Loi Egalité Citoyenneté

Application de l'article 97

Argumentaire concernant l'exemption au titre de l'insuffisante desserte en transport en commun et l'analyse de l'inconstructibilité

La Loi Egalité et Citoyenneté a été promulguée le 27 janvier 2017. L'article 97 donne à certaines communes la possibilité de sortir du dispositif SRU. Deux décrets, parus en mai 2017 viennent préciser les méthodes de calcul permettant d'exempter ou non les communes. Trois critères sont proposés et servent de base à la définition d'une liste de communes concernées :

- Taux de pression sur la demande de logements sociaux. Il mesure la tension entre l'offre et la demande de logements locatifs sociaux (hors mutations) pour les agglomérations de plus de 30 000 habitants. Les communes appartenant à une agglomération de plus de 30 000 habitants dont la pression est inférieure à 2 peuvent être exemptées. Ce critère ne concerne aucune commune de la Métropole dont la pression est estimée à 7.
- Faiblesse de la desserte en transport en commun dans des communes situées hors agglomération de plus de 30 000 habitants. La situation est appréciée en fonction de la fréquence de desserte des agglomérations de plus de 30 000 habitants en transport en commun en heures de pointes.
- Inconstructibilité de la moitié au moins du territoire urbanisé (du fait de plans de prévention des risques naturels ou technologiques – PPR, PPRI, PPRIF, PPRT …), de plans d'exposition au bruit – PEB quelle que soit la commune. L'étude de ce critère fait l'objet d'une note spécifique.

Le présent argumentaire concerne la situation du territoire au regard de ces deux derniers critères

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

1. Données de cadrage

Au sein de la Métropole AMP, 71 communes sur 92 ont plus de 3 500 habitants au 1er janvier 2014 (dernière estimation de la population par le recensement disponible) et sont assujetties aux obligations de l'article 55 de la loi SRU. Parmi elles :

- 9 communes ont plus de 25% de logements locatifs sociaux.
- 1 commune, Saint-Victoret est déjà exemptée (PEB)
- 1 commune, Coudoux, est entrée dans le dispositif SRU au 1er janvier 2016. Elle aurait dû être soumise au prélèvement annuel au début de l'année 2017, mais la loi Egalité-Citoyenneté l'en a exempté pour les 3 premières années (2017,2018 et 2019).
- 38 font l'objet d'un arrêté de carence
- 13 communes bénéficient de la dotation de solidarité urbaine (DSU) dont 4 sont carencées (Plan de Cuques, Auriol, Salon de Provence et Marignane)

➢ ***62 communes d'AMP sont donc potentiellement concernées par les possibilités d'exemption dont 25 communes sont concernées par le critère « faiblesse de la desserte en transport en commun »***

Cf. annexe n°2 : Carte SRU

2. La faiblesse de la desserte en transport en commun

Les décrets introduisent la notion d'accès aux "bassins d'activités et d'emploi" en donnant la possibilité d'exempter les communes insuffisamment reliées à ces "bassins" par les transports en commun. Ces décrets s'appliquent aux communes situées en dehors des agglomérations de plus de 30 000 habitants. Au sein d'AMP, seules 23 communes de plus de 3 500 habitants et ayant un taux de logements locatifs sociaux inférieurs à 25% sont concernées (y compris la commune de Coudoux exemptée pour le prochain bilan triennal). En effet, les deux communes de La Roque-d'Anthéron et de Port-Saint-Louis-du-Rhône, bien que situées en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants, disposent d'un taux de logements sociaux largement supérieur à 25% et sont donc exemptées de fait.

Définir l'insuffisance de la desserte en transport en commun

En l'absence de définition précise dans les décrets, une instruction préfectorale indique que les "bassins d'activités et d'emploi" correspondent aux agglomérations de plus de 30 000 habitants. La fréquence en TC serait considérée comme insuffisante à partir d'un intervalle de passage supérieur à 15 minutes de 7 h 00 à 9 h 00 le matin et de 17 h 00 à 19 h 00 le soir. Toutefois, les critères de bonne desserte sont ouverts à l'appréciation locale.

Afin d'évaluer cette fréquence, chacune des 23 communes concernées a fait l'objet d'une analyse de l'ensemble des lignes urbaines et interurbaines (hors transports scolaires) les reliant à leur bassin d'emplois (celui-ci est défini comme les principales communes de destination des actifs résidant dans la commune).

Analyse de la situation des 23 communes concernées

Parmi les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU et situées dans une agglomération de moins de 30 000 habitants :

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

- ***Marseille Provence 7 communes éligibles***

  - *Carnoux en Provence :*

Les actifs habitant Carnoux-en-Provence vont travailler dans deux principaux pôles d'emplois :

- Marseille est le premier (la moitié des actifs de Carnoux travaillant hors de la commune ont un emploi à Marseille). Depuis Carnoux-en-Provence ce pôle est desservi par deux lignes de bus dont la fréquence est faible le matin (1 bus toutes les 24 minutes le matin en heure de pointe) et une fréquence supérieure au quart d'heure le soir (un bus toutes les 17 minutes le soir).
- Aubagne, qui polarise 25% des actifs de Carnoux-en-Provence, est également desservie par deux lignes de bus (Cartreize 68 et 69). Si le matin, la fréquence est plus importante que vers Marseille, elle n'atteint pas le seuil d'un bus au quart d'heure (un bus toutes les 20 minutes) et elle apparait faible le soir (un bus par demi-heure).
  Par ailleurs, ces lignes (vers Marseille et Aubagne) empruntent un itinéraire largement saturé. Cela allonge fortement le temps de trajet en heure de pointe et, pour l'utilisateur, rend le respect des horaires incertains.

  - *Carry-le-Rouet :*

Les actifs habitant à Carry-le-Rouet, s'orientent principalement vers deux pôles d'emplois principaux (Marseille 34% des actifs et Marignane : 16% des actifs) :

- La desserte en transport en commun vers Marseille offre deux modes (bus et train). La fréquence est toutefois très faible pour le bus (pas de départ le matin en heure de pointe et un seul retour le soir). Pour le train, elle est plus élevée mais n'atteint pas un train au quart d'heure (fréquence de un train toutes les 24 minutes le matin et un toutes les 30 minutes le soir). Marignane qui polarise 16% des actifs de Carry-le-Rouet est desservi par le même TER selon la même fréquence
- Deux autres pôles apparaissent secondaires (Aix-en-Provence et Martigues). Ils regroupent 15% des emplois. Aix-en-Provence n'est pas desservi par une ligne directe. L'accès à cette commune en transport implique un temps de trajet important (plus de 1 heure) et implique de nombreuses correspondances. La desserte de Martigues, directe par train ou car n'offre toutefois pas une fréquence importante (un train toutes les demi-heures).

  - *Cassis :*

Les actifs de la commune de Cassis vont principalement à Marseille pour travailler (60% des actifs ne travaillant pas à Cassis). Deux lignes de bus desservent la ville de Marseille :

Une ligne empruntant la route départementale de la Gineste (bus M08) qui assure 3 départs le matin (7h00 ; 7h15 ; 7h35) avec une fréquence supérieure à 15 minutes en cumulé et seulement 2 départs le soir (17H30 et 18h30)

La deuxième ligne empruntant l'autoroute (bus M06) n'assure qu'un départ le matin (7h30) et 2 départs le soir (17h30 et 18h00) dépassant là aussi la fréquence des 15 minutes.

Ces deux itinéraires sont particulièrement saturés en raison des embouteillages aboutissant à un temps moyen de trajet de 50 minutes.

Un TER assure également la liaison Cassis-Marseille ; cependant la gare de Cassis est située en périphérie à 4 km du centre-ville. Une ligne de bus intra-urbaine dessert la gare de Cassis mais les horaires sont peu concomitants avec les horaires du TER. De fait, certains quartiers de Cassis sont aussi éloignés de la Gare que les résidents du centre-ville de Carnoux-en Provence ou de Roquefort-la-Bédoule.
Le matin en heure de pointe 8 départs sont assurés, soit un train ou un bus toutes les 18 minutes dans le sens Cassis/Marseille.
Le soir en heure de pointe 7 départs sont assurés, la fréquence de passage est supérieure au quart d'heure dans le sens du retour.
De plus, la fréquence des horaires des cars et des trains sont très similaires ce qui diminue fortement la fréquence réelle de passage.

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Le second pôle d'emplois (Aubagne, 16% des actifs) est desservi par la même ligne TER ainsi que par une ligne de bus. La fréquence de passage de ces lignes est supérieure au quart d'heure, avec 7 trajets dans le sens du départ et du retour.

- *Ensuès-la-Redonne :*

Les actifs de la commune se rendent principalement à Marseille pour travailler (46% des actifs ne travaillant pas à Ensuès-la-Redonne). Une seule desserte directe est proposée vers cette commune, il s'agit d'une ligne TER dont la fréquence est supérieure au quart d'heure (un train toutes les demi-heures le matin en heure de pointe et un train toutes les 24 minutes le soir).

Par ailleurs, le second pôle qui draine les actifs de la commune (10% des actifs) n'est pas directement desservi par les transports en commun. Il est difficile d'accès pour qui ne dispose pas d'un véhicule privé : temps de trajet long (plus d'une heure) et multiples correspondances.

- *Le Rove :*

Marseille est le principal pôle d'emplois pour les actifs du Rove (48% des actifs de la commune y travaillent). Une seule ligne assure la liaison avec Marseille. Sa fréquence est faible avec un seul départ le matin en heure de pointe et un seul le soir dans le sens du retour.

Le deuxième pôle d'emplois (Marignane où 12% des actifs du Rove travaillent) n'est pas desservi directement en transport en commun. La liaison entre les deux communes implique de nombreuses correspondances et un temps de trajets d'une heure.

- *Roquefort-la-Bédoule :*

Le premier lieu de travail des actifs habitant Roquefort-la-Bédoule mais n'y travaillant pas est la commune de Marseille. Elle polarise 46% des actifs de Roquefort-la-Bédoule travaillant hors de la commune. Marseille n'est pas reliée à Roquefort-la-Bédoule par une ligne directe. Ainsi, pour les 700 actifs allant travailler à Marseille, se déplacer en transport en commun dans cette direction impliquerait des correspondances et un temps de trajet d'une heure.

Le deuxième pôle d'emplois est celui d'Aubagne (16% des actifs ne travaillant pas à Roquefort-la-Bédoule y travaillent). Une ligne de car le dessert mais elle n'offre qu'un seul bus le matin et le soir en heure de pointe.

- *Sausset-les-Pins :*

Les actifs de la commune occupent un emploi dans deux pôles principaux et deux pôles secondaires. Aucun d'entre eux n'est desservi par un transport en commun d'une fréquence inférieure au quart d'heure :

- Marseille où travaillent 34% des actifs. Cette commune est reliée par un TER dont la fréquence en heure de pointe est de 1 train par demi-heure. Outre, cette fréquence peu élevée, l'offre de transport vers ce pôle majeur d'emploi n'est pas diversifiée (une seule ligne) alors que 800 actifs vont travailler à Marseille depuis Sausset-les-Pins.
- Marignane polarise 13% des actifs de la commune et n'est pas desservie par une ligne directe de transport en commun. Une ligne de train relie les deux communes mais ne s'arrête pas à Sausset-les-Pins en heure de pointe. La desserte en bus de Marignane nécessite plusieurs correspondances et un important temps de déplacement.
- Martigues (11% des actifs) est desservie par une ligne TER (la même qui dessert Marseille) et une ligne de bus. Sa fréquence est d'un train toutes les quarante minutes et un bus toutes les heures en période de pointe.
- Pour Aix-en-Provence, quatrième pôle vers lequel se rendent les actifs de Sausset-les-Pins pour l'emploi, aucune ligne directe ne relie les deux communes. Les temps de trajet sont particulièrement longs vers cette destination.

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

- ***Pays d'Aix-en-Provence, 10 communes éligibles***

  - *Coudoux :*

Cette commune est nouvellement soumise à l'article 55 de la loi SRU. Elle est polarisée pour l'emploi par quatre principales communes dont une seule est desservie directement par des transports en commun :

- 38% des actifs de Coudoux travaillant hors de la commune occupent un emploi à Aix-en-Provence. La liaison entre les deux communes est assurée par deux lignes de car. La fréquence le matin en heure de pointe est de 13 minutes alors que le soir elle est supérieure au quart d'heure (un car toutes les 17 minutes en moyenne)
- Les trois autres communes d'emplois polarisent 27% des actifs de Coudoux et ne sont pas directement desservis par une ligne de transport en commun. Pour se rendre à Marseille, Vitrolles ou Marignane, les temps de déplacement sont longs (plus de1h30). Pour les 500 actifs qui y travaillent cela nécessiteraient deux à trois changements de ligne et une grande complexité de parcours.

  - *Lambesc :*

Le premier pôle d'emplois pour les actifs habitant la commune de Lambesc est Aix-en-Provence (36% des actifs y travaillent). Il est desservi par deux lignes de cars qui assurent 7 départs en heure de pointe le matin (un car toutes les 17 minutes). Le soir la fréquence est de un car toutes les 15 minutes.

Hormis Salon-de-Provence (7% des actifs y travaillent) desservi par une ligne de car (un par heure), les autres principaux pôles d'emplois (au total 15% des actifs) ne sont pas desservis directement par une offre de transport en commun.

  - *Le Puy-Sainte-Réparade :*

Pour l'emploi, cette commune est fortement polarisée par Aix-en-Provence (54% des actifs habitants la commune travaillent à Aix). Cette commune est reliée par une seule ligne de transport dont la fréquence en heure de pointe est de un bus toutes les demi-heures.

Les autres lieux d'emplois des actifs de la commune (Marseille et Venelles, 18% des actifs) ne sont pas reliés directement en transport en commun au Puy-Sainte-Réparade. Les liaisons vers ces pôles nécessitent plusieurs correspondances et plus d'une heure de trajet.

  - *Meyrargues :*

La moitié des actifs habitant la commune travaille à Aix-en-Provence (600 actifs). Cette commune est bien desservie par les transports en commun avec deux modes (car et train) et cinq lignes. Les lignes de bus 100 et 120 ainsi que le TER offrent les plus importantes fréquences de passage. Celles-ci sont toutefois supérieures au quart d'heure (la fréquence la plus élevée est de 3 bus par heure). Une partie des horaires de ces lignes sont les mêmes ainsi, la qualité de la desserte vers Aix-en-Provence en est réduite d'autant plus que les lignes n'empruntent pas les mêmes parcours (ex : desserte directe du Pôle d'Activités d'Aix) et l'arrêt de la ligne 100 se trouve au niveau de l'A51 à 3 km du village. De plus, les encombrements sur les axes empruntés par les bus sont quotidiens.

Les pôles d'emplois secondaires de Marseille, Venelles et Saint-Paul-les-Durance polarisent 27% des actifs. Chaque commune est desservie par une ligne de transport depuis Meyrargues (22 lignes pour Saint Paul les Durance). Toutefois les fréquences de passage pour chacun sont faibles (un bus par heure le matin et le soir). Seule Marseille, avec une desserte TER, a une fréquence un peu plus élevée avec passage toutes les 40minutes le matin et un toutes les 24 minutes le soir.

  - *Pertuis :*

38% des actifs de Pertuis travaillent à Aix-en-Provence. Cette commune est desservie par trois lignes de transport : un TER et deux cars. La fréquence le matin en heure de pointe est de 12 minutes. Le soir, elle est d'un départ toutes les 9 minutes Toutefois, cette fréquence de passage est fortement amputée par deux lignes de transports ayant les mêmes horaires car elles empruntent des trajets différents. Cela réduit la fréquence à un départ toutes les 17 minutes le matin et un retour toutes les 10 minutes le soir.

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Le second pôle, 12% des actifs y travaillent, est très mal desservi. Si une ligne de car est en liaison directe, elle n'assure qu'un seul départ le matin et le soir.

- *Jouques :*

Les actifs résidant dans cette commune travaillent pour près de la moitié d'entre eux à Saint Paul les Durance (45% des actifs). Une seule ligne de car leur permet d'accéder à cette commune avec un seul départ le matin et le soir en heure de pointe.

Le deuxième pôle d'emplois, Aix en Provence, regroupe 13% des actifs habitant à Jouques sans y travailler. La fréquence des bus est d'un toutes les 30 minutes le matin et le soir.

Le troisième pôle d'emplois (9% des actifs) est Marseille, commune qui n'est pas desservie directement par les transports en commun en liaison avec Jouques.

- *Peyrolles-en-Provence :*

Près de la moitié des actifs de cette commune travaillent à Aix-en-Provence. Cette commune est desservie par deux lignes de cars dont la fréquence est en moyenne de 20 minutes en heure de pointe le matin. La desserte du soir excède le quart d'heure (20 minutes).

Les autres pôles d'emplois qui regroupent près de 30% des actifs de la commune sont mal desservis :

- Saint Paul les Durance, deuxième pôle d'emplois pour la commune de Peyrolles-en-Provence (10% des actifs) est desservie par deux lignes avec une fréquence faible : un car toutes les 40 minutes en heure de pointe.
- Marseille n'est pas directement reliée à Peyrolles en transport en commun, les déplacements nécessitent des correspondances pour un temps de trajet de plus de 1h30
- Venelles est desservie par une ligne dont la fréquence est de 20 minutes le matin et 40 minutes le soir.

- *Rognes :*

42% des actifs résidant dans la commune travaillent à Aix-en-Provence. Cette commune est reliée à Rognes par une unique ligne dont la fréquence est de 20 minutes le matin en heure de pointe et 30 minutes le soir. Les deux autres principaux pôles d'emplois (Marseille et Venelles, 15% des actifs) ne sont pas desservis par une ligne de transport en commun directe. Avec correspondance, les temps de déplacement sont longs (1h30 à 2 heures).

- *Saint Cannat :*

Les actifs résidant à Saint Cannat travaillent pour plus de la moitié d'entre eux à Aix-en-Provence (56%). Deux lignes de car assurent la liaison entre les deux communes pour une fréquence d'un bus tous les quarts d'heure en heure de pointe. Les horaires de ces lignes sont identiques sur certains départs ce qui diminue la fréquence réelle de cette offre. De plus, ces lignes empruntent un axe routier très saturé qui rallonge les temps de déplacement.

Les pôles secondaires pour les actifs de Saint Cannat, Marseille et Marignane, ne sont pas desservis par une ligne directe depuis Saint Cannat.

- *Ventabren :*

Aix en Provence polarise près de la moitié des actifs de la commune (48%). La desserte en transport en commun de ce pôle d'emplois est assurée par une seule ligne de cars. La fréquence est faible, en particulier le soir en retour (24 minutes le matin et 40 minutes le soir). Le deuxième pôle d'emplois, Marseille (14% des actifs) n'est pas desservi par une ligne directe de transport en commun.

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

- ***Pays Salonais, 5 communes éligibles***

  - *Eyguières :*

Les actifs habitant à Eyguières mais qui n'y travaillent pas, occupent pour la majeure partie d'entre eux (32%) un emploi à Salon-de-Provence. Cette commune est desservie par deux lignes de bus. Leur fréquence est particulièrement faible puisqu'en heure de pointe la fréquence des bus est de 40 minutes.

Les autres pôles d'emplois qui regroupent un quart des actifs résidant à Eyguières, ne sont pas desservis par une ligne directe. Les temps de déplacement vers ces communes (Marignane, Istres, Miramas) sont importants et nécessitent d'emprunter plusieurs correspondances.

  - *La Fare les Oliviers :*

Les actifs de cette commune s'orientent vers trois pôles d'emplois :

- Aix-en-Provence polarise 24% des actifs résidant à La Fare les Oliviers mais n'y travaillant pas. La fréquence de la ligne de cars qui dessert cette commune est faible puisque de 40 minutes en heure de pointe.
- Marseille regroupe 17% des actifs de la Fare-les-Oliviers et n'est pas desservie par une ligne directe de transport en commun depuis cette commune.
- 20% des actifs travaillent à Marignane et Vitrolles. Ces deux communes sont desservies par une ligne de car dont la fréquence est très faible : un départ le matin en heure de pointe et deux le soir.

  - *Lançon-de-Provence :*

Les actifs se répartissent entre plusieurs pôles d'emplois :

- 23% des actifs travaillent à Salon de Provence. Les deux communes sont reliées par deux lignes de cars avec une fréquence d'un bus toutes les 24 minutes en heure de pointe.
- Marignane et Vitrolles regroupent 20% des actifs et ils sont tous les deux desservis par la même ligne de bus avec, en heure de pointe, un bus le matin et deux le soir.
- Aix-en-Provence polarise 12% des actifs habitant à Lançon-de-Provence. La commune n'est pas directement desservie par une ligne de transport en commun. Le trajet entre les deux communes implique trois correspondances.
- Marseille regroupe 11% des actifs habitant Lançon-de-Provence. La commune n'est pas desservie par une desserte directe en transport en commun.

  - *Mallemort :*

Les actifs habitant Mallemort se répartissent sur cinq principaux pôles d'emplois, lesquels sont faiblement connectés aux transports en commun :

- Ils sont 22% à occuper un emploi à Salon-de-Provence. La commune est desservie par deux lignes de transport avec un bus tous les 40 minutes en heure de pointe.
- 15% d'entre eux travaillent à Aix-en-Provence et 6% à Sénas, communes desservies par une ligne n'offrant qu'un départ de matin en heure de pointe et deux le soir.
- Marignane et Marseille (7% et 6% des actifs) ne sont pas desservies par une ligne directe de transport en commun

  - *Sénas :*

Les actifs résidant à Sénas travaillent dans des communes géographiquement éclatées ce qui complexifie la desserte en transport en commun pour les actifs de cette commune :

- 28% des actifs de Sénas qui ne travaillent pas dans la commune, occupent un emploi à Salon-de-Provence. Ces communes sont reliées par un train et une ligne de bus dont la fréquence est de 17 minutes en heure de pointe.
- Aix-en-Provence polarise 8% des actifs de Sénas, elle est desservie par une ligne de car dont la fréquence est faible (un départ le matin en heure de pointe et 2 le soir)
- Marignane, avec 7% des actifs, cette commune n'est pas reliée directement par une ligne de transport en commun
- Marseille (6% des actifs) est desservie par une ligne de train avec 5 départs le matin en heure de pointe et 3 retours le soir.

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

- ***Pays d'Aubagne et de l'étoile : 1 commune éligible***

  - *Cuges-les-Pins :*

Les actifs de cette commune s'orientent vers deux principaux pôles d'emplois :

- 37% des actifs résidant à Cuges-les-Pins mais n'y travaillant pas occupent un emploi à Marseille. Cette commune n'est pas desservie par une ligne de transport en commun directe.
- 36% des actifs travaillent à Aubagne. Cette commune est reliée à Cuges-les-Pins par deux lignes de bus avec une fréquence d'un bus toutes les demi-heures en heure de pointe le matin et le soir.

Cf. Annexe 3

3. L'inconstructibilité de la moitié du territoire urbanisé

Les décrets prennent mieux en compte la notion de risques au sein des territoires déjà urbanisés, en donnant la possibilité à chaque commune d'être exemptée, à la condition d'avoir plus de la moitié du territoire urbanisé soumise à une inconstructibilité résultant d'une zone A, B ou C d'un PEB ou d'une servitude d'utilité publique, ou d'une inconstructibilité de bâtiment à usage d'habitation résultant de l'application du règlement d'un plan de prévention des risques technologiques, naturels, miniers approuvé.

Définir le taux d'inconstructibilité des zones urbanisées

Les 92 communes d'AMP ont été analysées en croisant le repérage cartographique des territoires urbanisés (utilisation de Corin Land Cover 2012 comme préconisé par l'Etat) avec l'identification des risques générant inconstructibilité (PPR, PPRT approuvés et PEB). Cette méthode ne permet toutefois pas un repérage exhaustif des risques, certains PPR sont manquants. Elle n'identifie pas les risques opposables dans les PLU hors PPR (ne disposant pas des PLU numérisés, nous ne pouvons réaliser cette analyse) (*voir encart méthodologique en annexe*). Pour compléter ce travail, dans les communes où l'inconstructibilité apparait significative, une analyse complémentaire des PLU a été réalisée.

- 62 communes ont été analysées
- parmi ces communes, 5 ont des taux de contraintes et d'inconstructibilité qui justifieraient leur exemption

Analyse de la situation des 5 communes concernées

Les restrictions à la production de logements au sein de la métropole sont nombreux et de natures diverses : risques naturels, risques technologiques, plan d'exposition au bruit… 5 communes sont lourdement impactées par des contraintes qui limitent fortement leur constructibilité et justifieraient leur exemption à l'article 55 de la loi SRU.

- ***la commune de Saint-Victoret, déjà exemptée lors des précédentes périodes triennales et couverte parle un plan d'exposition au bruit (zones A, B ou C) reste exemptable.***
- ***4 communes sont fortement couvertes par des risques et l'analyse approfondie des contraintes qui concernent leur territoire grève fortement leur capacité constructive en matière de logements.***

- **Marseille Provence : 1 commune éligible**

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

- *Saint-Victoret :*

La commune de Saint-Victoret est couverte à 99% de son territoire urbanisé par les zones A, B ou C du plan d'exposition au bruit. Cette contrainte se traduit par une inconstructibilité pour l'habitat quasiment totale de la commune et de sa zone urbanisée.

- **Pays d'Aubagne et de l'Etoile : 2 communes**

  - *Auriol :*

La commune d'Auriol est couverte par de multiples risques :

- un PPR inondation avec la présence d'aléas modérés et forts notamment sur la zone urbanisée la plus dense (centre-ville et hameau principal),
- un PPR mouvement de terrain qui impacte lourdement la commune dont la partie est de la zone urbanisée avec un aléa fort,
- un PPR incendie de forêt dont la zone rouge de fort aléa impacte principalement la partie urbanisée du nord du territoire et qui contraint largement son développement. La zone bleue B1 couvre une large partie de la zone urbanisée et génère des contraintes importantes de constructibilité.

Près du quart du territoire urbanisé de la commune est soumis à un risque.
A cela s'ajoute des contraintes qui grèvent fortement la constructibilité dans cette commune (espaces boisés classés …). Composée de plusieurs hameau, leur développement apparait très contraint (problématiques de desserte…). Les contraintes liées à cette morphologie urbaine, historiquement constituée autour de l'Huveaune, sont accentuées par l'imbrication des zones urbanisées dans les espaces naturels et agricoles. Ces espaces agricoles sont sanctuarisés par le SCoT. Cela signifie que, pour respecter le SCoT, la commune n'a pas de marge de manœuvre sur le positionnement des limites de l'urbanisation. Auriol ne peut donc pas étendre sa tâche urbaine.

En croisant cette situation à la présence de protections paysagères et réglementaires qui incitent à une maitrise forte de l'urbanisation, le territoire perd fortement en potentiel constructible. En témoigne le faible nombre de logements livrés chaque année (37 logements livrés en moyenne entre 2010 et 2014. Les contraintes que connait la commune sont mises en exergue par une identification de la zone urbanisée plus précise que ne le permet l'outil Corine Land Cover (utilisation de la BD topo).Ainsi, en intégrant ces paramètres, le taux de contraintes que connait la commune atteint les trois quarts de la zone urbanisée (croisement des PPR, risques, zonages N et A du PLU et EBC).

  - *Roquevaire :*

Près de la moitié du territoire de la commune de Roquevaire est couvert par un risque générant une inconstructibilité au titre d'un plan de prévention. En effet, la commune est soumise à :

- des risques de mouvement de terrain (effondrement) dont une zone située dans la partie nord-Est de la commune très exposée avec un aléa fort,
- des risques d'inondation (phénomène de crue rapide) dont une zone rouge de risque fort qui impacte fortement la zone urbanisée le long de la RN 96, dont le centre-ville, et une zone violette qui interdit l'urbanisation de secteurs peu urbanisés mais qui, avec une analyse plus fine de l'occupation des sols (exploitation de la BD topo) apparaissent mités. En outre, le PPRi de l'Huveaune en cours de révision pourrait impacter la constructibilité des fonds de vallon.
- des risques Incendies de forêt au regard de son PPRif approuvé en début d'année 2017 dont les zones rouges sont situées au cœur des massifs. L'imbrication des zones urbanisées avec les espaces naturels et agricoles est importante. Cela génère des contraintes environnementales et paysagères. Cette configuration s'accompagne d'un fort risque d'incendie de forêt dont l'impact sur la constructibilité est difficile à mesurer. Cela se traduit par une impossibilité de la commune de procéder à un développement urbain sur ces zones.

A cela s'ajoute des contraintes intrinsèques à la localisation et la morphologie urbaine de cette commune composée de plusieurs hameaux localisés en fond de vallée. Par ailleurs, les espaces agricoles de la commune sont sanctuarisés par le SCoT.

Ainsi, une approche plus fine de la zone urbanisée avec l'utilisation de la BD Topo croisée à une analyse du PLU de la commune permet de mieux appréhender la réalité des contraintes que connait le territoire (estimation 79% de la zone urbanisée inconstructible ou sous contrainte).

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

- **Pays d'Aix en Provence : 1 commune éligible**

  - *Mimet :*

La commune est soumise à des risques de mouvement de terrain (argile et risque minier) pour lesquels elle est couverte par un PPR approuvé en 2014. L'aléa affaissement couvre la majeure partie de la commune (risque minier), laquelle est aussi largement concernée par l'aléa fort du risque retrait et gonflement des argiles. Celui-ci impacte fortement la partie nord de la commune.
Au cœur d'un espace boisé, le territoire, même s'il n'est pas couvert par un plan de prévention des risques incendie est largement impacté par ceux-ci. Des estimations présentées dans le porter à connaissance de l'Etat du PLU daté de mai 2014 indiquent que 94% des espaces urbanisés ou à urbaniser sont soumis à un risque incendie subi. 18% de la superficie communale est constituée de zones naturelles mitées (anciennes zones Nb) qui ne sont pas comptabilisées dans l'analyse de la zone urbanisée avec l'outil Corine Land Cover. Celles-ci sont particulièrement fragiles au regard du risque incendie.
Des zones inondables liées aux ruissellements sont également inscrites dans le PLU de Mimet. Rendues inconstructibles, elles représentent plus de 3 hectares. Des estimations réalisées par la commune indiquent que 10% de la zone urbanisée est soumise au risque inondation.
A ces risques s'ajoutent de nombreuses contraintes inhérentes à la localisation et topographie du territoire. Ainsi :

- une grande partie de la commune n'est pas raccordée au système collectif de collecte des eaux usées. Les travaux à réaliser pour assurer ce raccordement sont rendus très complexes par la topographie et donc très coûteux.
- La qualité paysagère du territoire s'accompagne de nombreuses protections paysagères et règlementaires (49 hectares d'espaces boisés classés en zone U ou AU notamment). A cela s'ajoute la présence d'un périmètre de protection autour de l'Oppidum de la Tête de l'Ost qui limite fortement la constructibilité du centre-village.

Au regard de ces risques et contraintes, le potentiel foncier urbanisable de la commune est très limité.

- **Istres-Ouest Provence : 1 commune**

  - *Grans :*

La commune de Grans est soumise à un risque inondation, lequel a fait l'objet d'un PPR approuvé en 2002. Il est complété par des prescriptions inscrites dans le PLU (lit majeur de la Touloubre notamment). La commune est également soumise à un risque de sismicité de niveau moyen. Un PPR séisme est prescrit mais non encore élaboré.
Au-delà de ces risques, la structure urbaine de la commune limite fortement les capacités constructives. En effet, seul le secteur le plus dense de la commune, le village et sa périphérie immédiate, demeure constructible. L'essentiel de la commune est classé en zone naturelle ou agricole. Ces espaces agricoles sont protégés par le SCoT. De plus, le site de La Crau identifié dans la DTA et qui concerne en partie la commune de Grans, a une vocation agricole pérenne notamment par rapport à la réalimentation de la nappe de Crau. Une analyse plus fine de la tache urbaine que ne permet pas l'outil Corine Land Cover montre que la majeure partie de la zone urbanisée de Grans (plus de la moitié) est en fait composé de tissu discontinu peu dense. Celui-ci se situe en zone non constructible, telle que caractérisé ci-dessus. Ceci s'ajoute aux contraintes propres à la zone urbaine continue (près de 10% de celle-ci est non constructible).
De fait, la couverture de la zone urbanisée de la commune par une insconstructibilité est de près de 63%.

Cf annexe 4 précisions méthodologiques

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

ANNEXE 1 – Données de cadrage

LES AGGLOMÉRATIONS DE LA MÉTROPOLE AMP

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

ANNEXE 2 – Données de cadrage

LES COMMUNES SOUMISES OU NON À L'ARTICLE 55 DE LA LOI SRU

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Annexe n° 3 : Exemption au titre du critère « desserte en TC »

Méthodologie critères desserte en TC :

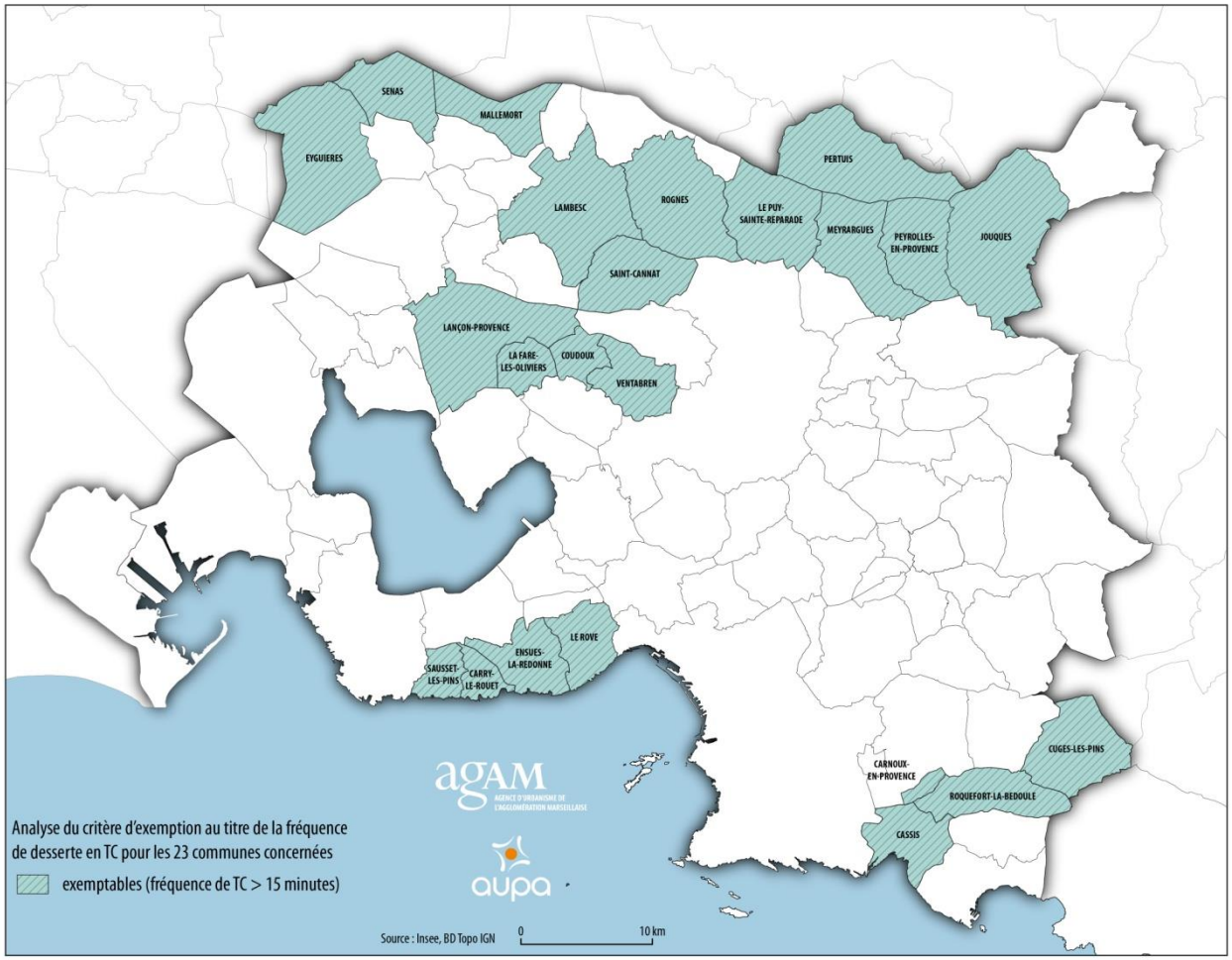
Pour chacune des 23 communes des agglomérations de moins de 30 000 habitants et soumises à l'article 55 de la loi SRU ont été :

- définis les principaux lieux d'emplois (communes) des actifs résidents (analyse fichier détail des migrations domicile – travail RP 2013).
- recensées l'ensemble des lignes de bus et TER (hors transport scolaire) les reliant aux lieux d'emplois repérés précédemment.
- analysées les fréquences de passage en heure de pointe matin de 7h à 9h (à l'aller) et en heure de pointe soir 17h à 19h (au retour).

37 communes dans les agglomérations de moins de 30 000 habitants dont 23 soumises à l'article 55 de la loi SRU et au taux de logements sociaux inférieur à 25%.

- ***23 communes pourraient être exemptées au titre de ce critère***

LE CRITÈRE D'EXEMPTION AU TITRE DE LA FRÉQUENCE DE DESSERTE EN TC (COMMUNES SITUÉES DANS DES AGGLOMÉRATIONS DE MOINS DE 30000 HABITANTS)



Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Liste des 25 communes potentiellement exemptables (hors 2 communes avec taux > 25%):

		Pole d'emplois	Part des actifs de la commune travaillant hors de la commune (ventilée par pôles d'emplois principaux)	Ligne/ Type de transport	Fréquences théoriques entre 7h et 9h (en minutes)	Fréquences théoriques entre 17h et 19h (en minutes)	Commentaire	Exemptable
Carnoux-en-Provence	Marseille Provence	Marseille	50%	3 lignes de Bus	**24**	**17**	Pour la moitié des actifs travaillant hors de la commune (pôle d'emploi de Marseille), la fréquence est supérieure au quart d'heure le matin. De plus, le niveau de saturation routière rend le trajet très long et d'une durée incertaine Vers Aubagne (25%des actifs), la fréquence est supérieure au quart d'heure matin et soir	**OUI**
		Aubagne	25%	2 lignes de bus	**20**	**30**		
Carry-le-Rouet	Marseille Provence	Marseille	34%	1 ligne de bus et 1 TER	**24**	**24**	Vers Marseille, fréquence faible le matin et le soir avec une problématique de saturation routière Vers Marignane : fréquence insuffisante et problématique de transfert de la gare vers les pôles d'emplois	**OUI**
		Marignane	16%	1 TER	**24**	**30**		
		Aix en Provence	8%	Pas de ligne directe	-	-		
		Martigues	7%	1 ligne de bus et 1 TER	**30**	**30**		
Cassis	Marseille Provence	Marseille	60%	2 lignes de bus et 1 TER	**13**	**15**	Fréquence inférieure au quart d'heure pour desservir les principaux pôles d'emplois mais avec des horaires cars et trains identiques qui diminuent la fréquence réelle de passage (3 départs soir et matin sont à la même heure). Situation fortement perturbée par l'itinéraire hautement congestionné ne permettant pas de ralier rapidement et selon un temps de parcours constant son lieu d'emploi . Fréquence supérieure au quart d'heure en retour depuis Aubagne, le second pôle d'emplois	**OUI**
		Aubagne	14%	1 ligne de bus et 1 TER	**15**	**20**		
Coudoux	Pays d'Aix	Aix en	38%	2 lignes de bus	**13**	**17**	Fréquence supérieure au quart d'heure en retour du pôle d'emplois d'Aix Pas de ligne directe vers les autres pôles d'emplois: Marseille, Vitrolles et Marignane, pas de desserte directe, temps de parcours dépassant une heure	**OUI**
		Marseille	12%	Pas de ligne directe	-	-		
		Vitrolles	9%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Marignane	6%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
Cuges-les-Pins	Pays d'Aubagne et de l'Etoile	Marseille	37%	Pas de ligne directe	-	-	Les deux principaux pôles d'emplois ont une desserte TC insuffisante: Fréquence supérieure au quart d'heure matin et soir pour Aubagne pas de desserte directe de Marseille nécessitant plus d'une heure de trajet et 2 corresponadnces	**OUI**
		Aubagne	36%	2 lignes de bus	**30**	**30**		
Ensuès-la-Redonne	Marseille Provence	Marseille	47%	1 TER	**30**	**24**	Fréquence supérieure au quart d'heure matin et soir et pas de desserte directe du premier pôle d'emplois (Marseille) drainant près de la moitié des actifs travaillant hors de la commune. Pas de desserte directe de Marignane, second pôle d'emplois. Le train ne s'y arrête pas en heure de pointe et les déplacements en bus sont longs (plus d'une heure) et nécessitent plusieurs correspondances Desserte directe en train et car de Martigues, troisième pôle d'emplois. Mais une fréquence supérieure au quart d'heure matin et soir	**OUI**
		Marignane	10%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Martigues	8%	1 ligne de bus et 1 TER	**30**	**30**		
Eyguières	Pays salonais	Salon de provence	32%	2 lignes de bus	**40**	**40**	Desserte directe du premier pôle d'emplois (32%des emplois) mais faible fréquence, supérieure au quart d'heure matin et soir Pas de desserte directe des autres pôles d'emplois (plus du quart des actifs travaillant hors de la commune) avec des temps de déplacement très importants et de nombreuses correspondances nécessaires.	**OUI**
		Istres	8%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Miramas	8%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Marignane	9%	Pas de ligne directe	-	-		
La Fare-les-Oliviers	Pays salonais	Aix en provence	24%	1 ligne de bus	**40**	**40**	Fréquence insuffisante matin et soir vers le principal pôle d'emplois (3 départ matin et soir vers Aix) Pas de desserte directe de Marseille et temps de trajet supérieur à 1 heure Les pôles d'emploi de Marignane et Vitrolles (20%des emplois) sont desservis par une ligne à faible fréquence (un seul départ en heure de pointe)	**OUI**
		Marseille	17%	Pas de ligne directe	-	-		
		Vitrolles	10%	1 ligne de bus	**120**	**60**		
		Marignane	10%	1 ligne de bus	**120**	**60**		
Lambesc	Pays d'Aix	Aix en provence	36%	2 lignes de bus	**17**	**15**	Fréquence des départs en heure de pointe le matin vers Aix supérieure à celle préconisée par l'Etat (7 départs soit une fréquence de 17 minutes) et pas de desserte directe de Marseille, 2ème pôle d'emploi) Le troisième pôle d'emploi (Salon) est desservi avec une faible fréquence	**OUI**
		Marseille	10%	Pas de ligne directe	-	-		
		Salon de provence	7%	1 ligne de bus	**60**	**60**		
		Marignane	5%	Pas de ligne directe	-	-		
		Saint Cannat	5%					
Lançon-Provence	Pays salonais	Salon de provence	23%	2 lignes de bus	**24**	**24**	Fréquence supérieure au quart d'heure matin et soir vers le premier pôle d'emplois (Salon, 23%des emplois) La desserte TCd'Aix, second pôle d'emplois, est peu efficace (1 départ le matin avec 3 correspondances nécessaires), idem pour Marseille Vitrolles et Marignane (20%des emplois) sont desservies par un bus mais dont la fréquence est faible (1 départ le matin en heure de pointe)	**OUI**
		Aix en Provence	12%	Pas de ligne directe	-	-		
		Marignane	11%	1 ligne de bus	**120**	**60**		
		Marseille	11%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Vitrolles	9%	1 ligne de bus	**120**	**60**		
Le Puy-Sainte-Réparade	Pays d'Aix	Aix en provence	54%	1 ligne de bus	**30**	**30**	insuffisance de départs matin et soir vers les 2 principaux pôles d'emplois (2 bus par heure pour Aix, commune qui polarise la moitié des actifs travaillant hors du Puy Sainte Réparade)	**OUI**
		Marseille	11%	Pas de ligne directe	-	-		
		Venelles	7%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
Le Rove	Marseille Provence	Marseille	48%	1 ligne de bus	**120**	**120**	Un seul départ le matin vers le principal pôle d'emplois (draine près de la moitié des actifs de la commune) Pas de bus direct vers Marignane. Le trajet nécessite 3 correspondances.	**OUI**
		Marignane	12%	Pas de ligne directe	-	-		
		Aix en Provence	7%	Pas de ligne directe	-	-		

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Suite : Liste des 25 communes potentiellement exemptables

		Pole d'emplois	Part des actifs de la commune travaillant hors de la commune (ventilée par pôles d'emplois principaux)	Ligne/ Type de transport	Fréquences théoriques entre 7h et 9h (en minutes)	Fréquences théoriques entre 17h et 19h (en minutes)	Commentaire	Exemptable
Mallemort	Pays salonais	Salon de Provence	22%	2 lignes de bus	**30**	**30**	Insuffisance de départ le matin et le soir en HP vers Salon mais aussi vers Aix	**OUI**
		Aix en Provence	15%	1 ligne de bus	**120**	**60**		
		Marignane	7%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Sénas	6%	1 ligne de bus	**120**	**120**		
		Marseille	6%	1 ligne de bus	**-**	**-**		
Meyrargues	Pays d'Aix	Aix en Provence	50%	4 lignes de bus et 1 TER	**5**	**6**	Nombre de départs important vers Aix avec plusieurs lignes de bus et un TER mais les destinations sont différentes et les arrêts parfois très éloignés du village. La fréquence vers Aix est donc réduite Marseille est desservie par une ligne directe mais qui n'offre pas une fréquence inférieure au quart d'heure et Venelles est mal desservi (faible fréquence)	**OUI**
		Marseille	10%	1 ligne de TER	**40**	**24**		
		Venelles	10%	1 ligne de bus	**60**	**60**		
		Saint Paul Les	7%	2 lignes de bus	**60**	**40**		
Pertuis	Pays d'Aix	Aix en Provence	38%	2 lignes de bus et 1 TER	**12**	**9**	Vers Aix, une fréquence globale (14 départs/13 retours) qui est fortement diminuée par des lignes aux destinations différentes (Aix Les Milles, Aix Centre via Nord et Aix Gare routière via Ouest) : l'offre maximale sur un même trajet est de 6 départs en HPM. Très mauvaise desserte de Saint Paul les Durance (1 seul départ le matin et le soir)	**OUI**
		Saint Paul Les Durance	12%	1 ligne de bus	**120**	**120**		
Jouques	Pays d'Aix	Saint Paul les Durance	45%	1 ligne de bus	**120**	**120**	Insuffisance de départ le matin et le soir en HP vers Saint Paul les Durance (45% des actifs habitant à Jouques mais n'y travaillant pas vont vers ce pôle d'emplois) mais aussi vers Aix	**OUI**
		Aix en provence	13%	1 ligne de bus	**30**	**30**		
		Marseille	9%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
Peyrolles-en-Provence	Pays d'Aix	Aix en Provence	49%	2 lignes de bus	**20**	**20**	Insuffisance de départ le matin et le soir en HP vers Aix (près de la moitié des actifs de Peyrolles-en-Provence y travaille) et vers Saint Paul les Durance et les autres pôles d'emplois	**OUI**
		Saint Paul les Durance	10%	2 lignes de bus	**40**	**40**		
		Marseille	9%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Venelles	9%	1 ligne de bus	**20**	**40**		
Rognes	Pays d'Aix	Aix en Provence	42%	1 ligne de bus	**20**	**30**	Fréquence insuffisante matin et soir vers Aix et les autres pôles d'emplois n'ont pas de desserte directe	**OUI**
		Marseille	8%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
		Lambesc	7%	Pas de ligne directe	**-**	**-**		
Roquefort-la-Bédoule	Marseille Provence	Marseille	46%	Pas de ligne directe	-	-	Desserte transport en commun présentant une faible fréquence vers les principaux pôles d'emplois. La moitié des actifs qui ne travaille pas à Roquefort-la-Bédoule n'ont pas accès à une offre de TC directe vers leur pôle d'emplois	**OUI**
		Aubagne	18%	1 ligne de bus	**120**	**120**		
		La Ciotat	9%	1 ligne de bus	**120**	**40**		
Saint-Cannat	Pays d'Aix	Aix en Provence	56%	3 lignes de bus	**13**	**12**	3 lignes de bus vers Aix dont une directement vers le Pôle d'activités d'Aix, avec des problématiques importantes de saturation routière. L'offre pour Aix Centre est de 8 en HPM et en HPS mais avec 2 transporteurs différents.	**OUI**
		Marseille	6%	Pas de ligne directe	-	-		
		Marignane	6%	Pas de ligne directe	-	-		
Sausset-les-Pins	Marseille Provence	Marseille	34%	1 TER	**17**	**17**	Faible fréquence de desserte du 1er pôle d'emplois pour cette commune (Marseille). Problématique de desserte de Marignane non desservie directement en car et posant des difficultés de transfert vers les pôles d'emplois . Martigues est desservie par une ligne de bus dont la fréquence est supérieure au quart d'heure et Aix-en-Provence n'est pas desservie par une ligne directe	**OUI**
		Marignane	13%	Pas de ligne directe	-	-		
		Martigues	11%	1 ligne de bus	**24**	**24**		
		Aix-en-Provence	10%	Pas de ligne directe	-	-		
Sénas	Pays salonais	Salon de Provence	28%	1 ligne de bus et 1 TER	**17**	**17**	Un pôle d'emplois de Salon correctement desservi avec une bonne fréquence et deux modes de transport mais des horaires de départ identique qui réduisent l'offre (7 départs différents le matin et le soit) Par contre, de grandes difficultés pour rejoindre le pôle d'emplois d'Aix (2 correspondance et plus d'une heure de trajet) Avec Marseille, intercité, 1 heure de trajet	**OUI**
		Aix en Provence	8%	1 ligne de bus	**120**	**60**		
		Mallemort	8%		-	-		
		Marignane	7%	Pas de ligne directe	-	-		
		Marseille	6%	1 TER	**24**	**40**		
Ventabren	Pays d'Aix	Aix en Provence	48%	1 ligne de bus	**24**	**40**	Une faible fréquence, en particulier dans le sens du retour, vers le 1er pôle d'emplois pour les actifs de cette commune et pas de choix, une seule ligne. Une desserte très complexe vers le second pôle.	**OUI**
		Marseille	14%	Pas de ligne directe	-	-		

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Annexe n° 4 : Exemption au titre de l'inconstructibilité et des contraintes à l'urbanisation

Méthodologie

Afin d'évaluer le taux de couverture des zones urbanisées par des risques, l'ensemble du territoire a été analysé. La notion de territoire urbanisé est un regroupement du tissu urbain continu, du tissu urbain discontinu, ainsi que des zones industrielles et commerciales (postes 111, 112, 121) de l'outil cartographique Corin Land Cover 2012 (méthode préconisée par l'Etat). L'évaluation du taux de couverture par des risques engendrant une inconstructibilité a été réalisée sur la base des informations mises à disposition par la DDTM13 pour les PPR et PPRT. Les critères d'inconstructibilité retenus sont les suivants :

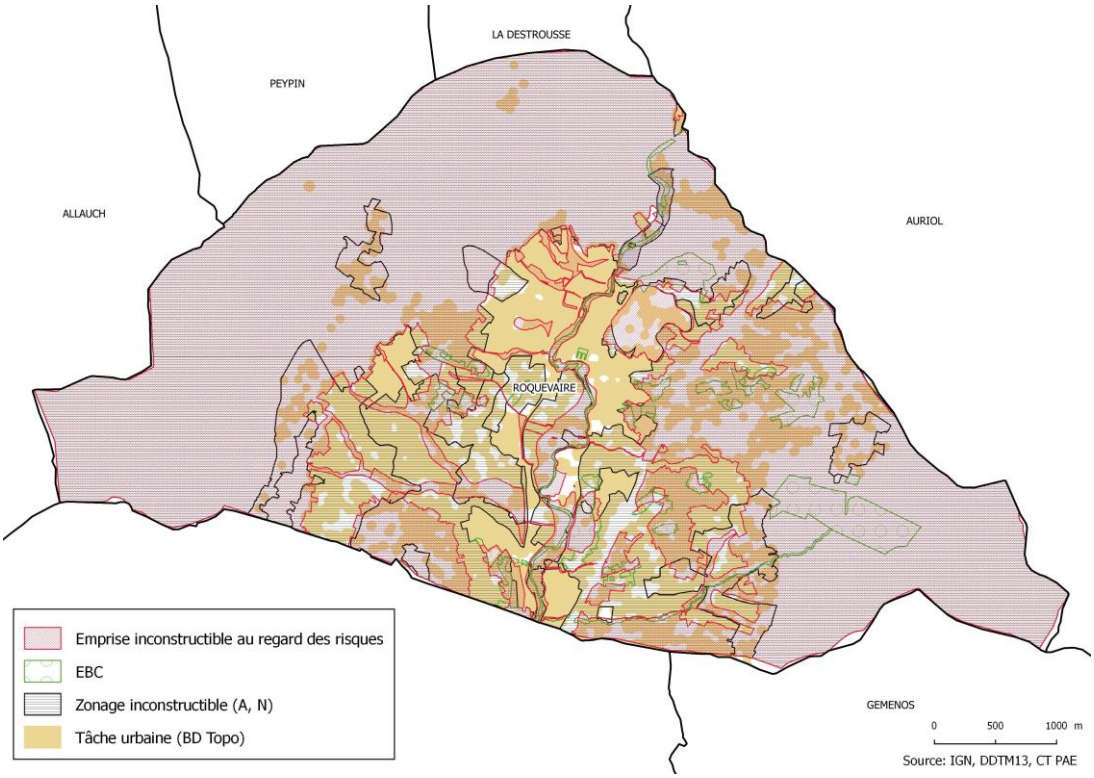
- Zones A, B et C des PEB
- Ensemble des emprises des PPRT approuvés
- Zonages rouges et bandes derrières les talus de protection (bandes rh) des PPR inondation, PPRIF, PPR mouvement de terrain et séisme, PPR Gypse, PPR chute de blocs, PPR éboulement et PPR glissements.

Cette source d'information ne permet pas un repérage exhaustif des risques. En effet, certains PPR sont manquants (non encore numérisés), cette méthode n'identifie pas les éventuels risques opposables dans les PLU hors PPR (ne disposant pas des PLU numérisés, nous ne pouvons réaliser cette analyse). Ainsi, pour les communes dont la zone urbanisée est la plus couverte par des risques générant inconstructibilité, un travail d'analyse complémentaire a été réalisé. Ce travail a consisté à identifier les risques au titre du PLU ainsi que les différentes contraintes (risques ne faisant pas l'objet d'un PPR, EBC inconstructibles, contraintes paysagères et règlementaires). Afin d'appréhender plus finement la zone urbanisée, la base BD-TOPO a été exploitée. Ces travaux ont ainsi permis de définir un taux de couverture de la zone urbanisée par des contraintes.

Afin d'appréhender plus finement la zone urbanisée, la base BD-TOPO a été exploitée. Ces travaux ont ainsi permis de définir un taux de couverture de la zone urbanisée par des contraintes. La méthodologie du Cerema de création d'une tâche urbaine par tampon de 50 mètres puis érosion de 20 mètres a été exploitée. Celle-ci correspond à une réalité d'expansion du bâti à l'inverse de Corin Land Cover, limitée par son échelle de création (1/100 000^{e}). Le croisement de cette tâche urbanisée avec les emprises inconstructibles et les informations para-risques ont abouties un taux d'inconstructibilité par commune en divisant l'emprise de la tâche urbaine impactée par un risque par la superficie totale de la tâche urbaine.

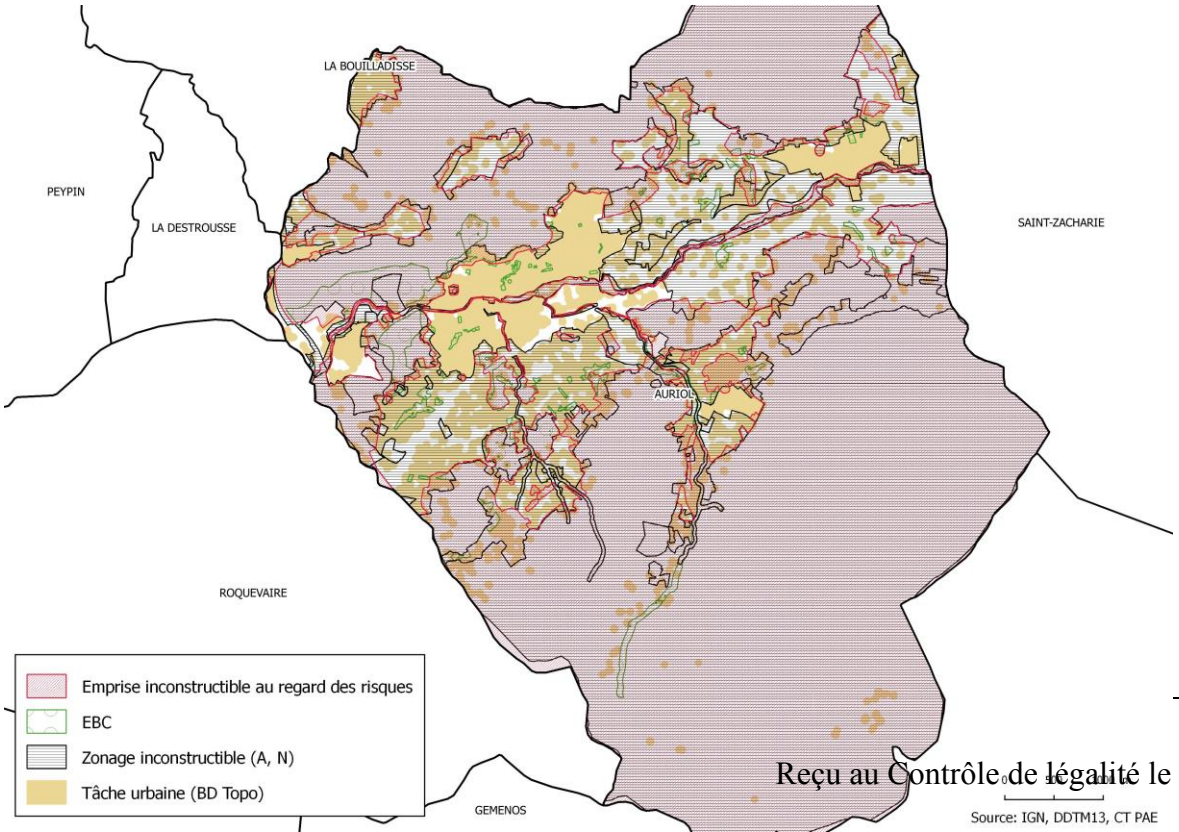
Enfin, n'ont pas été pris en compte les PPR prescrits et non approuvés au regard des indications du préfet de Département des Bouches-du-Rhône mentionnant l'obligation d'un règlement opposable (cf. annexe 5)

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

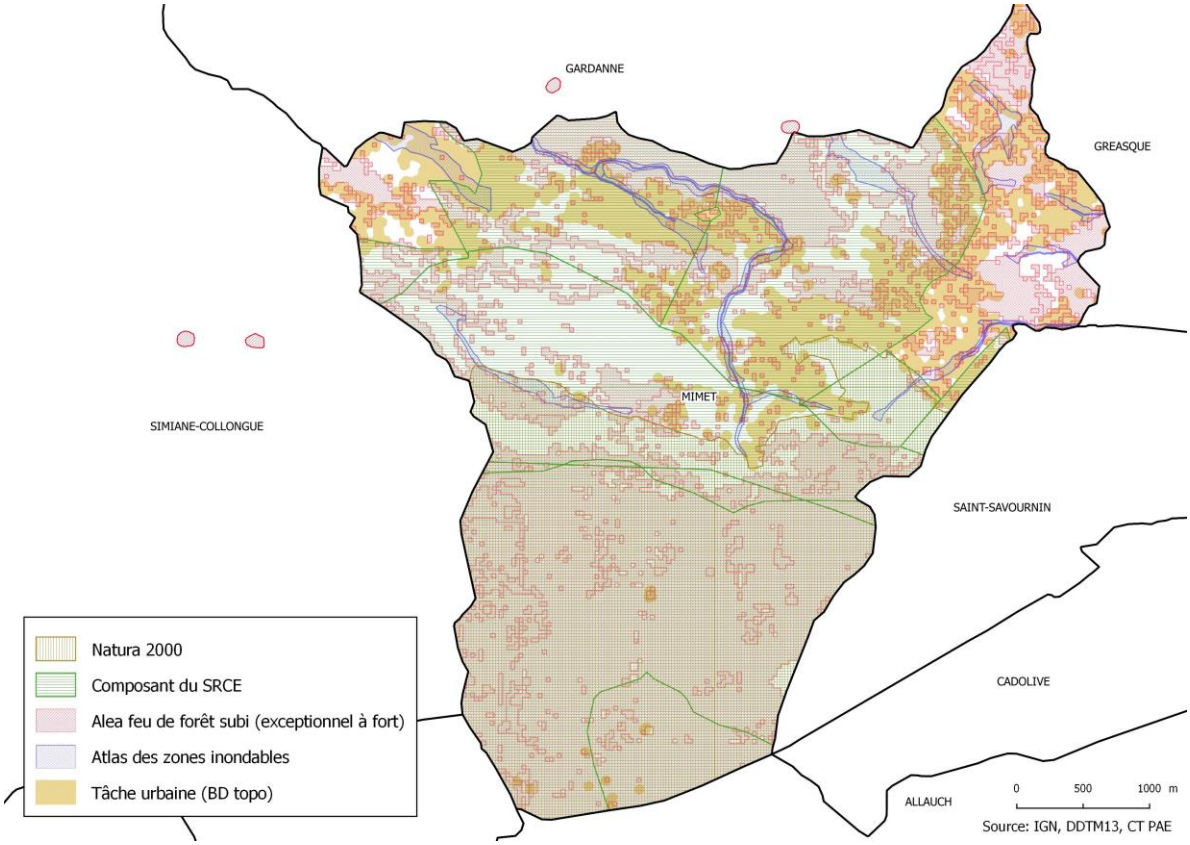


ROQUEVAIRE :

AURIOL :



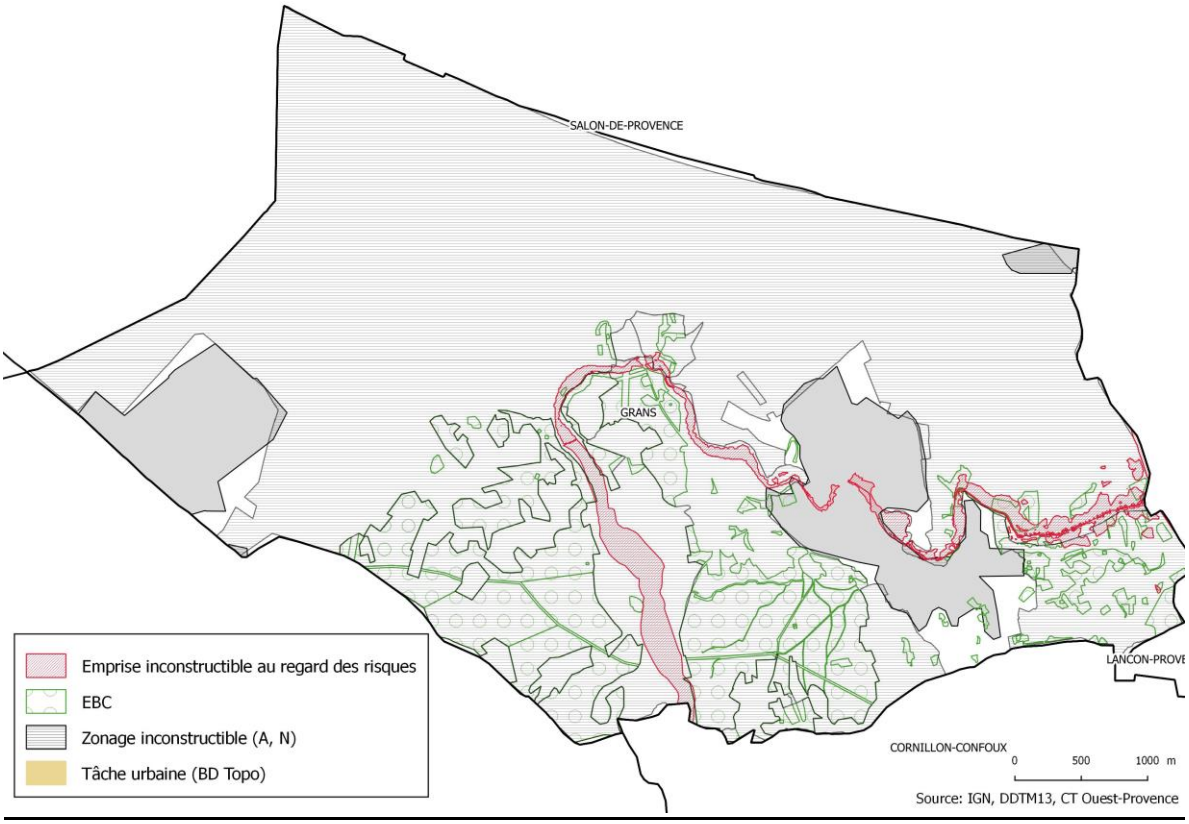
Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017



MIMET :

GRANS

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017



Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

ANNEXE 5 – Courriers des Préfets des départements des Bouches-du-Rhône et du Vaucluse.

Lettre de saisine de la Préfecture des Bouches-du-Rhône

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE

Direction départementale
des Territoires et de la Mer

Marseille, le 23 MAI 2017

Le Préfet des Bouches-du-Rhône

à

Destinataires *in fine*

Affaire suivie par : Aurélien CHAZEL
Tél. : 04.91.28.54.26
Courriel : aurelien.chazel@bouches-du-rhone.gouv.fr

OBJET : Modalités d'exemption des obligations au titre de l'article 55 modifié de la loi SRU

REF : décrets n° 2017-835 et n°2017-840 pris en application des articles 97 à 99 de la loi « égalité-citoyenneté »

P.J. : Annexe 1 : Liste des communes soumises à l'article L.302-5 du CCH, potentiellement concernées par le critère sur l'insuffisance de la desserte en transports en commun ; Liste des agglomérations de plus de 30 000 habitants concernant le département des Bouches-du-Rhône au 1er janvier 2017

La loi « égalité-citoyenneté » et ses décrets d'application du 5 mai 2017 ont modifié les modalités d'exemption des obligations communales de production de logements locatifs sociaux au titre de l'article L.302-5 du code de la construction et de l'habitation (CCH). Dans les Bouches-du-Rhône, sont potentiellement concernées, parmi les communes soumises à l'article L.302-5 du CCH, celles dont plus de la moitié du territoire urbanisé est touché par une inconstructibilité et celles situées hors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants et insuffisamment reliées aux bassins d'activités et d'emplois par le réseau de transports en commun.

La procédure réglementaire prévoit que la liste des communes exemptées d'obligation de production de logements locatifs sociaux au titre de l'article L.302-5 du CCH soit fixée sur proposition des EPCI concernés, après avis des services départementaux et régionaux de l'État puis de la commission nationale SRU, instance visant à apprécier la bonne prise en compte des orientations nationales et l'homogénéité des décisions envisagées. La commission nationale comptera parmi ses membres des représentants des associations nationales représentatives des élus locaux.

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Le calendrier réglementaire prévoit une communication des avis du Préfet de Région au plus tard le 30 septembre 2017 pour une publication du décret fixant la liste des communes exemptées avant le 31 décembre 2017. Cette liste sera ensuite régulièrement révisée au regard des évolutions de la démographie, de la tension sur la demande de logements sociaux, de la constructibilité du territoire urbanisé et de la desserte en transports en commun des communes soumises à la loi SRU modifiée pour ce qui relève du logement social.

Afin de respecter ce calendrier contraint, je vous demande de me faire part, avant le 30 juin 2017 de vos propositions argumentées de liste de communes qu'il vous paraîtrait pertinent d'exempter d'obligations de production de logements locatifs sociaux au titre de l'article L.302-5 du CCH, parmi celles répondant aux critères législatifs et réglementaires. Les délibérations accompagnant ces avis techniques pourront, le cas échéant, être transmisdans un seeond temps, en tout état de cause avant le 8 septembre 2017.

Je vous invite à adresser une copie de vos propositions aux services de la DDTM des Bouches-du-Rhône à l'adresse suivante : aurelien.chazel@bouches-du-rhone.gouv.fr.

Même si ce calendrier se chevauche avec celui du bilan triennal 2014-2016, j'attire votre attention sur la nécessité de distinguer les deux exercices dans votre argumentaire. En effet, je prendrai mes décisions de carence et de fixation des taux de majoration des prélèvements financiers sur la base de l'analyse globale de la situation de chaque commune réalisée dans le cadre de la procédure contradictoire. Pour l'application des modalités réglementaires sur l'exemption des communes, votre argumentation ne devra porter que sur le caractère inconstructible du territoire urbanisé ou sur l'insuffisance de la liaison en transports en commun.

Concernant les critères d'inconstructibilité, votre argumentation devra permettre de cartographier la part de territoire urbanisé inconstructible de la commune et de préciser la raison de cette inconstructibilité. Afin de fiabiliser le plus possible votre analyse, je vous invite à l'effectuer à partir de l'outil cartographique Corine land Cover, en croisant le territoire urbanisé (rubriques liées au tissu urbain continu, au tissu urbain discontinu et aux zones industrielles et commerciales) avec les couches cartographiques du règlement opposable d'un plan de prévention des risques naturel, minier ou technologique, d'un plan d'exposition au bruit ou de servitudes de protection.

Concernant les critères de desserte en transports en commun, vous trouverez en annexe la liste des communes des Bouches-du-Rhône, soumises à l'article L.302-5 du CCH, situées en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants au 1er janvier 2017, et donc potentiellement concernées par une exemption à ce titre.

Votre argumentation ne pourra porter que sur les communes figurant dans cette liste. Elle devra en outre permettre de démontrer l'insuffisance du niveau de desserte de la commune aux bassins d'activité et d'emploi par un service de transport public urbain ou par un service de transport public non urbain routier ou ferroviaire.

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Pour faciliter l'appréciation de ce critère, je vous invite à :
- assimiler les bassins d'activités et d'emplois aux agglomérations de plus de 30 000 habitants figurant en annexe du présent courrier ;
- caractériser l'insuffisance de la desserte des communes concernées par une fréquence des transports en commun supérieure au quart d'heure, aux heures de pointe du matin (7h-9h) et du soir (17h-19h).

J'attire votre attention sur l'importance de respecter au mieux le calendrier et les méthodes d'analyse proposés, afin de vous donner toutes les chances que vos propositions soient retenues après avis de la commission nationale et de permettre d'harmoniser les décisions qui seront prises à tous les niveaux.

Merci d'avance

Le Préfet

Stéphane BOUILLON

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

ANNEXE 1

Liste des communes soumises à l'article L.302-5 du CCH, situées en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants, potentiellement concernées par le critère sur l'insuffisance de la desserte en transports en commun :

- Carnoux-en-Provence
- Carry-le-Rouet
- Cassis
- Coudoux
- Cuges-les-Pins
- Ensuès-la-Redonne
- Eyguières
- Jouques
- La Fare-les-Oliviers
- La Roque d'Anthéron
- Lambesc
- Lançon-Provence
- Le Puy Sainte Réparade
- Le Rove
- Mallemort
- Meyrargues
- Peyrolles-en-Provence
- Port-Saint-Louis du Rhône
- Rognes
- Roquefort-la-Bedoule
- Saint-Cannat
- Saint-Martin-de-Crau
- Sausset-les-Pins
- Sénas
- Ventabren

Liste des agglomérations de plus de 30 000 habitants concernant le département des Bouches-du-Rhône au 1er janvier 2017

- Arles
- Avignon
- Beaucaire
- Marseille-Aix-Provence
- Salon-de-Provence
- Toulon

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Lettre de saisine de la Préfecture du Vaucluse :

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE VAUCLUSE

Direction départementale
des territoires

Service Ville Logement Habitat
Affaire suivie par : Delphine JACOUD
Tél : 04 88 17 87 70
Télécopie : 04 88 17 87 92
Courriel :
delphine.jacoud@vaucluse.gouv.fr

Avignon, le 14 JUIN 2017

Le Préfet de Vaucluse

à

Monsieur le Président de la métropole
Aix Marseille Provence
s/c de M. le préfet des Bouches-du-Rhône

Objet : Procédure d'exemption des communes du dispositif SRU

La loi n° 2017-86 relative à l'égalité et à la citoyenneté du 27 janvier 2017 et ses décrets d'application n° 2017-835 et n° 2017-840 apportent de nouvelles dispositions concernant l'obligation de production de logements sociaux liée à l'article 55 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU).

Codifiés aux articles L. 302-5 et R. 302-14 du Code de la construction et de l'habitation, ils permettent notamment à l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI) concerné de proposer l'exemption, pour la période 2018-2019, des communes répondant aux critères suivants :

1/ commune ayant plus de la moitié de son territoire urbanisé soumis à une inconstructibilité résultant de l'application des dispositions du deuxième alinéa du II de l'article L. 302-5 du CCH ;

2/ commune située hors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants et étant insuffisamment reliée aux bassins d'activités et d'emplois par les services de transport public urbain au sens du II de l'article L. 1231-2 du code des transports, et les services de transport public non urbain routier ou ferroviaire ;

3/ commune située dans une agglomération de plus de 30 000 habitants dont le taux de tension sur la demande de logement social est inférieur à 2.

La notion d'agglomération s'entend au sens de l'unité urbaine définie par l'INSEE. Sur le territoire de la métropole d'Aix Marseille Provence, les agglomérations INSEE de Marseille-Aix-en-Provence, de Salon de Provence et de Toulon comptent plus de 30 000 habitants. Vous trouverez en annexe 1 la liste des communes situées dans ces agglomérations.

Préfecture de Vaucluse – 2 avenue de la Folie
84905 AVIGNON CEDEX 09 - Téléphone : 04 88 17 84 84 - Télécopie : 04 90 86 20 78 - Internet : www.vaucluse.gouv.fr

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Concernant les deux premiers critères relatifs à l'inconstructibilité de plus de la moitié du territoire urbanisé et à la desserte en transports en commun de communes situées en dehors d'une agglomération de plus de 30 000 habitants, je vous laisse le soin d'examiner la situation de la commune de Pertuis, potentiellement concernée par une exemption.

Pour apprécier le premier critère, vous voudrez bien apporter tous documents à l'appui de votre proposition éventuelle. Afin de fiabiliser le plus possible votre analyse, je vous invite à utiliser les outils géographiques à votre disposition (par exemple : geoportail) et à cartographier la part de territoire urbanisé inconstructible de la commune.

Concernant l'appréciation du critère relatif à la desserte en transports en commun, il s'agira de déterminer si la commune de Pertuis est suffisamment reliée aux bassins d'activité et d'emploi par les services de transport public urbain ou non urbain, routier ou ferroviaire.

Pour cela, il vous est proposé :

* d'assimiler les bassins d'activités et d'emplois aux agglomérations de plus de 30 000 habitants où le taux de tension sur la demande de logement social est supérieur à 2. Sur le territoire de la métropole d'Aix Marseille Provence, les agglomérations INSEE de Marseille-Aix-en-Provence, de Salon de Provence et de Toulon présentent respectivement un taux de tension sur la demande de logement social de 7, 7,11 et 8,31, au 1er janvier 2017.

* de caractériser la bonne desserte des communes concernées vers ces bassins par les services de transport précités, à raison d'une fréquence inférieure au quart d'heure, aux heures de pointe du matin et du soir.

Vous pourrez faire part de tous éléments d'analyse complémentaires que vous souhaitez porter à ma connaissance sur les politiques de transport et de déplacement menées sur les territoires de votre EPCI et de la commune concernée, sur les éventuels projets en cours ou à venir portant sur la desserte en transports ainsi que sur le dynamisme de la commune concernée en matière de production de logements sociaux.

Je vous invite à m'adresser votre proposition éventuelle d'exemption de la commune de Pertuis ainsi que vos motivations avant le 30 juin 2017 et, dès que possible et avant le 15 septembre 2017, la délibération de votre conseil.

2/3

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Afin de respecter au mieux le calendrier contraint indiqué, vous voudrez bien adresser une copie de votre proposition directement aux services de la DDT de Vaucluse à l'adresse suivante :

ddt-svlh-ls@vaucluse.gouv.fr

A la suite de cela, la liste des communes proposées sur le département assortie de mon avis sera transmise au préfet de région qui devra à son tour transmettre cette liste avec son avis à la commission nationale SRU pour le 30 septembre 2017 au plus tard. La commission nationale analysera vos propositions et donnera son avis au ministre de la cohésion des territoires au 31 octobre 2017. La liste définitive des communes exemptées sera publiée par décret avant le 31 décembre 2017.

L'éventuelle exemption d'une commune sera valable pendant la période triennale 2018-2019. La procédure sera relancée en 2019 pour la période suivante 2020-2022.

Afin de vous accompagner dans cette démarche nouvelle, vous trouverez en pièces jointes l'instruction du Gouvernement du 09 mai 2017 relative à la mise en œuvre de la procédure d'exemption des communes du dispositif SRU en application de l'article L. 302-5 du Code de la construction et de l'habitation.

J'attire votre attention sur l'importance de respecter au mieux le calendrier et la méthode d'analyse proposée afin de vous donner toutes les chances que votre proposition éventuelle d'exemption soit retenue après avis de la commission nationale SRU et de permettre d'harmoniser les avis qui seront pris à tous les niveaux.

Le présent courrier vient en complément du courrier que vous a adressé M. le Préfet des Bouches-du-Rhône le 23 mai dernier, portant sur le même objet.

Les services de la direction départementale des territoires de Vaucluse (service Ville Logement Habitat) sont à votre disposition pour échanger avec les vôtres sur la situation de la commune de Pertuis.

Copie : Mme la Sous-Préfète d'Apt

Le

Bernard GONZALEZ

3/3

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017

Annexe n° 1

Liste des agglomérations de plus de 30 000 habitants sur le territoire de la Métropole d'Aix Marseille Provence

* Marseille – Aix-en-Provence :

Liste des communes :

Aix-en-Provence, Allauch, Aubagne, Auriol, Beaurecueil, Berre-l'Étang, Bouc-Bel-Air, La Bouilladisse, Cabriès, Cadolive, Châteauneuf-le-Rouge, Châteauneuf-les-Martigues, La Destrousse, Éguilles, Fos-sur-Mer, Fuveau, Gardanne, Gémenos, Gignac-la-Nerthe, Gréasque, Istres, Marignane, Marseille, Martigues, Meyreuil, , Miramas, La Penne-sur-Huveaune, Les Pennes-Mirabeau, Peynier, Peypin, Plan-de-Cuques, Port-de-Bouc, Rognac, Roquevaire, Rousset, Saint-Chamas , Saint-Marc-Jaumegarde , Saint-Mitre-les-Remparts, Saint-Savournin, Saint-Victoret, Septèmes-les-Vallons, Simiane-Collongue, Le Tholonet, Trets, Velaux, Venelles, Vitrolles, Marseille, Saint-Zacharie

* Salon de Provence :

Liste des communes :

La Barben, Grans, Pélissanne, Salon de Provence

* Toulon :

Liste des communes :

Bandol, Le Beausset, Belgentier, La Cadière-d'Azur, Carqueiranne, Le Castellet, La Crau, Cuers, Evenos, La Farlède, La Garde, Hyères, Ollioules, le Pradet, Le Revest-les-Eaux, Saint-Cyr-sur-Mer, Sanary-sur-Mer, La Seyne-sur-Mer, Six-Four-les-Plages, Solliès-Pont, Solliès-Toucas, Solliès-Ville, Toulon

Reçu au Contrôle de légalité le 24 juillet 2017