
EXTRAIT
DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DU CONSEIL MUNICIPAL

Convocation transmise par voie
électronique le 13 septembre 2024
Conseillers Municipaux en exercice
au jour de la séance : 41

Séance du 19 septembre 2024

L'AN DEUX MILLE VINGT-QUATRE, le DIX-NEUF du mois de SEPTEMBRE à 17 h 45, le CONSEIL MUNICIPAL, dûment convoqué, s'est réuni au lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur Gaby CHARROUX, Maire.

N°24-233
URBANISME
PROJET DE SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE (SCoT)
ARRÊTÉ PAR LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE
AVIS DU CONSEIL MUNICIPAL

PRÉSENTS :

M. Gaby CHARROUX, Maire, M. Henri CAMBESSEDES, Mme Nathalie LEFEBVRE, MM. Florian SALAZAR-MARTIN, Pierre CASTE, Mmes Annie KINAS, Charlette BENARD, MM. Roger CAMOIN, Mathieu RAISSIGUIER, Adjoint au Maire, Mmes Odile TEYSSIER-VAISSE, Saoussen BOUSSAHEL, M. Jean-Marc VILLANUEVA, Adjoint de Quartier, Mmes Eliane ISIDORE, Anne-Marie SUDRY, Chantal HABASTIDA, Valérie BAQUÉ, M. Jean-Pascal BADJI, Mme Marceline ZEPHIR, MM. Jean-Francois MAUFFREY, Pierre DHARREVILLE, Mme Laëtitia SABATIER, M. Frédéric GRIMAUD, Mme Carole CAHAGNE, M. Thierry BOISSIN, Mme Joëlle COULOMB, M. Jean-Luc DI MARIA, Mmes Christiane VILLECOURT, Sylvie WOJTOWICZ, M. André BOYÉ, Conseillers Municipaux.

EXCUSÉS AVEC POUVOIR :

Mme Camille DI FOLCO - Adjointe au Maire - Pouvoir donné à M. Pierre DHARREVILLE
M. Gérard FRAU - Adjoint au Maire - Pouvoir donné à M. Jean-Pascal BADJI
Mme Sophie DEGIOANNI - Adjointe au Maire - Pouvoir donné à M. Roger CAMOIN
Mme Linda BOUCHICHA - Adjointe au Maire - Pouvoir donné à M. Henri CAMBESSEDES
M. Mehdi KHOUANI - Adjoint de Quartier - Pouvoir donné à Mme Laëtitia SABATIER
M. Christian DEPRez - Conseiller Municipal - Pouvoir donné à Mme Chantal HABASTIDA
Mme Sigolène VINSON - Conseillère Municipale - Pouvoir donné à Mme Charlette BENARD
Mme Emmanuelle TAVAN - Conseillère Municipale - Pouvoir donné à Mme Nathalie LEFEBVRE
Mme Camille BERJAUD - Conseillère Municipale - Pouvoir donné à Mme Valérie BAQUÉ
M. Charles LINARES - Conseiller Municipal - Pouvoir donné à Mme Saoussen BOUSSAHEL
M. Gilles PICARD - Conseiller Municipal - Pouvoir donné à M. Jean-Marc VILLANUEVA

EXCUSÉ SANS POUVOIR :

M. Franck FERRARO, Conseiller Municipal

Conformément à l'article L. 2121-15 du Code Général des Collectivités Territoriales, **M. Roger CAMOIN, Adjoint au Maire**, a été désigné à l'unanimité pour remplir les fonctions de **secrétaire de séance**.

Accusé de réception en préfecture
013-211300561-20240919-CM24_33935-DE
Date de télétransmission : 30/09/2024
Date de réception préfecture : 30/09/2024

Chaîne d'intégrité du document : C9 52 75 EE EC A5 A4 A3 D5 4A 30 6C E8 D7 A3 42
Publié le : 30/09/2024
Par : Gaby CHARROUX, Maire
Document certifié conforme à l'original
<https://publiact.fr/documentPublic/428224>

La Métropole Aix-Marseille-Provence a pour ambition l'élaboration d'un document de planification unique à l'échelle de son territoire appelé Schéma de Cohérence Territoriale ou SCoT.

A ce titre, par délibération du 15 décembre 2016, le Conseil de la Métropole a prescrit l'élaboration de ce SCoT sur les 92 communes membres.

Ce SCoT métropolitain propose une vision de l'organisation du territoire à l'horizon 2040, définie et formalisée par le Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) puis traduite au plan réglementaire dans le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) et ses annexes. Il détermine, entre autres, les règles à respecter par les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi).

Après un travail de concertation, le projet de SCoT a été arrêté par le Conseil de la Métropole du 27 juin 2024. La Commune de Martigues est alors sollicitée pour avis en tant que Personne Publique Associée (commune membre de la métropole Aix-Marseille-Provence), avec un délai de 3 mois pour rendre ses observations.

Par la suite, une enquête publique est d'ores et déjà programmée, elle se déroulera du 5 novembre au 11 décembre 2024.

Pour finir, le Commissaire enquêteur pourra rendre son rapport et le SCoT pourra être approuvé par le conseil de la Métropole au premier semestre 2025.

L'élaboration du SCoT se doit de tenir compte des spécificités des différents territoires qui composent l'espace métropolitain. Il en est ainsi de la Commune de Martigues qui a su, au fil des années, trouver un équilibre entre préservation de ses espaces naturels et développement industriel.

Cette singularité, qui fait de Martigues un territoire d'exception, ne peut être occultée dans un document aussi stratégique que le SCoT qui nous engagera pour les années futures. Cela est d'autant plus nécessaire au regard des enjeux de ré-industrialisation décarbonée du territoire de l'Ouest de l'Etang-de-Berre et de sa zone industrialo-portuaire.

Des enjeux importants pour le développement économique de la Métropole Aix-Marseille-Provence et qui sont, rappelons-le, conformes à la stratégie nationale de la France en matière de décarbonation, de ré-industrialisation et de souveraineté industrielle.

Le développement industriel du Golfe de Fos, avec l'installation de sites de production encourageant la transition énergétique (hydrogène vert, chimie verte, biocarburants, ...) et le maintien d'industries existantes à l'instar de la sidérurgie, méritent donc d'être précisés au même titre que les exigences nouvelles qu'impliquera la création de plus de 10 000 emplois.

Il ne peut en effet être nié que des efforts conséquents devront être engagés dans les domaines du logement, de la formation, de la production et de la distribution d'électricité ou de la mobilité. Ces efforts devront se traduire par la réalisation d'équipements et d'infrastructures qui permettront le développement d'activités nouvelles et l'accueil de nouveaux habitants, projets quasiment incompatibles avec le millefeuille actuel des contraintes réglementaires (PPRIF, PPRT) qui pèsent sur le territoire.

C'est la raison pour laquelle la Commune de Martigues plaide pour l'élaboration d'une loi d'exception prévoyant la création d'un Établissement Public. Ce nouvel organisme sera chargé de la mise en œuvre d'une stratégie globale et cohérente sur le territoire et aura vocation à réunir l'ensemble des acteurs concernés (État, GPMM, collectivités, industriels, EDF, RTE, représentants des personnels ...).

Au regard de ces éléments, la Commune de Martigues, troisième ville de la Métropole, a ainsi émis plusieurs remarques à différentes reprises et tout au long de la procédure d'élaboration du SCoT.

Cependant, même si le travail réalisé par les équipes de la Métropole est considérable, certains éléments n'ont manifestement pas été pris en considération, à savoir :

. Transports et déplacements

Le DOO doit permettre d'affirmer le rôle majeur de la troisième Commune de la Métropole au sein d'un territoire en pleine évolution et aux multiples atouts, notamment en terme de développement économique et en matière d'habitat, au coeur du territoire de réindustrialisation voulu par l'État. Il doit également favoriser un accès à une offre de transports en commun plus développée, là où le réseau de mobilités est particulièrement sous-dimensionné, en constituant un arc Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Martigues, Saint-Mitre-les-Remparts et Istres, où l'offre de transports en commun de type BHNS permettra de limiter les mouvements pendulaires en offrant une rapidité et une qualité de transports favorisant l'abandon de la voiture pour les trajets domicile/travail. Le développement annoncé de la zone industrialo-portuaire, aux multiples projets créateurs de milliers d'emplois, rendra cette nouvelle offre d'autant plus essentielle pour limiter l'impact du transport routier individuel.

Même s'il est fait mention du contournement autoroutier de Martigues / Port-de-Bouc, il n'est fait aucune référence au raccordement de la RD5 en provenance d'Istres et de Saint-Mitre-les-Remparts à ce futur axe structurant, mais générateur de flux de circulation supplémentaires et donc de liaisons pendulaires impactant les communes traversées. L'aménagement des routes départementales existantes doit être affirmé, afin de permettre un raccordement plus direct avec le futur échangeur autoroutier dit de "Réveilla" et le développement de TCSP sur la RD5, notamment en traversée de Martigues. A contrario, la Commune réaffirme sa demande d'abandon de la prolongation de la RD9 en direction de Lavéra.

A ce titre, le déplacement de la gare voyageurs de Lavéra en lieu et place du point d'arrêt SNCF de Croix-Sainte est primordial pour permettre non seulement une meilleure accessibilité au réseau ferré express métropolitain et un positionnement hors zone de risques technologiques de cette gare, mais également pour développer une armature de transports en commun en site propre en créant un pôle d'échanges multimodal et un axe Fos-sur-Mer / Port-de-Bouc / Martigues / Saint-Mitre-les-Remparts / Istres, lequel permettra de requalifier notamment l'avenue Francis TURCAN et la RN 568. Cet axe permettra en outre de relier les grands ensembles immobiliers que sont Canto-Perdrix, Notre-Dame-des-Marins, Paradis-Saint-Roch et Mas de Pouane. Le déplacement de cette gare permettra enfin de développer dans son pourtour une offre économique dynamique, en favorisant l'articulation de ce nouveau pôle d'échanges avec Provence Studios et la filière cinématographique et en facilitant l'accessibilité à la zone d'activités économiques dites des hangars "Verminck" au fort potentiel de développement.

La gare de Lavéra pourra alors être pleinement utilisée pour asseoir et développer le fret ferroviaire, en lien direct avec la zone industrialo-portuaire. La ligne ferroviaire de la Côte Bleue devra s'inscrire dans le futur réseau express métropolitain voulu par l'État et permettre ainsi la desserte de la future gare de Croix-Sainte - Mas de Pouane, mais également des gares de la Côte Bleue La Couronne / Sausset-les-Pins / Carry-le-Rouet.

Par ailleurs, le développement des transports communs sur le territoire de Martigues doit s'articuler avec les autres communes voisines, les grands pôles de développement, économiques notamment, et les équipements de transport d'envergure métropolitaine ou régionale tels que la gare TGV d'Aix-en-Provence ou l'aéroport Marseille Provence. A titre d'exemple, non exhaustif, la liaison entre les communes de la Côte Bleue se doit d'être développée, notamment par la création d'une ligne de bus entre Carro – La Couronne et Sausset les Pins.

Enfin, le développement nécessaire des navettes maritimes à Martigues et sur l'Étang-de-Berre devra s'accompagner d'un ajout modal au PEM de l'Hôtel de Ville de Martigues par l'utilisation, pour les besoins de cette navette et de son report multimodal, de la Halte Maritime des Salins créée pour les croisières fluviales.

A contrario, la création d'un "PEM" en bordure de l'Autoroute A55 au niveau du pont de la route de Saint-Pierre n'a fait l'objet d'aucune validation par la Commune de Martigues : l'option proposant un tel équipement sur le Parking "ZIEM" au rond-point du "Chat Noir" pourrait être plus judicieuse.

. Economie et industrie

En matière de développement économique, le DOO fait une large part aux activités tertiaires, à la logistique et à l'innovation. Même si la Métropole se veut productive et innovante, ce document d'orientation et d'objectifs occulte pourtant la part importante représentée par l'industrie dans la création de la richesse métropolitaine : non seulement la décarbonation de ces activités doit être encouragée, mais leur développement doit être facilité pour continuer à générer nombre d'emplois et de richesses pour la Métropole. Il est une nouvelle fois regrettable que les seules références à l'industrie portent sur sa mutation et sa reconversion, sans faire état de ses atouts, de sa capacité d'innovation et de son potentiel d'évolution en filière d'avenir, créatrice de formations et d'emplois.

Les filières des industries numériques et créatives, dont il n'est pas fait mention, se doivent d'être identifiées comme filières d'excellence, tout comme la filière cinématographique et celle liée au tourisme se doivent d'être affirmées.

Le développement de vastes entrepôts logistiques, très consommateurs de foncier et au ratio création d'emplois au m² des plus faibles, d'autant plus avec le développement de la robotique et de l'automatisation, se fait au détriment des TPE / PME qui sont elles, a contrario, les plus grandes créatrices d'emplois. Leur développement est souvent entravé par une absence de foncier disponible pour répondre à leurs besoins d'expansion et donc souvent de création d'emplois, alors même que le développement de la logistique est elle encouragée dans ce DOO.

. Agriculture et Environnement

Le développement de la filière agroalimentaire passe également par la création ou la reconquête de zones agricoles, sur des territoires anciennement cultivés et qui se sont enrichis au profit de pinèdes génératrices de risques majeurs d'incendie de forêt. Les filières courtes n'en seront que plus renforcées.

Le réservoir de biodiversité identifié dans le secteur des "Arqueirons", tout comme la matérialisation de la coupure d'urbanisation liée à la Loi Littoral, ne doivent pas empêcher le déplacement de l'aire des campings-cars de Carro, essentiel afin de finaliser l'aménagement du village et du Port de Carro.

La protection de la biodiversité et la préservation de l'espace humide situé en rive sud du Chenal de Caronte (Nord-Est de la zone pétrochimique de Lavéra) apparaît incompatible avec les projets de développement de sites dit "clés en mains" portés par l'État et d'industries décarbonées.

La volonté de faciliter l'agrivoltaïsme risque fort de se confronter à la question essentielle des grands paysages et de la nature même des cultures méditerranéennes souhaitées.

La création d'une nouvelle coupure d'urbanisation entre le site pétrochimique de Lavéra et la centrale EDF de Ponteau peut s'avérer judicieuse, si et seulement si l'étau des contraintes d'urbanisation ou d'évolution de l'existant est desserré en frange de ces coupures et s'il est permis la possibilité de développer l'agriculture dans cette ancienne plaine alluvionnaire, située dans le prolongement de celle de Saint-Pierre et Saint-Julien-les-Martigues.

Carte n° 1 du DOO (recueil cartographique) :

- représentation erronée du Parc Marin de la Côte Bleue, ainsi que la localisation des deux réserves marines (Cap Couronne et Carry-le-Rouet).
- incohérence de la localisation du corridor écologique fonctionnel traversant de Nord en Sud la plaine agricole de Saint-Pierre / Saint-Julien en biais en passant par le village de Saint-Pierre.

Carte n° 2 du DOO (recueil cartographique) :

- la zone humide de l'anse de Boumandariel, située entre les communes de Martigues et Sausset-les-Pins n'apparaît pas.

Carte n° 3 du DOO (recueil cartographique) :

- le secteur agricole de "Plan Fossan", situé sur les communes de Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts n'apparaît pas.

Carte n° 4 du DOO (recueil cartographique) :

- la coupure paysagère située au Nord de la commune de Martigues allant du secteur de "Figuierolles" jusqu'au secteur de "Plan Fossan" n'est pas représentée.

Carte n° 5 du DOO (recueil cartographique) :

- le cercle représentant le complexe pétrochimique de Lavéra est sous-dimensionné par rapport à l'ampleur du secteur.

Carte n° 6 du DOO (recueil cartographique) :

- les circulations autour de l'Étang-de-Berre sont bien représentées mais il manque les échanges Sud à l'Étang-de-Berre, entre le secteur de Martigues et Vitrolles / Marignane / Plan de Campagne. Dans les projets routiers structurants, il manque la RN 568 et la RD 50 dont les requalifications seront nécessaires dans le cadre du prolongement de l'A55.

Habitat

Le développement de l'offre en matière de logements ne saurait se résumer à réaliser prioritairement ceux-ci, au premier rang desquels figurent les logements locatifs sociaux, dans les secteurs bien desservis, exonérant en partie de leurs obligations les territoires les moins volontaristes en la matière. Les prescriptions de densité en matière d'habitat apparaissent trop élevées (80 logements à l'hectare) sur la Commune de Martigues : il serait judicieux de diminuer ce seuil et d'affirmer plus fortement le caractère indicatif de celui-ci, sauf pour les communes dites carencées où les obligations de production doivent être renforcées. Une problématique de compatibilité entre ces seuils de densité et les règles définies en matière de réservoir de biodiversité est à craindre dans les zones en interface entre secteurs urbains et naturels.

Il apparaît très clairement un risque de télescopage des objectifs définis au DOO avec des documents prescriptifs tels que le PPRIF et les PPRT récemment approuvés, et ce sans encore faire référence à la problématique inévitable du phénomène de montée des eaux et d'érosion du trait de côte.

Aussi, le DOO apparaît d'ores et déjà caduque au regard des multiples contraintes se cumulant sur nos territoires, et celui de Martigues en particulier. Ceci est d'autant plus mis en évidence avec une multitude de contraintes d'urbanisme récentes (deux PPRT, PPRiF en cours d'élaboration et prochainement approuvé,...) rendant illusoire l'atteinte des objectifs ambitieux de l'État sur l'Ouest de l'Étang-de-Berre.

. Territoire métropolitain

Il est à noter qu'aucune liaison territoriale n'est prévue avec l'Est de l'Étang-de-Berre (Côte Bleue / Châteauneuf-les-Martigues), alors que les équilibres, notamment en matière d'industrie, d'habitat et d'emploi, sont pourtant évidents et encore plus lorsqu'il est fait référence au secteur à enjeux de l'Étang-de-Berre.

. Commerces

Dans le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), il apparaît l'impérieuse nécessité de modifier la classification de la zone commerciale dite de "Auchan Canto" en centre commercial urbain majeur, afin de permettre de meilleures possibilités de transformation et de densification de cet espace au cœur de la Zone Urbaine et de favoriser son évolution en quartier durable, tout en maintenant une offre commerciale au rayonnement métropolitain. Le secteur du Centre Commercial "Auchan" deviendra une polarité de développement majeure sur le territoire communal, d'autant plus que cette zone est en continuité urbaine (potentiel de densification en plus) et bien desservie en transports en commun (et pourrait l'être encore davantage avec le BHNS Istres / Martigues / Fos).

A contrario, inscrire dans le DAACL la petite zone commerciale de proximité de "Font-Sarade" n'apparaît absolument pas d'échelle SCoT et ne doit pas apparaître dans celui-ci.

Plus globalement, ce document questionne sur sa lecture et les difficultés qu'il est susceptible de générer dans son intégration aux futurs PLUi.

Enfin, il ne doit pas être confondu, d'une part, SCoT et PLUi / PLU, en ce que ce DOO est parfois trop détaillé et se rapproche d'un document prescriptif du rang inférieur.

D'autre part, l'ambition portée par l'État de réindustrialisation décarbonée fait de notre territoire, de façon plus forte encore, un territoire d'exception. Cette ambition, où les intérêts nationaux prévalent et sont particulièrement marqués, ne saurait se satisfaire de règles communes l'entravant ou l'annihilant.

Aussi, que ce soit en matière de consommation d'espaces ou de développement de zones d'habitat, d'activités économiques ou d'équipements publics ou communs, des règles spécifiques doivent être adaptées à ce territoire d'exception et aux attentes particulières et ambitieuses que l'État lui porte.

L'Ouest Etang-de-Berre, en ce qu'il est essentiel non seulement au rayonnement de la Métropole au national et à l'international, mais également à celui de notre Nation et à ses ambitions, mérite une attention particulière et une originalité de planification et réglementaire permettant de répondre pleinement à ces enjeux.

Ceci exposé,

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,

Vu le Code de l'Urbanisme,

Vu la délibération n° HN 010-143/16/CM du Conseil de la Métropole en date du 28 avril 2016 proposant la délimitation du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,

Vu l'arrêté préfectoral du 13 octobre 2016, pris conjointement par le Préfet des Bouches-du-Rhône, le Préfet du Var et le Préfet du Vaucluse, portant délimitation du périmètre du Schéma de Cohérence Territoriale de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence,

Vu la délibération n° URB 001-1405/16/CM du Conseil de la Métropole du 15 décembre 2016 prescrivant l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Métropolitain,

Vu la délibération n° URBA-002-12604/22/CM du Conseil de la Métropole du 20 octobre 2022 prenant acte du débat sur les orientations du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD),

Vu la délibération n° URBA-002-16404/24/CM du Conseil de la Métropole du 27 juin 2024 tirant le bilan de la concertation et arrêtant le projet de SCoT,

Vu le courrier de notification du projet de SCoT arrêté par la Métropole Aix-Marseille Provence en date du 8 juillet 2024,

Vu l'examen du dossier et l'avis de la Commission "Ville du Vivre Ensemble" en date du 10 septembre 2024,

Vu l'examen du dossier et l'avis de la Commission "Administration Générale et Finances" en date du 11 septembre 2024,

Le Conseil Municipal est donc invité :

- A émettre un avis RÉSERVÉ au vu des observations soulevées ci-dessus, qui se doivent d'être prises en compte, concernant le projet de SCoT arrêté par la Métropole Aix-Marseille-Provence.

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ, LE CONSEIL MUNICIPAL ADOPTE A LA MAJORITÉ ABSOLUE DES ÉLUS PRÉSENTS ET REPRÉSENTÉS LE RAPPORT QUI PRÉCÈDE.

Nombre de voix **POUR** **34**
Nombre de voix **CONTRE** **0**
Nombre d'**ABSTENTIONS** **6** (Mme COULOMB - M. DI MARIA - Mme WOJTOWICZ)
..... (M. BOISSIN) (M. GRIMAUD) (Mme CAHAGNE)

Le Maire certifie, sous sa responsabilité, le caractère exécutoire de cet acte et informe que celui-ci peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Marseille sis au 31, rue Jean-François LECA - 13235 MARSEILLE Cedex 02 dans un délai de deux mois à compter de sa date de publication ou notification.

Le Tribunal peut être saisi par l'application informatique "Télérecours Citoyens" accessible sur le site internet www.telerecours.fr.

Un recours administratif est également possible auprès de l'autorité signataire de la présente décision dans le délai de deux mois à compter de sa date de publication ou notification.

Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la notification de la décision de rejet exprès du recours administratif ou à compter de la date d'expiration du délai de réponse de deux mois dont disposait l'autorité signataire, en cas de rejet implicite dudit recours.

Pour extrait certifié conforme au registre des délibérations.

Signature électronique
Le Maire
Gaby CHARROUX

Le Secrétaire de séance


Roger CAMOIN

Accusé de réception en préfecture
013-211300561-20240919-CM24_33935-DE
Date de télétransmission : 30/09/2024
Date de réception préfecture : 30/09/2024

Chaîne d'intégrité du document : C9 52 75 EE EC A5 A4 A3 D5 4A 30 6C E8 D7 A3 42
Publié le : 30/09/2024
Par : Gaby CHARROUX, Maire
Document certifié conforme à l'original
<https://publiact.fr/documentPublic/428224>