



**PLAN LOCAL D'URBANISME
INTERCOMMUNAL ISTRES OUEST PROVENCE**

PROJET D'AMÉNAGEMENT ET DE DÉVELOPPEMENT DURABLES

**CORNILLON-CONFOUX - FOS-SUR-MER - GRANS
ISTRES - MIRAMAS - PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHÔNE**

JUIN 2025

Reçu au Contrôle de légalité le 01 juillet 2025
Publié le 01 juillet 2025

SOMMAIRE

INTRODUCTION 5

Périmètre et cadre juridique du PADD.....	5
Contexte institutionnel et métropolitain.....	5
Une stratégie et un dispositif métropolitain de sobriété foncière.....	7
Un contexte de réindustrialisation de l'Ouest métropolitain.....	7
Méthodes d'élaboration.....	8
Un PADD construit à partir des enjeux du territoire.....	9

AMBITION N°1

POUR UN DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL RÉPONDANT AUX BESOINS ET AUX DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX 11

1.1. Organiser l'aménagement du territoire en préservant les ressources.....	15
--	----

[Carte n°1 : Protéger les espaces naturels et renforcer les fonctionnalités écologiques du territoire](#)
18

1.2. Concilier préservation et développement durable du littoral.....	20
---	----

1.3. Assurer un développement maîtrisé, répondant aux objectifs de sobriété et d'efficacité foncière.....	22
---	----

1.4. Répartir le développement dans le respect des grands équilibres territoriaux.....	24
--	----

1.5. Articuler le développement urbain en cohérence avec les systèmes de mobilité territoriaux	25
--	----

[Carte n°2 : Répartir le développement dans le respect des grands équilibres territoriaux](#) 28

AMBITION N°2

POUR UNE ÉCONOMIE INNOVANTE AU SERVICE DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET DU RAYONNEMENT DU TERRITOIRE..... 31

2.1. Permettre le développement et la mutation des filières économiques motrices et historiques du territoire : industrie, logistique et aéronautique.....	34
--	----

2.2. Accueillir les nouvelles activités économiques liées à l'industrie décarbonée et accélérer la production d'énergies renouvelables et bas carbone sur le territoire.....	36
--	----

2.3. Mettre en place les conditions d'accueil du développement des activités d'industrie décarbonée.....	37
--	----

2.4. Réduire l'impact des activités économiques sur l'environnement et la santé des habitants .	39
---	----

[Carte n°3 : Développer une économie innovante au service de la transition environnementale et du rayonnement du territoire](#) 42

AMBITION N°3

POUR UN TERRITOIRE HABITABLE ET RÉSILIENT, FONDÉ SUR DES VILLES DE PROXIMITÉ 45

3.1. Tendre vers un parc de logements de qualité, répondant à la diversité des besoins 48

3.2. Diversifier l'économie pour renforcer l'attractivité du territoire et la qualité du cadre de vie... 49

3.3. Tendre vers des villes de proximité, adaptées au changement climatique, plus apaisées et agréables à vivre 51

Carte n°4 : Tendre vers des villes de proximité adaptées au changement climatique 54

3.4. Renforcer la résilience du territoire face aux risques naturels et assurer le bien-être et la santé de la population 56

3.5. Mettre en valeur le paysage et le patrimoine, marqueurs forts de l'identité territoriale 57

Carte n°5 : Mettre en valeur le paysage, le patrimoine et les espaces de loisir du territoire 60

Zoom méthodologique sur la construction du scénario de développement 62

1. L'analyse et la projection des dynamiques démographiques 62

2. L'analyse et la projection des dynamiques résidentielles 64

3. La définition d'un objectif de production de logements 65

4. L'analyse de la projection des dynamiques économiques 65

5. La définition des objectifs de création d'emplois 66

Lexique 67

INTRODUCTION

Périmètre et cadre juridique du PADD

Le PLUi est le document stratégique qui traduit l'expression du projet politique d'aménagement et de développement du territoire du PLUi Istres Ouest Provence. Il est également un outil réglementaire qui fixe les règles et les modalités de mise en œuvre de ce projet en définissant l'usage des sols.

L'article L151-5 du Code de l'Urbanisme définit réglementairement le contenu du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD). Celui-ci doit exposer :

- Les orientations générales des politiques d'aménagement, d'équipement, d'urbanisme, de paysage, de protection des espaces naturels, agricoles et forestiers, et de préservation ou de remise en bon état des continuités écologiques ;
- Les orientations générales concernant l'habitat, les transports et les déplacements, les réseaux d'énergie, le développement des communications numériques, l'équipement commercial, le développement économique et les loisirs, retenues pour l'ensemble de l'établissement public de coopération intercommunale ou de la commune.

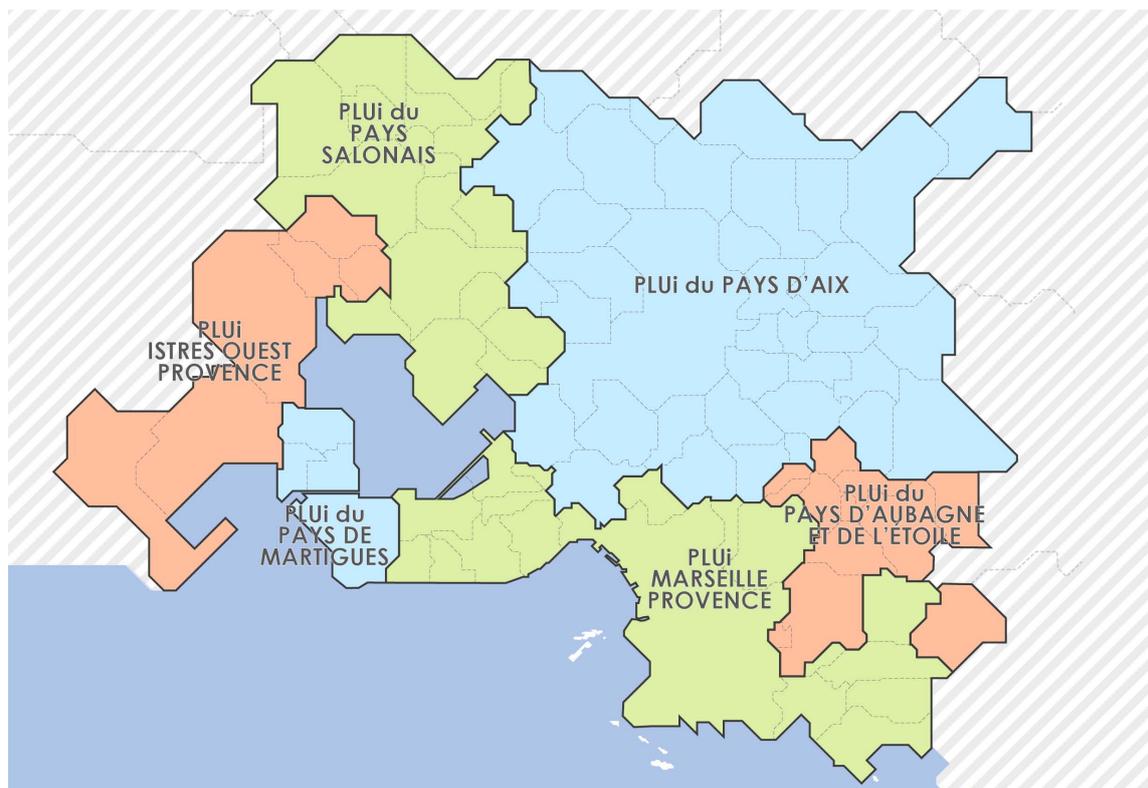
Il fixe des objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain.

Après avoir été débattues dans les instances délibératives, les orientations du PADD feront l'objet d'un processus de traduction réglementaire dans les pièces du PLUi, tels que le règlement écrit et graphique, ou les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP), et constitueront de réels outils à l'instruction pour les communes. A cet effet, par l'application combinée des dispositions issues des articles L. 153-11 et L. 424-1 du Code de l'Urbanisme, les communes peuvent décider de surseoir à statuer sur les demandes d'autorisation concernant des constructions, installations ou opérations qui seraient de nature à compromettre l'exécution du futur plan dès lors qu'a eu lieu le débat sur les orientations générales du PADD.

Contexte institutionnel et métropolitain

Le 1^{er} janvier 2016 la Métropole Aix-Marseille-Provence a été créée par fusion de six établissements publics de coopération intercommunale : les Communautés d'Agglomération du Pays d'Aix, d'Agglopo

Périmètre des six PLUi de la Métropole Aix-Marseille-Provence



Provence, du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, du Pays de Martigues, la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole ainsi que le Syndicat d'Agglomération Nouvelle (SAN) Ouest Provence. Par ailleurs et à compter du 1^{er} janvier 2018, elle est devenue compétente en matière de Plan Local d'Urbanisme (PLU) et documents en tenant lieu sur le périmètre de l'ensemble de ses Conseils de Territoire, en application des articles L. 5217-2 et L. 5218-2, I du Code Général des Collectivités Territoriales. Les Conseils de Territoire constituaient six périmètres administratifs intermédiaires disposant de compétences propres au sein de la Métropole. Par les lois dites « Grenelle II » du 12 juillet 2010 et « ALUR » du 24 mars 2014, le législateur a posé le principe de l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme à l'échelle intercommunale.

La Métropole Aix-Marseille-Provence élabore plusieurs Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi) à l'échelle de ses anciens Conseils de Territoire, disparus le 1^{er} juillet 2022. Chaque PLUi de la Métropole couvre donc le périmètre d'un ancien conseil de territoire.

Dès lors, le Plan Local d'Urbanisme doit couvrir en principe l'intégralité du territoire intercommunal. Par exception à cette obligation de couverture intégrale du territoire intercommunal, la Métropole Aix-Marseille-Provence élabore en vertu de l'article

L. 134-12 du Code de l'Urbanisme plusieurs Plans Locaux d'Urbanisme intercommunaux (PLUi). Par délibération du Conseil de la Métropole en date du 27 juin 2024, il a été décidé, en collaboration avec les communes concernées, de prescrire l'élaboration du PLUi d'Istres Ouest Provence. Ce PLUi couvre les six communes suivantes : Cornillon-Confoux, Fos-sur-Mer, Grans, Istres, Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

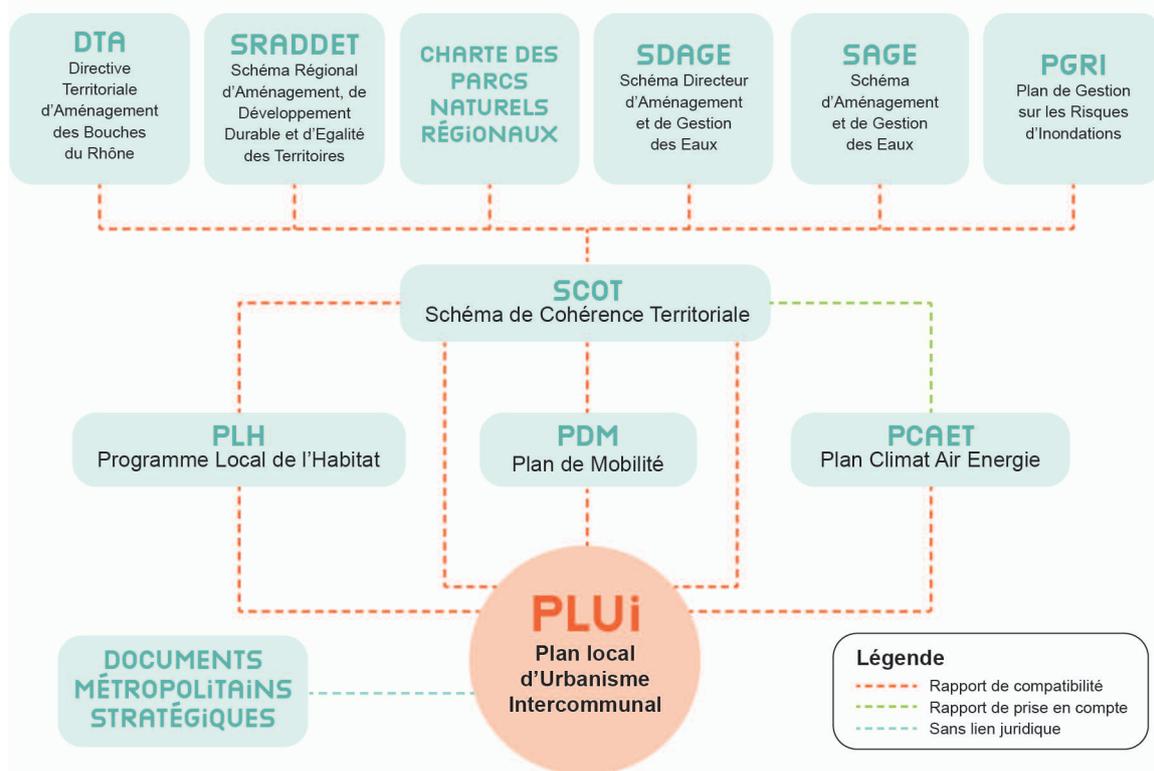
La Métropole est par ailleurs couverte par cinq autres PLUi, dont trois sont déjà approuvés (PLUi Marseille Provence, PLUi Pays d'Aubagne et de l'Étoile, PLUi du Pays d'Aix) et deux autres en cours d'élaboration (PLUi du Pays de Martigues, PLUi Pays Salonais).

Le PADD s'est construit en intégrant également les différentes démarches et stratégies métropolitaines et supra-métropolitaines, selon un rapport de prise en compte ou de compatibilité.

Ainsi le PLUi doit être compatible de manière directe aux documents suivants :

- ▶ le Plan local de l'habitat (PLH), approuvé en mars 2023 ;
- ▶ le Plan de mobilité métropolitain (PDM) et les plans de mobilité locaux (PLM), approuvé en décembre 2021 ;

Schéma de la hiérarchie des normes des documents d'urbanisme



- ▶ le Schéma de cohérence territoriale (SCoT), arrêté en juin 2024 ;
- ▶ le Plan Climat Air Énergie (PCAEM), approuvé en décembre 2021.

Les documents vis-à-vis desquels le PLUi doit avoir un rapport de compatibilité ou de prise en compte via le SCoT qui doit lui-même être compatible ou prendre en compte ces documents sont :

- ▶ la directive territoriale d'aménagement (DTA) des Bouches du Rhône – 2007 (compatibilité) ;
- ▶ la loi littoral - 1985 (compatibilité) ;
- ▶ le SRADDET (compatibilité) qui inclut le Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE), le Schéma Régional Climat-Air-Énergie (SRCAE), le Programme Régional des Infrastructures de Transports (PRIT), le Schéma Régional de l'Intermodalité (SRI) et le Plan Régional pour la Prévention des Déchets (PRPD), dont la nouvelle version sera arrêtée en 2025 ;
- ▶ le SDAGE, adopté en mars 2022, et les SAGE associés (compatibilité et prise en compte en fonction de la partie des documents) ;
- ▶ la Charte du PNR de Camargue, adoptée en 2010 (compatibilité) ;
- ▶ le Schéma régional des carrières (SRC), approuvé en mai 2024 (prise en compte).

En outre, le PLUi s'inscrit également en cohérence avec des démarches stratégiques, n'ayant pas de portée réglementaire directe telles que :

- ▶ le Projet Alimentaire Territorial, labellisé en février 2020 ;
- ▶ le Plan Paysage, finalisé en 2023 ;
- ▶ l'Atlas métropolitain de la biodiversité, finalisé en juin 2021 ;
- ▶ l'Inventaire des zones humides du Conservatoire d'Espaces Naturels (CEN) PACA, finalisé en 2023.

Le projet s'est également construit en lien fort avec les autres politiques publiques menées sur le territoire de la Métropole ainsi qu'avec les autres PLUi en cours d'élaboration, notamment ceux du Pays Salonnais et du Pays de Martigues.

Une stratégie et un dispositif métropolitain de sobriété foncière

La loi du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, dite "Loi Climat et Résilience", définit un

cadre juridique nouveau pour traduire les enjeux majeurs liés au changement climatique.

Elle fixe l'objectif d'atteindre, à l'échelle nationale, le « zéro artificialisation nette des sols » (ZAN) à l'horizon 2050.

Le SCOT métropolitain s'est doté d'un volet stratégique fort sur cette question, qui a nécessité une collaboration de l'ensemble des politiques publiques métropolitaines, responsables dans la capacité collective à atteindre les objectifs à moyen et long termes. Il décline les objectifs régionaux qui lui ont été adressés dans le cadre de l'adoption du SRADDET.

Afin de conduire au mieux l'objectif ZAN, la Métropole a déployé un dispositif dédié à la mise en œuvre de cette trajectoire de réduction. Elle s'est dotée d'une instance de gouvernance propre : la conférence Métropolitaine de gouvernance du ZAN.

Créée par délibération du Conseil de la Métropole du 27 juin 2024, et réunie une première fois en date du 30 janvier 2025, la Conférence métropolitaine de gouvernance du ZAN repose sur un principe de mutualisation des objectifs, afin d'assurer une déclinaison honnête et sincère des objectifs quantitatifs de réduction, tout en assurant la mise en œuvre qualitative du projet métropolitain.

Le principe de mutualisation repose sur un système combiné à deux échelles : une première sphère de mutualisation, entre les communes au sein d'un périmètre de PLUi : c'est le projet territorial qui fixe et justifie des trajectoires de réduction à l'échelle locale.

Une deuxième sphère entre les six périmètres de PLUi permettant une meilleure vision et articulation avec les schémas stratégiques métropolitains thématiques.

Véritable outil de gouvernance partagée, la conférence métropolitaine se réunira régulièrement, en accompagnement de l'élaboration et l'évolution des documents d'urbanisme qui planifient un aménagement du territoire à la consommation d'espace modérée.

Les projets de PLUi s'articulent pleinement avec les objectifs du ZAN à l'échelle métropolitaine. Ils définissent les stratégies qui contribueront à l'atteinte des objectifs aussi bien quantitatifs que qualitatifs.

Un contexte de réindustrialisation de l'Ouest métropolitain

Dans le cadre de la réindustrialisation et de la décarbonation de la France, le secteur du golfe de Fos et

de l'Étang de Berre connaît depuis 2023 une multiplication de projets industriels, particulièrement sur la ZIP (Zone Industriale-Portuaire).

Cette nouvelle dynamique économique poursuit le double objectif suivant :

1. Décarboner en atteignant les objectifs de réduction d'émission de CO2 fixés à l'échelle nationale, européenne et régionale.
2. Réindustrialiser en participant à l'objectif national d'indépendance productive et énergétique.

De plus, cette dynamique impacte le secteur à différents niveaux, en particulier par la création d'emplois directs et indirects. Elle entraîne également des besoins croissants en infrastructures, logements et équipements pour accompagner ces projets, et favorise l'émergence de nouvelles filières, notamment dans la production d'énergies renouvelables.

Pour accompagner cette transition industrielle et énergétique, une feuille de route a été élaborée conjointement par l'État, le Conseil régional et la Métropole.

Dans ce contexte, l'élaboration des PLUi sur les périmètres « Istres Ouest Provence », « Pays de Martigues » et « Pays Salonais », joue un rôle stratégique pour accompagner l'arrivée des projets industriels dans les territoires et répondre aux besoins qu'ils engendrent.

De plus, un Projet Partenarial d'Aménagement signé entre les principaux acteurs est en cours d'élaboration, il permettra d'identifier les priorités opérationnelles sectorielles (foncier industriel, environnement, mobilité, logement, etc.).

Un des objectifs est d'assurer la bonne articulation entre les PLUi en cours d'élaboration et la conduite de ces projets.

Le PLUi devra veiller à participer à l'atteinte de ces objectifs, notamment sur les volets prioritaires de la gestion de la ressource en eau, de la réponse aux besoins fonciers des entreprises, de la mise en place des infrastructures de transport et de la réponse aux besoins résidentiels.

Méthodes d'élaboration

En termes de gouvernance et de pilotage du PLUi, des modalités de collaboration ont été définies entre la Métropole et les six communes. Aussi, l'élabora-

tion du document s'est faite de manière itérative, en mobilisant fortement les élus et les techniciens des six communes, notamment lors de groupes de travail ou de comités techniques et politiques.

Le projet a également été partagé à la population au travers de différents moyens de concertation : réunions publiques, panneaux de concertation, mise à disposition des documents, ...

Afin d'assurer la bonne prise en compte des réalités territoriales, plusieurs entretiens ont été menés avec divers acteurs du territoire (CCI, SYMCRAU, SPL Sens Urbain, EPAD, SPL Pôle Nautisme, Mer et Développement, GPMM, Base aérienne, Pôle aéronautique Jean Sarrail, Institut Écocitoyen pour la Connaissance des Pollutions, Chambre d'Agriculture, Comité du Foin de Crau, ...). Ces échanges ont alimenté l'élaboration du diagnostic territorial et du Projet d'Aménagement et de Développement Durables.

Un PADD inscrit dans un contexte de transition écologique et sociale

Le territoire du PLUi Istres Ouest Provence doit anticiper les défis des prochaines décennies en intégrant les incertitudes climatiques, économiques et sociales dans sa stratégie de développement. Face au changement climatique et notamment face à l'épuisement des ressources et à l'intensification des épisodes météorologiques extrêmes (sécheresses, inondations, méga-feux), il est essentiel d'engager une transition écologique et énergétique ambitieuse. Ce projet de territoire doit permettre de préserver la biodiversité et les ressources naturelles, limiter l'artificialisation des sols, décarboner les activités, réduire la consommation d'énergie et renforcer l'autonomie énergétique du territoire. Il doit également permettre le développement des mobilités douces, la souveraineté alimentaire, l'amélioration de la qualité de l'air et de la résilience du territoire pour garantir un cadre de vie plus durable.

En cohérence avec les engagements nationaux et régionaux – neutralité carbone d'ici 2050, sobriété énergétique, préservation des espaces naturels et développement des énergies renouvelables –, cette transition écologique doit devenir le socle du projet territorial. Elle assurera ainsi l'adaptation du territoire du PLUi Istres Ouest Provence aux enjeux sociaux et environnementaux et garantira aux habitants un cadre de vie préservé et de qualité.

Un PADD construit à partir des enjeux du territoire

Véritable clé de voûte du dossier de PLUi, le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) définit les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement retenues pour le développement futur de l'ensemble du périmètre. Il expose un projet politique adapté répondant aux besoins et enjeux qui ont été établis pour le territoire à l'horizon 2040. Il s'agit de prendre en compte les caractéristiques et les singularités des six communes tout en développant un projet partagé et intercommunal qui s'inscrit dans le cadre métropolitain.

Le PADD définit le niveau d'ambition souhaité pour le territoire du PLUi Istres Ouest Provence à long terme (accueil et développement démographique, dynamiques économiques, besoins résidentiels). Il détermine les choix de développement territorial permettant de répondre à cette ambition.

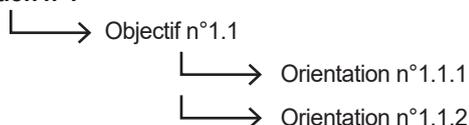
Il vise à impulser une dynamique pour améliorer le cadre de vie, en trouvant un équilibre constant entre développement et préservation, en assurant une harmonie entre l'organisation territoriale envisagée et les attentes des habitants actuels et futurs. Ce document définit plusieurs orientations, fondées sur un diagnostic partagé, prenant en compte les différentes politiques publiques relevant des compétences métropolitaines.

Le PADD du territoire du PLUi Istres Ouest Provence se dessine autour de trois grandes ambitions qui structurent l'ensemble des objectifs et des orientations :

- ▶ Ambition n°1 : Pour un développement territorial répondant aux besoins et aux défis environnementaux ;
- ▶ Ambition n°2 : Pour une économie innovante au service de la transition environnementale et du rayonnement du territoire ;
- ▶ Ambition n°3 : Pour un territoire habitable et résilient, fondé sur des villes de proximité.

Chaque ambition est ensuite déclinée en plusieurs objectifs et orientations.

Ambition n°1





AMBITION N°1

Pour un développement territorial
répondant aux besoins et aux
défis environnementaux

Le territoire du PLUi Istres Ouest Provence doit aujourd'hui faire face à des **enjeux complexes et interdépendants** dans différents domaines : l'environnement, l'économie, la mobilité ou encore l'habitat. Ces enjeux sont amplifiés par l'**urgence de la transition environnementale** et nécessitent une **prise en compte systématique de ces évolutions dans la planification et l'aménagement**.

Dans ce contexte, la **préservation de la biodiversité et des fonctionnalités écologiques** joue un rôle essentiel, tant pour répondre aux **besoins fondamentaux des populations** que dans la **lutte contre le changement climatique**. La **réduction de l'artificialisation des sols**, première cause de destruction des habitats naturels, doit également être une priorité conformément aux objectifs de «**zéro artificialisation nette**» (**ZAN**) inscrits dans la loi Climat et Résilience. L'enjeu concerne également la **gestion du littoral**, afin de **préserver les milieux naturels spécifiques** de cette zone particulièrement fragile. Ces interactions démontrent l'importance d'une **approche intégrée où la santé des écosystèmes et des humains est indissociable**, comme le propose le concept « Une seule santé »¹.

Pour relever ces défis, le PLUi Istres Ouest Provence ambitionne d'activer différents leviers, dans une optique d'**équilibre entre développement, adaptation et préservation**. Il doit notamment **favoriser une gestion optimisée et moins émettrice en gaz à effet de serre des déplacements, améliorer la qualité environnementale des constructions et des aménagements** et encourager des modes de vie plus sobres. Il doit également conduire le territoire à évoluer selon une logique d'**adaptation au changement climatique**, afin de **renforcer son habitabilité face à des phénomènes climatiques** de plus en plus intenses, tout en préservant son **attractivité économique et résidentielle**.

¹ « Une seule santé », un concept développé par les Nations Unies, est une approche intégrée et unificatrice qui vise à optimiser la santé des personnes, des animaux et des écosystèmes, et à trouver un équilibre entre ces dimensions. La collaboration entre les secteurs et les disciplines dans le cadre de cette approche est une solution essentielle pour relever les défis complexes auxquels notre société est confrontée en matière de santé.

1.1. Organiser l'aménagement du territoire en préservant les ressources

Les communes du PLUi Istres Ouest Provence présentent une grande diversité de paysages urbains, industriels, naturels et agricoles. Ces derniers représentent près de 24 700 hectares, soit 70 % du territoire. Elles bénéficient également d'une grande variété de milieux naturels, essentiels à l'équilibre du territoire. Cependant, ces espaces, notamment la plaine de Crau et les zones humides, sont fortement fragilisés par le développement urbain et économique. Cette dynamique compromet la fonctionnalité des continuités écologiques, notamment entre le Nord et le Sud du territoire et menace la recharge de la nappe d'eau souterraine des cailloutis de la Crau. L'artificialisation croissante des sols accentue ces déséquilibres, rendant difficile la compensation des impacts pour préserver ces écosystèmes uniques. Sur la Zone Industriale Portuaire de Fos, cette tension entre développement industriel et préservation de la biodiversité est prépondérante. Les effets du changement climatique posent aussi des défis majeurs pour la gestion durable du territoire et de ses ressources en eau.

Dans ce contexte, il est essentiel d'intégrer la préservation des continuités écologiques, des milieux naturels et du cycle de l'eau dans les projets d'aménagement, tout en engageant une transition écologique pour anticiper et limiter les effets du dérèglement climatique.

Protéger la Trame Verte et Bleue et renforcer ses fonctionnalités écologiques

- ▶ Pérenniser le fonctionnement écologique du territoire en délimitant et en protégeant sa Trame Verte et Bleue à toutes les échelles des projets : réservoirs de biodiversité, continuités écologiques, espaces de perméabilité écologique, continuités végétales et hydrauliques en milieu agricole et urbain ;
- ▶ Intégrer pleinement la Trame Verte et Bleue dans la conception des projets d'aménagement :
 - tenir compte des espaces naturels existants, ainsi que de ceux à créer dans le cadre de projet de renaturation,
 - privilégier les espaces de pleine terre continus (trame brune) afin de maximiser leurs avantages écologiques, sanitaires et climatiques,
 - préserver le fonctionnement hydraulique du territoire : cours d'eau, talwegs, ...
- ▶ Valoriser les nombreux bénéfices des composantes de la Trame Verte et Bleue tout en priorisant les secteurs à forts enjeux cumulés au regard du maintien des continuités écologiques, de l'adaptation au changement climatique, de la séquestration carbone, de la santé des habitants et de la préservation des risques ;
- ▶ Renforcer le fonctionnement écologique et notamment les continuités écologiques entre le Nord et le Sud du territoire, situées entre les étangs intérieurs et la plaine de Crau et entre le massif de Sulaize et les collines de Cadéraou-Figuerolles en :
 - assurant leur continuité au sein des secteurs de projets,
 - préservant les coupures d'urbanisation notamment entre l'étang de l'Olivier et l'étang de Berre et au niveau de l'étang Sud de Lavalduc et de Citis (sur la commune de Saint-Mitre-les Remparts),
 - identifiant, le cas échéant, des secteurs à renaturer, visant à transformer des sols artificialisés en sols non artificialisés.
- ▶ Assurer le bon fonctionnement écologique de la réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau ;
- ▶ Préserver et restaurer les zones humides dans une logique de trame turquoise :
 - identifier et protéger les zones humides remarquables et leurs abords (étangs intérieurs, domaine de Suffren, Mas de Chauvet à Istres, ...) en s'appuyant sur l'inventaire départemental des zones humides (CEN PACA) et en cohérence avec le futur plan de gestion stratégique des zones humides (PGSZH) de la Métropole Aix Marseille-Provence,
 - préserver et/ou restaurer la trame turquoise pour améliorer le fonctionnement écologique des milieux aquatiques et humides,
 - limiter les pressions anthropiques sur ces milieux,
 - encourager la valorisation, la renaturation et la continuité des milieux associés, en soutenant les projets d'acquisition foncière, de gestion durable et de restauration des zones humides.
- ▶ Maintenir au maximum les ensembles boisés, les haies bocagères (Crau humide), les ripisylves, les canaux, les arbres d'alignement et les arbres isolés remarquables.

Limiter les impacts des projets sur la biodiversité et l'agriculture en mettant en œuvre la séquence « éviter/réduire/compenser »

- ▶ Préserver les surfaces agricoles et en priorité celles équipées à l'irrigation, en évitant leur urbanisation et leur déclassement, afin d'atteindre zéro perte de ces surfaces à l'horizon 2030, conformément aux objectifs du SRADDET ;
- ▶ Intégrer la présence d'espèces protégées et de leurs habitats dans la définition des zones à urbaniser ou à préserver en tant que zones agricoles ou naturelles en donnant la priorité à l'évitement et à la réduction des impacts des projets d'aménagement sur la biodiversité locale. Cela implique de favoriser la préservation des continuités écologiques et des espaces naturels ;
- ▶ Anticiper les besoins de compensation écologiques générés par les impacts résiduels des projets sur les milieux naturels, notamment dans la plaine de Crau, en identifiant des sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation (SNCRR²) répondant notamment aux critères de proximité géographique et de gain écologique au moins équivalent aux pertes générées ;
- ▶ Pour ce faire, prendre appui sur les démarches en cours portées par la Métropole Aix-Marseille-Provence (création d'une offre de compensation écologique), le GPMM (compensation liée à l'OAZIP et au doublement de la RD268) ainsi que l'État (compensation du projet de liaison Fos/A54) ;
- ▶ Prévoir les besoins en compensation agricole liés à l'artificialisation de terres présentant de forts enjeux environnementaux et agronomiques, en cohérence avec les orientations du SCoT, en veillant à maintenir une capacité productive équivalente sur le long terme ;
- ▶ Porter une attention particulière aux zones humides, en raison de leur rareté et conformément aux exigences du SDAGE Rhône Méditerranée (Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux) : si une zone humide venait à être impactée (disparition ou altération de ses fonctions), une compensation doit être mise en place conformément à la disposition 6B-03 du SDAGE ;
- ▶ Prendre en compte le SAGE de la Crau, en cours

² Les sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation (SNCRR), ont été créés par le Code de l'Environnement le 23 octobre 2023. Ce dispositif, unique en Europe, encourage et valorise les opérations de restauration de la biodiversité.

d'élaboration, qui vise à concilier les usages de l'eau avec la préservation des milieux aquatiques, notamment les zones humides et la nappe phréatique de la Crau.

Assurer une gestion optimale de la ressource en eau, en quantité et en qualité

- ▶ Assurer une gestion pérenne de l'eau potable en quantité et en qualité dans le respect des réglementations environnementales et sanitaires en vigueur en :
 - anticipant les effets du changement climatique sur la disponibilité de la ressource en eau, issue de la Durance et des apports pluviaux dans la nappe des Cailloutis de la Crau,
 - veillant à adapter l'aménagement du territoire et les besoins en eau induits (eau potable, eau industrielle, irrigation agricole) à la disponibilité de la ressource.
- ▶ Maintenir les espaces agricoles produisant du foin de Crau ainsi que les ouvrages et pratiques d'irrigation associés, qui contribuent directement à la recharge de la nappe phréatique des Cailloutis de la Crau, ressource stratégique pour l'alimentation en eau actuelle et future du territoire ;
- ▶ Assurer la préservation de la qualité de l'eau de la nappe des Cailloutis de la Crau, particulièrement vulnérable aux pollutions en :
 - intégrant les périmètres de protection existants, notamment les zones de sauvegarde de Super Ventillon et de Miramas,
 - protégeant les captages et les zones de sauvegarde de la nappe de la Crau,
 - garantissant des usages du sol compatibles avec la sensibilité de la nappe aux pollutions de surface, conformément aux orientations du contrat de nappe de la Crau,
 - évitant toute aggravation de la salinisation de la nappe, notamment par un pompage excessif, susceptible de provoquer la remontée du biseau salée.
- ▶ Protéger spécifiquement les espaces dits sensibles, tels qu'identifiés dans le SDAGE, en raison de leur vulnérabilité à l'eutrophisation (lié notamment aux rejets d'eaux usées et pluviales), et à d'autres pollutions (substances toxiques hors pesticides, pollutions urbaines, industrielles ou issues des nutriments agricoles) notamment dans des secteurs tels que l'étang de Berre, l'aval de la Touloubre et l'étang d'Entressen ;

- ▶ Contribuer à l'amélioration de la qualité des eaux du Rhône, de la Touloubre, de l'étang de Berre et du golfe de Fos en réduisant les pollutions d'origine urbaines, industrielles et agricoles ainsi que le ruissellement des eaux pluviales vers les milieux naturels. Il s'agira également d'évaluer l'opportunité de créer des zones de rejets intermédiaires afin de mieux préserver la qualité des milieux récepteurs ;
- ▶ Intégrer le cycle de l'eau dans la stratégie d'aménagement du territoire :
 - considérer la présence de l'eau comme un élément structurant de projet en tenant compte des cours d'eaux et leurs espaces de bon fonctionnement, des axes d'écoulement, des zones humides et leurs abords, des étangs, ripisylves, canaux d'irrigation et de drainage, ...,
 - maximiser la part de surface perméable dans les projets afin de favoriser l'infiltration de l'eau dans le sol au plus près de son point de chute,
 - réduire le ruissellement en s'appuyant sur les opérations d'aménagement et de renouvellement urbain, en visant l'objectif du SDAGE, à savoir que la surface cumulée des projets de désimperméabilisation atteigne 150 % de la nouvelle surface imperméabilisée suite aux décisions d'ouverture à l'urbanisation prévues dans le PLUi,
 - encourager la collecte et la réutilisation des eaux pluviales, dans le respect des normes en vigueur tout en garantissant la neutralité hydraulique, (c'est à dire sans augmentation du débit à l'aval par rapport à l'état naturel),
 - prendre en compte la capacité des milieux récepteurs à absorber les pollutions, en fonction de leur état écologique et de leur vulnérabilité.

PROTÉGER LES ESPACES NATURELS ET RENFORCER LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DU TERRITOIRE



PROTÉGER LES ESPACES NATURELS ET RENFORCER LES FONCTIONNALITÉS ÉCOLOGIQUES DU TERRITOIRE

PROTÉGER LES ESPACES NATURELS ET LES RÉSERVOIRS DE BIODIVERSITÉ

-  Réservoirs de biodiversité terrestres
-  Réservoirs de biodiversité liés aux zones humides
-  Mer et étangs

Assurer la continuité des réservoirs de biodiversité avec les territoires voisins

-  Réservoirs de biodiversité du SCoT du pays d'Arles
-  Réservoirs de biodiversité du Pays de Martigues et du Pays Salonais

PROTÉGER ET RESTAURER LES CONTINUITÉS ÉCOLOGIQUES ET LEURS FONCTIONNALITÉS

-  Continuités écologiques
-  Cours d'eau et berges

MAINTENIR LES COUPURES À L'URBANISATION

-  Coupure à l'urbanisation

1.2. Concilier préservation et développement durable du littoral

Le PLUi doit assurer la protection des espaces naturels littoraux tout en conciliant les enjeux de développement économique. En particulier, il est essentiel de préserver les espaces remarquables du littoral et de maintenir les continuités écologiques, tout en encadrant l'urbanisation. Cela implique de limiter l'artificialisation des espaces littoraux, de protéger les espaces boisés significatifs et de prendre en compte les risques naturels tels que la submersion ou l'érosion. Le respect de l'ambiance littorale est aussi essentiel en privilégiant des aménagements compatibles avec le caractère naturel et paysager des sites, notamment dans les Espaces Proches du Rivage (EPR). Une attention particulière sera également portée au développement des activités économiques et agricoles, dans le respect de l'environnement et des paysages littoraux.

ELEMENTS DE DÉFINITION RELATIFS À L'APPLICATION DE LA LOI LITTORAL

La loi Littoral utilise un ensemble de notions que les documents de planification (SCoT et PLUi) doivent intégrer pour en garantir la bonne application.

► **Espaces remarquables du littoral**

: sont considérés comme espaces remarquables les espaces mentionnés à l'article L.121-23 du Code de l'Urbanisme. Il s'agit de sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral ainsi que de milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques ou présentant un intérêt écologique.

► **Espaces proches du rivage**

: la délimitation des EPR repose sur plusieurs critères parmi lesquels la co-visibilité avec le rivage, l'ambiance maritime (notamment avec une continuité de végétation) et la distance par rapport au rivage en lien avec l'occupation du sol.

► **Bande des 100 mètres**

: conformément à l'article L 121-16 du Code de l'Urbanisme, toute construction ou installation est interdite, hors espaces urbanisés, dans une bande de 100 mètres à partir de la limite haute du rivage ou, pour les plans d'eau intérieur de plus de 1000 hectares, à partir de la limite des plus hautes eaux.

► **Agglomérations** : le SCoT métropolitain définit l'agglomération comme un ensemble urbain structuré, comprenant un centre-ville ou un bourg, des quartiers denses et une continuité du tissu urbain, avec une mixité fonctionnelle. Elle peut aussi être caractérisée par un pôle d'activités sur un espace de 40 à 500 ha selon le nombre de bâtiments et la densité des constructions.

Sur le territoire d'Istres Ouest Provence, sont identifiées :

- **comme agglomérations mixtes** : Istres, Miramas, Fos-sur-Mer et Port Saint-Louis-du-Rhône,
- **comme agglomérations économiques** : la zone portuaire de Fos-sur-Mer, la zone du Tubé (Istres), la plateforme Clésud (Miramas).

A noter que la ZIP de Fos/Port Saint Louis du Rhône est en continuité avec certaines de ces zones et accueille des activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

► **Villages** : le SCoT définit le village comme une centralité secondaire ou d'accompagnement au sein de la commune, caractérisée par des éléments de convivialité qui en font un lieu de vie dynamique grâce à des services, commerces, activités ou équipements. Il peut aussi s'agir d'un pôle d'activités sur 20 à 40 hectares, selon la densité et l'organisation des constructions.

Sur Istres Ouest Provence, sont identifiés :

- **comme villages mixtes** : Entressen et le Ranquet (Istres), Miramas le Vieux (Miramas), la plage de Carteau (Port-saint-Louis-du-Rhône),
- **comme villages économiques** : la ZAC de Lavalduc (Fos-sur-Mer), le Port Napoléon (Port-Saint-Louis-du-Rhône).

► **Secteurs Déjà Urbanisés (SDU)** : le SCoT considère comme SDU les secteurs comprenant plus de 70 constructions, desservis par les réseaux (eau, électricité, assainissement, déchets), et présentant une structuration et /ou une implantation organisée en continuité avec une densité de l'ordre de 8 logements/ha.

Sur Istres Ouest Provence, seul le secteur de Saint Jean est identifié comme SDU.

Assurer la protection des espaces naturels littoraux

- ▶ Protéger les espaces remarquables du littoral où seuls peuvent être autorisés les aménagements légers (définis à l'article R121-5 du Code de l'Urbanisme). La mise aux normes des bâtiments d'exploitation agricoles ou aquacoles peut être envisagée à condition qu'elle respecte le caractère des sites, préserve leur qualité architecturale et paysagère, et ne compromet pas la préservation des milieux naturels.
- ▶ Prendre en compte au sein de la ZIP et conformément à la DTA (Directive Territoriale d'Aménagement), la spécificité des espaces littoraux présents dans son périmètre en intégrant les enjeux environnementaux et économiques à concilier dans le cadre du développement territorial ;
- ▶ Préserver les espaces boisés les plus significatifs au sein des espaces remarquables du littoral, après consultation de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) ;
- ▶ Maintenir des trames littorales, c'est à dire des zones non artificialisées le long des berges de l'étang de Berre et entre terre et mer afin de garantir les continuités écologiques ;
- ▶ Protéger les espaces agricoles au sein des espaces naturels remarquables qui contribuent à la gestion des écosystèmes particuliers tels que la Crau, au maintien d'espaces non urbanisés et de coupures d'urbanisation, à la protection des massifs forestiers contre l'incendie et au caractère remarquable des paysages littoraux.

Limiter l'urbanisation des espaces littoraux

- ▶ Délimiter les Espaces Proches du Rivage (EPR) dans les espaces présentant une co-visibilité avec la mer et pouvant être considérés comme proche du rivage compte tenu de leurs caractéristiques géographiques spécifiques afin de préserver l'ambiance littorale ;
 - ▶ Prévoir dans les EPR, le renouvellement des espaces déjà urbanisés, les extensions limitées de l'urbanisation et l'implantation d'activités économiques, en respectant la continuité du bâti existant et en tenant compte des capacités d'accueil des communes ;
 - ▶ Privilégier une évolution maîtrisée des hauteurs et densités dans les EPR en s'assurant qu'aucune rupture significative de gabarit ne soit générée, afin de préserver la cohérence paysagère ;
- ▶ Assurer l'extension des agglomérations (Istres, Miramas, Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône) identifiés par le SCoT, en continuité avec l'existant en prenant en compte :
 - les risques de submersion ou d'érosion,
 - les secteurs stratégiques à fort potentiel de développement,
 - la nécessité de requalifier les franges urbaines dégradées ou partiellement artificialisées.
 - ▶ Interdire toute extension urbaine des villages du Ranquet (Istres) et de Carreau (Port-Saint-Louis-du-Rhône) en raison de leur proximité avec des espaces remarquables et de leur exposition aux risques naturels ;
 - ▶ Permettre une densification modérée au sein du secteur au nord de l'étang de l'Olivier à Istres atteignant les densités requises, tout en tenant compte du risque feu de forêt. Les constructions et installations autorisées doivent être exclusivement destinées à l'amélioration de l'offre de logements, d'hébergement ou à l'implantation de services publics, sans modification de la morphologie urbaine existante ;
 - ▶ Adapter, au sein de la ZIP de Fos-sur-Mer, les principes de continuité et d'extension limitée de l'urbanisation à la nécessité d'utiliser l'espace de façon optimale, en y organisant de façon cohérente les différentes activités selon leur nature ;
 - ▶ Interdire, au sein de la bande des 100 mètres et en dehors de l'espace urbanisé des villages et agglomérations, toute nouvelle construction ou installation, y compris l'extension des constructions existantes et le changement de destination du bâti, à l'exception :
 - des constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités exigeant la proximité de l'eau,
 - des aménagements temporaires liés à la mise en sécurité en raison d'aléas (PPR).
 - ▶ Identifier les besoins spécifiques concernant les constructions et installations nécessaires aux activités agricoles ou forestières ou aux cultures marines, avec dérogations soumises à l'avis de la Commission Départementale de la Nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) et de la Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) ;
 - ▶ Réduire l'artificialisation des petits fonds littoraux marins et lagunaires (étang de Berre et étangs intérieurs, anciens salins), support de biodiversité, y

compris pour des usages touristiques, en privilégiant des solutions fondées sur la nature.

Maintenir des coupures d'urbanisation pour garantir l'accès visuel et physique au littoral

- ▶ Identifier les espaces présentant un caractère de coupure d'urbanisation locale permettant de relier entre eux ou avec l'étang de Berre des espaces naturels remarquables et significatifs à l'échelle communale ou intercommunale ;
- ▶ Protéger ces espaces et n'admettre que les constructions ou aménagements ne compromettant pas le caractère naturel du site ;
- ▶ Préserver un principe de continuité de l'urbanisation, tel que prévu à l'article L.121-8 du Code de l'Urbanisme, avec des dérogations possibles sous condition d'insertion paysagère.

1.3. Assurer un développement maîtrisé, répondant aux objectifs de sobriété et d'efficacité foncière

Le développement du territoire a connu une forte dynamique dans le passé avec l'implantation de projets importants tels que la base aérienne et l'autodrome BMW à Istres et la gare de triage à Miramas. La période de 1970 à 1990 a été marquée par un développement résidentiel significatif. Aujourd'hui la prise en compte des défis actuels, tels que la densification du territoire et la capacité des réseaux urbains est essentielle pour répondre aux impératifs d'évolution du territoire. Les projets d'extension urbaine devront notamment privilégier une efficacité foncière, la désimperméabilisation des sols ainsi que la création d'espaces de pleine terre afin d'inscrire le territoire dans une trajectoire de résilience face au changement climatique.

Assurer un développement maîtrisé du territoire, prenant en compte les dynamiques en cours et les capacités foncières des communes

- ▶ Afin de répondre aux besoins en logements engendrés par le desserrement des ménages et l'accueil de nouveaux habitants, créer 6000 à 7000 nouveaux logements à horizon 2040 ;
- ▶ Accompagner la création de 9000 à 10000 nouveaux emplois à horizon 2040.

Ces objectifs quantitatifs répondent à plusieurs ambitions complémentaires :

- ▶ Assurer le maintien de la population actuelle dans chaque commune, en tenant compte du phénomène de desserrement des ménages, qui génère un besoin accru en logements, même à population constante ;
- ▶ Mettre en œuvre un scénario de développement démographique du territoire, en cohérence avec les réalités locales, les projets portés par les communes et leurs contraintes spécifique. Ce scénario est notamment influencé par l'arrivée de nombreux projets de décarbonation sur la ZIP ;
- ▶ Veiller à la cohérence de ce scénario de développement avec la stratégie du PLH sur la période antérieure (2023-2028) et s'inscrire dans la trajectoire portée par le SCoT métropolitain :
 - créer 9 500 à 12 500 logements sur le territoire du PLUi Istres Ouest Provence entre 2020 et 2040, soit en moyenne 473 à 625 logements par an,
 - créer 16 000 emplois sur le territoire du PLUi Istres Ouest Provence entre 2020 et 2040, soit en moyenne 800 emplois par an.

Plusieurs préalables sont nécessaires pour accompagner la mise en place de ce scénario de développement, notamment une meilleure articulation entre les politiques de transports, d'emplois et de logements ainsi que la prise en compte de la sobriété foncière, impliquant des objectifs de densification accrus et la valorisation du parc existant, en particulier dans les centres-villes.

Encadrer strictement l'extension de l'enveloppe urbaine³ sur les ENAF⁴ et réduire l'artificialisation des sols pour atteindre le ZAN⁵ à horizon 2050

- ▶ Engager le territoire du PLUi Istres Ouest Provence vers une réduction de la consommation d'espace en cohérence avec la stratégie métropolitaine identifiée au sein du SCoT en :
 - contribuant à l'effort mutualisé de réduction de la consommation d'espace à l'échelle métropolitaine, de l'ordre de -54,5 % à l'horizon 2030,
 - précisant et poursuivant la dynamique de réduction engagée à l'échelle territoriale pour la décennie suivante, tout en l'inscrivant dans le

3 L'enveloppe urbaine se définit comme un ensemble de parcelles bâties reliées entre elles par une certaine continuité. Elle peut incorporer en son sein certaines enclaves, composées de parcelles non bâties. Cette enveloppe exclut en principe les zones d'habitat diffus. (source : SRADDET)

4 Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers

5 Zéro artificialisation nette

principe de mutualisation des cibles territoriales indiquées par le SCoT et à l'appui de la conférence métropolitaine de gouvernance du ZAN.

Favoriser le renouvellement et la densification pour concilier développement urbain et gestion économe de l'espace

- ▶ Mobiliser les réserves foncières progressivement et en fonction des besoins, notamment ceux générés par la ZIP ;
- ▶ Prendre en compte les capacités de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales, et notamment de la capacité à reconquérir les locaux vacants et les friches (industrielles, commerciales, urbaines, etc.) qui représentent un foncier particulièrement stratégique (Rassuen, Areva à Istres, reconversion des friches industriello-portuaires au Nord du canal Saint-Louis et du bassin central à Port-Saint-Louis-du-Rhône, futur écoquartier Oasis à Miramas, ancienne cartonnerie à Fos-sur-Mer). La mise en œuvre de la densification doit tenir compte des capacités communales en termes d'équipements (eau, assainissement et équipement scolaire) et maintenir un équilibre entre espaces urbanisés et espaces naturels tout en assurant la qualité du cadre de vie ;
- ▶ Analyser les possibilités de reconquête urbaine autour de la RN 568 en lien avec le projet de contournement de Martigues-Port de Bouc ;
- ▶ Renforcer la densité de certains secteurs en favorisant l'évolution des tissus anciens, tout en veillant à préserver le caractère résidentiel, la trame urbaine, la morphologie et l'intégration paysagère de certains quartiers, notamment à Istres (Cros de la Carrière, les Bellons) ;
- ▶ Maintenir au sein des zones résidentielles actuelles des possibilités d'évolution et d'optimisation du potentiel foncier.

Conditionner les extensions urbaines à une exigence d'efficacité foncière

- ▶ Prendre en compte les enjeux écologiques, sociaux, économiques et d'accessibilité, dans le choix des secteurs d'extension, afin de favoriser un développement urbain maîtrisé et durable ;
- ▶ Intégrer les objectifs de densité définis par le SCoT pour les secteurs d'extension urbaine en tenant compte du contexte urbain, du tissu environnant, des risques et en assurant une transition cohérente avec les constructions et formes urbaines voisines.

Le SCoT prévoit les densités indicatives moyennes suivantes :

- pour les espaces urbains de forme citadine : de l'ordre de 80 logements/hectare,
 - pour les espaces urbains de forme villageoise : de l'ordre de 50 logements/hectare,
 - pour les espaces urbains de forme périurbaine, de l'ordre de 30 logements/hectare.
- ▶ Définir les limites d'urbanisation en s'appuyant sur les composantes structurantes du paysage telles que la trame végétale, les ruptures de pente, route, voie ferrée ou les éléments hydrographiques...;
 - ▶ Favoriser la requalification, la densification ou l'optimisation du foncier pour les projets de développement économique.

Assurer une adéquation entre le développement urbain et les capacités des réseaux urbains : déchets et réseaux d'eau

Concernant la gestion des déchets :

- ▶ Améliorer le tri et la gestion des déchets dans le secteur résidentiel.

Concernant le réseau d'assainissement :

- ▶ Interdire la constructibilité des secteurs non raccordables au réseau public et collectif de traitement des eaux usées et rendre obligatoire le raccordement de toute nouvelle construction à ce réseau, excepté pour les installations d'activités au sein de la ZIP ;
- ▶ Poursuivre la réalisation des réseaux d'assainissement collectifs afin de supprimer les pollutions liées aux installations d'assainissement individuel.

Concernant le réseau pluvial, conformément au règlement du Système Pluvial Urbain Métropolitain (SPUM), adopté en 2022 :

- ▶ Intégrer l'infiltration des pluies fréquentes dans le sol, au sein de chaque projet, de façon à limiter les surfaces imperméabilisées et à ne pas surcharger le réseau pluvial, sauf contraintes démontrées ;
- ▶ Favoriser la gestion des eaux pluviales à ciel ouvert et viser une déconnexion totale du réseau pluvial vis à vis du réseau d'assainissement ;
- ▶ Gérer le passage des eaux de ruissellement pour les événements exceptionnels qui dépassent les pluies pour lesquelles sont dimensionnés les projets.

Concernant l'approvisionnement en eau potable :

- ▶ Assurer la sécurisation du réseau d'eau potable

pour l'ensemble des communes en diversifiant les sources d'approvisionnement ;

- ▶ Soutenir le développement du projet de champ captant à Grans qui permettra de sécuriser plusieurs communes du territoire ;
- ▶ Améliorer l'état des conduites afin de réduire les fuites et optimiser la sécurisation de la ressource.

1.4. Répartir le développement dans le respect des grands équilibres territoriaux

Afin de garantir une croissance cohérente et équilibrée de la Métropole, le SCoT organise le développement du territoire métropolitain autour de quatre polarités : métropolitaines, de développement, d'équilibre et de proximité (seules les trois dernières concernent le territoire du PLU Istres Ouest Provence). Ce projet d'aménagement, pensé à l'horizon 2040 vise à concentrer l'urbanisation autour des pôles les plus structurants, en adéquation avec une offre performante de transports en commun, et une armature économique organisée.

Le territoire du PLU s'inscrit pleinement dans le triangle stratégique de développement formé par Istres/Fos-sur-Mer/Martigues, identifié comme moteur de croissance pour l'ouest du territoire métropolitain, notamment dans les secteurs de la logistique portuaire, de l'industrie et de la transition énergétique. Dans ce cadre, le dispositif d'offre foncière et immobilière (DOFIE 2) prévoit, à cet horizon, la création d'environ 1,5 million de m² de surfaces d'activités, concentrées autour de trois polarités clés :

- ▶ **Fos-sur-Mer/Port-Saint-Louis-du-Rhône**, autour de la Zone Industriale-Portuaire, accueillant logistique portuaire, régionale, ainsi que les filières énergétiques et maritimes ;
- ▶ **Istres**, où s'installeront en complémentarité avec la ZIP de Fos, des surfaces d'activités industrielles mais également des bureaux, des bâtiments technologiques et de la logistique régionale, pour renforcer notamment le couloir Fos-Miramas ;
- ▶ **Miramas/Grans**, polarité logistique structurante, appelée à accueillir de nouveaux bâtiments d'activités et de bureaux, en lien étroit avec la plateforme logistique Clésud.

Cette stratégie vise à renforcer la complémentarité entre les fonctions urbaines et économiques, à l'échelle des bassins de vie pour un développement équilibré du territoire.

Pour les pôles de développement d'Istres et Miramas

Le ScoT prévoit que 80 % de la croissance métropolitaine soit portée par les pôles de développement et les pôles métropolitains. Istres et Miramas jouent donc un rôle structurant, à la fois en tant que centres urbains, économiques et logistiques. Ils ont notamment pour vocation de mieux irriguer et équilibrer les bassins de vie, grâce à leur offre économique et résidentielle.

Concernant Istres et Miramas, les principales orientations visent à :

- ▶ Structurer les secteurs de développement autour de l'axe Fos/A54 (Péronne/Boule Noire/les Molières/Le Tubé, Bayanne, Rassuen, le Mas de Sulauze,...) ;
- ▶ Renforcer le rôle d'accueil de pôle urbain central d'Istres avec un rôle de moteur économique notamment axé sur la filière aéronautique, mais également un rôle culturel et administratif ;
- ▶ Consolider la vocation résidentielle et le rôle de hub logistique de Miramas et tirer parti de ses infrastructures ferroviaires tout en préservant la qualité de ses espaces urbains et naturels ;
- ▶ Encourager la rénovation de leurs centres-villes, et la requalification du tissu urbain existant, tout en préservant les espaces naturels et agricoles environnants.

Pour le pôle de développement de Fos-sur-Mer

Si la commune de Fos-sur-Mer est motrice en termes d'accueil d'emplois, son tissu urbain dispose de capacités d'accueil et de densification limitée au regard des différentes contraintes qui s'imposent actuellement (activités économiques, Plan d'Exposition au Bruit lié à l'aérodrome d'Istres, pipelines) et notamment celles liées aux risques technologiques. Les possibilités d'évolution restent dépendantes de la réduction des PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques), en lien avec l'évolution des activités industrielles, qui pourrait libérer du foncier à moyen/long terme (notamment au Sud des dépôts pétroliers de la Crau, dans une hypothèse de dépollution des cuves).

Concernant Fos-sur-Mer, les principales orientations visent à :

- ▶ Consolider le pôle économique avec Port-Saint-Louis-du-Rhône, autour de la ZIP, en lien avec les

filières maritimes, logistiques et énergétiques ;

- ▶ Maintenir son rôle de centre industriel et portuaire, engagé dans la transition écologique, tout en soutenant l'innovation et l'emploi local notamment au sein de la zone artisanale du Guignonnet ;
- ▶ Privilégier un développement urbain concentré principalement sur la mobilisation d'espaces libres au sein de l'enveloppe urbaine, en tenant compte des impératifs de sécurité liés aux risques technologiques et aux nuisances industrielles ;
- ▶ Renforcer la prospection à long terme de nouveaux sites de développement en lien avec les évolutions possibles des PPRT.

Pour le pôle d'équilibre de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Le pôle d'équilibre de Port-Saint-Louis-du-Rhône, peut compter sur ses activités portuaires, logistiques, industrielles et balnéaires ainsi que sur son positionnement stratégique en matière d'éolien offshore qui a vocation à renforcer son offre économique en complémentarité avec les communes voisines. Son développement doit être conditionné à la redynamisation du territoire, en lien avec le dispositif Petites Villes de Demain et après l'implantation effective des emplois. La commune entend aussi soutenir et diversifier ses activités agricoles.

Concernant Port-Saint-Louis-du-Rhône, les principales orientations visent à :

- ▶ Renforcer les activités portuaires ;
- ▶ Encourager le développement du tourisme balnéaire en valorisant les atouts naturels de la commune ;
- ▶ Développer la filière maritime et soutenir les projets innovants dans l'économie bleue ;
- ▶ Mobiliser les friches industrielles (secteur Nord Canal Saint Louis) pour répondre aux besoins en logements, notamment concernant les emplois prévus sur un moyen/long terme ;
- ▶ Encourager le développement de la presqu'île du Mazet avec notamment le projet Windtech, pôle technique d'excellence au service du développement des métiers du vent et de la filière éolienne (innovation, formation et sensibilisation) ;
- ▶ Soutenir et développer les activités agricoles, en préservant les spécificités locales et en favorisant une synergie entre les secteurs agricoles, conchyliques et touristiques (pescatourisme par exemple) ;
- ▶ Appuyer le renforcement de l'offre de transports en commun existante et renforcer son accessibilité au

regard de son éloignement géographique vis-à-vis des pôles urbains structurants.

Pour les pôles d'équilibre et de proximité de Grans et Cornillon-Confoux

Grans et Cornillon-Confoux occupent des positions différenciées au sein de l'armature territoriale métropolitaine, Grans bénéficiant notamment d'un ancrage économique renforcé du fait de la présence de la plateforme logistique Clésud. Toutefois, leur taille et leur rôle majoritairement résidentiel les inscrivent davantage dans une dynamique de proximité. Dans cette perspective, leur développement doit rester mesuré afin d'assurer une cohérence entre l'évolution urbaine et la préservation de leur environnement et de leurs qualités paysagères.

Concernant Grans et Cornillon-Confoux, les principales orientations visent à :

- ▶ Conserver leur vocation résidentielle et patrimoniale tout en préservant leur environnement naturel, agricole et paysager ;
- ▶ Renforcer la protection des zones agricoles et des espaces naturels sensibles en favorisant des projets de développement au sein de l'enveloppe urbaine ;
- ▶ Encourager la densification dans les centres de village et favoriser la réhabilitation des bâtiments anciens pour limiter les extensions urbaines ;
- ▶ Valoriser le patrimoine et le tourisme rural de Grans et de Cornillon-Confoux en renforçant l'agriculture locale et en développant des circuits de découverte avec vente à la ferme en circuits courts ;
- ▶ Soutenir la vocation économique de Grans notamment par le développement des activités logistiques sur la plateforme Clésud (située sur les communes de Grans et Miramas) en lien avec les projets logistiques régionaux et les objectifs du DOFIE 2.

1.5. Articuler le développement urbain en cohérence avec les systèmes de mobilité territoriaux

Pour aménager durablement le territoire et répondre à l'accroissement des enjeux de mobilité lié notamment à la dynamique économique du territoire, il est essentiel d'accompagner les projets de mobilité structurants, afin de favoriser le report modal et d'améliorer l'interconnexion entre les communes. L'optimisation des axes routiers majeurs et le déve-

loppement de nouveaux projets tels que la liaison Fos/A54 et le contournement de Fos-sur-Mer visent à améliorer la fluidité des déplacements. En parallèle, la prise en compte de leurs impacts environnementaux est nécessaire. La mise en place de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage, l'intégration des modes actifs et l'aménagement de corridors multimodaux peuvent aussi permettre de réduire l'usage de la voiture, limitant ainsi les pollutions atmosphériques et les nuisances liées au trafic. L'amélioration des connexions ferroviaires et le rabattement sur les Pôles d'Échanges Multimodaux constituent aussi des leviers essentiels pour accroître l'accessibilité et encourager une mobilité plus durable à l'échelle du territoire.

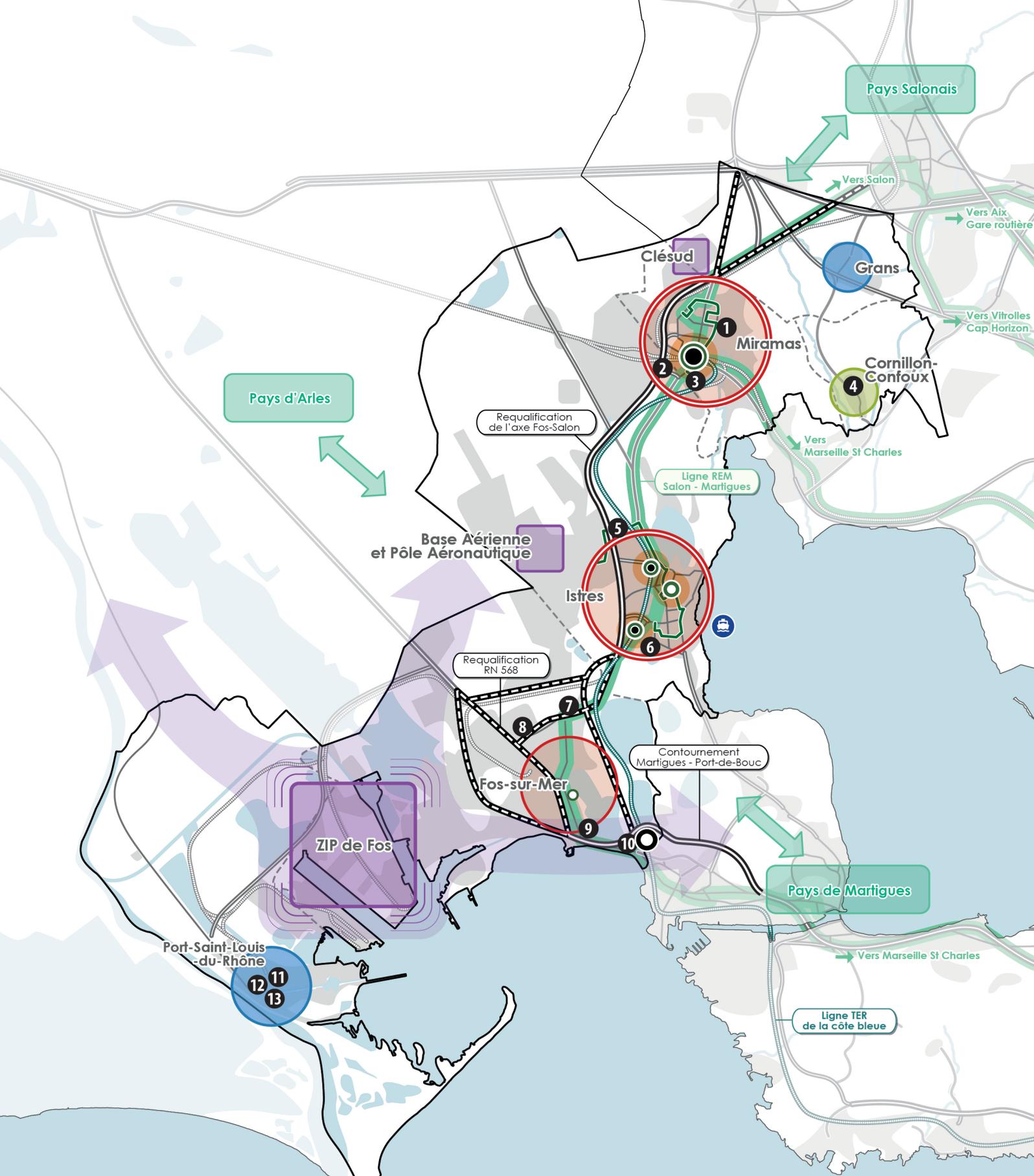
Mettre en place des projets de mobilités structurants pour encourager le report modal

- ▶ S'appuyer sur les axes routiers structurants (RN 569, RN 568) et les projets routiers (liaison Fos/A54, contournement de Fos) pour :
 - envisager la mise en place de voies réservées aux transports en commun et au covoiturage sur les axes le permettant,
 - requalifier et réaménager les voies urbaines structurantes en boulevard urbain en y intégrant différents modes de déplacements (voiture, transports en commun, modes actifs) via des aménagements adaptés,
 - améliorer la sécurité, la fluidité du trafic et l'accessibilité à la zone portuaire de Port-Saint-Louis-du-Rhône en doublant la RD268 afin de soutenir le développement du GPMM.
- ▶ S'appuyer sur la future Ligne Ouest Étang de Berre (Martigues/Salon) du Réseau Express Métropolitain pour encourager le report modal dans les déplacements intercommunaux, quotidiens et occasionnels ;
- ▶ Renforcer l'offre ferroviaire en s'appuyant sur la modernisation de la voie ferrée de la Côte Bleue pour permettre une connexion ferroviaire efficace et régulière entre les trois communes desservies par une gare (Miramas, Istres, Fos-sur-Mer) et permettre le rabattement sur les gares ;
- ▶ Améliorer la connexion en transports en commun du territoire avec les grands pôles métropolitains (universités, aéroport, hôpitaux, etc.) en s'appuyant sur la gare de Miramas et les futures lignes du Service Express Régional Métropolitain (SERM).

Organiser le développement urbain en cohérence avec le déploiement du réseau de transports en commun

- ▶ Prioriser le développement urbain au sein des secteurs bien desservis par les transports en commun, afin de limiter l'usage de la voiture notamment à Miramas et Istres qui bénéficient déjà d'un réseau de transports en commun régulier ;
- ▶ S'appuyer sur les gares et les Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) existants ou en projet sur le territoire comme supports de développement urbain dans une logique de cohérence entre urbanisme et transport ;
 - PEM « porte d'entrée régionale » de Miramas,
 - PEM « centre urbain » d'Istres gare et Istres gare routière,
 - PEM « périphérie » de Rassuen.
- ▶ Renforcer les lignes de Bus à haut Niveau de Service à Miramas et Istres afin de garantir la fiabilité, la vitesse et la performance du service avec des sites propres (50%) ou aménagements équivalents là où cela est nécessaire ;
- ▶ Encadrer les normes de stationnement au sein des espaces bien desservis si la qualité de la desserte le permet, dans le respect du Plan de Mobilité et de la loi tel que prévu à l'article L151-36 du Code de l'Urbanisme ;
- ▶ Accompagner le projet de requalification de la RN568 à Fos-sur-Mer pour structurer le développement de la commune autour de ce futur boulevard urbain, en favorisant une mixité fonctionnelle et une accessibilité renforcée ;
- ▶ Restructurer les accès et carrefours de Fos-sur-Mer en vue de faciliter et fluidifier les échanges Nord/Sud et Est/Ouest et d'établir des liaisons plus lisibles avec le centre-urbain ;
- ▶ Articuler le développement urbain de Port-Saint-Louis-du-Rhône en cohérence avec les déplacements de proximité des habitants, en privilégiant des aménagements favorisant la pratique de la marche et du vélo, tout en renforçant son accessibilité en transport en commun vers les communes limitrophes ;
- ▶ Réduire l'exposition des riverains aux nuisances liées au trafic et aux risques associés au transport de matières dangereuses tout en anticipant les impacts des futurs projets d'infrastructures routières.

RÉPARTIR LE DÉVELOPPEMENT DANS LE RESPECT DES GRANDS ÉQUILIBRES TERRITORIAUX



RÉPARTIR LE DÉVELOPPEMENT DANS LE RESPECT DES GRANDS ÉQUILIBRES TERRITORIAUX

GARANTIR UN DÉVELOPPEMENT URBAIN ÉQUILIBRÉ



Pôles de développement d'Istres et Miramas

Renforcer leur rôle d'accueil pour les nouveaux habitants mais également de moteurs économiques en valorisant les fonctions propres à chaque commune



Pôle de développement de Fos-sur-Mer

Soutenir ses activités économiques afin de valoriser sa vocation de pôle industriel et portuaire du territoire en tenant compte des contraintes de la commune



Pôle d'équilibre de Port-Saint-Louis-du-Rhône

Renforcer son rôle de pôle portuaire et balnéaire, valoriser les activités liées à la mer et mobiliser le potentiel foncier des friches



Pôle d'équilibre de Grans



Pôle de proximité de Cornillon-Confoux

Conserver leur vocation résidentielle et économique tout en préservant leur cadre naturel, agricole et paysage



Pôle économique majeur

Répondre aux besoins engendrés par la création de nouveaux emplois



Territoires voisins

Rechercher un équilibre habitat-emploi entre les pôles économiques et résidentiels au sein du territoire et avec les territoires voisins...



...notamment dans le cadre des projets de décarbonation de la ZIP de Fos

Secteurs de projets résidentiels potentiels

- 1 Sud Lac
- 2 Le Mas de Sulauze
- 3 Écoquartier OASIS
- 4 Pièle Belvezet
- 5 Grand Bayanne
- 6 Rassuen
- 7 Les Crottes
- 8 La Mériquette
- 9 ZAC des Portes de la Mer
- 10 Pont du Roy
- 11 Nord Canal
- 12 Bassin Central
- 13 Presqu'île du Mazet



Espaces urbanisés tels que définis dans le MOS 2022

S'APPUYER SUR LES TRANSPORTS EN COMMUNS EXISTANTS POUR FAVORISER LE REPORT MODAL NOTAMMENT DANS LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

- Réseau Express Métropolitain (REM)
- Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)
- Voie ferrée

RENFORCER L'OFFRE EN TRANSPORTS EN COMMUNS

- Renforcer l'offre TER et lien avec la modernisation de la voie de la côté bleue (Miramas-Marseille)
- Développer les navettes maritimes sur l'étang de Berre
- Améliorer les conditions de déplacement depuis et vers les pôles urbains limitrophes

S'APPUYER SUR LE RÉSEAU ROUTIER STRUCTURANT POUR ENVISAGER LA MISE EN PLACE DE VOIES RÉSERVÉES AUX TRANSPORTS EN COMMUN ET AU COVOITURAGE ET EN FAIRE DES AXES MULTIMODAUX

Existant

- Autoroutes et voies rapides urbaines
- Voiries interurbaines structurantes
- Voies interurbaines secondaires

Projet

- Autoroutes et voies rapides urbaines
- Variantes de tracés

POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX (PEM) ET EN FAIRE DES SUPPORTS DE DÉVELOPPEMENT URBAIN

- PEM - Porte d'entrée régionale : Gare de Miramas
- PEM de centres urbains ou de périphérie avec une gare : Gare de Istres, Rassuen
- PEM de centres urbains ou de périphérie Gare routière de Istres
- PEM de proximité Fos-Malraux
- Gare Gare de Fos (déplacement prévu à horizon 2035-2040 projet à l'étude)
- Favoriser la densification autour des PEM



AMBITION N°2

Pour une économie innovante
au service de la transition
environnementale et du
rayonnement du territoire

Face aux enjeux du **changement climatique**, cette deuxième ambition vise à créer les conditions pour **développer une économie innovante centrée sur la transition énergétique** tout en renforçant l'**attractivité du territoire au niveau national et international**.

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) dont la zone de Fos constitue le principal site industrialo-portuaire, est le **deuxième port de France et le premier port français pour le fret**. Il joue un **rôle structurant dans l'économie nationale et européenne**, en facilitant les échanges internationaux, en soutenant les **filières logistiques et industrielles**, et en constituant un **levier essentiel pour la transition énergétique et la réindustrialisation**.

Dans ce contexte, Il s'agit d'**accompagner la mutation et le développement des filières économiques essentielles à la compétitivité du territoire** (industrie, logistique à haute valeur ajoutée et aéronautique) tout en intégrant pleinement les **exigences environnementales**. L'appui au **déploiement des grands projets industriels**, en particulier ceux liés à la **décarbonation au sein de la zone industrialo portuaire** constituent des leviers essentiels pour faire du territoire un **pôle d'excellence industrielle bas carbone**.

Le PLUi s'inscrit dans cette dynamique en soutenant la **réindustrialisation des zones stratégiques**, et en encourageant l'**accueil de nouvelles activités décarbonées** à travers des projets de développement des **énergies renouvelables et bas carbone, de leur stockage et de leur distribution**. Cette ambition est portée par la feuille de route de réindustrialisation de l'Ouest métropolitain, élaborée avec les acteurs publics et économiques et par des projets structurants comme le PPA (Projet Partenarial d'Aménagement) qui prévoit l'accueil de nouvelles activités industrielles bas carbone sur des emprises requalifiées. Ces objectifs s'inscrivent pleinement dans les **objectifs nationaux et européens de réduction des émissions de gaz à effets de serre**, tout en contribuant à **améliorer la qualité de l'air** localement. Elles positionnent la **ZIP de Fos comme l'un des sites pilotes de la décarbonation industrielle en France**.

En parallèle, le PLUi met l'accent sur la **recherche et l'innovation** en soutenant la création de **centres de recherche et développement** ainsi que de **formations spécialisées**, dans les domaines de l'industrie décarbonée, des énergies bas carbone et de l'aéronautique. L'objectif est d'**attirer des investissements et compétences** tout en renforçant les qualifications de la main d'œuvre locale.

L'accueil de ces nouvelles activités implique aussi d'**anticiper les besoins liés à la croissance de l'emploi, à la mobilité et aux logements** pour assurer un développement cohérent. Il est également essentiel d'articuler le développement économique avec les impératifs écologiques du territoire, afin de **minimiser l'impact sur l'environnement et la santé des habitants**.

2.1. Permettre le développement et la mutation des filières économiques motrices et historiques du territoire : industrie, logistique et aéronautique

Le territoire du PLUi Istres Ouest Provence concentre des filières économiques majeures, qui rayonnent à l'échelle métropolitaine, régionale et nationale. La ZIP de Fos avec son port multimodal et logistique d'envergure européenne ainsi que ses industries historiques dans la pétrochimie, la sidérurgie et la métallurgie, constitue un pilier important. Ces activités industrielles et portuaires, complétées par la base aérienne et le pôle aéronautique d'Istres ainsi que par des plateformes logistiques régionales comme Clésud, occupent des emprises foncières considérables. Cependant, le contexte économique, géopolitique et environnemental en constante évolution nécessite une adaptation vers la décarbonation et la réindustrialisation pour répondre aux objectifs régionaux, nationaux et européens de réduction des gaz à effet de serre. Le territoire doit également requalifier et optimiser les zones économiques existantes pour répondre aux besoins des entreprises tout en favorisant un développement plus durable.

Accompagner le développement et la mutation des filières motrices du territoire et des grands objets économiques qui les accueillent

- ▶ Affirmer le positionnement stratégique de la Zone Industrielle Portuaire en tant que vitrine portuaire et industrielle du territoire national, engagée dans la transition énergétique et la réindustrialisation :
 - faire de la décarbonation de la ZIP de Fos une priorité pour atteindre les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre au niveau régional, national et européen en décarbonant les activités existantes et en favorisant l'implantation de nouvelles activités de production d'énergies décarbonées,
 - soutenir l'engagement de la ZIP dans la politique nationale de réindustrialisation afin d'accroître sa productivité,
 - consolider le tissu économique existant en promouvant les synergies industrielles et en assurant la coopération entre les filières historiques afin de limiter les risques de fermeture de site notamment concernant les filières faisant face à une forte concurrence internationale et à une mutation des marchés globaux (sidérurgie, pétrochimie),
- encourager le positionnement du port de Marseille-Fos comme port de référence du bassin Méditerranéen sur les trafics marchandises et l'offre de service associée,
- favoriser son rayonnement à grande échelle tant sur les routes maritimes (corridor IMEC : itinéraire multimodal permettant de relier la France à l'Inde dont Marseille-Fos est le principal port français) que par le développement de son hinterland terrestre (soutien au réseau Medlink : réseau fluvial permettant de connecter différents ports autour du Rhône, axe logistique Méditerranée-Rhône-Saône, contournement ferroviaire de Lyon, ...).
- ▶ Dynamiser et renforcer la filière aéronautique en s'appuyant sur la base aérienne d'Istres et le pôle aéronautique Jean Sarrail, pour faire de cette industrie un moteur clé de compétitivité et d'innovation sur le territoire :
 - anticiper les besoins induits par le renforcement du rôle logistique et d'accueil des militaires de la base à l'échelle du territoire, avec le déploiement du premier terminal militaire de France (hub des armées), désormais point d'accueil privilégié des avions multi-rôles de ravitaillement en vol et de transport (MRTT),
 - soutenir le développement des activités liées à la base aérienne et la filière aéronautique au sein du pôle aéronautique Jean Sarrail, en favorisant notamment la maintenance des équipements militaires, la formation, la réparation des hélicoptères, ainsi que les activités de recherche et développement,
 - faciliter l'accueil du projet « Stratobus » de Thalès visant à la production d'engins stratosphériques pour l'observation orbitale.
- ▶ Valoriser une logistique portuaire à haute valeur ajoutée et génératrice d'emplois tant dans les activités de transformation que dans le traitement des marchandises :
 - accompagner le développement de la logistique régionale en s'appuyant sur la plateforme Clésud, implantée à l'interface des communes de Grans et Miramas,
 - s'appuyer sur le maillage d'entrepôts connectés aux rails pour encourager le développement du fret ferroviaire dans un objectif de réduction des émissions des gaz à effet de serre, Clésud bénéficiant désormais de deux terminaux rail-route avec la finalisation du projet TOP (Terminal Ouest Provence),
 - permettre la création du projet Clésud Village et

l'extension de Clésud,

- affirmer la vocation de la zone Distriport comme acteur majeur de la logistique maritime,
 - soutenir les activités du pôle conteneur du GPMM.
- ▶ Conforter les activités de fret ferroviaire et la gare de triage de Miramas ;
- ▶ Affirmer la vocation des zones de Ventillon et Feuillane comme zones logistiques complémentaires.

Soutenir l'innovation et consolider l'écosystème économique des filières industrielles en mutation

- ▶ Renforcer les activités de recherche et développement, moteur de transformation des filières industrielles et logistiques,
- ▶ Accompagner le parcours résidentiel des entreprises en proposant une offre foncière, immobilière et de services diversifiée, adaptée à chaque stade de leur développement ;
- ▶ Développer les fonctions supports indispensables à la compétitivité des filières industrielles : services aux entreprises, gestion, ...;
- ▶ Soutenir le développement des activités tertiaires, notamment sur le site stratégique de la Fossette ;
- ▶ Anticiper la mutation des filières de proximité (artisanat, BTP, commerce) induite par l'émergence de projets industriels décarbonés,
- ▶ Stimuler l'innovation sur l'ensemble du territoire autour des projets de décarbonation (Carbon Lab à Istres par exemple), de l'aéronautique (projet Stratosbus), ou du maritime (Windtech) ;
- ▶ Favoriser les conditions d'implantation d'une cité de l'industrie et du port à Fos-sur-Mer, pensée comme un pôle d'innovation et de valorisation du tissu économique local. Ce lieu structurant regrouperait des fonctions de recherche et développement, un centre d'affaires, des espaces de formation et de sensibilisation ainsi que des équipements structurants comme le futur Port Center.

Encourager l'optimisation et la requalification des zones d'activités économiques existantes

- ▶ Accompagner la requalification des zones d'activités mixtes (telles que Les Molières à Miramas, Camp Jouven à Grans, ...) et accompagner le développement des secteurs disposant de fonciers disponibles ou présentant un potentiel d'optimisation et de densification en adaptant l'offre aux

besoins de développement (notamment à La Péronne/Boule Noire à Miramas, ainsi que sur les zones de Lavalduc et du Guignonnet à Fos-sur-Mer) ;

- ▶ Maintenir la vocation productive des zones d'activités économiques en encadrant l'implantation commerciale afin de favoriser la création de pôles d'attractivité productifs centrés sur l'industrie et proposant des conditions d'accueil favorables aux entreprises ;
- ▶ Prioriser la requalification des friches et sites pollués en mobilisant leur potentiel pour des projets à forte valeur ajoutée tels que la reconversion du site Areva à Istres, la création d'une recyclerie sur le site d'une ancienne casse-automobile au niveau du Tubé Sud, ou encore la valorisation de l'ancien crassier⁶ de Rassuen pour un projet de parc photovoltaïque ;
- ▶ Requalifier les sites dégradés, notamment les anciennes carrières pour accueillir de nouveaux projets comme l'extension de l'Eco-pôle et de la zone de carrière de la Grande Groupède dédiée au tri, au traitement des matériaux, au compostage et à la valorisation du bois et des déchets verts ;
- ▶ Encourager la requalification de la presqu'île du Mazet en engageant un développement économique ambitieux autour des métiers de la mer, du tourisme, des loisirs (nautisme, énergies, plaisance, pêche professionnelle, agroalimentaire, artisanat, tertiaire, commerces, loisirs, ...) et des activités innovantes (éolien flottant, clean Yachting, chimie verte, Windtech, économie bleue, ...). Ce développement porté notamment par le projet Windtech, devra intégrer les enjeux écologiques du secteur ;
- ▶ Renforcer la qualité urbaine et environnementale ainsi que l'insertion paysagère et la lisibilité des zones d'activités économiques existantes et en projet :
- assurer leur accessibilité par les modes actifs et les transports en commun lorsque c'est possible,
 - favoriser la mutualisation des espaces, services et équipements entre les entreprises et usagers des zones d'activités, concernant notamment les espaces de stationnement voiture, sous conditions de la mise en place d'une desserte adaptée,
 - inciter à l'installation de dispositifs de production d'énergies renouvelables à l'échelle du bâti ou des zones pour améliorer leur efficacité énergétique,
 - encourager les entreprises à s'engager dans des

⁶ Zone d'une installation métallurgique destinée à l'accumulation des résidus miniers.

démarches de labellisation valorisant la qualité environnementale, l'efficacité énergétique et la performance globale des parcs d'activités, (notamment à travers le label PARC + développé par l'ARBE),

- engager la désimperméabilisation des zones d'activités lorsque les caractéristiques des sols et du sous-sol permettent l'infiltration des eaux pluviales, en évitant les secteurs où la nappe phréatique est affleurante.

2.2. Accueillir les nouvelles activités économiques liées à l'industrie décarbonée et accélérer la production d'énergies renouvelables et bas carbone sur le territoire

Le territoire ambitionne de devenir une référence nationale en matière de transition énergétique et d'industrie verte, dans le cadre d'une initiative d'envergure à l'échelle nationale pour atteindre l'indépendance productive et énergétique. La mise en œuvre d'une stratégie de décarbonation autour de la ZIP de Fos constitue un levier central pour réduire de manière significative les émissions de gaz à effet de serre en transformant les procédés existants, pour attirer des entreprises innovantes, diversifier les activités locales et accroître l'attractivité du territoire. Cette dynamique, porteuse de créations d'emplois durables et non délocalisables s'accompagne d'une transformation des filières existantes et de l'émergence de nouvelles activités qui vont engendrer une hausse significative des besoins en main d'œuvre. Il est donc essentiel d'anticiper les effets induits sur les besoins logements, en mobilité et équipements publics, afin d'assurer un développement cohérent du territoire.

Accompagner le déploiement des nouvelles activités de décarbonation et de production d'énergies renouvelables et bas carbone sur l'ensemble du territoire

- ▶ Favoriser l'accueil des activités de production, de stockage et de distribution d'énergies bas carbone :
 - structurer la filière de l'hydrogène vert et de ses dérivés,
 - consolider la filière de production des panneaux photovoltaïques avec notamment le projet Carbon, giga-usine de panneaux photovoltaïques et centre d'innovation et de formation, en veillant à privilégier l'implantation des panneaux photovol-

taïques en toiture et sur les sols déjà artificialisés,

- renforcer les activités de production de carburants durables (bio et e-carburants) pour le maritime, l'aérien (notamment avec le projet Néocarb) et le routier ainsi que la production de biogaz,
 - faciliter le développement de la filière éolienne, (comprenant l'offshore et l'énergie houlo-motrice) avec notamment le projet DEOS visant à construire et stocker des flotteurs, assembler les éoliennes et assurer la maintenance des éoliennes depuis leur mise en service jusqu'à leur démantèlement, en lien également avec le projet Windtech,
 - mobiliser le potentiel de géothermie et de thalassothermie présent sur le territoire,
 - valoriser le potentiel de l'énergie osmotique sur le territoire, en particulier avec le projet pilote porté par la CNR et Sweetch Energy au niveau du bac de Barcarin.
- ▶ Permettre le développement des activités de capture et de stockage de CO₂ et la construction d'infrastructures permettant son transport ;
 - ▶ Encourager le développement des activités de production de matériaux bio-sourcés tel que le projet Eranova axé sur la production de résines à base d'algue permettant de remplacer le plastique dans les processus industriels ;
 - ▶ Soutenir le développement de la chimie verte et sa complémentarité avec la chimie traditionnelle.

Encourager la décarbonation des sites et filières industrielles existantes

- ▶ Encourager la décarbonation de la filière sidérurgie avec notamment la décarbonation de l'aciérie d'Arcelor Mittal et l'accueil d'activités de production d'acier décarboné tel que le prévoit le projet Gravithy ;
- ▶ Encourager la décarbonation de la filière chimie (production de biosolvants, ...) ;
- ▶ Développer les activités permettant la décarbonation du secteur logistique en soutenant le développement du fret ferroviaire notamment par le développement de plateformes de report modal et de chantiers de transport combinés ainsi qu'en encourageant l'usage de carburants alternatifs (bio-carburants, biogaz, hydrogène) pour les modes de transport routier, ferroviaire et maritime.

Renforcer le rayonnement de la ZIP à l'échelle locale et internationale

- ▶ Accompagner la transformation de l'espace Fos-Etang de Berre pour qu'il s'affirme en tant que pôle leader Sud européen de Méditerranée pour les activités portuaires, l'industrie décarbonée et la logistique ;
- ▶ Capitaliser sur les atouts du territoire pour capter de nouveaux projets dans des secteurs à forte valeur ajoutée ;
- ▶ Valoriser la ZIP comme l'un des lieux privilégiés de la mutation des filières industrielles à l'échelle de la Métropole, en lien avec la transition énergétique, l'innovation et les démarches d'expérimentation.

2.3. Mettre en place les conditions d'accueil du développement des activités d'industrie décarbonée

Les investissements prévus sur la ZIP pour la réindustrialisation et la décarbonation des activités économiques, devraient générer environ 10 000 emplois, auxquels s'ajouteront des emplois indirects et temporaires liés aux chantiers. Le PLUi doit en anticiper les effets tout en veillant à limiter la pression exercée sur les ressources naturelles par l'implantation de nouvelles activités industrielles. Il doit également prévoir les besoins en espaces économiques en fonction des types d'activités, conformément aux orientations du DOFIE 2, développer un réseau de mobilité structurant privilégiant les modes de transport décarbonés et les alternatives à la voiture individuelle, adapter l'offre de logements aux nouveaux besoins et accompagner le développement de ces filières par une offre de formation ciblée

Atteindre un équilibre entre le développement de la ZIP et la préservation écologique du territoire, tout en répondant aux besoins en eau, électricité et foncier générés par les nouveaux projets

Concernant le besoin en énergie :

- ▶ Répondre aux besoins en électricité en renforçant et modernisant le réseau (notamment par la création d'une nouvelle ligne très haute tension et l'aménagement du réseau électrique) tout en développant la production locale d'énergies renouvelables et bas carbone. L'objectif est d'assurer une alimentation sécurisée, tant sur le plan technique qu'économique, tout en préservant les espaces naturels, la biodiversité et en respectant l'intégrité du paysage ;
- ▶ Mettre en place des réseaux d'utilité mutualisés pour le transport de l'hydrogène et du CO₂ (hub CO₂ et H₂) ;
- ▶ Anticiper la création de réseaux énergétiques européens (H2Med, Bar Mar, ...) et régionaux (Hynframed), et favoriser la réutilisation des réseaux existants.

Concernant le besoin en eau :

- ▶ Répondre aux besoins en eau industrielle qui devraient fortement augmenter avec l'arrivée de nouvelles activités économiques (notamment la production d'hydrogène) tout en garantissant une gestion économe de cette ressource essentielle au bon fonctionnement du territoire.

Concernant le besoin en foncier et la préservation des espaces sensibles :

- ▶ Répondre aux besoins fonciers en privilégiant l'implantation sur des sites déjà artificialisés tout en veillant à la préservation des zones humides et des milieux naturels à forte valeur écologique. Cela implique l'application de la séquence "éviter, réduire, compenser" afin de limiter les impacts sur l'environnement :
 - préserver les 2600 hectares de la couronne agri-environnementale de la ZIP, bénéficiant des mesures de gestion au titre du Plan de gestion des espaces naturels (PGEN) mis en œuvre par le GPMM,
 - protéger, en complément, les 1800 hectares d'espaces naturels ayant été identifiés au titre de l'évitement au sein de la ZIP de Fos, dans le cadre de l'OAZIP.
- ▶ Prioriser, dès le stade de la planification, la réduction de l'impact des projets, et en dernier recours, anticiper les besoins de compensation écologique générés notamment par :
 - l'aménagement de la ZIP de Fos pour des projets industriels et logistiques, soit environ 690 ha à aménager sur le territoire du PLUi Istres Ouest Provence dans le cadre de la réalisation des Projets d'Envergure Nationale et Européenne relatifs à l'OAZIP (arrêté ministériel du 31 mai 2024) ;
 - les projets routiers visant à améliorer la desserte de la ZIP : le doublement de la RD268 et la liaison Fos-A54.
- ▶ Pour mettre en œuvre cette séquence ERC, constituer une offre d'écosystèmes restaurés, pouvant combiner des actions de réhabilitation de milieux dégradés, de renaturation et de gestion :
 - compensant de manière équivalente les pertes écologiques générées par les impacts résiduels

des projets (espèces et habitats naturels), à l'exception des zones humides dont les modalités de compensation sont fixées par le SDAGE Rhône Méditerranée,

- prioritairement localisée sur les sites de projets ou à proximité,
- prenant appui sur les démarches en cours portées respectivement par le GPMM (OAZIP et doublement de la RD268), l'État (liaison Fos-Salon) et la Métropole.

Améliorer la desserte des espaces économiques, tant pour les usagers que pour les marchandises, en faveur du report modal et de la décarbonation

Concernant les réseaux routiers mutualisés fret et voyageurs :

- ▶ Accompagner les futurs projets routiers du territoire par une politique incitative de report modal afin de répondre à la croissance des flux liée aux projets économiques à venir ;
- ▶ Envisager les réseaux routiers dans une approche multimodale en y intégrant les transports en commun, le covoiturage et les modes actifs ;
- ▶ Positionner l'axe Fos-A54 comme épine dorsale de l'activité économique du territoire, connectant plusieurs communes, à la fois pour les flux poids-lourds, et les flux domicile-travail via les transports collectifs ;
- ▶ Moderniser le réseau routier notamment par le réaménagement de la RD 268 qui assure à la fois un trafic interurbain et un trafic d'échanges avec les sites industriels de Fos :
 - sécuriser l'axe afin de réduire les risques liés au transport de matières dangereuses et au trafic poids-lourds,
 - développer les transports en commun et aménager des stations intermodales pour desservir la ZIP pour les employés (projet de desserte de la ZIP en cours de validation dans le cadre du Plan Local de Mobilité).

Concernant le transport de marchandises et de matières :

- Améliorer l'accessibilité du territoire à grande échelle en développant une logistique multimodale afin de réduire le trafic routier générateur de CO₂, préserver la qualité de l'air et renforcer la connexion du port à son hinterland, tout en augmentant la compétitivité économique du territoire ;
- encourager le développement du fluvial, du ma-

ritime et du ferré notamment par le renforcement de l'offre fluviale sur l'axe Rhodanien, dans le cadre du projet Méditerranée Rhône Saône (MeRS), initié par l'État en 2021 qui vise à promouvoir le report modal et le renforcement des transports massifiés,

- moderniser les dessertes ferroviaires de la ZIP, notamment à travers le projet Graveleau 2 XL et la création d'une nouvelle cour ferroviaire dans le cadre de Distriport 2,
- promouvoir l'utilisation des chantiers de transport combinés pour fluidifier les échanges logistiques,
- assurer la fiabilité et l'efficacité des infrastructures multimodales grâce à leur modernisation (comme la rénovation récente de la gare de triage de Miramas), et la mutualisation des flux et des services entre les sites.

- ▶ Accélérer la décarbonation du fret routier par l'utilisation de carburants alternatifs (bio-carburants, électriques, hydrogène, etc.) en fonction des évolutions du marché ;
- ▶ Mettre à niveau les infrastructures portuaires notamment à travers la création de terminaux dédiés pour l'ammoniac et le Co₂ ;
- ▶ Requalifier le réseau routier et développer les équipements logistiques nécessaires à la sécurisation du transport routier (base de vie poids-lourds, parking pour remorques) en particuliers pour le transport de matières dangereuses ;
- ▶ Maintenir et développer les infrastructures ferroviaires , y compris les installations terminales embranchées (ITE) et électrifier les voies ferrées selon les besoins ;
- ▶ Mettre en place des plateformes logistiques pour les chantiers (déblai de déchets, livraison de matériaux).

Concernant le transport de voyageurs :

- ▶ Anticiper et répondre à l'accentuation et à la modification des besoins en mobilité (intensification et changement de localisation des flux) liés notamment au développement de l'emploi ;
- ▶ Assurer l'accessibilité des zones d'emplois majeures, (Clésud, ZIP, base aérienne, centres urbains des communes notamment) via une offre de transports collectifs, routière et ferroviaire (notamment via le déplacement de la gare de Fos-sur-Mer projeté à horizon 2030-2040, actuellement à l'étude), attractive et compétitive ;
- ▶ Porter une attention particulière aux publics les plus fragiles afin de faciliter leur accès à l'emploi ;

- ▶ Développer les liaisons de transports en commun entre les principaux bassins d'emplois et les gares de salon de Provence, Miramas et Martigues, pour renforcer les échanges intra-territoriaux et avec les territoires voisins ;
 - ▶ S'appuyer sur les projets de transports en commun (REM Salon/Martigues, BHNS Miramas et Istres, les pôles d'échanges multimodaux) et l'amélioration des réseaux existants (urbains et interurbains) pour faciliter le report modal sur les trajets domicile-travail ;
 - ▶ Aménager des aires de covoiturage adaptées aux pratiques actuelles pour connecter les zones résidentielles aux bassins d'emplois ;
 - ▶ Inciter les entreprises à mettre en place des solutions de mobilité partagées pour leurs salariés (navette, covoiturage, vélos etc...) notamment dans le cadre du futur Plan de Mobilité Inter-Employeurs (PDMIE) de la ZIP ;
 - ▶ Développer l'accessibilité cyclable des zones d'activité, notamment Distriport depuis Port-Saint-Louis-du-Rhône, la Fossette et la Feuillane depuis Fos-sur-Mer, Clésud depuis Miramas, le Tubé depuis Istres, depuis les futures stations intermodales sur la RD268 au cœur des darses de la ZIP et accompagner ces aménagements cyclables par une offre adaptée de stationnement vélos et de services associés.
- renforcer l'offre de formation pour les filières dominantes et les nouvelles activités liées à l'industrie décarbonée, en proximité et synergie avec les sites industriels,
 - soutenir le développement de l'offre en formation à travers plusieurs projets : le projet Windtech qui comprend un volet formation aux métiers du vent et de la glisse, Carbon Lab à Istres, développement de formation en lien avec la logistique au sein du projet Clésud Village, l'aéronautique au sein du Pôle aéronautique Jean Sarrail, l'industrie au centre de vie de La Fossette.
- ▶ Permettre aux actifs de se former tout au long de leur parcours professionnel afin d'accompagner la mutation des secteurs d'activité ;
 - ▶ S'appuyer sur l'offre de formation locale existante dédiée à l'industrie (CFAI) en s'appuyant sur des acteurs comme l'AFPA Istres ;
 - ▶ Faciliter l'accès à l'offre de formation extra territoriale (Aix et Marseille notamment) pour les habitants.

Anticiper la réponse aux besoins résidentiels engendrés par l'arrivée de projets de décarbonation et par la création croissante d'emplois à venir sur l'ensemble du secteur Ouest étang de Berre

- ▶ Anticiper les besoins en logements et hébergements spécifiques dus au développement de l'emploi et de la formation : logements temporaires pour les emplois de chantier, logements occasionnels, résidences sociales ou pour actifs en mobilité, hébergements dédiés au tourisme d'affaire ;
- ▶ Renforcer les retombées économiques des grands projets sur l'économie résidentielle, par l'amélioration du cadre de vie et la satisfaction des besoins en logements, services, équipements et espaces de loisirs.

Renforcer la formation à destination de la main d'œuvre locale

- ▶ Permettre aux jeunes du territoire d'accéder à une offre de formation diversifiée et adaptée aux opportunités d'emploi locales afin de favoriser leur maintien sur le territoire. Il s'agit notamment de :

2.4. Réduire l'impact des activités économiques sur l'environnement et la santé des habitants

Les activités économiques du territoire telles que l'industrie et la logistique ont un impact sur l'environnement et la santé des habitants, notamment à travers l'émission de polluants atmosphériques et de gaz à effets de serre (principalement dues au trafic routier). Elles affectent également la ressource en eau, les fonctions écologiques, la consommation d'énergie et l'artificialisation du sol. Dans un contexte de réindustrialisation, il est essentiel de mettre en place plusieurs leviers pour éviter l'intensification de ces phénomènes et les atténuer. Le développement économique du territoire doit ainsi être concilié avec la préservation de l'environnement, ce qui implique notamment l'optimisation des aménagements économiques et une prise en compte systématique de l'approche santé dans l'ensemble des projets d'aménagement du territoire.

Accroître l'efficacité et optimiser le fonctionnement des activités économiques

- ▶ Soutenir et développer l'économie circulaire (recyclage et réutilisation des métaux, plastiques, déchets ménagers et industriels, ...) et notamment l'écologie industrielle et territoriale (projets Piicto⁷,

⁷ PIICTO vise à développer un pôle économique innovant et

Syrius et Zibac⁸, ...) avec notamment la récupération de la chaleur fatale ;

- ▶ Améliorer l'efficacité des réseaux de services urbains : déchets, eau, réseaux d'énergie, assainissement sanitaire et pluvial, ... ;
- ▶ Optimiser le développement des réseaux de production et de distribution de chaleur et de froid en favorisant le recours aux énergies renouvelables.

Réduire les risques et nuisances générés par les activités économiques, l'exposition de la population et les atteintes à la biodiversité

- ▶ Intégrer la maîtrise des risques technologiques majeurs dans les choix d'implantation des activités économiques et résidentielles, en évitant d'accroître l'exposition des personnes, des biens et de l'environnement aux dangers liés aux établissements à risques et au transport de matières dangereuses, que ce soit par canalisations ou sur les axes routiers et ferroviaires ;
- ▶ A Fos-sur-Mer notamment, en adéquation avec les préconisations et prescriptions du PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques), la densité urbaine et la typologie des constructions à envisager doit nécessairement être adaptée ;
- ▶ Prendre en compte les impacts du changement climatique sur l'évolution des risques technologiques liés à l'augmentation des températures moyennes et à l'intensification des phénomènes extrêmes (canicule, sécheresse, tempêtes, feux de forêt, d'inondation, de submersion marine...) dans une approche multirisque ;
- ▶ Prévenir, réduire et limiter les nuisances lumineuses pour améliorer la santé humaine, la biodiversité et renforcer la trame noire :
 - réduire l'intensité lumineuse et la durée des éclairages dans les espaces économiques industriels notamment et le long des axes routiers tout en assurant la sécurité des usagers,
 - éviter autant que possible tout éclairage direct ou

indirect des milieux naturels sensibles (milieux aquatiques, forêts, prairies naturelles, parcelles agricoles, falaises, ...), afin de préserver les habitats et les espèces nocturnes,

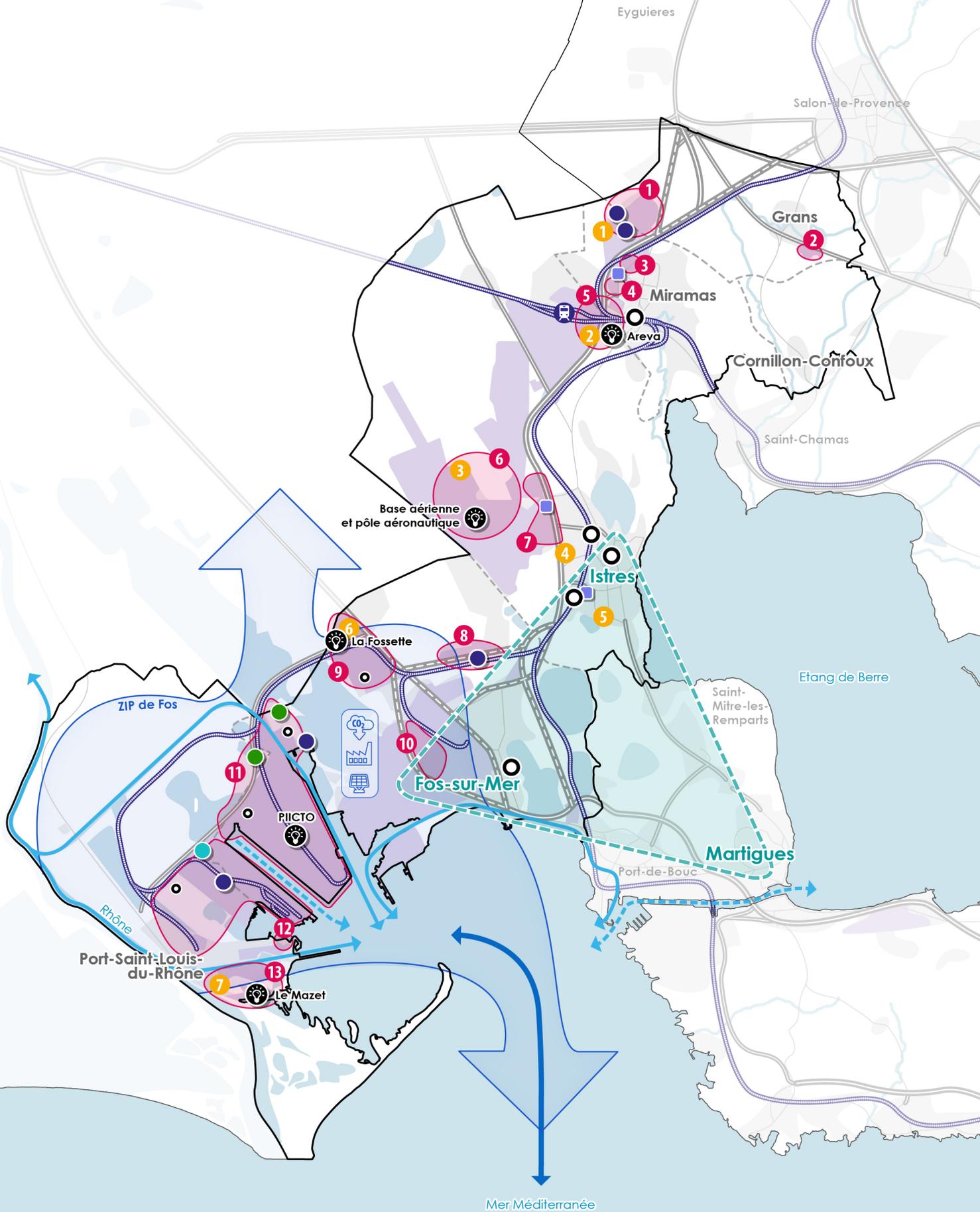
- interdire l'éclairage direct des surfaces aquatiques (plan d'eau, plages et mer) excepté pour des motifs de sécurité et pour les installations portuaires industrielles, commerciales ou de pêche (conformément à l'arrêté du 27 Décembre 2018).
- ▶ Encourager la dépollution du sol dans les espaces industriels en friche et favoriser l'utilisation de solutions fondées sur la nature telles que la phytoremédiation⁹.

durable, en soutenant la transition énergétique et numérique du territoire (implantation d'entreprises innovantes, notamment dans les secteurs de l'industrie verte, de la logistique durable et des nouvelles technologies). PIICTO se distingue par une approche collaborative, en associant les acteurs publics et privés pour dynamiser l'économie locale, créer des emplois et accompagner les entreprises vers une croissance durable et compétitive.

⁸ Zone Industrielle Bas Carbone

⁹ La phytoremédiation est une technologie utilisant le métabolisme des plantes pour accumuler, transformer, dégrader, concentrer, stabiliser ou volatiliser des polluants (molécules organiques et inorganiques, métaux et radioéléments) contenus dans des sols ou des eaux contaminés.

DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE INNOVANTE AU SERVICE DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET DU RAYONNEMENT DU TERRITOIRE



DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE INNOVANTE AU SERVICE DE LA TRANSITION ENVIRONNEMENTALE ET DU RAYONNEMENT DU TERRITOIRE

ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT ET LA MUTATION DES FILIÈRES MOTRICES DU TERRITOIRE



Conforter le triangle de développement « Fos / Istres / Martigues » autour de la logistique portuaire, de l'industrie et des bâtiments d'activités.



Renforcer l'hinterland de la ZIP de Fos et le rayonnement du port



Accompagner la décarbonation, la réindustrialisation et le développement portuaire de la ZIP de Fos



Développer l'innovation et la Recherche & Développement en lien avec l'industrie, la logistique, l'aéronautique et le maritime



Conforter les zones commerciales dans leur périmètre et limiter leur extension



Accompagner les différents projets économiques :

- | | | |
|-----------------------|--------------------------------------|--|
| 1 Clésud | 6 Base aérienne et pôle aéronautique | 11 Môle Central |
| 2 Camp Jouven | 7 Tubé / Craux | 12 Pôle Conteneurs et Logistique Terminal Gloria |
| 3 Les Molières | 8 Ventillon | 13 Presqu'île du Mazet |
| 4 Village des Marques | 9 Feuillane et Fossette | |
| 5 Areva / Boule Noire | 10 Triangle Arcelor | |

ANTICIPER L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX EMPLOIS SUR LE TERRITOIRE



Réduire l'impact des activités économiques sur l'environnement et les habitants et améliorer leurs conditions d'accessibilité



Poursuivre le développement des PEM



Développer des stations intermodales au sein de la ZIP de Fos

Renforcer la formation pour favoriser l'emploi local (sites potentiels de développement de la formation)

- 1 Clésud Village
- 2 Carbon Lab (école du solaire)
- 3 Pôle aéronautique Jean Sarrail
- 4 CFAI (Centre de Formation des Apprentis de l'Industrie)
- 5 AFPA (Agence Nationale pour la Formation Professionnelle des Adultes)
- 6 Centre de vie de La Fossette
- 7 Windtech

AMÉLIORER L'ACCESSIBILITÉ DE LA ZIP

Favoriser la décarbonation de la logistique



Fret ferroviaire



Gare de triage de Miramas



Chantier de transport combiné



Transport fluvial existant/à l'étude



Transport maritime



Station hydrogène



Station GNV (Gaz Naturel Véhicule)

Moderniser le réseau routier

— Autoroutes et voies rapides urbaines

— Variantes de tracés

— Voiries interurbaines structurantes

— Voies interurbaines secondaires



AMBITION N°3

Pour un territoire habitable et résilient,
fondé sur des villes de proximité

Compte tenu du poids des activités industrielles sur le territoire, la **qualité du cadre de vie** constitue un enjeu majeur pour le PLUi Istres Ouest Provence. Dans un contexte marqué par le changement climatique, la **nécessité de préserver la biodiversité, la réduction de l'artificialisation des sols et les mutations économiques et sociales**, le territoire doit relever le défi d'un **développement plus durable, plus sobre et plus inclusif**.

La **préservation des ressources naturelles, la réponse aux besoins en logements, le soutien à l'économie locale, à la souveraineté alimentaire et l'amélioration du quotidien des habitants** sont autant d'objectifs quotidiens à concilier. Pour y parvenir, il est essentiel de mettre en place un **urbanisme maîtrisé, privilégiant la rénovation du parc de logements existant, des formes urbaines compactes et des constructions de qualité**, tout en renforçant l'**attractivité des centres villes et la proximité des services**.

La **transition écologique** appelle également une **transformation des mobilités** : il s'agit de **réduire la dépendance à la voiture individuelle au profit des modes de déplacement actifs et partagés**. Le territoire doit également miser sur une **économie locale diversifiée**, combinant industrie, agriculture, artisanat et tourisme durable.

Enfin, face aux effets du changement climatique et aux **différentes pollutions qui impactent fortement le territoire et ses habitants**, il est essentiel de construire un **cadre de vie plus sain, plus vert et plus résilient**, en intégrant la **biodiversité urbaine, en limitant les nuisances et en anticipant les risques**.

3.1. Tendre vers un parc de logements de qualité, répondant à la diversité des besoins

Le parc de logements du territoire du PLUi Istres Ouest Provence est marqué par une forte proportion de maisons individuelles et de grands logements, peu adaptés aux évolutions démographiques actuelles. En effet, le vieillissement de la population, le ralentissement démographique et le desserrement des ménages entraînent une sous-occupation croissante des logements, notamment par des personnes âgées vivant seules dans des logements de grande surface. Dans le même temps, l'offre locative, notamment pour les jeunes, reste insuffisante, freinant l'accès à l'autonomie et à un parcours résidentiel fluide.

Une production de logements neufs non maîtrisée pourrait par ailleurs déqualifier le parc ancien. Il est donc essentiel d'ajuster l'offre de logements à la taille des ménages et aux besoins spécifiques (jeunes, actifs, personnes âgées ou à mobilité réduite) et de prendre en considération le type de ménages susceptible de s'implanter sur le territoire, notamment en lien avec les projets de décarbonation.

Faire évoluer le parc de logements pour répondre à toutes les étapes des parcours résidentiels et à tous les publics présents sur le territoire

- ▶ Adapter le parc de logements à l'évolution de la structure des ménages et notamment à la réduction de leur taille ;
 - ▶ Répondre à toutes les étapes du parcours résidentiel des habitants pour fluidifier leurs parcours et retenir les familles sur le territoire :
 - renforcer l'offre de logements en location dans le parc privé,
 - proposer une offre adaptée aux transitions résidentielles des ménages et à prix maîtrisés (jeunes décohabitants, salariés en mobilité, militaires, ou seniors autonomes),
 - diversifier l'offre, afin d'attirer de nouvelles populations et contribuer ainsi à l'attractivité et à la dynamique démographique du territoire.
 - ▶ Rééquilibrer le parc de logements locatifs sociaux sur le territoire :
 - veiller à ce que Grans atteigne l'objectif SRU de mixité sociale en assurant la création d'opérations de dimension adaptée à la capacité des équipements publics et à la morphologie urbaine du territoire,
- maintenir un taux à 25% de logements sociaux dans les communes pour qui l'objectif est atteint (Istres, Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône), tout en adaptant cette mesure au contexte local et au pourcentage actuel de l'offre de logements sociaux,
 - pour les communes non soumises à la loi SRU comme Cornillon-Confoux ou exemptées du fait des contraintes, comme Fos-sur-Mer, réserver dans les opérations d'habitat, une part destinée au logement social,
 - réaliser les logements sociaux dans les secteurs bien desservis par les transports en commun et bien pourvus en équipements collectifs/services/commerces,
 - favoriser la mise en œuvre de programmation mixte afin de contribuer à une restauration des équilibres à l'échelle de la commune (lorsque la production de logement social est majoritaire ou très significative notamment),
 - orienter prioritairement le développement du parc vers une offre locative à prix maîtrisés (social ou intermédiaire), en veillant aux équilibres des marchés immobiliers et en adéquation avec les besoins.
- ▶ Répondre aux besoins des publics spécifiques :
 - développer l'offre de logements abordables adaptée aux jeunes et aux étudiants en adéquation avec le déploiement de l'offre de formations et les besoins de décohabitation,
 - prendre en compte le vieillissement de la population (notamment dans les quartiers prioritaires de la ville où le vieillissement est assez significatif) et développer une offre de logements adaptée aux besoins des personnes âgées, en typologie et en prix,
 - veiller à l'adaptation des logements et garantir l'accessibilité des logements aux personnes en situation de handicap,
 - répondre à ces besoins tout en favorisant la mixité sociale et intergénérationnelle.
 - ▶ Proposer une offre de logements adaptée à la sédentarisation et aux pratiques nomades des gens du voyage dans le respect des dispositions prévues dans le Schéma départemental d'accueil et d'habitat des gens du voyage (SDAHGV). Cela implique notamment d'étendre l'aire d'Istres et de la requalifier afin de proposer des aménagements adaptés.

Renforcer la cohésion sociale et urbaine dans les quartiers prioritaires

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville, tels que le NPNRU de Miramas, le quartier Maille 1, la Carraire à Miramas, le Prépaou à Istres et le quartier Vauban à Port-Saint-Louis-du-Rhône, nécessitent une attention particulière pour assurer leur renouvellement et leur intégration harmonieuse dans le tissu urbain. Plusieurs actions sont envisagées :

- ▶ Améliorer la qualité du bâti et la performance énergétique des bâtiments, afin de revitaliser ces quartiers et de répondre aux enjeux environnementaux ;
- ▶ Favoriser l'intégration urbaine des quartiers prioritaires et leur désenclavement vis à vis des quartiers adjacents, en facilitant les connexions aux axes principaux ;
- ▶ Renforcer la qualité d'habiter en favorisant le développement d'aménagements, de services, de solutions de mobilités, de commerces et d'équipements au service de la population ;
- ▶ Promouvoir la mixité sociale en diversifiant les types de logements afin d'attirer des populations familiales et plus jeunes ;
- ▶ Accompagner les jeunes de ces quartiers, et notamment les femmes, vers la réussite scolaire, la formation et l'emploi.

Favoriser un développement résidentiel durable et équilibré en conjuguant la rénovation et la restructuration du parc ancien et la création de nouveaux logements

- ▶ Veiller au bon équilibre entre création de logements neufs et requalification du parc ancien :
 - prioriser la rénovation et la restructuration du parc ancien (au sein des centres anciens, dans les quartiers pavillonnaires vieillissants, dans l'habitat social au sein des quartiers prioritaires de la ville, copropriétés, ...) pour améliorer la qualité des logements,
 - réguler la production neuve pour ne pas concurrencer le parc existant,
 - orienter la réalisation de logements neufs vers les segments d'offre manquants, dans un objectif de complémentarité avec l'offre existante.
- ▶ Répondre aux objectifs d'économie de l'espace tout en renforçant la qualité du cadre de vie :
 - encourager le recyclage foncier pour la création

de nouveaux logements,

- développer de nouvelles formes urbaines conjuguant densité raisonnée et qualité de vie renforcée.

Améliorer la qualité et le confort des logements en proposant des formes d'habitat innovant

- ▶ Améliorer la qualité du parc de logements notamment dans le parc social ancien et les copropriétés mais également pour les opérations futures (luminosité, isolation phonique et thermique, orientation, balcons, ...) ;
- ▶ Inciter à la modularité des nouvelles constructions dans une logique d'adaptation du bâti à l'évolution des besoins et usages de la population ;
- ▶ Proposer de nouvelles formes d'habiter permettant d'accroître le lien social et la solidarité : habitats inclusifs, habitats partagés, colocation intergénérationnelle, espaces communs (jardins, buanderies, ateliers, ...) ;
- ▶ Renforcer la présence de la biodiversité urbaine, dans les nouveaux projets comme dans les tissus existants ;
- ▶ Renforcer la mixité fonctionnelle :
 - privilégier l'implantation des nouveaux logements à proximité des aménités urbaines (espaces de nature en ville, transports en commun, équipements et services, espaces publics qualitatifs),
 - créer des quartiers mixtes et intégrés grâce à l'implantation de micro-centralités commerciales mais aussi d'activités économiques urbano-compatibles (tertiaire, petit artisanat) en veillant à ne pas concurrencer l'offre déjà présente à proximité.

3.2. Diversifier l'économie pour renforcer l'attractivité du territoire et la qualité du cadre de vie

Le territoire du PLUi Istres Ouest Provence présente une économie dominée par l'industrie, la logistique et les services marchands. Cette structure économique nécessite une diversification pour favoriser des retombées positives durables, notamment en créant des emplois pérennes et non délocalisables. Cela passe par le développement d'emplois de proximité, en particulier dans les centres villes, avec des commerces, des services adaptés aux besoins des habitants, ainsi qu'une offre tertiaire et de bureaux. La valorisation des atouts paysagers, touristiques et agricoles, notamment à travers un tourisme durable

et respectueux de l'environnement, représente également un levier stratégique.

Développer une économie de proximité rapprochant emplois et lieux de vie

- ▶ Développer l'emploi de proximité en favorisant la mixité fonctionnelle à travers le développement d'espaces d'activités structurés pour l'artisanat, les services et commerces de proximité, les petites unités de production, la logistique urbaine, ...;
- ▶ Encourager l'implantation de nouvelles activités économiques et l'installation des PME-PMI à valeur ajoutée dans les centralités : renouvellement de l'offre foncière et immobilière, accompagnement, aide à l'installation, ...;
- ▶ Favoriser le développement des activités de services dans les nouveaux secteurs d'urbanisation ;
- ▶ Accroître l'offre de bureaux dans les centralités, dans les zones bien desservies, et requalifier en priorité le parc ancien.

Accompagner l'émergence de nouveaux secteurs d'activités

- ▶ Développer de nouveaux secteurs d'activités en lien avec la transition environnementale :
 - accompagner le développement d'emplois pérennes et non délocalisables via de nouveaux secteurs économiques comme l'économie circulaire, l'économie sociale et solidaire, ...;
 - favoriser les activités et les emplois de proximité nécessaires à la transition écologique : rénovation énergétique des logements, logistique urbaine, réemploi, emplois verts, ...
- ▶ Soutenir le développement des activités en lien avec la mer / le littoral, avec notamment le confortement et le développement des activités nautiques et de pêche :
 - renforcer les capacités d'accueil des ports de plaisance à flot et à sec en priorisant l'optimisation des plans d'eau,
 - développer les activités de services et maintenance liées à ces navires,
 - maintenir des places pour la pêche professionnelle dans les ports de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône et les Heures Claires à Istres,
 - valoriser des produits et activités de la mer (pêche, conchyliculture), favoriser l'installation de jeunes pêcheurs et mettre en place, à terre, des conditions favorables au développe-

ment de l'activité pêche (ex. espaces de débarquement et de vente directe).

Favoriser l'agriculture locale et viser une plus grande autonomie alimentaire

- ▶ Préserver et renforcer les activités économiques traditionnelles associées au territoire (foin de Crau, pêche, aquaculture, riziculture, maraîchage, arboricultures, élevages ovins, caprins et bovins ...) et valoriser ces filières, notamment au travers des labels et certifications : AOC foin de Crau, IGP Riz de Camargue, IGP Huîtres de Camargue, IGP agneau de Sisteron ;
- ▶ Protéger les espaces agricoles en priorisant les terres à forte valeur écologique, agronomique et les terres équipées à l'irrigation et potentiellement irrigables, jouant un rôle essentiel dans la recharge de la nappe des Cailloutis de la Crau et dans le bon fonctionnement du cycle de l'eau sur le territoire. Prioriser également la protection des Coussouls de Crau et espaces steppiques pour leur valeur de support de l'élevage ovin ;
- ▶ Éviter la fragmentation des espaces agricoles en préservant les espaces agricoles d'un seul tenant ;
- ▶ Encadrer l'évolution du bâti afin d'éviter un mitage progressif de ces espaces pouvant compromettre leur exploitation et éviter la constructibilité des espaces agricoles de lisière jouant un rôle environnemental ;
- ▶ Renforcer les synergies entre les activités agricoles et d'autres secteurs, tels que la protection contre les risques naturels (zones agricoles jouant le rôle de pare-feu naturel ou d'expansion de crues), le tourisme (gîtes etc.), ainsi que la valorisation du patrimoine et de l'activité agricole (accueil pédagogique, ...)
- ▶ Soutenir et développer l'écosystème économique de la filière agricole, en favorisant la vente, la maintenance du matériel, la transformation et la commercialisation des produits locaux, tout en encourageant les circuits courts d'approvisionnement ;
- ▶ Préserver les espaces agricoles enclavés pouvant être dédiés à l'agriculture urbaine ;
- ▶ Limiter l'exposition des populations aux produits phytosanitaires (eau, air, sols), notamment en créant des zones tampons autour des espaces agricoles et en aménageant les lisières entre espaces agricoles et espaces urbanisés.

Promouvoir un tourisme durable qui bénéficie également aux habitants

Concernant l'hébergement touristique :

- ▶ Renforcer l'offre et la capacité d'accueil des hébergements touristiques existants (camping des Pinèdes et zone d'aménagement touristique de Campréoux-Mirapier à Cornillon Confoux, offre d'hébergement écoresponsable à Grans, réaménagement d'un camping sur la presqu'île du Mazet) et créer de nouveaux sites d'hébergement ;
- ▶ Encourager le développement et la montée en gamme de l'offre hôtelière sur le territoire.

Concernant le développement de certains secteurs au sein de la filière :

- ▶ Développer le tourisme fluvial sur le Rhône en permettant l'aménagement d'appontements à Port-Saint-Louis-du-Rhône et en valorisant les sites remarquables le long du Rhône de façon à capter les usagers des croisières ;
- ▶ Renforcer le tourisme littoral fondé sur les activités balnéaires et le nautisme sur les rives de l'étang de Berre et du golfe de Fos (ex. plage Napoléon), en préservant la bonne qualité des eaux de baignade ;
- ▶ Valoriser les ports de plaisance afin d'accueillir davantage de plaisanciers et mettre en place une navette maritime trans'étang permettant de relier Martigues et Istres à Marignane ;
- ▶ Encourager le tourisme vert et rural en mettant à profit la diversité des milieux naturels du territoire, tels que la Camargue, la réserve naturelle nationale des Coussouls de Crau et les paysages agricoles, en promouvant des activités de randonnées pédestres, équestres et cyclables ;
- ▶ Développer les itinéraires vélos touristiques et de loisirs en s'appuyant sur les projets de grands itinéraires vélo-routes et sur la Via Rhôna reliant la Suisse à Port-Saint-Louis-du-Rhône ;
- ▶ Promouvoir un tourisme culturel en valorisant l'héritage industriel du territoire, à travers ses bâtiments, structures architecturales et éléments remarquables.

Maintenir une armature commerciale adaptée aux besoins et encourager la création d'espaces commerciaux de proximité

Concernant le commerce de proximité :

- ▶ Favoriser le développement commercial dans les cœurs de ville et autour des principaux PEM de centre-ville et de périphérie qui ont vocation à être

le support de développement urbain et de nouvelles centralités ;

- ▶ Privilégier l'implantation des commerces de proximité dans les quartiers mixtes et au sein des micro-centralités commerciales de quartier ;
- ▶ Conforter la vocation d'artisanat, de services et commerces de proximité sur les linéaires stratégiques.

Concernant le commerce de périphérie :

- ▶ Stabiliser l'offre de commerce périphérique sur le territoire dans un contexte de suroffre à l'échelle métropolitaine ;
- ▶ Réguler et contenir le développement des commerces en diffus (le long des axes de transit, en entrée de ville et de village, etc.) afin d'éviter de nouvelles implantations captant les flux de voitures et faisant concurrence aux centres villes ;
- ▶ Freiner le développement commercial dans les zones qui ne lui sont pas dédiées en privilégiant d'autres destinations permettant une plus grande mixité des activités économiques ;
- ▶ Favoriser une implantation commerciale qui ne concurrence pas l'offre existante et qui réponde à des besoins spécifiques qui ne sont pas pourvus ;
- ▶ Renforcer la complémentarité entre les Secteurs d'Implantation Périphériques (Le Tubé à Istres, les Vallins à Fos-sur-Mer, les Molières à Miramas) et les centralités urbaines en favorisant l'implantation d'activités autre que commerciales, tels que les secteurs productifs, logistiques et tertiaires ;
- ▶ Inciter à la mutation des zones commerciales afin de répondre aux enjeux liés à l'évolution des besoins de consommation (essor du e-commerce, évolution des centres commerciaux) et favoriser le renouvellement urbain et la qualité paysagère des polarités commerciales monofonctionnelles ;
- ▶ Conditionner l'implantation d'équipements commerciaux à leur desserte par les transports en commun, la mise en place d'un stationnement adapté et l'organisation des livraisons de manière à minimiser les nuisances et à garantir leur conformité aux normes environnementales en vigueur.

3.3. Tendre vers des villes de proximité, adaptées au changement climatique, plus apaisées et agréables à vivre

Dans un contexte marqué par les enjeux climatiques, la transition écologique et les évolutions démographiques et sociales, le territoire du PLUI Istres

Ouest Provence doit adapter son cadre de vie pour le rendre plus attractif, plus résilient et plus durable. L'amélioration de la qualité de vie passe notamment par la revitalisation des centres-villes, la requalification des espaces publics et la garantie d'un accès équitable aux services, équipements et lieux de vie. Ces enjeux impliquent de repenser l'organisation urbaine en favorisant, la proximité fonctionnelle, une meilleure accessibilité et une répartition équilibrée des services à l'échelle du territoire.

Réduire la place de la voiture dans les centralités, renforcer les mobilités actives, améliorer la qualité urbaine et paysagère des espaces publics, adapter les équipements aux besoins de la population, intégrer la nature et la biodiversité dans l'aménagement urbain ou encore développer des espaces de loisir accessibles à tous, sont autant de leviers d'action pour répondre aux attentes des habitants, soutenir l'économie locale et faire face aux effets du changement climatique.

Revitaliser les centres villes et les espaces publics du territoire

- ▶ Poursuivre les actions engagées pour renforcer la qualité et l'attractivité des centres villes (Forum des Carmes et ses abords à Istres, place Jourdan à Miramas...) ainsi que dans le cadre du programme "Petites Villes de Demain" à Port-Saint-Louis-du-Rhône, en mettant l'accent sur l'amélioration du cadre de vie et le soutien au développement économique local ;
- ▶ Améliorer l'attractivité des centres villes grâce à une approche globale visant à améliorer la qualité de l'espace public, à soutenir l'économie locale (commerces de proximité, espaces pour l'artisanat créatif, services etc.) en maîtrisant le stationnement, en valorisant le patrimoine et en renforçant l'animation et les équipements publics ;
- ▶ Maintenir les équipements dans les centres villes (administratifs, culturels, scolaires...).

Garantir la proximité des services et équipements avec une offre adaptée aux besoins actuels et futurs

- ▶ Conforter la présence d'une offre minimale d'équipements et de services essentiels, notamment culturels et sportifs au sein du territoire, compléter l'offre dans les secteurs où elle est insuffisante et s'assurer de leur bonne accessibilité ;
- ▶ Faire évoluer la capacité et la qualité d'accueil des équipements et services d'envergure communale et intercommunale au regard des objectifs de croissance démographique ;

- ▶ Adapter les équipements et services au vieillissement de la population : accès aux généralistes et spécialistes de santé, service d'aide au maintien à domicile, transport à la demande, ... ;
- ▶ Adapter les équipements à l'évolution des modes de vie, aux enjeux environnementaux et aux nouveaux usages : sports de plein air, tiers lieux, espaces de co-working, ... ;
- ▶ Compléter l'offre de services de santé et mettre en place les conditions permettant d'attirer des professions médicales sur le territoire ;
- ▶ Proposer, à l'échelle des quartiers, une offre en services et équipements de proximité afin de limiter les déplacements motorisés ;
- ▶ Prévoir l'accès à tous aux communications numériques.

Apaiser et rééquilibrer les centres urbains en limitant la place de la voiture et en favorisant le développement des modes actifs

Concernant la place de la voiture :

- ▶ Apaiser les axes structurants et les centres villes en réduisant la vitesse de circulation et en développant des zones apaisées (zone 30, zone de rencontre, aire piétonne) en cœur de ville ou dans les zones d'habitation ;
- ▶ Réorganiser et optimiser le stationnement public autour des centres villes pour permettre le rabattement vers des parkings publics connectés en transports en commun ou en modes actifs afin d'inciter au report modal, dans une logique d'apaisement des centres-urbains ;
- ▶ Réorganiser le stationnement en voirie sur les axes structurants dans les centres-urbains pour permettre un rééquilibrage en faveur des modes actifs, en cohérence avec la réorganisation des espaces de stationnement publics ;
- ▶ Réserver des emplacements dans les parkings pour les véhicules propres avec des bornes de recharges dédiées.

Concernant les modes actifs :

- ▶ Favoriser le développement des mobilités actives en assurant une connexion continue, sécurisée et cohérente entre les zones d'habitat, existantes ou à venir et les principaux lieux de vie du territoire (centres-villes, équipements publics, espaces de loisirs, ...). L'objectif est de créer un maillage fonctionnel des espaces urbains, à l'image des cheminements aménagés le long des berges de la Touloubre, reliant le centre-ville de Grans à l'espace sportif et de loisirs de Fontaine Mary Rose, ou

encore des parcours cyclables autour de l'étang de l'Estomac à Fos-sur-Mer ;

- ▶ Améliorer l'accessibilité en modes actifs aux Pôles d'Échanges Multimodaux du territoire et le long des projets de BHNS et développer l'offre en stationnement cyclable dans les PEM ;
- ▶ Anticiper l'accroissement des nouvelles pratiques de mobilités (vélo à assistance électrique, trottinettes, ...) pour mieux les intégrer dans l'usage et le partage du domaine public (espace de stationnement, bornes de recharge, ...)
- ▶ Connecter les principaux réservoirs de biodiversité aux espaces urbanisés par des itinéraires dédiés aux modes actifs afin de renforcer l'accessibilité des habitants aux espaces naturels de loisir.

Faire de la qualité urbaine un levier pour s'adapter au changement climatique et maintenir l'habitabilité du territoire

Concernant le cycle de l'eau en milieu urbain et la valorisation de la ressource en eau :

- ▶ Systématiser les stationnements en surfaces perméables, sauf risques avérés de nuisances ou d'atteinte à la sécurité des personnes et des biens ;
- ▶ Améliorer la gestion intégrée des eaux pluviales urbaines en privilégiant la déconnexion des réseaux de collecte, la gestion de l'eau à la source par infiltration/évapotranspiration ;
- ▶ Favoriser et valoriser la présence de l'eau en milieu urbain pour lutter contre les îlots de chaleur.

Concernant le développement de la biodiversité urbaine :

- ▶ Aménager des îlots de fraîcheur, en mobilisant les solutions fondées sur la nature et en exploitant les potentialités de végétalisation au sol et sur le bâti ;
- ▶ Favoriser la plantation d'essences adaptées au contexte méditerranéen et à son évolution en évitant les espèces allergisantes et encourager la diversification des strates végétales ;
- ▶ Valoriser les fonctions climatiques des trames vertes et bleues, des espaces agricoles et naturels aux abords des villes (stockage carbone, adaptation aux effets du changement climatique, source locale d'alimentation...).

Concernant l'adaptation du bâti et des aménagements au changement climatique :

- ▶ Intégrer les enjeux environnementaux dans les constructions neuves : bâtiments bioclimatiques garantissant le confort d'habiter l'été et la qualité

de l'air intérieur (logements traversants, optimisation de l'orientation,...), éco-constructions avec des matériaux locaux et de réemploi, ... ;

- ▶ Permettre et promouvoir la création de dispositifs de production d'énergie renouvelable à l'échelle du bâtiment et des opérations d'ensemble ainsi que des dispositifs d'auto-consommation ;
- ▶ Valoriser les potentialités des toits : pour la production d'énergie solaire, le stockage temporaire de l'eau de pluie, le développement de la biodiversité urbaine et le petit éolien ;
- ▶ Améliorer la performance énergétique des logements neufs et en réhabilitation, développer des bâtiments passifs ou à énergie positive et privilégier des formes urbaines économes en énergie (compacité, mitoyenneté, îlots de fraîcheur, ...).

Développer et maintenir des espaces de loisirs attractifs pour les habitants

- ▶ Améliorer l'accessibilité au littoral (cheminements, aménagements, signalétique, ...) et aux étangs du territoire (étangs de l'Olivier, d'Entressen, de l'Estomac) en minimisant l'impact environnemental de ces aménagements ;
- ▶ Développer les espaces de loisirs et de bien-être à destination des habitants : étang de l'Olivier, plage Napoléon à Port-Saint-Louis-du-Rhône, Grande plage à Fos-sur-Mer, plages de la Romaniquette et du Ranquet à Istres, ... ;
- ▶ Organiser la continuité du sentier du littoral sur les rives de l'étang de Berre et de la mer Méditerranée en lien avec les territoires voisins, et veiller à minimiser l'impact environnemental des aménagements ;
- ▶ Valoriser les nombreux espaces verts et de détente présents sur le territoire en organisant leur jalonnement ;
- ▶ Accompagner les projets d'espaces de loisirs (sport, nature, bien être, jeux, ...) à destination des habitants : projet de naturothèque projeté sur le secteur de l'étang de l'Olivier, golf éco-durable prévu sur le secteur de Rassuen à l'entrée Sud de la ville, développement du pôle de loisirs de l'étang d'Entressen, avec notamment la requalification de la base de voile et de ses abords, ... ;
- ▶ Encourager le développement d'itinéraires cyclables sécurisés, afin de renforcer l'attractivité touristique de certains lieux, notamment en aménageant une piste cyclable entre le hameau de pont de Rhaid et la route touristique vers Miramas, ou encore en créant un itinéraire sécurisé longeant le canal et le littoral entre Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc.

TENDRE VERS DES VILLES DE PROXIMITÉ ADAPTÉES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE



TENDRE VERS DES VILLES DE PROXIMITÉ ADAPTÉES AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

AMÉLIORER LA VITALITÉ DES ESPACES URBANISÉS ET LEUR ADAPTATION AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

-  Revitaliser les centres-villes (intervention sur l'espace public, maintien de la diversité commerciale et de service, mixité fonctionnelle...)
-  Adapter les espaces urbanisés au changement climatique
-  Encourager les projets de biodiversité urbaine
-  Poursuivre le développement des voies cyclables structurantes
-  Poursuivre le développement des Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) et en faire des supports de développement urbain
 -  Développer les stations intermodales au sein de la ZIP de Fos
-  Améliorer l'accès aux plages et zones de baignade

DIVERSIFIER L'ÉCONOMIE POUR RENFORCER L'ATTRACTIVITÉ DU TERRITOIRE ET LA QUALITÉ DE VIE

Développer l'économie de proximité

-  Renforcer le secteur tertiaire dans les centralités
-  Développer les emplois de proximité : Petit artisanat, commerce de proximité, services, économie sociale et solidaire.

Permettre le développement de l'économie bleue

-  Renforcer les activités économiques liées à la mer

Soutenir l'agriculture locale pour sa vocation économique, alimentaire et écologique

-  Préserver les espaces agricoles et soutenir les exploitations

Développer le secteur d'activité du tourisme

-  Soutenir l'attractivité des secteurs d'intérêt touristique et de loisirs
-  Développer l'offre en hébergement touristique
-  Maintenir le rayonnement touristique du Village des marques
-  Développer le tourisme d'affaires

3.4. Renforcer la résilience du territoire face aux risques naturels et assurer le bien-être et la santé de la population

Le territoire du PLUi Istres Ouest Provence est confronté à une diversité de risques naturels : inondations liées au Rhône et à la Touloubre, ruissellement, submersion marine en lien avec sa façade littorale, incendie de forêts, mouvement de terrains dus à la présence d'argiles ainsi qu'un aléa sismique modéré sur certaines communes du Nord du territoire.

Parallèlement, les activités industrielles et portuaires génèrent des nuisances et pollutions qui altèrent la qualité de vie des habitants. Le changement climatique amplifie ces risques, aggravant leurs impacts sur la santé et intensifiant les effets cumulés sur une population déjà vulnérable. Face à ces enjeux, l'aménagement du territoire doit intégrer, dans une logique d'anticipation et de précaution, la prévention des risques naturels, notamment sur le littoral afin de renforcer la résilience du cadre de vie et préserver l'attractivité du territoire.

Améliorer le bien-être et la santé des habitants en réduisant leur exposition aux pollutions et aux nuisances

- ▶ Encourager la décarbonation de la mobilité afin de réduire les pollutions atmosphériques et nuisances sonores ;
- ▶ Intégrer la problématique des nuisances sonores dans la conception des projets urbains en adaptant les formes urbaines des nouvelles opérations situées à proximité de zones bruyantes : orientation et disposition des bâtiments pour réduire les réflexions sonores, installation de murs écrans, aménagement d'espaces libres végétalisés jouant un rôle d'atténuateur sonore, conception architecturale intégrant des façades absorbantes, utilisation de matériaux insonorisants et préservation de zones de calme ;
- ▶ Limiter, autant que possible la construction dans les secteurs fortement exposés aux pollutions et aux nuisances en tenant compte des spécificités des communes, en portant une attention particulière aux établissements recevant du public sensible (écoles, établissements de santé, résidences pour personnes âgées, ...).

Réduire l'exposition de la population aux risques naturel

- ▶ Encadrer l'urbanisation pour prendre en compte les enjeux humains et économiques dans les secteurs soumis aux aléas naturels et/ou faisant l'objet d'un PPR (Plan de Prévention des Risques) ;
- ▶ Anticiper et prendre en compte l'évolution des risques naturels majeurs sous l'effet du changement climatique, notamment le développement et l'intensification des phénomènes extrêmes.

Concernant le risque inondation :

- ▶ Prévenir et limiter le risque inondation par débordement des cours d'eau (Rhône, Touloubre) notamment dans la traversée de Grans, sur des espaces agricoles et de l'habitat diffus pour Cornillon-Confoux ;
- ▶ Prévenir et limiter le risque par ruissellement pluvial :
 - préserver les champs d'expansion de crues, les axes d'écoulement des eaux, favoriser la réduction de l'imperméabilisation des sols, le développement des espaces de pleine terre, l'accroissement de la transparence hydraulique des constructions et clôtures, ... ,
 - mettre en œuvre des règles pour les nouvelles constructions qui seraient exposées à l'aléa ruissellement pluvial,
 - préserver les restanques, outil majeur de limitation des ruissellements.
- ▶ En zone urbaine, dans les secteurs d'aléas fort et très fort :
 - interdire les constructions nouvelles,
 - les bâtiments déjà existants peuvent être étendus, surélevés ou réaménagés, à condition de réduire leur vulnérabilité face aux risques. Cela vaut aussi pour les bâtiments utilisés pour des activités économiques.

Ces règles peuvent être assouplies dans les centres urbains denses (notamment en lien avec les opérations de renouvellement urbain) sous réserve d'intégrer des règles de réduction de vulnérabilité adaptées.

- ▶ Dans les secteurs d'aléas faibles à modérés : autoriser les constructions neuves uniquement si elles tiennent compte du niveau d'exposition au risque, en intégrant des dispositifs constructifs adaptés pour limiter les effets d'une crue, assurer leur résilience face au risque inondation, tout en veillant à ne pas aggraver la vulnérabilité de l'environnement immédiat ;
- ▶ Dans les zones peu ou pas urbanisées (notamment les zones naturelles, agricoles et zones

d'habitat diffus) autoriser uniquement les constructions nécessaires à l'activité agricole, ainsi que les extensions limitées et les surélévations de bâtiments, à condition d'intégrer toutes les mesures constructives liées au niveau de risque (plancher fixé au-dessus de la côte de référence, matériaux existants) ;

- ▶ En l'absence de connaissance de l'aléa de référence, préserver de toute construction nouvelle, l'emprise maximale des zones inondables. Les établissements dits "sensibles" (écoles, hôpitaux, maisons de retraite) et ceux nécessaires à la gestion de crise (casernes, centres de secours) doivent notamment être implantés en dehors de la zone inondable définie par l'évènement de référence.

Concernant le risque incendie feux de forêt :

- ▶ Encadrer l'urbanisation dans les zones exposées au risque incendie en fonction du niveau d'aléa et de la vulnérabilité des secteurs :
 - identifier comme inconstructible les secteurs soumis à un aléa très fort à exceptionnel ou correspondant à de nouveaux secteurs d'habitat vulnérable en aléa moyen à fort, afin de protéger les populations et limiter l'exposition au risque,
 - autoriser la construction dans certaines zones sous réserve de prescriptions spécifiques visant à réduire les conséquences du risque incendie de forêt (mesures de prévention, règles de construction, gestion de la végétation),
 - encadrer les extensions urbaines et les orientations d'aménagement et de programmation en les conditionnant à une évaluation fine du risque encouru et l'adoption de mesures de réduction de la vulnérabilité du projet. Celles-ci devront notamment faire l'objet d'une organisation spatiale adaptée au niveau de l'aléa, visant à minimiser le nombre de personnes exposées.
- ▶ Éviter voire interdire les formes d'urbanisation incompatibles avec le risque feu de forêt, en particulier : les constructions isolées sur de très grandes parcelles, les implantations denses et mal organisées présentant des difficultés d'accès pour les secours ou un réseau de défense incendie insuffisant.
- ▶ Promouvoir une gestion préventive et durable du risque incendie : préserver les lisières entre zones urbaines et espaces naturels ou agricoles, remettre en culture certaines friches en milieu forestier, développer le sylvopastoralisme, privilégier l'usage d'essences végétales adaptées au contexte méditerranéen et peu inflammables.

Concernant les risques liés à l'évolution du trait

de côte :

- ▶ Prendre en compte des évolutions du trait de côte, qu'elles soient temporaires ou permanentes (ennoisement, submersion marine, érosion), en particulier à Port-Saint-Louis-du-Rhône, accentuées par le changement climatique. Il est essentiel de maîtriser très fortement le développement urbain et économique sur ces zones sensibles afin de ne pas aggraver leur vulnérabilité face aux risques littoraux.

Concernant le risque mouvement de terrain :

- ▶ Adapter les modes de construction à la présence de risques liés aux mouvements de sols, notamment les risques sismiques (classés « moyen » sur les communes de Grans et Cornillon-Confoux) les mouvements de terrain liés au retrait-gonflement des argiles, ainsi que les phénomènes d'érosion des berges recensées à Istres, Miramas et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

3.5. Mettre en valeur le paysage et le patrimoine, marqueurs forts de l'identité territoriale

Le territoire du PLUi Istres Ouest Provence présente une singularité géographique liée à sa façade maritime et à sa connexion au Rhône et à l'étang de Berre. Son paysage ouvert et dégagé, structuré par l'eau, les étangs et les zones de marais, façonne un cadre de vie unique pour ses habitants.

Le territoire se distingue également par la richesse de son patrimoine bâti, qui relie ses six communes à travers des éléments historiques variés. Des centres anciens aux infrastructures industrielles, ce patrimoine témoigne de l'histoire et du développement économique local. Villages perchés, bastides, édifices religieux, lavoirs ou constructions liées à la pêche incarnent autant d'enjeux de préservation et de valorisation, afin de conserver la mémoire de ces lieux, renforcer l'attractivité du territoire et affirmer une identité commune.

Valoriser et préserver les paysages du territoire

Concernant les paysages emblématiques :

- ▶ Préserver et poursuivre la valorisation des grands paysages emblématiques du territoire, qui sont aussi particulièrement sensibles aux aménagements du fait des reliefs peu marqués : plaine de la Crau, espaces naturels des étangs et des salins, paysages humides camarguais du delta du Rhône, collines entre Crau et étang de Berre, ... ;

- ▶ Préserver et valoriser les cônes de vue ouverts sur les grands paysages ;
- ▶ Valoriser les espaces littoraux et encadrer leur fréquentation afin de protéger leurs écosystèmes, essentiels pour leur contribution au stockage de carbone (notamment aménagement des plages de l'étang de Berre : Ranquet, Romaniquette, Monteau, Varage, promenade autour de l'étang de l'Olivier, ...) ;
- ▶ Porter une attention particulière aux éléments constitutifs des paysages de l'eau (ripisylves, zones humides, canaux, ...) ;
- ▶ Protéger les Coussouls et les milieux steppiques ;
- ▶ Préserver les terres agricoles dédiées à la production du foin de Crau, marqueur culturel et paysager fort du territoire, et jouant un rôle majeur dans le cycle de l'eau et la préservation de la biodiversité associée à cette culture.

Concernant les paysages du quotidien :

- ▶ Protéger et valoriser les paysages du quotidien en luttant contre leur banalisation et en renforçant les éléments constitutifs de l'identité du territoire ;
- ▶ Limiter la pollution visuelle (affichage publicitaire, enseignes, axes routiers, etc.) grâce à une meilleure intégration paysagère des entrées de ville ;
- ▶ Porter une attention particulière aux paysages des "franges" entre espaces urbains, naturels et agricoles afin de limiter les ruptures et d'organiser la transition entre espaces bâtis et espaces ouverts.

Assurer la protection et la valorisation du patrimoine du territoire

- ▶ Préserver les caractéristiques architecturales et urbaines des centres anciens et des tissus urbains historiques en particulier les éléments emblématiques tels que les façades traditionnelles, les alignements de rues, les places publiques et les structures historiques afin de maintenir l'identité et le patrimoine culturel du territoire ;
- ▶ Localiser, préserver et mettre en valeur le patrimoine bâti : patrimoine urbain/villageois, (Vieux Miramas et son socle, château de l'Hauture à Fos-sur-Mer), patrimoine vernaculaire et agricole (Mas de Suffren et Mas de la Tour à Entressen à Istres) notamment par le développement d'activités pédagogiques et touristiques, patrimoine architectural contemporain tel que les édifices labellisés Architecture Contemporaine Remarquable (HBM boulevard Frédéric Mistral, centre éducatif et culturel aux Heures Claires à Istres), patrimoine vert à travers des sites majeurs comme le golf à Miramas ou la Poudrerie, patrimoine lié à l'eau (canaux d'irriga-

tion), patrimoine industriel, minier, ferroviaire (identité de Miramas comme ville du rail), patrimoine archéologique ;

- ▶ Identifier, protéger et valoriser le patrimoine naturel et littoral y compris le patrimoine végétal en milieu urbain (alignements d'arbre, ensembles boisés des centres urbains, ...) ;
- ▶ Protéger les espaces patrimoniaux, y compris les sites naturels inscrits et les paysages remarquables, en élargissant les protections au-delà des limites administratives des sites et monuments historiques, afin de préserver leur valeur.

METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE, LE PATRIMOINE ET LES ESPACES DE LOISIR DU TERRITOIRE



METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE, LE PATRIMOINE ET LES ESPACES DE LOISIR DU TERRITOIRE

PRÉSERVER ET POURSUIVRE LA VALORISATION DES GRANDS PAYSAGES EMBLÉMATIQUES DU TERRITOIRE

-  Point de vue
-  Plaine de la Crau (périmètre approximatif)
-  Paysages humides : Camargue, delta du Rhône, étangs, salins (périmètre approximatif)
-  Paysage industriel de la plaine de la Crau (périmètre approximatif)
-  Massif forestier (périmètre approximatif)

GARANTIR L'ACCÈS AU LITTORAL ET AUX ÉTANGS

-  Plages et zones de baignade
-  Étang
-  Port de plaisance
-  Halte fluviale
-  Croisière fluviale sur le Rhône
-  Cour d'eau emblématique

DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS SPORTIVES ET DE PLEINE NATURE

-  GR2013
-  Sentier du littoral
-  Piste cyclable de loisirs
-  Sites principaux (existant ou en projet) d'activité sportive et de pleine nature (base nautique, golf, parc...)

ASSURER LA PROTECTION ET LA VALORISATION DU PATRIMOINE BÂTI ET CULTUREL

-  Centre ancien remarquable
- 
 - Cornillon-Confoux** : Église Saint-Vincent, Horloge
 - Fos-sur-Mer** : Château de l'Hauture, Chapelle Notre Dame de la Mer, Phare Saint-Gervais
 - Grans** : Église Saint-Pierre
 - Istres** : Église Notre-Dame de Beauvoir, Chapelle Saint-Sulpice, Porte d'Arles, HBM Boulevard Frédéric Mistral, Centre éducatif et culturel aux Heures Claires, Tour de la Reine Jeanne (Entressen)
 - Port-Saint-Louis-du-Rhône** : Tour Saint-Louis
-  Musée existant ou projet

ZOOM MÉTHODOLOGIQUE SUR LA CONSTRUCTION DU SCÉNARIO DE DÉVELOPPEMENT

L'élaboration du PADD nécessite la définition d'un scénario de développement qui constitue une étape essentielle. Ce scénario permet de fixer des objectifs en matière de production de logements et de création d'emplois. Il repose sur l'analyse de trois dynamiques principales : démographique, résidentielle et économique.

1. L'analyse et la projection des dynamiques démographiques

La première étape dans l'élaboration du scénario de développement consiste à projeter les dynamiques démographiques. Cela implique, dans un premier temps d'extrapoler la croissance de la population à partir des tendances observées sur la période passée. Dans un second temps cette projection est complétée en tenant compte des effets induits par les futurs projets d'industrie décarbonée attendus sur le territoire. En effet, au vu du contexte de réindustrialisation, il est essentiel d'anticiper de manière plus fine les besoins induits par les évolutions économiques locales.

Analyse de l'impact des projets d'industrie décarbonée

Environ 9000 emplois directs sont attendus sur la ZIP à horizon 2030. Ce chiffre est issu des travaux menés dans le cadre de la réalisation de la feuille de route industrielle Fos-Etang de Berre, d'entretiens réalisés avec le GPMM et d'une base projet réalisée par l'Agam recensant l'ensemble des projets portuaires, industriels, commerciaux et logistiques attendus sur le territoire. A partir de ce chiffre, deux scénarios sont définis pour projeter l'impact de ces nouveaux emplois sur le besoin en logements. La construction de ces deux scénarios est basée sur un ensemble de variables :

1. Un pourcentage de projets non réalisés de -10% est appliqué pour les deux scénarios afin d'intégrer les nombreuses incertitudes concernant la réalisation de ces projets et leur calendrier (il est possible que certains projets se réalisent sur d'autres communes ou au-delà de 2030).

► Scénario haut et bas : 8100 emplois directs attendus sur la ZIP à horizon 2030

2. La création d'emplois indirects¹ liés aux emplois di-

¹ Les emplois indirects désignent les emplois des entreprises sous-traitantes ou fournisseurs qui sont engagés en raison des dépenses et des activités de l'entreprise principale.

rects attendus est prise en compte :

► Scénario haut : + 50 % d'emplois indirects soit 12150 emplois directs et indirects attendus sur la ZIP à horizon 2030.

► Scénario bas : +25% d'emplois indirects soit 10125 emplois directs et indirects attendus sur la ZIP à horizon 2030.

3. La part de recrutement local² est intégrée aux scénarios :

► Scénario haut : 30 % de recrutement local soit 8505 nouveaux actifs à horizon 2030

► Scénario bas : 50 % de recrutement local soit 5063 nouveaux actifs à horizon 2030

4. La part d'actifs à loger sur le territoire Istres Ouest Provence est fixée à 45 % car actuellement environ 45 % des personnes qui travaillent sur la ZIP logent sur le territoire Istres Ouest Provence³ :

► Scénario haut : 3827 personnes à loger sur le territoire à horizon 2030 soit 638 par an sur une période de 6 ans (2025-2030)

► Scénario bas : 2278 personnes à loger sur le territoire à horizon 2030 soit 380 personnes par an sur une période de 6 ans (2025-2030)

Projection de la croissance démographique

La projection de la croissance démographique est à la fois basée sur le report des tendances passées et sur l'intégration des nouveaux actifs attendus dans le cadre des projets d'industrie décarbonée. Néanmoins, l'impact de ces projets reste modéré dans la mesure où l'arrivée de ces actifs devrait se faire de manière progressive entre 2025 et 2030. Une part de ces actifs devrait donc être déjà installée sur le territoire en 2028, à l'approbation du PLUi.

Pour projeter la croissance démographique sur la période du PLUi en s'appuyant sur les dynamiques démographiques de la période passée le scénario de développement utilise les dernières données INSEE disponibles lors de

² Une partie des nouveaux emplois sera occupée par les habitants actuels du territoire (chômeurs, étudiants, apprentis, personnes occupant actuellement un poste ailleurs, ...). Les ratios de 30 et 50% s'appuient sur une analyse du taux de chômage et du nombre de personnes actuellement en formation.

³ Cette répartition est issue des travaux du bureau d'étude Eurêka qui s'appuie une analyse de données GPS, elle est corroborée par le traitement de l'enquête EMC² du Cerema qui analyse entre autres les flux domicile-travail.

son élaboration, soit l'année 2021. La méthode ci-dessous s'appuie donc sur une projection de la croissance démographique sur la période 2021-2040, néanmoins les chiffres ci-dessous portent uniquement sur la période du PLUi (2028-2040).

1. Application d'un TEAM (taux d'évolution annuel moyen) de +0,4% sur la période 2021-2030

L'analyse des dynamiques démographiques sur les périodes passées montre un TEAM de +0,27 % sur la période 2009-2015 et de +0,42 % sur la période 2015-2021. Le scénario de développement reporte cette dynamique en appliquant un TEAM de +0,4% sur la période 2021-2030.

2. Application d'un TEAM de +0,5% sur la période 2031-2040

Actuellement les données disponibles ne nous permettent pas de connaître le nombre d'emplois créés et donc de nouveaux actifs arrivant sur le territoire en lien avec les projets d'industrie décarbonée après 2030. Afin de prendre en compte ces éventuels nouveaux projets post 2030 et la poursuite de la dynamique économique du territoire, le scénario de développement intensifie la croissance démographique en appliquant un TEAM de +0,5% sur la période 2031-2040.

3. Ajout des nouveaux actifs à loger sur le territoire en lien avec l'industrie décarbonée

La réindustrialisation et la décarbonation des activités économiques du territoire constituent un tournant stratégique pour le développement d'Istres Ouest Provence. Afin d'anticiper au mieux les impacts, notamment en matière de besoins résidentiels, l'arrivée de nouveaux actifs liés à ces projets est intégrée à la projection de la croissance démographique basée sur le report des dynamiques de la période passée. Ainsi, entre 380 (scénario bas) et 638 (scénario haut) habitants supplémentaires par an sont ajoutés à la projection démographique sur la période 2025-2030. Cette approche permet d'articuler les dynamiques démographiques naturelles du territoire avec l'impact attendu de ce changement économique majeur.

- ▶ Scénario haut : on projette 107177 habitants sur le territoire en 2028 et 114880 habitants en 2040 soit une variation de 7704 habitants sur la période du PLUi.
- ▶ Scénario bas : on projette 105992 habitants sur le territoire en 2028 et 113012 habitants en 2040 soit une variation de 7020 habitants sur la période du PLUi.

En conclusion et suite à l'application de ces différentes dynamiques, entre 7020 (scénario bas) et 7704 (scénario haut) habitants supplémentaires sont at-

tendus sur le territoire sur la période 2028-2040.

Projection de la taille et du nombre de ménages

La projection de la taille des ménages est essentielle pour la construction du scénario de développement. Elle permet d'estimer l'augmentation du nombre de ménages sur la période du PLUi, contribuant ainsi à la définition des objectifs de production de logements.

En 2021, la taille moyenne des ménages est de 2,25 personnes par ménage. Elle est en forte baisse sur les dernières périodes : elle était de 2,45 personnes par ménage en 2009 et 2,33 en 2015. Le taux d'évolution annuel moyen de la taille des ménages était de -0,8% entre 2009 et 2015 et de -0,6% entre 2015-2021, traduisant un ralentissement progressif de cette baisse. Afin de projeter la taille des ménages sur la période du PLUi, le scénario de développement retient un TEAM de -0,5% entre 2022 et 2030 puis de -0,25% entre 2031 et 2040. Ces hypothèses, plus modérées que les tendances passées, tiennent compte des prévisions nationales qui anticipent un ralentissement du desserrement des ménages dans les années à venir. Néanmoins, le scénario de développement retient un TEAM de la taille des ménages plus important avant 2030. En effet, la majorité des emplois attendus dans le cadre des projets d'industrie décarbonée seront en majorité des postes ouvriers. On peut supposer que les personnes susceptibles de venir s'installer seront relativement jeunes et peu susceptibles d'arriver sur le territoire avec des ménages de taille importante.

La taille moyenne des ménages est donc estimée à 2,17 personnes par ménage en 2028 et 2,10 en 2040.

Afin de projeter la variation du nombre de ménages sur la période du PLUi, la population projetée est divisée par la taille moyenne des ménages projetée : en 2021 la population sur le territoire était de 101742 habitants pour une taille moyenne des ménages de 2,25. On comptait donc environ 45219 ménages sur le territoire ($101742 / 2,25 = 45219$).

- ▶ Scénario haut : 49335 ménages (107177 habitants / 2,17 personnes par ménage en moyenne = 49335 ménages) en 2028 et 54768 ménages en 2040 (114880 habitants / 2,10 personnes par ménage en moyenne = 54768 ménages en 2040), soit une variation 5433 ménages sur la période du PLUi.
- ▶ Scénario bas : 48790 ménages en 2028 (105992 habitants / 2,17 personnes par ménage en moyenne = 48790 ménages) et 53877 ménages en 2040 (113012 habitants / 2,10 personnes par ménage en moyenne = 53877 ménages), soit une variation de 5088 ménages sur la période du PLUi.

2. L'analyse et la projection des dynamiques résidentielles

La seconde étape de l'élaboration du scénario de développement consiste à projeter les dynamiques résidentielles. Combinée à la projection démographique, cette analyse permet d'estimer les besoins en logements sur le territoire pendant la période du PLUi, à la fois pour maintenir la population actuelle et pour accueillir de nouveaux habitants. La projection des dynamiques résidentielles repose sur l'analyse et la projection de trois phénomènes internes au parc de logement : l'évolution des logements vacants, des résidences secondaires et du renouvellement urbain. Ces phénomènes ont un impact direct sur le parc de résidences principales puisqu'ils peuvent « supprimer » des logements, nécessitant alors la production de logements supplémentaires. Ils peuvent également « ajouter » de nouveaux logements dans le parc de résidences principales, ce qui peut limiter les besoins en production de logements.

Exemples de phénomènes qui « suppriment » des logements au sein du parc de résidences principales :

- Évolution du parc de résidences secondaires : une résidence principale est achetée pour en faire une résidence secondaire (peu d'impact sur le territoire au regard du faible taux de résidences secondaires) ;
- Évolution du parc de logements vacants : une résidence principale occupée devient vacante ;
- Impact du renouvellement urbain : deux logements sont regroupés pour en faire un ou un logement subit un changement d'affectation pour le transformer en local d'activité.

Chacun de ces exemples « supprime » une résidence principale susceptible d'accueillir des habitants, il faudra donc construire autant de logements supplémentaires pour répondre aux besoins résidentiels et compenser cet effet. A l'inverse si une résidence secondaire devient une résidence principale, qu'un logement vacant est remis sur le marché ou qu'un logement est divisé, plusieurs logements sont donc « ajoutés » au parc de résidence principale, l'objectif de production de logement devra donc être moins élevé pour prendre en compte ces phénomènes.

L'évolution du parc de résidences secondaires

Le parc de résidences secondaires du territoire Istres Ouest Provence représente une faible part du parc de logement global. En 2020 on comptait environ 1017 résidences secondaires soit 2% du parc total. Bien que leur nombre soit en légère hausse (746 en 2009, 970 en 2015), leur part reste relativement stable, autour de 2%. Le TEAM du parc de résidences secondaires s'élève à 2,86 % entre 2009 et 2020. Afin d'intégrer cette dynami-

que dans le scénario de développement, un TEAM de +2% est appliqué sur la période 2021-2040. Ce taux repose sur l'hypothèse d'une croissance modérée mais continue du nombre de résidences secondaires, au regard des leviers d'attractivités activés sur le territoire, notamment en terme de tourisme. On estime donc que le parc de résidences secondaires s'élèvera à 1192 logements en 2028 et 1512 en 2040. Soit une variation de 320 logements sur la période du PLUi.

Il faudra donc produire 320 logements sur la période du PLUi pour compenser l'effet de l'évolution du parc de résidences secondaires.

L'évolution du parc de logements vacants

En 2020, le parc de logements vacants sur le territoire Istres Ouest Provence représente 5 % du parc total (soit 2480 logements), ce qui est relativement bas. Bien que le nombre de logements vacants ait légèrement augmenté au fur et à mesure des années (passant de 2236 logements vacants en 2009 à 2860 en 2015) sa part dans le parc reste stable. Le TEAM du parc de logements vacants sur la période 2009-2020 est de 0,95%. Le scénario de développement se base sur l'hypothèse d'une poursuite de cette tendance et applique donc un TEAM de +0,95% sur la période 2021-2040. Le nombre de logements vacants est estimé à 2675 logements en 2028 et 2997 logements en 2040, soit une augmentation de 321 logements sur la période du PLUi.

Cette évolution nécessitera donc la production de 321 logements supplémentaires sur la période du PLUi pour compenser l'effet de l'évolution du parc de logements vacants.

L'impact du renouvellement urbain

Le renouvellement urbain correspond au solde entre la diminution du nombre de logements (démolitions, changement de destination, ...) et son augmentation (divisions, changement d'usage, ...). L'analyse de cette dynamique sur la période récente s'appuie sur une comparaison entre la production de logements (analyse des permis de construire) et la variation du parc de logements. Sur le territoire Istres Ouest Provence on constate que le parc de logements est passé de 42 118 en 2009 à 47 672 en 2020, soit une augmentation de 5 555 logements. Sur cette même période, la production de logements est estimée à 6823 logements, estimation basée sur le nombre de logements des permis de construire accordés auquel est appliqué un taux de chute de 10%. La différence entre la variation du parc et la production de logements (variation de 5555 logements – production de 6823 logements = différence de -1268 logements) traduit l'effet du renouvellement urbain, soit un taux de renouvellement annuel

moyen du parc de logements de -0,28%.

Afin de projeter l'impact du renouvellement urbain, le scénario de développement retient un taux de renouvellement annuel moyen de -0,28% sur la période 2021-2028 puis l'atténue à -0,2% sur la période du PLUi afin de prendre en compte les différents leviers mis en place dans le cadre du PLUi pour favoriser la production de logements au sein de l'enveloppe urbaine. L'impact du renouvellement urbain sur la période du PLUi est donc estimé à une perte de 1107 logements qu'il faudra compenser par une production équivalente de logements supplémentaires.

La projection du « point mort » résidentiel

Le point mort se définit par le besoin en logements pour une période donnée à population égale. On distingue le point mort résidentiel (besoin généré par les variations du parc) et le point mort démographique (besoin généré par le desserrement des ménages).

Pour le PLUi Istres Ouest Provence, le point mort résidentiel sur la période 2028-2040 est estimé à 1748 logements (1107 logements pour compenser le renouvellement urbain, 320 pour compenser l'effet de l'évolution du parc de résidences secondaires, 321 pour compenser les effets de l'évolution du parc de logements vacants).

3. La définition d'un objectif de production de logements

L'élaboration d'un scénario de développement permet de définir un objectif de production de logements afin de maintenir la population actuelle en répondant à ses besoins tout en permettant l'accueil d'une nouvelle population sur le territoire. Cet objectif se base sur la projection des dynamiques démographiques et résidentielles.

Pour rappel, on projette une augmentation du nombre de ménages de 5088 (scénario bas) à 5433 (scénario haut) ménages supplémentaires sur la période du PLUi et un point mort résidentiel de 1748 logements sur la même période. Il sera donc nécessaire de produire entre 6835 (scénario bas) et 7180 (scénario haut) logements pour compenser les effets du parc et répondre aux besoins résidentiels des habitants actuels et à venir.

Pour tenir compte des incertitudes liées aux projections sur la période du PLUi, apporter de la souplesse au PADD et permettre au territoire de répondre efficacement aux besoins de ses habitants et de ses entreprises, un objectif de production de logements compris entre 6 000 et 7 000 unités est fixé.

4. L'analyse de la projection des dynamiques économiques

Le volet économique du scénario de développement se base sur deux composantes principales : la projection de l'évolution des secteurs d'activité déjà implantés sur le territoire et l'intégration des emplois attendus dans le cadre des futurs projets d'industrie décarbonée. Comme pour la projection de la croissance démographique, ces projets font l'objet d'une attention particulière car ils représentent un tournant majeur pour le développement du territoire. Leur anticipation est donc un enjeu essentiel dans l'élaboration du PLUi.

Projection de la création d'emplois dans les différents secteurs d'activité

La projection de l'évolution du nombre d'emplois se base sur l'analyse des dynamiques passées pour chacun des sept grands secteurs d'activités (industrie, construction, commerce, hôtellerie-restauration, autres services marchands hors intérim, intérim, services non marchands). Les données sont issues de l'URSSAF et ne concernent que les emplois salariés du secteur privé (aucune donnée fiable sur l'emploi du secteur public n'est disponible).

La variation annuelle moyenne du nombre d'emplois salariés privés est analysée sur la période 2006-2023 et reportée sur la période 2024-2028. Elle est de -5 pour l'industrie, -4 pour la construction, 95 pour le commerce, 25 pour l'hôtellerie restauration, 153 pour les autres services marchands hors intérim, 28 pour l'intérim et 11 pour les services non marchands, ce qui représente au total une augmentation moyenne de 302 emplois salariés privés par an sur le territoire du PLUi Istres Ouest Provence.

Le scénario de développement projette la création de 3625 emplois salariés privés entre 2028 et 2040. Néanmoins, cette projection n'intègre pas les emplois créés dans le cadre des projets d'industrie décarbonée.

Intégration de l'impact des projets d'industrie décarbonée

Une base projet a été élaborée afin de recenser l'ensemble des projets économiques connus à ce jour sur le territoire. Lorsque le nombre d'emplois générés par un projet est connu, il a été directement intégré. Pour ceux dont on ne dispose pas de cette donnée, une estimation a été réalisée à partir d'un ratio emplois / hectare calculé en fonction de la surface aménageable du secteur d'activité concerné au sein du territoire du PLUi. Par ailleurs, une estimation de la date de mise en œuvre de chaque projet a été nécessaire afin de distinguer ceux susceptibles d'impacter la période couverte par le PLUi (avant ou après 2028).

On estime à environ 7283 le nombre d'emplois industriels et logistiques prévus après 2028 dans le cadre des projets attendus sur le territoire.

5. La définition des objectifs de création d'emplois

La définition du scénario de développement permet de définir un objectif de création d'emplois sur la période du PLUi. Cet objectif se base sur la projection de l'évolution du nombre d'emplois pour chaque grand secteur d'activité et sur l'impact des projets d'industrie décarbonée sur la création d'emploi.

Pour rappel, on estime à 3625 le nombre d'emplois à créer sur le territoire pour répondre aux dynamiques d'évolution des grands secteurs d'activité. Néanmoins le risque de suppression d'emplois en parallèle de l'accueil des nouveaux projets d'industrie décarbonée est à anticiper. Pour prendre en compte ce phénomène, un taux de chute de -10% est appliqué. Le scénario s'appuie donc sur une création de 3263 emplois à horizon 2040. Concernant la création d'emplois générée par les projets à venir, on applique également un taux de « non réalisation » des projets de -10%, le scénario s'appuie donc sur 6555 emplois. Au total, on estime donc à 9818 la création d'emplois sur le territoire dans la période du PLUi dont 66% seront dus à l'accueil des projets de réindustrialisation et de décarbonation.

L'objectif global de création d'emplois dans le cadre du PADD est donc fixé entre 9000 et 10000 emplois.

LEXIQUE

CCI

Chambre de Commerce et de l'Industrie

DECI

Défense Extérieure Contre les Incendies

DFCI

Défense de la Forêt Contre les Incendies

ENAF

Espaces Naturels Agricoles et Forestiers

EPAD Ouest Provence

Établissement Public d'Aménagement et de Développement Ouest Provence

GPMM

Grand Port Maritime de Marseille-Fos

NPNRU

Nouveau Programme National de Renouveau
Urbain

PEM

Pôles d'Échanges Multimodaux

PNR

Parc Naturel Régional

QPV

Quartier Prioritaire de la politique de la Ville

REM

Réseau Express Métropolitain

SAGE

Schéma d'Aménagement et de Gestion de l'Eau

SDAGE

Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des
Eaux

SPL Sens Urbain

Société Publique Locale détenue par Aix-Marseille
Métropole et les communes de Miramas, Fos-sur-Mer,
Berre l'Étang et Saint-Chamas

SRADDET

Schéma Régional d'aménagement, de développement
durable et d'égalité des territoires

SYMCRAU

Syndicat Mixte de gestion des nappes de la Crau

ZAN

Zéro Artificialisation Nette

