur le ferroviaire en priorité pour le développement de sa politique de transports collectifs. En lien avec l'optimisation de la desserte ferroviaire de la ligne Aix-centre/Pertuis (ligne des Alpes), il souhaite à moyen terme favoriser les reports multimodaux en ré-ouvrant la gare de La Calade et en l'aménageant en pôles d'échanges. Le SCoT définit également les conditions pour le développement des transports collectifs routiers avec :

- Un nouveau réseau de transports collectifs routiers mieux adapté à la demande sur les axes de niveau 1<sup>1</sup> de desserte TC : Aix/Lambesc.
- Des conditions de réalisation et de mise en place d'une offre de transports collectifs routiers performante, notamment en matière de vitesse, fréquence et amplitude, sur les axes de niveau 1 (type BHNS) : RD7n (p. 66 et carte n°8 du recueil).

##### Avancées des projets

La modernisation de la voie des Alpes (Aix-Pertuis) qui doit, à terme, améliorer la qualité du service, le temps de parcours, augmenter la fréquence des trains et optimiser la desserte ferroviaire au nord du Pays d'Aix avec le reste du territoire, est prévue au mieux pour 2025. Durant les travaux, la halte de Pertuis sera fermée jusqu'en 2022. Le projet est arrêté, la priorité est donnée pour le moment au tronçon Aix-Marseille.

Une ligne de transports collectifs à haut niveau de service est prévue sur l'axe de niveau 1 : Aix-en-Provence et Lambesc via la future ligne du REM Aix – Salon-de-Provence, avec un arrêt dans le secteur au niveau du PEM Lignane - Calade. Pour accompagner la mise en place du REM, 100 km de voies

<sup>1</sup> Dans le SCoT CPA, les axes de niveau 1 correspondent à des lignes performantes et structurantes de transports collectifs, urbaines ou interurbaines, à forte fréquentation avec notamment des cars et bus à haut niveau de service existants ou projetés.

réservées aux transports en commun est prévu à l'horizon 2030. Des aménagements pourront être réalisés sur la RD7n si les études en montrent l'utilité.

## 2. POLES D'ECHANGES (P. 67, TABLEAU N°6 ET CARTE N°8 DU RECUEIL)

### Orientations du SCoT

Pour promouvoir le rabattement vers les lignes de transports collectifs, le SCoT s'appuie sur des points d'intermodalités (pôles d'échanges, parking relais...). Sur ce secteur de projets, il désigne :

- Pôles d'échanges de niveau métropolitain/communautaire à aménager : la halte ferrée de La Calade ;
- Parkings relais à aménager et conforter : un à Aix-en-Provence (Lignane) et un à Lambesc.

### Avancées des projets

Des réflexions ont été engagées sur l'ouverture d'une halte ferrée à la Calade. Une étude en cours d'armature ferroviaire métropole / région devrait décider de son éventuelle réalisation.

Afin de rééquilibrer les activités économiques vers le nord, la création d'un futur pôle d'échanges Lignane/Calade est en projet. La volonté est d'engager un aménagement global et cohérent du secteur Lignane/Calade d'ores et déjà impacté par la déviation de la RD7n. La création du Pôle d'échanges doit permettre de redéfinir l'accessibilité interurbaine et mieux l'articuler avec la desserte urbaine. Un parc relais devrait ainsi voir le jour d'ici 2025 à Lignane comprenant 150 places ainsi qu'une aire de covoiturage. Le PEM constituera également un arrêt de ligne dans le cadre du Réseau Express Métropolitain.

A Lambesc, un parc relais de 50 places est prévu par le PDU avec un accès au Réseau Express Métropolitain à l'horizon 2025, afin de valoriser la desserte en transports en commun le long de la RD7n. La ligne de car (REM) au départ d'Aix-en-Provence devrait desservir Salon-de-Provence en passant par la gare de la Calade, le parc relais de Lignane, Saint-Cannat et Lambesc.

## 3. VOIRIES (P. 69 ET CARTE N°8 DU RECUEIL)

### Orientations du SCoT

Afin d'améliorer et de compléter le réseau routier, le SCoT définit deux projets viaires pour ce secteur, planifiés dans le schéma directeur routier départemental des Bouches-du-Rhône (2011) :

- Contournement du site de La Calade, avec dénivellation du passage à niveau PN n°106 sur la RD7n ;
- Déviation de Saint-Cannat sur la RD7n ;

### Avancées des projets

Une route a été créée pour contourner le passage à niveau, qui a pu, grâce à cette intervention et à la création d'un pont surplombant la voie ferrée, être définitivement supprimé au printemps 2017 pour une mise en service en octobre de la même année.

Le projet de déviation de Saint-Cannat est prévu pour 2024. Cette déviation a été décidée en raison de la traversée de 15 000 véhicules par jour qui entraînent une congestion quotidienne du centre et de nombreux dysfonctionnements. En parallèle des aménagements adaptés aux modes actifs seront réalisés sur le centre de la commune.

### Autres projets

Un itinéraire vélo structurant est projeté d'ici 2030 sur la RDn7 dans la zone d'activités entre le PEM Lignane et Célony.

## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

### 1. EXTENSIONS URBAINES A VOCATION ECONOMIQUE (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT cible des sites économiques de rayonnement local en extension urbaine dans ce secteur :

- Aix-en-Provence : Lignane/Calade (extension – potentiel 40ha)
- Lambesc : La Bertoire (extension – potentiel 15ha)
- Saint-Cannat : La Pile (extension – potentiel 15ha)

#### Avancées des projets

Les projets sont plus ou moins avancés :

- Lambesc : La Bertoire (extension 17 ha) : L'objectif est de créer une zone d'activités destinée aux petites industries, à l'artisanat et aux services. Les premiers permis de construire ont été délivrés et les premières implantations effectives d'entreprises sont en cours. Aujourd'hui, 80% environ de la surface cessible de la première tranche a été vendue ou fait l'objet de promesse de vente.
- Saint-Cannat : La Pile (extension 15ha) : le périmètre est inscrit dans le PLU de Saint-Cannat, en tant que réserve foncière à vocation économique.
- Lignane-Calade : ces deux espaces sont inscrits dans le PLU d'Aix-en-Provence, en tant que zone destinée à une urbanisation future, avec une vocation économique. La Calade fait l'objet d'une étude pour la création d'une ZAC et une étude va prochainement être lancée sur Lignane.

### 2. MUTATION ET REQUALIFICATION DE SITES ECONOMIQUES (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT identifie des sites économiques avec un potentiel de mutation et de requalification important qui font l'objet d'une intervention prioritaire : les zones de Lignane et de la Calade.

#### Avancées des projets

La zone d'activités de la Calade fait l'objet d'une étude pour la création d'une ZAC.

### 3. ARMATURE COMMERCIALE

#### Orientations du SCoT

Le SCoT souhaite organiser le développement commercial le long des axes routiers (DOO - tome 1 - p. 63), notamment en assurant la requalification urbaine, architecturale et la valorisation paysagère des

secteurs commerciaux linéaires identifiés (DOO - tome 2 - carte n°7 p. 22). Il s'agit pour ce secteur, de l'entrée de ville de Saint-Cannat, des zones de La Calade et Lignane situées à Aix-en-Provence.

### Avancées des projets

L'entrée de ville de Saint-Cannat a connu des travaux d'aménagement de voirie et l'implantation de deux surfaces commerciales qui se sont venus compléter l'offre existante du centre-ville.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

### 1. EXTENSIONS URBAINES HABITAT (tableau n°3 p. 20 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prévoit des créations de nouveaux logements avec des objectifs chiffrés répartis par communes (DOO – tome 2 – p. 19) :

- Sur la commune de **Lambesc**, 770 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de **Saint-Cannat**, 700 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de **d'Aix-en-Provence**, l'objectif est indiqué et calculé dans le secteur de projets axe RD9.

#### Avancées des projets (le calcul ci-dessous prend en compte les logements réalisés et en cours de réalisation) :

Par rapport aux objectifs du SCoT concernant la production de logements dans ce secteur de projet axe RD7n :

- La commune de **Lambesc a atteint 10%** de son objectif, avec près de 80 logements recensés sur les 770 fixés dans le SCoT.
- La commune de **Saint-Cannat a atteint 15%** de son objectif, avec 100 logements recensés sur les 700 fixés dans le SCoT.

Au total, l'axe RD7n a **atteint 12% de son objectif de construction**, avec 180 logements recensés sur les 1470 fixés par le SCoT. Ce chiffre est faible mais devrait prochainement se rapprocher de l'objectif, une part importante de logements étant en projets sur la commune de Lambesc (cf. tableau ci-dessous).

**Récapitulatif du nombre de logements (dont LLS) projetés et leur stade d'avancement recensés dans le secteur « Axe RD7n » sur la période allant de janvier 2016 à juin 2020**

	Nombre de logements	Nombre de LLS
<b>LAMBESC</b>	<b>739</b>	<b>348</b>
Réalisé	1%	1%
En cours de réalisation	10%	10%
En projet	28%	31%
NR	61%	58%
<b>SAINT CANNAT</b>	<b>638</b>	<b>261</b>
Réalisé	16%	10%
En cours de réalisation	0%	0%
En projet	38%	36%
NR	46%	54%
<b>TOTAL AXE RD7N</b>	<b>1377</b>	<b>609</b>
Réalisé	8%	5%
En cours de réalisation	5%	6%

En projet	33%	33%
NR	54%	56%

**Précisions méthodologiques**

**En cours de réalisation** : du début des travaux à la remise des clés

**En projet** : de l'étude et la conception du projet à son autorisation

**NR** : non renseigné, aucune information ne permet d'indiquer l'état d'avancement

## 2. OFFRE D'EQUIPEMENTS (DOO - tome 1 - p. 57)

### Orientations du SCoT

Le SCoT propose de :

- De veiller à maintenir, localement, une mixité des fonctions au sein du tissu résidentiel et économique, offrant un niveau d'équipements et de services de proximité répondant aux besoins des habitants et usagers, adaptés à leur situation et dynamiques démographiques.

### Avancées des projets

Face à la saturation scolaire des établissements d'Aix-en-Provence et vu le développement territorial du triangle Salon-Pertuis-Aix, l'académie et la région ont acté la création d'un nouveau lycée à Lambesc.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### 1. ENVIRONNEMENT / TRAME VERTE ET BLEUE (CARTE N°2 DU RECUEIL)

#### Orientations du SCoT

Concernant la trame verte, le SCoT prescrit :

- Une protection des réservoirs de biodiversité du territoire à long terme : le Plateau des Quatre Termes/les Garrigues de Lançon l'Arbois (p. 24).
- La conservation de l'intégrité écologique de ces réservoirs de biodiversité en limitant de façon stricte leur artificialisation tout en permettant leur bonne gestion [...] (p. 24).
- Le maintien de l'activité agricole dans les espaces de perméabilité agricole (carte n°2 p. 26).

#### Avancées des projets

A ce jour, les PLU en vigueur traduisent finement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés.

En effet, 99% de la superficie du réservoir de biodiversité est aujourd'hui protégée en zone N et A. L'analyse de l'évolution des zonages de PLU montre une progression de la protection des réservoirs de biodiversité présents sur ce secteur de projets (+164 ha)

Cette progression concerne essentiellement les espaces agricoles (+191 ha), alors que les espaces naturels perdent du terrain (-28 ha).

Ce phénomène est observable sur l'ensemble des secteurs de projet du Pays d'Aix. Toutefois, ce secteur se différencie des autres ici car il s'agit du seul secteur, avec Pays d'Aix Nord, où la surface des espaces protégés (A+N) tend à s'accroître.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur le secteur de projets « axe RD7n »**

**En termes d'accessibilité**, le SCoT prévoit d'améliorer et compléter le réseau routier. La mise en service de la déviation de la Calade en 2017, la suppression du passage à niveau et la réorganisation des voies à proximité, a permis une fluidification du trafic et une meilleure sécurisation des axes pour les utilisateurs et répond aux objectifs fixés par le SCoT. Enfin, deux projets sont principalement portés par le SCoT en termes de transports collectifs, il s'agit de la création d'un nouveau réseau de transports collectifs routiers mieux adapté à la demande (Aix-en-Provence/Lambesc) et de la réalisation d'un transport à haut niveau de service le long de la RD7n. Les objectifs du SCoT en la matière ne pourront être évalués qu'à plus long terme mais les mesures prises vont dans ce sens.

**Concernant le développement économique** du secteur une étude est en cours pour la création d'une ZAC sur le secteur de La Calade, site identifié comme présentant un potentiel de mutation et de requalification important. Les extensions des zones d'activités de rayonnement local (Lambesc et Saint-Cannat) sont inscrites dans les PLU, la zone de Lambesc (extension Bertoire) est en cours de commercialisation, celle de Saint-Cannat (extensions La Pile) est en projet. L'ensemble de ces projets répondent aux objectifs du SCoT qui ciblent les extensions de ces ZA.

**Concernant le développement urbain**, les résultats de production et de réhabilitation des logements sont faibles, en deçà des objectifs fixés par le SCOT. Pour répondre aux besoins en équipement et aux objectifs du SCoT, des études sont en cours afin de savoir si Lambesc accueillera le nouveau lycée du Pays d'Aix, afin de pallier la saturation scolaire des établissements d'Aix-en-Provence.

**Concernant la thématique « cadre de vie, environnement, patrimoine »**, à ce jour, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés.

## **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCoT AMP sur le secteur de projet « axe RD7n »**

### **ACCESSIBILITE**

- Poursuivre l'amélioration des conditions de mobilité sur l'axe RD7n.
- Améliorer le réseau de transports collectifs par la création d'un transport à la demande (Aix-en-Provence/Lambesc) et d'un transport à haut niveau de service le long de la RD7n.

### **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

- Poursuivre la réalisation des projets de sites économiques inscrits dans le SCoT en veillant à les inscrire dans le respect des orientations du SCoT notamment au regard de la desserte et de l'accessibilité mais également de la qualité urbanistique et paysagère.
- Requalifier les secteurs commerciaux linéaires de Lignane, Calade et Saint-Cannat.
- Concrétiser les réflexions engagées sur le renouvellement urbain à vocation économique de la Calade et Lignane.

### **DEVELOPPEMENT URBAIN**

- Renforcer la dynamique de création de nouveaux logements et l'accompagner par une offre urbaine adaptée (équipements, services...)
- Rechercher un rééquilibrage de la dynamique dans la production de logements et dans l'offre (individuel/collectif).

### **CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE**

- Protéger et valoriser les espaces naturels, les paysages du secteur (le Plateau des Quatre Termes/les Garrigues de Lançon l'Arbois...) en prenant en compte la trame verte et bleue du SRADDET.
- S'appuyer sur les enveloppes maximales d'urbanisation définies par le SCoT et reprises par les documents d'urbanisme pour élaborer le zonage du PLUi.
- Poursuivre la protection des réservoirs de biodiversité et conforter le maillage des corridors écologiques.
- Conforter les enjeux agricoles liés à la présence de coupure d'urbanisation au nord-ouest permettant la préservation des terres agricoles et naturelles.

## SECTEUR DE PROJETS « PAYS D'AIX NORD »



Le secteur de projet "Pays d'Aix Nord" s'articule autour des communes de Pertuis et de Meyrargues.

Les orientations principales du devenir de ce secteur s'articulent autour de :

- L'évolution des gares de Meyrargues et de Pertuis en pôle d'échanges multimodal avec des objectifs de densification aux abords.
- Le développement économique de la zone d'activité de Pertuis en lien avec le développement du pôle de Cadarache.
- La préservation d'une entité agricole forte, constitutive des cœurs de production agricole du Pays d'Aix.

## Les avancées du SCOT sur le secteur de projets

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

Cette échelle visuelle d'évaluation permet de restituer directement l'état global d'avancement de chacune des quatre thématiques, fondé sur l'appréciation d'ensemble de la dynamique des projets identifiés. Elle propose ainsi les cinq gradations suivantes :

- Pas d'avancée : ce gradient traduit l'absence complète d'avancée, pouvant résulter d'une carence de projets, d'une mise en attente des projets recensés voire de leur annulation ;
- Avancée impulsée : traduction d'une faible évolution avec des projets simplement engagés, pouvant être liée à la nécessité de préciser ou d'ajuster le contenu ou le phasage des projets ;
- Moyenne avancée : plusieurs projets sont engagés et certains d'entre eux sont pour partie ou totalement opérationnels ;
- Assez bonne avancée : les projets identifiés sont majoritairement opérationnels et réalisés, témoignant d'une dynamique bien enclenchée ;
- Bonne avancée : le rythme d'évolution et de réalisation des projets recensés s'inscrit pleinement dans les temporalités définies par le SCoT.

### ACCESSIBILITE

#### 1. TRANSPORTS COLLECTIFS

##### Orientations du SCoT

Le SCoT prévoit :

- De proposer un nouveau réseau de transports collectifs routier mieux adapté à la demande. Il s'agit d'un axe de niveau 1<sup>1</sup> de desserte TC pour Pertuis (DOO – tome 2 – p. 25).
- D'optimiser la desserte ferroviaire entre Meyrargues et Pertuis (DOO – tome 2 – p. 26).
- De conforter les parcs relais existant et d'en créer de nouveaux sur les communes de Meyrargues et de Pertuis (DOO – tome 2 – p. 25).

##### Avancées des projets

Depuis l'approbation du SCoT, l'agenda de la mobilité et le projet de PDU sont venus redéfinir les objectifs en matière de mobilité. Le niveau de desserte sur l'axe Aix/Pertuis avec les projets de PEM et parcs relais adossés sont confortés par le nouveau schéma.

La modernisation de la voie des Alpes (Aix-Pertuis) est prévue au mieux pour 2025. Elle doit à terme, améliorer la qualité du service, le temps de parcours, augmenter la fréquence des trains et optimiser la desserte ferroviaire du nord Pays d'Aix avec le reste du territoire. Durant les travaux, la halte de Pertuis sera fermée jusqu'en 2022. Une étude d'armature ferroviaire Métropole / Région devra décider des modalités de fonctionnement de la ligne.

Il est également question d'aménager la ligne Aix-en-Provence - Pertuis dans le cadre du Réseau Express Métropolitain, en créant de nouvelles dessertes sur les pôles d'échange de Pertuis gare et Meyrargues la Prise.

<sup>1</sup> Dans le SCoT CPA, les axes de niveau 1 correspondent à des lignes performantes et structurantes de transports collectifs, urbaines ou interurbaines, à forte fréquentation avec notamment des cars et bus à haut niveau de service existants ou projetés.

## 2. POLES D'ECHANGES (p. 66/67 et carte n°8 du recueil)

### Orientations du SCoT

Pour promouvoir le rabattement vers les lignes de transports collectifs, le SCoT s'appuie sur des points d'intermodalités (pôles d'échanges, parking relais...). Sur ce secteur de projets, il désigne :

- Pôles d'échanges de niveau local/proximité à conforter : les gares TER de Pertuis et Meyrargues;
- Parkings relais à aménager et conforter : un à Pertuis et un à Meyrargues (La Prise) ;

### Avancées des projets

A Pertuis, le pôle d'échange de la gare a été conforté par la création d'un parking relais de 300 places.

À Meyrargues, l'aménagement d'un PEM au niveau de la gare SNCF est également en cours. Les travaux ont été lancés en 2019 et devraient prendre fin d'ici 2021.

## 3. VOIRIES (p. 69 et carte n°8 du recueil)

### Orientations du SCoT

Afin d'améliorer et de compléter le réseau routier, le SCoT définit plusieurs projets viaires pour le secteur, avec la création de nouveaux axes et l'amélioration d'axes existants :

- Le projet de contournement nord-ouest du centre-ville de Pertuis
- Le projet de contournement est du centre-ville de Pertuis ;
- La création du barreau de liaison entre la future déviation nord-ouest et la future déviation RD973 à Pertuis ;
- L'aménagement de l'échangeur 14 (RD 96-RD 556-A 51) à cheval sur les communes de Meyrargues et Venelles ;

### Avancées des projets

A Pertuis, le barreau de liaison entre la RD973 (route de Villelaure) et la RD 956 doit être créé d'ici 2025. A Meyrargues, l'échangeur est mis en service depuis 2019.

### Autres projets

La RD 96 est utilisée comme itinéraire de substitution à l'autoroute A51 entre les échangeurs de Pertuis et de Saint-Paul-lès-Durance et dessert les communes de Meyrargues et de Jouques. Avec un trafic de 15 000 véhicules/jour à l'ouest, 7 500 véhicules/jour à l'est et un taux de poids lourds de 8%, la nécessité d'alléger le trafic de transit, mais également l'amélioration de la sécurité routière et la fluidité du trafic aux heures de pointe est essentielle. A cet égard un projet de réaménagement de la traversée de Peyrolles a été validé. Le projet a pris un peu de retard en raison des convois ITER mais le début des travaux est prévu pour 2023.

## DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

### 1. EXTENSIONS URBAINES A VOCATION ECONOMIQUE (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT cible des sites économiques de rayonnement métropolitain en extension urbaine dans ce secteur il s'agit de l'extension du pôle d'activités de Pertuis (potentiel 70 ha).

#### Avancées des projets

L'extension du pôle d'activités de Pertuis est une opération engagée, déclarée d'intérêt public métropolitain. Le Préfet a prononcé la DUP en juin 2020. Le calendrier de réalisation prévoit un aménagement de la zone en 2025.

#### Autres projets

A Peyrolles-en-Provence, la création de la ZAC Val de Durance (extension– potentiel de 9 ha à vocation industrielle) doit permettre d'apporter des réponses à une demande locale.

### 2. MUTATION ET REQUALIFICATION DE SITES ECONOMIQUES (carte n°4 et tableau n°1 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT identifie des sites économiques présentant un potentiel de mutation et de requalification important font l'objet d'une intervention prioritaire. Il s'agit dans ce secteur de la zone de Coudourousse à Meyrargues.

#### Avancées des projets

La requalification de la zone de la Coudourousse est engagée (PUP signée en décembre 2019), parallèlement à la requalification de la gare en PEM. L'ensemble des travaux devraient être livrés à l'horizon 2022.

## DEVELOPPEMENT URBAIN

### 1. EXTENSIONS URBAINES HABITAT (tableau n°3 p. 20 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prévoit des créations de nouveaux logements avec des objectifs chiffrés répartis par communes (DOO – tome 2 – p. 19) :

- Sur la commune de Pertuis, 4 880 créations de nouveaux logements.
- Sur la commune de Meyrargues, 440 créations de nouveaux logements.

Avancées des projets (le calcul ci-dessous prend en compte les logements réalisés et en cours de réalisation) :

Par rapport aux objectifs du SCoT concernant la production de logements dans le secteur de projet Pays d'Aix Nord (Pertuis-Meyrargues) :

- La commune de Pertuis a atteint près de 14% de son objectif, avec plus de 760 logements recensés sur les 5 500 fixés dans le SCoT.
- La commune de Meyrargues a atteint près de 40% de son objectif, avec plus de 190 logements recensés sur les 440 fixés dans le SCoT.

Au total, le secteur Pays d'Aix Nord (Pertuis-Meyrargues) a **atteint près de 16% de son objectif**, avec 956 logements recensés sur les 5940 de l'objectif du SCoT.

**Récapitulatif du nombre de logements (dont LLS) projetés et leur stade d'avancement recensés dans le secteur « Axe Nord » sur la période allant de janvier 2016 à juin 2020**

	Nombre de logements	Nombre de LLS
<b>MEYRARGUES</b>	<b>518</b>	<b>300</b>
Réalisé	37%	58%
En cours de réalisation	0%	0%
En projet	17%	12%
NR	45%	30%
<b>PERTUIS</b>	<b>4 148</b>	<b>1 548</b>
Réalisé	3%	5%
En cours de réalisation	15%	18%
En projet	13%	7%
NR	69%	69%
<b>TOTAL AXE NORD</b>	<b>4 666</b>	<b>1 848</b>
Réalisé	7%	14%
En cours de réalisation	14%	15%
En projet	13%	8%
NR	66%	63%

**Précisions méthodologiques**

**En cours de réalisation** : du début des travaux à la remise des clés

**En projet** : de l'étude et la conception du projet à son autorisation

**NR** : non renseigné, aucune information ne permet d'indiquer l'état d'avancement

## 2. OFFRE D'EQUIPEMENTS (DOO - TOME 1 - P. 57)

Orientations du SCoT

Le SCoT propose de :

- De veiller à maintenir, localement, une mixité des fonctions au sein du tissu résidentiel et économique, offrant un niveau d'équipements et de services de proximité répondant aux besoins des habitants et usagers, adaptés à leur situation et dynamiques démographiques.

Avancées des projets

En accompagnement du développement urbain, plusieurs équipements de taille moyenne sont en cours de travaux. La piscine René Guibert de Pertuis a été rénovée et agrandie pour 2018 (Centre Aquatique Pertuis Durance Luberon). La création d'une médiathèque intercommunale dans un ancien couvent, également à Pertuis, a été réalisée en septembre 2017. Enfin, la gendarmerie pertuisienne a été modernisée.

## CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE

### 1. AGRICULTURE

#### Orientations du SCoT

Le SCoT prescrit la préservation des espaces agricoles compris dans les cœurs de production agricole, les espaces agricoles périurbains et les espaces agricoles à fort intérêt environnemental (DOO - tome 1 - p.47) :

- Plaine Est et Ouest de Pertuis.
- Plaine agricole entre Meyrargues et le sud de Peyrolles-en-Provence (sud de la RD15 contre Meyrargues)

Le contexte local pourra amener à l'identification de sites agricoles complémentaires à préserver (p. 46/47 et carte n°5 du recueil).

Dans ce secteur de projets, le SCoT :

- Suggère la mise en place d'outils de protection et de restructuration foncière de type remembrement agricole, aménagement foncier de Zones Agricoles Protégées (ZAP) ou de Périmètres de protection des espaces agricoles et naturels (PAEN) (carte n°1 du recueil).
- Demande de justifier la prise en compte de l'espace agricole comme une composante du projet d'aménagement pour les extensions urbaines potentielles. (Carte n°5 du recueil).

#### Avancées des projets

Une ZAP a été créée en 2016 à Pertuis. Elle s'étend sur 1460 ha et a pour objet la protection des côteaux du Luberon.

### 2. ENVIRONNEMENT / TRAME VERTE ET BLEUE (carte n°2 du recueil)

#### Orientations du SCoT

Concernant la trame verte, le SCoT prescrit :

- Une protection des réservoirs de biodiversité du territoire à long terme : La Durance et le Massif de Saint Sèpulcre (p. 24).
- La conservation de l'intégrité écologique de ces réservoirs de biodiversité en limitant de façon stricte leur artificialisation tout en permettant leur bonne gestion [...] (p. 24).
- Le maintien de l'activité agricole dans les espaces de perméabilité agricole (carte n°2 p. 26).
- Le confortement du maillage des corridors écologiques, dont certains ont été identifiés comme secteurs d'enjeux écologiques : le corridor écologique fragmenté et fonctionnel entre la Chaîne de la Trévaresse et le Massif de la Sainte Victoire. Il correspond à une sous-trame forestière et agricole. Le document dit qu'il est nécessaire de maintenir inconstructible les passages perméables à la faune terrestre (deux passages en pont et un passage en tunnel) sur l'A51. Les abords de ces passages sont limités au nord par l'aire autoroutière et au sud par la RD96, sur la commune de Meyrargues (DOO – tome 1 – p. 27).

#### Avancées des projets

À ce jour, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés.

02/09/2021

En effet, 98% de la superficie du réservoir de biodiversité est aujourd'hui protégée en zone N et A. L'analyse de l'évolution des zonages de PLU montre une progression de la protection des réservoirs de biodiversité présents sur ce secteur de projets (+43 ha).

Cette progression concerne essentiellement les espaces agricoles (+167 ha), alors que les espaces naturels perdent du terrain (-124 ha).

Ce phénomène est observable sur l'ensemble des secteurs de projet du Pays d'Aix. Toutefois, ce secteur se différencie des autres ici car il s'agit du seul secteur, avec l'axe RD7n, où la surface des espaces protégés (A+N) tend à s'accroître.

## **Evaluation de la mise en œuvre du SCoT sur le secteur de projets « Pays d'Aix Nord »**

**En matière d'accessibilité**, la dynamique d'amélioration des conditions de mobilité du Val de Durance est lancée malgré le retard pris par certains projets, en particulier la modernisation de la ligne ferrée des Alpes. D'autre part, le renforcement des gares de Pertuis et Meyrargues en tant que pôles d'échanges est en cours, avec la création d'un parking relais à Pertuis et des travaux d'aménagement à Meyrargues. Enfin, trois projets de contournement routier sont à l'étude à Pertuis. Globalement, les actions en cours s'inscrivent dans les objectifs du SCoT, toutefois il faudra encore quelques années avant de voir émerger l'aboutissement de ces travaux.

**Concernant le développement économique**, le secteur « Pays d'Aix Nord » se retrouve renforcé par les projets engagés sur Pertuis, Meyrargues mais aussi Peyrolles, avec des projets d'extension du Val de Durance (9 ha), et du Pôle d'activités (80 ha), et de requalification à Coudourousse. Ces projets répondent aux orientations du SCoT avec de premiers résultats en cours sur la ZA de Pertuis.

**Concernant le développement urbain**, ce secteur a des objectifs assez élevés de production de logements, principalement du fait des projets recensés sur Pertuis. On relève toutefois sur cette dernière commune une dynamique de construction encore réduite. Dans la production de logements, la dynamique sur la commune de Pertuis est encore réduite, même si la diversité des projets d'habitat montre une bonne attractivité du secteur. Ce développement est conjugué avec la création ou la rénovation d'équipements (piscine, médiathèque...).

**Concernant la thématique "cadre de vie, environnement et patrimoine"**, les PLU en vigueur traduisent globalement les orientations du SCoT en matière de préservation des cœurs de production agricole ainsi que les réservoirs de biodiversité identifiés. En outre, la préservation de l'espace agricole du Val de Durance a été renforcée par la création d'une Zone Agricole Protégée (ZAP) créée en 2016 à Pertuis, répondant à la suggestion du SCoT de mettre en place des outils de protection et de restructuration foncière. Celle-ci a précisément pour objet la protection des côteaux du Luberon.

## **Les pistes à poursuivre dans la mise en œuvre du SCoT AMP sur le secteur de projets « Pays d'Aix Nord »**

### **ACCESSIBILITE**

- Poursuivre l'amélioration des conditions de mobilité dans le secteur Pays d'Aix Nord, notamment en confortant le PEM de Pertuis.
- Conforter les gares de Pertuis et Meyrargues en tant que pôles d'échanges.

### **DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE**

- Poursuivre la réalisation des projets de sites économiques inscrits dans le SCoT en veillant à les inscrire dans le respect des orientations du SCoT, notamment au regard de la desserte et de l'accessibilité mais également de la qualité urbanistique et paysagère.

### **DEVELOPPEMENT URBAIN**

- Poursuivre la dynamique de création de nouveaux logements et son accompagnement par une offre urbaine adaptée (équipements, services...).
- Rechercher un rééquilibrage de la dynamique dans la production de logements et dans l'offre (individuel/collectif).

### **CADRE DE VIE, ENVIRONNEMENT ET PATRIMOINE**

- Protéger et valoriser les espaces naturels, les paysages du secteur (la Durance et le Massif de Saint Sépulcre...) en prenant en compte la trame verte et bleue du SRADDET.
- S'appuyer sur les enveloppes maximales d'urbanisation définies par le SCoT et reprises par les documents d'urbanisme pour élaborer le zonage du PLUi.
- Poursuivre la protection des réservoirs de biodiversité et conforter le maillage des corridors écologiques.
- Valoriser l'agriculture et les spécificités du territoire liées à cette activité et protéger les terres agricoles.

## LEXIQUE

ACOSS : Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale

AMP : Aix-Marseille Provence (Métropole)

AMU : Aix-Marseille Université

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

BTP : Bâtiments et travaux publics

CDAC : Commission Départementale d'Aménagement Commercial

CEREGE : Centre Européen de Recherche et d'Enseignement en Géosciences de l'Environnement

CFA : Centre de Formation des Apprentis

CHNS : Car à Haut Niveau de Service

CROUS : Centre Régional des Œuvres Universitaires et Scolaires

DDTM : Direction Départementale des Territoires et de la Mer

ESPE : Ecole Supérieure du Professorat et de l'Éducation

GASPAR : Gestion Assistée des Procédures Administratives relatives aux risques majeurs

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LLS : Logements Locatifs Sociaux

MENESR : Ministère de l'Éducation Nationale de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche

MOS : Mode d'Occupation des Sols

MSA : Mutualité Sociale Agricole

NAF : Naturel Agricole Forestier

NPRU : Nouveau Programme de Renouvellement Urbain

OTLE : Observatoire Territorial du Logement Etudiant

PAAP : Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence

PACA : Provence-Alpes-Côte d'Azur

PAEN : Périmètres de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains

PC : Permis de construire

PEM : Pôle d'échanges multimodal

PLU(i) : Plan Local d'Urbanisme (intercommunal)

POS : Plan d'Occupation des Sols

PPR : Plan de Prévention des Risques

PPRi : Plan de Prévention du Risque Inondation

PRU : Programme de Renouvellement Urbain

QPV : Quartier Prioritaire Politique de la Ville

REM : Réseau Express Métropolitain

02/09/2021

RGA : Recensement Général Agricole

RP : Rapport de Présentation

RPG : Registre Parcellaire Graphique

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SDP : Surface de Plancher

SISE : Système d'Information sur le Suivi de l'Etudiant

SITADEL : Système d'Information et de Traitement Automatisé des Données Élémentaires sur les Logements et les Locaux

SMAC : Salle des Musiques Actuelles

SPLA : Société Publique Locale d'Aménagement

SRADDET : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain

TA : Tribunal Administratif

TC : Transports en Commun

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TER : Trains Express Régionaux

TGI : Tribunal de Grande Instance

TGV : Trains Grande Vitesse

UMC : Unité Minimale de Collecte

VAMP : Vitrolles Aéroport Marseille Provence

ZA : Zone d'Activités

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZAP : Zone Agricole Protégée