

# Schéma de Cohérence Territoriale

## Ouest Etang de Berre

# Projet d'Aménagement et de Développement Durable

Projet débattu le 22 10 09 conformément à l'art. L 122-8 du CU

Projet soumis à la concertation conformément à l'art. L 300-2 du CU

Projet débattu le 4 10 10 conformément à l'art. L 122-8 du CU



## **Sommaire**

### **INTRODUCTION :**

**Cinq enjeux stratégiques comme fondement du SCoT Ouest Etang de Berre**

### **PARTIE 1**

#### **Pour un territoire accueillant et solidaire**

- 1.1 Une croissance démographique maîtrisée
- 1.2 Une capacité d'accueil partagée
- 1.3 Une gestion durable du foncier constructible
- 1.4 Des intensités d'urbanisation différenciées
- 1.5 Une armature commerciale et tertiaire équilibrée
- 1.6 Une offre de service, d'équipement et de loisir en anticipation permanente

### **PARTIE 2**

#### **Pour un territoire valorisant ses atouts économiques et stratégiques**

- 2.1 Accompagner le développement économique
- 2.2 Diversifier et de rééquilibrer le développement économique du territoire en complémentarité des fonctions motrices
- 2.3 Gérer durablement le foncier disponible et préserver ses possibilités de développement
- 2.4 S'inscrire dans une nouvelle gouvernance avec le GPMMF pour un développement partagé
- 2.5 Permettre le développement d'une agriculture et d'une économie maritime diversifiées et compétitives
- 2.6 Donner toute sa place au tourisme

### **PARTIE 3**

#### **Pour un territoire affirmant le droit à la mobilité pour tous**

- 3.1 Accompagner le développement économique par des infrastructures adéquates
- 3.2 Développer un schéma de transports collectifs à l'échelle du territoire
- 3.3 Infléchir les pratiques actuelles de mobilité urbaine

## **PARTIE 4**

### **Pour un territoire sachant valoriser sa situation et ses sites**

- 4.1 Préserver le potentiel de développement des espaces littoraux
- 4.2 La géographie et l'histoire comme vecteurs de développement

## **PARTIE 5**

### **Pour un territoire se structurant à partir de son patrimoine agri – environnemental**

- 5.1 Préserver les espaces agri-naturels à forte valeur patrimoniale
- 5.2 Préserver les ressources en eau
- 5.3 Réduire les risques et les nuisances

## Cinq enjeux stratégiques comme fondement du SCoT Ouest Etang de Berre

Le PADD du SCoT Ouest Etang de Berre est le produit d'une exigence collective visant à valoriser des atouts territoriaux et socio-économiques. Notons qu'ici ceux-ci prennent une dimension singulière tant la filière industrielle portuaire et énergétique est prégnante bien entendu à l'échelle du territoire mais aussi à l'échelle internationale.

Le PADD marque ainsi la volonté des élus de « prendre la main » avec détermination sur le développement du territoire face à des tendances qui pourraient précisément, si rien n'était fait, mettre à mal ces atouts hautement stratégiques.

Le PADD fait suite à un diagnostic, et précède le document d'orientations générales qui lui donnera une valeur prescriptive.

Le PADD est donc :

- Un projet politique visant à organiser, dans l'intérêt de tous, les rapports entre une population et le territoire sur lequel elle vit, avec un regard humaniste dans une dimension de développement durable.
- Un projet prospectif visant à organiser dans le moyen terme (d'ici 2025) ces rapports territoriaux. Ce sont les élus et la population qu'ils représentent qui sont les « maîtres du jeu » dans la mesure où ils définissent un scénario de développement territorial choisi et non subi.
- Un projet déclinable à plusieurs échelles, selon les thématiques abordées et les politiques qui les sous-tendent avec principalement : l'habitat, les transports et les déplacements, le développement économique, la valorisation agri-environnementale...

La réflexion engagée lors du diagnostic a fait émerger cinq enjeux majeurs pour le territoire du SCoT. Ils sont à la base de la réflexion stratégique qui a pour cadre le Projet d'Aménagement et de Développement Durable.

### 1. Maîtriser la dynamique démographique et optimiser la qualité d'accueil du territoire

Cette dynamique est une chance pour le territoire dont l'économie est en plein essor. Il est donc important de renforcer la part des actifs, afin de pouvoir offrir une main d'œuvre locale nécessaire aux entreprises.

Toutefois, mal maîtrisée, cette dynamique pourrait se retourner contre le territoire, car :

- Elle pourrait favoriser un étalement de la tache urbaine et réduire par là même la surface des espaces agri-naturels, garants de la vitalité de l'agriculture, de la valeur écologique du territoire et d'un cadre de vie d'exception.
- Elle pourrait générer une tension, déjà existante, du marché immobilier rendant de plus en plus délicat l'accès pour tous au logement et bloquant davantage le parcours résidentiel.
- Elle rendrait plus difficile la mise en place d'une urbanisation structurée autour d'une offre de transport public performante.

## 2. Valoriser les atouts économiques stratégiques du territoire

Le SCoT doit créer les conditions d'une lisibilité économique optimisée par :

- une diversification des filières ;
- une gestion durable d'un potentiel foncier unique en termes de surface et de localisation géographique permettant entre autre
  - . Le développement de la quadrimodalité (mer, fer, route, fluvial),
  - . Une logique de localisation des activités économiques en fonction de leurs caractéristiques et de leurs besoins,
- Le développement d'une offre de formations adaptées répondant aux besoins des entreprises.

## 3. Déterminer une armature adaptée des réseaux de déplacement

Les réseaux de déplacements ont un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire. Ils représentent un grand déterminant des évolutions morphologiques des espaces urbanisés : d'où la nécessité de localiser la demande en transports au plus près de l'offre existante, mais aussi de structurer la ville à venir en la rendant facilement « connectable » par les transports publics.

## 4. Valoriser un territoire pluriel

Une des spécificités du territoire Ouest Etang de Berre repose sur la diversité des paysages qui le compose entre littoral, étangs, garrigues, espaces humides, Crau... Au sein de cette trame, la géographie et l'histoire sont des facteurs structurants du projet, chaque configuration territoriale étant porteuse d'un modèle de développement.

### 5. Structurer le territoire du SCoT à partir de son environnement agricole et naturel

L'espace agricole et naturel n'est pas un espace « en réserve », mais bien un élément de structuration pérenne du projet de territoire. Il en va de l'avenir de l'agriculture et de ses filières économiques induites, de l'attractivité résidentielle et touristique du territoire, mais aussi de sa valeur écologique.

Le PADD du SCoT Ouest Etang de Berre, se structure ainsi autour de cinq parties, soit une construction pas à pas du projet répondant à ces enjeux territoriaux stratégiques :

1. Pour un territoire accueillant et solidaire
2. Pour un territoire valorisant ses atouts économiques et stratégiques
3. Pour un territoire affirmant le droit à la mobilité pour tous
4. Pour un territoire sachant valoriser sa situation et ses sites
5. Pour un territoire se structurant à partir de son patrimoine agri environnemental



*Martigues*



*Zip de Fos (Source GPM)*



*Côte Bleue à Martigues*



*La Touloubre*



*Vue sur le clocher de Grans*

## PARTIE 1

### Pour un territoire accueillant et solidaire

#### 1.1 Une croissance démographique maîtrisée

Faire le choix d'un taux de croissance démographique pour les 20 années à venir, c'est pouvoir répondre en préalable à des questions relevant :

- .de la géographie de la croissance : de nouveaux habitants, où ?
- .de la composition urbaine et villageoise : de nouveaux logements, comment ?
- .de l'équilibre des villes et villages : quels nouveaux services ? Quels emplois ?
- . de la mixité sociale du parc résidentiel et de la répartition des logements sociaux sur le territoire. En effet, si le parc social est fortement développé sur certaines communes du territoire (Port de Bouc, Miramas, Martigues et Port saint Louis du Rhône), le PADD opte, dans un objectif de solidarité territoriale, pour une redistribution du parc social à construire sur l'ensemble le SCoT.

Dès lors, les élus optent pour une croissance démographique haute afin :

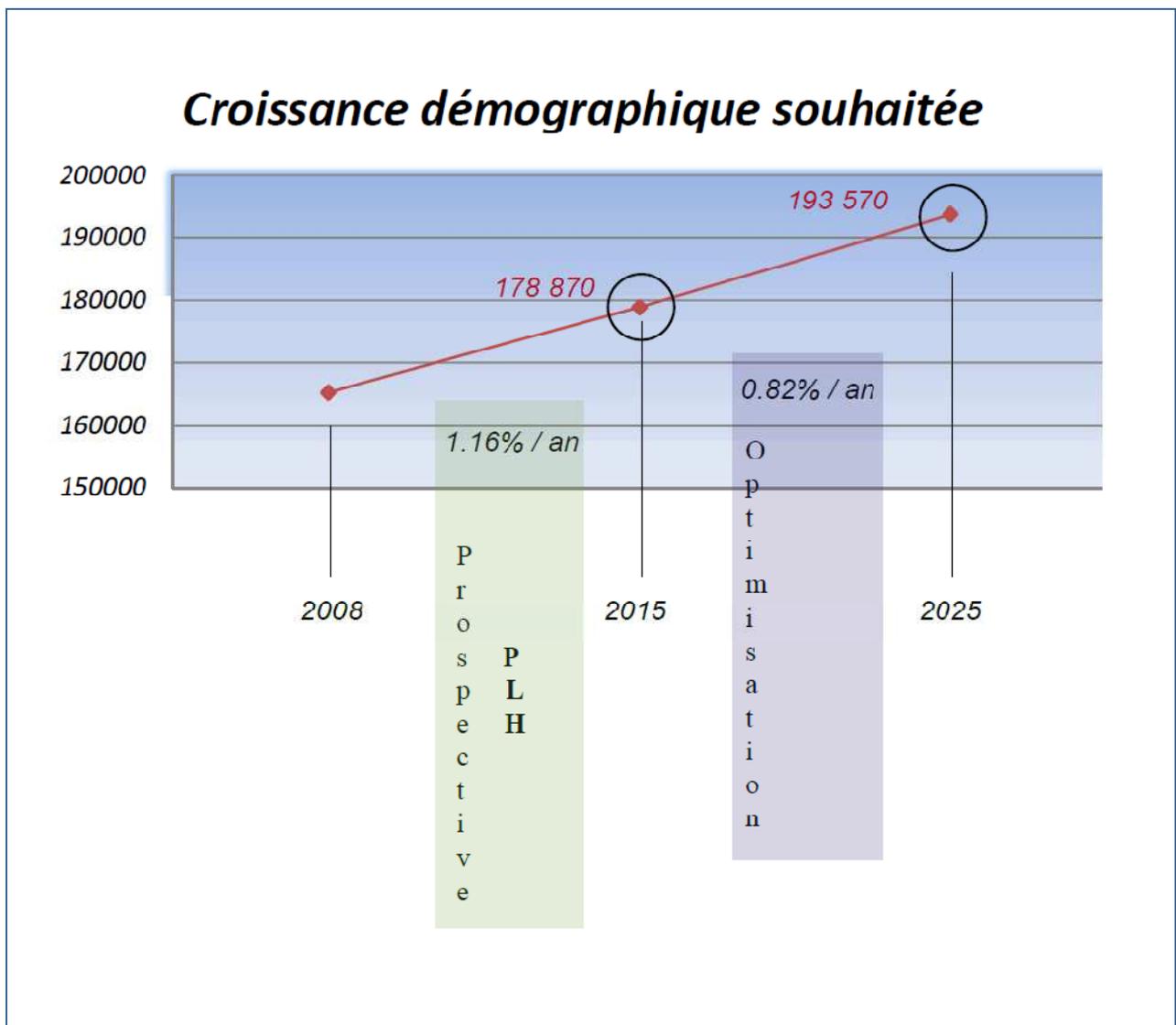
- D'anticiper la dynamique associée au développement de la ZIP de Fos devant générer 7 500 emplois à l'horizon 2015 et près de 10 000 emplois à l'horizon 2020 ;
- De maîtriser l'équilibre intergénérationnel afin de permettre l'accueil de jeunes ménages garant de la vitalité et de l'attractivité du territoire ;
- D'intégrer l'évolution prévisible, grâce aux PLH en cours de réalisation, des besoins en logement à moyen terme (6 ans – 2014/2015) afin de quantifier et de maîtriser le développement urbain, de préserver les espaces agri-naturels jouxtant les secteurs urbains et de planifier la programmation d'équipements et de services.

La phase de prospective et de définition d'orientations tend à prévoir, à l'horizon 2015, 8332 nouveaux logements sur le SAN Ouest Provence et 2 600 sur la CAPM. Ces scénarii quantitatifs mettent en exergue une croissance démographique poussée sur les 6 prochaines années. En effet, sur les bases du recensement de la population de 2008, le territoire affiche actuellement une croissance démographique annuelle moyenne depuis 1999 de 0.8%. Or la programmation de plus de 10 900 nouveaux logements à l'horizon 2015 devrait favoriser, selon les objectifs de programmation des PLH, l'accueil de près de 13 500 nouveaux habitants (soit une croissance annuelle moyenne de près de 1.2%). Ces éléments statistiques prennent en compte sur le territoire les phénomènes de décohabitation et d'augmentation des familles monoparentales, mais aussi, la volonté de rééquilibrer l'offre résidentielle, en répondant à une demande de la population résidente aujourd'hui sur le territoire.

Sur les bases d'une volonté des élus d'aboutir à une croissance annuelle moyenne de 1% à l'horizon 2025, la dynamique démographique tendrait ainsi à long terme à s'infléchir afin d'aboutir à une phase d'optimisation du potentiel acquis à travers l'accueil de nouvelle population.

Comme évoqué précédemment, actuellement, le taux de croissance annuel moyen démographique s'élève à 0.8 %. Résultant d'une dynamique résidentielle contrainte en termes de production de logements, le maintien de ce taux permettrait au territoire d'accueillir seulement 9 200 habitants à l'horizon 2015 (soit une population globale de 174 570 habitants) et près de 22 490 à l'horizon 2025 (soit une population globale de 187 860 habitants).

Dans le cadre d'une croissance maîtrisée, les perspectives d'augmentation de la population pourraient être de l'ordre de 13 500 habitants supplémentaires d'ici 2015 (soit une population globale de 178 870 habitants) et de près de 28 200 habitants d'ici 2025 (soit une population globale de 193 570 habitants).



## 1.2 Une capacité d'accueil partagée

L'élaboration d'un SCoT est l'occasion de mener une réflexion intégrée sur la place que peuvent jouer les communes dans un espace qu'elles partagent. A l'aune du développement durable, il est indispensable d'envisager leur devenir sur la base de critères fondamentaux comme : la capacité à être desservi par des transports publics performants, le rôle structurant de l'espace agricole et de l'environnement naturel, mais aussi le potentiel de développement économique ou encore les caractéristiques du parc de logements.

Trop souvent la notion de capacité d'accueil est réduite à la seule analyse des réserves foncières. Si ces dernières sont bien entendu importantes à prendre en compte, il convient de les croiser avec d'autres critères qui nous renseignent non sur le potentiel de croissance mais sur le potentiel de développement urbain.

En se basant sur ce principe, le graphique suivant permet de positionner les communes du SCoT Ouest Etang de Berre en croisant :

- **les secteurs à urbaniser mobilisables dédiés à l'habitat, soit le potentiel de croissance exprimé en hectares ;**
- **le potentiel de développement de la commune, qui est une combinaison de facteurs qualitatifs :**

### . l'accès pour tous à un réseau de transport public existant ou potentiel (coefficient 6).

La question du transport public est essentielle. Selon sa performance, il induit des intensités d'urbanisation différenciées, et peut autoriser le développement de pôles urbains importants. Nous entendons par transport public performant, une offre à forte fréquence, si possible en site propre, susceptible de transporter un nombre important de passagers. Il s'agit principalement du réseau ferré mais aussi de lignes de bus cadencées.

#### Une commune sera bien positionnée (niveau 2) :

- . si elle possède une gare, un futur pôle d'échange ou
- . si elle desservie par une ligne de bus régulière à forte fréquence, si possible en site propre.

#### Une commune sera moyennement positionnée (niveau 1) :

- . si elle est obligée de faire appel à un système de rabattement public pour accéder à une gare ou un arrêt d'une ligne de bus régulière à forte fréquence, si possible en site propre.

#### Une commune sera considérée comme mal positionnée (niveau 0) :

- . si elle ne correspond à aucun des deux cas précédents.

.la diversification de l'économie et l'offre d'emplois (coefficient 5).

La dynamique économique participe à rendre le territoire attractif. Ainsi, il convient d'offrir un large choix en matière de foncier et d'immobilier d'entreprises afin de tendre vers un tissu diversifié, de rapprocher les actifs de leur lieu de travail et de mettre en relief des secteurs privilégiés d'implantation économique. On distinguera :

- Les communes offrant un tissu économique diversifié et comprenant un nombre d'actifs au dessus de la moyenne (niveau 2)
- Les communes offrant un tissu moyennement diversifié et comprenant un nombre d'actifs autour de la moyenne (niveau 1)
- Les communes offrant un tissu faiblement diversifié et comprenant un nombre d'actifs au dessous de la moyenne (niveau 0).

.le potentiel de densification (coefficient 4).

On appelle densification la capacité qu'à un tissu urbain ou villageois à pouvoir se remplir progressivement au fil du temps. A la différence d'un « urbanisme de secteur » où l'on réalise en fonction des besoins de nouvelles opérations déconnectées des tissus existants, la densification agit à l'intérieur des limites déjà urbanisées : densification d'îlots, remplissage de « dents creuses »... Elle intègre la notion de renouvellement urbain mais la dépasse largement. On distinguera :

- les communes ayant un important potentiel de densification (niveau 2)
- les communes ayant un potentiel de densification moyen (niveau 1)
- les communes ayant un faible potentiel de densification (niveau 0)

.l'offre de logements (coefficient 4).

En prenant en compte le nombre moyen de logements, le potentiel de vacance du parc résidentiel et des besoins en logements à moyen terme (PLH – horizon 2015) par commune, on distinguera :

- Les communes largement au-dessus de la moyenne (niveau 2)
- Les communes se situant autour de la moyenne (niveau 1)
- Les communes se situant nettement en dessous de la moyenne (niveau 0)

.l'offre de commerces, services et équipements de proximité (coefficient 3).

Selon un modèle urbain qui valorise la conception de quartiers alliant mixité de l'habitat et gestion économe de l'espace, il est essentiel de faire émerger des centralités fonctionnelles autour d'espaces publics fédérateurs intégrant des équipements publics et une mixité habitat – commerces – services. On distinguera :

Les communes ayant une offre complète de commerces, services et équipements de proximité (niveau 2)

Les communes ayant une offre partielle de commerces, services et équipements de proximité (niveau 1)

Les communes ayant une offre incomplète de commerces, services et équipements de proximité (niveau 0)

.le dynamisme de l'économie agricole en contact direct avec l'espace urbanisé (coefficient 2),

L'espace agricole ne doit pas être considéré seulement comme une réserve foncière. Outre sa valeur paysagère et environnementale, il peut, selon son dynamisme, représenter un capital économique de première importance. On distinguera :

- Les espaces urbanisés bordés par des productions agricoles faisant l'objet d'un classement, d'un label ou ayant nécessité des investissements très importants (niveau 0)
- Les espaces urbanisés bordés d'exploitations dynamiques mais ne faisant pas l'objet d'un classement, d'un label ou n'ayant pas forcément nécessité des investissements très importants (niveau 1)
- Les espaces urbanisés bordés d'exploitations ne faisant pas l'objet de préconisation particulière en matière agricole (niveau 2)

.l'environnement patrimonial et naturel en limite d'urbanisation (coefficient 2),

Différentes protections peuvent encadrer fortement le développement d'une commune. Il peut s'agir de protections par rapport au risque inondation, incendie, glissement de terrain..., de protections visant à protéger des écosystèmes remarquables (ZNIEFF, Natura 2000, ZICO, sites classés...), de protections vis à vis de milieux faisant l'objet d'une réglementation spécifique comme la loi littoral, ou encore de protections vis à vis du patrimoine bâti.

On distinguera :

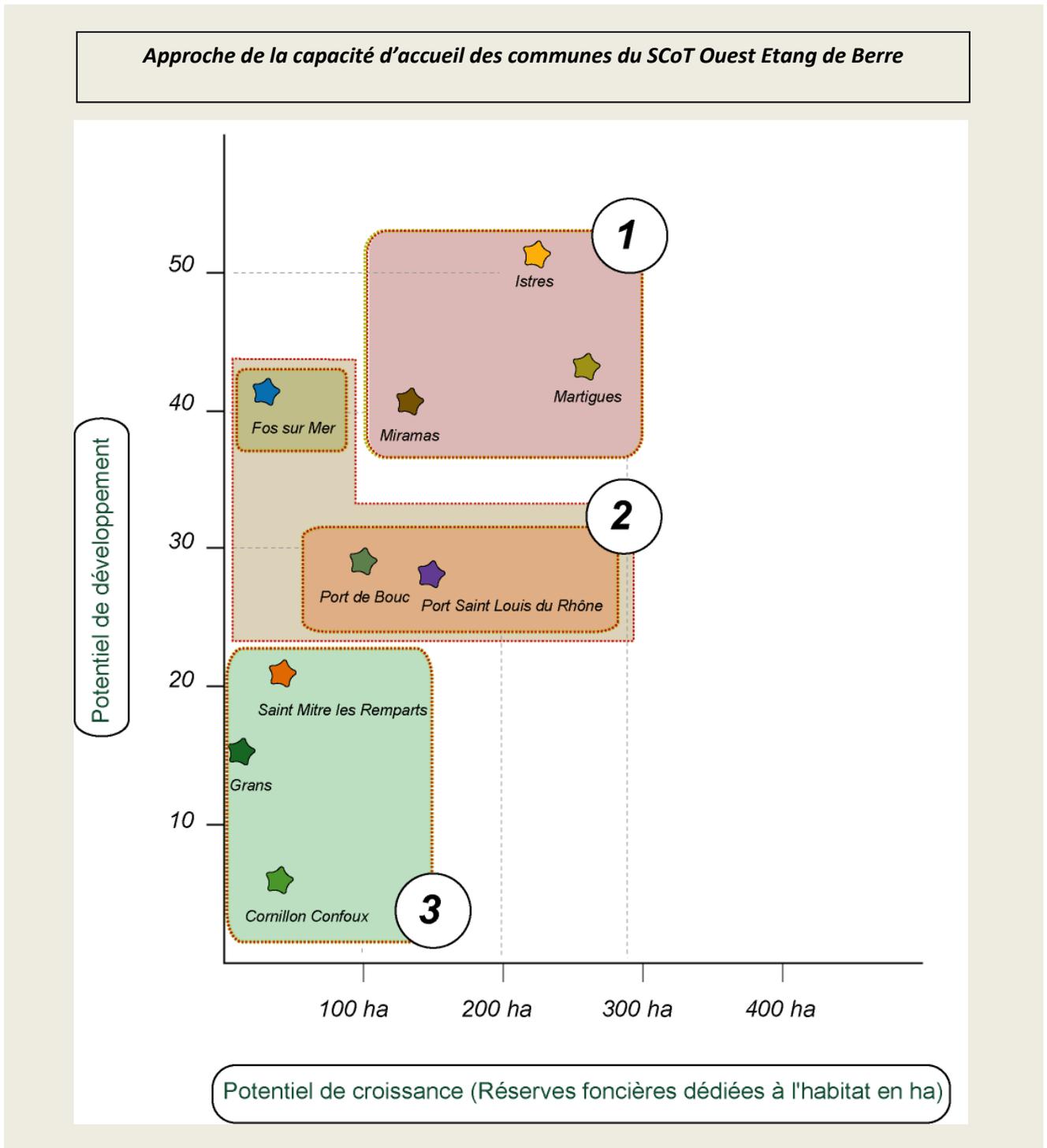
- Les communes ayant un environnement très règlementé (niveau 0)
- Les communes ayant un environnement moyennement règlementé (niveau 1)
- Les communes ayant un environnement faiblement règlementé (niveau 2)

.le potentiel fiscal (coefficient 1) (égal au montant des bases des quatre taxes directes locales pondérées par le taux moyen national d'imposition à chacune de ces taxes).

Dans la mesure où il permet d'appréhender la richesse potentielle des collectivités locales, le potentiel fiscal est un critère essentiel pour aborder la notion de solidarité territoriale et développement « durable » du territoire. On distinguera :

- Les communes ayant un potentiel fiscal au dessus de la moyenne (niveau 2)
- Les communes ayant un potentiel fiscal autour de la moyenne (niveau 1)
- Les communes ayant un potentiel fiscal au dessous de la moyenne (niveau 0)

Plus le “score” d’une commune est élevé, plus son potentiel de développement urbain est important à l’échelle du SCoT. Croisé avec le potentiel de croissance, il induira sinon des formes, pour le moins des exigences dans la constitution du tissu urbain et villageois. A titre d’exemple, une commune peut avoir un potentiel de développement très important, mais des réserves foncières très faibles ; dans ce cas il sera fondamental de travailler sur la densification de son tissu et sur les formes que peut prendre la densité selon les îlots.



### **Famille 1 : les pôles structurants à fort potentiel de développement et aux réserves foncières importantes**

Trois communes composent cette famille : Martigues, Istres et Miramas

Le couplage « Indice de développement / Indice de croissance » élevé est propice à la constitution de secteurs préférentiels de développement, autorisant en terme d'aménagement une variété et une souplesse dans la conception des formes architecturales et urbaines. Ces dernières devront valoriser la proximité d'un réseau de transports publics et veiller à s'adapter au contexte urbain afin d'éviter tout développement anarchique.

### **Famille 2 : les pôles d'équilibre...**

#### **A. ... à potentiel de développement intermédiaire**

Deux communes composent cette « sous famille » : Port de Bouc et Port Saint Louis du Rhône

C'est une « sous famille » caractéristique car englobant les « villes portuaires » du territoire. Si leur capacité d'accueil est limitée par des contraintes territoriales et réglementaires (risque inondation sur la commune de Port Saint Louis du Rhône), la valeur accordée aux espaces agri-naturels et un potentiel de densification réduit, leur positionnement stratégique à proximité de pôles urbains et économiques structurants doit être valorisé par une stratégie d'aménagement forte. Cet enjeu de développement du territoire est aujourd'hui acté dans la DTA des Bouches du Rhône qui reconnaît le Mazet comme secteur à enjeux particuliers et dans diverses études sectorielles dont l'aménagement des plages de Fos à Port de Bouc.

#### **B. ... à fort potentiel de développement, aux réserves foncières dédiées à l'habitat restreintes**

Une commune compose cette « sous famille » : Fos sur Mer

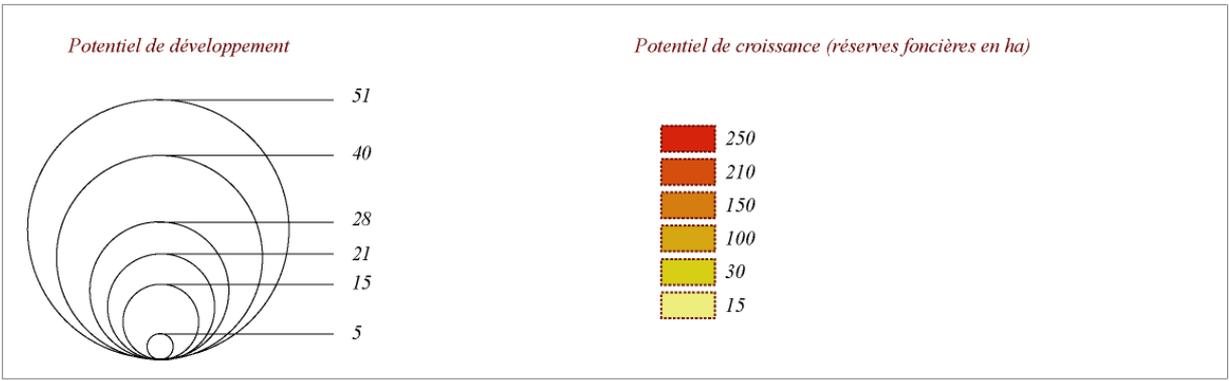
Si son indice de développement est élevé, ses réserves foncières dédiées à l'habitat sont seulement de 21 hectares. En première analyse ce positionnement plaide pour des formes urbaines denses, soucieuse de leur impact sur le secteur des étangs intérieurs. La réalisation d'un tracé d'axe autoroutier reliant Salon de Provence / Fos-sur-Mer et Martigues (axe A55 - A56) sans rupture (raccordement A55 à A56) en empruntant l'axe des étangs permettrait toutefois à la commune de valoriser son fort potentiel de développement par une conquête de son littoral via une intégration urbaine de l'actuelle RN568.

### **Famille 3 : les pôles de proximité à potentiel de développement modéré**

Trois communes composent cette famille : Grans, Cornillon Confoux et Saint Mitre les Remparts

Le développement résidentiel de ces communes doit leur permettre d'équilibrer leur fonctionnement en terme de services et d'équipements publics tout en préservant un potentiel agri-environnemental à forte valeur ajoutée et à forte typicité paysagère. Il est de plus essentiel que ces trois communes participent au renforcement de la mixité sociale du parc résidentiel du territoire.

### Potentiel de captation des nouveaux arrivants



CAO: Terres Neuves 2009

### 1.3 Une gestion durable du foncier constructible

Selon une croissance démographique maîtrisée (Cf. chapitre 1.1), les perspectives d'augmentation de la population pourraient être de l'ordre de 13 500 habitants supplémentaires d'ici 2015 (soit une population globale de 178 870 habitants) et de près de 28 200 habitants d'ici 2025 (soit une population globale de 193 570 habitants), sur le territoire Ouest Etang de Berre.

Bien que nécessitant une production globale de plus de 10 900 logements d'ici 2015 (sources PLH), et de plus de 22 800 logements d'ici 2025 (donnée prospective), les élus optent pour une réduction de la consommation foncière globale d'au moins 30% à l'horizon 2025 par rapport aux années passées pour la politique de l'habitat. Sur les bases :

- . d'une consommation foncière consacrée au développement résidentiel entre 1990 et 2005 égale à 800 hectares pour l'accueil de 13 000 nouveaux habitants ;
- . d'une surface moyenne par nouvelle unité d'habitation construite entre 1990 et 2005 de 615m<sup>2</sup> ;
- . d'une capacité d'accueil assurée par le réinvestissement/renouvellement des secteurs urbains existants de plus de 2200 nouveaux habitants (soit 17% de la population accueillie entre 1990 et 2005).

... les besoins en foncier constructible dédié à l'habitat pour l'ensemble du territoire sont :

- d'environ **480 hectares** à l'horizon 2015 (auxquels doivent s'ajouter les besoins en foncier économique);
- d'environ **1000 hectares** à l'horizon 2025 (auxquels doivent s'ajouter les besoins en foncier économique).

Sachant qu'entre 1990 et 2005 près de 800 hectares de foncier (90% foncier agricole – 10% foncier naturel) ont été consommés par le développement du parc résidentiel intercommunautaire, les objectifs de consommation foncière aux horizons 2015 et 2025 mettent en exergue une gestion économe de l'espace.

En effet, entre 1990 et 2005, la consommation foncière annuelle moyenne était de 53 hectares, pour l'accueil de près de 500 nouveaux habitants, soit 1 060m<sup>2</sup> consommés par nouvel habitant. Les objectifs à 2015 et à 2025 réduisent très fortement cette consommation, qui tend à passer à 355 m<sup>2</sup> par nouveaux entre 2009 et 2015 (pour une consommation foncière annuelle moyenne de 96 hectares) et à moins de 350m<sup>2</sup> entre 2015 et 2025 (pour une consommation foncière annuelle moyenne de 66 hectares).

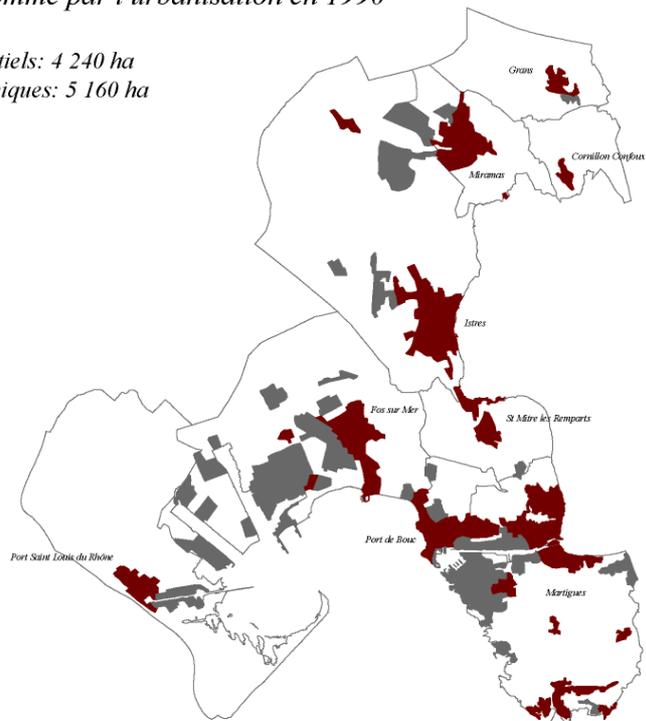
Les surfaces existantes ou en projet couvrent ces besoins puisqu'on totalise plus de 1000 hectares de terrains susceptibles d'être rendus constructibles et ouverts à l'urbanisation pour la période 2009-2025.

Ainsi, afin de hiérarchiser dans le temps la disponibilité foncière, le PADD opte pour un développement de l'urbanisation privilégiant une logique de maîtrise de l'étalement urbain et du mitage et favorisant le renouvellement urbain, la diversification des formes urbaines et l'intensification spatialisée du développement. Les extensions urbaines seront favorisées en

continuité des centre bourgs, centre villes, pôles de quartier, en recherchant la proximité des équipements, des commerces, des services et des transports collectifs. C'est pourquoi il est essentiel de privilégier les secteurs s'appuyant sur l'armature urbaine constituée.

*Espace consommé par l'urbanisation en 1990*

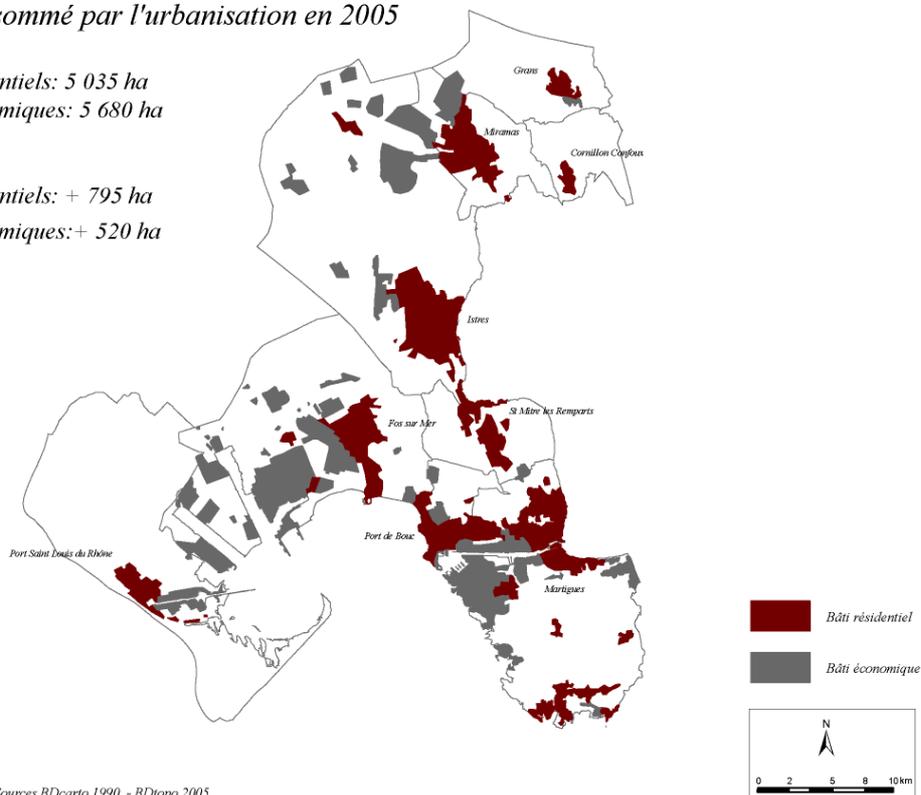
Secteurs résidentiels: 4 240 ha  
Secteurs économiques: 5 160 ha



*Espace consommé par l'urbanisation en 2005*

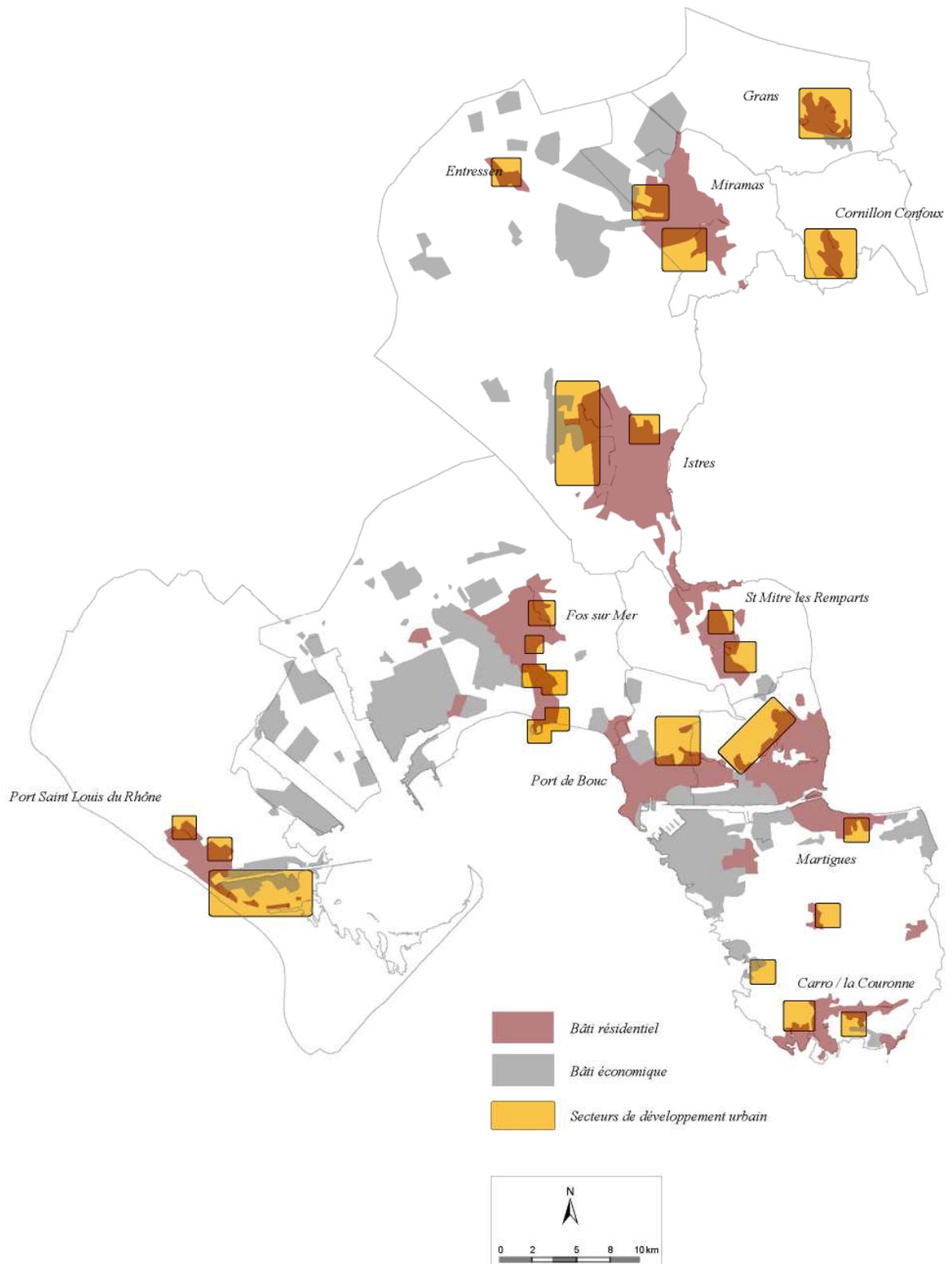
Secteurs résidentiels: 5 035 ha  
Secteurs économiques: 5 680 ha

Secteurs résidentiels: + 795 ha  
Secteurs économiques: + 520 ha



CAO Terres Neuves 2009 / Sources BDcarto 1990 - BDtopo 2005

### Localisation des extensions résidentielles projetées



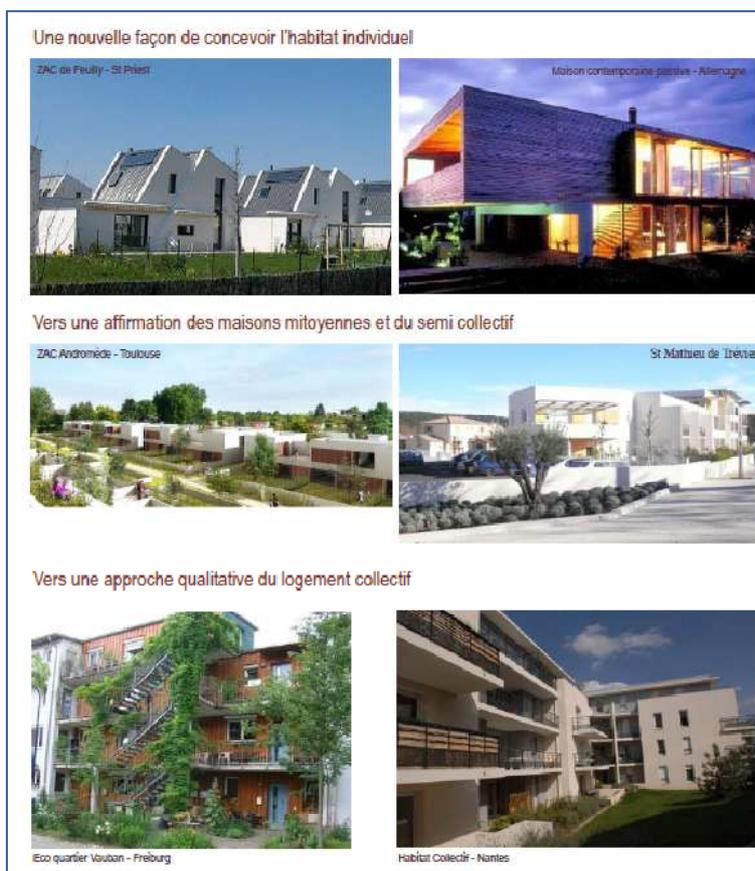
CAO Terres Neuves 2009 / Sources BDcarto 1990 - BDtopo 2005

### 1.4 Des intensités d'urbanisation différenciées

Si le SCoT n'a pas pour vocation d'aboutir à l'identification d'une carte de destination générale des sols (contrairement aux PLU), il se doit, à travers la structuration de la capacité d'accueil sur le territoire, de mettre en exergue la nécessaire coordination dans le temps des projets de développement urbain.

Il convient dès lors :

- de privilégier le réinvestissement des espaces urbanisés par l'incitation à la construction dans les délaissés, les dents creuses, au renouvellement des îlots vétustes et des friches urbaines ainsi qu'à la remise sur le marché des logements vacants estimés à près de 4 400 en 2005.
- d'optimiser l'impact des potentialités foncières mobilisables, à savoir : les futures extensions urbaines à programmer et les projets urbains en cours de réalisation. Sur ces secteurs, l'enjeu consiste à concilier développement urbain diversifié et utilisation économe de l'espace. Ces secteurs seront des quartiers à part entière qui à terme feront partie intégrante du tissu urbain. Il est donc essentiel d'articuler les futures opérations avec les quartiers existants :
- en **diversifiant la typologie résidentielle** afin de répondre aux besoins de tous les ménages, notamment les plus modestes, par la réalisation de logements sociaux,



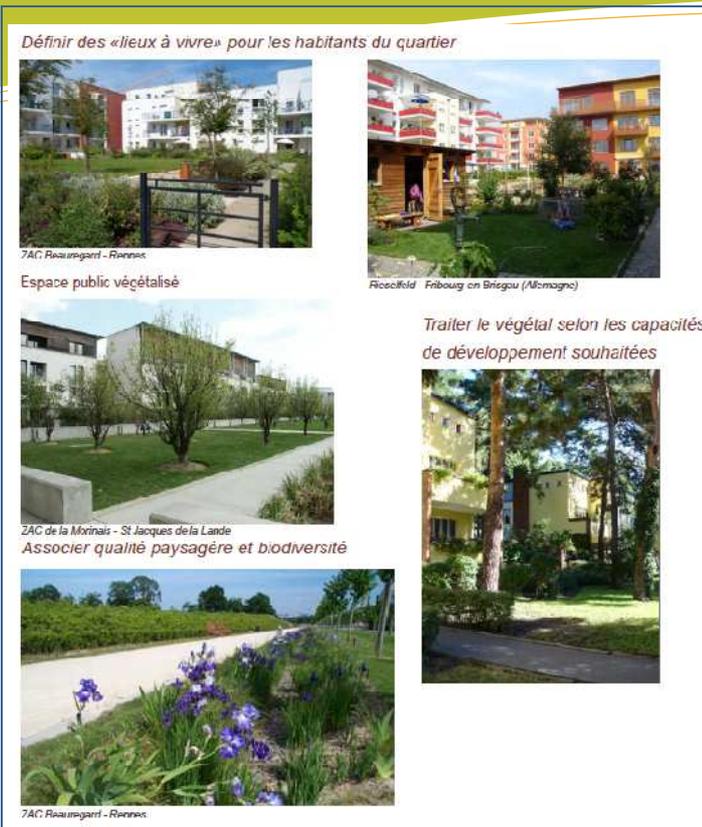
Les futurs secteurs d'urbanisation doivent s'affirmer comme lieux de diversité, en raison de la mixité des fonctions urbaines qu'ils recouvrent : habiter, travailler, consommer, se cultiver... En ce qui concerne l'habitat, la mixité doit se traduire, dans les extensions urbaines par une diversité de logements, qui répond à des populations aux besoins différents.

L'articulation au sein des opérations consiste à gérer les échelles entre les différentes typologies d'habitat.

Pour l'habitat individuel, un découpage parcellaire rationalisé permet d'économiser l'espace.

De la mitoyenneté au collectif, des organisations urbaines économes en espace peuvent donner des lieux de grande convivialité.

- en **assurant des continuités par le biais de l'espace public** (trame viaire, places, mails...),



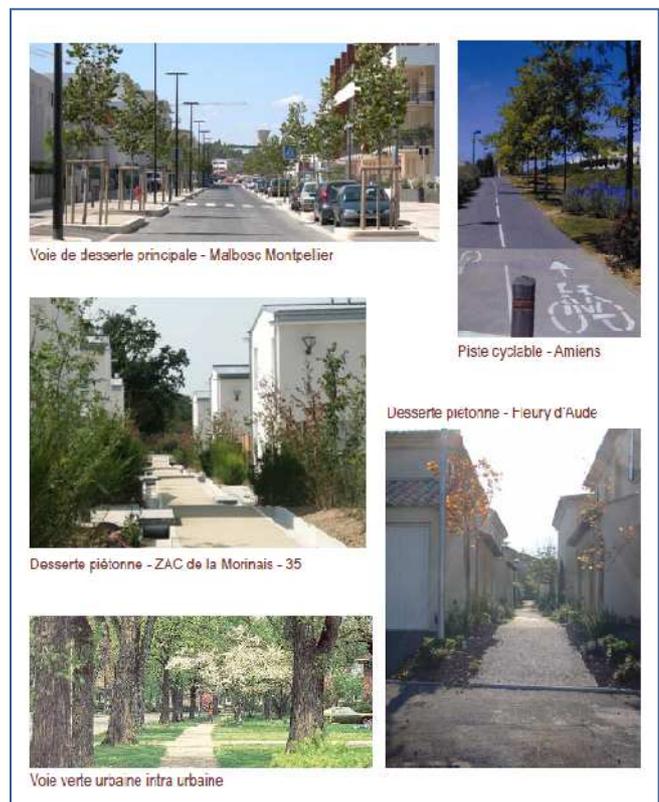
Eviter les espaces « résiduels ». On doit pouvoir affecter des usages, identifier leur vocation et favoriser leur appropriation. Les espaces situés à proximité des logements doivent être aménagés comme des lieux à vivre pour les habitants (lieux de sociabilité) :

- parc ou espace de détente,
- place / placette aménagées,
- espaces végétalisés.

De nouvelles valeurs d'usages fortes peuvent être recherchées (des jardins potagers par exemple). La localisation, le traitement, les usages multiples doivent créer la richesse des espaces publics. Il est de plus essentiel d'intégrer la gestion différenciée des espaces publics en amont du projet.

Quel que soit le type de voie créé, (la venelle, la ruelle ou la voie de desserte), son gabarit et son aménagement doivent être étudiés en rapport avec :

- le nombre de logement et d'habitants à desservir,
- les flux de circulation induits,
- du choix de la priorité accordée à la voiture, au piéton ou au cycliste,
- de l'usage pouvant être accepté sur la voie : jeux, lieu de discussion entre voisins...



- en **organisant les implantations et les volumes bâtis** tout en créant des relations visuelles et fonctionnelles avec les paysages remarquables du secteur,

Sur les secteurs d'urbanisation future, l'enjeu consiste à concilier développement urbain diversifié et utilisation économe de l'espace. La réalisation d'un quartier plus compact doit être accompagnée d'une approche qualitative du projet et des aménagements projetés, afin d'offrir aux futurs usagers un cadre de vie agréable.

Ces futurs quartiers doivent être perçus comme des « morceaux » de ville qui à terme feront partie intégrante du tissu urbain. Il est donc essentiel d'articuler les opérations avec les quartiers existants :

- en assurant des continuités de voiries et de chemins,
- en organisant les implantations et les volumes bâtis :
- en créant des relations visuelles qui ancrent symboliquement l'opération dans les éléments identitaires du secteur.

Il convient de composer un centre de vie avec des lieux de centralité, des axes forts et des secteurs plus aérés qui favorisent un repérage et articulent les échelles de sociabilité.



Les choix en terme d'ouverture à l'urbanisation reposent ainsi sur :

- une localisation des zones à urbaniser au plus près des équipements existants et de l'offre de transport publics ;
- une adaptation morphologique des quartiers en devenir au contexte urbain (mixité fonctionnelle),
- une adaptation de la typologie résidentielle au contexte social (mixité sociale).

### 1.5 Une armature commerciale et tertiaire équilibrée

L'offre commerciale s'inscrit dans un cadre géographique bien plus large allant à minima d'Arles à Avignon et Marseille et dans un contexte fortement concurrentiel. Aussi, le territoire subit une importante évasion commerciale au profit de pôles extérieurs. Par conséquent, il convient de renforcer l'offre interne en la complétant et en la diversifiant en fonction des pôles commerciaux d'agglomération et de secteur comme défini dans le SDEC.

Le SCoT pose les fondements d'une localisation durable de l'offre commerciale en adoptant une stratégie visant à proposer une offre complète et diversifiée tout en maîtrisant, d'une part, la consommation foncière et les déplacements et, d'autre part, la capacité d'évolution équilibrée du territoire. Le PADD opte ainsi pour :

- Une complémentarité fonctionnelle à l'échelle du SCoT visant à infléchir l'évasion commerciale rencontrée sur le territoire. Cette complémentarité prend forme autour de d'une hiérarchisation des zones commerciales à savoir :
  1. les zones commerciales « Auchan » - Etangs – Figuerolles et ZA Tubé – Craux – Cognets
  2. les pôles commerciaux de secteur de Miramas, Port de Bouc, Croix-Sainte et Fos
  3. les centres-villes d'Istres et Martigues (revitalisation et renforcement de l'offre commerciale)
  4. les centres-villes des autres villes et villages

Cet objectif suppose de :

- focaliser le développement commercial sur les principales polarités identifiées
- développer l'offre en centre ville complémentairement aux pôles principaux
- mettre en adéquation l'armature commerciale et le réseau de transport public
- mettre en œuvre une réflexion sur la spécialisation de certaines zones selon les secteurs : équipement de la maison, de la personne, alimentaire, services, etc...

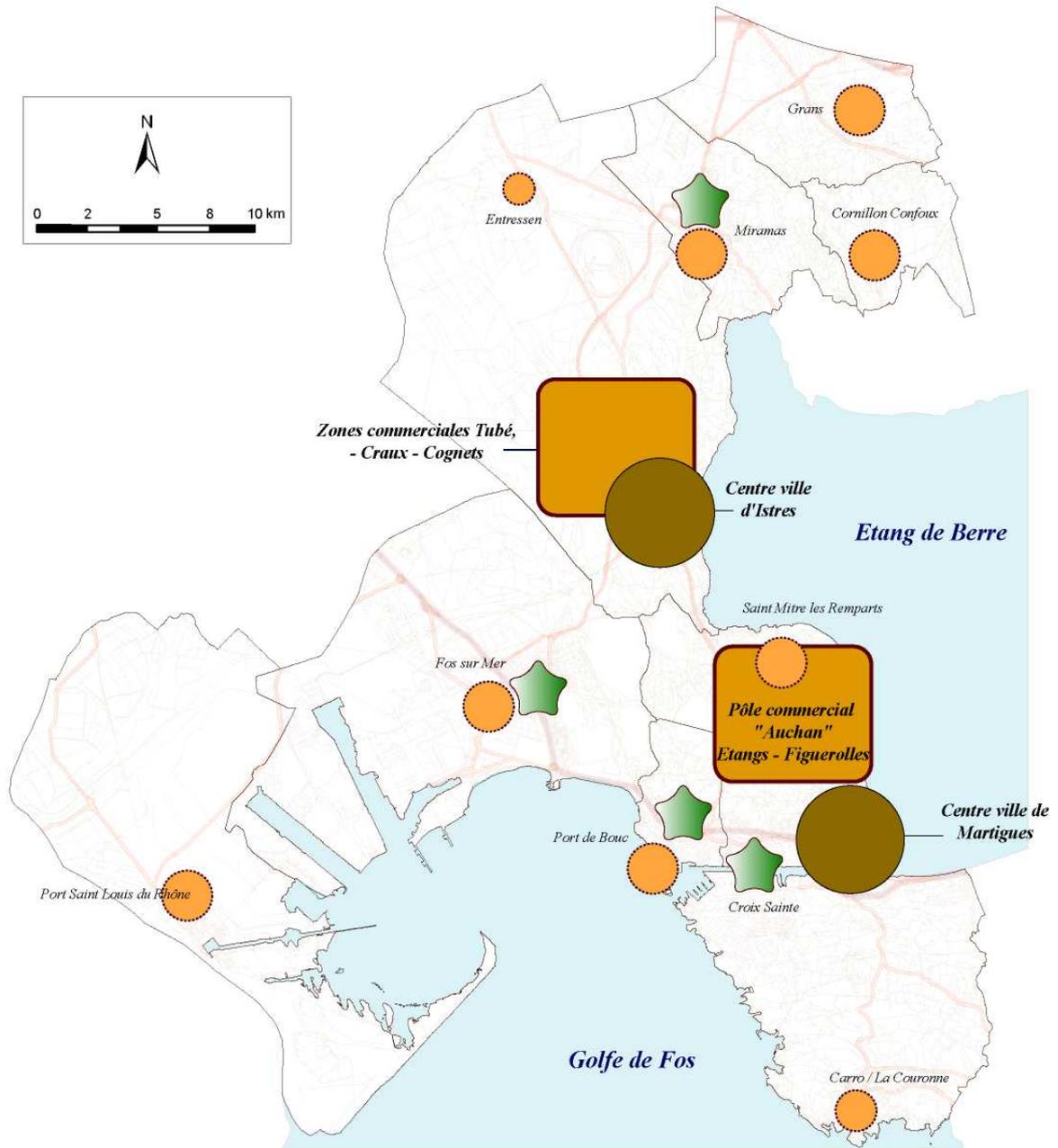
La mise en œuvre de ces principes de développements commerciaux et tertiaires doit permettre de piloter les projets d'implantations à venir.

A titre d'exemples, la zone d'activités commerciales des Paluns à Grans pourrait avoir les mêmes caractéristiques qu'un pôle commercial de secteur.

La future zone d'activités commerciales de la Peronne à Miramas, quant à elle, devrait apporter une offre nouvelle et alternative qui concourrait à améliorer l'attractivité du territoire.

De l'originalité du projet dépendra son positionnement et son acceptabilité.

### Hierarchie des pôles commerciaux du territoire



**Hierarchie des pôles commerciaux**

-  1. Pôle commercial principal
-  2. Pôle commercial de secteur
-  3. Centre ville à dynamique commerciale et tertiaire
-  4. Centralité commerciale à conforter (centre ville)

CAO: Terres Neuves 2009

### 1.6 Une offre de service, d'équipement et de loisir en anticipation permanente

Sur le territoire du SCoT, les services à la population affichent un degré d'équipement général satisfaisant en couvrant un large éventail d'activités essentielles à la vie des personnes et des familles. Il est dès lors proposé de garantir durablement aux populations un cadre de vie et une offre de service de qualité. Aussi le SCoT tend à :

- assurer une cohérence générale des fonctions urbaines par :
  1. une programmation d'équipements collectifs intégrés au cœur de chaque zone d'habitat (ex : réinvestissement du forum des Carmes et création d'un nouvel Hôtel de Ville en bordure de l'étang de l'Olivier).
  2. une armature équilibrée des grands équipements collectifs aux échelles intercommunautaires.
- développer l'enseignement supérieur en relation avec les spécificités industrielles de ce territoire et les perspectives de développement de la Zone Industriale Portuaires de Fos,
- augmenter les structures adaptées aux personnes âgées et aux personnes handicapées (village seniors incluant un EPAD sur la commune de Cornillon Confoux),
- optimiser les spécificités du territoire pour dynamiser l'offre de loisirs :
  - .maintien de la vitalité culturelle, patrimoniale et écologique (à titre d'exemples : projet de pôle environnemental autour de l'étang de l'Olivier, site archéologique de Saint Blaise, Vieux Miramas, salines, littoral camarguais et étangs, Côte Bleue, sentier littoral de l'étang de Berre...),
  - .développement des activités de bien-être, de loisirs et sportives liés au littoral (thalassothérapie, plaisances, plages...).
- assurer une accessibilité numérique non seulement axée sur les sites Web mais aussi de manière plus générale sur l'information sous forme numérique quel que soit le moyen d'accès (Internet, téléphone mobile, ...) et quel que soit le mode de consultation (fichiers électroniques en téléchargement, pages Web en HTML, ...) afin :
  1. d'améliorer la qualité des services en ligne,
  2. de permettre aux personnes atteintes d'une déficience visuelle, ou d'autres handicaps, ainsi qu'aux personnes âgées d'accéder à de nombreux services publics ou privés.



*Théâtre des Salins - Martigues*



*Théâtre de l'Olivier - Istres*



*Centre culturel Marcel Pagnol . Fos sur mer*

## PARTIE 2

### Pour un territoire valorisant ses atouts économiques et stratégiques

#### 2.1 Accompagner le développement économique

Bien que dans un contexte de crise économique générant certaines incertitudes au niveau international, et un ralentissement des projets au niveau local, de nombreux projets économiques vont apporter au territoire des gains qualitatifs importants quant à la situation de l'emploi et la dynamique des entreprises.

Le seul projet « FOS 2 XL », sur la ZIP de Fos, tend à tripler la capacité du terminal à conteneurs de Fos et devrait créer 4.000 à 5.000 emplois supplémentaires à l'horizon 2015, dont l'essentiel dans les transports et la logistique. Il convient non seulement de soutenir cette dynamique industrialo – portuaire, mais aussi de préserver son potentiel de développement.

Ainsi, le PADD s'attache dans un premier temps à qualifier les fonctions stratégiques du territoire afin d'anticiper, de compléter et de poursuivre, au-delà de la ZIP de Fos, une dynamique très favorable valorisant les atouts d'une géographie exceptionnelle.

Il définit dès lors comme fonctions motrices :

- **Le secteur industriel** (chimie, métallurgie, pétrochimie, raffinage) ;
- **Le secteur portuaire / transport / logistique** (activités portuaires, CLESUD, DISTRIPORT) ;
- **Le secteur avionique** (pôle avionique d'Istres).

Conformément à la DTA des Bouches du Rhône, le SCoT reconnaît les enjeux de développement de la ZIP du Golfe de Fos comme fondamentaux en termes économiques et d'aménagement, enjeux qu'il étend à tous les secteurs industrialo portuaires et avionique du territoire. Il opte ainsi pour :

- la poursuite du développement des aménagements portuaires ;
- le renforcement de la densification industrielle, dans une logique d'un mieux industriel, dans les espaces dédiés à cet effet au cœur de la zone industrielle portuaire de Fos en favorisant le passage d'une logique strictement foncière à une logique de bassins d'activités (incluant des zones de vie ;
- le percement de la Darse 2 afin de développer la quadrimodalité de la ZIP et d'organiser le secteur dans sa globalité ;
- la possibilité d'étendre LAVERA entre l'actuelle limite du secteur et la centrale électrique de Ponteau ;
- le développement d'une logistique créatrice d'emplois (transformation, traitement des marchandises...)

- l'identification d'espaces disponibles pour l'accueil de PME – PMI à valeur ajoutée et tertiaire ;
- le maintien de la dynamique de la raffinerie Total – La Mède – Martigues ;
- le développement du pôle avionique et des filières associées.



Plateforme logistique CLESUD



Base aérienne d'Istres (Source BA125)



ZIP de Fos (source GPMM)

## 2.2 Diversifier et de rééquilibrer le développement économique du territoire en complémentarité des fonctions motrices

La stratégie économique qui consiste à axer le développement sur l'accueil d'activités génératrices et/ou dépendantes du trafic portuaire (ZIP du Golfe de Fos), place le territoire dans une situation de dépendance vis-à-vis d'un nombre restreint de grandes entreprises. Cela a pour conséquence :

- un manque d'offres d'immobilier d'entreprises ;
- un épuisement prévisible du foncier économique ;
- une faiblesse du tissu d'entreprises innovantes ;
- une vulnérabilité accrue des entreprises de sous-traitance mono-client.

Le risque est grand de voir le territoire soumis aux mutations économiques internationales. Le PADD s'attache ainsi à poser les bases d'une stratégie socio-économique offensive en définissant, en « écho » aux fonctions motrices, le développement de nouvelles activités.

Ainsi, le SCoT opte pour :

1/ une stratégie de développement axée sur les complémentarités et les relations entre les divers secteurs économiques du territoire et tend à optimiser :

- l'élargissement de la palette de secteurs d'activités à travers l'accueil d'entreprises à valeur ajoutée à proximité spatiale des fonctions économiques motrices ;
- l'implantation de PME et PMI ;

- l'affirmation de l'enseignement supérieur et de la formation en adéquation avec le tissu économique du territoire (suivant la logique des pôles de compétitivité) ;
- les projets permettant de proposer des emplois adaptés aux demandeurs d'emplois locaux (femmes et jeunes en particulier) ou d'initier des emplois qualifiés ;
- accompagner, dans le cadre de reconversion, à la création d'entreprises.

2/ une stratégie de diversification du tissu économique en accueillant des entreprises « indépendantes des grands donneurs d'ordres ».

Il est de plus essentiel de rééquilibrer la structure économique du territoire en recherchant du foncier propice à l'accueil et au regroupement de PME/PMI dans le cadre de reconversion de certains secteurs en friche ou sur des espaces au positionnement stratégique.

De façon à préserver le foncier susceptible de soutenir cet objectif de diversification économique, le PADD opte, de manière complémentaire, pour le renouvellement d'une offre foncière et immobilière sur la base de sites existants à développer et/ou reconvertir, afin de créer :

- un parc industriel multi activités réservé aux projets de PME ;
- un parc industriel et technologique pour PME innovantes du secteur aéronautique et spatial ;
- une pépinière spécialisée dans les métiers de la construction durable ;
- un pôle d'activité tertiaire à proximité du futur pôle d'échange de Miramas ;
- une zone d'activités en lien avec le secteur de la plaisance à Port Saint Louis du Rhône ;
- requalifier et/ou étendre les ZAE existantes.

### 2.3 Gérer durablement le foncier disponible et préserver ses possibilités de développement

Le SCoT détermine un objectif principal, visant à privilégier la diversité à la spécialisation économique. Ainsi, il convient d'impulser une nouvelle dynamique de développement autour de :

- la valorisation des paysages ;
- l'accompagnement des projets urbains ;
- la multimodalité ;
- la nécessité d'assurer la gestion des locaux et sites à vocation économique vacants ;
- la promotion d'une offre différenciée et attractive du foncier dédié à l'économie ;

- la mise en exergue de secteurs privilégiés d'implantation, favorisant une convergence performante de fonctions avec principalement : habitat, desserte en transport public, proximité d'équipements et de services...

Les principaux sites concernés sont :

- La ZIP de Fos (dont la plateforme logistique Distriport) ;
- La plateforme logistique Clésud et gare de triage de Miramas;
- La ZAE de Croix Sainte Ecopolis ;
- La ZAE de Martigues Sud Ecopolis ;
- Le Technopôle de Caronte ;
- La ZIP de Lavéra.

#### 2.4 S'inscrire dans une nouvelle gouvernance avec le GPMMF pour un développement partagé

Le SCoT préconise de nouvelles proximités « institutionnelles » ayant vocation à renforcer et à valoriser le tissu économique du territoire. L'objectif est de définir les fondements d'une appropriation interne des projets du GPMMF, et d'aboutir à une intégration des projets communaux dans les stratégies de développement du Port. Il renvoie ainsi à la mise en place de nouveaux modes de régulation fondés sur un partenariat entre les différents acteurs du territoire.

Le PADD vise par conséquent à promouvoir une nouvelle gouvernance partagée entre les acteurs, en particulier les Collectivités Territoriales, afin d'optimiser la cohérence entre chaque projet du GPMMF et les objectifs du SCoT en termes :

- De dynamiques démographique et urbaine ;
- d'offre de transport public et d'infrastructures de transport performantes ;
- de potentiel de densification des zones économiques ;
- de maîtrise de la qualité de l'environnement naturel et agricole ;
- d'offre d'emplois.

#### 2.5 – Permettre le développement d'une agriculture et d'une économie maritime diversifiées et compétitives

Le projet d'aménagement du SCoT doit favoriser le développement d'une économie agricole diversifiée. Les productions actuelles doivent s'adapter aux marchés avec de grandes variations entre les filières. Les opportunités locales doivent être valorisées et permettre le développement

d'activités dans les domaines de la transformation - vente directe, de l'accueil hébergement, de l'entretien et de la gestion de l'espace.

Il est nécessaire dès lors que l'agriculture s'oriente vers l'ensemble des marchés liés à l'économie résidentielle et touristique (produits et services). Le PADD opte dès lors pour le développement des filières courtes ainsi que des réseaux inter-production, prenant appui sur une pluriactivité bien développée ainsi que sur les atouts liés à la proximité de pôles urbains et à l'activité touristique (vente directe, agrotourisme, activités pédagogiques...), en compatibilité avec la vie rurale.

Le SCoT doit ainsi permettre le développement d'une d'agriculture périurbaine et de nouvelles filières associées à la géographie du territoire.

Ainsi, l'économie maritime doit être valorisée et développée. Les vocations écologiques et de production primaire des zones littorales doivent par conséquent être confortées en limitant, dès que possible, les aménagements au développement des activités traditionnelles (pêche et conchyliculture) ou de tourisme. La fréquentation de ces milieux sensibles doit être organisée et maîtrisée en préservant l'équilibre fragile entre toutes les activités humaines liées à l'eau.

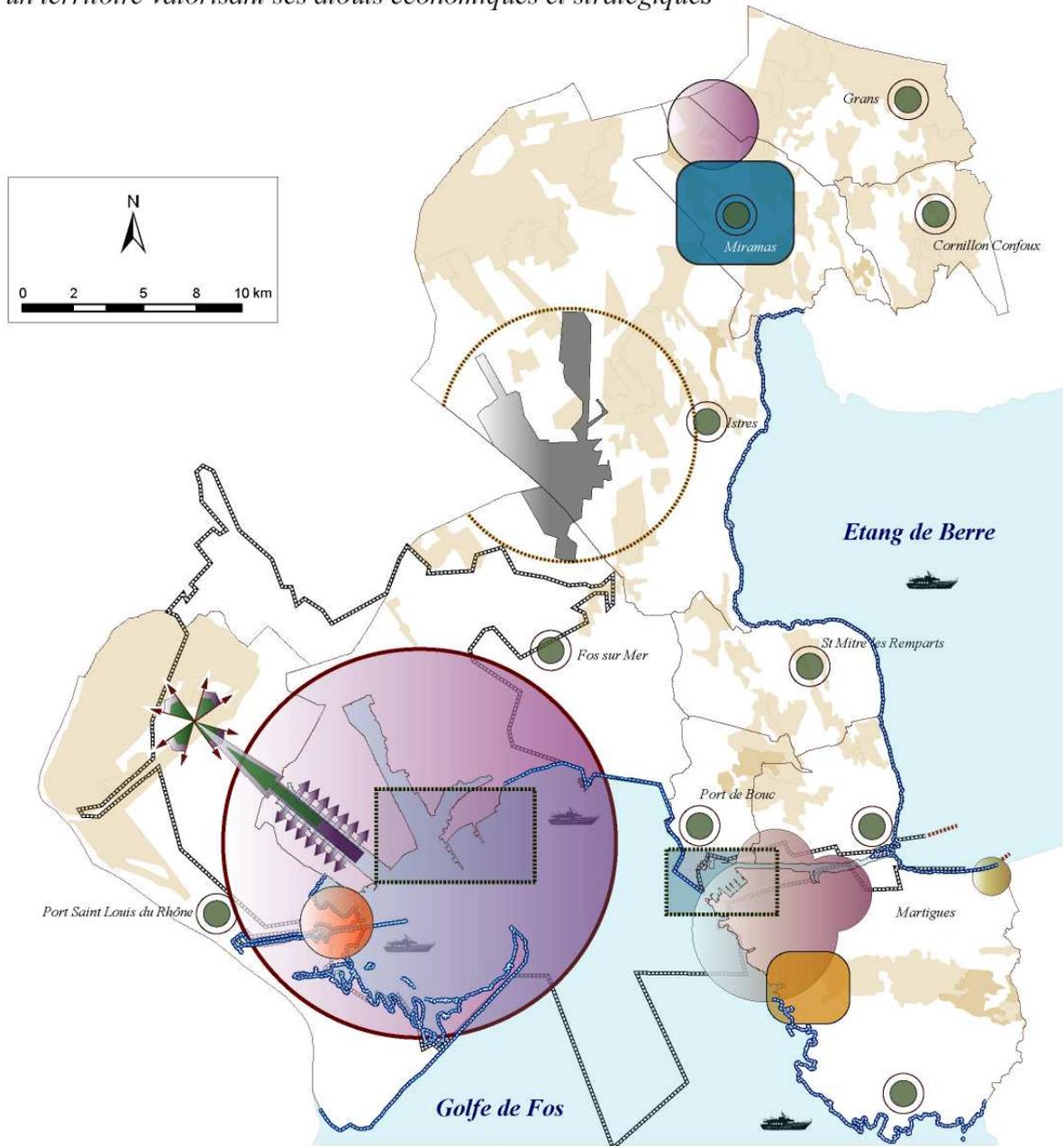
## 2.6 – Donner toute sa place au tourisme

Le tourisme est une activité économique à part entière qui dispose sur le territoire d'un fort potentiel de développement. Le PADD affirme la volonté et la nécessité :

- d'augmenter et de qualifier l'offre d'hébergement et de services,
- de valoriser sur le plan paysager les portes d'entrée dans le territoire ainsi que les abords des grandes infrastructures qui le traversent,
- de conforter le tourisme rural et l'agrotourisme,
- d'encourager les initiatives de découverte du patrimoine (ex. parcours d'interprétation,...),
- de rendre plus repérable et accessible le réseau de promotion touristique, par une relocalisation sur des sites à proximité à la fois des axes/pôles structurants de transport et de déplacement, et des lieux de fréquentation touristique.

Par ailleurs, le territoire du SCoT peut s'appuyer sur de nombreuses spécificités pour donner plus de vigueur au développement touristique pouvant s'axer sur 4 pratiques majeures que sont, *le tourisme culturel et patrimonial (Sites de St Blaise, centres urbains, château de l'Hauture...), le tourisme industriel (complexes sidérurgiques du GPMM, friches du chenal de Caronte...), le tourisme vert et les loisirs de plein air (Forêt domaniale de Castillon, Parc de Figuerolles, réseau de pistes cyclables à Port Saint Louis du Rhône, golf, centre équestre...), le tourisme verte eco-citoyen (forêt domaniale de Castillon, Parc de Figuerolles et domaine du Mas de Combes à la Poudrerie), le tourisme nautique, balnéaire et lacustre (Côte bleue, potentialité offerte par la ZAC du Mazet, projet d'aménagement des plages de Fos à Port de Bouc, étangs intérieurs...).*

*Pour un territoire valorisant ses atouts économiques et stratégiques*



CAO: Terres Neuves 2009

## PARTIE 3

### Pour un territoire affirmant le droit à la mobilité pour tous

#### 3.1 Accompagner le développement économique avec des infrastructures adéquates

Comme nous l'avons souligné précédemment, le territoire du SCOT dispose d'un outil économique de dimension internationale : la Zone Industriale Portuaire (ZIP : les bassins ouest du Grand Port Maritime Marseille Fos et le complexe de Lavéra). En tant que générateur quadrimodal de flux de marchandises mais aussi en tant que lieu de concentration et de développement d'une grande partie des emplois du territoire, cette entité "s'impose" en quelque sorte au territoire. Afin de corriger d'une part le retard pris dans la réalisation d'infrastructures routières et d'assurer d'autre part un développement durable en synergie avec les espaces économiques et les espaces de vie, un certain nombre d'engagements doivent être assumés :

- développer l'intermodalité dans le transport de marchandises
- réaliser un projet autoroutier à la dimension des outils économiques du territoire
- adapter le réseau routier aux besoins du territoire

##### 3.1.1 Développer l'intermodalité dans le transport de marchandises

Placée à la croisée de l'arc méditerranéen et de l'axe rhodanien, la ZIP bénéficie d'une desserte quadrimodale (route, mer, fer, fleuve) et d'un potentiel foncier garants d'un fort développement. En effet, la croissance déjà programmée sur la ZIP, que ce soit au travers des projets Fos 2XL et suivants ou bien au travers des autres projets économiques de la ZIP, cette zone est le point d'origine et de destination d'un grand nombre de flux. Dans un contexte de forte augmentation du trafic de conteneurs, et conscient de ses atouts et de son potentiel, le Grand Port Maritime Marseille Fos désire développer l'intermodalité pour le transport de marchandises afin de réduire la part modale de la route. Actuellement la répartition modale du transport de marchandises traitées par le GPMM est de 6% pour le fluvial, 12% pour le ferroviaire et 82% pour le routier. L'objectif est d'atteindre respectivement 10%, 30% et 60% en 2015.

Bien que la maîtrise d'ouvrage des aménagements concernés ici ne relève pas du SCOT, ce dernier souhaite se positionner dans un nouveau système de gouvernance du GPMM afin de coordonner son aménagement territorial au développement économique. Dans le but de favoriser la réduction du mode routier dans le transport de marchandises, le SCOT opte pour les projets du GPMM permettant de construire une offre alternative au mode routier :

- développer le transport fluvial grâce à la percée de la darse 2 : cet aménagement permettra la valorisation du raccordement des bassins ouest du GPMM en intensifiant la desserte sur l'axe rhodanien
- développer le fret ferroviaire, ainsi que le feroutage, en lien avec la ZIP et la couronne logistique (et les différents sites permettant de développer la bimodalité : CLESUD par exemple) en améliorant si nécessaire les infrastructures actuelles. Ce développement permettra l'élargissement de l'arrière-pays du port en favorisant le report modal sur le rail.
- permettre le raccordement des infrastructures ferroviaires à l'axe fret ferroviaire du couloir rhodanien en direction de l'Europe du Nord ainsi que vers l'Espagne

### 3.1.2 Réaliser un projet autoroutier à la dimension des outils économiques du territoire

Bien que le Grand Port Maritime Marseille Fos souhaite développer diverses solutions de transport alternatives à la route, le développement du trafic devrait être tel que le trafic routier connaîtra une forte croissance (la réduction de la part modale de la route ne suffisant pas à résorber la croissance de trafic). Le routage continental des marchandises se faisant très majoritairement par la route, le territoire souffre, en l'absence d'infrastructure autoroutière, de nombreux conflits d'usage entre les flux de marchandises et les flux de personnes sur un même bassin de vie et sur les mêmes réseaux.

L'engorgement aux heures de pointe est constant et les prévisions de trafic montrent une forte évolution attendue. C'est dans ce contexte que le projet de liaison autoroutière Fos-sur-Mer - Salon, ainsi que le prolongement de l'A55, indispensables au territoire depuis de longues années, sont devenus une urgence pour son fonctionnement et ses habitants.

Le décalage entre la vitesse du développement économique (et de ses effets induits) et la vitesse de réalisation d'infrastructures de premier rang a abouti à une situation insoutenable qu'il faut maintenant régler. La maîtrise d'ouvrage n'est pas assurée par le SCOT, mais cela ne l'empêche pas de se positionner sur :

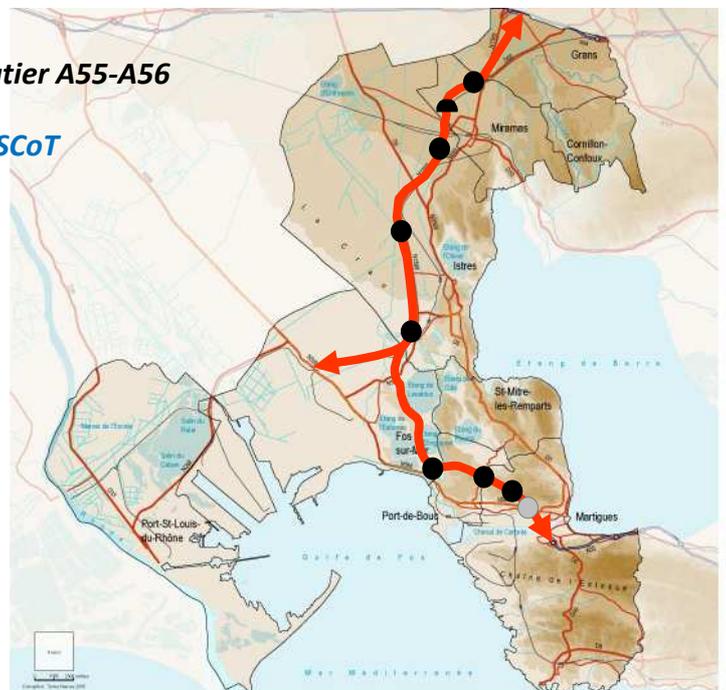
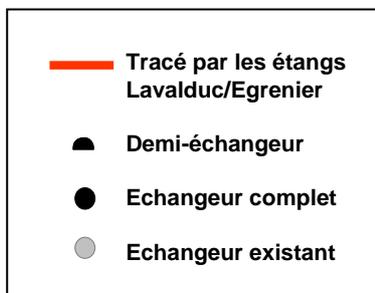
- un tracé d'axe autoroutier reliant Salon de Provence - Fos-sur-Mer - Martigues (axe A55 - A56) sans rupture (raccordement A55 à A56) et empruntant l'axe des étangs, déjà traversé par la voie ferrée, ce qui épargnerait à Fos-sur-Mer la nuisance d'être traversée par une autoroute et lui permettrait de conquérir son littoral. Ce tracé par les étangs, intégrant les projets de contournement des agglomérations de Martigues, Port-de-Bouc et Miramas, respecte plusieurs principes énoncés par la DTA :
  - o le principe de continuité des grands axes autoroutiers en assurant un raccordement sans rupture à l'axe nord-sud du couloir rhodanien et à l'axe est-ouest de l'arc méditerranéen, ainsi que des liaisons interurbaines de longues distances.
  - o le principe d'amélioration des fonctions d'échange et de transit par l'autoroute. Le GPMM est un important générateur de trafic longues distances qui nécessite un raccordement à des infrastructures adéquates, notamment pour réduire les nœuds d'engorgement présents sur la RN568.
  - o le principe de complémentarité des réseaux routiers en assurant notamment la requalification du réseau secondaire, la requalification de la RN568 entre Martigues et Port-de-Bouc mais aussi entre Port-de-Bouc et Fos.

- le principe de préservation du bandeau littoral entre Port-de-Bouc et Fos sur Mer. Le tracé par les étangs préserve ce secteur des nuisances liées à une forte croissance du trafic de poids lourds ainsi que du danger lié au transport de matières dangereuses. L'aménagement d'un tel axe plus à l'Est de l'actuelle RN568 épargne le secteur du poids d'une coupure urbaine supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui et ouvre la porte à des possibilités d'aménagement du littoral et de requalification des axes de communication.
  
- des échangeurs rétablissant les dessertes actuelles et permettant de se connecter aux futurs pôles d'échanges multimodaux

Compte tenu de l'envergure du projet et de l'attractivité que peut générer une telle infrastructure, il faudra veiller à maîtriser l'urbanisation à proximité des échangeurs.

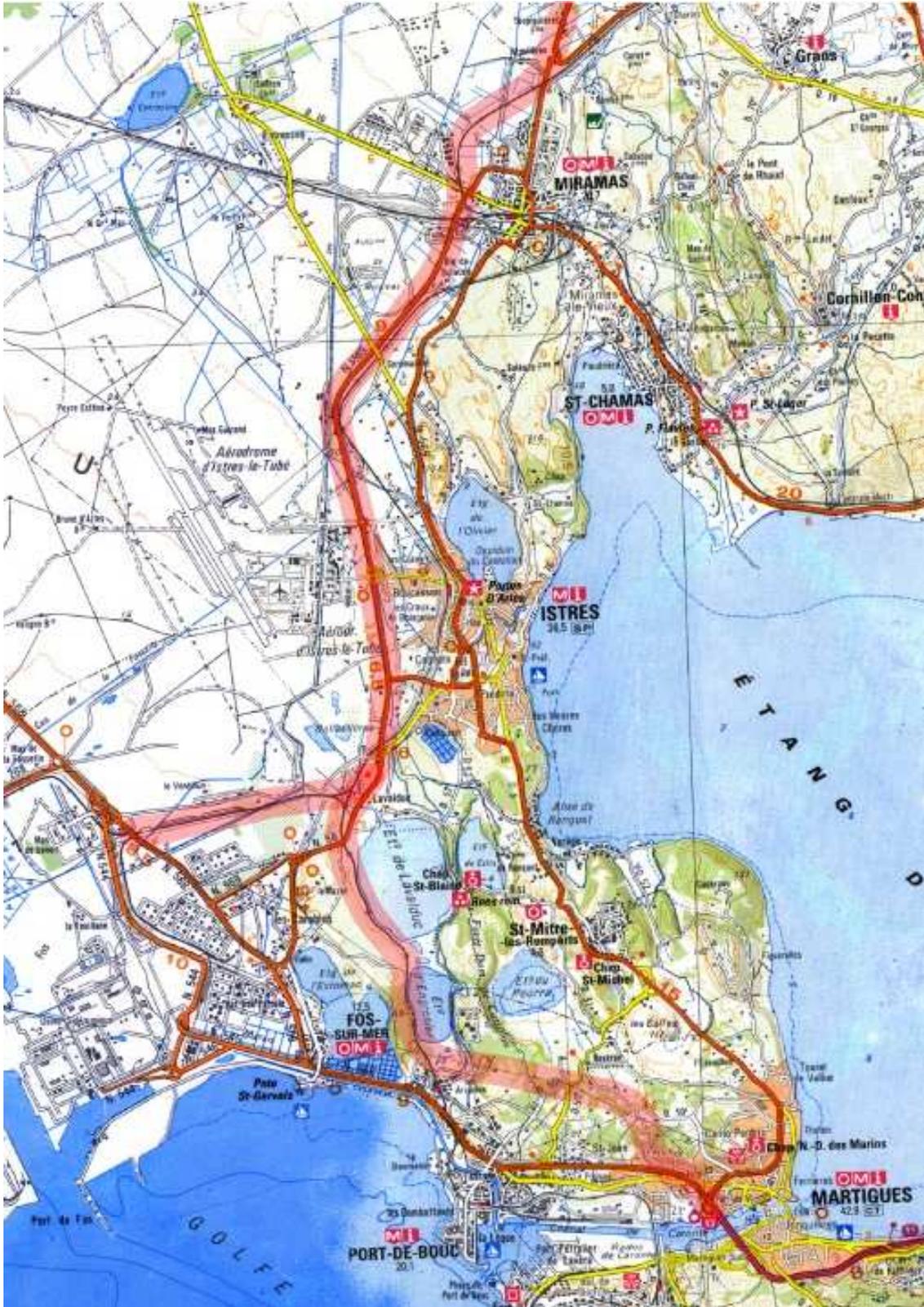
**Fuseau du tracé autoroutier A55-A56**

*souhaité par le SCoT*



**Fuseau du tracé autoroutier A55-A56**

*Souhaité par le SCOT*



### 3.1.3 Adapter le réseau routier aux besoins du territoire

Bien que le développement durable induise le renforcement des solutions alternatives à la route, il n'en demeure pas moins que le réseau routier reste le réseau primaire de communication. La croissance de solutions alternatives n'annule donc pas la nécessité d'améliorer et de développer le réseau routier, notamment avec le souci de rattrapage et de mise à niveau d'un réseau qui a longtemps souffert d'un manque d'investissements eu égard à son niveau d'utilisation et au fonctionnement du territoire. Cependant, la création ou l'amélioration de voirie devra se faire en assurant une intégration urbaine et paysagère et en tenant compte de la nécessité de maîtriser l'étalement urbain qui pourrait être induit par toute nouvelle création de voie ou d'échangeur. L'évolution du réseau devra notamment permettre une réduction de l'accidentologie et une amélioration des conditions de circulation pour les résidents du territoire, mais aussi pour le trafic de transit important sur les axes Est-Ouest et Nord-Sud en raison de la gratuité de ces sections rapides : ainsi, une "pacification" de certaines sections du réseau pourra améliorer les conditions de trafic en maîtrisant les vitesses de circulation, fluidifiant les débits routiers et réduisant certaines nuisances.

Ainsi, le SCoT se positionne sur les projets suivants :

- les contournements routiers de Miramas (connectés au contournement Sud de la ville), de Fos-sur-Mer, de Martigues et de Port de Bouc, au moyen d'un axe autoroutier A55-A56.
- la réalisation des échangeurs sur le futur axe A55-A56 permettant de rétablir les dessertes actuelles et de desservir les zones en développement : échangeur de Croix Sainte (desserte du futur pôle d'échanges multimodal), échangeur de Réveilla (raccordement ultérieur avec la RD5), échangeur complet au niveau du raccordement A55-A56 permettant également la desserte d'un futur pôle d'échange Rassuen-Lavalduc, échangeur complet au nord d'Istres (au niveau de la zone du Tubé Nord)...
- la réalisation des requalifications urbaines induites par la réalisation du projet autoroutier : Miramas, Port de Bouc, Martigues, Fos-sur-Mer
- le raccordement de la RD5 au prolongement de l'A55
- le prolongement de la RD9 jusqu'au complexe de Lavéra avec la réalisation d'un échangeur sur la partie existante de la RD9 au niveau de Sainte Croix (desserte de la zone touristique et du complexe de thalassothérapie)
- l'amélioration et la mise en sécurité de la RD268 qui dessert Port Saint Louis
- l'étude et la réalisation d'un itinéraire d'accès à Port Saint Louis séparant les flux de voitures particulières et de poids lourds (sous réserve des études de faisabilité).

### 3.2 Développer un schéma de transports collectifs à l'échelle du territoire

Comme la plupart des territoires, celui du SCoT Ouest Etang de Berre n'échappe pas à la prégnance de la voiture en tant que mode de transport dominant. En effet, la mobilité étant la résultante de la localisation des lieux de vie, des lieux d'activité, des lieux de consommation, des lieux de loisir, elle a

longtemps été délaissée au profit d'un modèle privilégiant les modes de transports individuels : en l'occurrence la voiture. Le territoire du SCoT présente d'ailleurs des indicateurs de mobilité élevés, en faveur de la voiture particulière (85% de déplacements internes au territoire, 71% des déplacements en modes motorisés particuliers).

L'un des objectifs du SCoT est maintenant d'offrir une réelle alternative à la voiture en mettant en œuvre un réseau global de transports collectifs à l'échelle du territoire afin de freiner et limiter l'usage de la voiture. Effectivement, plusieurs réseaux et autorités organisatrices de transport se superposent et se complètent sur le territoire, avec une offre principalement axée sur les scolaires et les clientèles captives, n'apportant pas une réelle alternative aux déplacements pendulaires des actifs. Par ailleurs, le territoire bénéficie d'une certaine forme de polarisation et de concentration des fonctions (lieux de vie, lieux d'activité), rendant plus opportunes la densification de liaisons en transport collectif pour une meilleure mise en adéquation de l'offre et de la demande.

C'est sous le signe de l'intermodalité pour le transport des voyageurs que le PADD insiste sur la nécessité de développer un réseau intégré et coordonné.

#### 1. un réseau multimodal adossé au réseau ferroviaire :

- réalisation de pôles d'échanges multimodaux : à Croix Sainte et à Lavalduc – Rassuen afin de permettre la mise en correspondance efficace du train avec les transports urbains et interurbains
- développer l'offre de service sur la ligne de la côte bleue, notamment entre Martigues et Miramas, en réalisant les éventuels aménagements nécessaires à l'obtention d'une offre de quatre trains par heure (par sens, aux heures de pointe) nécessaire à l'émergence d'une offre ferroviaire intercity convaincante. Les conditions d'obtention de ce niveau d'offre seront soumises à la réalisation d'études de faisabilité et de potentialité.
- densification de l'offre ferroviaire en mixant les services : services intercity (Marseille – Martigues – Istres – Miramas) et services omnibus
- renforcer le rôle du pôle d'échanges de Miramas : cette infrastructure et un des points majeurs de connexion du territoire grâce à une importante offre de desserte des TER, des grandes lignes et des TGV, qu'il s'agit de préserver et développer
- assurer l'accessibilité du territoire aux grandes infrastructures telles que l'aéroport de Marseille Provence
- assurer la desserte ferroviaire de la ZIP et de Port Saint Louis du Rhône (sous réserves des études de faisabilité)
- utiliser le réseau ferroviaire existant au nord de l'étang de Berre pour assurer des liaisons entre le territoire du SCOT et Aix-en-Provence : liaison entre Miramas et Aix-en-Provence via Rognac et les Milles

#### 2. un réseau cadencé, intégré et coordonné :

- organiser un réseau global répondant aux différents marchés de déplacements du territoire. Du point de vue de l'utilisateur, ce schéma devra être multimodal et apporter des réponses alternatives à la voiture pour l'ensemble des déplacements sur le territoire, qu'ils soient urbains ou interurbains
- densifier l'offre, notamment interurbaine sur le triangle Martigues – Istres – Fos-sur-Mer et également sur l'axe Port Saint Louis – Fos-sur-Mer – Port de Bouc – Martigues

- organiser le rabattement des réseaux interurbains et urbains autour des pôles d'échanges, en coordination avec l'offre cadencée des TER
- mettre en place le cadencement, la coordination et l'intégration des réseaux relevant des différentes autorités organisatrices de transport (Département, Région, SAN, CAPM)
- favoriser la réalisation de transports routiers en site propre.
- réaliser des voies bus sur la RD5, ainsi que sur la RN568 entre Martigues et Fos, en compensation de la création des axes autoroutiers A55/A56 dans la mesure où la desserte autoroutière libèrera de la capacité sur le reste du réseau
- assurer le maintien des dessertes sur l'ensemble des communes, voire en transport à la demande
- étudier le potentiel de dessertes maritimes ou sur les étangs

### 3. un réseau organisé institutionnellement :

- organiser la coordination institutionnelle des différentes autorités organisatrices pour assurer la mise en place d'un réseau à l'échelle du territoire.

### 3.3 Infléchir les pratiques actuelles de mobilité urbaine

Même s'il paraît illusoire de maîtriser ou freiner la mobilité des personnes, il convient cependant de replacer la problématique de la mobilité au même niveau que les autres thématiques qui sont communément traitées par les collectivités : urbanisme, économie, habitat, environnement...

Ainsi, la maîtrise des déplacements devient une composante des politiques d'urbanisme visant à limiter les problèmes d'étalement urbain. Sur le territoire du SCOT, près des deux tiers des déplacements sont intra urbains, donc assez courts. Le maillon des transports urbains est souvent le maillon faible des politiques de transport alors qu'il en est le maillon essentiel conférant aux transports publics un caractère de proximité vis-à-vis des usagers. La limitation de l'usage de la voiture, surtout dans un contexte de raréfaction des énergies fossiles, rend prégnante la question des solutions alternatives en matière de déplacement. Dans ce sens, la CAPM mène une réflexion sur la gratuité des bus (une ligne est gratuite depuis peu de temps). En ce qui concerne le transport à la demande, primordial pour compléter l'offre régulière, le SAN a développé une offre "Allo le bus" : ce service propose désormais à tous les habitants de Ouest Provence, sur simple réservation téléphonique, la possibilité de choisir son trajet et ses horaires en fonction de ses besoins.

Pour infléchir les pratiques actuelles de mobilité urbaine, le SCOT opte pour :

#### 1. un développement des transports collectifs urbains :

- densification de l'offre en privilégiant la desserte conjointe des lieux de vie, d'activité, de consommation, de loisir, afin de capter les déplacements autres que les scolaires et les clients captifs
- organisation du rabattement des transports urbains autour des pôles d'échanges multimodaux en veillant à la mise en correspondance des modes routiers au cadencement du mode ferroviaire
- coordination des différents modes de transports collectifs
- organiser la desserte de la ZIP, en interne et en externe (dans le cadre d'un Plan de Déplacements de Zone : PDZ) en assurant les conditions favorables d'accessibilité
- favoriser la réalisation de parc relais en périphérie des zones urbaines, en lien avec les transports collectifs urbains

- maintenir les transports à la demande sur les zones faiblement urbanisées
2. un développement des modes doux et des mesures visant à limiter l'usage de la voiture particulière :
- maîtriser et réguler l'offre de stationnement, levier essentiel de la politique de mobilité portée par le SCOT : réalisation de parcs relais en périphérie des centres urbains en coordination avec les transports collectifs, politique de stationnement et politique tarifaire visant à apporter des réponses aux résidents et accroître par ailleurs la rotation en centre-ville, contrôle du stationnement, communication et pédagogie...
  - réduire l'emprise de la voiture en centre-ville, notamment par la réalisation d'aménagements piétons ;
  - développer le réseau des pistes cyclables et des cheminements piétons sécurisés ;
  - adopter une logique de secteurs visant à créer des réseaux de pistes cyclables offrant des ramifications autour des générateurs de déplacements et des équipements publics ;
  - assurer par ailleurs la continuité et la connectivité des réseaux cyclables ;
  - communiquer, sensibiliser la population à l'utilisation du vélo, la marche à pied et le co-voiturage.
3. des mesures visant à maîtriser l'étalement urbain :
- densifier l'urbanisation autour des axes de desserte en transport collectif ainsi qu'aux abords des pôles d'échanges (les pôles d'échanges deviennent des vecteurs de densification urbaine) ;
  - densifier les commerces et les lieux de vie dans les centres, à proximité des axes de desserte ;
  - choisir de nouvelles zones à urbaniser en fonction du maillage des transports collectifs.



*Transport ferroviaire*



*... trafic de conteneurs*



*... et transport poids lourds sur la ZIP de Fos*



*Fret ferroviaire (Miramas)*

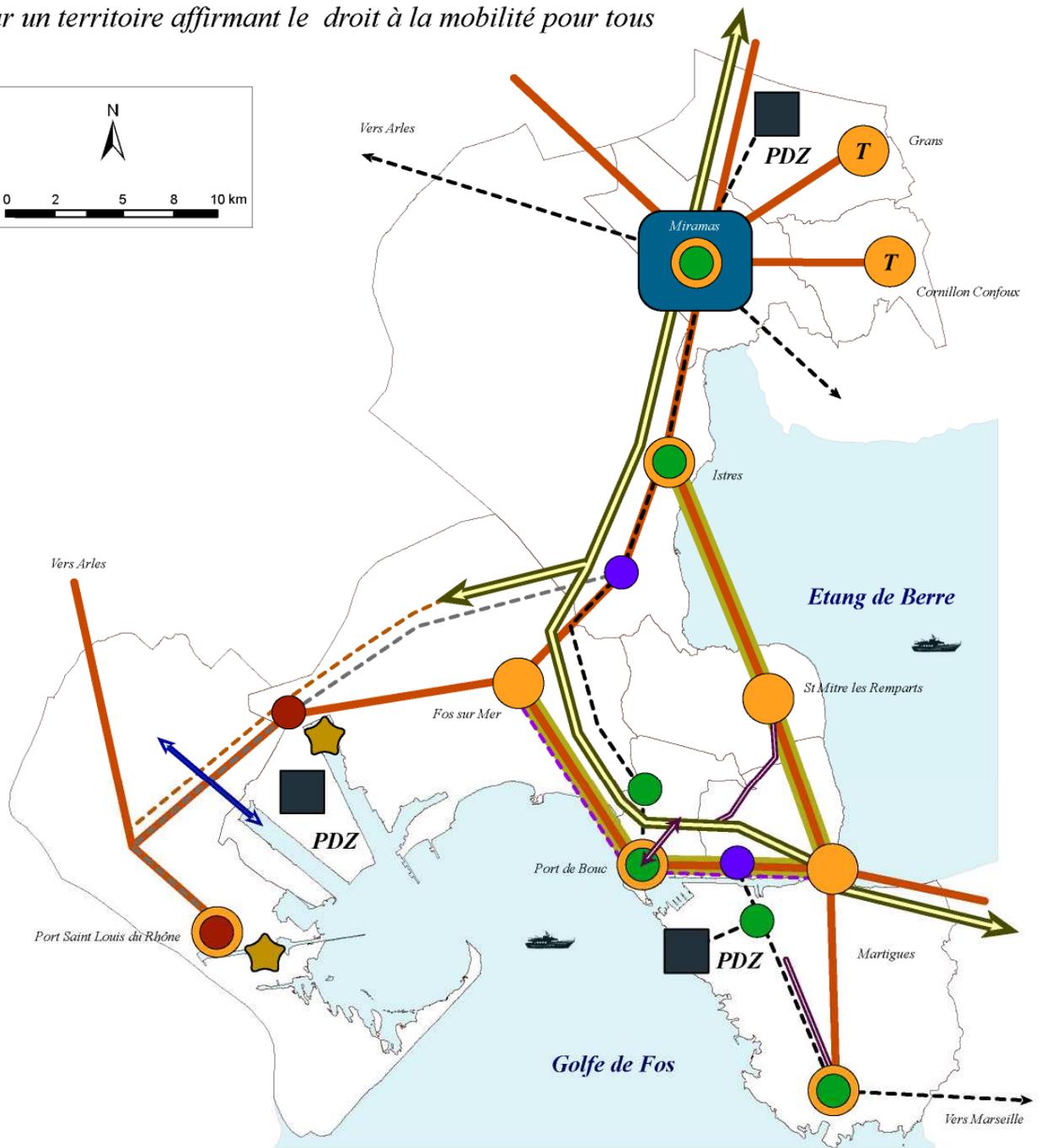
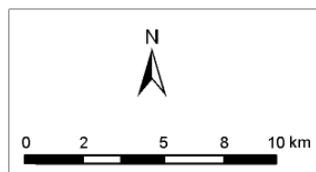


*Fret fluvial*



*Ouest Provence « le bus » - Source - SANOP*

### Pour un territoire affirmant le droit à la mobilité pour tous



	Axe autoroutier A55-A56 par les Etangs Lavalduc / Engrenier		Réseau ferré à développer (voyageurs et fret)
	Requalification urbaine RN568		Réseau ferré à étudier pour une desserte voyageurs
	Etudier la séparation des flux VP et PL		Etudier le potentiel d'haltes ferroviaires voyageurs
	Raccordement, prolongement routier		Développer le fret ferroviaire et combiné
	Nouvelle entrée de ville au Nord de Port de Bouc		Réseau TC routiers
	Voies bus		Transports à la demande
	Noyaux urbains		Mettre en place des Plans de Déplacements de Zone
	Gare existante		Percée fluviale
	Gare ou halte à créer		Etudier les dessertes maritimes
	Pôle d'échanges multimodal à créer: rabattement, coordination, modes doux...		
	Renforcer le rôle du Pôle d'échanges multimodal de Miramas		

CAO: Terres Neuves - Eureca 2009

## PARTIE 4

### Pour un territoire sachant valoriser sa situation et ses sites

#### 4.1 Préserver le potentiel de développement des espaces littoraux

L'élaboration du SCoT Ouest Etang de Berre, riverain de la Méditerranée et de l'Etang de Berre (15 500 hectares), est l'occasion de définir les bases d'une politique littorale. En effet, les règles de protection du domaine public et la loi du 3 janvier 1986 (loi littoral) ont posé des règles de protection et de mise en valeur du littoral concernant sept des neuf communes du SCoT (toutes les communes sauf Grans et Cornillon Confoux). Il convient dès lors de créer les conditions d'un développement des espaces littoraux tout en assurant la sauvegarde des espaces naturels et agricoles qui le composent.

Afin de soutenir qualitativement les projets d'aménagement et d'urbanisation du littoral de l'Ouest de l'Etang de Berre, support, sur un vaste espace reliant Port Saint Louis du Rhône à Martigues, de l'identification d'une « ville littorale », le SCoT permet :

- d'apporter une sécurité juridique aux autorisations d'occuper le sol, dans la mesure où ils motivent et traduisent les choix stratégiques de la commune, dans le respect des dispositions de la loi et des orientations de la jurisprudence.
- de prévoir, dans les espaces proches du rivage (EPR) le renouvellement des espaces déjà urbanisés, les extensions limitées de l'urbanisation et les implantations d'activités économiques, en tenant compte des capacités d'accueil de chaque commune ou groupement de communes.
- d'assurer la protection des espaces naturels ainsi que l'équilibre général entre protection et développement.

Le PADD affirme par conséquent pour le territoire les modalités d'application de la loi littoral. Il convient dès lors de :

- définir les critères d'identification et de localiser les « agglomérations » et les « villages » du territoire en s'appuyant notamment sur le critère de « densité significative de construction » ;

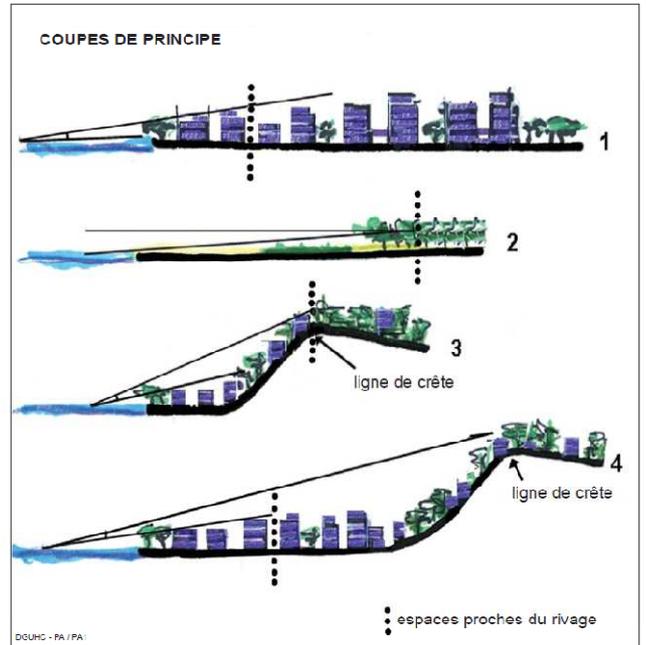
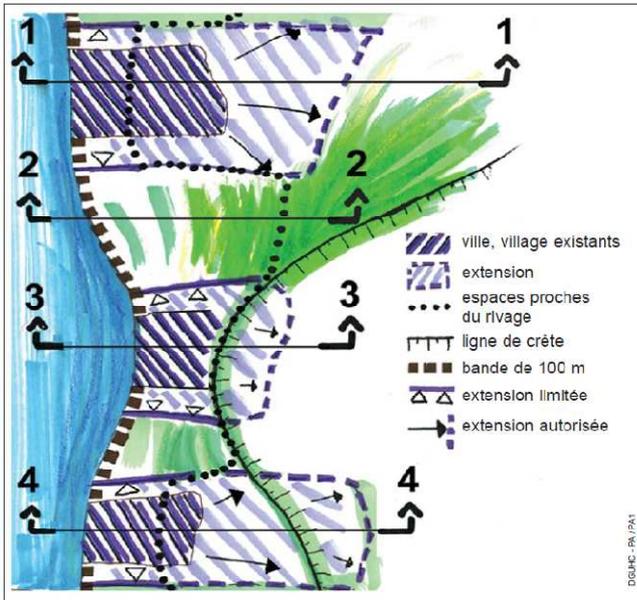
*« L'extension de l'urbanisation doit se réaliser en continuité des agglomérations et villages existants ou sous forme de hameaux nouveaux intégrés à l'environnement ;*

- *un village étant un ensemble d'habitations organisé autour d'un noyau traditionnel, assez important pour avoir une vie propre, comportant un ou plusieurs bâtiments offrant des services de proximité - administratifs (mairie, école...), culturels ou commerciaux – tout au long de l'année.*
- *Un hameau étant un petit groupe d'habitations, pouvant comprendre également d'autres types de constructions, isolé et distinct du bourg ou du village »\*.*

\*Planifier l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral – DGUHC – juillet 2006

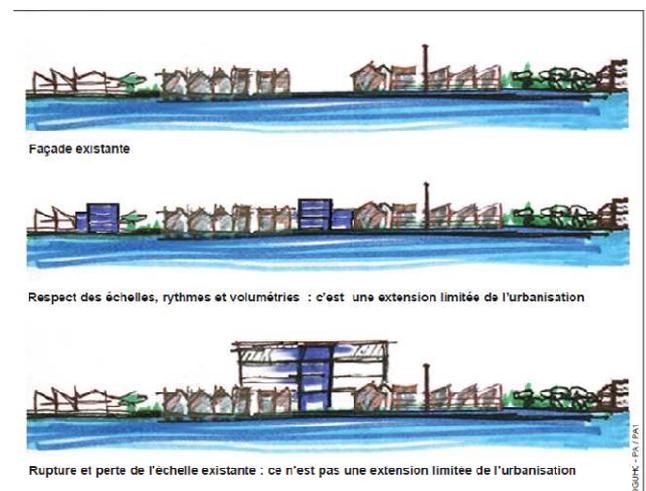
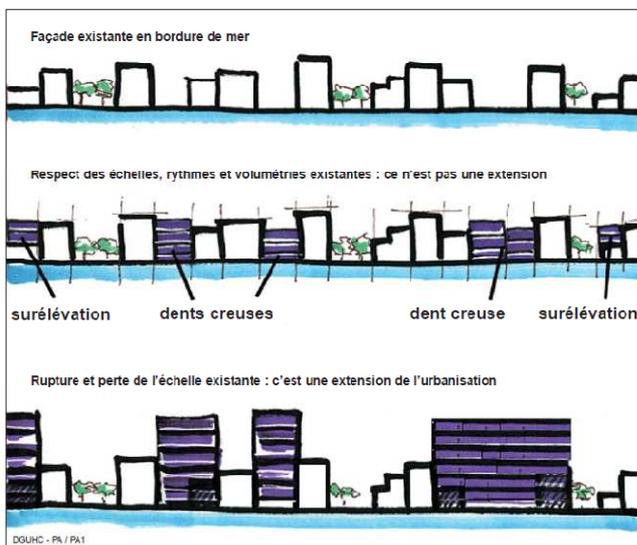
- définir les modalités de délimitation des EPR dans les PLU (covisibilité, distance au rivage, géomorphologie du littoral...), afin de maîtriser qualitativement et quantitativement l'urbanisation sur ces espaces.

**Exemple de délimitation des espaces proches du rivage**



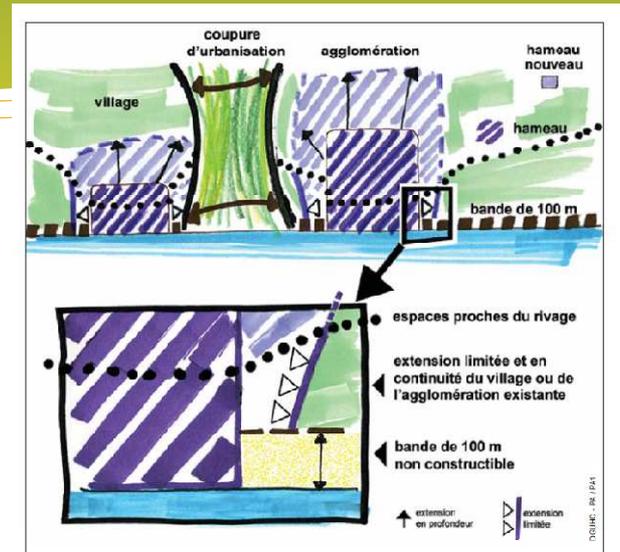
- déterminer - dans les EPR - des critères permettant d'appréhender le principe d'extension limitée pour des projets planifiés ou à venir.

**Comment encadrer l'extension de l'urbanisation ?**

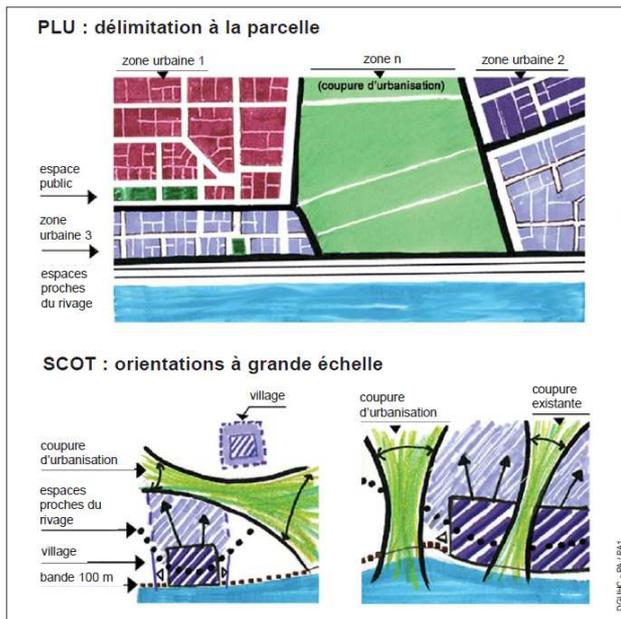


- définir une méthodologie pour délimiter la bande des 100 mètres, notamment dans les espaces à enjeux en marge des espaces urbanisés ou sur des secteurs où la valeur d'usage et économique repose sur une préservation stricte du cadre naturel.

**Principes d'urbanisation dans les communes littorales et délimitation de la bande des 100m**



- maintenir des espaces « ouverts » par la localisation de « coupures d'urbanisation » répondant pour tout ou partie aux critères suivants : homogénéité physique, autonomie de fonctionnement, étendue suffisante pour assurer sa gestion et sa pérennité.



**Espaces ouverts et coupures d'urbanisation : représentation dans les documents d'urbanisme**

- protéger les espaces remarquables au titre de la loi littoral, espaces constitutifs de l'image et de l'attractivité des secteurs littoraux.

*Conformément à l'exigence de compatibilité entre SCoT et DTA, le SCoT Ouest Etang de Berre intégrera a minima les coupures d'urbanisation et les espaces remarquables du littoral telles qu'ils sont identifiés dans la DTA des Bouches du Rhône.*

Par ailleurs, le SCoT devra permettre de dépasser le principe de continuité de l'urbanisation pour la construction des bâtiments agricoles, dont l'implantation est incompatible avec la proximité de l'habitat (cf. les marges de recul nécessaires).

## 4.2 La géographie et l'histoire comme vecteurs de développement

La géographie c'est, du littoral à la plaine de la Crau, une succession de milieux caractéristiques du littoral méditerranéen : mer, lido, étangs intérieurs, secteur collinaire, paysages humides camarguais, dépressions lagunaires et vastes étendues planes. Particularité supplémentaire, le territoire jouxte l'Étang de Berre, petite mer intérieure de 15 500 hectares réceptacle naturel en eau douce de l'Arc, la Touloubre, la Cadière et la Durançole.

Autant de milieux qui offrent une palette variée d'utilisation du sol, allant des espaces naturels et ludiques du littoral aux terres agricoles cultivées en plaine humide ou sur les terres arables de la Crau et les contreforts du massif de l'Estaque. Un territoire qui offre à la fois une façade maritime naturelle, touristique et portuaire avec les communes de Port Saint Louis du Rhône, Fos sur Mer, Port de Bouc et Martigues, et une « échappée intérieure » avec des projets d'infrastructures autoroutières et ferroviaires.

L'histoire, c'est celle qui a su exploiter une situation stratégique. Dès l'époque romaine le pourtour de l'étang de Berre est colonisé afin de profiter d'une terre fertile et de l'eau douce des rivières. S'y développent dès lors de petits villages orientés vers le travail de la terre (vigne, olivier, exploitation des salines). Au XVII<sup>ème</sup>, l'intense vie maritime structurant l'économie du territoire permet aux secteurs urbanisés de se greffer aux axes de communication dominants ; économie maritime qui associée à l'essor du chemin de fer au XIX<sup>ème</sup> et à la décision de l'État de créer dans les années 60 un complexe industrialo portuaire d'envergure internationale favorisa une importante accélération de la croissance démographique du territoire dans les années 70.

Le territoire est profondément marqué par cette géographie et cette histoire : hier le patrimoine antique du pourtour de l'Étang de Berre, les aménagements plus récents du Grand Canal d'Arles à Marseille ou de la liaison ferroviaire Miramas-Marseille par Rognac... aujourd'hui, la zone industrialo-portuaire de Fos, l'autoroute A55, le TGV... C'est aussi une agriculture qui sait exploiter avec intelligence la diversité des terroirs, ou encore l'activité touristique qui tire partie d'atouts culturels et climatiques.

### 4.2.1 Valoriser le potentiel des grandes unités paysagères

#### 1. Le bassin de la Touloubre

Le bassin de la Touloubre limite le territoire du SCoT au Nord Est. Les paysages sont essentiellement ruraux, marqués par une succession de paysages fermés, vallons et cuvettes cultivées et d'ouvertures sur des collines relativement planes et boisées (vers Cornillon-Confoux). La Touloubre après avoir parcouru le territoire de Grans, et contourné ce jeu de collines, s'engouffre dans un relief encaissé et boisé.

Dans le cadre du SCoT, afin que la structure paysagère du bassin de la Touloubre garde toute sa valeur, il convient :

- de préserver les micro-paysages ruraux spécifiques (prairies en fond de vallon, terrasses...) et le patrimoine rural du bassin (bories, systèmes d'irrigation traditionnels, restanques, murets...). Si l'urbanisation oblige à consommer une part de ces espaces, l'objectif est de préserver en priorité les terroirs les plus qualitatifs, viables et durables. Dans ce cas, il sera nécessaire de prévoir un espace tampon suffisant afin d'éviter les conflits d'usage.
- d'anticiper, par des mesures de protection et de gestion les projets de dérivation des eaux du canal EDF, d'aménagement de la ZA des Paluns à Grans et "Touloubre aval" pour la gestion du risque inondation. Concernant le risque inondation, la préservation des ripisylves de la Touloubre participent à une prise en compte naturelle et durable de l'aléa.
- De préserver des limites franches aux enveloppes urbaines afin de protéger les secteurs forestiers d'un mitage vecteur de risques.



*Bassin de la Touloubre sur la commune de Cornillon Confoux*

## **2. La plaine de la Crau**

La Directive Territoriale d'Aménagement identifie la plaine de la Crau comme étant une des sept richesses patrimoniales du département. Sa préservation et le maintien d'un équilibre menacé et fragile fait partie des orientations de la DTA. L'unité paysagère de la Crau se structure autour de trois entités : la Crau sèche, la Crau humide et des espaces de transition entre les deux. Sur le territoire du SCoT, la Crau sèche est largement dominante, la Crau humide se trouvant majoritairement à l'Ouest, à proximité du Rhône et de la Camargue.

**La Crau sèche** est caractérisée par un écosystème steppique : le coussoul. Ce type de milieu est constitué de steppes uniques en Europe occidentale.

**La Crau humide** est quand à elle formée par la Crau irriguée (à prairies de foin) et la Crau des Marais et des étangs. Elle est constituée d'espaces verdoyants (structure bocagère et ripisylves denses) largement exploitées pour la production de foin (AOC foin de Crau) ; et d'étangs intérieurs dont

l'étang d'Entressen alimenté par le réseau de canaux d'irrigation et de drainage et par la nappe phréatique de la Crau.

**La bordure Est** de l'unité paysagère est une zone de transition où l'occupation du sol est hétérogène. Coussouls, Crau irriguée, frange urbanisée et secteurs industriels se partagent l'espace.

Dans le cadre du SCoT, il convient :

- de respecter les modalités d'application de la loi littoral en relation avec l'objectif 4.1 visant à préserver le potentiel de développement des espaces littoraux ;
- de préserver les surfaces de coussouls ;
- de maintenir des pratiques traditionnelles, notamment le pastoralisme et l'irrigation gravitaire des prairies pour la production de foin. Toute modification de ces pratiques génèrera des modifications sur cet écosystème particulier. En particulier, le réseau des canaux (irrigation gravitaire) qui joue un rôle déterminant dans la réalimentation en eau de la nappe, un enjeu d'autant plus fort qu'elle contribue à l'approvisionnement en eau potable d'une population très importante ;
- de veiller à ce que les principaux projets d'aménagement sur la plaine de la Crau, fassent l'objet d'une intégration paysagère particulièrement poussée notamment :
  - La plateforme multimodale Miramas-Grans (Clésud) – 2ème tranche (activités logistique, stockage/distribution, de transport rail/route) ;
  - Le projet d'infrastructure autoroutière : liaison Fos-Salon et contournement de Miramas ;
  - La réhabilitation de la décharge d'Entressen ;
  - Le projet SAGESS de GDF qui est en cours de réalisation. Il concerne l'aménagement d'un gazoduc reliant le futur terminal méthanier de Fos à la station de compression de Saint- Martin-de-Crau. Le tracé retenu pour ce projet traverse entièrement la zone centrale de la Crau, et donc la réserve naturelle ;
  - L'extension mesurée du hameau d'Entressen ;
  - Le développement des pôles urbains de Fos sur mer, Istres, Miramas et Grans ;
- D'encourager les activités agricoles préservant l'environnement et de faire évoluer certaines pratiques vers une agriculture biologique ou raisonnée (utilisation d'intrants, intensification agricole, arboriculture intensive...);



*Plaine de la Crau à proximité d'Entressen*

### 3. Le bassin de Saint Pierre

Au cœur de la chaîne de l'Estaque, le bassin de Saint-Pierre est un paysage ouvert, contrastant avec les reliefs tourmentés et cloisonnés du massif. Vergers, vignes, maraîchage, pâtures, champs d'oliviers... se partagent l'espace et le découpent en fines lanières parcellaires constituant une riche marqueterie agricole. Le paysage de cette unité, fortement rural concoure par sa diversité à la richesse des paysages du territoire du SCoT. Toutefois, la présence d'un habitat dispersé sur les hameaux de Saint Pierre, Saint Julien et l'îlot des Ventrons, engendre localement un mitage de l'espace.

Dans le cadre du SCoT il convient :

- de préserver le potentiel de production agricole du bassin en évitant des conflits potentiels entre le développement des hameaux de Saint Pierre, Saint Julien et l'îlot des Ventrons et les types de productions agricoles qui se partagent ici un territoire relativement restreint ;
- de limiter au maximum l'extension des hameaux, en priorisant la densification et la réhabilitation, l'environnement agricole du bassin méritant une protection accrue ;
- de favoriser la réouverture du Vallon de Valtrède (corridor écologique à l'Est du bassin) par une pérennisation de l'activité agricole limitant le risque d'enfrichement de ce secteur.



*Bassin de Saint Pierre – Martigues*



*Contreforts de la chaîne de l'Estaque – Martigues*

### 4. La rive Ouest de l'Étang de Berre

Cette unité paysagère collinaire marque la transition géographique entre la plaine de la Crau à l'Ouest et l'étang de Berre à l'Est. Marqué par les falaises de poudingue et de beaux boisements de chênes et de pins, le littoral de l'étang constitue une réserve de paysages lacustres exceptionnels. Les espaces rétro-littoraux sont modelés d'un jeu de petites collines ou de plateaux (plateaux de Sulauze et de Cornillon-Confoux) découpés par de nombreux sous bassins hydrographiques orientés vers l'étang de Berre, la Méditerranée, le chenal de Caronte, ou les étangs intérieurs. Il s'agit entre autre

de la cuvette du vieux Miramas, du bassin de la Touloubre... Les espaces naturels et agricoles composent une mosaïque qui s'insèrent entre les étangs, avec en alternance des effets d'ouverture et de fermeture, selon le couvert végétal (boisements, haies bocagères, vignes, maraîchage, oliviers, prairies).

Toutefois, les milieux naturels et les zones agricoles de cette unité paysagère sont soumis à une pression importante liée à l'extension diffuse de l'urbanisation qui n'est pas uniquement associée au développement des pôles urbains de Grans, Istres, Port de Boucs, Martigues et Saint Mitre les Remparts. Au-delà des problématiques de déprise agricole et de mitage urbain de ces espaces abandonnés, nous assistons au développement de hameaux associés à un phénomène de résidentialisation spontanée sous formes de cabanons en bordure de l'étang de Berre sur la commune de Saint-Mitre. L'absence de gestion de ce type d'urbanisation spécifique se trouvant actuellement sur le domaine public maritime pose d'importants problèmes.

Dans le cadre du SCoT il convient dès lors :

- De respecter les modalités d'application de la loi littoral en relation avec l'objectif 4.1 visant à préserver le potentiel de développement des espaces littoraux ;
- de ménager des coupures agricoles et naturelles entre les principales zones urbaines, afin de préserver des limites franches aux enveloppes urbaines. Cet objectif est particulièrement important dans les secteurs les plus soumis à la pression urbaine, secteurs courant un risque de périurbanisation ;
- de garder la lisibilité du relief en dégagant les lignes d'horizon et les ruptures de pentes (crêtes des plateaux...) ; les collines doivent s'imposer *de facto* comme autant de coupures d'urbanisation ;
- de s'assurer que le projet d'infrastructure autoroutière A55/A56 face l'objet d'une intégration paysagère particulièrement poussée à proximité des étangs intérieurs. Il est essentiel d'éviter les ruptures d'échelle entre l'impact visuel de cette infrastructure et le paysage qui la borde. Il en est de même concernant le contournement de Martigues et de Port-de-Bouc et la requalification urbaine de la RN 568 dans ses traversées urbaines ;
- d'opter pour une concertation intercommunale concernant la réhabilitation des étangs de Lavalduc et de l'Engrenier en cas de cessation de l'activité industrielle.



Etang du Pourra – Saint Mitre les Remparts



Etang de Berre - Istres

## 5. La Camargue

*(projet d'extension du Parc Naturel Régional de Camargue sur une partie de la commune de Port St Louis du Rhône)*

Les paysages camarguais du delta du Rhône sont caractérisés par l'immensité du champ de vision. Rien n'arrête le regard. Lointaines, les Alpilles ferment l'horizon au nord. Au sud, ce sont les usines marquées par leurs panaches de fumée qui suggèrent la présence d'un littoral industrialisé. Nous sommes face à un paysage de contrastes. Cette unité à l'interface entre la mer, le Rhône et la Crau comporte une grande richesse écologique due à une diversité des milieux qui impose une approche bicéphale de cet espace; Les milieux naturels, structurés autour d'un fonctionnement hydrologique très complexe où interviennent les eaux de surface (canal d'Arles, canal du Vigueirat, Rhône, mer Méditerranée) et les eaux souterraines via les laurons qui sont des résurgences d'eau (nappe phréatique de Crau, nappe alluviale du Rhône) se situent essentiellement à l'Ouest. L'Est est quant à lui en grande partie constitué des secteurs urbains de Fos et de sa zone industrialoportuaire, dont le développement s'est fait sur des marais et des espaces sableux.

Rappelons toutefois, que la ZIP de Fos occupe plus des 3/5ème de cette unité (soit près de 10 000 hectares), ZIP constituée de 43% d'espaces naturels (4 000 hectares) et de 40% de paysages « abandonnés » (remblais en friche...) (3600 hectares).

Le littoral sableux, plus au Sud est affecté par l'érosion du trait de cote (érosion marine, vent) et par la fréquentation touristique importante en période estivale. Ce phénomène touche principalement les Theys, notamment la flèche de la Gracieuse, véritable digue naturelle en mer qui protège une partie du Golfe de Fos, dont la ZIP. Par ailleurs, de manière générale, les zones humides sont menacées par des changements écologiques brutaux dus aux changements de pratiques agricoles. En effet, les activités traditionnelles (riziculture, extraction du sel, élevage extensif etc.) maintiennent l'équilibre entre eaux douces et eaux salées.

Dans le cadre du SCoT il convient dès lors :

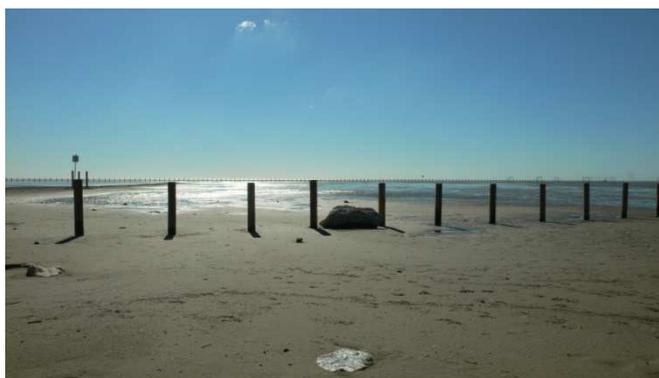
- De respecter les modalités d'application de la loi littoral en relation avec l'objectif 4.1 visant à préserver le potentiel de développement des espaces littoraux ;
- D'ancrer la ZIP de Fos dans son territoire afin de donner une vocation aux espaces « vides » (espaces naturels, friches, territoires non identifiés) intégrés à la ZIP. En effet, l'emprise territoriale des diverses entités paysagères la bordant ne s'arrête pas aux limites du PAM. Il convient ainsi de concevoir l'aménagement des môles thématiques du port développés dans le Schéma Directeur de la ZIF en relation avec les entités naturelles de la Crau, des Laurons et de la Camargue ;
- D'anticiper l'impact du projet de percée fluviale de la darse n°2 du Port Autonome de Marseille dans le canal de navigation du Rhône au Port de Fos sur le site Natura 2000 des "Marais entre Crau et Grand Rhône" au niveau des salins du Caban. Des mesures compensatoires doivent dès lors être identifiées dans le cadre de l'évaluation environnementale afin d'optimiser (même face à une réduction de leur surface) la préservation des fonctions spécifiques des milieux humides de l'unité ;
- De faire émerger une stratégie urbaine au cœur d'un espace à dominante naturelle, la ZIF représentant « une force d'équilibre possible à l'Ouest de l'Etang de Berre pour la

consolidation d'une métropole bi-polaire ». En effet, le projet d'infrastructure autoroutière A55/A56 favorise un renforcement de l'arc urbain Port Saint Louis du Rhône / Fos sur Mer - Port de Bouc – Martigues / Istres / Miramas qui prendra forme autour :

1. De l'affirmation du projet urbain de Port Saint Louis du Rhône (reconquête urbaine du canal St Louis, extensions urbaines au Nord Est de la ville et sur la presque-île du Mazet, développement des métiers de la mer, nouvelle gare voyageur TER, entrée de ville Nord valorisée, gestion concertée de l'interface Ville – Port, route de découverte de la Camargue à la mer-Gracieuse, valorisation portuaire liée à l'activité de la darse 3) ;
  2. de l'identification d'un ensemble urbain associé à la requalification de la RN 568 dans sa traversée de Martigues, Port de Bouc et Fos sur Mer ;
  3. d'une intégration paysagère particulièrement poussée du projet d'infrastructure autoroutière A55/A56 à proximité des Etangs intérieurs. Il est essentiel d'éviter les ruptures d'échelle entre l'impact visuel de cette infrastructure (et du développement urbano-naturel de Fos sur Mer) et le paysage qui la borde.
- De conserver les pratiques agricoles traditionnelles qui contribuent au maintien du biseau salé en équilibre avec la nappe de la Crau (riz, élevage extensif) sur les espaces de transition entre la Crau et la Camargue ;
  - Maîtriser l'accès au littoral et à la mer afin d'assurer une préservation des milieux naturels à forte valeur patrimoniale et les paysages emblématiques camarguais (ex. : They de la Gracieuse...)



Riziculture en Camargue



Littoral méditerranéen sur la commune de Port Saint Louis du Rhône

## 6. La chaîne de l'Estaque

La chaîne de l'Estaque est constituée de collines arides (279m), s'étendant de la région des Pennes-Mirabeau, jusqu'aux rives du golfe de Fos. Ce massif sépare l'étang de Berre de la mer. Les interfaces mer-étang offrent des points de vue hors du commun. Il s'agit d'un paysage où domine le blanc des calcaires tranchant avec le bleu profond des calanques et de leurs petites plages.

A l'heure actuelle, sur la commune de Martigues, la chaîne de l'Estaque et sa partie littorale sont relativement préservés de l'urbanisation. La principale pression qui s'exerce sur cette partie du territoire est liée à la fréquentation touristique de la zone littorale.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) des Bouches-du-Rhône insiste sur l'intérêt à porter au secteur de la Côte Bleue (Extrémité Sud Ouest de l'unité). Ce secteur est qualifié de site exceptionnel, l'inventaire ZNIEFF ne faisant que confirmer cet intérêt et mettant en avant la grande valeur patrimoniale de la partie Ouest de ce massif (territoire communal de Martigues).

Dans le cadre du SCoT il convient dès lors :

- De respecter les modalités d'application de la loi littoral en relation avec l'objectif 4.1 visant à préserver le potentiel de développement des espaces littoraux ;
- De poursuivre la maîtrise des extensions urbaines sur les pentes du massif et sur le littoral. En effet, le PLU de Martigues porte un fort intérêt à ce secteur, et exprime la volonté de maîtriser son développement au travers notamment d'une politique d'acquisition foncière pour préserver les espaces naturels de la spéculation immobilière ;
- De veiller à ce que les principaux projets d'aménagement sur la chaîne de l'Estaque, fassent l'objet d'une intégration paysagère particulièrement poussée notamment :
  1. Le Complexe de Thalassothérapie Hôtellerie de la côte bleue : centre de thalassothérapie, résidence hôtelière, bungalows et hôtel ;
  2. La transformation des campings en Parcs résidentiels de loisirs sur les secteurs Carro-La Couronne ;
  3. L'extension de la zone industrielle de Lavéra ;
  4. Le centre de traitement des déchets du Vallon du Fou ;
  5. Le prolongement de la voie rapide de Carro à Lavéra (RD9) : l'objectif attaché est la desserte du site de Lavéra dans une optique de sécurisation ; toutefois cet aménagement permettrait de relier par une voie rapide la Côte Bleue au centre de Martigues ;
  6. Le projet du Réseau de Transport d'Electricité (RTE) : projet d'implantation d'un poste électrique 400'000 volts dans le secteur Lavéra-Ponteau et d'une ligne électrique dimensionnée pour son raccordement au réseau électrique.



*Vue sur la centrale électrique de Ponteau – Martigues*



*Cote Bleue – La Couronne*

#### 4.2.2 Valoriser les activités économiques directement liées à l'étang de Berre et à la Méditerranée

L'unité marine du territoire, au delà des spécificités paysagères des espaces littoraux est le support d'une dynamique à conforter par une valorisation et un aménagement des milieux concernés et de leurs tendances évolutives. Le SCoT doit ainsi permettre le développement des activités maritimes.

Le PADD affirme par conséquent la nécessité de soutenir les activités conchylicole et halieutique, dans un rapport de compatibilité entre Mer et Etang, conformément aux actions menées par le GIPREB visant, à titre d'exemple à autoriser l'élevage des moules avant leur mise en mer dans l'étang de Berre. Toute autre activité doit dès lors s'organiser pour ne pas nuire à leur maintien, les activités de loisirs notamment devant être respectueuses de ces activités.

Le PADD donne également une place centrale au développement des activités nautiques de l'Etang-de-Berre, du canal de Caronte, du Golfe de Fos et de la Côte-bleue ayant pour vocation principale d'accueillir des activités maritimes et portuaires ainsi que les activités traditionnelles de la pêche.

A titre d'exemple, le PLU de Martigues a défini des zones UP dédiées aux activités maritimes, nautiques et portuaires englobant des parties du rivage sur lesquelles il s'avère nécessaire de maintenir et de développer l'économie liée à pêche et à la pratique des autres activités nautiques.



*Bateaux de pêche – Port Saint Louis du Rhône*



*Etang de Berre – Saint Mitre les Remparts*

#### 4.2.3 Valoriser le patrimoine bâti

La diversité des espaces urbains et des sites, a généré sur le territoire un patrimoine culturel et historique varié. Le PADD s'attache dès lors à préserver ce patrimoine culturel très riche constitué de sites et monuments historiques classés, de sites archéologiques constamment mis en valeur dans le cadre d'une politique culturelle globale, à savoir notamment :

- Le miroir aux oiseaux à Martigues,
- le site archéologique de Saint-Blaise à Saint-Mitre-les-Remparts,
- le village médiéval de Miramas le Vieux et la poudrerie Royale à Miramas,
- le Château de l'Hauture à Fos-sur-Mer et la tour Saint Louis à Port Saint Louis du Rhône.

Au-delà de ces sites historiques, les paysages et les formes urbaines participent à l'attractivité du territoire. Les morphologies urbaines et l'architecture représentent sur le SCoT bien autre chose que de simples traductions matérielles de processus socioéconomiques ou politiques. L'étude

morphologique est la clé de compréhension du paysage urbain, du renouvellement de la ville sur elle-même et de l'intervention sur des tissus urbains existants.

Ainsi, le PADD affirme la volonté :

- de préserver les centres urbains et villageois;
- de se développer à partir des plans de composition urbains quand ils sont révélateurs d'une histoire urbaine récente comme la trame orthogonale de Miramas ;
- de préserver le petit patrimoine bâti camarguais (cabanons aux usagers occasionnels ou cabanons groupés (secteur de Carreau), afin de promouvoir l'authenticité des secteurs littoraux de Port Saint Louis du Rhône ;
- de tirer partie du potentiel urbain et / ou économique offert par le chenal de Caronte : redéfinition de l'interface urbaine de Caronte valorisant le renouveau de l'embouchure de l'étang de Berre (cf. schéma directeur de la ZIF) ;
- d'encourager les initiatives de découverte du patrimoine bâti pouvant se structurer autour :
  1. de parcours d'interprétation ;
  2. du développement d'une offre d'hébergement touristique adaptée au territoire et directement liée au patrimoine bâti. Cette offre peut se développer et s'organiser en réseau, avec :
    - . le développement de petites résidences hôtelières au cœur des tissus urbains, au travers du réinvestissement de l'habitat ancien, du changement de destination des anciennes exploitations agricoles ou de la création de nouveaux hébergements de qualité architecturale en continuité directe des zones urbanisées ;
    - . le développement de gîtes et des chambres d'hôtes dans les villages ou dans les mas en favorisant, lorsque cela ne perturbe pas l'économie agricole, la reconversion des bâtiments d'exploitation en gîtes, chambres d'hôtes ou résidences hôtelières.



*Miroir aux oiseaux Martigues*



*Eglise de Miramas le Vieux*



*Site archéologique de Saint Blaise – Saint Mitre les Remparts*

## PARTIE 5

### Pour un territoire se structurant à partir de son patrimoine agri – environnemental

#### 5.1 Préserver les espaces agri-naturels à forte valeur patrimoniale

La trame « agri-naturelle » du territoire s'appuie sur les espaces naturels remarquables, considérés comme intangibles au regard des protections qui les encadrent. Il s'agit principalement :

- des zones naturelles faisant l'objet d'arrêté de protection de biotopes ou les réserves naturelles correspondent à une protection absolue ;
- des zones naturelles situées dans les périmètres Natura 2000 (zones de protection spéciales (ZPS) et sites d'intérêt communautaire (SIC)), les zones humides remarquables et les zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF) de type 1, qui représentent des milieux particuliers ayant une forte valeur patrimoniale, dont la protection doit être renforcée, ainsi que les zones importantes pour la conservation des oiseaux (ZICO) constituant une référence pour toute nouvelle désignation des ZPS du réseau Natura 2000 ;
- de la réserve naturelle nationale (RNn) des Coussouls de Crau;
- des espaces naturels remarquables identifiés par la DTA au titre de la Loi littoral, qui sont des espaces sensibles dont la vocation multi usage doit être prise en compte ;

Au-delà de ces secteurs, le SCoT identifie plus de 17 000 hectares, soit 48% de l'ensemble des espaces naturels et agricoles du territoire en 2007, comme relevant d'une trame « agri-naturelle » à pérenniser. Au-delà de l'occupation réelle du sol qui est attribuée à ces espaces (eau libre, coussoul, boisement...), s'exprime une naturalité différenciée (secteur fortement ou faiblement dégradée par l'action de l'homme), qui nécessitera dès lors une utilisation du territoire elle-même différenciée, en s'appuyant sur :

- les zones A et N identifiées dans les documents d'urbanisme de chaque commune (NC et ND pour les communes en POS) ;
- les mesures de protection du patrimoine naturel identifiées dans la DTA des Bouches du Rhône au titre de la loi Littoral (coupures d'urbanisation et espaces remarquables) ;
- la stratégie environnementale développée par le Port Autonome de Marseille (PAM) dans le schéma directeur d'aménagement Fos 2020 et le Plan de Gestion des Espaces Naturels (PGEN) associé aux six secteurs constitutifs de la « couronne de nature » à savoir :

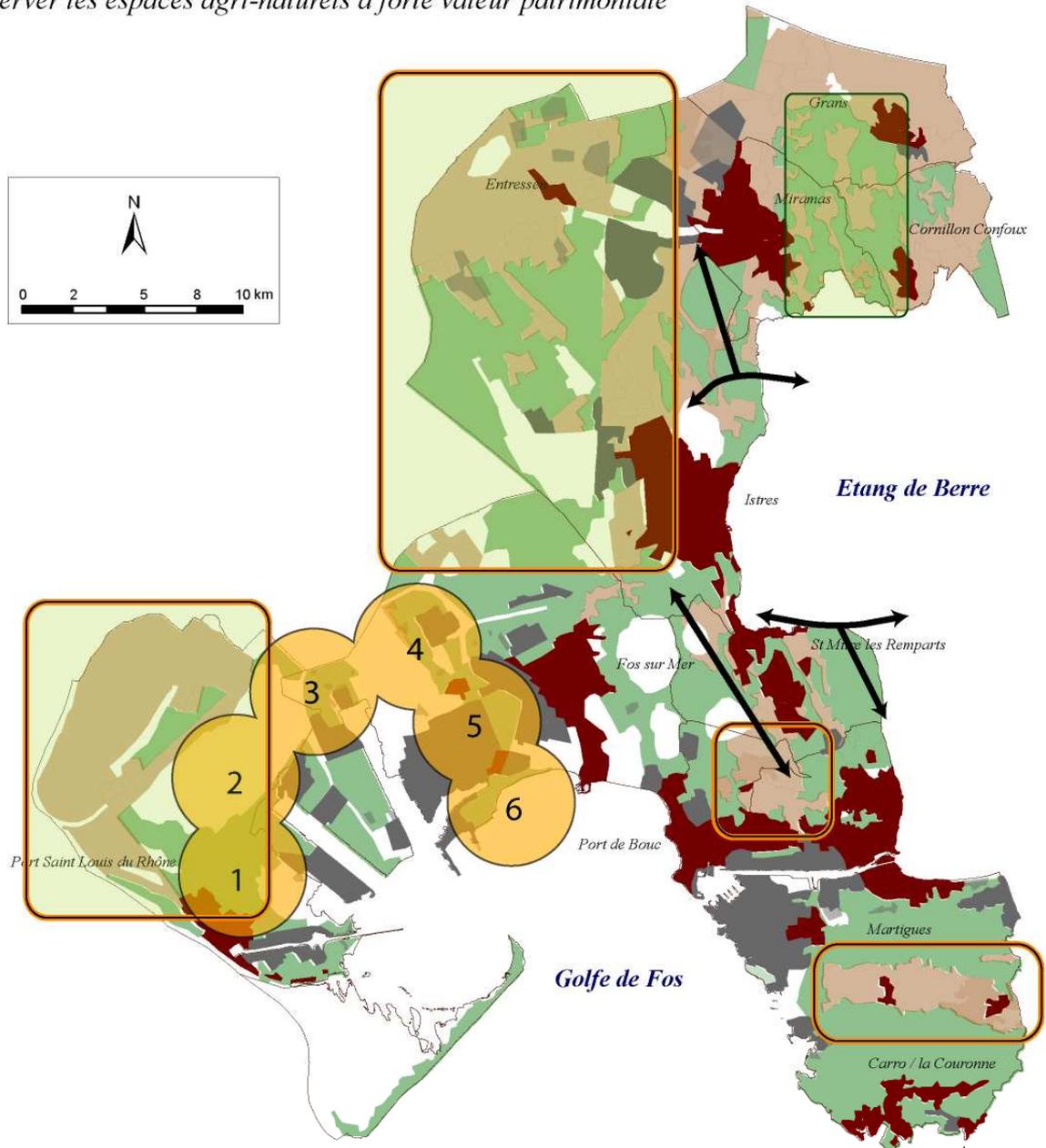
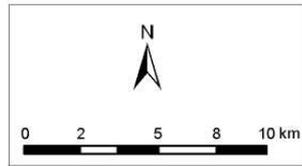
. l'oiseau et le Maleborge / le Laget / le Landre et le Tonkin / le Ventillon / la gaine boisée autour des bacs de stockage / les Plages ;

- Le SCoT doit de plus veiller, dans le cadre de cette stratégie d'exigence agri – environnementale, au maintien d'une agriculture diversifiée garant d'un équilibre territorial, environnemental, social et économique. Il convient par conséquent de préserver le potentiel agricole du territoire en respectant la structuration des principaux secteurs de production à savoir :
- les secteurs de production spécialisée soutenant le devenir de l'économie agricole. Il s'agit principalement des activités traditionnelles de la Crau, des productions agricoles diversifiées du Bassin de Saint Pierre, des grandes exploitations camarguaises et des orientations viticoles et maraichères du secteur de Plan Fossan.
- les secteurs de gestion des écosystèmes jouant un rôle majeur dans la préservation de la richesse et de la diversité biologique du territoire, ainsi que la dans le processus de réapprovisionnement de la nappe de la Crau. Ces derniers concernent principalement la Crau humide et les secteurs agricoles camarguais.
- les coupures agricoles périurbaines, sur lesquelles, l'objectif est de préserver en priorité les terroirs les plus quantitatifs, viables et durables. Dans ce cas il sera nécessaire de prévoir un espace tampon suffisant, de façon à éviter les conflits d'usage et à lutter efficacement contre le risque incendie. Il s'agit principalement des zones agricoles de Plan Fossan et des secteurs Nord de la Plaine agricole de la Crau (agriculture interstitielle entre Cornillon Confoux, Grans et Miramas).

L'identification de cette trame conforte et clarifie la vocation des espaces agricoles et naturels du territoire en assurant leur préservation ainsi qu'une cohérence institutionnelle et réglementaire dans la gestion de ces secteurs aujourd'hui fragilisés.

Le PADD opte par ailleurs, et de façon complémentaire, pour une valorisation d'espaces agricoles et naturels en y développant des activités compatibles avec leur équilibre écologique et leur régime juridique. Si l'objectif du SCoT est de préserver un potentiel de production à forte valeur ajoutée et à forte typicité paysagère, il revient aux PLU de gérer plus précisément la structuration du territoire en se référant au principe de « la bonne activité au bon endroit ».

*Préserver les espaces agri-naturels à forte valeur patrimoniale*



*Trame agri - naturelle à préserver*

- Principaux espaces naturels inscrits aux documents d'urbanisme locaux
- Principaux espaces agricoles inscrits aux documents d'urbanisme locaux

↔ Coupures d'urbanisation (DTA)



Conforter la "Couronne naturelle" délimitant la ZIP de Fos

1. L'oiseau et le Malebarge: interface naturelle avec Port Saint Louis du Rhône
2. Le Loget: gestion durable de l'espace (zone agricole: élevage, agriculture)
3. Le Landre et le Tonkin: Zones humides
4. Le Ventillon: entrée naturelle du Port
5. Gaine boisée autour des bacs de stockage
6. Réhabilitation des plages (espaces de loisirs balnéaires)



Préserver les secteurs de production agricole spécialisée



Préserver les secteurs agricoles ayant un rôle de gestion des écosystèmes (forte valeur patrimoniale)



Bâti résidentiel



Bâti économique

CAO: Terres Neuves 2009

## 5.2 Préserver les ressources en eau

La mise en œuvre d'une gestion durable, patrimoniale et solidaire de la ressource en eau et des milieux aquatiques permet de faire face aux pressions actuelles et futures dont ils font l'objet. La restauration des milieux, l'amélioration de la qualité, la gestion des risques sont appréhendés dans le cadre du fonctionnement global des espaces littoraux, du territoire de la Crau, du territoire des Petits Côtiers Est et du Bassin versant de l'Etang de Berre.

Le PADD vise quand à lui à satisfaire les besoins de tous sans porter d'atteinte irréversible à l'environnement. Pour ce faire, il convient de mettre en exergue dans le cadre du SCoT quatre objectifs spécifiques visant à concilier protection de la ressource en eau et développement territorial, en considérant l'eau dans sa globalité et en établissant de nouvelles priorités :

- l'articulation de la ressource en eau et les usages actuels et projetés;
- la protection de la ressource en eau potable;
- la préservation des cours d'eau et des zones humides;
- la capacité d'assainissement présente et ses évolutions futures sur le territoire;

### 5.2.1 Gérer la ressource en eau potable

Le territoire du SCoT dispose d'une ressource en eau souterraine importante facilitant son approvisionnement en eau potable. En effet, la nappe de la Crau, et ses 200 à 250 millions de m<sup>3</sup>, alimente près de 200 000 habitants ; les prélèvements (soit 50 millions de m<sup>3</sup>) servent également pour les activités industrielles (12.5 millions de m<sup>3</sup> par an), principalement les industries de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, et pour l'agriculture (12.5 millions de m<sup>3</sup> par an) (50% AEP, 25% industries, 25% agriculture).

La gestion durable de cette ressource constitue un objectif majeur du PADD, le SCoT devant optimiser la gestion qualitative et quantitative de la nappe, complémentairement à l'action du syndicat mixte de la nappe de la Crau.

#### **Anticiper les besoins liés à la croissance démographique et au développement économique**

L'accroissement des besoins en eau potable consécutifs aux objectifs de croissance urbaine sur le territoire du SCoT devront faire l'objet de stratégies adaptées à court et long terme. En effet, selon les perspectives de croissances démographiques et économiques affichées dans le chapitre 1 et 2 (1% de croissance annuelle moyenne sur 15 ans soit un gain de près de 30 000 habitants / 4000 à 5000 emplois d'ici 2015) il est nécessaire de conduire une réflexion globale sur la gestion de la ressource en eau afin de pouvoir continuer à approvisionner durablement ce territoire, qui de par son fonctionnement fragilise les ressources en eau souterraine:

- abaissement de la nappe phréatique du à la disparition de certaines pratiques agricoles, aux modifications des systèmes d'irrigation et à une augmentation des pompages AEP (publics ou privés « non contrôlés ») ;
- remontée du biseau salé à l'Ouest du territoire suite à l'augmentation des prélèvements ;
- sensibilité forte aux pollutions ;
- faible réapprovisionnement par les précipitations.

### **Economiser la ressource**

La volonté d'économiser la ressource en eau potable doit guider les projets d'aménagement et de développement. Cette exigence est notamment affirmée par le Syndicat Mixte d'Etude de la Nappe de la Crau menant des études nécessaires pour la réalisation d'un état des lieux de la ressource en eau, pour la mise en place d'une gestion rationnelle des prélèvements et pour la préservation et l'utilisation durable de cette ressource.

Dans le cadre du SCoT, cet objectif vaut pour les équipements publics, ainsi qu'à l'aménagement des nouveaux parcs d'activités et nouveaux quartiers en privilégiant la desserte en eau brute, les dispositifs de récupération collective des eaux pluviales...

### **Préserver la qualité de la ressource**

L'eau est une ressource naturelle dont la qualité est étroitement liée aux mesures de protection qui doivent accompagner les stratégies d'aménagement et de développement. Si la préservation de la qualité de l'eau est particulièrement encadrée sur le territoire (DCE, Loi sur l'eau, nouvelle Loi sur l'eau et les milieux aquatiques, SDAGE RMC, SMENC, contrat d'étang de l'Etang de Berre, contrat de rivière de la Touloubre, programme AIGRETTE), elle nécessite néanmoins la mise en œuvre de mesures préventives afin de conjuguer qualité de l'eau avec développement urbain et économique.

Le PADD s'attache dès lors à :

- privilégier l'éloignement des zones d'urbanisation « résidentielle et économique » et des réseaux d'infrastructures de transport dans la recherche de nouveaux sites de captage ;
- favoriser la conformité de chaque projet d'aménagement urbain aux impératifs de protection des nappes phréatiques et d'approvisionnement en eau potable (dossier loi sur l'eau, activités interdites ou réglementées par les DUP de captages ...) ;
- limiter et à maîtriser l'imperméabilisation des sols sur les futures opérations d'aménagement d'ensemble (lotissement, ZAC ...) afin de diminuer la part des eaux pluviales rejetées dans le réseau public d'assainissement ;
- conditionner le développement urbain à la mise à niveau des équipements d'assainissement afin d'éviter tout type de rejet facteur de nuisance environnementale.

### 5.2.2 Améliorer les capacités du réseau d'assainissement

Dans le cadre de la préservation des ressources en eau, le PADD affirme la nécessité de mettre à niveau l'ensemble des stations d'épurations du territoire en anticipant l'augmentation de population notamment pour celles dont les rejets ont un impact sur la qualité des eaux superficielles.

Tout nouveau projet de développement urbain étant conditionné par les capacités d'assainissement du secteur concerné, la modernisation du réseau de collecte et d'élimination des eaux pluviales doit être poursuivie afin de désengorger les stations d'épuration et de limiter le recours à de nouveaux investissements coûteux pour la collectivité.

### 5.3 Réduire les risques et les nuisances

Le PADD opte pour une reconsidération de la politique de développement urbain afin de ne plus soumettre aux risques et aux nuisances de nouvelles populations et d'apporter dans le temps les corrections nécessaires à la protection des espaces déjà exposés. La valorisation et la protection des ressources naturelles du territoire représentent aussi un objectif majeur, qu'il convient de structurer à travers une anticipation sur les pressions environnementales induites par une logique de développement. Il fixe alors comme objectifs de mobiliser d'avantage les outils opérationnels d'urbanisme et d'aménagement, de prévenir ensemble les risques naturels, industriels et technologiques, et de protéger l'ensemble des ressources naturelles.

Une telle stratégie de prévention des risques et d'anticipation des pressions exercées sur le milieu nécessite, au-delà de la mobilisation d'outils réglementaires, la définition d'objectifs visant à réduire la vulnérabilité des personnes et des biens dans les secteurs soumis aux risques naturels et technologiques.

Dans le cadre du SCoT, il convient dès lors de façon générale :

- d'exclure toute nouvelle exposition à la vulnérabilité de personnes et de biens en fonction de l'état de connaissance de l'aléa ;
- d'offrir des espaces sécurisés et de favoriser l'adaptation du bâti existant dans les secteurs soumis aux risques et aux nuisances ;

**Ces objectifs concernent précisément :**

#### A. Les risques industriels

Sur le territoire du SCoT, les risques technologiques constituent un enjeu majeur. Les neuf communes du territoire sont concernées par les risques industriels, Transport de Matières Dangereuses (TMD) et nucléaire. A titre d'exemple, le territoire du SCoT compte actuellement 30 installations SEVESO, dont 25 SEVESO seuil haut et 5 SEVESO seuil bas.

### B. Les risques naturels

**Le risque inondation** concerne huit des neuf communes du territoire : Martigues, Istres, Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts, Port-Saint-Louis, Grans, Cornillon-Confoux, et Fos-sur-Mer. Il s'affirme selon quatre types d'aléas : Les crues de plaine (Port Saint Louis du Rhône), les crues torrentielles (Grans et Cornillon Confoux), les phénomènes de ruissellement en site urbain (Martigues, Saint Mitre les Remparts, Istres, Port-de-Bouc, et Cornillon-Confoux) et les submersions marines (Port-Saint-Louis, Fos-sur-Mer et Port-de-Bouc, Martigues).

**Le risque incendie** est présent sur l'ensemble des communes du territoire en raison de grandes superficies boisées, notamment sur la zone des collines des étangs intérieurs et au Sud de l'étang de Berre sur la chaîne de l'Estaque. Ce risque est aujourd'hui accentué par une tendance à l'enrichissement des espaces agricoles, à l'augmentation de la biomasse combustible, à l'absence d'entretien des piémonts exposés aux vents dominants, au développement de l'urbanisation au contact des massifs boisés et à la croissance de la fréquentation des espaces forestiers.

### C. Les nuisances sonores

Le territoire est irrigué par un réseau routier et ferroviaire aux multiples impacts et occupé par un certain nombre d'activités génératrices de bruit. L'exigence de qualité en matière de cadre de vie conjugué à l'impact sonore induit par les trafics de desserte et de transit impose des orientations de nature à réduire puis à maîtriser les nuisances sonores.

### D. La gestion des déchets

Compte tenu de la concentration hétérogène de la population et des activités sur le territoire Ouest Etang de Berre, le PADD s'attache à rechercher une meilleure cohérence d'ensemble sur la totalité du territoire en matière d'équipement afin de faciliter l'accès, pour l'ensemble de la population, aux infrastructures de tri.

## 5.4 développer le potentiel du territoire en matière d'énergies renouvelables et d'utilisation des ressources naturelles

Dans le respect des engagements de l'Etat dans le cadre du protocole de Kyoto en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, le Schéma de Cohérence Territoriale encourage :

- la mise en place d'une politique énergétique volontariste en matière de gestion énergétique dans les bâtiments et équipements publics ;
- le développement des énergies renouvelables sur le territoire dans le respect de la qualité environnementale des sites, de la réglementation et des divers schémas en vigueur ;
- une limitation de la consommation d'énergie en coordonnant dans le temps développement urbain, transports publics et déplacements doux.