

INTRODUCTION

L'originalité de cette métropole est triple. Elle a un atout de nature considérable et un des plus beaux ports du monde. Dans notre époque de mondialisation par la mer et de nouveaux liens homme/nature il y a là deux atouts à rendre jalouses bien des métropoles concurrentes. Le port qui était le quatrième port mondial en 1900 n'est plus que le quarante-et-unième ; fixons-nous comme objectif de rentrer dans la short-liste des 30 premiers en 2030. Face au continent africain qui va connaître la plus forte croissance du monde et atteindre 2 à 3 milliards d'habitants en 2050, en excellente position géographique pour être la principale porte de l'Europe vers le nouveau géant économique indien, le port de Marseille a ses chances, à condition d'être porté par tout le projet métropolitain et de développer ses synergies avec l'économie métropolitaine.

Mais il y a plus. Il y a la puissance identitaire de ce territoire. Pays de cités aux histoires longues et fières, ce territoire sera toujours multipolaire, en archipel et en réseau. Il n'y a pas de centre et de périphérie. Il y a des diasporas et des cités avoisinantes entrelacées. Ainsi la métropole doit-elle être discrète et basée sur le principe de subsidiarité. Elle doit assurer les nombreuses fonctions où elle est irremplaçable mais se mettre aussi au service des cités et de leur diversité, et des maires, défenseurs des identités dans une époque où il va falloir être très local et profondément global.

L'économie est déjà métropolitaine et appelle des niveaux de coordination supérieurs (Régions...). Les transports vont être gérés à l'échelle métropolitaine. Ce point fait consensus mais ne suffit pas : l'amélioration de la qualité de la mobilité et des transports exige une politique d'aménagement portant sur la localisation des emplois et des logements avec pour objectif de renforcer les proximités et les mixités. La métropole doit garantir la cohérence de l'aménagement de son territoire. Elle doit aussi être garante de l'équilibre entre l'urbain, la nature (terre et mer) et l'agriculture : un projet de développement doit redéfinir les termes de cet équilibre, en allant au-delà de mesures de protection dont on voit les limites.

Elle doit permettre aussi de casser le système d'exclusion socio-spatiale qui s'est mis en place, à Marseille notamment, pour les diasporas récentes d'origine nord-africaines et africaines en les incluant dans un processus de métropolisation-mondialisation qui leur donne une place utile dans l'économie (40 000 personnes parlant Arabe peuvent jouer un rôle dans les échanges avec l'Afrique du Nord et le Proche-Orient) et en les dotant de lieux et de quartiers « totémiques » comme ceux des diasporas antérieures (Arméniens, Italiens...) pour assurer leur légitimité et pour qu'elles se sentent respectées.

Les terribles jours de janvier et novembre 2015 obligent à penser autrement l'avenir de la métropole Aix-Marseille-Provence. La métropole a un immense besoin de projets, d'harmonie, de douceur de vivre, de beauté, d'arbres, de paysages, d'urbanité. Les aménagements ici ont souvent été brutaux, imposés à des trames locales mal connues et peu appréciées des décideurs. Les rénovations se font au compte-goutte. 5 820 euros d'investissement ANRU par habitant pour les 218 901

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



Thalassothérapie



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 Industriales portuaires et aéroportuaires



Agriculture



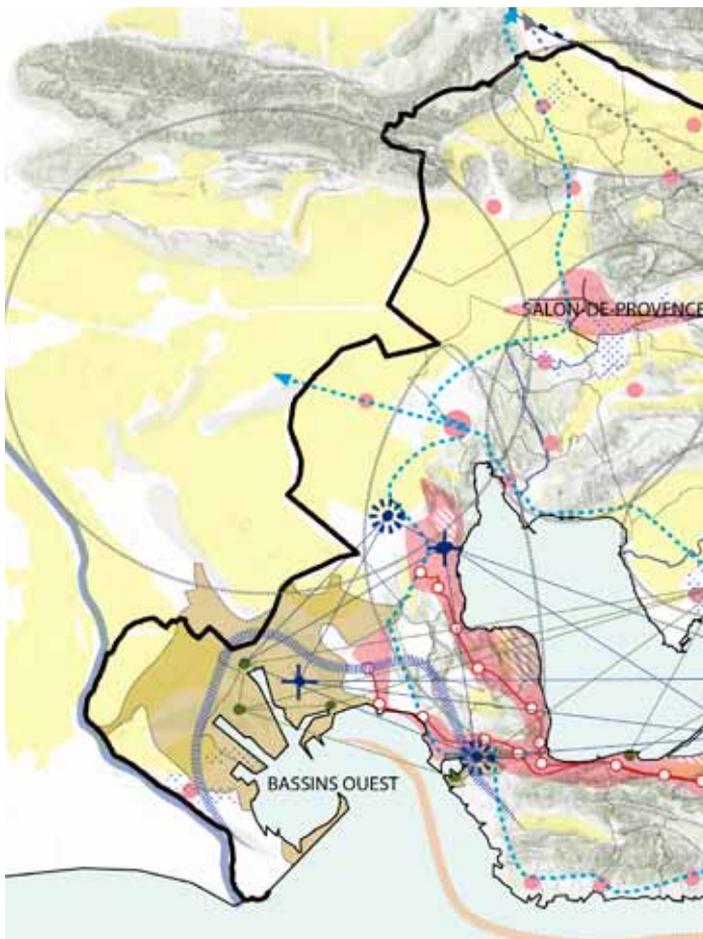
Forêt



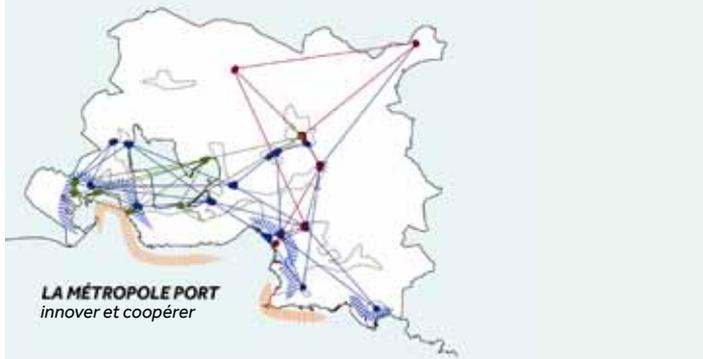
Ville ou activité inondée



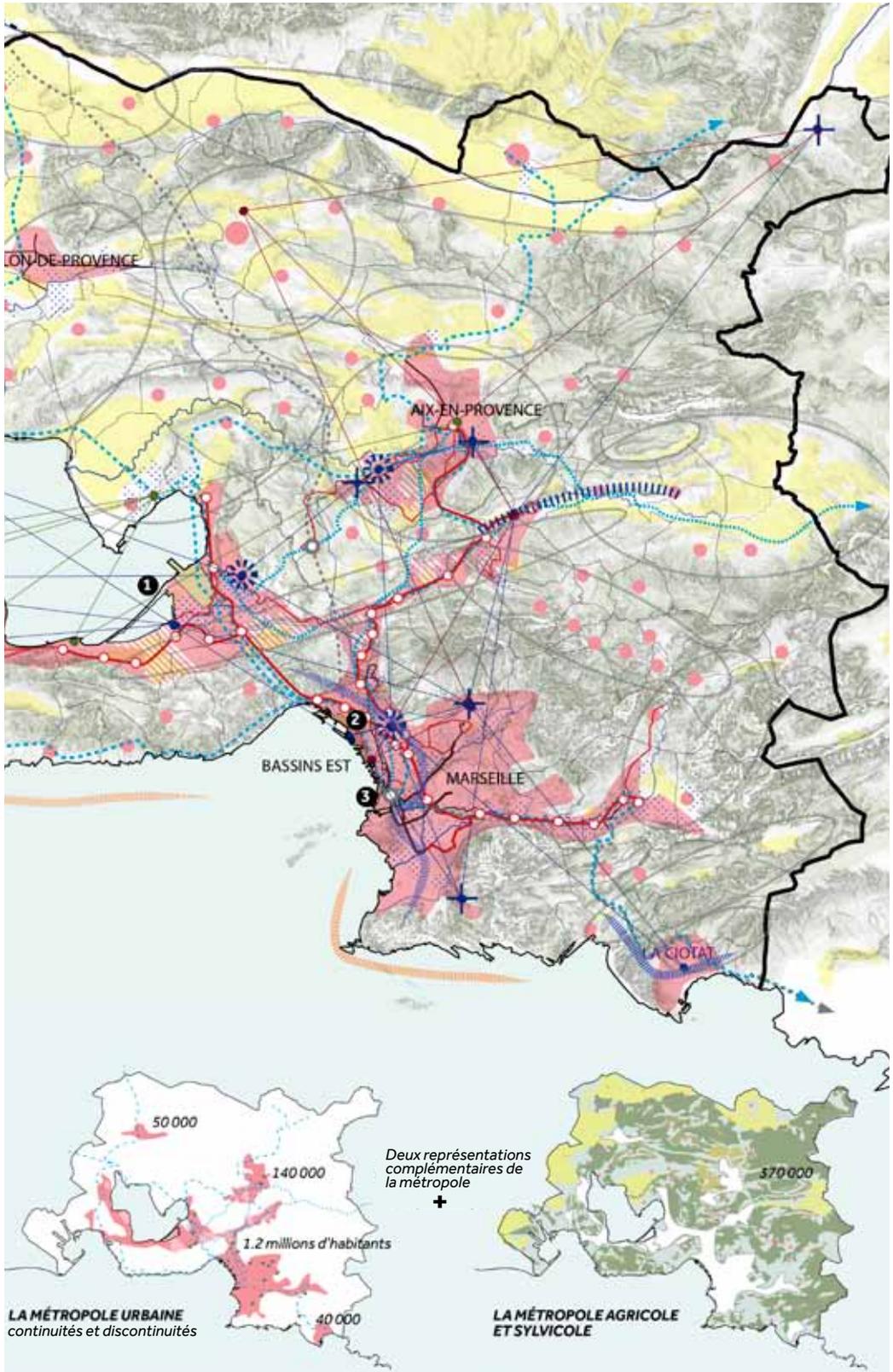
Unités de projet géographiques



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, 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.



AIX-MARSEILLE-PROVENCE, UNE VISION STRATÉGIQUE



MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS / MÉTROPOLE MONDE

habitants des ZUS de Marseille contre plus de 20 000 dans la France de l'Ouest, plus de 16 000 en Ile-de-France. Autrement dit la société est dure, les solidarités faibles, les concurrences extrêmes. Enfin ce monde est aquatique. Par la mer, d'évidence, mais pas de port sans fleuves et rivières, sans Rhône et sillon rhodanien, sans Durance et chemins vers les Alpes et l'Italie. Le Rhône et la Durance sont comme les deux bras qui prolongent et dirigent les quais, les plages prolongent les piscines... les autoroutes ont fait d'Aix une ville de bord de mer. Le destin demain de cet ensemble de diasporas et de cités est d'être des deux mers : celle du travail, du container et du blé, celles des énergies, mais aussi celles des baigneurs et des croisiéristes. La bataille des plages contre le travail est achevée. Ni le port ne doit disparaître, ni les littoraux heureusement protégés. L'art de vivre marié à l'art de produire commence. Une première pour ce territoire d'exception trop souvent mal compris, y compris par lui-même. 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.

Plusieurs 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 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, celui-ci doit être lisible, doté de lieux d'accueil des entreprises, avoir une bonne accessibilité interne et une forte qualité urbaine ; sur le plan virtuel, il doit permettre les coopérations, les croisements, la perception d'une culture commune ; sur le plan de l'imaginaire, il 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 réalisé une analyse détaillée des 5 SCOTs métropolitains et des grands projets portés par le territoire. Une première compilation spatialisée a permis de repérer les grandes logiques politiques et les stratégies portées par chacun. Ce travail a ensuite servi de base à un grand nombre d'échanges avec des acteurs du territoire : plus d'une centaine de 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. En les faisant, nous avons tenté 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 à l'échelle mondiale et au quotidien. D'où le titre de notre étude : « Métropole monde -métropole des proximités ».

1. UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION MÉTROPOLITAINE

La métropole est à la fois urbaine et rurale. Pour prendre la mesure de ce fait et en tirer les conséquences pour l'aménager, il faut rompre avec certaines représentations existantes, comme celle du réseau de villes dont il s'agirait uniquement de relier les centres entre eux.

La métropole est urbaine. Une « ville linéaire » apparaît clairement : elle s'étend de façon continue en suivant le littoral, de Aubagne à Marseille, Marignane, Vitrolles, Martigues, Fos, et remonte à l'ouest de l'étang de Berre jusqu'à Istres, et des agglomérations qui s'en détachent : Aix, Salon, la Ciotat,... On le voit dans les flux domicile travail, qui sont très imbriqués dans la « ville linéaire », et en forme « d'étoile », pour les autres villes.

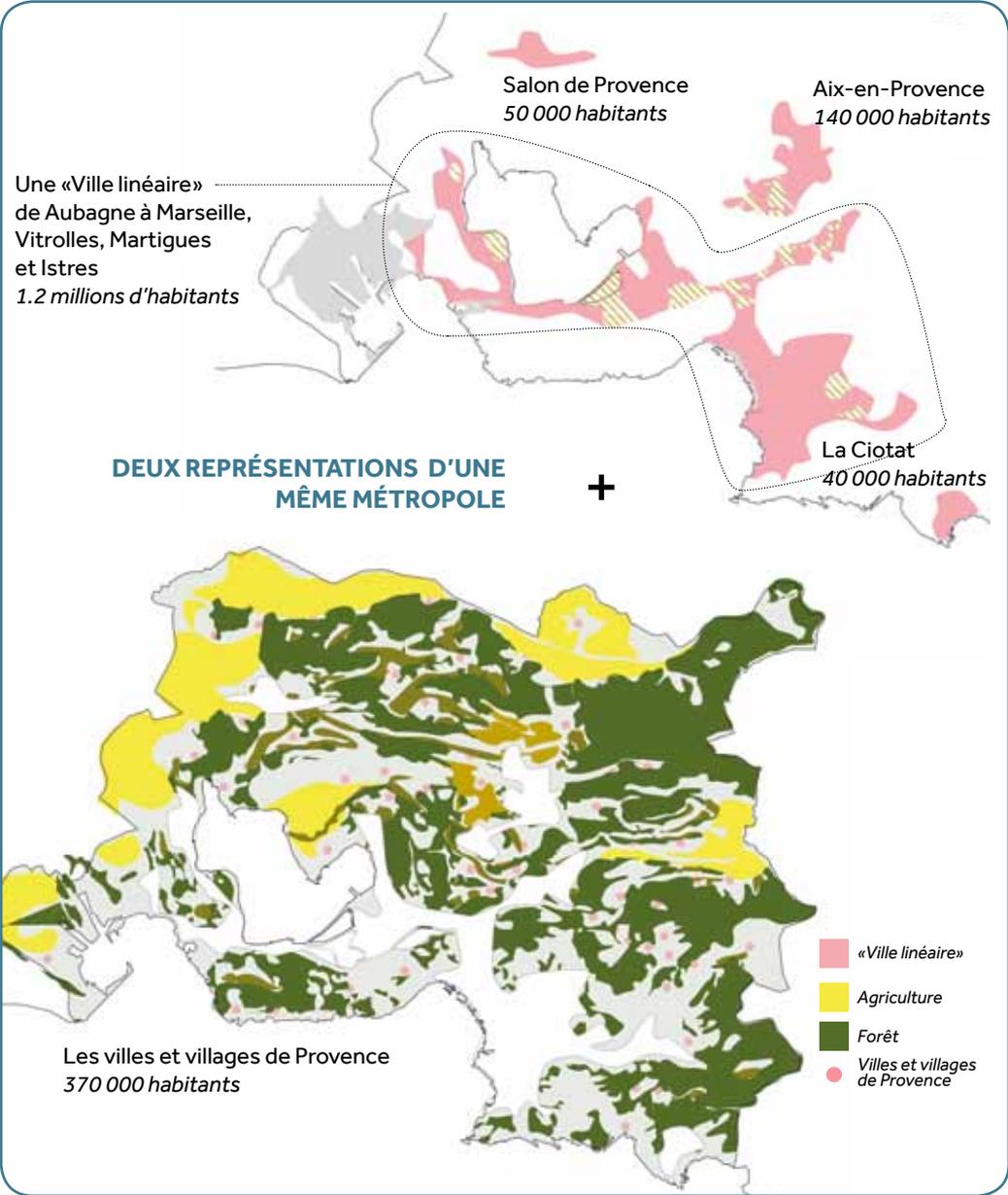
Les 2/3 des métropolitains habitent dans cette ville linéaire, qui va s'intensifier. Si on exprime sur une même carte les dynamiques de développement prévues par les élus dans chacun des Scots, on voit que la vallée de l'Huveaune va continuer à se développer entre Aubagne et Marseille, de même entre Plan de Campagne et Gardanne, dans la plaine de Châteauneuf, et de Martigues à Istres,... Cela ne veut pas dire que tout va être entièrement bétonné. Cet « urbain » est et restera plein de morceaux de nature : de la nature interstitielle, des friches, de l'agriculture, des rives inondables... Son tissu ne ressemble pas à celui des centres urbains denses où toutes les ressources sont regroupées dans un espace restreint. Dans la ville linéaire, la centralité est dispersée et il est difficile de la parcourir autrement qu'en voiture. Son réseau de transport collectif est embryonnaire : on trouve des métros et tramways mais ils sont réservés au centre de Marseille. Pour travailler à Marseille, les habitants de Châteauneuf sont obligés de prendre leur voiture, comme un habitant d'Aubagne qui va à Plan de Campagne, ou une famille de Saint Antoine qui veut aller se promener au bord de l'Etang de Berre.

En même temps, la métropole est rurale, avec autant de force. Par ses grandes vallées agricoles, ses grandes forêts, qui sont un important réservoir sylvicole, mais aussi ses plaines qui font la jonction entre des monuments de nature préservée. Par exemple, dans la campagne entre Aix et le nord de Marseille, les anciennes villes perchées côtoient l'étalement urbain le long des départementales et des rocade de contournement, et le mitage résidentiel. Car cette « ruralité » est aussi pleine d'urbanisation. Nous proposons une nouvelle représentation : une métropole à la fois très urbaine avec de la nature dans l'urbain et très rurale, avec de l'urbain dans la nature.

Les représentations ne sont pas de simples descriptions de la réalité. Elles s'inspirent de la réalité et la projettent dans un avenir désirable. C'est le début du projet. Il faut faire le projet d'une métropole qui stabilise la limite entre la ville et la campagne, qui améliore l'urbanité de ses villes et qui affirme le projet agricole et sylvicole de sa campagne. Une métropole qui apporte de la proximité à ses habitants. Il est urgent de doter ses grandes agglomérations, qu'elles soient ponctuelles ou linéaires, d'équipements, d'espaces publics de qualité et surtout d'un transport public collectif efficace à la mesure de leur étendue. C'est seulement à

cette condition que la métropole pourra accueillir de nouvelles populations, ou du moins retenir ses habitants. Et enfin, une métropole qui concentre l'urbanisation dans les grandes agglomérations et la ville linéaire.

Par une organisation spatiale de la métropole, on soulagera la pression qui s'exerce sur les plaines et vallées, mais surtout, on favorisera son développement économique, ce qui aura des retombées sur tout le territoire, pas seulement là où iront en priorité les dotations métropolitaines.

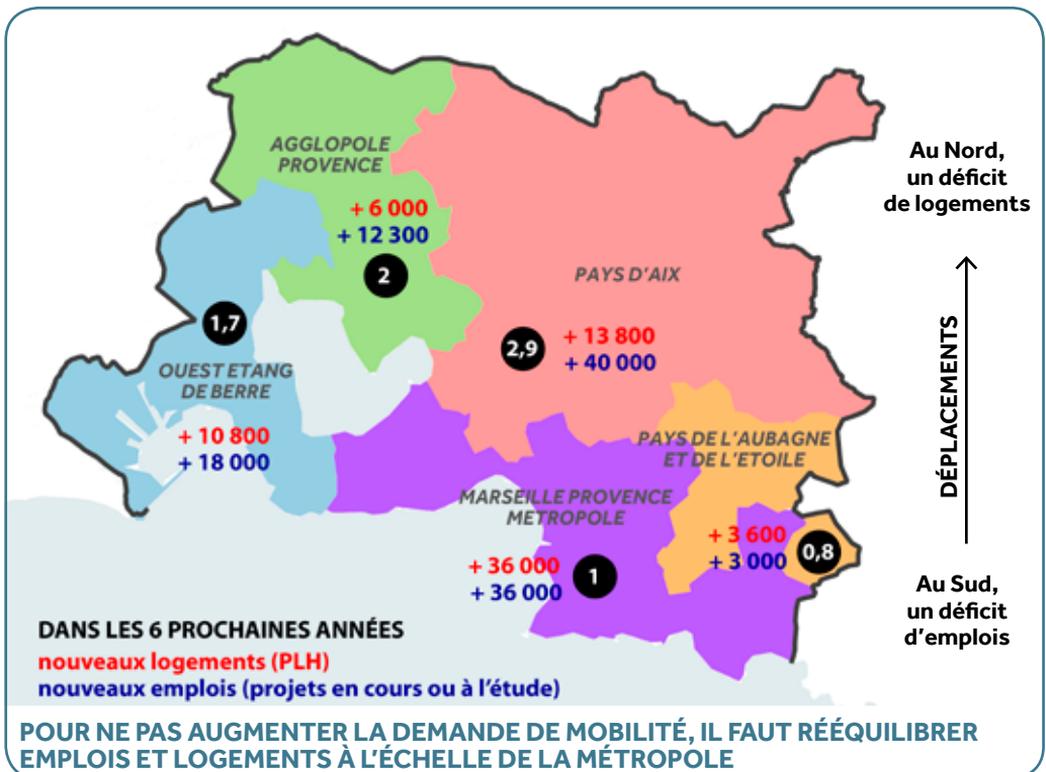


2. LA VILLE DES PROXIMITES : RAPPROCHER LES LOGEMENTS DE L'EMPLOI ET DES EQUIPEMENTS, METTRE LES CENTRALITES EN RESEAU

Un projet de transport pour la ville linéaire. Le « métropolitain ».

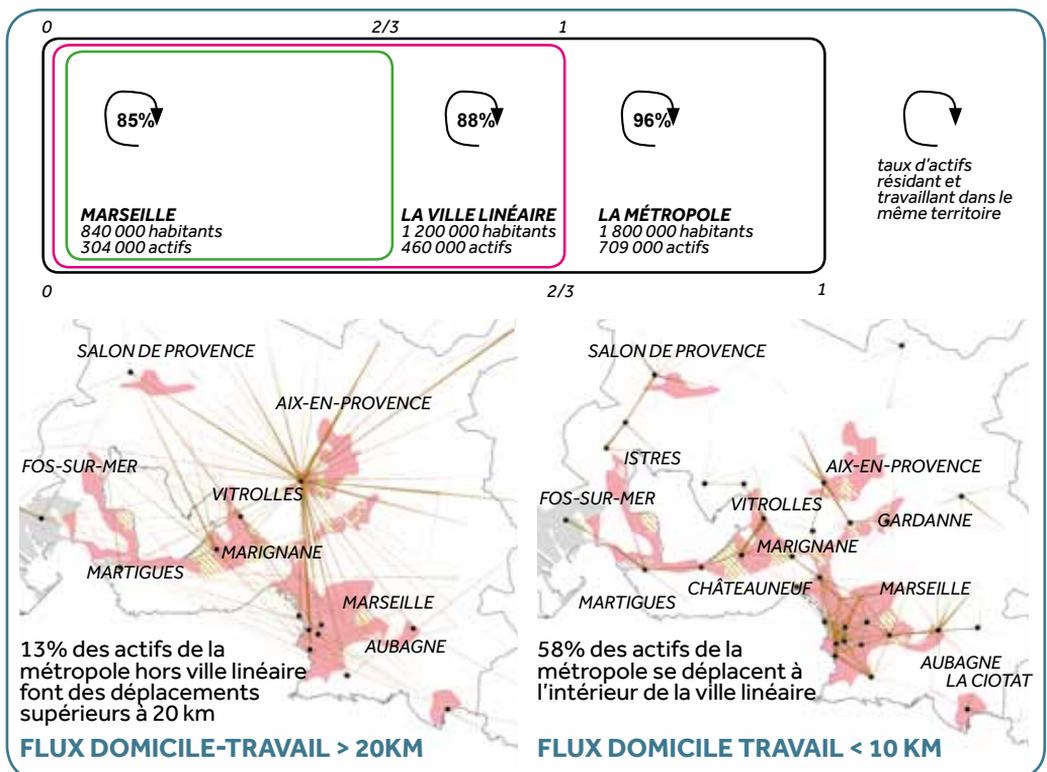
L'INSEE identifie trois sous-ensembles dans la métropole (Marseille/Aubagne, Aix-en-Provence/Gardanne, et Ouest Métropole) dont le taux d'emploi sur place est très élevé (de 73 à 88%), ce qui va à l'encontre du fonctionnement d'une métropole (l'avantage économique des métropoles repose sur sa capacité de mobilisation de ressources et d'acteurs variés, en interrelation au sein et à l'extérieur de la métropole). Par exemple, 15% seulement des Marseillais travaillent hors de leur commune. Cette difficulté d'accès à l'emploi métropolitain, très préjudiciable au développement social et au désenclavement des quartiers, va de pair avec un accès insuffisant aux équipements de l'agglomération. Face à l'absence de transports collectifs efficaces et à la saturation d'un réseau routier pourtant quasi complet et bien dimensionné, le Livre Blanc des mobilités propose de renforcer les liaisons de centre-ville à centre-ville par TER ou par cars en utilisant les routes existantes. Cette proposition correspond à la représentation dominante de la métropole comme un réseau de ville et privilégie les déplacements à longue distance, ce qui pourrait avoir comme effet de renforcer l'étalement urbain et l'éloignement des activités et des commerces.

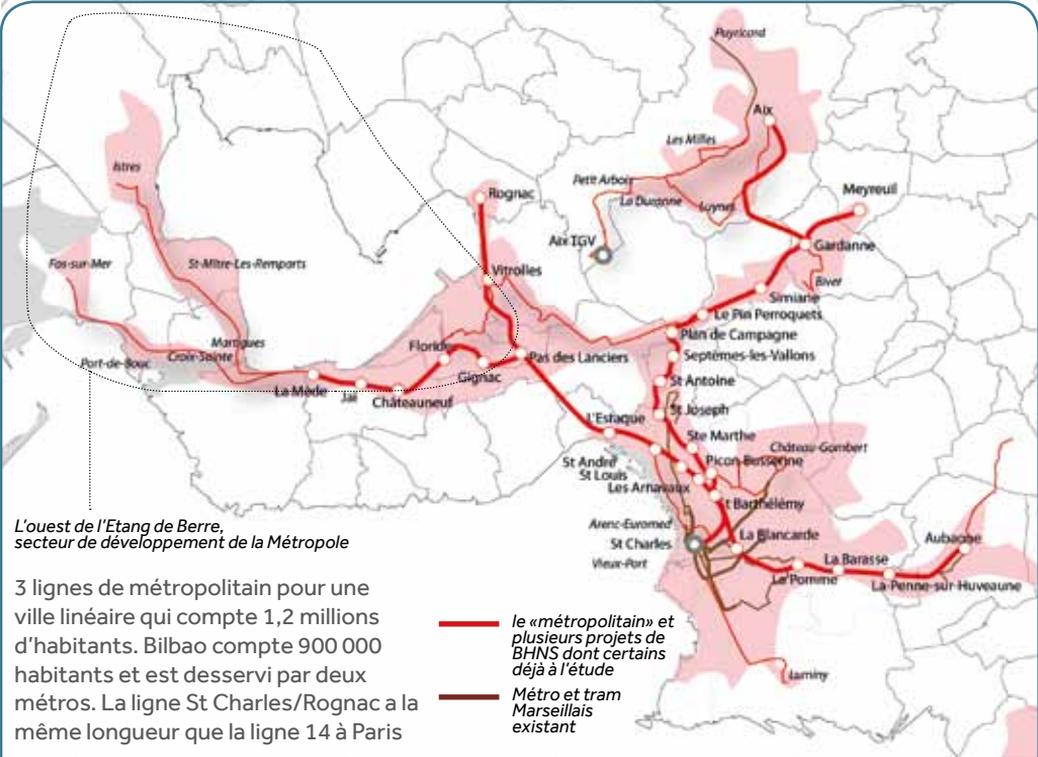
Le réseau de transport doit donc satisfaire à deux impératifs apparemment contradictoires : il doit renforcer l'accès au travail et aux aménités dans la



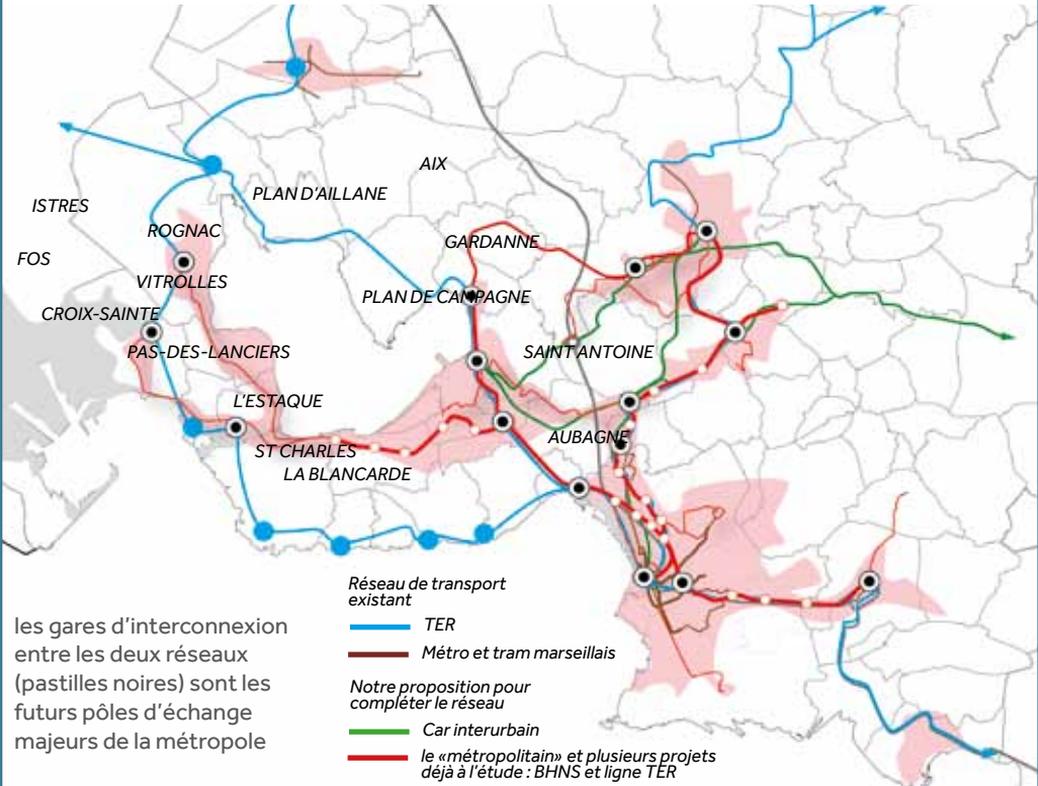
métropole pour tous les habitants et en même temps ne pas favoriser l'étalement urbain. Cette contradiction peut être résolue en dotant la métropole urbaine (la ville linéaire et les 3 grandes agglomérations : Aix, Salon, La Ciotat), d'un réseau de transport privilégiant la desserte de proximité, qui complète le schéma de mobilité « inter-centre », et en concentrant l'urbanisation dans l'emprise urbaine existante. Nous avons esquissé ce réseau de transport pour la ville linéaire et l'avons appelé le « métropolitain ». Il ne s'agit pas d'un simple réseau de bus mais d'un réseau de transport structurant et rapide pour cette ville qui fait 1,2 millions d'habitants de Aubagne à Istres, en passant par Marseille, Gardanne, Vitrolles, Marignane et Martigues.

Ainsi se dessine une priorité absolue : dans la métropole 2/3 des habitants vivent dans la ville linéaire (la moitié des habitants vivent à Marseille), 14% dans les autres villes, et 20% dans les « villes et villages de Provence » et la campagne. Ces derniers continueront à utiliser la voiture mais ils seront en mesure de rejoindre le réseau TER grâce aux nouveaux pôles d'échange. L'analyse des déplacements domicile-travail montre que 85% des actifs marseillais travaillent à Marseille et que 88% des actifs de la ville linéaire, soit 58% des actifs de toute la métropole, travaillent dans la ville linéaire. Une autre analyse montre que la très grande majorité des déplacements domicile-travail, sont inférieurs à 10 km (76%) dont beaucoup concernent les déplacements intra-communaux ; les autres dessinent très clairement l'emprise de la ville linéaire et l'aire d'attraction proche de la métropole urbaine, alors que les déplacements supérieurs à 20 km, beaucoup moins nombreux (13 %) dessinent des « étoiles » autour des pôles urbains ou sont dispersés dans la campagne.





LE MÉTROPOLITAIN : UN MÉTRO RAPIDE, FRÉQUENT, PROLONGÉ PAR LE BHNS ET LE TRAM



MÉTROPOLITAIN + TER ET CARS : 2 RÉSEAUX INTERCONNECTÉS

Schématiquement les premiers désignent les clients du « métropolitain » (environ 410.000 actifs si le report modal était total) alors que les seconds sont plutôt les usagers potentiels des TER et des cars ou les usagers contraints de la voiture. Il faut noter enfin que les déplacements se différencient par catégorie socio-professionnelle. Par exemple, la liaison Aix-Marseille concerne plutôt les cadres.

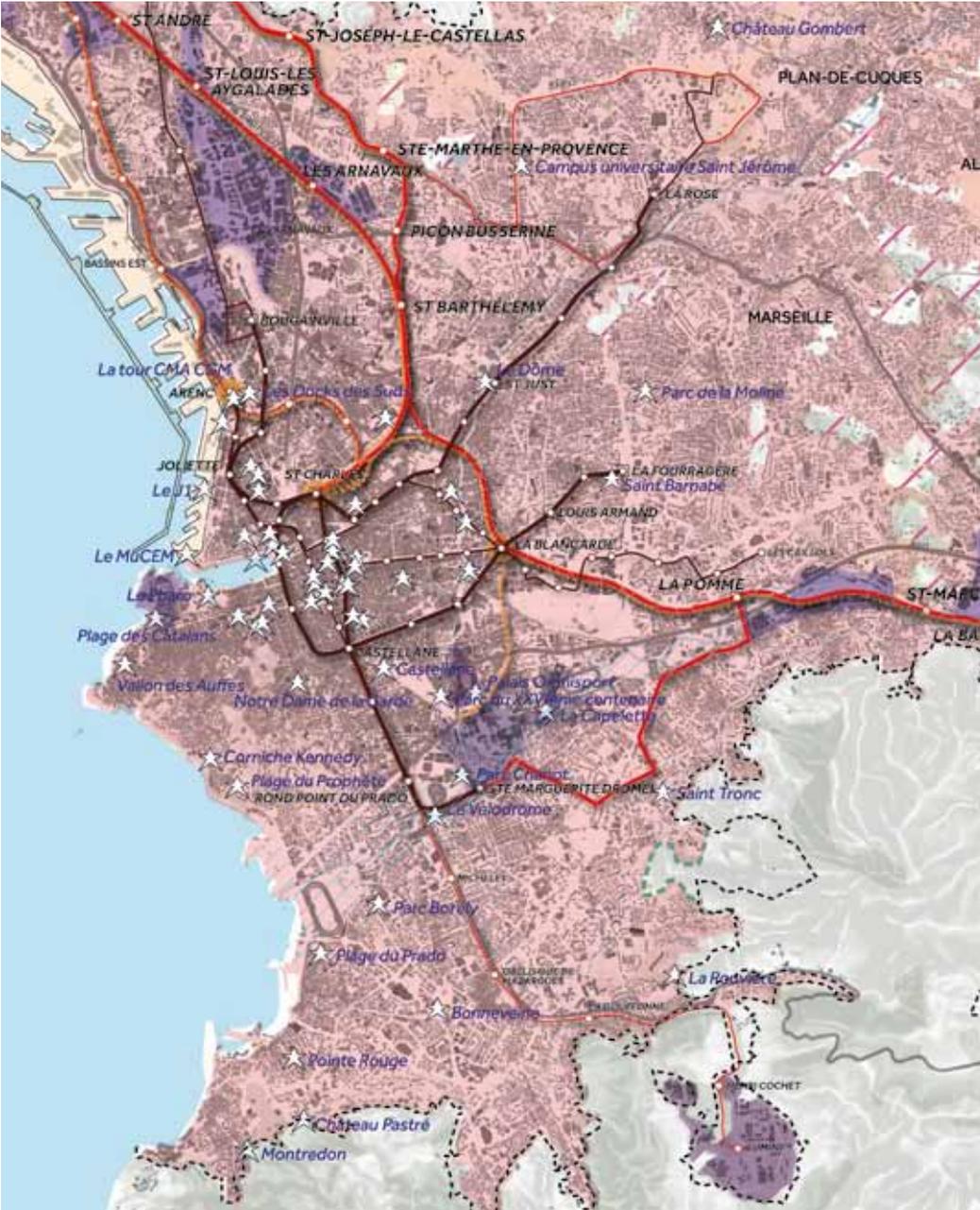
On peut dire que les différentes propositions : celle du Livre Blanc et celle du Métropolitain se complètent et correspondent à des échelles métropolitaines différentes qui doivent être pensées ensemble. Le réseau du métropolitain que nous proposons concerne prioritairement la ville linéaire et son attache à Aix. A terme, il devrait être un métro rapide (vitesse commerciale 40 km/h comme les Val, la ligne 14 à Paris ou le métro Bilbao qui dessert 900.000 habitants) avec des stations assez nombreuses pour desservir les quartiers et les zones d'activité. Une fréquence de 5 mn aux heures de pointe et de 10 mn entre elles le rendrait plus attractif que la voiture. La forme particulière de la ville linéaire, dont l'épaisseur dépasse rarement 4 km, et un réseau de bus complémentaire permettraient une très grande accessibilité à toutes les polarités traditionnelles et émergentes de la ville linéaire. Le métropolitain intègre le métro, les trams et les BHNS de Marseille dont les extensions permettront à terme de couvrir toute la ville. C'est un principe dont il faudra dessiner le projet. Nous avons donné quelques pistes en privilégiant la réutilisation des infrastructures ferrées existantes :

- une 1ère ligne de Aubagne à Gardanne-Meyreuil, en passant par la Blancarde, (pas St Charles), et la nouvelle gare de Plan de Campagne, avec l'ouverture de trois nouvelles stations
- une 2ème ligne de St Charles à Pas des Lanciers, Vitrolles et Rognac, qui emprunterait la voie PLM, avec une réouverture des anciennes stations dans les faubourgs nord de Marseille,
- et une 3ème de St Charles à la Mède, qui emprunterait 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 pourrait être prolongée par deux Bhns passant par Martigues, l'une en boulevard urbain jusqu'à Istres, et l'autre rejoignant Fos en passant par la nouvelle gare de Croix-Sainte et Port de Bouc.

Nous proposons également pour l'extension sud-ouest d'Aix-en-Provence, la prolongation du Bhns à l'étude vers la gare Tgv en passant par la Duranne et le Petit Arbois, et son maillage avec le réseau Ter à plan d'Aillane. Ce projet améliorera l'offre de transport dans le secteur mais ne suffira pas à soulager la congestion routière sur la RD9. L'amélioration de l'offre de transport doit être accompagnée d'une révision à la baisse de la programmation urbaine dans ce secteur. Nous avons modélisé la circulation viaire à 5 ans en tenant compte des projets d'urbanisation en cours et à l'étude, et détecté deux autres futurs points noirs : la saturation de l'A55, la RD9 et l'A7 dans le secteur de Marignane et Vitrolles, et la saturation de la RD268 et de la RN569, liée au développement portuaire de Fos sur Mer. Si dans le 1er cas, le « métropolitain » permettrait de soulager significativement le réseau viaire, dans le 2ème, ce sont les infrastructures routières qu'il faut moderniser : avancer le calendrier de réalisation de l'A55 et réaliser le contournement de Port de Bouc.

Arrêter l'extension urbaine. Rapprocher les logements de l'emploi et des équipements, mettre les centralités en réseau.

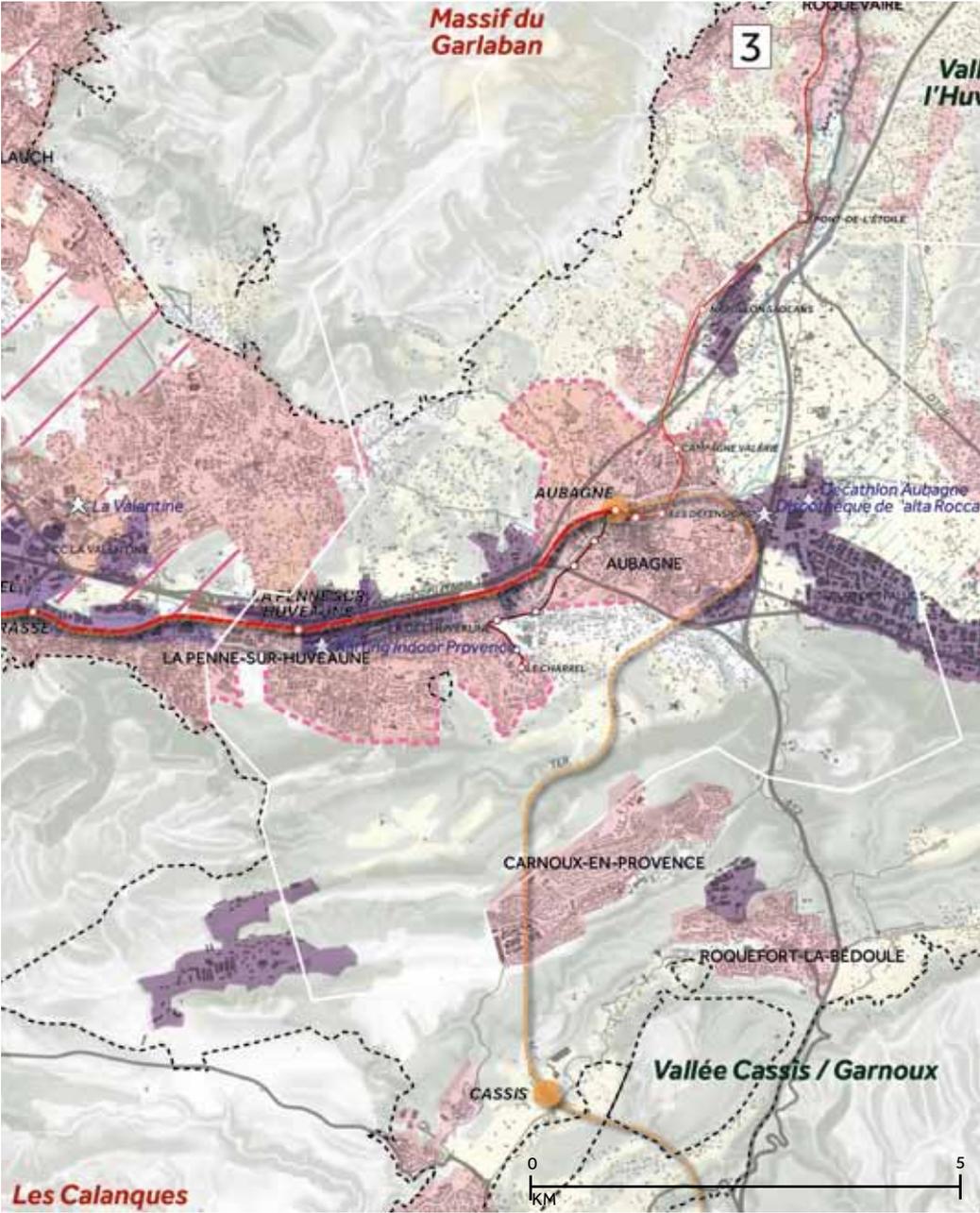
Nous avons proposé une 1^{ère} délimitation de la «ville linéaire», d'abord en nous appuyant sur les limites naturelles des massifs protégés, du relief et des grandes entités de paysage, puis en projetant l'urbanisation existante dans le futur prédit



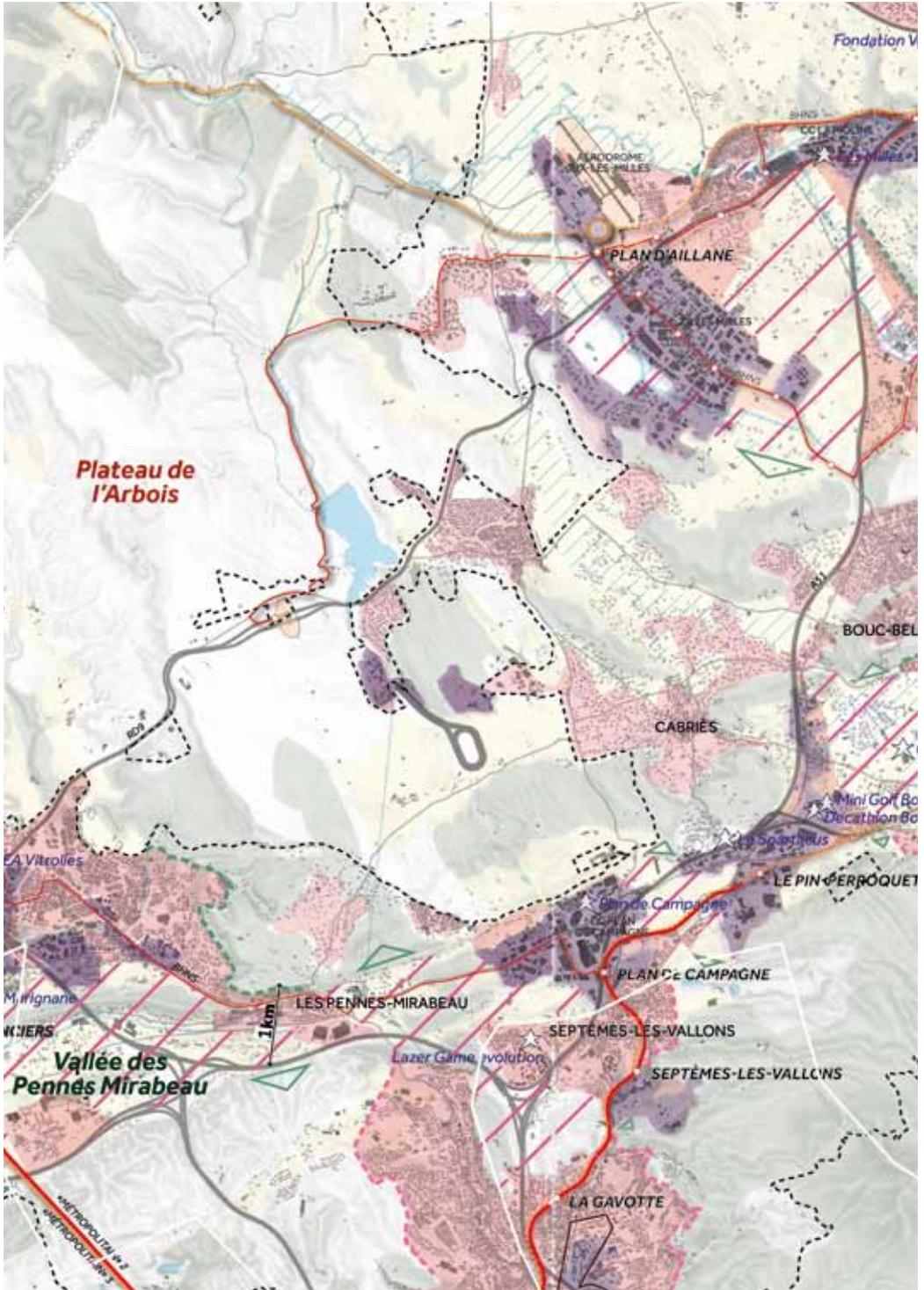
- | | | |
|------------------------------------|--|---|
| La ville linéaire | Agriculture | La limite de la ville linéaire |
| Habitat, commerces | Végétal bas | Frontière de l'urbanisation qui relève d'une décision politique |
| Zones d'activités | Forêt | Frontière «naturelle» (relief, forêt...) |
| Zones portuaires et aéroportuaires | Lieux de destination repérés sur les réseaux sociaux | Transition entre la «nature urbaine» et la «nature rurale» |

STABILISATION DES LIMITES DE LA VILLE LINÉAIRE : DE AUBAGNE À MARSEILLE

par les Scots. Certaines limites sont évidentes. D'autres devront faire l'objet d'un projet débattu avec les élus et les habitants. Les représentations ci-après n'ont pour objectif que de servir de base de discussion à ce qui pourrait être un projet métropolitain de stabilisation de la limite de la ville.

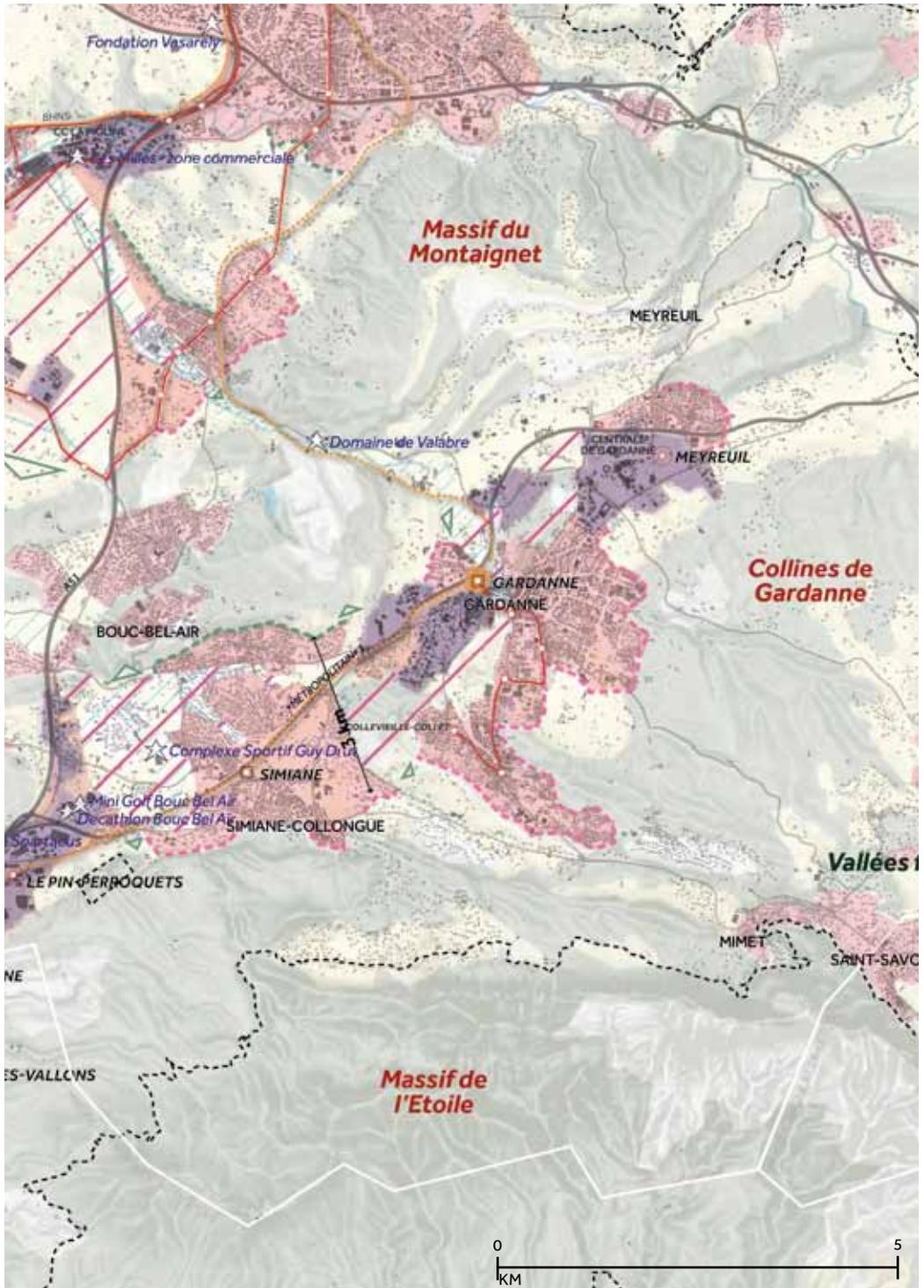


- | | | |
|--|---|---|
| <p>Les grands espaces naturels</p> | <p>Deux réseaux de mobilité</p> | <p> Stations à créer pour le «Métropolitain»</p> |
| <p> Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)</p> | <p> TER : projet conforme au CPER</p> | <p> Métro et Tram existants</p> |
| <p> Zones inondables (Risque 1%/an)</p> | <p> Nouvelles stations TER</p> <p> Le «Métropolitain», BHNS qui le prolongent et autres projets</p> | <p> Pôle d'échange multimodal</p> |



- | | | |
|------------------------------------|--|---|
| La ville linéaire | Agriculture | La limite de la ville linéaire |
| Habitat, commerces | Végétal bas | Frontière de l'urbanisation qui relève d'une décision politique |
| Zones d'activités | Forêt | Frontière «naturelle» (relief, forêt...) |
| Zones portuaires et aéroportuaires | Lieux de destination repérés sur les réseaux sociaux | Transition entre la «nature urbaine» et la «nature rurale» |

STABILISATION DES LIMITES DE LA VILLE LINÉAIRE : DE MARSEILLE À GARDANNE



Les grands espaces naturels

— — — — — Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)

/// Zones inondables (Risque 1%/an)

Deux réseaux de mobilité

● TER : projet conforme au CPER
 ○ Nouvelles stations TER
 Le « Métropolitain », BHNS qui le prolongent et autres projets

☀ Stations à créer pour le « Métropolitain »

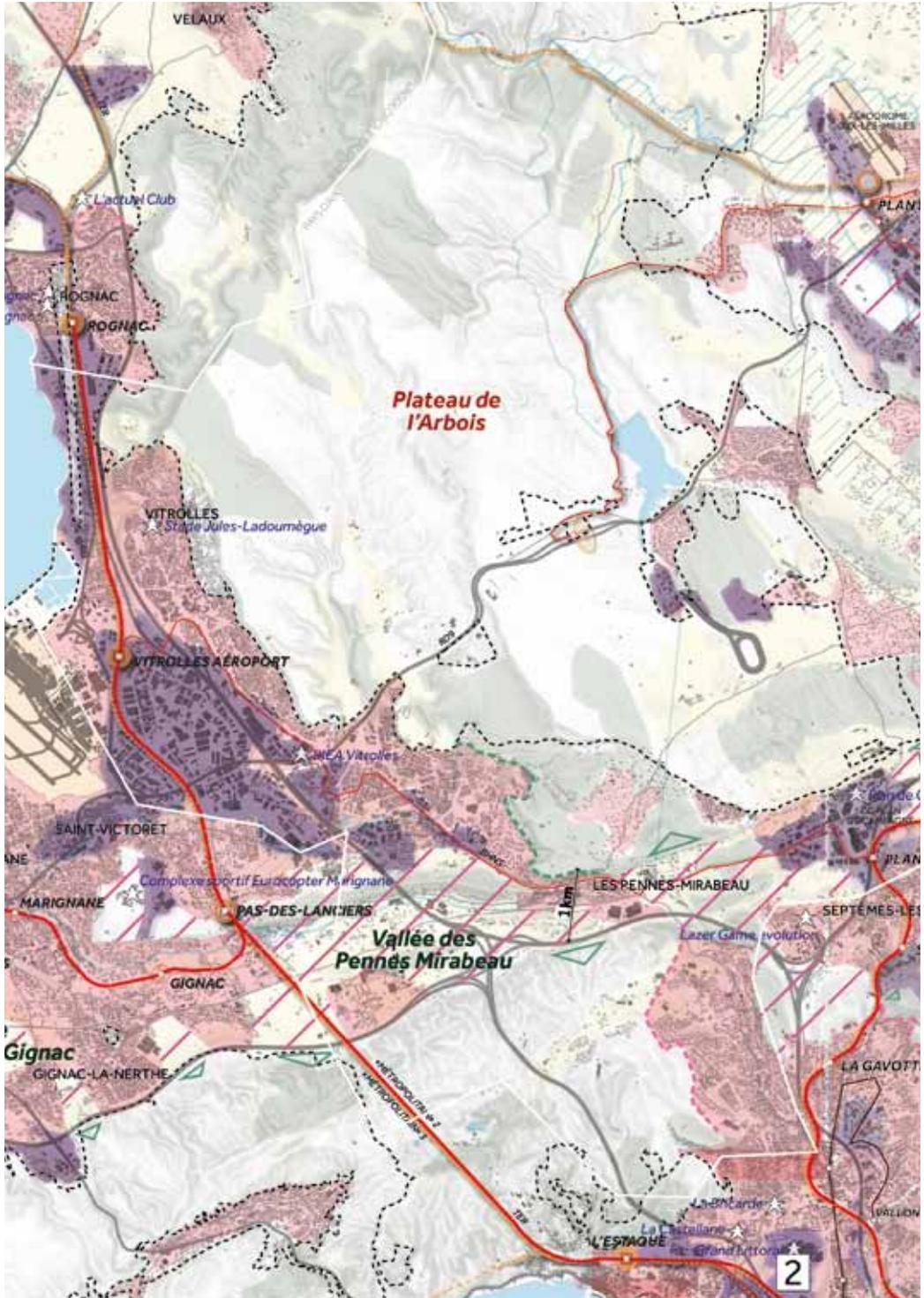
— Métro et Tram existants

□ Pôle d'échange multimodal



La ville linéaire		La limite de la ville linéaire	
	Habitat, commerces		Frontière de l'urbanisation qui relève d'une décision politique
	Zones d'activités		Frontière « naturelle » (relief, forêt...)
	Zones portuaires et aéroportuaires		Transition entre la « nature urbaine » et la « nature rurale »
	Agriculture		Lieux de destination repérés sur les réseaux sociaux
	Végétal bas		
	Forêt		

STABILISATION DES LIMITES DE LA VILLE LINÉAIRE : DE MARSEILLE A ROGNAC



Les grands espaces naturels

— — — — — Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)

////// Zones inondables (Risque 1%/an)

Deux réseaux de mobilité

● — TER : projet conforme au CPER
 ○ — Nouvelles stations TER
 — — — — — Le « Métropolitain », BHNS qui le prolongent et autres projets

☀ — Stations à créer pour le « Métropolitain »
 — — — — — Métro et Tram existants
 □ — Pôle d'échange multimodal



STABILISATION DES LIMITES DE LA VILLE LINÉAIRE : DE LA MÈDE À FOS ET ISTRES



Les grands espaces naturels

— — — — — Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)

////// Zones inondables (Risque 1%/an)

Deux réseaux de mobilité

● TER : projet conforme au CPER

○ Nouvelles stations TER

○ Le « Métropolitain », BHNS qui le prolongent et autres projets

☀ Stations à créer pour le « Métropolitain »

— Métro et Tram existants

□ Pôle d'échange multimodal

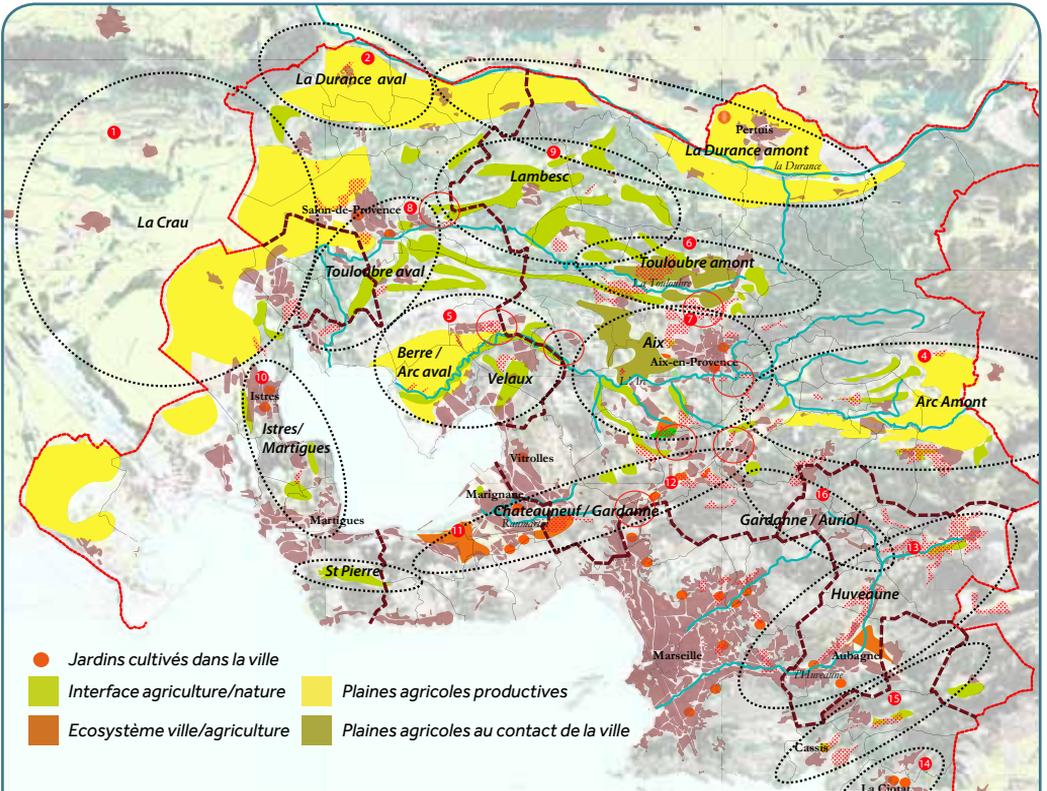
3. LES VALLÉES ET LES MASSIFS : DES UNITÉS GÉOGRAPHIQUES POUR CONSTRUIRE LE RAPPORT VILLE-NATURE-AGRICULTURE - FORET

Les terres agricoles ont longtemps été la variable d'ajustement du développement urbain, avec le risque de les voir disparaître d'ici 70 ans. On comptabilise 450 km de ligne de contact entre la ville diffuse et la forêt, soit quatre fois la ligne de côte avec la mer. La prise de conscience d'un stock limité et fragile de ces ressources, nécessite d'inverser le regard sur le secteur des terres, de plus en plus emboîté dans la ville. Il y a au moins deux verrous à faire sauter : les frontières intercommunales, qui créent des franges, et empêchent de penser les vallées et les massifs dans leur cohérence géographique et le regard de la société sur l'avenir de l'agriculture et de la forêt.

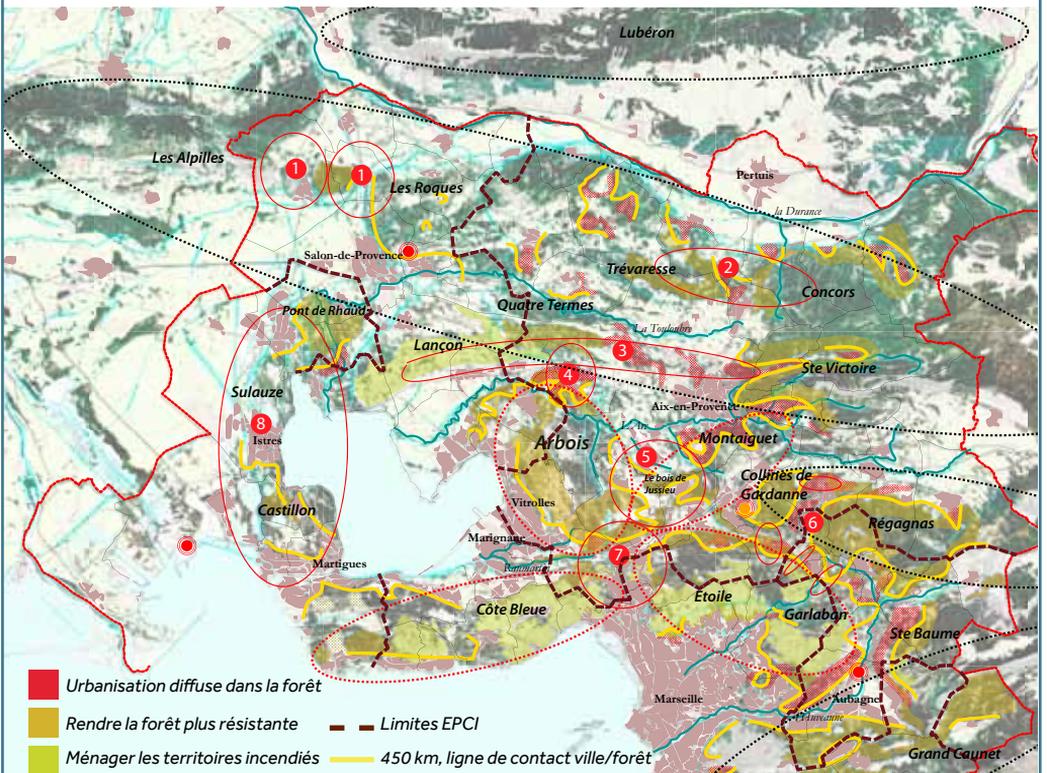
La Métropole va permettre de supprimer les frontières, de recomposer les territoires par unités géographiques et de penser la cohérence entre le développement urbain, la préservation de la nature et le développement des agricultures. Chaque vallée doit être capable de porter un projet intégrant l'urbain dans les questions agricoles et forestières, en valorisant leur diversité, les continuités naturelles, leurs valeurs d'usage. L'un des défis de la métropole est de maintenir un tissu agricole qui puisse à la fois maintenir les grands territoires de cultures et ceux intégrés dans la ville. Dans les deux cas, les terres sont confrontées à la pression foncière induite par les besoins de l'urbanisation à l'absence de culture collective de l'aménagement foncier, au vieillissement des exploitants et plus globalement à l'absence de projet collectif. Pour les vallées au nord, l'agriculture constitue la matrice du projet, avec en perspective l'appel à projet d'un parc agricole et le maintien de grandes unités territoriales cohérentes capables de s'imposer dans les conseils de territoires. Il s'agit également de soutenir et d'animer le réseau des nombreuses expérimentations locales tournées vers des techniques agricoles alternatives, des pôles bio naissants, ou encore celles tournées vers la diversification des produits d'excellences ou encore le maintien d'un patrimoine historique. Ce territoire vise à la fois les circuits courts et l'exportation. Pour celles au sud, le projet porte sur les combinaisons et les complémentarités entre la ville, l'agriculture et la forêt permettant de conserver des espaces de transitions au sein de la ville linéaire.

L'autre défi concerne l'avenir des massifs forestiers, aujourd'hui partagés entre une très grande majorité de petits domaines privés et quelques domaines publics mais pas pour autant gérés. Un projet sylvestre collectif doit rapidement émerger. Il contribuera à réduire les risques majeurs d'incendies. Les orientations stratégiques pourraient se concrétiser dans une charte métropolitaine orientant les actions opérationnelles mises en œuvre par chaque conseil de territoire.

Il n'y a pas de projet sans territoire ni porteur de projet. Il existe de nombreux modes d'associations (syndicats, contrats, etc.) permettant une gouvernance du projet. Il faudra définir ceux qui sont les plus efficaces et qui sont compatibles juridiquement avec la nouvelle Métropole. Dans certains cas on pourrait imaginer que la grande vallée devienne un territoire de la Métropole.



LES VALLÉES - UNITÉS DE PROJET VILLE / NATURE



LES MASSIFS FORESTIERS - SEUILS ET LISIÈRES DE LA VILLE / NATURE

4. LE CORRIDOR DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES À GARDANNE. UN EXEMPLE DE PROJET DE VALLÉE DANS LA VILLE LINÉAIRE

Le corridor qui s'étire depuis Châteauneuf les Martigues vers Gardanne est une pièce maîtresse dans la métropole et illustre la diversité de la ville linéaire. Il est à la croisée de quatre vallées, Marignane, Aix, Gardanne, Marseille, de quatre massifs forestiers, et il atterrit sur l'étang de Berre. Cette position lui donne à la fois une dimension internationale par la présence de l'aéroport, nationale par la proximité de la gare TGV, métropolitaine par la densité du tissu économique et d'infrastructure et locale par l'ensemble des communes qui l'occupent. Le corridor, composé d'une succession de plaques urbaines et agricoles, confronte les terres agricoles à des objectifs divergents. L'avenir de ce corridor réside dans sa capacité à poursuivre son développement sans étouffer les espaces interstitiels, en combinant la ville, l'agriculture et la nature. Un tel projet était impossible tant que ce territoire était fragmenté entre neuf communes et deux EPCI. L'existence de la Métropole permet désormais d'envisager un développement cohérent à travers un « projet de vallée ». Nous proposons pour cela :

1. la mise en réseau des interstices agricoles et naturels
2. de fabriquer des combinaisons et des complémentarités entre l'agriculture, la nature et la ville
3. de relier les espaces publics entre eux



 Ville linéaire
Centralités mises en
réseau

 Intensification urbaine
Métropolitain

 Avenues de la plaine
Bus Haut Niveau de Service

PENSER ENSEMBLE LA VILLE, LA NATURE, L'AGRICULTURE, LA FORÊT

La mosaïque agricole est composée d'un ensemble d'écosystèmes participant à la restauration de l'étang de Berre et qui forment une nature plus résistante aux changements climatiques. Il faut veiller à conserver cette mosaïque et mieux combiner les espaces urbanisés et agricoles, en particulier pour amortir la progression des feux. Des modes alternatifs à l'irrigation des terres agricoles sont également à prospecter pour une répartition équitable de l'eau entre les territoires ressources et ceux qui la reçoivent.

La géographie pour penser le projet: A map showing the geographical layout of 'L'AVENUE DE LA VALLÉE', 'LA VALLEE', 'LA PLAINE', and 'LE VERRON' with red arrows indicating movement or flow.

Combinaisons ville / agriculture: A diagram showing 'eaux grises' (grey water) and 'point de vente agricole' (agricultural sales point) with text: 'Continuité entre-trame agricole et urbaine' and 'affirmer les corridors biologiques le long des cours d'eau'.

Espaces de transition: A diagram with text: 'organiser l'interaction ville/campagne', 'Ménager les mausifs boisés', 'préserver les terres agricoles', 'aménager les lisières', 'retrouver la continuité des cours d'eau', and 'construire avec les risques'.

Mise en réseau de la ville linéaire: A diagram showing 'Le chemin des étangs', 'route de la vallée réaménagée', 'Le métropolitain', 'corridor agricole', 'Secteurs de projets intensification urbaine', and 'chemin des crêtes'.



- Plaines agricoles
- Sylviculture et prévention
- Lisière Ville/forêt
- Sites de vente des produits agricoles
- Forêts incendiées à ménager

Des combinaisons multiples peuvent amplifier les échanges entre un territoire agricole, forestier et la ville. Les terres agricoles ont comme vocation première de produire des biens alimentaires, mais elles font également la transition entre la ville et la nature. On peut aménager cette transition en combinant la production aux loisirs, en facilitant l'accessibilité aux services et aux transports, en étendant le maillage de circulations douces, et en permettant aux habitants de jardiner. Les produits issus des cultures maraîchères sont déjà intégrés aux circuits courts et sont déjà bien valorisés. Il s'agit de poursuivre cette dynamique, croisant toutes les filières possibles : cantines, AMAP, vente dans les gares, hall aux paysans.... On pourra aussi valoriser les eaux grises, dans un contexte de tensions sur la répartition des ressources en eau venant des vallées alpines. La forêt, dont le projet doit se tourner en parti vers une sylviculture plus soutenue peut fournir une biomasse non négligeable pour alimenter des réseaux de chaleur communaux. La reconquête naturelle des anciens secteurs incendiés peut faire l'objet d'un suivi particulier dont l'objectif serait de produire du bois destiné à la construction.

Le corridor est pourvu de nombreux « espaces publics » et de polarités à mettre en réseau. Des cœurs de villes et de villages, des espaces commerciaux, des lieux d'activités, des équipements métropolitains, des lieux de loisirs et d'espaces naturels, mais chaque pièce du territoire semble peu accessible. Il s'agit de requalifier les voies qui les lient et de combiner le réseau de transport en commun, dont le futur «métropolitain», au réseau de chemins et de routes apaisées.



ANCIEN POTAGER DE MARSEILLE, LA PLAINE AGRICOLE EST À L'INTERFACE DE GRANDS ESPACES DE NATURE, À PROXIMITÉ DES LOISIRS ET AU CONTACT DE LA VILLE - DES LIMITES ET DES COMPLÉMENTARITÉS À CONSTRUIRE

5. CONSTRUIRE UNE CULTURE PARTAGÉE DU RISQUE D'INONDATION

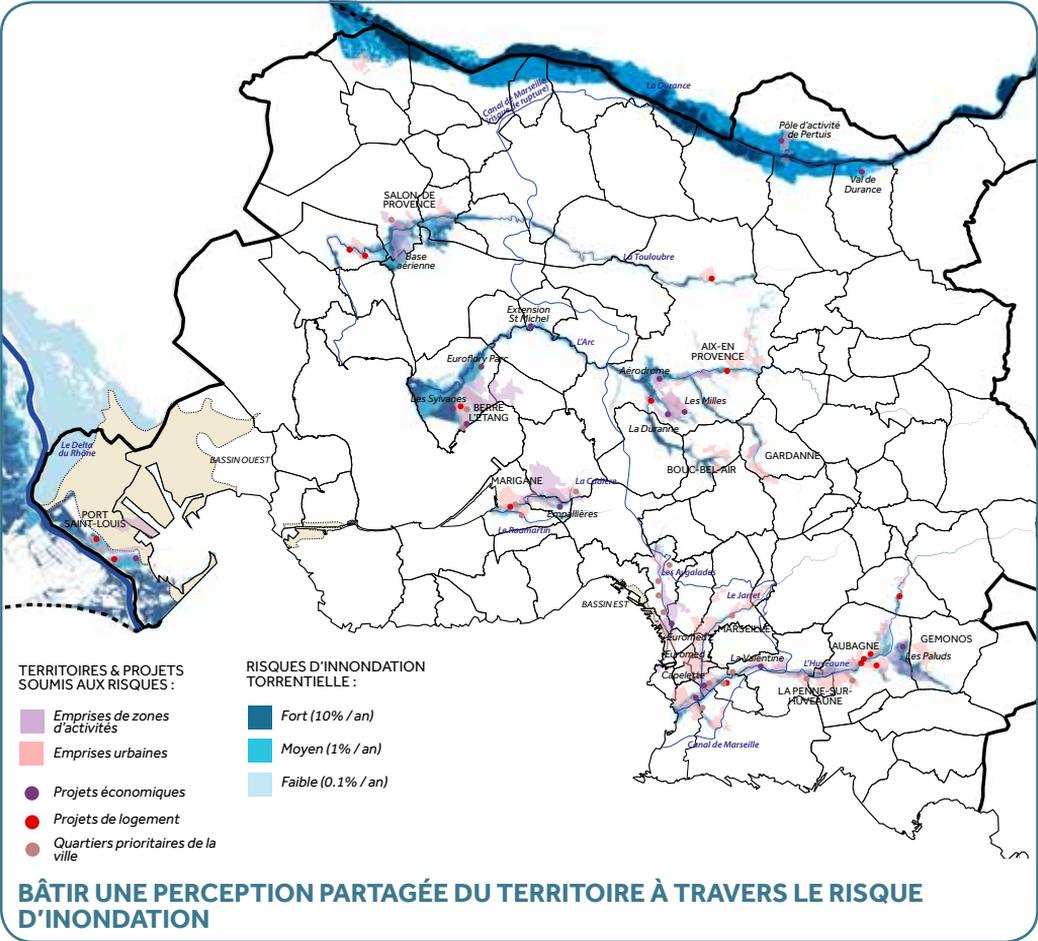
Le risque d'inondation n'est pas une question d'ordre technique. Il est d'abord le résultat d'un choix social et politique plus ou moins conscient d'aménager un territoire à proximité de sources de dangers potentiels afin d'en tirer le meilleur parti pour l'ensemble du corps social. La Métropole a une mémoire en trompe l'œil. On a oublié les crues de l'Arc et de l'Huveaune en 1978, et les ruissellements à Marseille en 2000. Les choix d'aménagement réalisés au cours de la seconde moitié du XXème siècle ont conduit à exposer 100 000 personnes et 140 000 emplois à des événements d'inondation susceptibles de se produire avec une probabilité de l'ordre de 1% par an. Du fait de la durée brève des inondations et des ruissellements parfois torrentiels, la menace qui pèse sur le territoire métropolitain en cas d'événement important n'est probablement pas celui d'un effondrement économique généralisé du territoire pendant plusieurs mois, comme on peut le craindre par exemple sur la région Parisienne en cas de crue de type 1910. La menace pour la métropole est plutôt celle d'un événement traumatique, tragique pour une partie de sa population, qui mettrait à mal l'idée d'une métropole « généreuse et durable », comme l'ambitionne l'une des quatre orientations fondatrices du projet métropolitain. Il ne fait nul doute qu'un événement d'inondation de grande ampleur viendra interroger les choix réalisés, et fragiliser le processus de développement de la métropole. La menace, au final, est donc humaine, économique, politique et stratégique et pose la question de ce que deviendrait le projet métropolitain en termes de cohérence et d'adhésion, au cours de la phase post-traumatique d'un événement d'inondation majeur.

Le constat d'une métropole aujourd'hui vulnérable au risque d'inondation ne doit pas conduire à la stupeur et pire à l'indécision. Il doit mettre la métropole en mouvement. Vivre la proximité du risque, cela signifie ne pas le nier, ne pas le subir, mais l'intégrer au cœur même de ce qui fait l'essence du territoire métropolitain et de son aménagement. Cela signifie aussi ne pas laisser se dérouler un processus d'aménagement qui rend le territoire métropolitain toujours plus vulnérable. Passer du statut de territoire « exposé », « menacé », « vulnérable » à celui de territoire « adapté », « capable de faire face », « résilient », voilà l'un des enjeux forts dont pourrait se doter le projet métropolitain, construisant ainsi une partie de son identité sur l'adaptation au risque. Cela veut aussi dire un changement d'approche. Cela nécessite de penser conjointement les sujets de l'aménagement, de décroquer, de bâtir des consensus sur ce qu'il convient d'appeler aménagement adapté au risque. Cela signifie s'inspirer des grands principes urbains qui fondent aujourd'hui la résilience de nombre de zones urbaines du nord de l'Europe (Hambourg, Rotterdam, Mayence, Francfort...), innover dans les domaines de la construction des bâtiments, dans celui de la résilience des grands réseaux urbains, des smart shelters...

Construire une culture du risque, une culture de la résilience, c'est-à-dire une culture de la capacité à faire face et à se remettre en marche, ne se décrète pas.

Cent métropoles dans le monde ont déjà fait du sujet de la résilience, c'est-à-dire de la capacité à « rebondir » quels que soient les chocs subis, le cœur de leur action. Plus proches de nous, des villes françaises comme Bordeaux, Rennes, Nîmes, Nantes proposent de nouvelles façons de transformer et d'aménager les zones inondables. Le dispositif est presque toujours le même : (1) ouvrir largement le dialogue entre des mondes qui parfois s'ignorent, parfois ne se comprennent pas : les acteurs de l'aménagement d'une part et les acteurs de la gestion du risque d'autre part; (2) poser comme principe de base une entrée par le projet d'aménagement et non par la règle ou la doctrine (3) injecter dans le processus de dialogue une expertise extérieure en matière de résilience urbaine. Des ateliers locaux de ce type ont déjà fait leur preuve. C'est en particulier sur ce tryptique que s'est appuyé l'atelier national porté l'année dernière par l'état sur la thématique des territoires en mutation exposés au risque.

Nous proposons pour l'année prochaine la mise en place d'une réplique de cet atelier national sur la prise en compte des risques d'inondation dans l'aménagement du territoire métropolitain d'Aix Marseille Provence réunissant l'état, les élus des territoires concernés, les agences d'urbanisme et les syndicats de gestion des cours d'eau concernés pour dessiner les orientations concrètes et partagées d'un urbanisme adapté au risque.



6. METTRE LES QUARTIERS EXCLUS AU CENTRE DES POLITIQUES URBAINES ET PENSER LES DIASPORAS COMME DES RESSOURCES POUR LA MÉTROPOLE-MONDE

La future métropole est un important carrefour de diasporas, vers le sud mais aussi vers les autres régions françaises et les pays d'Europe. L'Espagne, l'Italie, la Belgique y ont de nombreux représentants, la Grèce et bien sûr les pays du Maghreb. Ces diasporas entretiennent des relations et des réseaux avec leurs pays d'origine. L'implantation d'Iter va renforcer dans de nouveaux domaines scientifiques ce type de liens au niveau mondial.

Il est important pour l'avenir de ce territoire que la présence de ces liens, la connaissance de ces cultures, soient considérés comme des ressources pour construire l'économie du XXIème siècle. Le sud va être très demandeur de biens publics, eau, routes, sécurité, éducation, numérique... que les entreprises françaises savent produire et Aix-Marseille-Provence peut, en fonction des besoins de chaque pays travailler à former des compétences pour gagner ces marchés.

Le XXIème siècle sera celui de la croissance démographique et du développement économique de l'Afrique noire et de la construction des infrastructures sur ce vaste continent – sans parler de la reconstruction des pays de la Mésopotamie qui sera un immense chantier. Pour des raisons historiques et géographiques la métropole Aix-Marseille-Provence peut se positionner mieux que d'autres sur ces enjeux grâce à ces «stocks» culturels diversifiés.

Pour avancer dans ces directions on pourrait commencer par :

- Établir avec les universitaires la liste des diasporas, de leurs localisations et des jeunes en formations
- Cibler dans les lycées et les centres de formation (deuxième chance, formation des apprentis style Corot...) les formations à développer dans cette stratégies "d'exportation" de nos compétences. Mener cette politique avec des écoles d'ingénieurs comme les Arts et métiers et favoriser l'implantation dans les quartiers nord de Marseille d'une école numérique pour renforcer cette logique.
- Se tourner vers les grandes entreprises françaises pour leurs signaler cette stratégie

7. INNOVER POUR DÉVELOPPER UNE ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE ET MONDIALISÉE

La création d'une Brain Port Community. Mieux connecter le Port et la métropole.

Il y a deux piliers importants pour faire face aux développements portuaires et en même temps renforcer la position concurrentielle du port : l'innovation et la présence d'une communauté forte. Les transformations mondiales actuelles entraînent des conséquences importantes pour les secteurs industriels et logistiques. Ces changements, dans un monde très concurrentiel, créent des opportunités pour les ports capables de changer, d'anticiper et d'innover. Cela nécessite une étroite coopération avec le territoire dans lequel le port est situé. En particulier en raison des tensions entre croissance, espace et environnement. Plus que jamais il faut mobiliser l'expertise et la créativité dans un esprit d'innovation, pour créer une offre de qualité, pour pouvoir attirer (ou retenir) les clients. Cette innovation n'est pas forcément technique mais de plus en plus souvent organisationnelle. Tel est le défi pour un port ambitieux.

C'est pourquoi nous avons organisé un débat entre des acteurs portuaires et territoriaux significatifs le 16 novembre 2015 pour prendre la mesure des innovations qui existent déjà et définir une démarche qui permette d'aller plus loin, lors d'une table ronde qui pourrait préfigurer une future « cellule d'innovation et coopération entre le port et les territoires » (« innovation team » dans les pays du Nord...), elle-même embryon d'une « Brain Port Community ».

Dans les ports du Nord, cette Brain Port Community existe et l'innovation est souvent formalisée; Il existe une coopération intense avec la communauté (portuaire) forte et une organisation accordée et partagée de l'innovation : la créativité et penser « out of the box » sont stimulés et récompensés, la coopération se réalise en réseaux, il y a des procédures, il y a un focus dans les sujets et les succès sont communiqués. Les sujets d'innovation qu'on voit dans ces ports sont entre autres : les nouveaux modèles économiques, la symbiose Hydrogène, la relation ville/région/territoire-port, la transition énergétique, les loisirs, l'économie circulaire.

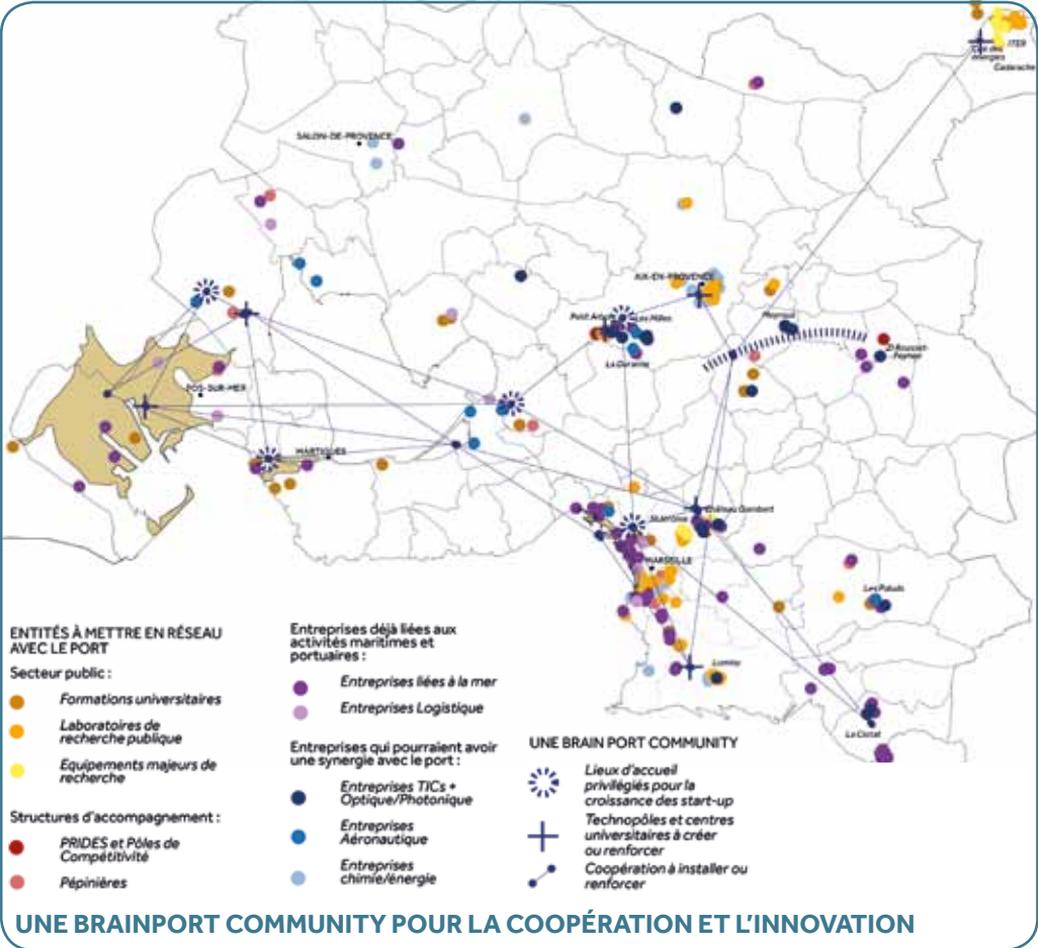
La table ronde a réuni une vingtaine d'acteurs du port et de la métropole (le GPMM, l'université Aix Marseille, le CNRS, des responsables du développement économique dans les territoires, des entreprises dans le domaine portuaire ou des nouvelles énergies, la chambre de commerce, Marseille Provence Promotion, le Pôle Mer Méditerranée, etc.). Ces acteurs ont confirmé le fort potentiel de développement du port Fos-Marseille pour les entreprises du territoire, au moins dans trois domaines : les nouvelles énergies, le numérique et la chaîne logistique, et l'importance de l'innovation. Ils estiment que les liens sont encore à conforter entre le port et la recherche et qu'il est difficile de mobiliser des chercheurs sur l'innovation portuaire. L'innovation, qu'elle soit technologique ou organisationnelle, a pour finalité de permettre au port de croître tout en absorbant les effets négatifs de cette croissance (fluidité des axes routiers, protection de l'environnement,...).

Si le « Smart Port », résultat d'une collaboration forte entre les professionnels portuaires et la recherche, est une 1ère étape nécessaire, qui fait partie du projet stratégique du GPMM, la « Brain Port Community » relève de la structuration d'une communauté d'acteurs du territoire. Cette communauté s'appuie sur le smartport, et en fait un élément de marketing pour attirer les investisseurs. Il semble que cette table ronde ait été prise au sérieux par le GPMM et les acteurs des territoires, qui voient dans ces sujets la préfiguration d'une smart city à l'échelle métropolitaine, et un outil puissant pour attirer des investisseurs sur la métropole. Un processus d'action et des thèmes prioritaires d'innovation ont été esquissés.

Un schéma stratégique d'accueil des entreprises innovantes.

A Aix-Marseille-Provence, il manque environ 10 milliards de chiffre d'affaire par an par rapport aux métropoles dynamiques comme Lyon, ce qui est cohérent avec le déficit constaté de 100 000 emplois. Or les investissements privés ne s'attirent pas uniquement par des projets. Il faut aussi sécuriser ces investissements et offrir un contexte favorable au développement de l'entreprise (formation, transport, habitat, services, qualité de vie,...).

La métropole abrite au moins 280 zones d'activités, concentrant 25 000 entreprises et 250 000 emplois sur un peu plus de 20 000 hectares. Pour la plupart, ces zones



se sont développées dans le passé sans stratégie métropolitaine, souvent en concurrence institutionnelle et territoriale. La future métropole devra donc apporter des éléments de cohérence car l'accompagnement urbain et les mobilités ont été souvent négligés. Ces zones ne sont pas aujourd'hui suffisamment lisibles en termes d'attractivité. La croissance économique due à l'attrait d'entreprises extérieures au territoire est faible. Elle est essentiellement endogène.

Une politique de développement de l'innovation est fortement dépendante de celle du développement industriel local. L'innovation ne bénéficie jamais des déserts industriels. Elle crée d'ailleurs peu d'emplois et ne répond pas au chômage des personnes peu qualifiées. D'autre part, si l'innovation est découplée de la production, le risque de délocalisation des PME innovantes est réel.

Les lieux de développement doivent aussi favoriser la transversalité des innovations, le brassage des technologies. Ces dernières années, a été au croisement de technologies souvent très éloignées (TICs et santé, biologie et énergie, photonique et aéronautique, ...).

La problématique est donc simple :

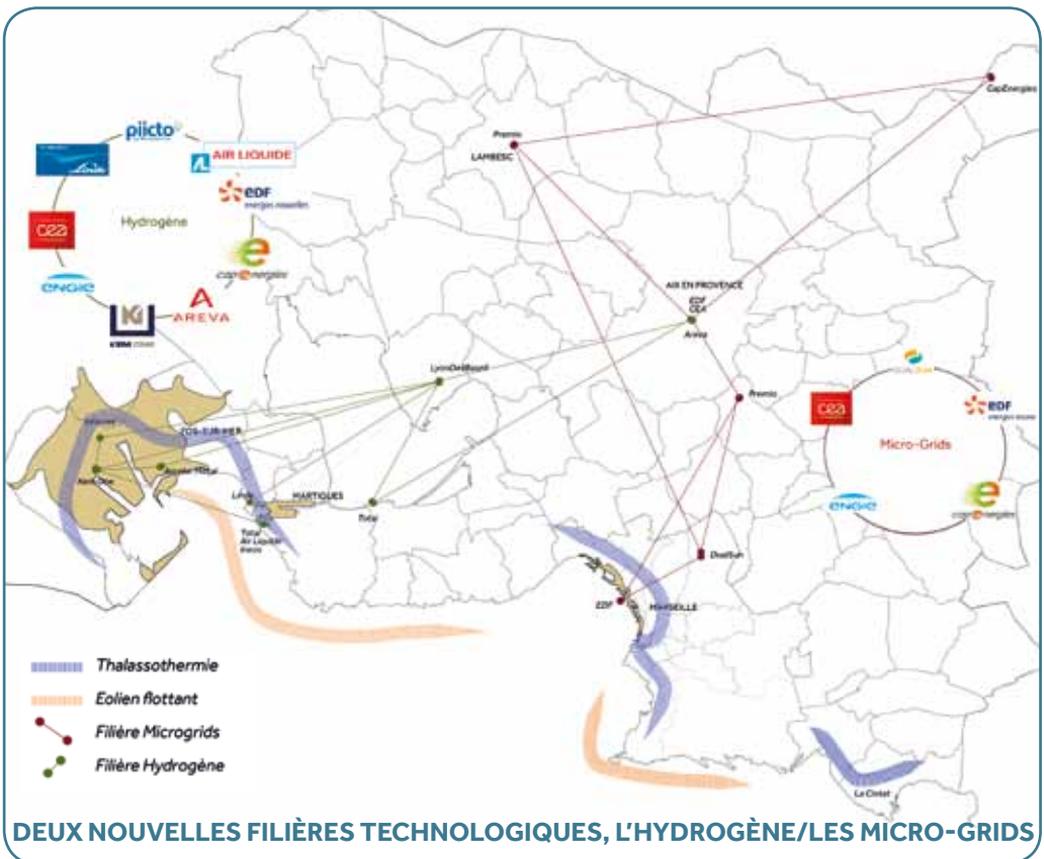
- la création d'entreprises et l'innovation peuvent être envisagées partout. Certains «garages» ont mené à des multinationales. Les dispositifs d'accompagnement locaux sont aujourd'hui bien adaptés à ce mode diffus : le taux de création d'entreprises est ici supérieur à la moyenne nationale, de même que leur taux de survie à 3 ans. L'écosystème qu'elles recherchent relève plus du réseautage, de la veille technologique ou économique, de l'échange d'expériences. Il s'agit de « booster » la créativité.
- par contre, l'objectif de croissance des PME vers des ETI nécessite une certaine efficacité territoriale (espaces, transports, formation, services aux entreprises,...), des incitations aux croisements, des fonds d'investissements, des aides à l'international. La croissance des PME est plus facile dans des zones de développement privilégiées. L'écosystème quelles recherchent est plus celui de la complémentarité, de la mutualisation, de la visibilité (souvent thématique), de l'accès aux formations et aux services, de l'efficacité de leur plan économique. Il s'agit de minimiser les risques, de rassurer les clients et d'attirer les investisseurs.
- la consolidation de la croissance des PME est favorisée lorsque celles-ci sont impliquées dans des projets de développement d'ampleur régionale ou métropolitaine. Ces entreprises deviennent alors des acteurs locaux majeurs. L'écosystème recherché relève de la cohérence à une échelle spatiale métropolitaine au moins, et surtout d'une mobilisation qui va bien au-delà des secteurs économiques. Leur projet nécessite une appropriation par d'autres (politiques, universitaires, financeurs, diplomates, ...). A ce niveau l'ambition et l'implication métropolitaines sont décisives, mais pas suffisantes.

Si la création est largement diffuse, la croissance des entreprises exige donc des lieux économiquement et socialement efficaces, dotés d'outils performants, offrant en général une identité territoriale en matière d'activités. Cette croissance relève plus spécifiquement des prérogatives de la future métropole au travers de « lieux de développement et d'innovation privilégiés ».

8. INNOVER DANS LA CRÉATION DE NOUVELLES FILIÈRES ÉNERGÉTIQUES ET AMPLIFIER LES INNOVATIONS EXISTANTES

Le territoire de la future Métropole est très peu autonome énergétiquement (la production locale d'énergie ne permet de couvrir que 6% des besoins) et pourtant, il dispose de nombreux atouts pour devenir un acteur incontournable de la transition énergétique et se positionner comme territoire précurseur dans les filières hydrogène et microgrids, mais également amplifier les innovations existantes en matière de transition énergétique. Forte de ses nouvelles attributions dans le cadre de la loi MAPAM, la Métropole pourra s'affirmer comme le moteur le plus légitime pour porter ce développement.

Les acteurs de la filière hydrogène présents sur le territoire sont nombreux mais n'ont pas aujourd'hui d'ambition concertée, faute de vision globale partagée. La Métropole abrite pourtant les principaux acteurs de la filière : Air Liquide et KEM-ONE (production d'hydrogène), ENGIE (power-to-gas, méthanation), Areva (stockage hydrogène), PIICTO, le CEA (R&D), CapEnergies, etc. Le développement de la filière hydrogène sur le territoire de la Métropole permettrait de stocker et de valoriser l'énergie renouvelable intermittente produite localement. Il constitue en ce sens un levier indispensable à l'amplification à venir des productions d'éolien flottant et de photovoltaïque sur le territoire.



Le développement d'une filière microgrids permettra de valoriser les atouts et compétences du territoire en matière énergétique et servira de modèle de référence facilement exportable, notamment sur le territoire africain, mais également sur les territoires urbains désireux de développer leur autonomie énergétique.

La production d'énergie renouvelable est certes déjà présente sur le territoire, mais c'est son déploiement massif qui permettra à la Métropole de s'engager véritablement dans la transition énergétique et surtout de fournir à ses occupants une énergie propre et bon marché. L'expérimentation menée au sein de l'îlot Allar à Euroméditerranée montre que la construction de boucles thalassothermiques peut être envisagée sur l'ensemble du territoire côtier, à Marseille, à Cassis, à Martigues, à La Ciotat ou à Fos. Enfin, la production photovoltaïque bénéficie sur le territoire de la Métropole d'un niveau d'irradiation exceptionnel (plus de 1'600 kWh/an/m²). Les toits de la partie agglomérée de la Métropole sont un formidable terrain de jeu pour déployer cette production.

La lutte contre la précarité énergétique doit devenir un axe prioritaire compte tenu de la part croissante de ménages défavorisés et ne doit plus être cantonnée aux expérimentations des quartiers de La Soude ou de La Cayolle. Nous proposons un programme à coût maîtrisé qui s'appuierait sur des donneurs d'alertes (ex : bailleurs sociaux, travailleurs sociaux) à même de repérer les foyers en situation de précarité énergétique, sur des chargés de visite largement bénévoles (ex : habitants, étudiants, associations, personnes en réinsertion, etc.) en charge d'intervenir rapidement dans les logements pour proposer et mettre en œuvre des solutions efficaces ainsi que sur la fourniture d'équipements peu coûteux et efficaces. Les premiers retours d'expérience indiquent qu'il est possible, chaque année, d'économiser jusqu'à 200 euros par ménage et d'éviter 300 tonnes d'émissions de CO₂ pour 1'000 ménages.

Enfin, pour consolider son attractivité vis-à-vis des industriels, notamment électro-intensifs, ou des plateformes internet qui ont besoin de datacenters, la Métropole doit se doter d'outils Smart Grids dédiés aux process industriels. Les expérimentations en cours dans le cadre de PIICTO peuvent être largement élargies sur l'ensemble des zones industrielles (chimie, matériaux, énergie) : la récupération des énergies fatales, la mutualisation des besoins et ressources tant électriques que thermiques, le pilotage de la demande et le déploiement de capacités d'effacement, l'intégration des énergies renouvelables, constituent une gamme d'outils Smart Grids permettant de réduire de 10 % à 30% la facture énergétique des industriels.

9. LA MÉTROPOLE DÉSIRABLE : TOTEMS

Le Jaï et l'Aérogare : industrie et loisir en miroir.

Le passage progressif sur l'étang de Berre d'une industrie lourde à des activités de service et de recherche nous pousse à nous interroger sur la transition à anticiper pour ces 75 km de rivage au cœur de la métropole. Le contrat de l'étang de Berre a mis en évidence que l'étang est loin de connaître la même fréquentation touristique que la côte méditerranéenne (Côte bleue par exemple), ni même que l'arrière-pays provençal. Il souffre d'une image négative qui nuit à son attractivité touristique. Nous avons choisi d'orienter notre regard sur le lido du Jaï, dune naturelle qui sépare l'étang de Berre de l'étang de Bolmon et sur les hangars de Boussiron pour plusieurs raisons :

- La proximité avec l'aéroport donne à ce lieu une envergure métropolitaine.
- La dune du Jaï attire déjà une population locale pour la baignade et est connue à une échelle plus large pour la pratique du kitesurf.
- Ce site semble s'être arrêté dans le temps avec la présence de plusieurs éléments architecturaux remarquables laissés à l'abandon ou presque

Nous avons imaginé d'immenses anneaux flottant du Jaï à Berre l'Etang, Ces anneaux seront comme des pas japonais que l'on pourra voir depuis le ciel, en arrivant en avion sur la métropole. Ils symboliseront la dune disparue reliant il y a plusieurs milliers d'année les deux rives et seront comme un trait d'union entre l'activité industrielle de Berre l'Etang et l'activité liée au loisir sur la dune du Jaï.



Depuis ces anneaux géants, on pourra plonger, se baigner, accoster en bateaux. En repoussant l'activité liée au loisir au large de l'étang on permet ainsi la protection des rives et de leur écosystème fragile.

Un peu plus loin ce sont les hangars de Boussiron qui se dévoileront. Très lourds, avec leurs deux nefs en bétons précontraint, leurs toits bombés, en arc de cercle, leurs murs grêlés de petits pavés de verre, laissant entrer une lumière vive à l'intérieur, ils font penser à une architecture utopique. Ils ont déjà une histoire qui servira parfaitement à la « fabrication » d'un lieu mythique. Les jeunes arriveront du monde entier pour prendre des bains de musique électronique jouée par les plus grands DJ du monde. On y viendra en low-cost de la terre entière et cette facilité exceptionnelle créera vite la légende de L'Aérogare.

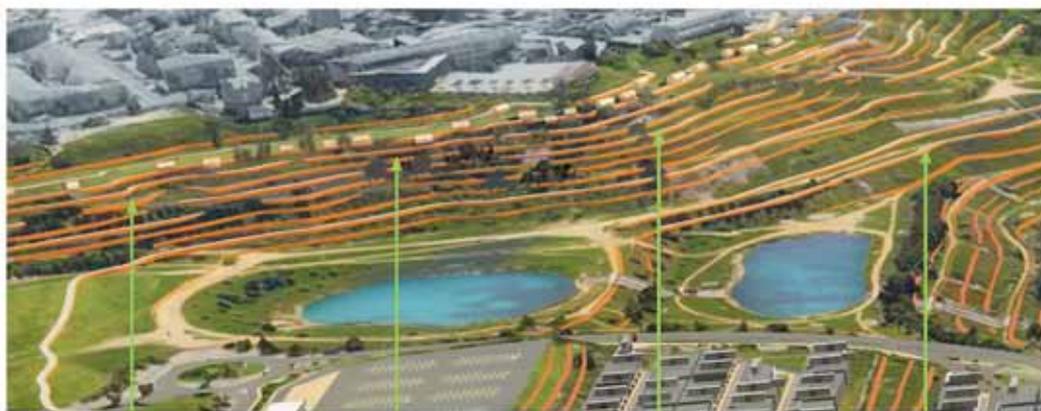


Le Grand Littoral : totem dans les quartiers nord.

Le site du grand Littoral et ses alentours rassemblent beaucoup de composantes caractéristiques de la métropole:

- Situé sur le piémont du massif de l'Etoile, ce secteur est marqué par une pente forte à tel point que l'urbanisation n'a pas pu se développer et la nature y est restée. Cette situation offre ainsi une situation de belvédère sur la rade de Marseille.
- Coincé entre les grandes infrastructures métropolitaines, ce site est visible depuis l'arrivée par l'autoroute et le TGV. En arrivant sur Marseille après avoir passé le tunnel de la Nerthe, se dévoile une vue panoramique allant du Grand Littoral jusqu'aux Iles du Frioul. C'est un territoire qui constitue un véritable marqueur métropolitain depuis l'arrivée par l'autoroute.
- Le centre commercial du Grand Littoral construit sur d'anciennes briquetteries n'a été que partiellement achevé à cause des risques d'effondrement. Ce site qui se trouvait être une friche industrielle a gardé sa caractéristique d'espace délaissé puisque la moitié est encore à l'abandon.
- Le Grand Littoral est pour autant un centre commercial au rayonnement important. Les consommateurs
- viennent pour certains d'Avignon et d'Aix. Avec l'évolution des modes de consommer, notamment le e-commerce nous devons anticiper les transformations des espaces commerciaux
- Le site est au coeur de plusieurs ensembles d'habitations très variés et populaires. Le site du Grand Littoral doit parvenir à être à la fois un marqueur métropolitain visible depuis l'autoroute du littoral et l'arrivée en TGV et dévoiler une vue panoramique remarquable depuis le site.





L'enjeu est de rendre modulable un site ayant un seul usage commercial. Il s'agit ainsi de requalifier l'entité commerciale de périphérie en entité commerciale de coeur de « métropole », tout en étant un espace de respiration dans un tissu urbain dense et complexe.

Pour mettre en valeur son statut en belvédère, nous souhaitons travailler avec la pente en la sculptant grâce à la création de restanques en briques qui rappellent le passé industriel du site. Ces restanques dévoileront des parcours déjà très utilisés par la population locale et révéleront des vues panoramiques sur le littoral.

Ce site permettra ainsi de mettre en résonance un projet de land art visible depuis les infrastructures routières et ferroviaires et un projet de parc dans lequel les parcours révéleront une vue panoramique sur la rade de Marseille.

Ces parcours tracés par les restanques, seront ponctués d'événements artistiques, une buvette et des hébergements proposés par Yes We Camp.

10. PROJETS DÉMONSTRATEURS

Travailler dans la plaine : Gignac la Nerthe et sa zone d'activité.

L'arrivée du projet Henri Fabre sur la ZAC des Florides à Marignane, est une opportunité pour la commune de Gignac d'enclencher une mutation des entreprises vers des activités à plus forte valeur ajoutée. En effet, le projet Henri Fabre s'organise sur 150 Ha, il doit permettre l'émergence d'un centre de référence autour de l'expertise clé : Mécanique, Matériaux et Procédés du futur.

La ville de Gignac, associée à Marseille Provence Métropole a d'ailleurs produit des études qui montrent l'intérêt de mutualiser un nouveau parc situé entre l'avenue Lino Ventura et l'avenue Georges Pompidou, avec le projet Henri Fabre.

Pour relancer l'activité agricole et créer une vitrine d'une forme d'agriculture exemplaire depuis l'autoroute, la commune de Gignac souhaite développer un lieu à but pédagogique autour de l'agriculture. Ce lieu aurait vocation des recevoir des élèves des écoles de l'ensemble de la métropole mais aussi un public familial pour sensibiliser aux questions de l'agriculture biologique, de proximité, en circuit court... Dans ce contexte, nous pensons que Gignac doit développer une vision d'ensemble à l'échelle communale pour permettre un dialogue entre le parc d'activité et les surfaces agricoles.

La création d'un axe nouveau sur une trame viaire en partie existante doit pouvoir relier le projet d'agriculture à but pédagogique au nouveau parc d'activité et à la ZAC des Florides. Ce cheminement vert pourra accueillir les circulations douces (vélo, piétons). ce type de parcours existe déjà notamment dans la zone industriel des Paluds à Gémenos. Il est devenu un véritable lieu de promenade.

Cette situation interroge par ailleurs sur les réponses urbaines, paysagères et architecturales à apporter sur les parcelles qui mutent d'une activité agricole vers des activités de service, artisanales ou industrielles.

Nous avons développé une trame urbaine qui s'inscrit dans le parcellaire agricole existant pour que les champs agricoles laissent progressivement la place à de l'activité. De cette manière agriculture et activité s'interpénètrent. Le système



de circulation permet de séparer les voies de desserte de la route principale. Les espaces de livraison et les parkings ne sont plus visibles depuis la route principale. La densité augmente progressivement jusqu'à la ZAC des Florides. Des exemples montrent en effet qu'il est possible de superposer des activités et ainsi limiter l'étalement urbain.



Habiter dans la pente : Roquevaire et la question des lotissements.

Sur les piémonts du massif de l'étoile la commune de Roquevaire est, elle, confrontée à la question des lotissements. De 1946 à 2009 le nombre de maison individuelle est passé de 500 à 2600. Le développement urbain mal maîtrisé composé essentiellement d'une urbanisation pavillonnaire entraîne aujourd'hui le ralentissement de la croissance démographique par le manque de diversité dans les formes bâties. Pour autant, Roquevaire bénéficie d'un bassin de vie particulièrement bien desservi en matière d'infrastructure de transports, notamment grâce à l'arrivée du tram train qui connectera Aubagne à la Bouilladisse. A proximité du futur

pôle multimodal, sur le piémont du massif de l'Etoile, la commune de Roquevaire a classé en zone à urbaniser, une parcelle de plus d'un hectare. Cette parcelle est constituée au Sud de restanques, qui ne sont plus cultivées et au Nord d'un bois constitué essentiellement de pins. Cette parcelle est entourée de lotissements.

Grâce à la pente, nous pensons qu'il est possible de proposer une urbanisation dense tout en offrant des espaces extérieurs généreux pour les résidents. En utilisant les restanques existantes il devient possible d'habiter les toits pour en faire des jardins pour les logements des étages supérieurs. Nous pensons, en effet, qu'il est indispensable d'inventer des logements intermédiaires qui proposent des formes urbaines relativement denses tout en assurant à chaque logement des espaces extérieurs généreux.



SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS ET PROCESS D' ACTIONS

La création de la Métropole est une chance pour ce territoire morcelé, d'abord parce qu'elle va enfin permettre d'avoir des stratégies de développement et d'aménagement qui pour être efficaces devront être transversales et cohérentes aux diverses échelles du territoire. Ensuite parce qu'elle va faire émerger de nouveaux territoires, hier aux franges des intercommunalités, demain au centre : l'étang de Berre, 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. Mais aussi les quartiers Nord de Marseille. Les difficultés sociales de ce territoire de 200 000 habitants ne seront pas automatiquement résolues par le développement économique, évidemment indispensable mais pas suffisant. Il faut l'accompagner par un grand projet urbain, de Château Gombert à Plan de Campagne, en forte relation avec la zone arrière portuaire, l'Estaque, Marignane et Vitrolles. Les quartiers nord ont besoin d'un transport en commun, d'espaces publics, de commerce, d'emploi... et d'une mixité sociale.

Une nouvelle représentation de l'espace rural et urbain à l'échelle métropolitaine, un nouveau transport collectif, le « Métropolitain », une gouvernance par plaines, vallées et massifs forestiers, une cellule d'innovation et de coopération renforçant les liens entre le développement portuaire et le développement économique de la métropole : la « Brain Port Community », une stratégie d'accueil des entreprises, le territoire comme vitrine de la transition énergétique, le développement de la filière hydrogène, une culture du risque d'inondation, un regard positif sur les « diasporas », considérées comme une richesse culturelle et un avantage dans la compétition économique mondiale, des « Totems » à Grand Littoral et au Jaï, un grand événement annuel autour du partage des traditions culinaires... Nous proposons une série d'actions pour une amélioration de l'accessibilité interne, une plus grande innovation, un meilleur équilibre ville-nature, la création de nouvelles images désirables... et des axes stratégiques de développement qui, en se régulant mutuellement, permettraient de lever un certain nombre de handicaps qui pèsent sur la métropole et sa capacité à apparaître comme une place mondiale.

Les articles détaillés réalisés par les experts de notre équipe sont rassemblés sur un site internet dédié : www.metropolemondeproximites.fr.

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

- Une nouvelle représentation métropolitaine : une métropole 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 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)

CE QU'ON PEUT FAIRE TOUT DE SUITE

Aménagement

- Un projet métropolitain qui rééquilibre emplois et logements
- Des contrats de vallée pour stabiliser la ville linéaire
- Un projet pour l'Etang de Berre
- Un atelier risques inondation

Economie

- Un Brain Port
- Un schéma stratégique d'implantation entreprises
- Une vitrine transition énergétique
- La création de la filière hydrogène

Transport

- Avancer le projet de l'A56
- Le TER Aix-Rognac
- Le Métropolitain
 - Utilisation des lignes ferrées existantes
 - Réouverture des stations
- Les BHNS
 - Aix Centre/Aix TGV
 - La Mède/Istres
 - La Mède/Fos

Culture / événementiel

- La Cité de la Nuit
- Grand Littoral
- Une fête des cultures métropolitaines, trafic de cuisine