

RÉSUMÉ

INTRODUCTION

La création de la métropole va engager les acteurs du territoire (élus, acteurs économiques, monde de la recherche,...) dans la production collective d'un schéma stratégique de développement. Difficile quand on sait qu'il n'existe pas aujourd'hui de perception partagée de ce territoire vaste, fragmenté, aux identités multiples, et que les coopérations entre les acteurs sont rares, d'un territoire à l'autre, certes, mais également entre secteurs.

Cette métropole pose plusieurs questions. L'éloignement croissant des logements, des emplois, des lieux de consommation, induit à la fois l'étalement urbain au détriment d'une ressource agricole et naturelle précieuse et l'allongement des temps de déplacement essentiellement automobiles faute de transports publics, avec des conséquences graves sur les coûts sociaux et les émissions de gaz à effet de serre. L'exclusion socio-spatiale qui frappe non seulement des quartiers mais des pans entiers du territoire (la moitié nord de Marseille) se traduit par un éloignement du travail et des aménités urbaines pour leur population et est vécue comme un cloisonnement qui menace la cohésion sociale. Dans le domaine économique, les relations entre le port (Fos et Marseille) et les filières industrielles, l'université et la recherche, doivent être développées. On constate aussi une déconnexion entre les secteurs de l'innovation bien représentés dans la métropole, et l'économie productive, avec un impact négatif sur la création d'emplois et l'attractivité pour les jeunes actifs.

Un certain nombre de handicaps pèsent sur le développement de la métropole et sa capacité à apparaître comme une place mondiale. Pour être une « place », une métropole doit être capable de favoriser et d'accélérer les interactions de toutes sortes. Cela dépend des capacités économiques, mais aussi d'**une organisation du territoire à trois niveaux : sur le plan physique, elle doit le rendre lisible, le doter de lieux d'accueil des entreprises, favoriser son accessibilité interne, lui apporter une forte qualité urbaine ; sur le plan virtuel, elle doit permettre les coopérations, les croisements, la perception d'une culture commune ; sur le plan de l'imaginaire, elle doit mettre en place des images qui rendent la métropole visible et attractive.**

Pour s'organiser, la métropole doit donc mettre en désir (attractivité), rapprocher (ville des proximités), favoriser la coopération (innovation, port/économie).

Notre travail s'appuie sur la prise en compte des visions et projets des acteurs du territoire. Dans une double volonté d'aller vite et de favoriser l'acceptabilité sociale et politique de la métropole nous avons cherché à comprendre la logique des dynamiques existantes. Pour ce faire nous avons notamment mené un important travail d'analyse des 5 SCOTs métropolitains et des grands projets portés par le territoire. Un premier travail de compilation spatialisé a permis de repérer les grandes logiques politiques et les stratégies portées par chacun. Dans un second temps ce travail a servi de base à un grand nombre de discussions avec les différents acteurs du territoire afin de vérifier la pertinence de nos analyses et de tester auprès d'eux les hypothèses avancées. Dans le cadre de cette démarche plus d'une centaine d'acteurs,

décideurs politiques, techniciens, chefs d'entreprises, experts ... ont été interrogés de façon à intégrer toutes les sensibilités, toutes les représentations repérables sur ce grand territoire.

Cette démarche pragmatique nous permet aujourd'hui de faire des propositions ancrées sur des dynamiques et des projets existants, et fondées sur des représentations partagées, immédiatement appropriables par l'ensemble des métropolitains. Elles tentent de répondre à deux enjeux majeurs pour la future métropole : vivre mieux et développer l'économie en l'inscrivant dans la mondialisation. Deux défis à relever pour rendre la métropole désirable au niveau mondial et au quotidien. **D'où le titre de notre étude : « Métropole monde -métropole des proximités ».**

Pour cela nous proposons un certain nombre d'actions non exhaustives :

Une amélioration de l'accessibilité interne : développer le réseau de transport de proximité rapide par 3 lignes de transport en commun express d'Aubagne à Gardanne, Aubagne, Rognac et Istres, « le métropolitain », prolonger le BHNS projeté entre Aix et les Milles jusqu'à la gare TGV de Aix, accélérer le projet de l'autoroute A56 Fos-Salon, localiser les emplois en cohérence avec l'offre de transport, une plus grande mixité emploi-logement,...

Une plus grande innovation : construire une Brain Port Community, collège d'experts pour booster l'innovation et la coopération entre le Port, l'Université et les territoires, un nouveau centre universitaire à l'ouest de l'Etang de Berre, une vitrine de la transition énergétique à l'œuvre et à venir dans le territoire, tournée vers l'export, le développement de la filière hydrogène comme marqueur du territoire, un schéma stratégique d'accueil des entreprises innovantes et en particulier des lieux privilégiés pour la croissance des start-ups, une amélioration du niveau de qualification, une internationalisation des entreprises, penser les diasporas comme des ressources,...

Un meilleur équilibre ville-nature : délimiter clairement la limite entre la ville et la campagne, constituer de grandes unités de projet par vallées, plaines et massifs forestiers, concentrer l'urbanisation dans les grandes agglomérations, une meilleure prise en compte des risques et en particulier la construction d'une culture du risque d'inondation, habiter et travailler dans une métropole du quotidien qui reste attractive grâce à une urbanisation qui dialogue avec la nature,...

De nouvelles images : deux « totems », l'un à Grand Littoral, l'autre sur le Jaï et dans les hangars Boussiron, les « franges » des intercommunalités comme nouveaux lieux de projets, les quartiers exclus au centre de l'action publique, le port comme moteur économique de la métropole, les diasporas mises en avant par un événement festif annuel : « trafic de cuisines »,...

Nous n'avons retenu ci-dessous que les principales, celles qui auraient selon nous le plus d'effet de levier. Elles sont développées et spatialisées, dans le chapitre 6. Les chapitres 1 à 5 sont une compilation d'articles qui résument l'étude préalable à l'élaboration de ces propositions.

RAPPROCHER

L'effacement des frontières intercommunales et la lecture à l'échelle métropolitaine rapprochent des territoires et des acteurs, ce qui permet une nouvelle représentation métropolitaine, mais aussi apporte la possibilité de faire des projets sur des unités géographiques cohérentes et de construire des synergies.

Une nouvelle représentation métropolitaine

Une lecture de l'urbanisation du territoire, combinée au recollement des dynamiques territoriales exprimées dans les schémas de cohérence territoriale fait apparaître une image qui n'est plus celle d'un réseau de villes aux histoires contrastées et dont il s'agirait seulement de relier les centres entre eux, mais celle d'une agglomération linéaire qui s'étend de façon continue avec de coupures d'urbanisation de leur littoral d'Aubagne à Rognac, à Gardanne et à Fos et Istres (1.200.000 h) et de trois agglomérations qui en sont détachées : Aix-en-Provence (140.000 h), toute proche mais séparée par un verrou forestier et agricole qu'il convient, selon nous de préserver et Salon (50.000 h), la Ciotat (40.000 h) plus éloignées. Le reste de la Métropole est constitué par un territoire rural fortement structuré par une géographie contrastée de massifs, de vallées et de plaines et par le réseau des villes et villages de Provence.

Cette lecture de la métropole ne remet en question ni son étendue, ni son fonctionnement politique fixé par la loi. Le fait que nous affirmions la présence dominante du verrou naturel et agricole entre Aix et le nord de Marseille n'a aucune signification politique. En revanche, il nous semble que le futur schéma métropolitain doit s'attacher à la préservation des secteurs des terres et des espaces naturels essentiels à la vie et à l'attractivité de la métropole et qui sont aujourd'hui menacés par l'étalement urbain. L'essentiel de la croissance urbaine doit et peut être réalisé dans les agglomérations existantes et, dans une bien moindre mesure, dans les villes et villages qui doivent conserver leur caractère propre.

Nous proposons de faire de cette représentation un projet métropolitain visant trois objectifs principaux :

- **Une délimitation claire de la ville et de la campagne**, celle-ci n'étant plus considérée comme la périphérie de la ville et son espace d'expansion, mais comme une entité ayant son existence propre avec de grandes unités de projet par vallées et plaines, mais aussi par massifs forestiers. Cette représentation de la métropole rurale est le dual de la métropole urbaine. Ses unités de projet sont le complément nécessaire à ceux des territoires urbanisés pour construire, et non plus subir, une relation ville-campagne avec un double enjeu : contribuer à la qualité de vie et à l'attractivité de villes toujours très proches de la campagne et porter les ambitions spécifiques de chaque plaine, vallée ou massif, tout en coordonnant à l'échelle métropolitaine la mise en œuvre de filières agricoles et sylvestres créant des emplois, contribuant à la prévention des risques d'incendie et d'inondation, à la mise en place de circuits courts et à la préservation de la biodiversité.
- **La proximité et l'accessibilité aux ressources urbaines pour tous les habitants et en particulier,**

un réseau de transport dédié aux parcours internes à la ville linéaire. **Le « Métropolitain »**. Dans cette métropole où aujourd'hui on se déplace difficilement et le plus souvent en voiture et où les phénomènes d'exclusion socio-spatiale sont plus forts qu'ailleurs, il s'agit de donner à tous les habitants le meilleur accès possible aux lieux de travail, et à toutes les ressources de la ville : commerces, éducation, culture, loisirs ainsi qu'à la nature afin de construire une urbanité partagée. **Pour atteindre cet objectif, il faut penser ensemble le réseau de transport et les « centralités »**. On entend par ce terme non seulement les centres urbains qui doivent être confortés mais aussi l'ensemble des lieux où se situent les ressources. Il s'agit de relier ces centralités par le réseau.

- **Concentrer l'urbanisation dans les grandes agglomérations**, qu'elles soient linéaires ou ponctuelles. En planifiant l'organisation spatiale de la métropole, on soulagera la pression qui s'exerce sur les plaines et vallées, mais surtout, on contribuera à son développement économique, ce qui aura des retombées sur tout le territoire, pas seulement là où iront en priorité les dotations métropolitaines.

La forme particulière de cette métropole qui, contrairement à toutes les autres, n'est pas radioconcentrique est déterminante pour le réseau métropolitain.

La ville linéaire d'Aubagne à Rognac, à Istres et à Gardanne serait desservie, à terme, par trois lignes de type métro rapide ou R.E.R (vitesse commerciale de 35 à 40 km/h) avec des stations assez nombreuses pour desservir l'ensemble des quartiers, des zones d'activités et des pôles de transports (Saint-Charles, Marignane..) : une ligne de Aubagne à Gardanne-Meyreuil, en passant par la Blancarde, (pas St Charles), et la nouvelle gare de Plan de Campagne, une ligne de St Charles à Pas des Lanciers, Vitrolles et Rognac, qui emprunte la voie PLM, avec une réouverture des anciennes stations dans les faubourgs nord de Marseille, et une autre de St Charles à la Mède, qui emprunte la voie PLM jusqu'à Pas des Lanciers, puis la voie ferrée aujourd'hui réservée à l'usage de l'usine de la Mède. Cette dernière ligne est prolongée par deux BHNS passant par Martigues, l'une en boulevard urbain jusqu'à Istres, et l'autre rejoint Fos en passant par la nouvelle gare de Croix-Sainte et Port de Bouc. La faible épaisseur de la ville linéaire permet d'être presque partout à moins d'un kilomètre du Métropolitain, sauf à Marseille où le métro, les tramways et les BHNS connectés au Métropolitain desservent toute la ville à terme. Le métropolitain est connecté sur le réseau Ter et Car interurbain du livre blanc, qui dessert Aix, Salon, la Ciotat et l'extérieur de la Métropole (Arles, Avignon, Toulon...).

Le principe du Métropolitain est différent et complémentaire de celui du Livre blanc de la mission de préfiguration qui privilégie les relations rapides de centre-ville à centre-ville. En privilégiant la desserte de proximité des quartiers, il offre une plus grande diversité de trajets directs particulièrement importante pour les déplacements domicile-travail. Autre avantage, il favorise le développement interne à l'agglomération et non l'étalement urbain.

A terme, le métropolitain doit être un réseau ferré utilisant des voies spécifiques ou des missions disponibles sur le réseau SNCF ou encore des voies non exploitées pour le transport des passagers. Dans un premier temps, certains tronçons seront des BHNS.

La mise en œuvre du Métropolitain exige de rouvrir de nombreuses gares ou haltes fermées et d'en créer d'autres. Ces stations doivent être conçues pour la multimodalité : bus, auto-partage, autos électriques, vélos, stationnement. Une carte de transport multimodale donnant accès à tous les transports publics, au stationnement et à l'auto ou vélo-partage existe ou est en projet dans plusieurs agglomérations françaises. Les stations ne sont pas nécessairement des centralités mais doivent être bien reliées à toutes les ressources urbaines.

La métropole va être une instance de coordination pour l'implantation des équipements publics, commerciaux et de loisir qui doivent être conçus dans **une politique de proximité à toutes les échelles.**

Les quartiers exclus au centre des politiques publiques, et un autre regard sur les diasporas

La recomposition territoriale permet aussi de resituer les quartiers exclus dans leur environnement métropolitain, et en particulier les quartiers nord de Marseille. Il y a là un grand projet prioritaire pour la Métropole et l'Etat. En donnant un statut d'exception à ce territoire de 200 000 habitants, on se donne les moyens d'agir sur cet espace majeur en crise économique, politique et culturelle : le doter d'un espace public digne et en continuité avec le reste de la ville, y réintroduire une mixité sociale et fonctionnelle en y créant des emplois, des services, des équipements, mais aussi de la formation. Cette métropole multi culturelle, qui entretient des liens avec le sud, mais aussi d'autres régions françaises et des pays d'Europe, est une ressource à exploiter, notamment par la création de filières de formation permettant « d'exporter » les compétences des diasporas.

Un schéma stratégique d'accueil des entreprises innovantes

Sur le territoire métropolitain, le taux de croissance des entreprises est supérieur à la moyenne nationale et les dispositifs d'accompagnement locaux sont adaptés au modèle diffus. En revanche, l'objectif de croissance des Petites et Moyennes Entreprises nécessite une certaine efficacité territoriale et l'aménagement de lieux de développement et d'innovation spécifiques qui les « rapproche » des transports, de la recherche et des services. Nous en avons proposé sept. Ils devront être dotés d'outils performants (data centers, fab labs, centres de recherches mutualisés,...) et être affichés comme lieux d'accueil privilégiés des entreprises. La phase suivante, la consolidation, est favorisée quand elles sont impliquées dans des projets d'ampleur régionale ou métropolitaine. Cette politique doit être accompagnée du renforcement des centres de recherche existants, et du rééquilibrage des centres universitaires à l'ouest de l'étang de Berre.

La création de la métropole peut améliorer les synergies favorables à l'innovation par la mise en place de dispositifs qui favorisent la coopération : cellule d'innovation, nouvelle filière, vitrine, atelier... Au-delà de la valorisation des atouts et des compétences du territoire métropolitain et de leur mise en réseau, ces dispositifs serviront de modèles de référence exportables. La dynamique métropolitaine s'en trouvera renforcée, pas seulement les acteurs des filières concernées. C'est sur elle que reposera le développement de la Métropole Monde. En voici trois.

La création d'une Brainport Community

Tous les enjeux du port (logistique, stratégie internationale, relations avec l'économie de la connaissance, amélioration de l'offre commerciale) dépendent d'une diversité d'acteurs, directement portuaires ou non : port, secteur privé, secteur public, monde de l'enseignement, bureaux d'études, recherche... Ils doivent se coordonner pour former une véritable communauté portuaire, comme les ports du Nord l'ont fait. Nous avons commencé à mettre en place ce dispositif qui réunit 30 à 40 participants, experts de la question, autour des thèmes de l'innovation et de la coopération entre le port et les territoires. Nous avons organisé la 1ère table ronde pour l'innovation et la coopération entre le port et les territoires, le 16 novembre dans le J1 à la Joliette.

Une vitrine de la transition énergétique et le développement de nouvelles filières d'énergie

En matière de transition énergétique, ce ne sont pas les expérimentations qui manquent sur le territoire métropolitain : boucles de thalassothérapie, éolien flottant, photovoltaïque, biomasse, lutte contre la précarité énergétique, smartgrids dédiés aux processus industriels (PIICTO)..., mais l'ambition de les déployer massivement pour fournir une énergie propre et bon marché à l'ensemble du territoire. En se positionnant comme vitrine de la transition énergétique et en développant la filière hydrogène, dont les principaux acteurs sont présents sur le territoire, la Métropole se donnera les moyens de passer à la vitesse supérieure. Elle améliorera son attractivité et déploiera un savoir-faire exportable sur le pourtour de la Méditerranée et en Afrique.

La construction d'une culture du risque d'inondation

L'effacement des frontières intercommunales et le rassemblement dans un grand territoire font également apparaître pour la 1ère fois dans leur totalité, 7 cours d'eau dont le débordement torrentiel est un risque majeur. Les élus, habitants, aménageurs, chercheurs et acteurs économiques concernés par ce risque d'inondation ont tout intérêt à construire ensemble une culture du risque, qui rapproche les acteurs autour d'une perception partagée du territoire et refonde l'aménagement pour passer du statut de territoire menacé à celui de territoire adapté. Nous proposons de mettre en place un atelier métropolitain sur la thématique des territoires en mutation exposés au risque. Il aurait pour objectif d'ouvrir le dialogue entre des mondes qui s'ignorent ou ne se comprennent pas, imposer l'entrée par le projet et non la règle ou la doctrine, et injecter une expertise extérieure en matière de résilience urbaine.

Qu'est ce qui fait la spécificité de ce territoire et comment le mettre en désir ? L'omniprésence de la nature crée la singularité et constitue le socle commun d'une identité métropolitaine. Nous avons mis en avant deux entités géographiques fortes: l'étang de Berre et le Massif de l'Etoile. Leurs composantes sont caractéristiques du territoire métropolitain: l'horizontalité et la verticalité, le littoral et la pente, l'eau et le massif. En s'appuyant sur ces deux éléments, nous avons cherché à répondre aux questions suivantes. Comment mettre en valeur cette nature à travers des dispositifs culturels et de loisirs à l'attention d'un public métropolitain, national et international en ciblant prioritairement les jeunes dont la représentation est en déficit ? Comment habiter et travailler dans la métropole du «quotidien», mais qui reste attractive grâce à une urbanisation qui dialogue avec la nature? Nous avons sélectionné quatre sujets d'intervention à la lisière de ces deux entités géographiques. Deux sujets dont l'envergure est celle d'une «métropole Monde », deux totems métropolitains que nous allons ici plus développer. Et deux sujets qui relèvent d'un urbanisme du quotidien auquel l'ensemble des villes et villages de la métropole sont confrontés : habiter dans la pente à Roquevaire et travailler dans la plaine à Gignac la Nerthe.

Le Grand Littoral : Entre terre et mer

L'enjeu est de révéler ce site délaissé visible depuis l'autoroute pour qu'il devienne un signal fort lorsqu'on arrive par l'autoroute dans la métropole. Pour mettre en valeur son statut en belvédère, nous souhaitons travailler avec la topographie en redessinant les courbes de niveau grâce à la création de parcours en restanques convergeant vers un amphithéâtre pour accueillir des événements en plein air attirant un public qui va bien au-delà des limites de la métropole.

Le Jaï et les hangars de Boussiron : Entre ciel et mer

Sur l'étang de Berre adjacent à l'aéroport de Marignane, ce lieu a vocation à devenir un haut lieu d'activités balnéaires sur le Jaï et nocturnes dans les hangars de Boussiron. Pour créer un symbole fort en arrivant par avion, des immenses bouées flotteront comme des pas japonais de Berre l'étang au Jaï en se terminant par un geste architectural dans les hangars. On pourra plonger, s'y baigner, accoster en bateau. Dans les hangars de Boussiron, les jeunes arriveront du monde entier pour prendre des bains de musique électronique jouée par les plus grands DJ du monde. On viendra en low-cost de l'Europe entière pour découvrir la légende de L'Aérogare.

Ces deux « totems » sont des réalisations à la fois symboliques et réelles destinées à porter très loin l'image de ce territoire. Ce dispositif sera complété par un événement festif annuel : « **trafic de cuisines** », où le plaisir de goûter et de partager la nourriture des diasporas devient le prétexte d'une rencontre inter-culturelle. Des milliers de tables pour accueillir des milliers de personnes le premier jour de l'été sur les quais. Un événement qu'on prépare toute l'année et où l'on vient de loin. Un « moment unique ».

Cette nouvelle représentation métropolitaine, ces propositions de périmètres de projet, ces exemples d'aménagement, ces dispositifs de coopération, de vitrines, ... ont été rassemblés sous la forme d'une vision stratégique territorialisée (cf. carte ci-après), et font apparaître des secteurs de projet prioritaires. En particulier, l'étang de Berre apparaît comme un lieu stratégique pour la Métropole : pivot entre deux mondes : celui du littoral côtier urbanisé et celui des villes et villages de Provence, ce site doit engager sa mutation et devenir un des hauts lieux d'attractivité du territoire, pour les habitants et les entreprises. On peut imaginer plusieurs futurs pour la métropole.

- **L'un qui correspondrait à la « métropole immobile »** : la métropole se construit en tant qu'institution, ajoutant une couche territoriale supplémentaire, sans changer les pratiques. Les projets de développement et l'aménagement de l'espace restent gérés au niveau des territoires. Les égoïsmes territoriaux perdurent, la métropole brille faiblement sur les radars internationaux, aucune solution n'est trouvée pour baisser la pression sur le foncier ou encore la congestion des axes routiers.
- **La « métropole monomaniaque »** qui consisterait à choisir un axe fort de projet sans penser le « reste ». Par exemple, la métropole pourrait choisir comme axe fort de projet d'améliorer l'accessibilité interne entre les grandes villes du territoire, en développant le TER, les cars interurbains et les parkings relais. Ce projet, s'il n'est pas accompagné d'une meilleure localisation des emplois et des commerces, risquerait d'entraîner à la longue un engorgement des axes de circulation, et une augmentation de l'étalement urbain dans les terres agricoles et les forêts.
- **La « métropole cosmétique »** : saupoudrer de petits projets l'ensemble du territoire, sans les coordonner. Par exemple, de multiples aides à l'implantation d'entreprises au coup par coup, selon les opportunités foncières, sans élaborer à l'échelle métropolitaine un schéma stratégique d'implantation et de croissance des entreprises aura peu d'effet sur la dynamique économique métropolitaine.
- Enfin, et c'est ce que nous préconisons, on peut imaginer la « **métropole équilibrée** », celle qui consiste à prendre ensemble plusieurs axes de développement qui, en se régulant mutuellement, permettent d'arriver à un nouvel état d'équilibre. Par exemple : le développement de l'offre TC entre grandes agglomérations et un réseau TC rapide dédié à leur parcours interne et un rééquilibrage de la localisation des emplois et des logements à l'échelle métropolitaine et une concentration de l'urbanisation dans les grandes agglomérations, etc. Ou encore : une Brain Port Community qui booste l'innovation et des lieux d'accueil pour la croissance des start-ups et une pérennisation des entreprises existantes et de nouvelles images désirables et un réseau de transports publics, etc.

Nous pensons que ce n'est pas d'un plan d'actions prioritaires dont la métropole a besoin, mais d'apprendre à penser ensemble ses projets de développement.

PROPOSITIONS

- **Une nouvelle représentation métropolitaine : une métropole duale à la fois urbaine et rurale**
- **Penser ensemble le réseau de transport et les centralités et organiser la «ville linéaire» qui s'étend de façon continue le long du littoral**
- **Prendre les vallées et les massifs comme des unités géographiques de projet pour construire le rapport ville-nature-agriculture-forêt**
(une illustration : le corridor de châteauneuf-les-Martigues à Gardanne, une pièce maîtresse dans la métropole et la ville linéaire)
- **Mettre les quartiers exclus au centre des politiques et penser les diasporas comme des ressources**
- **Mettre en place un schéma stratégique d'accueil des entreprises innovantes**
- **Créer une Brainport Community, pour améliorer l'innovation et la coopération entre le port et les territoires**
- **Innover par la création de nouvelles filières énergétiques, et en particulier développer la filière hydrogène**
- **Amplifier les innovations existantes en transition énergétique**
- **Construire une culture partagée du risque d'inondation**
- **Deux «totems» pour une métropole désirable : le Jaï et l'aérogare : industrie et loisir en miroir, et le grand littoral**
- **Habiter et travailler dans la «métropole du quotidien», dans la pente et la plaine en dialoguant mieux avec la nature**
(deux illustrations : Roquevaire et la question des lotissements, Gignac et sa zone d'activité)

AIX-MARSEILLE-PROVENCE

UNE VISION STRATÉGIQUE

2 NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE INTERCONNECTÉS

Le réseau TC interurbain

-  TER
-  Cars interurbains

Le métropolitain

-  existant
-  à créer

 le réseau TGV

ACCUEILLIR DES ENTREPRISES INNOVANTES ET CRÉER UNE BRAIN PORT COMMUNITY



Lieux d'accueil
privilégiés pour la
croissance des start-up



Technopôles et centres
universitaires à créer
ou renforcer



Coopération à installer ou
renforcer

AMPLIFIER LA MÉTROPOLÉ ÉNERGÉTIQUE



Thalassothermie



Eolien flottant



Filière Microgrids



Filière Hydrogène

METTRE EN DÉSIR

1

Le Jai et l'Aérogare

2

Grand Littoral

3

«Trafic de cuisines»

UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION MÉTROPOLITAINE



«Villes et villages de
Provence»



1 «ville linéaire» et
3 agglomérations :
Aix, Salon, La Ciotat



Grandes pièces de nature
intégrées dans l'urbain



Zones Industrielles
portuaires et aéroportuaires



Agriculture



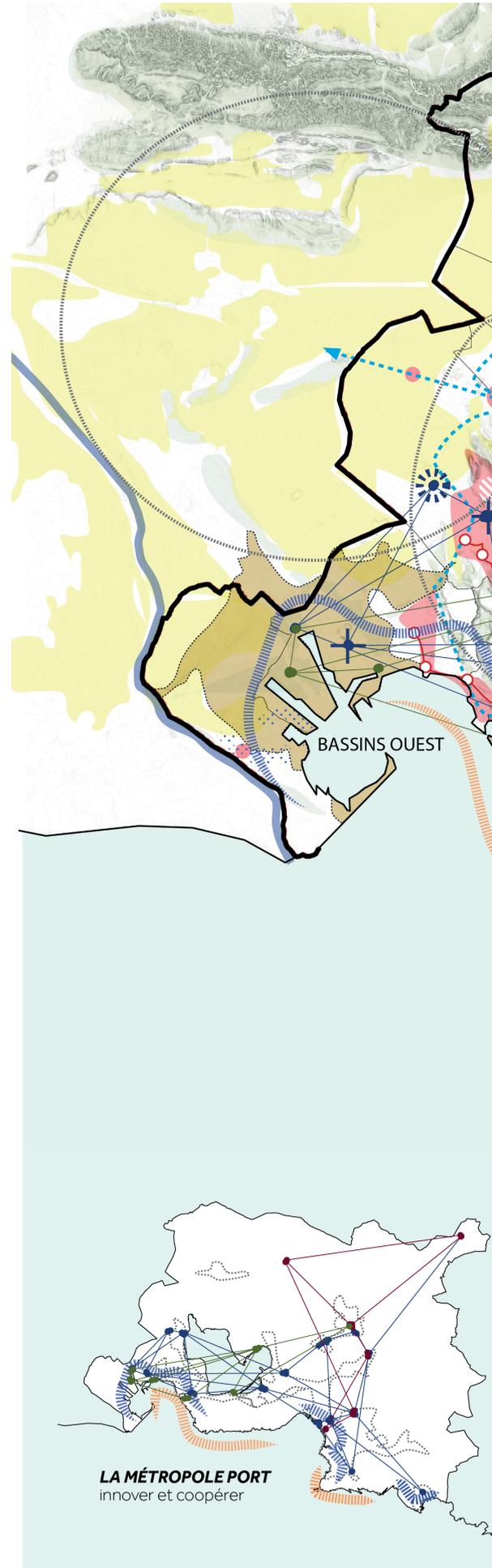
Forêt



Ville ou activité inondée



Unités de projet
géographiques



LA MÉTROPOLÉ PORT
innover et coopérer

MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS / MÉTROPOLE MONDE

RAPPROCHER, COOPÉRER, METTRE EN DÉSIR

