

**AIX - MARSEILLE - PROVENCE**  
**« MÉTROPOLE-MONDE, MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS »**

© Éditions de l'Aube, 2015  
[www.editionsdelalube.com](http://www.editionsdelalube.com)

© Éditions D&A, 2015  
[www.agencedevillers.fr](http://www.agencedevillers.fr)

ISBN 978-2-8159-1438-3

***Sous la direction de Christian Devillers et Marie Evo***

Devillers & Associés - Corinne Vezzoni & Associés - Jean Blaise - Jean Viard - Theorit  
Jacques Boulesteix - Alain Bourdin - Embix - Transmobilités - Jérôme Dubois - CEPRI

**AIX - MARSEILLE - PROVENCE**  
**« MÉTROPOLE-MONDE, MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS »**

*éditions Devillers et Associés*

*éditions de l'aube*



# AVERTISSEMENT

En quelques mois, entre avril et novembre 2015, 3 équipes internationales ont travaillé, à la demande de l'Etat, à l'élaboration d'un premier plan d'action métropolitain pour la métropole Aix-Marseille-Provence.

Cette publication restitue sous forme d'articles les travaux réalisés par notre équipe dans le cadre de cette consultation urbaine et territoriale dirigée par Marie Baduel pour la Mission interministérielle de préfiguration de la métropole, placée sous l'autorité du préfet Laurent Théry.

Cette équipe était composée d'experts venant de domaines très différents. Les propositions ici présentées résultent de la diversité des regards. Les opinions et les propositions figurant dans ces textes n'engagent que leurs auteurs et en aucune façon la Mission de préfiguration ou les personnes rencontrées à quel titre que ce soit.

Dans le cadre de ce travail nous avons mené 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. Au cours des derniers mois plus d'une centaine d'acteurs, décideurs politiques, techniciens, chefs d'entreprises, experts... a été interrogée de façon à comprendre toutes les sensibilités, tous les enjeux et toutes les représentations de ce grand territoire. Nous remercions tous ceux qui nous ont apporté leurs connaissances et leurs idées sur la métropole et sont venues enrichir notre vision et nos propositions, et en particulier les membres de la Mission de Préfiguration, l'AGAM, le Grand Port de Marseille, la Chambre d'Agriculture des Bouches du Rhône, et le Syndicat des sylviculteurs des Bouches du Rhône.

## LES AUTEURS

### **Devillers & Associés**

*Paris*  
Architecture, urbanisme, paysage,  
territoires et mobilités

### **Christian Devillers**

christian.devillers@agencedevillers.fr

### **Marie Evo**

marie.evo@agencedevillers.fr

### **Cécile Beaudesson**

cecile.beaudesson@agencedevillers.fr

### **Clémence Mautouchet**

### **Ginaud Chancoco**

### **Paul Jaquet**

### **Vezzoni & Associés**

*Marseille*  
Architecture, urbanisme

### **Corinne Vezzoni**

### **Lucie Sarles**

agence@vezzoni-associes.com

### **Jean Blaise**

*Nantes*  
Culture

jean.blaise@lvan.fr

### **THEORIT**

*Rotterdam*  
Stratégie portuaire

### **Théo Willemsen**

theo@theorit.nl

### **Jérôme Dubois**

*Aix en Provence*  
Politiques urbaines, urbanisme

j.dubois.iar@wanadoo.fr

### **Jean Viard**

*La Tour d'Aigues*  
Sociologie

jean.viard@wanadoo.fr

### **EMBIX**

*Paris*  
Smart Grids, Smart City

### **Eric L'Helguen**

eric.lhelguen@embix.fr

### **Marisa Le Meur**

marisa.lemeur@embix.fr

### **Alexandre Capelle**

### **Alain Bourdin**

*Paris*  
Modes de vie, urbanisme  
alain.bourdin50@orange.fr

### **Jacques Boulesteix**

*Marseille*  
Economie

jacques.boulesteix@wanadoo.fr

### **TRANSMOBILITÉS**

*Marseille*  
Mobilités

### **Benoît Joguet**

b.joguet@transmobilités.com

### **CEPRI** **Centre Européen de Prévention** **du Risque d'Inondation**

*Orléans*  
Risques d'inondation

### **Nicolas Bauduceau**

nicolas.bauduceau@cepri.net



# PRÉFACE

L'originalité de cette métropole est triple. **Cette métropole 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-etunième ; 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 dépasser les 3 millions d'habitants, le port de Marseille a ses chances à condition d'être porté par tout le projet métropolitain et de développer ses synergies avec toute 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 être discrète et basée sur le principe de subsidiarité. Elle doit assurer les fonctions où elle est irremplaçable – et elles sont nombreuses – mais être aussi au service des cités et de leur diversité et des maires dans leur rôle de défenseur 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 sont en voie d'être gérés à l'échelle métropolitaine. Il y a consensus sur ce point mais il serait dangereux de ne raisonner qu'en termes de transport et de mobilité sans avoir 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 dans un projet de développement** qui en redéfinisse les rapports et pas seulement par des mesures de protections 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 nordafricaines 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.

Ce territoire a un immense besoin de **câlino-urbanisme, 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 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.

Tous les documents qui ont servi à cette étude sont disponibles sur le blog [www.metropolemondeproximites.fr](http://www.metropolemondeproximites.fr)





# 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 MÉTROPOLE 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 Industriales  
portuaires et aéroportuaires



Agriculture



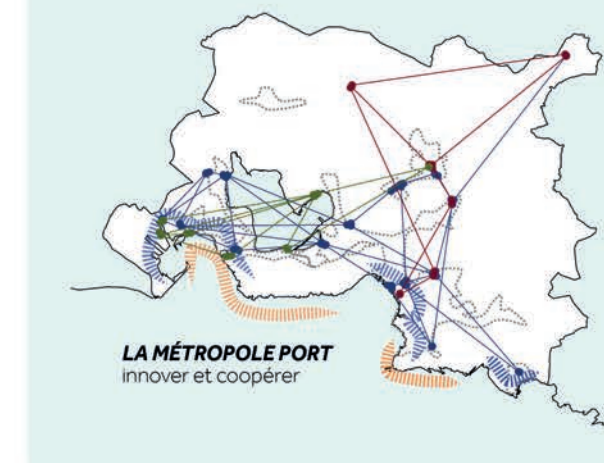
Forêt



Ville ou activité inondée

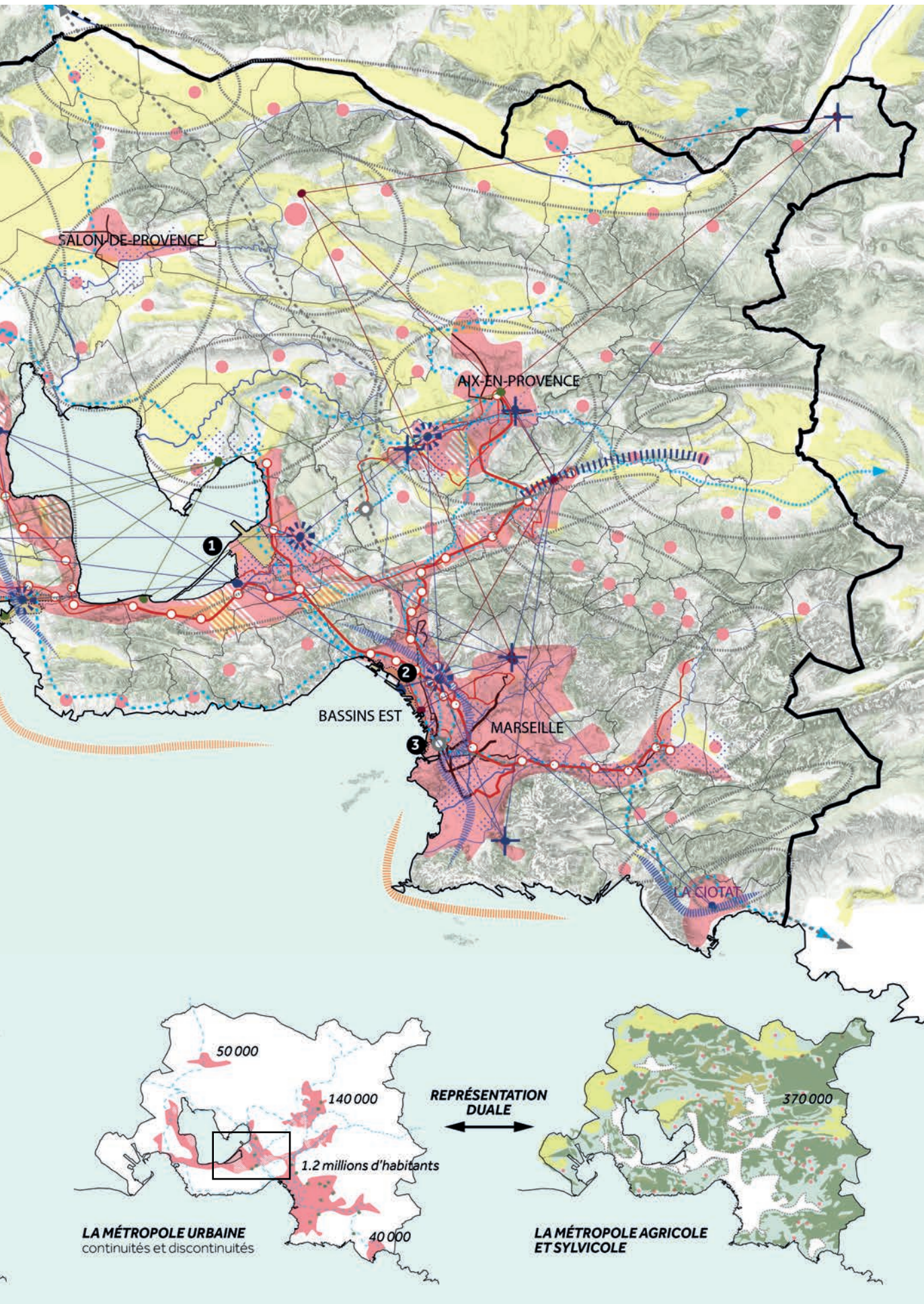


Unités de projet  
géographiques



# MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS / MÉTROPOLE MONDE

## RAPPROCHER, COOPÉRER, METTRE EN DÉSIR







# SOMMAIRE

## **CHAPITRE 1      Attractivité et représentation métropolitaine**

### **Penser 2062**

Jean Viard

### **Une politique quartiers nord et jeunesse**

Jean Viard

### **Dialogue sur les quartiers nord**

Christian Devillers et Jean Viard

### **Aix-Marseille-Provence. Deux totems et un évènement**

Jean Blaise

## **CHAPITRE 2      Ce qui change**

### **La nécessité de réglementer l'affectation du foncier**

Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin

### **L'urgence de penser autrement Aménagement et Transports**

Benoît Joguet

### **L'urgence d'une prise en compte partagée du risque lié à l'inondation**

Nicolas Bauduceau

### **Aux confins des intercommunalités : des territoires à enjeux métropolitains**

Marie Evo

### **Le port : une dynamique renaissante pour un atout majeur**

Jérôme Dubois, Théo Willemsen

## **CHAPITRE 3      Les projets de développement**

### **Les Scot : de grandes tendances partagées**

Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin

### **1<sup>er</sup> axe : Le secteur des terres, une ressource vitale dans l'aménagement du territoire**

Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois

### **2<sup>ème</sup> axe : une métropole de la proximité**

Marie Evo, Benoît Joguet, Christian Devillers

## **CHAPITRE 4**      **Port, économie métropolitaine et énergie**

### **Introduction**

Alain Bourdin

### **Trouver et accompagner les dynamiques de l'économie métropolitaine**

Jacques Boulesteix

### **Les activités maritimes et portuaires au coeur du renforcement économique de la métropole**

Eric L'Helguen, Marisa Le Meur

### **Conclusion**

Alain Bourdin

## **CHAPITRE 5**      **Les natures métropolitaines**

### **La nature omniprésente**

Corinne Vezzoni, Lucie Sarles

### **Le massif de l'étoile : un balcon sur l'horizon**

Corinne Vezzoni, Lucie Sarles

### **L'étang de Berre : industrie et loisir en miroir**

Corinne Vezzoni, Lucie Sarles, Jean Blaise

## **CHAPITRE 6**      **Synthèse des propositions**

*(Ce chapitre reprend sous une forme synthétique les principales propositions développées dans les chapitres précédents)*

### **Rapprocher**

Marie Evo, Christian Devillers, Alain Bourdin, Jérôme Dubois, Cécile Beaudesson, Benoît Joguet, Jean Viard, Jacques Boulesteix

### **Coopérer**

Théo Willemsen, Nicolas Bauduceau, Eric L'Helguen, Marisa Le Meur, Alain Bourdin, Jacques Boulesteix

### **Mettre en désir**

Corinne Vezzoni, Lucie Sarles, Jean Blaise

## CHAPITRE 1

# ATTRACTIVITÉ ET REPRÉSENTATION MÉTROPOLITAINE

## SOMMAIRE

<b>Penser 2062</b> <i>Jean Viard</i>	21
<b>Une politique quartiers nord et jeunesse</b> <i>Jean Viard</i>	33
<b>Dialogue sur les quartiers nord</b> <i>Christian Devillers, Jean Viard</i>	37
<b>Aix-Marseille-Provence. Deux totems et un évènement</b> <i>Jean Blaise</i>	45



# **PENSER 2062**

*Jean Viard*

## **Introduction**

**Penser la fin de l'État Jacobin et s'en réjouir**

**La France du sud en chantier**

**Trouver un séquençage unique**

**Restaurer les hauts lieux du XIXe : quartiers nord et étang de Berre**

**Plus de local, mais lequel ?**

**Un désir de jeunesse**



## INTRODUCTION

**Jamais le monde n'a changé aussi vite.** Emportés par son unification et la révolution numérique, les équilibres anciens s'effondrent. Trois milliards d'hommes sont connectés à Internet, près de cinq milliards reliés par un téléphone portable, la vie dans les pays développés a gagné vingt-cinq ans en un demi-siècle, un milliard de touristes ont franchi une frontière en 2015. 57 % des bébés naissent hors mariage en Europe, 80 % des femmes sont salariées, on a rajouté une génération à nos familles depuis la guerre de 40. 80 % du commerce mondial passe par la mer. Cette rapidité des changements bouleverse les rapports entre les genres, les cultures, les pays et les continents. L'Asie est pleinement entrée dans le cycle de la croissance et du développement, l'Afrique va la rejoindre au XXIe siècle, la crise écologique mondiale nous presse.

Les pays riches sont exposés à chaque instant aux appétits des défavorisés. Les riches dans nos sociétés se font discrets ou se retirent dans des quartiers préservés. **La rupture Nord-Sud devient tension le long d'une ligne qui court au travers de la Méditerranée jusqu'au nord du Mexique.** En 2014, 32 400 humains ont été tués dans des attentats dans le monde, les attentats du 7 janvier contre Charlie-Hebdo et un supermarché cascher et du 13 novembre à l'Olympia ont définitivement montré que ces conflits et les ripostes de solidarité étaient en chacun de nos pays comme entre eux.

Le chômage en France touche près de cinq millions de personnes, 1,2 million de plus depuis la crise de 2008. 223 000 personnes vivent dans les quartiers nord de Marseille souvent dans des conditions difficiles et il y a d'autres pauvres ailleurs dans la métropole. La population de PACA est passée deux à cinq millions d'habitants en un demi-siècle et la région accueille plus de 31 millions de touristes dont un million par la mer.

**La production de richesse se concentre de plus en plus dans les grandes métropoles et au sein de celle-ci dans le cœur des villes ;** en Provence, elle est concentrée dans le pays d'Aix, Marseille-sud et certaines communes du nord de l'étang de Berre. Ce qui est logique tant notre modèle économique allie de plus en plus études longues, classe créatrice, entreprises innovantes. Et ceci au cœur des villes transformé depuis trente ans sur un modèle urbain de fusion de la ville d'Hausmann avec une ambiance Club Med créant un art de vivre qui stimule l'invention et la créativité avec des accès réguliers à la campagne, à la mer, à la montagne et au monde TGV et Low Cost. Les vieux métiers sont soit restructurés par la révolution numérique, soit envoyés en périphérie des métropoles vers un monde rural de plus en plus ouvrier et résidentiel de milieux populaires et de retraités. Avec des poches d'extra-urbains hyperconnectés en périphérie des métropoles. sud-Luberon, Alpilles, sud du parc du Verdon par exemple. Mais aussi parc du Vercors, nord-Pilat, sud-Bourgogne, Normandie.

Commencer cette note par ces rappels de changements géostratégiques, sociaux, technologiques et productifs vise à poser d'emblée que la question métropolitaine n'est pas une question idéologique ou politicienne. Elle est une prise en compte des bouleversements du réel – ou un refus de cette prise en compte.

Même là où, à court terme, tout a l'air d'aller pour le mieux, la violence terroriste, le besoin de structuration de la classe créatrice, les effets des bouleversements géostratégiques ou les nouveaux modèles d'usages urbains sont déjà à l'œuvre. **La révolution numérique est « le train du XXIe siècle »** et elle est le double des flux d'échanges réels des marchandises, des savoirs et des corps. Ceux qui ne sauront pas s'y préparer connaîtront le destin des villes qui ont préféré la diligence au milieu du XIXe siècle. La révolution numérique est même plus que le train car elle lie le proche avec lui-même et avec son environnement, mais aussi le lointain avec le proche et cela hors de la contrainte de la durée. **Le projet métropolitain, avant d'être vu au prisme de la société locale, doit donc être pensé dans la dynamique des bouleversements sociétaux et mondiaux.**

En outre il faut, avec Pierre Nora et bien d'autres intellectuels, dire que **la structure même de l'État nation France est en bouleversement depuis plus d'un demi-siècle.** Sans doute, nous dit Pierre Nora, la plus grande transformation de la France depuis mille ans. Bien au-delà des capacités financières régressives de l'État.

1962, fin de l'Empire, 1965, Vatican II, 1968, fin de la prééminence du masculin, du politique et de la technique sur l'individu, les femmes et la nature, 1989 fin du mythe révolutionnaire... Ce n'est pas ici la place d'un essai sur les multiples causes de la transformation du modèle patriarcale, vertical et paysan qui a dominé la France si longtemps. La Révolution de 1789 comme la Révolution industrielle avaient su se glisser dans ce cadre car la première se déroula dans une société agraire, la seconde n'émergea que tardivement dans une République paysanne où la rente terrienne domine encore la richesse industrielle en 1945. Mais la révolution tertiaire et urbaine, la société d'éducation et de mobilité qui se construit dans le dernier quart du XXe siècle vont s'échapper peu à peu de cette structure millénaire : **Paris, l'Île-de-France et le grand Bassin parisien vont, avec les grandes firmes industrielles issues de l'appareil d'État colbertiste, partir à l'assaut du monde délaissant les anciennes provinces.**

**À l'inverse, la question du lien et des solidarités à l'intérieur de nos propres pays entre centres repensés et « quartiers », ou monde périurbain et rural hier « profond », se pose avec acuité.** Du moins là où les usages résidentiels, touristiques et de retraite ne sont pas venus diffuser leurs ressources. Les travaux de Laurent Davezies sont ici particulièrement éclairants. Les anciens mondes du travail se sentent délaissés. Leur sentiment de concurrence avec les nouvelles diasporas

est souvent violent. **En même temps, développement de la production de richesse localisée et attraction de la richesse consommatoire sont devenus inséparables, parfois concurrents.** Mais un territoire équilibré doit accéder aux deux pour trouver sa place dans les concurrences locales et mondiales et ouvrir des avenir à ses différentes jeunesse.

**L'idée qu'il y ait des habitants d'origine et des immigrés doit être bousculée.** Il y a des habitants de longues lignées et des diasporas – c'est-à-dire des groupes mobiles, avec des sédentaires, des nomades, des passeurs et des passants. La première diaspora de ce territoire est celle des nordistes. En réalité, la descente en cinquante ans de deux millions de nordistes en Provence est le phénomène le plus nouveau ici. 80 000 nouvelles arrivées par an, moitié jeunes actifs diplômés, moitié retraités. Depuis des siècles, les trajets s'effectuaient du sud vers le nord. Ces nouveaux arrivants sont dotés d'un imaginaire touristique du territoire, littoral, piscine, patrimoine et lieux culturels. Cours Mirabeau, calanques, festival d'Aix, Mucem, gares TGV et aéroport sont leurs lieux. Ils sont les rois des quartiers sud de Marseille et des maisons à la campagne du pays d'Aix et de La Ciotat. Ils sont largement le cœur dynamique de la classe créatrice.

Mais les terribles jours de janvier et de novembre 2015 obligent à penser autrement l'avenir de la métropole Aix-Marseille-Provence.

**La réalité de la vie séparée** d'habitants du centre parisien avec certains de ceux de la périphérie du grand Paris, la réaction extraordinaire du peuple français éduqué et intégré, la colère froide, et passive, aussi d'une partie des milieux plus populaires, la gêne, voire le soutien, d'une partie des habitants dits « des quartiers »..., tout cela nous impose de penser autrement le vivre-ensemble de notre société si nous ne voulons pas aller à l'explosion – d'autant plus que des milliers de jeunes européens sont « en formation », en Syrie et ailleurs.

Les diasporas anciennes, celles des pauvres du XIXe, Bas-Alpins, Corses et Italiens, puis celles des guerres du XXe siècle, Arméniens, pieds-noirs, harkis, ont eu le temps de se doter d'un quartier totémique, symbolique – Beaumont pour les Arméniens, le Panier pour les Corses, Menpenti pour les Italiens... Il ne s'agit pas de ghettos mais de cultures de survivants au passé souvent lourd. La plupart des membres d'une diaspora n'habitent pas leur quartier totémique, mais c'est leur lieu de référence. Et les diasporas récentes, les 38 000 Algériens, les 30 000 à 40 000 Comoriens, les Marocains, les Tunisiens, les petites diasporas d'Asie..., étaient regroupées sous le vocable d'« immigrés ». **C'est ce qui a pris fin le 7 janvier quand on a compris que le développement séparé n'était plus possible car trop dangereux.** Il faut doter chaque diaspora d'un nom, d'un projet, d'une utilité, y compris pour gagner des parts de marché dans l'immense enjeu de la production des biens publics en Afrique au XXe siècle. La France déjà fournit 40 % du blé nécessaire à la vie au Maghreb et en Égypte. À partir de là, **pensons ce**

**territoire en termes de « remembrement ».** Celui des diasporas, d'abord, qui doivent être dotées de lieux et de quartiers totémiques – plutôt à Marseille, pour assurer leur légitimité et qu'elles se sentent respectées.

Mais dans le même ordre d'idée de remembrement, **organisons l'université unique comme un hub réel de rencontre des savants,** les mondes des sports comme un ensemble, l'art de vivre comme un projet à partager entre les habitants et le monde. Structurons la classe créatrice et favorisons l'économie productive de la culture dans le livre, la peinture, la musique, la danse, le spectacle vivant et les nouveaux modes de communication et de création.

**Les terres agricoles aussi doivent faire unité** et être portées par un modèle agricole renouvelé, **les immenses espaces naturels maritimes, aquatiques et terrestres doivent être protégés et occupés dans une même cohérence,** les stratégies de peuplement coordonnées et projetées vers le futur. **Les espaces des entreprises enfin structurés par projets** comme le monde des ports, la chaîne de l'énergie, le projet Henri Fabre... et les grandes fonctions métropolitaines d'un ensemble urbain de deux millions d'habitants.

**Mais au-delà d'une pensée diasporique et de remembrement, l'originalité de cette métropole est triple.** Cette métropole 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 du monde en 1900, n'est plus que le quarante et unième ; fixons-nous comme objectif de rentrer d'intégrer les trente premiers en 2030. 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. Et dans Marseille même, changer de quartier est une tragédie.

**Aussi la métropole doit être discrète, fonctionnelle pour les grandes fonctions économiques, les transports,** au service des cités et des maires, de leurs diversités, de leur rôle de défenseurs des identités dans une époque où il va falloir être très local et profondément global. L'idéal sans doute en termes de discrétion, de simplicité et d'efficacité serait de très vite fusionner la métropole et le département des Bouches du Rhône comme à Lyon et à Paris. Les économies d'échelles en frais de fonctionnement seraient importantes, la capacité d'investissement renforcé et leurs cohérences accentuées.

De toute manière **la définition des territoires intermédiaires devra être pensée avec soin et sans crainte d'innover.** Certains sans doute organisés en parallèle en coopératives locales de développement, d'autres en communes nouvelles pour doter les quartiers



les plus défavorisés de moyens nouveaux puissants et pour faire bouclier contre une uniformisation qui masque les exclusions.

Créer une organisation de taille supérieure donne de la force au tout mais peut aussi permettre de scinder des ensembles trop disparates ; par exemple, « les quartiers nord », nous y reviendrons. **La place à donner aux diasporas, si nous voulons vivre ensemble dans un espace de tensions supportables, doit se penser de la même manière que la place à donner aux communes et à leurs regroupements.** Maurice Agulhon disait : « En Provence il n'y a pas de village, seulement des cités grandes ou petites. » **Bâtissons la métropole maritime-monde sur cette conviction.**

**Ce territoire a besoin de câlino-urbanisme, d'harmonie, de douceur de vivre, de beauté, d'arbres, de paysage, d'urbanité.** Les aménagements y ont souvent été brutaux, imposés à des trames locales mal connues et peu appréciées des décideurs. Les rénovations se font au compte-gouttes. 5 820 euros d'investissement ANRU par habitant pour les 218 901 habitants des ZUS de Marseille contre plus de 16 000 dans la France de l'Ouest, plus de 14 000 en Île-de-France. **Autrement dit, la société est dure, les solidarités faibles, les concurrences extrêmes.**

Cela vaut autour de l'étang de Berre, dans le val de Durance où l'autoroute est dans le lit même de la rivière, à la Duranne où des logements sont au milieu de nulle part, aux Milles où il n'y a pas d'urbanisme, autour d'Iter... Par conséquent, ceux qui vivent encore dans des espaces harmonieux, dans la ville d'Aix, dans les quartiers littoraux sud de Marseille, dans nombre de villages, au centre de Martigues, Istres, Salon..., ceux-là ne veulent pas faire violence partagée et identité massacrée. **Un pacte de douceur est impératif, une obligation d'arbres, de trottoirs, de WC publics, de rénovation.** L'abandon des lieux est à l'égal de celui des hommes qui ne sont ni dans les catégories dominantes ni dans les réseaux clientélistes issus des anciennes communautés migrantes, en particulier corses et italiennes. Mais au-delà de ces ruptures et de ces tensions, l'essentiel du territoire reste d'une beauté prodigieuse avec des vues toujours lointaines sur la mer ou les collines – en cela, les plus pauvres ne sont pas les plus mal situés.

**Le territoire d'Aix Marseille Provence a besoin de prospective et d'une vision de son avenir.** C'est indispensable à sa jeunesse et à ses entrepreneurs. Les siens ou ceux du monde qui pourraient y venir. **Un diagnostic rapide permet de dire qu'il y manque 100 000 emplois et 10 milliards de PIB pour la mettre au niveau des autres métropoles bi-millionnaires d'Europe.** Cette sous-activité est due à **un sous-investissement privé de l'ordre d'un milliard par an** dans un territoire plutôt bien doté en intervention publique – au niveau des masses financières pas toujours des objectifs. On peut lire ces informations autrement en disant que **nous sommes face à un non-désir pour ce territoire** qui se

mesure en manque d'investissements privés et surtout en manque de jeunesse productive et créatrice. Entre 18 et 30 ans, il manque ici 15 % de cette classe d'âge si on compare aux autres métropoles (Jacques Boulesteix, 2015). Un sondage CSA récent donne l'attractivité de cette métropole pour les Français (désir de venir y vivre) à 4 %, Nice n'est qu'à 10 %, Montpellier et Toulouse à 15, Bordeaux à 20 %... Et encore... sommes nous dans le sud alors que le nord et l'Est se dépeuple, même l'Alsace à l'image si forte.

**C'est à cette crise du désir que nous devons porter réponse et en particulier au désarroi des jeunes « restés là ».** Sinon les travaux de la mission dirigée par le préfet Théry, ou dans un autre ordre d'idée le rapport de Christian Saint-Étienne, montrent **les atouts de cette métropole, naturellement un des plus grands ports du monde mais aussi un site de multiples compétences d'avenir inestimables.** Et l'image mondiale de ce territoire portée par la peinture, l'art, le patrimoine, la culture, l'histoire, la nature, le tout entremêlé, est un atout qui n'existe nulle part ailleurs à un tel niveau. Mais le révéler, le valoriser, le remembrer comme un système complexe protégé et créatif reste en partie à effectuer.

## PENSER LA FIN DE L'ÉTAT JACOBIN ET S'EN RÉJOUIR

**Il faut penser large et se dire que le projet métropolitain est la réponse locale à la mondialisation en cours.** En France d'abord, mais aussi pour les réseaux d'échange mondiaux en cours d'organisation. Regardons au-delà de la décennie violente dans laquelle nous sommes.

**Paris et l'Île-de-France, le grand Bassin parisien – 25 % de la France – se tournent sans cesse davantage vers l'étranger** sous une triple pression :

- comme territoire dominant de la mondialisation au sein du club très restreint des « global cities », comme dit Saskia Sassen, qui structurent le monde autour de quatre ou cinq hubs (Paris, Londres, New York, Shanghai...). Nous sommes là au sud de Roissy autant qu'au nord de Paris.
- comme territoire leader dans le tourisme des élites du monde, et des Européens ou des Français, qui est comme le double des échanges du monde des affaires, des savoirs, de la culture et de l'éducation,
- comme territoire soit organisateur du sud au travers de liens avec le Moyen-Orient et l'Afrique qui ont été des forces hier et qui vont le redevenir au XXI<sup>e</sup> siècle au-delà des violences et des drames.

**L'enjeu premier, que ce soit des grands groupes français ou de l'État, ce n'est plus la domination sur les provinces qui n'est plus le lieu principal de la rente ou de la création de richesse.** On est dans une nouvelle hiérarchie des territoires réorganisés autour des global cities et des territoires résidentiels éclairés par Laurent Davezies.

**La classe créatrice comme les grandes firmes post-colbertistes** (productrices privées de biens publics style Bouygues, EDF, Areva, Airbus, Thalès, Vinci...) **est de plus en plus tournée vers l'international et l'enjeu des implantations provinciales est moindre.** Ces firmes sont un atout français dans un siècle qui va d'abord manquer de biens publics, surtout en Afrique ; y compris bien sûr l'énergie renouvelable et la révolution verte. Libre à chacun de les instrumentaliser pour son propre territoire. Et dans le grand bassin parisien on assiste alors à la construction d'un peuplement local. 50 % des habitants vivent entre trois communes voisines depuis leurs naissances et vont souvent travailler à pied. Ces cinq millions d'hyperlocaux sont masqués par les flux quotidiens des autres habitants, des provinciaux et des touristes. C'est la plus importante population locale de la France.

**La question des métropoles « de Province » n'est donc pas une injonction autoritaire de l'État central, mais un abandon relatif du centre dont les enjeux sont autres.** Et cela vaut surtout dans la France du sud car là sont les vraies grandes métropoles de niveaux internationales qui vivent hors de l'orbite de Paris.

Le penser ainsi c'est dire que l'enjeu n'est pas de dire «oui» ou «non» à l'État, mais de dire :

- soit on devient une deuxième Corse, **ou on se développe sur le modèle toulonnais** – résidences secondaires, lotissements du périurbain, balnéarisation du port, retraites et croisières, peuplement autour des villages, développement des yachts, etc. – ce qui ne marche pas si mal, mais qui ne crée pas grand-chose.

- **soit on se donne un projet de reconquête de la position internationale de ce site**, alliant mer et intérieur, technologies nouvelles et maritimes, classes créatrices et université et grandes écoles.

Ce qui nous arrive aujourd'hui est ce qui est arrivé à l'Italie, à l'Espagne depuis plusieurs siècles, à l'Allemagne depuis 1945. C'est le fait de **s'organiser autour des grandes villes hors d'un centre dominant**, de leur donner du territoire plus ou moins grand et de faire des machines de combat économique, culturel, social et politique. Vu ainsi, **on est dans la période où il faut qu'Aix Marseille Métropole rattrape une dynamique urbaine européenne dont elle a été un peu privée** parce que le jacobinisme, et avant ça la monarchie, l'ont transformée en territoire secondaire dynamisé au gré des intérêts stratégiques de l'État et des grands groupes colbertistes. Régression

aixoise après 1789, instrumentalisation de Marseille après 1870, stratégie Cadarache et Fos après 1962, Euroméditerranée après 1981... Le temps de l'autonomie de destin de ce territoire est venu et le passage est rude. **Aussi l'État a décidé, après la plupart des autres pays d'Europe, de laisser construire des ensembles de cités et de villages, appelés métropoles dans des régions renforcées.** Ces ensembles nouveaux, qui attirent déjà 60 % de la richesse produite sur le territoire national, sont issus d'une histoire nationale et internationale post-jacobine où la France « invente » les villes-puissances après les avoir niées pendant des siècles. Le changement est considérable et donne à ce territoire des chances que lui avaient refusées aussi bien Louis XIV que la Révolution, les deux Napoléon ou de Gaulle. Le temps du nous commence, mais c'est un nous fédérateur d'identités et de lieux. Il peut être refusé au nom d'un refus de la prise d'autonomie favorisant un développement sujet, dans l'ancienne tradition jacobine, résidentielle et de fonctions subalternes à salaires faibles.

Comme nous l'avons dit, Pierre Nora dit que la France vit depuis les années 1970 sa plus grande mutation historique. **La mutation la plus forte n'étant pas de passer d'un roi à un président de la République mais de passer d'un système du « haut vers le bas », avec une domination du parisien et du central sur la province, à un système horizontal où il y a un problème de relation entre le centre et la périphérie – cela vaut d'ailleurs pour les classes sociales, pour les populations comme pour les espaces.**

Si on pose les questions ainsi, cela relativise les tensions inter cités locales, et on doit se chercher un avenir dans le mouvement beaucoup plus large de l'histoire. **Retenons que ce territoire accède à l'autonomie parce qu'il court le risque de l'abandon. C'est sa chance pour le XXIe siècle.** Alors n'appelons plus sans cesse l'État à la rescousse, appuyons ce territoire sur lui-même, sur les politiques d'équilibre européennes, les acteurs mondiaux, en particulier maritimes et technologiques. **La logique de projet et de prospective doit remplacer la quête incessante des interventions d'État.**

## LA FRANCE DU SUD EN CHANTIER

Pour avancer dans le diagnostic des enjeux de la métropole en cours de construction, analysons ce qui se passe autour de nous.

**Toulouse** est devenue une grande région maritime, qui inclut Montpellier et Sète – Sète étant en lien avec Barcelone. Quelque chose d'important se passe qui dote à nouveau **Toulouse d'une fonction considérable avec l'aéronautique, le vin (c'est la première région viticole d'Europe) et l'ouverture à la mer** qui va faire entrer la ville et la région dans l'ensemble des conseils maritimes

européens et mondiaux.

Au même moment, **Lyon** vient de récupérer Saint-Étienne, donc la chaîne du pneu, et le rayonnement **de la puissante bourgeoisie lyonnaise industrialisante s'est enrichi d'un nouveau segment**. Michelin venait justement de reconcentrer à Clermont-Ferrand l'ensemble de la recherche mondiale sur les pneumatiques.

**Ici**, Marseille est une ville de bourgeoisie de commerce, universitaire aussi, et Aix est une ville de bourgeoisie foncière et universitaire. Donc **AMP a une bourgeoisie urbaine faible dans les domaines industriels**, sauf dans les nouveaux secteurs où émerge une bourgeoisie industrialisante dans la haute technologie. Nous sommes une région de filiales de firmes néo-colbertistes et de PME PMI régionales d'accompagnement.

**AMP est un territoire où on est très fort en placement capitalistique** – il y a beaucoup d'argent dans les caisses d'épargne –, ce n'est pas un hasard si le président de la caisse d'épargne nationale est régulièrement un Marseillais – rapatrié de l'espace colonial. Et issu des ventes foncières des bastides réalisées par les mêmes familles du commerce colonial pour construire dans les années 1960-1970 ou des métiers portuaires.

**Construire une métropole maritime-monde passera par le renforcement d'une bourgeoisie locale industrialisante alliée à d'autres bourgeoisies européennes, africaines ou asiatiques**. Parce que c'est largement la bourgeoisie urbaine qui fait l'économie, surtout en période de récession des États et de réorganisation des stratégies de la sphère parisienne publique et privé. Parce même dans cette époque de financiarisation extrême, une part du capital reste territorialisé par les liens aux familles et aux cultures.

Il se passe donc des bouleversements forts autour du phénomène Toulouse-Languedoc et du phénomène grand Lyon. Ce qui fait que PACA, qui était la troisième région est passée à la septième place des régions françaises. Du moins en population. Alors cette région peut être principalement le lieu de vacances et de retraite des autres régions françaises et européennes, ou devenir un moteur économique dont le territoire principal sera les mondes de la mer et le relais avec le monde alpin. **Les autres régions se sont agrandies en espace, en bourgeoisie, en nouveaux enjeux. Dès lors AMP ne peut s'agrandir que vers la mer et jouer à fond le projet d'être une grande métropole maritime-monde.**

**La mondialisation est une affaire de bateaux, et de nouveaux combats pour la sécurité, c'est pour cela qu'il faut organiser le lien entre la métropole et Toulon.** Pas Toulon dans la métropole, mais Toulon comme lien essentiel parce que la question militaire en Méditerranée est centrale et que Toulon est un centre de recherche sous-marin exceptionnel – Toulon est leader mondial des recherches de matières premières sous-marines après Cap Canaveral.

## TROUVER UN SÉQUENÇAGE UNIQUE

**Nous devons penser le séquençage historique des différentes parties de cette métropole : celles-ci ne sont pas en harmonie entre elles depuis toujours. On a un séquençage maritime, par nature cyclique et aléatoire du fait des guerres, des catastrophes, de la peste... Le séquençage de la terre, notamment le pays d'Aix, se constitue sur de plus longues périodes, avec des grandes familles qui s'échelonnent depuis des siècles. On a donc deux séquençages historiques différents dorénavant dans une même aventure où l'homme domine de mieux en mieux la mer.**

Ici on différencie souvent les lieux à l'aune des pratiques grecques et romaines. En réalité ce sont deux séquençages de villes : ville de la richesse maritime, et ville de l'enracinement terrien.

**Marseille a reculé après la guerre d'Algérie**, elle s'est peuplée de pieds-noirs plutôt pauvres. Gaston Defferre a alors construit le mythe de la ville millionnaire, qui a été son grand thème final. Mais ce n'étaient pas des actifs. C'étaient surtout des pauvres qui « posaient le sac » à Marseille ; et quand ils avaient posé le sac, ils étaient, comme les Arméniens et tant d'autres avant eux, des survivants, mais peu porteurs de grands projets.

**Alors qu'au même moment, le pays d'Aix, dans son séquençage propre**, a été valorisé par son paysage magnifique – le cours Mirabeau, la Sainte-Victoire, etc. –, un haut lieu du patrimoine, de la culture et du tourisme. Le pays d'Aix pris dans une puissante dynamique post-touristique a alors concentré une forte part de la classe créatrice appuyée en parallèle sur la filière nucléaire et les nouvelles technologies – sans oublier des localisations néomarseillaises qui sont venues là par refus de Marseille intra-muros tout en étant liées au grand port en souffrance, ses réseaux et ses savoirs. **Petit à petit, toutes les régions post-touristiques du monde sont mises en valeur, restaurées, valorisées, et elles attirent les entreprises high-tech de la mondialisation et les migrations de sa population créative.**

C'est déjà en partie fait du côté de **Marseille sud**, qui est l'héritage des projets de Defferre, qui est de la taille de Grenoble et qui a la même structure socioculturelle, avec le même nombre d'ingénieurs, de cadres, etc., avec également la médecine, les dentistes, Château-Gombert, Luminy, les banques... et surtout **Euroméditerranée** qui avec près de 8 milliards d'investissement renouvelle le lien entre la ville, la région et la mer.

Et il y a **Aix et le pays d'Aix**, qui pèse à peu près autant que Marseille sud et qui est monté sur un autre modèle, parce qu'il n'y a pas eu au départ de volonté politique : Thomson, des grands groupes sont venus à Aix parce qu'il y avait le festival dans ce grand mouvement de développement post-touristique – sans oublier cependant Cadarache. Au fond, c'est Montpellier sans politique publique. Cela crée d'ailleurs le même nombre d'emplois par an que la machine montpelliéraine alors que celle-ci était une politique, un discours, un leader. L'attractivité du pays d'Aix, de la Sainte-Victoire, de Cézanne, s'est faite naturellement, même si elle est ensuite devenue un projet politique puissant.

## RESTAURER LES HAUTS LIEUX DU XIXE : QUARTIERS NORD ET ÉTANG DE BERRE

**Nous avons par ailleurs en crise les deux pôles qui étaient ceux de la bourgeoisie du XIXe siècle : l'étang de Berre et les quartiers nord.** La bourgeoisie, qui était une bourgeoisie de commerce, avait des zones résidentielles autour de l'étang de Berre et autour des quartiers nord, c'est-à-dire au-dessus de la ville. Il y avait quelques bastides aussi dans les quartiers sud mais il y avait des problèmes de moustiques, etc.

Pour la bourgeoisie urbaine marseillaise il s'agissait d'éviter la peste et d'avoir des produits frais ; pour cela, il fallait être à moins d'une heure de cheval de sa maison de la ville, pour pouvoir se nourrir et éviter les épidémies. **Le problème est que ces deux territoires ont été détruits en tant que territoires esthétiques par le développement industriel**, par le fait qu'on y a concentré les usines et les ouvriers, les HLM, pour des raisons politiques. D'un côté, Defferre a concentré les ouvriers qui votaient à l'époque communiste dans les quartiers nord pour que les communistes ne tiennent qu'un seul secteur électoral et que le PS garde la ville – notamment dans le 15e et le 16e qui étaient le secteur des communistes – et de l'autre côté, on a industrialisé l'étang de Berre sans aucun respect pour l'écologie du système et pour l'esthétique du territoire.

Lieux hier recherchés ils peuvent le redevenir, ils ont toujours les paysages, la position géographique, l'eau, la proximité de la mer. Ce ne sont pas des lieux délaissés où on a mis les délaissés, ce sont des hauts lieux où la bourgeoisie foncière a spéculé en appui sur le politique. Leur restauration doit alors faire sens et projet pour y améliorer la qualité de vie des habitants et l'attractivité de ces territoires en matières de production, de loisir et de consommation.

**Pour faire métropole il faut certes renforcer les lieux du développement et de la puissance, mais il faut aussi contre agir sur ces deux espaces principaux en crise économique, politique, et culturelle.** La chance de AMP

est que ces territoires « négatifs » ayant été des hauts lieux positifs peuvent le redevenir plus facilement. Tout cela ne veut pas dire que ces deux territoires sont les plus pollués, les plus en crise, ni que tous les pauvres y sont, il y a des pauvres ailleurs. Mais le risque de rupture écologique visible comme « les pauvres visibles », sont dans les quartiers nord et autour de l'Étang de Berre. Ce qu'on entend dans les médias tous les jours et qui casse le développement de Marseille est là. Si on regarde les études d'opinion, actuellement les industriels veulent bien venir à Aix Marseille, parce qu'ils ont compris la position géostratégique du lieu, mais les cadres et les salariés renâclent à venir à Marseille.

**C'est-à-dire que c'est l'habitant qui refuse de venir et cela renvoie à l'idée que ce qui porte la crise de cette métropole c'est l'absence de désir.** Un sondage CSA de juin 2015 où on demandait aux Français qui désiraient déménager où ils avaient envie d'aller donnait 20 % à Bordeaux, 15 % à Toulouse et Montpellier, 10 % à Nice et 4 % à Marseille.

Remettre ce territoire en désir plus fortement passera par un travail de transformation des lieux négatifs et un travail sur la puissance et l'organisation de la classe créatrice et de la jeunesse. Il y a donc une crise profonde du désir pour ce territoire, même si on a regagné un peu des parts de marché avec Aix Marseille 2013, Capitale européenne de la Culture. **C'est l'art de vivre ensemble qui est en crise**, la peur dans la rue, les filles qui n'osent pas sortir le soir, l'ensemble des éléments de la qualité de vie. Or là est le moteur de l'attractivité de la jeunesse, des innovateurs et des investisseurs. Et il faut inventer cette mise en désir autour **des quatre piliers territoriaux fondateurs de la métropole, Marseille/Aubagne, pays d'Aix, Étang de Berre et quartiers nord.**

## PLUS DE LOCAL, MAIS LEQUEL ?

**Construire la métropole peut paraître s'éloigner du local et c'est ce qui a tellement tétanisé les élus locaux.** C'est un sujet qu'il faut prendre en main, entendre et étudier. Car il ne suffit pas de se lier mieux et plus au global, il faut aussi plus de proximité. L'enjeu est de faire fonctionner les deux ensembles et l'observation des métropoles en développement montre qu'elles ont à la fois des atouts d'identité forte partagée et des investissements puissants dans la révolution numérique et les nouveaux métiers. Pensons à Barcelone, Londres, Milan et même Lyon ou Toulouse.

Faire fonctionner les deux ensembles, surtout ici où en plus des communes multiples, et des quartiers, il y a de fortes communautés diasporiques. Marseille c'est 111 quartiers et on est autant marseillais, que de l'Estaque ou de la Pointe rouge, on est de Saint-Joseph, comme on peut être d'Aubagne ou de Martigues. Et quand on

prétend mettre les communes de même niveau les unes les autres, on met 800 000 habitants d'un côté, 800 000 de l'autre mais avec un maillage électoral beaucoup plus puissant, puisqu'il y a plus de 500 élus locaux, dont 101 à Marseille.

**Il faut renforcer donc la proximité, avec les communes, certes, mais aussi dans des « bouts de la ville », des quartiers, des arrondissements qui font sens et usages pour les habitants... ou découper dans la ville des corps politiques nouveaux, des territoires ou des communautés, segmenter l'immigration en diasporas pour leur rendre des histoires et des projets.** Il ne faut plus penser immigration, il n'y a rien en commun entre un Comorien, un Kabyle et un Syrien catholique réfugié, si ce n'est qu'ils ne sont pas nés là. Les Comoriens n'ont aucune possibilité de retour au Comores et ils ne vont pas nous aider à conquérir l'économie des Comores, ce qui n'est pas le cas pour les Kabyles, pour les Syriens, etc., donc on ne peut pas globaliser les immigrés. Et il faut plus penser arrivants, passants, partants... – parce qu'il y a énormément de gens qui viennent passer trois mois et qui sont des porteurs culturels et économiques forts et il y a des retours dont on parle trop peu comme si on voulait se terroriser avec des images d'invasion.

**Donc il faut multiplier les niveaux et les échelles d'appartenances pour que les individus se sentent à la fois de leur quartier, de leur ville, de leurs trajets, de leurs croyances, de leurs genres, de leurs métiers, de leur métropole, de leur région, de leur Méditerranée, etc.** La proximité et le global ne sont pas en conflit, ils sont complémentaires et multireliés. Ils étaient en conflit dans un modèle national où il y avait des frontières, un dedans et un dehors. Aujourd'hui le monde est Un, l'Humanité est rassemblée définitivement. Le monde est en France par le réel comme par le virtuel sans cesse comme la France et les Français sont dans le monde et de plus en plus. **La France n'est ni un territoire ni une ethnie elle est un système de valeurs et une pensée de l'universel, une langue et une culture.** On sort du modèle national qui était une totalité protectrice moniste et on entre dans autre chose, un ensemble multiprotecteur mais avec des systèmes à chaque fois semi-ouvert. On entre dans un système où l'extérieur est chez nous et on a des intérêts à l'extérieur, on ne peut plus les séparer – que ce soit en termes écologiques, économiques, ethniques, culturels, etc. – donc **le problème c'est de multiplier les espaces d'appartenance, qui ne sont que relatifs puisque tout espace aujourd'hui est ouvert.**

**La métropole est un de ces niveaux nouveaux de protections et de projet. Elle doit être faite pour les citoyens, dans leurs diversités, en les rassemblant par un projet et un désir nouveau de puissance, de développement et d'emploi.** On doit construire une institution pour les citoyens, le cœur du projet c'est le bonheur des citoyens, l'amélioration de leur situation. On va améliorer leur situation en leur donnant une direction

commune – on s'inscrit dans un territoire qui a un projet – et en se fixant pour objectif que leurs enfants aient du travail dans vingt ans avec les outils de formation liés pour que ce soit possible. Cette métropole est une opportunité à saisir face à un État qui se rétracte et d'une certaine manière abandonne ses anciennes Provinces, même s'il doit rester le garant protecteur d'une culture, de valeurs et de solidarité. **Un État agile dans un monde en mouvement allégé de ses fonctions de commandement hémiplogiques avec dans son Sud des métropoles porteuses d'un modèle de développement nouveau autour de Toulouse, Lyon et Aix Marseille Provence.**

## UN DÉSIR DE JEUNESSE

Et un des grands enjeux métropolitains va être de **construire les lieux de la jeunesse** qui n'existent pas assez et si possible loin des oreilles des urbains car autant nous avons accepté le bruit automobile dans les villes, autant le bruit humain dans le silence reconquis est source de conflits. D'ailleurs des jeunes vont à Montpellier, où il y a le grand Zénith. Cela renvoie à ce que fait Jean Blaise qui propose de faire des hangars de Marignane le lieu de la jeunesse, récupérer les vieux hangars qui ne servent plus sur l'aéroport pour en faire un énorme lieu où on peut faire du bruit toute la nuit. À Lisbonne on a utilisation des quais pour la nuit, à Montréal aussi. À Paris, on a réfléchi à installer les boîtes de nuit dans les gares, qui ont les parkings, qui ont les accès, car il n'y a pas d'habitants. On peut imaginer que la SNCF deviendrait le grand lieu de la nuit au lieu de n'imaginer que du commerce sur son territoire. **Où un signal, un totem, pour dire qu'on est un des grands lieux de la jeunesse du XXIe siècle en France, en Europe et dans l'ensemble de cet espace méditerranéen ?**

## CONCLUSION

De tout cela ressort un certain nombre de choses quoiqu'un peu iconoclastes : **il faut faire des actions politiques, des actions culturelles et des actions économiques, et elles ne se chevauchent pas forcément.**

Par exemple, pourquoi ne pas fusionner Marignane et Vitrolles dont les enjeux sont si proches ? **Pourquoi les quartiers nord de Marseille, 223 000 habitants, ne deviendrait pas une vraie commune indépendante ?** Ce serait la deuxième commune des Bouches-du-Rhône, Marseille n'aurait plus que 600 000 habitants mais ce serait toujours la première. **C'est la politique qui a détruit les quartiers nord est-ce que ce n'est pas la politique la solution ?** Faire une commune de plein exercice dans la métropole pourrait constituer une compensation historique et surtout donner enfin une vraie chance à ces territoires qui dont depuis 50 ans sujet des projets des autres. **Idem pour l'Étang de Berre.** Ainsi l'intérêt de la métropole..., c'est qu'on peut la redécouper car l'ensemble est lié et insécable.

**Pourquoi la RTM n'est-elle pas allée mettre son siège dans les quartiers nord, en vendant fort cher ses terrains de Mazargues ?** Pourquoi l'OM n'est-elle pas allé dans les quartiers nord alors que plus de 50 % de son public vient de là ou du hors Marseille ?... Parce qu'ils n'ont pas de pouvoir politique et que donc ils ne pèsent pas ? Il y a beaucoup de fonctionnaires municipaux à Marseille mais presque pas qui habitent dans les quartiers nord. **Pourquoi n'y a-t-il pas un rectorat annexe dans les quartiers nord ?** Il pourrait très bien y avoir un rectorat décentralisé pour les écoles communales et les collèges. Ce ne serait pas du tout anormal qu'il y ait une annexe puisque c'est là qu'il y a le plus d'enfants et puisque c'est très près d'Aix. **Il n'y a même pas de commissariat dans les quartiers nord !...** Dans n'importe quelle ville de 223 000 habitants il y aurait plusieurs commissariats, il y aurait une direction des écoles, une direction des personnes âgées, il y aurait ne fût-ce qu'à ce niveau-là une multitude de fonctions et donc d'emplois publics qui pourraient tout à fait mailler ce territoire. **Et on pourrait y déplacer la sous-préfecture d'Aix à l'utilité mystérieuse.**

Comment créer des territoires d'aménagement dans la métropole ? Il y aura un territoire issu de la CAPA, un territoire issu de MPM, etc., oui, **mais peut-être peut-on créer deux territoires nouveaux, les rives de l'étang de Berre et les quartiers nord.** Il y aura MPM sans les quartiers nord, la CAPA, l'étang de Berre, etc. Pourquoi pas ?

**On peut aussi, faire de la Canebière et du haut de la Canebière le quartier étudiant de la métropole.** Les étudiants, ce n'est pas une diaspora mais c'est une des communautés. Il y avait l'idée de reprendre les trois immeubles qui sont sur la Canebière pour en faire une immense cité universitaire. Du coup, avec la présence

de plusieurs dizaines de milliers d'étudiants, il faudrait penser le transport des étudiants en direction de Luminy, d'Aix, Saint-Jérôme etc. Cela donnerait une logique nouvelle aux investissements transports pour bâtir la métropole de la jeunesse. **Et cette métropole pourrait se singulariser en garantissant un studio à tout jeune de plus de 16 ans qui poursuit ses études.** Une motivation forte pour les jeunes en tendance de décrochage scolaire ou qui viendraient de loin. Cela pose aussi la question de leurs loisirs et de leur proximité avec les immigrés, parce que le propre des étudiants est qu'ils ont une capacité à vivre avec les diasporas mieux que les autres. Je pense que c'est un enjeu majeur de relier tout ça. C'est assez facile, on peut le faire, c'est à échelle humaine.

Il y a une autre idée intéressante dans le texte sur les quartiers nord c'est **qu'il faut « casser » les quartiers nord : en mettant un Casino à l'Estaque, une zone franche numérique à Saint-Joseph, des opens store dans les bas d'immeuble.** Le problème c'est de récupérer les bas d'immeubles dans les quartiers nord, il faut les réhumaniser, en faire des open-stores, permettre aux gens de venir y travailler, s'y connecter gratuitement, en faire des endroits où on apprend comment gérer une auto-entreprise...

**Le deuxième moyen de restructurer ces quartiers, c'est de travailler sur la propreté parce que la politique de déchets permet de réorganiser l'espace.** Dans ces grands ensembles, le problème de la gestion des déchets, c'est tout d'abord l'enlèvement aux abords des immeubles, ça permet de retrouver des espaces communs et sans rats. On peut construire une spatialité du déchet qui est très intéressante et c'est un des enjeux, d'abord en termes d'emplois, mais aussi en termes d'espaces. **Et dans la ville centre il faut généraliser les concierges de rue parce que Marseille est une ville où il n'y a pas de concierges** et où il n'y a pas de locaux à poubelles. Penser la ville par le déchet dans une ville comme Marseille est un enjeu passionnant.

**La dimension métropolitaine va offrir de nouvelles opportunités : la fierté des habitants demain sera notamment portée par les résultats sur l'écologie.** On sera fier d'avoir une ville qui recycle, on sera fier d'avoir une ville qui est indépendante en matière énergétique... À San Francisco, on arrive à 80 % de recyclage et cela a créé 1 000 emplois nouveaux et des innovations technologiques passionnantes ; l'ensemble des bons vignobles autour de la ville est amendé uniquement par des déchets urbains recyclés ! Les habitants en ont conçu une fierté extraordinaire. Ainsi penser la métropole de demain c'est déjà avoir intégré la réorganisation de la France bien sûr, des échanges mondiaux et du rôle des ports, de l'énergie, mais c'est aussi anticiper la révolution numérique quand elle portera l'ensemble de ses effets et anticiper l'économie circulaire qui a été pensée à Gardanne, les Amap pensés à Aubagne... autrement dit, projeter nos structures culturelles propres dans la bataille écologique d'une société de l'art de vivre. Faire

donc de diversités et de tensions entre des rythmes différents, création et richesse grâce aux faits d'avoir un projet commun, ici, qui mette en musique les proximités successives et les renforce.

**La métropole offrira un territoire politique et économique d'unité à ce qui était hier séparé : le port en premier bien sûr, l'Université Unique qui aura un interlocuteur pour ses politiques, les mondes du sport, de la nature, de l'agriculture et les projets industriels et touristiques...** Mais là où les élus communaux ont cru voir un éloignement des pouvoirs populaires qu'ils incarnent des sphères de décision, il faut éclairer le retournement inverse : le pouvoir d'État recule et régresse au profit du pouvoir métropolitain qui sera dorénavant porteur du projet de vivre et de se développer ensemble. **La proximité sort ainsi renforcée de la création de la métropole, surtout si on sait en profiter pour redéfinir les territoires principaux intermédiaires d'aménagement, Pays d'Aix, Marseille et Aubagne, en dotant enfin d'un vrai pouvoir politique l'étang de Berre et les quartiers nord.** Ces quatre piliers de base de la future métropole redessinent son visage et ses équilibres, ses solidarités et ses possibilités. Et laisse à la proximité communale, de quartiers ou de diasporas, leurs rôles premiers de lien et d'écoute démocratique. Arles pouvant un jour devenir le 5ème pilier.

Enfin il faut imaginer qu'**on va construire cette métropole maritime monde dans une période d'attentats et de conflits.** Marseille, en tant que ville de bordure méditerranéenne, risque en permanence d'être un lieu tragique de cette période ; alors si on ne considère pas que les différences culturelles d'hier comme relatives – on va les protéger mais elles n'ont plus les mêmes enjeux – par rapport aux nouvelles différences qui cherchent leurs places, on risque de ne pas faire société ensemble et de se retrouver tous bloqués voire en conflits et en peurs. **Il faut dire : nos différences historiques sont devenues secondaires depuis le 7 janvier.** Il y a là un sentiment d'urgence, ça pourrait faire la conclusion de ce texte, texte ouvert avec 2062 comme perspective ce qui est une forme de réponse aux angoisses nées de ces tensions.

Mais, pour approfondir et enrichir ces réflexions, nous vous proposons un dialogue avec Christian Devillers, architecte.





# **UNE POLITIQUE QUARTIERS NORD ET JEUNESSE**

*Jean Viard*

### **Les trois pôles qui étaient ceux de la bourgeoisie du XIXe siècle – Canebière, Étang de Berre et les quartiers Nord – sont en difficulté et créent peur et rejet.**

La bourgeoisie, qui était une bourgeoisie de commerce, avait des zones résidentielles autour de l'Étang de Berre et autour des quartiers Nord, c'est-à-dire au-dessus de la ville. Il y avait quelques bastides aussi dans les quartiers Sud mais il y avait des problèmes de moustiques, etc. Pour la bourgeoisie urbaine marseillaise il s'agissait d'éviter la peste et d'avoir des produits frais ; pour cela, il fallait être à moins d'une heure de cheval de sa maison de ville, pour pouvoir se nourrir et éviter les épidémies.

**Le problème est que ces deux territoires ont été détruits en tant que territoires esthétiques par le développement industriel**, par le fait qu'on y a concentré les usines, les ouvriers, les HLM. (Pour une autre raison, la Canebière qui était le lieu des cafés où se faisait les affaires a subi le même sort avec le déplacement du port à la Joliette et le basculement de la ville vers le rivage).

Cette concentration de problème, en particulier dans les quartiers Nord, relève de choix politiques de relégation. Gaston Defferre a concentré les ouvriers qui votaient à l'époque communiste dans les quartiers Nord pour que les communistes ne tiennent qu'un seul secteur électoral et que le PS garde la ville – notamment dans le 15e et le 16e qui étaient le secteur des communistes - ce alors que le PC fut le premier parti sur la ville de 1945 à 1981 inclus. En outre, les bastides et leurs importants domaines permirent de réaliser des opérations immobilières dans les années 60/70 simplement et sans retravailler la toile villageoise des territoires. Ce en particulier pour accueillir des Pieds-Noirs d'origine modeste.

Il y a donc là des logiques politiques de concentration de HLM et de populations aux revenus faibles ou modestes sans politiques fortes d'intégration à la ville de Marseille ni à la métropole. Ensuite, sous Robert Vigouroux, la mairie centrale ayant gagné tous les secteurs, on mena un début de politique de lien et de cohésion. Mais plus tard, toujours à cause de la carte électorale en secteur, ces quartiers – étant dans l'opposition municipale – furent délaissés et le Conseil général ne s'en occupa plus, considérant qu'il n'y avait pas de gain électoral fort dans une telle politique et craignant que les habitants croient que c'était la mairie centrale qui agissait. Et ce sans parler de la corruption et du clientélisme.

Le résultat est que nous sommes face à 200 000 habitants que des stratégies politiciennes ont défavorisés : il y a une dette et une compensation à inventer.

Lieux hier recherchés, ils peuvent le redevenir : ils ont toujours les paysages, la position géographique, l'eau, la proximité de la mer et ils sont au cœur de la Métropole AMM. Ce ne sont pas des lieux délaissés où on a mis les délaissés, ce sont des hauts-lieux où la bourgeoisie foncière a spéculé en appui sur le politique. Leurs restaurations doivent alors faire sens et projet pour y

améliorer la qualité de vie des habitants et l'attractivité de ces territoires en matière de production, de loisir et de consommation.

**Pour faire métropole il faut certes renforcer les lieux du développement et de la puissance, mais il faut aussi agir sur les espaces principaux en crise économique, politique et culturelle.** La chance de AMP est que ces territoires « négatifs » ayant été des hauts-lieux positifs, ils peuvent le redevenir plus facilement. Tout cela ne veut pas dire que ces territoires sont les plus pollués, les plus en crise, ni que tous les pauvres y sont, il y a des pauvres ailleurs. Mais le risque de rupture écologique visible comme les « pauvres visibles » sont dans les quartiers Nord. Ce qu'on entend dans les médias tous les jours et qui casse le développement de Marseille est là. Si on regarde les études d'opinion, actuellement les industriels veulent bien venir à Aix-Marseille, parce qu'ils ont compris la position géostratégique du lieu, mais les cadres et les salariés renâclent eux à venir.

C'est-à-dire que c'est l'habitant qui refuse de venir et cela renvoie à l'idée que ce qui porte la crise de cette métropole c'est l'absence de désir. Un sondage CSA de juin 2015 où on demandait aux Français qui désiraient déménager où ils avaient envie d'aller, cela donnait 20% à Bordeaux, 15% à Toulouse et Montpellier, 10% à Nice et 4% à Marseille. Jacques Boulesteix montre en complément qu'il manque dans la ville 18% des jeunes de 18 à 30 ans par rapport aux villes comparables et ce surtout dans les milieux diplômés et créatifs.

Remettre ce territoire en désir plus fortement passera par un travail de transformation des lieux négatifs et un travail sur la puissance et l'organisation de la classe créatrice et de la jeunesse. Il y a donc une crise profonde du désir pour ce territoire, même si on a regagné un peu des parts de marché avec Aix-Marseille 2013, capitale européenne de la Culture. **C'est l'art de vivre ensemble qui est en crise**, la peur dans la rue, les filles qui n'osent pas sortir le soir, l'ensemble des éléments de la qualité de vie. Or là est le moteur de l'attractivité de la jeunesse, des innovateurs et des investisseurs. Et il faut inventer cette mise en désir.

Deux politiques nous semblent pouvoir avoir des effets forts et rapides :

#### **1. Donner un statut d'exception aux quartiers Nord.**

On peut y fonder une commune nouvelle incluse dans la métropole qui en serait la deuxième cité. On peut plus prudemment en faire un territoire nouveau dans la future métropole, scindé de MPM, avec un Conseil de territoire et un Président qui serait premier vice-président de la métropole et idéalement premier-adjoint de Marseille. Ses bureaux devraient être dans le secteur, pour que l'on pense cette ville de 200 000 habitants comme le deuxième centre de la métropole comme Defferre avait pensé un deuxième centre au sud pour ouvrir la ville à la mer et y avait localisé le Conseil Régional de l'époque. Alors, peu

à peu on rapatrierait là au moins le quart des sièges des services municipaux (en commençant par celui de la RTM, de la police et des offices d'HLM), le rectorat... et on favoriserait les agents résidant dans ce territoire. Une coopérative territoriale d'aménagement pourrait donner un cadre démocratique et financier à cette logique. Voire un Etablissement public d'aménagement crée avec l'Etat tant dans cette ville c'est souvent l'Etat qui porte les projets radicaux.

La logique est de soigner par la politique, ce que la politique a déstructuré. Et de donner une fierté nouvelle aux populations, et des moyens.

**2. Recentrer toutes les jeunessees sur la Canebière.** Les jeunes des quartiers Nord veulent tenter leur chance ailleurs dans la métropole et les étudiants y sont mal insérés. Au-delà de l'université unique on pourrait donner une nouvelle fonction à la Canebière : **devenir le Boulevard Saint-Michel de la métropole.** On est à moins de 30 minutes de toutes les universités et les transports peuvent être améliorés sur les axes Aix, Saint Jérôme, Luminy. On devrait y concentrer le logement étudiant mais à très grande échelle en le mixant avec celui des étudiants des écoles de la deuxième chance (les Jésuites sont intéressés à en faire une deuxième) et des apprentis. Les jeunes des quartiers Nord y seraient prioritaires pour lier logement et étude dans ce territoire en difficulté.

La proposition ici est de transformer rapidement les tours Labourdette en cité étudiante. Chaque logement à la vente serait préempté avec des crédits issus de la ligne des financements du logement étudiant. Soit pour faire des studios, soit des colocations. On peut y localiser en cinq ans des milliers d'étudiants et revitaliser l'arrière centre de Marseille. Les tours pourraient être végétalisées et transformées pour devenir un signe écologique de la ville naissante.

**Il faut mettre au centre ce qui est central, les quartiers nord (et l'Etang de Berre, centre géographique de AMP) et la jeunesse étudiante.** Autonomiser les quartiers Nord, unifier l'Etang de Berre et réinventer la Canebière relèvent de la même logique : **revalider les hauts-lieux de la ville du XIXe siècle, délaissés au XXe siècle, pour bâtir le XXIe siècle.** Là est la clef pour rapprocher le territoire mémoriel de Marseille ou de Provence avec le territoire de notre société post industrielle. C'est pour l'essentiel ce qui a déjà été fait dans le pays d'Aix et au centre de Marseille.



# **DIALOGUE SUR LES QUARTIERS NORD**

*Christian Devillers, Jean Viard*

(Nous avons volontairement gardé la forme orale de cet entretien)

*Christian Devillers :*

Faire des quartiers nord, y compris l'Estaque, et en englobant Plan de Campagne, un territoire de la Métropole, repose sur l'idée de dynamique territoriale. Une métropole est un espace continu et les territoires n'en sont que des parties ouvertes sur les autres territoires, mais il est important de rapprocher les circonscriptions politiques - nécessaires à l'exercice de la démocratie - des réalités géographiques, sociologiques et économiques de ce qu'on pourrait appeler le « territoire réel ». **Pour qu'il y ait une dynamique territoriale il faut qu'il y ait une mobilisation des acteurs politiques, économiques, associatifs du territoire.** Il faut que le territoire soit représenté, qu'il puisse défendre ses intérêts et ceux de sa population ; il faut aussi que les initiatives locales soient soutenues. L'intérêt des territoires ne va pas à l'encontre de l'intérêt métropolitain ; au contraire, il est d'intérêt métropolitain, surtout si on envisage une gouvernance métropolitaine ouverte au « bottom-up », ce qui paraît inéluctable dans la métropole AMP. La raison profonde de l'état des quartiers nord est une raison politique. Ils n'ont, jusqu'à présent, que très peu compté dans les priorités municipales. On pourrait faire remarquer que ce découpage risque de créer un territoire pauvre, mais on peut répondre : pas plus pauvre que maintenant, et qui, en revanche, comptera dans l'équilibre politique métropolitain.

Il faut également rappeler que les difficultés sociales des quartiers nord ne seront pas automatiquement résolues par le développement économique. Il est évidemment indispensable mais pas suffisant, comme le montre l'exemple de la Seine-Saint-Denis. L'expérience de la Plaine-Saint-Denis – que je connais parce que j'y participe depuis maintenant trente ans – n'est pas totalement concluante parce qu'elle n'est pas terminée. Quand on a commencé à faire le projet urbain de la Plaine Saint-Denis en 1990-1991, le territoire était en ruine totale : 25 000 emplois perdus, pas de réseaux, pas d'équipements, des villes incapables de payer. On pouvait légitimement penser qu'il n'y avait pas de solution, pas d'avenir. Ça a commencé par une intercommunalité avant l'heure, c'est-à-dire que les trois maires – communistes – de Saint-Denis, Aubervilliers et Saint-Ouen se sont rassemblés (mais Vitry, Ivry et Choisy, quoique communistes aussi, n'ont pas fait la même chose). Ce qui a été à l'origine du renouveau de la Plaine Saint-Denis c'est une alliance politique et un projet, un projet qui n'avait pas d'avenir à l'époque mais qui a permis de mobiliser des acteurs du territoire – public et privé – et de saisir le Stade de France quand il s'est présenté, stade qui a entraîné le financement par l'État de la couverture de l'autoroute, les gares, etc. (Ce sont justement les infrastructures locales qui manquent dans les quartiers nord, les transports, les espaces publics). A la Plaine, les promoteurs sont arrivés ensuite. Les 1ers quartiers devaient être construits en 1998 pour la Coupe du monde mais en fait ils n'ont été construits qu'en 2008 : les promoteurs ne viennent que quand ça marche...

Aujourd'hui il y a 50 000 emplois, deux fois plus que ceux qui avaient été perdus. Malheureusement, la plupart de ces emplois ne sont pas occupés par des habitants du territoire dont la population s'est en même temps appauvrie. Néanmoins, la charte Entreprise-Territoire mise en place en 2005 a porté ses fruits : 6000 emplois créés pour les habitants du territoire. On a cru que le développement économique allait porter une amélioration sociale et cela ne s'est pas produit. Mais l'histoire ne s'arrête pas là, il faut attendre un peu parce qu'il y a beaucoup de choses qui se construisent, il y a une diversification de la population, au moins où il y a de l'espace pour construire... **En même temps, les phénomènes d'exclusion, les phénomènes de rejet social, sont tellement puissants qu'il est difficile d'aller habiter Saint-Denis et d'y mettre ses enfants à l'école.**

**Les élus ont porté un formidable développement économique** – c'est devenu le deuxième pôle de croissance économique de la région parisienne après la Défense – **mais ils butent sur ce qui pour eux est le plus important, le développement social.** Laurent Davezies, par exemple, recommande de construire des écoles privées. Il fait aussi remarquer que la richesse d'un territoire n'est pas sa contribution au PIB, mais la richesse de ses habitants. Ce sont les salaires mais aussi les retraites, les pensions, les transferts, et le tourisme, qui font la richesse d'un territoire. Or la Plaine Saint-Denis, ou la Seine-Saint-Denis globalement, contribue très fortement au PIB mais en reçoit peu. **Quand on dit qu'il faut créer des emplois, une zone franche urbaine, dans les quartiers nord, il est probable que les emplois de haute technologie ne seront pas occupés par des habitants du territoire.** Là encore, l'histoire ne s'arrête pas là. Il faut trouver les moyens pour faire en sorte que les jeunes des quartiers nord aient une chance, par la formation notamment, d'accéder à ces emplois. Pour l'instant, on peut ouvrir des open-stores au rez-de-chaussée, ils risquent d'être consacrés au trafic de haschisch et c'est normal puisqu'il n'y a rien d'autre.

*Jean Viard :*

Je suis partiellement d'accord sur cette réflexion, mais ce qui fait le succès de la Seine-Saint-Denis c'est que **le nord de Paris et le sud de Roissy sont pris dans deux puissances économiques qui se croisent.** C'est pour cela que nous avons d'ailleurs des avis différents sur Auchan et Europa City, qui veut créer un centre commercial prévoyant 12 000 emplois au milieu de ce territoire, car un des problèmes c'est comment ils vont gérer la relation avec le voisin.

Ce que je veux dire c'est qu'il y a deux dynamiques. Au nord de Paris il y a des gens qui franchissent le périphérique pour des entreprises, pour des tas de raisons, et puis il y a le sud de Roissy qui est un pôle mondial de puissance. Ils ont donc des atouts, ce n'est pas tellement différent de ce qu'on a avec Aix et Marseille. Par exemple, Braouezec pense d'abord par l'économie et le social, ce qui montre bien que l'enjeu c'est l'art de vivre du territoire. **Si le**

**territoire n'est pas agréable, s'il n'y a pas de désir, ça ne peut pas marcher.** À Marseille, les entreprises viendraient volontiers mais les gens ne veulent pas y habiter. Cela veut dire que dans nos sociétés **c'est l'art de vivre qui est fondateur**, c'est-à-dire un territoire désirable pour le plaisir d'y vivre, d'emmener ses enfants à l'école, de garer sa voiture en oubliant parfois de fermer la porte. C'est essentiel, sinon ça ne marche pas.

Deuxième chose, oui dans les quartiers nord où il y a une association de patron dynamique qui crée des emplois lorsqu'ils embauchent quelqu'un qui habite dans les quartiers nord, une fois qu'il a le boulot souvent il se dit qu'il peut quitter le quartier. Surtout quand il est loin de la mer. Donc on est dans un territoire où ce qui est en train de se passer de particulier par rapport à la Seine-Saint-Denis c'est qu'on a la mer et on a donc **une bataille pour l'appropriation du littoral**. Sur l'axe entre l'Estaque et Marseille – en plus on a fait une liaison autoroutière qui prend 10 minutes et il est question d'y amener le tram, ce qui permettrait d'aller en tram à l'Estaque –, le vrai problème c'est qu'il y a là une partie qui peut entrer dans la ville bourgeoise parce qu'elle offre un atout majeur, qui est la mer et l'arrière-plan qui risque un délaissement encore plus fort.

Pour rééquilibrer cela il faut engager des politiques volontaristes : envoyer des enseignants volontaires et des directeurs volontaires, avec une voiture de service personnel payé par la ville toute avec la même couleur qui soit « la couleur des professeurs ». Comme pour la poste ou les pompiers. On dirait ainsi aux habitants : **il y a des enseignants qui désirent aider vos enfants**. Il faut mettre du désir donc il faut des acteurs qui désirent et qui y vont. Il faut construire l'art de vivre, reconstruire le désir de ces territoires. Comment faire? Comment est-ce qu'on peut mettre des **maisons de retraite pour les vieux musulmans** ? Il n'y a pas de politique de retraite dans ces quartiers, alors que la population vieillit comme partout. Donc la question de la gestion des générations, comment on la pense dans ces territoires ? **Il faut garantir à tout jeune qui fait des études après 16 ans un studio indépendant, il faut lier vie privée et études, il faut lier choix des enseignants. L'art de vivre dans la sphère privée peut être la solution politique pour la sphère publique.**

Mes grands maîtres en politique sont Jules Ferry et Edgard Pisani, qui ont tous deux compris quelque chose d'essentiel. L'un a compris qu'avec la démocratie on pouvait construire du lien social. C'est pour ça que je propose l'autonomie des quartiers nord, parce que je crois à la bataille politique pour faire société, et l'autre a su lier vie privée des jeunes agricultrices catholiques et modernisation de l'agriculture.

Ce n'est plus l'économie qui attire l'art de vivre, c'est l'art de vivre qui attire l'économie et cela vaut pour chaque partie du territoire et entre les territoires de la métropole. À Marseille sud avec les plages, Aix-en-Provence, le pays

d'Aix, la Provence, tout cela fonctionne. C'est l'art de vivre qui domine. Là où on n'a pas d'art de vivre dominant c'est à l'étang de Berre : les gens, au bord de l'eau, la regardent tous les jours et ne se baignent presque pas. Pareil dans les quartiers nord. Qu'est-ce qu'ils ont fait ? Ils ont voté Front national à Vitrolles.

**Ma différence par exemple avec Patrick Braouezec en Seine Saint Denis c'est que je crois la question de l'art de vivre première, alors que lui pense qu'avec l'économique et la politique on construit une société. Je pense que ce n'est plus vrai.**

Il y a eu peu d'urbanisme cohérent dans les quartiers nord. Il y a beaucoup d'espaces mités et on peut y faire de l'urbanisation qualitative parce qu'on n'est pas dans une zone ultra-urbanisée. Ce n'est pas dense. Le système de construction était très simple. Il y avait le canal et sous le canal il y avait les bastides et chaque bastide avait une traverse qui la reliait au système urbain. Quand les grandes familles ont perdu leur rente coloniale, les pieds-noirs et les anciens habitants du Vieux-Port se sont installés grâce à de grands programmes immobiliers, bastide par bastide. On achetait une bastide à la famille x, on mettait 5 000 logements mais on ne s'occupait ni des écoles, ni de la route d'accès, ni du lien avec la ville. Il n'y a pas eu de projet, pas de plan. Je ne connais pas le détail des opérations de l'ANRU, je comprends qu'il faut loger les gens, mais si on se met à casser des barres pour simplement en reconstruire des meilleures, le problème va durer longtemps. **C'est un problème de maillage économique, indispensable pour obtenir des résultats immédiats. Un système économique qui n'est pas maillé périlite.** Si on relie les aspects sociaux et urbains à l'économie (ce qui n'est pas fait aujourd'hui) on peut réussir. Mais il faut de l'activité qui vient du « bottom-up » et pas de l'extérieur uniquement.

Et la liaison entre projet et élus est primordiale. Il faut une indépendance totale vis-à-vis du politique pour la mise en œuvre des projets économiques. Chez PACA Investissement, Jacques Boulesteix a une feuille de route mais n'a pas à recevoir d'ordre ou des pressions pour implanter une entreprise ou embaucher... C'est le bon modèle. C'est pour cela il faut faire rentrer l'Europe dans le processus de financement, car l'Europe est très exigeante sur ce point-là : l'indépendance entre les politiques et l'opérationnel. Les coopératives territoriales peuvent recevoir des fonds privés et sont des organisations d'acteurs très intéressantes. Ce qui est demandé c'est de partager un projet annuel commun et que chacun s'y insère avec ses moyens. Et il insiste : « attention à la dérive qui re-fabriquerait des territoires fermés et du « clocher » dans la métropole. Le dynamisme et la richesse qui viendra de la métropole seront directement liés aux vertus de la transversalité des territoires. Des territoires « sous bulle » pourront peut-être mieux fonctionner, avoir plus d'identité, les gens s'y sentiront peut-être mieux, mais le grand enjeu de la métropole c'est de gagner les 10 milliards d'activités économiques qui nous manquent et cela ne peut se faire que par la transversalité. On

peut segmenter les territoires, mais la priorité c'est de développer l'activité économique. »

Mais pour que les quartiers nord soient visibles non pas comme un territoire violent mais comme un territoire où il y a des initiatives, il faut mettre en place **un dispositif pour accompagner ces initiatives. Cela demande de l'argent et de la ressource. Un dispositif avec un groupe d'entrepreneurs ou de retraités, des tuteurs qui accompagnent les porteurs de projets, pour les aider à concrétiser.** Jacques Boulesteix avait élaboré un projet de ce type avec un fonds de 10 millions d'euros. 4 millions venaient du milieu économique local avec les entrepreneurs qui avaient réussi et qui étaient issus des quartiers nord (c'est le cas ProvePharm, par exemple). Ensuite il y avait Xavier Niel qui investit dans une PME par jour. Il était prêt à y aller, c'était il y a un an et demi. PACA Investissement (un fond public-privé à 50/50 avec l'Europe), était ok avec l'idée de faire une expérimentation et de monter à 2/3 public et 1/3 privé. Mais il faut une volonté politique. Il y a beaucoup de cités où tout le rez-de-chaussée est muré. L'idée était d'y installer des activités économiques. Mais il faut un moteur politique, un grand patron ou un leader qui le porte et le réalise. Le patron de la métropole en personne sans doute comme le maire de Toulouse porte lui-même la transformation du Mirail.

**Et il ne faut pas regarder ces quartiers nord uniquement par rapport à la métropole, il faut les regarder par rapport au monde.** On a des diasporas, on n'a pas des immigrés. C'est une différence énorme : il y a des gens qui arrivent, des gens qui partent et d'autres qui passent. Une grande partie des habitants de ces quartiers les quittent. 50 % des gens qui ont un parent étranger en France deviennent propriétaires à la génération suivante. **Cela veut dire en réalité qu'une grande partie de ces gens font du passage dans ces quartiers.** Et l'image négative de ces territoires est en partie liée au départ des plus dynamiques vers ce qu'on peut appeler un HLM horizontal où ils achètent des villas (et font chuter les prix...) alors qu'arrivent sans cesse des plus pauvres. Il faut penser que le développement de ce quartier est lié à la structuration de l'Afrique du XXI<sup>e</sup> siècle. Et la France a toutes les entreprises pour faire ça dans le BTP, dans les routes, etc. Les Kabyles, les Comoriens, les Maliens..., toutes ces diasporas peuvent faire le lien. Or on fait comme si ces immigrés étaient l'avant-garde d'une immense arrivée. À nous de les bâtir en relais de croissance vers le sud, il y a donc des flux et des passants et notre travail c'est d'accélérer ces flux parce qu'ils sont producteurs de richesse. Dans les 2 millions de Français qui vivent déjà à l'étranger, il y a beaucoup de jeunes d'origine immigrée. Un jeune immigré qui fait du pain au Japon, ou du trading à Londres, il est français ! **Favorisons la mondialisation de la jeunesse des quartiers en commençant par un Erasmus des CAP et des BTS.**

**Et écoutons Jacques Boulesteix** qui dit : « Il existe de nombreux projets mais le problème est d'en avoir des emblématiques et vraiment nouveaux. Comment faire comprendre que les choses changent vraiment sans créer une rupture ? Si on explique que l'on va ripoliner le système ancien comme l'ANRU, ça va être difficile pour tout le monde de croire en cette métropole. Le déficit de cette métropole, c'est le déficit de citoyenneté. En fait, il n'y a pas eu de vrai débat avec les gens pour savoir à quoi va leur servir vraiment la métropole. Une solution est de trouver des projets emblématiques forts et qui sont en rupture avec tout ce que s'est fait jusqu'à présent. Il y a une idée que Jean a évoquée, c'est cette capacité des jeunes des quartiers nord, leurs savoir-faire de diaspora... Qu'est-ce qu'on en fait ? Il n'y a aucune réponse ou proposition sur ce sujet aujourd'hui.

**Il y a une réponse possible, c'est de créer un « campus ».** Le mot est peut-être mal choisi. Je ne parle pas d'un campus universitaire diplômant, je parle d'un lieu où ces savoir-faire pourraient être mis à profit pour créer des business, en faisant appel non pas seulement aux gens d'ici mais aussi aux gens de l'autre côté de la rive. Je pense à la Banque africaine de développement, à la Banque mondiale, aux entreprises marocaines, algériennes, qui pourraient y faire venir y compris des gens de chez eux pour utiliser ces diasporas pour créer ensemble des business, des projets d'entreprises, de coopération. **Le projet de J.-L. Borloo est exemplaire.** Pourquoi ne pas l'étendre à tous les champs économiques ? Est-ce que ce n'est pas ce genre de projet dont on a besoin.

Si on prend l'Afrique noire francophone, il y a eu une augmentation vertigineuse du nombre d'étudiants. Une croissance que l'on ne voit pas chez nous. Les universités françaises sont sollicitées aujourd'hui pour envoyer des enseignants qui passent quinze jours là-bas. Dès qu'on y lance un enseignement, le succès est important. Ce n'est plus le cas chez nous. J'ai lancé l'astrophysique au Burkina. En trois ans, il y avait plus d'étudiants là-bas dans cette matière qu'en France.

**J'avais proposé un projet à Campus France pour l'Afrique.** On ne peut pas faire de troisième cycle là-bas. Il s'agissait donc de les amener en Belgique, Suisse, Canada ou France pour y faire un troisième cycle. On invente un système intelligent de stage en entreprise, de CDD dans les entreprises et le retour dans leur pays pour créer les activités en relation avec l'entreprise dans laquelle ils ont été pris en stage avec un système de pépinière ou autre.

**La question qui se pose par rapport à une structure autonome, c'est comment la faire**



**accepter aux politiques.** Je prends l'exemple de PACA Investissement. Qu'est-ce qui fait que tout cela est accepté par les politiques ? C'est parce que sa structure, en étant autonome, permet d'avoir des moyens que l'élu tout seul ne peut pas obtenir. Il est donc obligé d'être d'accord pour le montage de cette structure sinon il refuse un afflux important d'argent et de savoir-faire pour le territoire. C'est cela qu'il faut trouver comme solution. Si on propose simplement de créer une structure autonome des politiques pour la rendre plus efficace, cette proposition va immédiatement être sabordée par les politiques... »

*Jean Viard :*

C'est aussi parce que les politiques vont penser que cette structure n'est pas concurrente d'un point de vue politique, que son dirigeant ne va pas tenter de prendre sa place... Mais je crois qu'il ne peut plus y avoir d'espace urbain où il n'y ait pas à la fois de l'habitat, de l'éducation, du loisir, de la production, de la citoyenneté et de la consommation. Quand je dis qu'il faut rajouter du politique, je pense qu'il faut aussi rajouter de la consommation. Lier Plan-de-Campagne aux quartiers nord est un vrai enjeu parce que c'est la zone commerciale normale des quartiers nord mais il faudrait pouvoir y aller en tram. On peut faire de Plan-de-Campagne un espace esthétique, avec des bureaux, voire des crèches. Pourquoi pas la mairie du Nord ? Ainsi, avec Vitrolles, Marignane, les quartiers nord, Plan-de-Campagne devient un centre. Si on devait faire une mairie c'est là qu'on la mettrait. Il faut considérer qu'il faut tous les plaisirs en même temps. À Plan-de-Campagne, il y a déjà du loisir, c'est le premier lieu de cinéma, les gens viennent s'y promener, il y a Speed Water Park. C'est un lieu des milieux populaires très fort qu'il ne faut pas mépriser. Il faut mettre des arbres, des bancs, des commissariats, etc.

*Christian Devillers :*

Je suis d'accord mais je voudrais aller plus loin. **Sur les quartiers nord, ce qui manque c'est un espace public**, qui n'a jamais été réalisé, puisque c'est une série d'opérations bout par bout, avec d'extraordinaires violences contre le paysage. Le Merlan c'est une espèce de chamboulement lunaire qui coupe un vallon et ce qui est terrible c'est que la L2, qu'on avait conçue à l'origine avec l'État comme la possibilité d'avoir un effet de levier pour rénover les quartiers nord et d'y réinstaller un espace public de connexion au-dessus, est parti en partenariat public-privé et a totalement ignoré cet aspect de la question. Évidemment l'État l'a ignoré aussi, la Ville de Marseille n'en parlons pas. Tout reste à faire, c'est d'abord un projet d'espace public qui manque pour relier entre eux ces quartiers fragmentaires, créer des transports en commun, accueillir de nouveaux usages et habitants et rendre sa dignité et son attractivité à ce territoire.

*Jean Viard :*

Déjà on pourrait faire des boulevards avec des platanes, faire provençal, et mettre 10 000 platanes. Ces rues sont des espèces de goulots d'étranglement. **Une opération «10 000 platanes »**, première chose ; deuxième opération, des **écoles privées**. Par exemple, quand j'étais élu, j'ai discuté avec **les jésuites de faire une école de la deuxième chance au nord**. Ils ont dit oui, tout de suite, de même qu'Emmaüs. Oui, il faut un **centre Emmaüs** dans ces quartiers, oui il faut une école de la deuxième chance portée par les jésuites. Ils sont prêts à le faire. La seule condition c'était l'accès sécurisé, que ce soit à côté d'une station de métro pour leurs enseignants. **Je crois qu'il faut faire du soft dans les quartiers nord, une multitude de moyens projets, pas trop petits mais par exemple mettre des fontaines, etc.**

*Christian Devillers :*

**L'espace public est quand même un énorme investissement mais ça va de pair avec la conversion écologique de cet espace.** Par exemple, il y a des problèmes hydrauliques dans les quartiers nord, avec des risques d'inondation. Au Merlan, les travaux qui ont été faits – qui vont être plus ou moins corrigés par la L2 – ont complètement coupé les bassins versants et donc il y a des risques d'inondation considérables. Il y a vingt ans j'ai fait un projet urbain sur Roubaix, sur les territoires traversés par le canal de Roubaix, qui étaient les territoires abandonnés de la métropole lilloise qui s'est développée au sud, enclavés dans la Belgique, taux de chômage énorme, ville encore plus pauvre que celle que l'on connaît. On a fait remarquer qu'il y avait en même temps à Roubaix un taux d'emploi très élevé mais que les emplois n'étaient pas occupés par les habitants de Roubaix, les employés, eux, habitaient dans des zones pavillonnaires, pas très loin. On a proposé une politique d'amélioration, d'embellissement, basée non plus sur les autoroutes mais sur des boulevards urbains, franchissables, avec des pistes cyclables, sur le canal qui a été rénové et remis en service, sur les parcs qui sont devenus des centres de quartier... Vingt ans après, ça se fait... mais pas assez vite !

*Jean Viard :*

**On pourrait créer un troisième centre-ville dans les quartiers nord comme Defferre avait pensé pour les quartiers sud « un deuxième centre ».**

*Christian Devillers :*

**L'idée de centralité est très intéressante.** Sur l'espace public, on devrait déjà connecter ces quartiers entre eux. Ils ont un besoin de lien qui ferait leur identité et qui permettrait aux gens qui y habitent d'aller travailler dans la zone arrière portuaire. Pour l'instant, il y a un TCSP en prévision, mais il n'est toujours pas fait. Jusqu'à l'ouverture de la gare Picon-Busserine, il n'y avait tout simplement pas de transports en commun lourds dans ces quartiers. Il y a une iniquité territoriale due à l'absence

d'espaces publics, à l'absence de transports urbains et, ça va de pair, à l'absence de continuité, à l'absence de qualité urbaine. Il faut rappeler que la métropole lyonnaise, qui s'appelaient à l'époque communauté urbaine, a décidé, il y a trente ans, qu'il y aurait les mêmes bordures de trottoirs et les mêmes mobiliers urbains à Vaulx-en-Velin qu'au centre-ville de Lyon. Ils l'ont fait, comme à Nantes. C'est une question élémentaire d'équité.

*Jean Viard :*

Une chose que Lyon montre bien : Lyon est une commune, Villeurbanne est une commune, Vaulx-en-Velin est une commune mais la ville est continue et il y a différents cœurs politiques qui font cité ensemble.

*Christian Devillers :*

Il y a un grand projet des quartiers nord à faire qui inclut Plan-de-Campagne, qui inclut une forte relation avec la zone arrière portuaire, avec l'Estaque, avec Marignane et Vitrolles. Quand je dis ça aux gens de MRU, ils disent que le problème, à Marseille, c'est que les grands projets n'aboutissent jamais donc il vaut mieux travailler cité par cité plus modestement. La limite du MRU c'est qu'on ne travaille que sur l'habitat. C'est déjà pas mal, il y a un vrai besoin de renouvellement de l'habitat. Entre Marseille et Nantes, l'ANRU investit du simple au quadruple. Pour quelle raison ? C'est qu'il n'y a pas assez de projet. L'ANRU cofinance. Si la collectivité ne donne rien, l'ANRU ne donne rien. Or qui dit projet dit gouvernance, qui dit gouvernance dit une certaine autonomie politique.

*Jean Viard :*

On pourrait supprimer la préfecture d'Aix. C'est le seul endroit en France où il y a une sous-préfecture à l'intérieur de la même métropole ! S'il y en a une, il vaudrait mieux qu'elle soit aux quartiers nord qu'à Aix.

*Christian Devillers :*

Le problème c'est que la ville de Marseille a toujours délaissé les quartiers nord. Rester dans la ville de Marseille n'est pas une bonne affaire pour les quartiers nord ; il vaut mieux être autonome au sein de la Métropole.

La centralité, c'est très important. **Si on parle de centralité, on parle en réalité de proximité et de mixité.** Ce qui caractérise les quartiers nord c'est qu'il n'y a pas d'emplois sauf la zone arrière portuaire qui est tout près, où il y a 25 000 emplois, un pôle d'emplois considérable. Tout ça est menacé par la boboïsation, par Euroméditerranée qui est proche et qui évidemment désigne tout naturellement cet espace comme un espace de gentrification. Il y a un autre phénomène inquiétant qui est le rejet de la modernisation du port à Marseille (forme 10, Mourepiane,...) par les voisins et par leurs élus. Ces menaces sur les emplois du port et de la zone arrière-portuaire sont extrêmement graves pour l'avenir des quartiers nord. Leurs habitants ne pourront pas aller travailler à Fos !

*Jean Viard :*

C'est la phase 2 d'Euromed, mais en même temps ça investit dans ces quartiers. C'est donc plus paradoxal. Je rappelle que le cœur de la pauvreté à Marseille c'est le 3e arrondissement, ce ne sont pas les quartiers nord. C'est autour de la Friche, dans ces petits immeubles de deux ou trois étages où c'est la misère radicale.

*Christian Devillers :*

Tous les pauvres ne sont pas dans les quartiers nord, je suis bien d'accord, mais parlons des quartiers nord car c'est le lieu producteur d'images négatives. Avec un espace public fédérateur, identitaire, parce que c'est aussi à ça que ça sert, il faut introduire une mixité. Cela veut dire du commerce, du loisir, donc une mixité fonctionnelle, de l'emploi. **Une mixité sociale aussi, c'est-à-dire pas que des pauvres, pas que du HLM, il faut construire des logements en accession.** Ça marche partout ailleurs, il faut le rappeler. Je fais une opération de renouvellement urbain à Vitry-sur-Seine dans la cité Balzac, qui a défrayé la chronique (une jeune fille y avait été brûlée). Aujourd'hui les gens sont relogés à proximité. Il y a des nouveaux habitants, c'est rentré dans le marché immobilier. La présence d'Euroméditerranée permet d'envisager une gentrification modérée, parce qu'on est aux franges et qu'il y a un desserrement sauf qu'évidemment, dans les conditions actuelles et avec la L2 qu'on est en train de faire, on n'ira pas facilement habiter à Picon-Busserine. Mais on aurait pu le faire.

*Jean Viard :*

Non mais il y a des poches. Verduron par exemple, c'est déjà une poche de bobos. L'Estaque et les hauts de l'Estaque aussi. La Maurelette a été construit par des enseignants de gauche sur un modèle d'urbanisme d'avant-garde avec l'idée d'aller habiter dans les quartiers populaires. L'ensemble, le jardin, etc. Le centre social est fermé, il n'y a plus aucun crédit donc c'est à l'abandon, mais ce n'était pas un urbanisme médiocre.

*Christian Devillers :*

**C'est la chance des quartiers nord. Il y a des noyaux villageois qui sont assez mixtes en réalité.** Il y a des grands ensembles qui pourraient être décloisonnés si on le voulait. Il faut casser en partie, c'est pour ça que l'ANRU est nécessaire, c'est pour ça qu'agir sur le bâti est nécessaire. Mais ce n'est pas suffisant, c'est une politique de mixité sociale, de mixité fonctionnelle. **Imaginons qu'on y ait mis le stade Vélodrome comme on a mis le stade de France à Saint-Denis, qu'il y ait un tramway, etc., ça commencerait à ressembler à une centralité.**

*Jean Viard :*

Paradoxalement, avec l'autoroute qui traverse à Saint-Joseph, on est à un quart d'heure d'Aix et à un quart d'heure de l'étang de Berre. Sous Vigouroux, Pierre Rastoin avait essayé de lier le 15-16, le 13-14 et puis le 11-12. On s'était rendu compte qu'en fait le 11-12 n'est

jamais rentré dans la dynamique et c'est la seule période où pendant six ans ces quatre quartiers ont travaillé ensemble. Ça avait eu un effet extrêmement dynamique. Pour refaire cela maintenant, il faudrait faire une commune.

Mais **le mieux est de faire vraiment de la politique, de fonder une citoyenneté locale.** Ici tout se gère à la politique. Pour que des gens aient des avantages, il faut que d'autres aient intérêt de niveau supérieur. Il faut qu'ils deviennent des acteurs pour faire entendre leur voix dans les décisions métropolitaines, dans le conseil général, etc.

#### **Il faut aussi penser de la même manière l'étang de Berre.**

Les gens sont des riverains de l'étang de Berre, ce n'est pas une communauté. Entre Istres, Martigues, Vitrolles, il n'y a pas d'unité de l'étang de Berre. Le problème c'est que c'est un lieu où il faut mettre du sens et donc réfléchir **comment l'étang de Berre peut devenir une zone de loisirs.** Qu'est-ce qu'on peut faire de cet espace ? Est-ce qu'il faut créer une dizaine de grands pontons en bois ? Comment fait-on de l'étang de Berre un espace de désir aquatique pour apprendre la voile, se baigner ? Élever des poissons ? Avec une idée quand même, c'est que plus on fait dans l'aquatique, plus on augmente la valeur des résidences qui sont autour. Cela joue aussi parce qu'un des problèmes dans ce territoire c'est qu'il y a une baisse du foncier qui a souvent poussé les couches moyennes à l'extrême droite.

Comment pense-t-on les portes de la métropole ? En particulier aérienne ? Comment met-on de l'art de vivre dans ce territoire, comment se bat-on pour la qualité de l'eau ? **La question de l'étang de Berre et de sa restauration écologique et ludique est à mon avis un sujet décisif.** En ce moment on développe les transports aquatiques, on fait par exemple une navette entre Istres et l'aéroport. Cela vient de se créer donc je ne sais pas si va marcher. L'idée c'est qu'il faut habiter cet espace et le transport est évidemment un des modes potentiels. C'est une zone qui va se retrouver en effondrement économique suite à la remise en question de la chaîne pétrolière. Il y a de l'espace, c'est donc une urgence.

*Christian Devillers :*

Quelle est la politique d'Aéroports de Paris à Orly pour pallier la limitation des vols aériens ? L'immobilier. Le projet Cœur d'Orly, par exemple, c'est 1 million de mètres carrés de bureau et d'activités. Il y a une forte demande d'espace constructible pour le logement et pour l'activité dans la Métropole. L'Étang de Berre est sans doute le plus grand espace de développement mais on va se heurter à l'imaginaire actuel des riverains qui se porte plutôt vers un tourisme très local.

*Jean Viard :*

D'autant plus que dans cette métropole on a un problème pour se loger. On peut densifier autour de

l'Étang s'il redevient ludique. Il y a aussi la question des politiques agricoles. Bordeaux avait fait une étude qui disait qu'ils pouvaient nourrir Bordeaux avec l'agriculture de la communauté urbaine un jour par an. Ils se sont fixé l'objectif de passer à une semaine. C'est mobilisateur. Comme de trier 80 % de ses déchets ou produire X % de son énergie. Si on remembre l'agriculture, les espaces naturels, si on repense Plan-de-Campagne par rapport aux quartiers nord, déjà on déplace des façons de lire les choses et on peut dessiner une vision.



# **AIX-MARSEILLE-PROVENCE. DEUX TOTEMS ET UN ÉVÈNEMENT**

*Jean Blaise*

**Les collines des quartiers nord**

**Trafic de cuisines**

**Les hangars Boussiron**



# AIX-MARSEILLE-PROVENCE. DEUX TOTEMS ET UN ÉVÈNEMENT

*Jean Blaise*

**Chargés d'esquisser la dimension culturelle de la métropole**, nous pourrions nous perdre en tentant d'appréhender tous les dispositifs culturels qui existent déjà sur ce territoire considérable, pour les relier, les faire jouer en complémentarité, ou imaginer un maillage hypothétique qui compliquerait encore la relation entre les différentes collectivités territoriales et la métropole.

Celle-ci est conçue non pour se substituer aux services déjà mis en places par ces collectivités mais pour imaginer, au moins dans le domaine de la culture, les actions, les réalisations symboliques et réelles capables de porter très loin l'image de ce territoire et qui en même temps répondraient aux besoins discernés par la mission :

- **Créer du désir et de l'attractivité.**
- **Travailler en priorité sur des zones déshéritées telles les quartiers nord de Marseille et l'étang de Berre.**
- **Cibler prioritairement les jeunes dont la représentation est en déficit comparée à celle d'autres grands territoires.**

Fort de cette analyse portée par Jean Viard et guidé sur le terrain par l'équipe marseillaise de Corinne Vezzoni j'ai sélectionné trois sujets d'intervention qu'ils m'ont fait découvrir et qui pourraient porter deux totems : les collines du quartier nord et les hangars Boussiron, et un évènement : «trafic de cuisines».



## LES COLLINES DES QUARTIERS NORD

Dans le quartier de la Viste, à l'extrémité d'une petite impasse perpendiculaire à l'avenue de Hanoï, surgit le panorama sur la baie de Marseille.

Sur les pentes fortes de cette colline ont poussé des tapis de fleurs sauvages. Pour y accéder, nous avons pris un tout petit chemin longeant des jardins familiaux paisibles comme des jardins de curé. On m'avait dit que les quartiers nord c'était le chaos. Plus loin, vers le théâtre du Merlan, effectivement, je verrai le chaos urbain. Là, nous sommes dans les quartiers nord, mais en pleine campagne.

Cette colline fleurie se voit de l'autoroute et cette position dit bien toutes les contradictions de la métropole. On comprend que nous sommes sur les domaines des anciennes bastides vendues aux promoteurs par ceux qui ont perdu leurs intérêts coloniaux dans les années 1950 et 1960.

Sur ces terrains magnifiques, ironie de l'histoire, se sont construits, sans urbanisme, les grands ensembles devant accueillir les grands perdants de la décolonisation suivis de ceux qui les avaient remerciés ayant traversé la Méditerranée pour trouver du travail dans nos industries.

Ces coulées de fleurs sauvages en plein printemps m'apparaisaient comme un symbole. Et si nous organisons la reconquête de l'urbain par la nature ? Puisqu'il était irraisonnable d'imaginer détruire tout ce qui avait été construit de laid, ne pourrions-nous mettre en place un plan de reconquête des délaissés des quartiers nord par la nature et le faire de façon systématique comme un plan de bataille à la fois visible et symbolique ?

**On pourrait confier une si belle mission à un grand paysagiste engagé comme Gilles Clément et des bataillons d'artistes travaillant avec le végétal. Mais une véritable invasion qui ferait parler d'elle, symbolique et réelle pour parfumer toute la ville sous les vents de la Méditerranée.**





# TRAFIC DE CUISINE

Partis à la recherche des identités de la métropole marseillaise avec New York, sans doute, une des villes les plus cosmopolites du monde, nous sommes évidemment tombés sur sa cuisine.

Qu'ont pu apporter depuis le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, les différentes vagues d'immigration très puissantes et internationales – la Haute Provence n'étant plus capable de fournir la main-d'œuvre nécessaire au développement des industries – si ce n'est leur travail et leur culture ?

Pour comprendre la place centrale que tient la question de l'immigration à Marseille, il faut l'aborder par l'histoire, inévitablement, mais aussi par la culture et donc essentiellement par la cuisine.

Le paradoxe de la métropole marseillaise est que son identité est son cosmopolitisme. Italiens, Espagnols, Arméniens, Marocains, Algériens, Tunisiens, Comoriens, Allemands, Belges, Portugais, Suisses, sont venus depuis deux siècles chercher du travail autour de ce port, place principale du Sud de l'Europe au début du XX<sup>e</sup> siècle, au carrefour de l'Orient et de l'Afrique.

Nous allons rechercher dans les différentes communes de la métropole des représentants de ces communautés, capables de nous transmettre la nature de leur cuisine et proposer que chaque année un immense événement culinaire, sur le Vieux-Port soit l'occasion d'un rassemblement inter-communautaire, en apparence, autour du simple plaisir de la cuisine mais en fait, prétexte à une rencontre interculturelle.

De nos cinq sens, seul peut-être le goût n'est pas raciste. Manger est la porte la plus ouverte de la convivialité.

Il y aura sur les quais et sur les hauteurs plus de mille tables pour accueillir des milliers de personnes, peut-être plus de dix mille... Ce sera le premier jour de l'été. Il y aura des feux sur toute la colline, et des odeurs diverses piquantes et mélangées. **Il y aura de grands chefs, venus de toute la Méditerranée, et des gens simples, hommes ou femmes possédant le talent des cuisines familiales. On laissera les enfants courir entre les tables, jusque tard dans la nuit. Il y aura « plus qu'il n'en faut ». Ce sera une grande fête sans discours, qu'il aura fallu préparer pendant toute une année.** Mais par l'étude de l'histoire de la gastronomie marseillaise nous aurons révélé l'histoire des migrants de cette métropole dont l'énergie rend curieuse l'Europe entière.



# LES HANGARS BOUSSIRON

Les hangars apparaissent, uniques et monumentaux au loin d'une petite route isolée. Un peu avant, nous sommes passés par le bourg de Marignane dont le centre historique en ruine, ville fantôme, nous a laissé cette impression étrange de sortir d'un film fantastique en 3D.

Le surgissement des hangars dans cet horizon vide est du même ordre. 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.**

Conçus par l'architecte Auguste Perret et l'ingénieur Nicolas Esquillan, ils sont construits entre 1948 et 1951, exactement à la même période que la Cité Radieuse de Le Corbusier par l'entreprise de BTP « Boussiron ».

Dés 1900, Simon Boussiron publie des règles de calcul du béton armé et construit pour l'exposition universelle des planchers de 15 à 20 mètres de portée.

L'entreprise se spécialise, dans les années trente, dans les ponts et les hangars d'aviation.

Ceux de Marignane sont entièrement conçus en béton, béton armé, béton précontraint et la structure est en voiles minces.

Ils comportent notamment une remarquable voûte de 101,5 m d'ouverture et 6 cm d'épaisseur.

Les deux voûtes couvrant chacune des espaces d'un hectare, ont été construites au sol puis hissées en quelques semaines sur des murs réalisés en sous-œuvre au fur et à mesure et ainsi, levées à leur niveau définitif de 19 m de hauteur. Cet ouvrage a constitué un record du monde à sa construction.

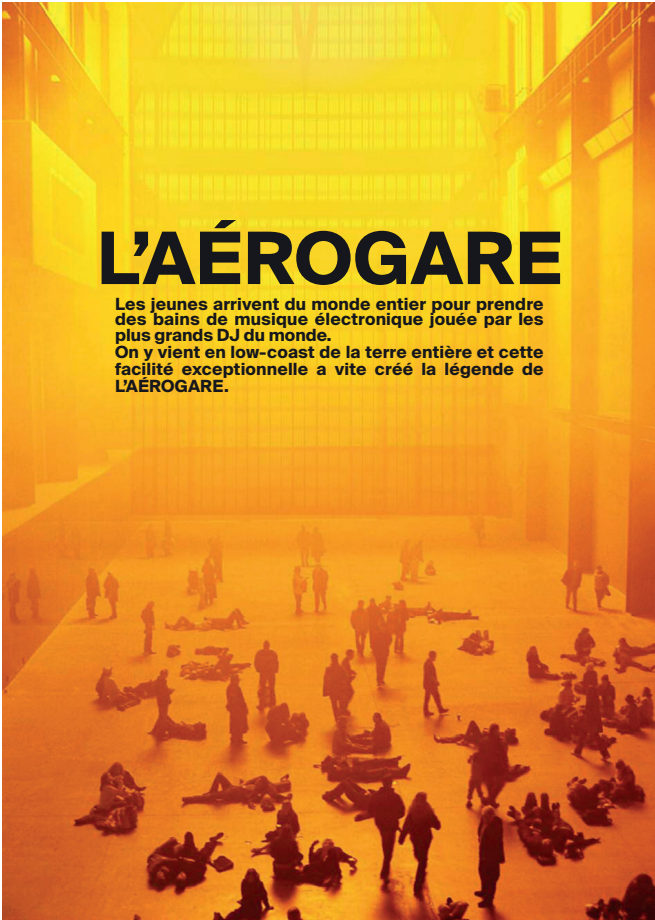
L'architecte Auguste Perret, chargé de « l'image » de ces hangars, a confié au photographe Ray Delvert la réalisation d'un film du chantier sur un mode épique. Ce serait une chance formidable de le retrouver et d'en faire une projection en boucle dans le lieu quand celui-ci sera de nouveau en activité.

**Toute cette histoire et ces histoire vont contribuer à charger le mythe des nouveaux hangars devenus le plus grand lieu de nuit, le plus incroyable club d'Europe du début du XXI<sup>e</sup> siècle.**



# L'AÉROGARE

Les jeunes arrivent du monde entier pour prendre des bains de musique électronique jouée par les plus grands DJ du monde. On y vient en low-coast de la terre entière et cette facilité exceptionnelle a vite créé la légende de L'AÉROGARE.



**De Lisbonne, de Barcelone, de Milan de Berlin, de Paris en une ou deux heures, on est là, dans ce temple perdu au milieu de nulle part avec son petit sac à dos dont on va se délester rapidement quand on aura pris possession de son caisson du sommeil.**

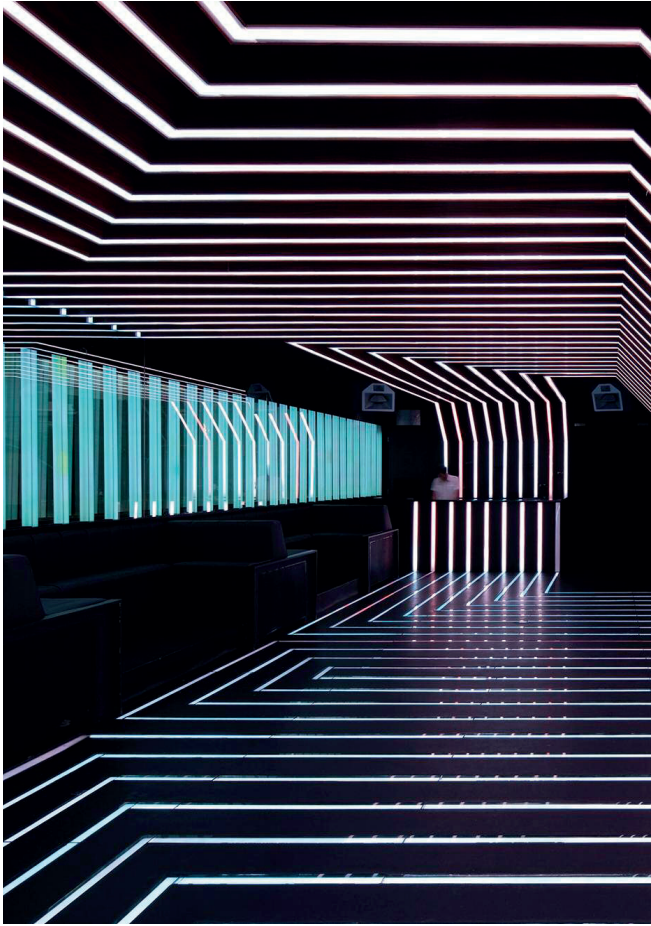
**Car ici on peut dormir**, à la japonaise dans de drôles de chambres de 2 m de large sur 2 m de haut, et trois mètres de long.

Mais si l'on tient compte de cet énorme épais matelas dans lequel on va s'enfoncer, on ne peut y tenir debout.

Le caisson, c'est le luxe. On peut aussi dormir dans d'immenses dortoirs mixtes bizarrement désignés avec seulement le buste séparé de son voisin par des petites cloisons d'un mètre.

Ou alors, c'est l'auberge de jeunesse, à cinq ou six dans une chambre mais avec de l'espace et de la lumière et un salon commun, et un mobilier conçu par des artistes.

à l'intérieur, il y a une épicerie ou l'on peut acheter toutes sortes de choses et cuisiner soi-même dans la cuisine commune de l'auberge. Mais pas d'alcool. L'alcool et les sodas c'est seulement dans les différents bars du lieu. On en reparlera plus tard.



Ce qui frappe quand on y arrive le jour, c'est la lumière. Rien n'est fait pour l'empêcher et l'espace vit au rythme d'une journée entière. Si vous arrivez à 8h du matin vous voyez tous les nightclubber étrangement dans un bain de soleil et si vous arrivez à minuit vous êtes scié par les lasers et les stroboscopes.

À l'entrée le service-sécu, femmes et hommes, est très impressionnant. Ils ont vraiment choisi les plus sales gueules de Marseille en leur demandant de ne pas parler, de juste faire des grimaces.

Si vous voulez des renseignements c'est plus loin, tout au bout du couloir qui ressemble à un entonnoir.

Passé le bout étroit de l'entonnoir, tout a coup, c'est la stupeur, le vertige d'un immense espace, très haut, avec des mezzanines, des coursives des sols transparents qui permettent de ne pas cloisonner l'espace, de l'appréhender dans son ensemble.

C'est là, si vous ne connaissez pas l'endroit qu'on vous accueille, pour vous diriger ou parler avec vous, dans toutes les langues. La plupart de ces agents d'accueil sont étudiants. Vous les reconnaissez grâce à leur casquette en forme d'avions supersoniques qui leur donnent l'air niais d'adolescents attardés. Mais ici, le ridicule ne tue pas, au contraire, il vous libère de l'inquiétude d'avoir l'air inspiré.

L'ambiance de ce lieu est très légère, il y règne un sentiment de grande liberté. Nulle part, aucune agressivité, c'est la marque de l'Aérogare.

**Vous traversez le premier dance floor, près de 1 500 personnes s'agitent.** Les DJ sont perchés dans une cabine au dessus, comme dans la nacelle d'une grue.

Le son est puissant mais tellement limpide qu'il n'agresse pas les tympans.

De toute façon, on vous a donné un casque à l'entrée qui peut vous plonger dans le silence au milieu de la musique.

Tout en haut, vous apercevez les longues tables d'hôtes du restaurant. ce n'est pas un self mais bien un restau avec très peu de choix mais une bonne qualité des produits et un service très enthousiaste (le personnel est intéressé). Les serveurs ont aussi leur avion sur la tête et les serveuses une espèce de soucoupe volante qui clignote.



Le lieu est hermétiquement clos comme un Tupperware. Là on peut parler avec son ami et passer le temps qu'on veut.

**Par les baies vitrées, on aperçoit l'aéroport et l'étang de Berre. Il est six heures du matin, les avions recommencent à décoller ou à atterrir.**

Le jour se lève, les premiers kite-surfers s'envoient en l'air.

Sous vos pieds, le sol est transparent et tout en bas, dans la salle du hip hop, de minuscules insectes s'agitent et tournent en toupie sur la tête.

Tout au bout du restaurant, presque derrière le bar, l'escalier en bois, vous mène sur le toit, entre les coupoles de béton des deux hangars. Là vous pouvez prendre un verre et surtout, vous allonger sur le béton chaud pour regarder passer le ventre des gros porteurs à moins de cent mètres de vous.

En redescendant vous croisez une serveuse poussant un charriot-bar. Vous pouvez acheter une boisson sans avoir à faire la queue. Au bar, il y a toujours au moins cent personnes. Par chance vous êtes tombé sur la plus jolie fille du club. Même avec sa soucoupe sur la tête elle a l'air d'une princesse.

Vous traversez la troisième salle, plus petite que les autres, plus intime meublée de cyber-fauteuils et de cyber-tables dans une lumière bleue et une musique planante.

C'est l'endroit préféré des vieux night-clubbers. Ils ont autour de soixante-dix ans, ils ne peuvent se passer de la nuit. Ils sont très bien habillés, beaucoup de style, les cheveux très longs sans catogan. Ils discutent. L'un d'entre eux est sur la piste et nous sort un Moonwalk plus fort que Michael Jackson.

**Vous vous dirigez vers une sortie et vous prenez le corridor qui mène à l'étang de Berre. trois cents mètres de marche et vous êtes au bord de l'eau. La belle piscine années soixante a été rénovée elle fait partie de l'Aérogare. vous pouvez piquer une tête, il fait déjà très chaud, le soleil monte. Les palmiers, plantés là dans les années de splendeur, plumeautent au vent du sud.**

8h du mat, un peu chancelant, je retourne vers les hangars pour regagner mon caisson de sommeil. La journée a été rude. Je croise mon copain serveur avec son avion sur la tête.

Je me retourne et au loin, au bord de l'eau, j'aperçois un groupe de personnes très habillées qui me fait penser à la dernière scène de *La Dolce Vita*.



## CHAPITRE 2

# CE QUI CHANGE

## SOMMAIRE

<b>La nécessité de réglementer l'affectation du foncier</b> <i>Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin</i>	55
<b>L'urgence de penser autrement Aménagement et Transport</b> <i>Benoît Joguet</i>	65
<b>L'urgence d'une prise en compte partagée du risque lié à l'inondation</b> <i>Nicolas Bauduceau</i>	87
<b>Aux confins Des intercommunalités : des territoires à enjeux métropolitains</b> <i>Marie Evo</i>	99
<b>Le port : une dynamique renaissante pour un atout majeur</b> <i>Jérôme Dubois, Théo Willemsen</i>	107



# **LA NÉCESSITÉ DE RÉGLEMENTER L'AFFECTATION DU FONCIER**

*Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin*

**Le foncier est rare**

**Les terres arables, un bien commun fragilisé**

**Les évolutions du cadre réglementaire transforment la manière de faire l'urbanisme et l'aménagement**





# LA NÉCESSITÉ DE RÉGLEMENTER L'AFFECTATION DU FONCIER

Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin

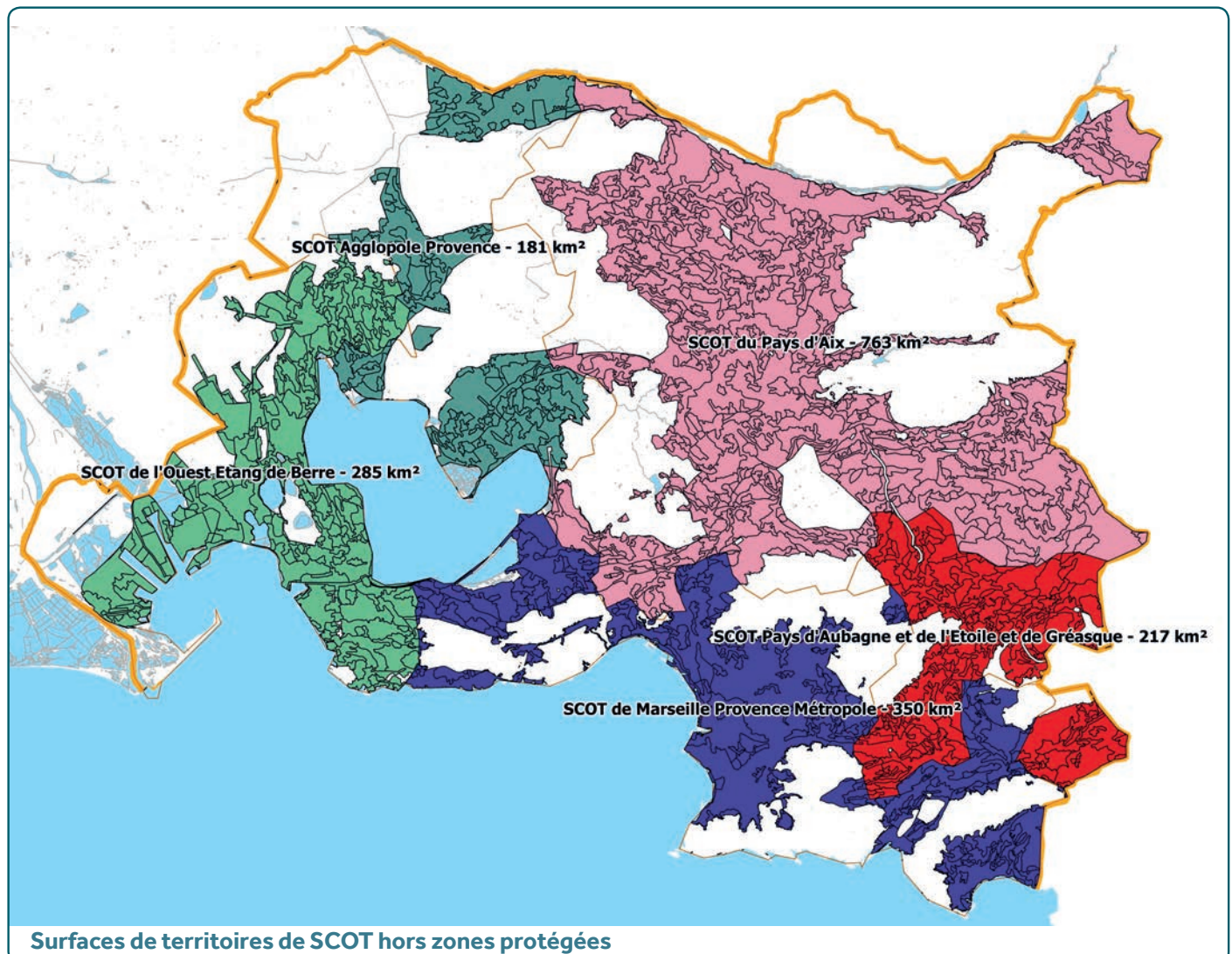
Immense à première vue, le territoire métropolitain est pourtant très contraint. Revers de la médaille d'un territoire encore largement préservé un grand nombre d'espaces naturels et agricoles viennent de fait réduire les possibilités d'aménagement. La présence de risques naturels forts, rançon à payer pour un territoire d'exception – feux de forêt, inondation, retrait gonflement d'argile – ou industriel notamment sur le pourtour de l'Étang de Berre contribuent également à limiter l'espace. Ce territoire aujourd'hui connaît des difficultés pour se développer parce qu'il n'a plus de foncier stratégique facilement débloqué. Dans le cadre de cette rareté apparaissent des formes nouvelles de compétitions entre les usages résidentiels, les zones commerciales, les grandes infrastructures... et les besoins de l'économie productive.

Il en va avant tout de la place de ce territoire dans l'économie mondiale. Riche de sa diversité il est encore trop éclaté pour mettre efficacement en avant ses atouts. Le ralentissement de la croissance démographique et le vieillissement de la population de ce territoire doivent servir de signal d'alerte pour l'ensemble des acteurs

métropolitains. La Provence et Marseille n'attirent plus autant qu'auparavant. Rareté et coût du foncier, congestion et étalement urbain, espaces du quotidien de médiocre qualité ... ce territoire pourrait payer de longues décennies de laisser-faire. Dans un contexte de compétition accrue entre les villes et les territoires l'argument du climat, de la mer ou des grands paysages n'est plus suffisant pour attirer les hommes et les capitaux.

## LE FONCIER EST RARE

La métropole fait 3 300 km<sup>2</sup> (3 150 km<sup>2</sup> sans l'étang de Berre). Elle comprend 80% d'espaces naturels et agricoles et 20% d'espaces urbanisés. Si l'on soustrait les zones protégées de toute urbanisation ou pour lesquelles l'urbanisation est fortement contrainte (parc naturel, Natura 2000, ZNIEFF de type 1, etc.), la métropole ne fait plus que 1 800 km<sup>2</sup>. Si l'on soustrait encore les



Surfaces de territoires de SCOT hors zones protégées

terres difficilement urbanisables (zones portuaires, aéroportuaires, zones industrielles, routes, cours d'eau, marais, etc.), la métropole rétrécit encore à 1340 km<sup>2</sup>, qui comprennent environ 700 km<sup>2</sup> de terres agricoles et 300 km<sup>2</sup> de forêts et espaces ouverts. Les ¾ de la métropole sont du foncier sensible ! S'il est décidé de ne pas continuer à exercer une pression foncière sur ces espaces, il reste uniquement 335km<sup>2</sup>, soit exactement la moitié de la métropole du Grand Paris. Ce territoire porte aujourd'hui 800 000 logements. Soit une densité moyenne de 23 logements à l'hectare<sup>1</sup>. Si l'on densifiait de 5 logements/ha supplémentaires, on ne pourrait pas recevoir plus de 450 000 nouveaux habitants ! Il va donc falloir faire des choix... Reprendre du foncier sur certaines zones industrielles ? Investir une partie du plateau de l'Arbois ? Lâcher certaines terres agricoles ? Densifier le diffus ?....

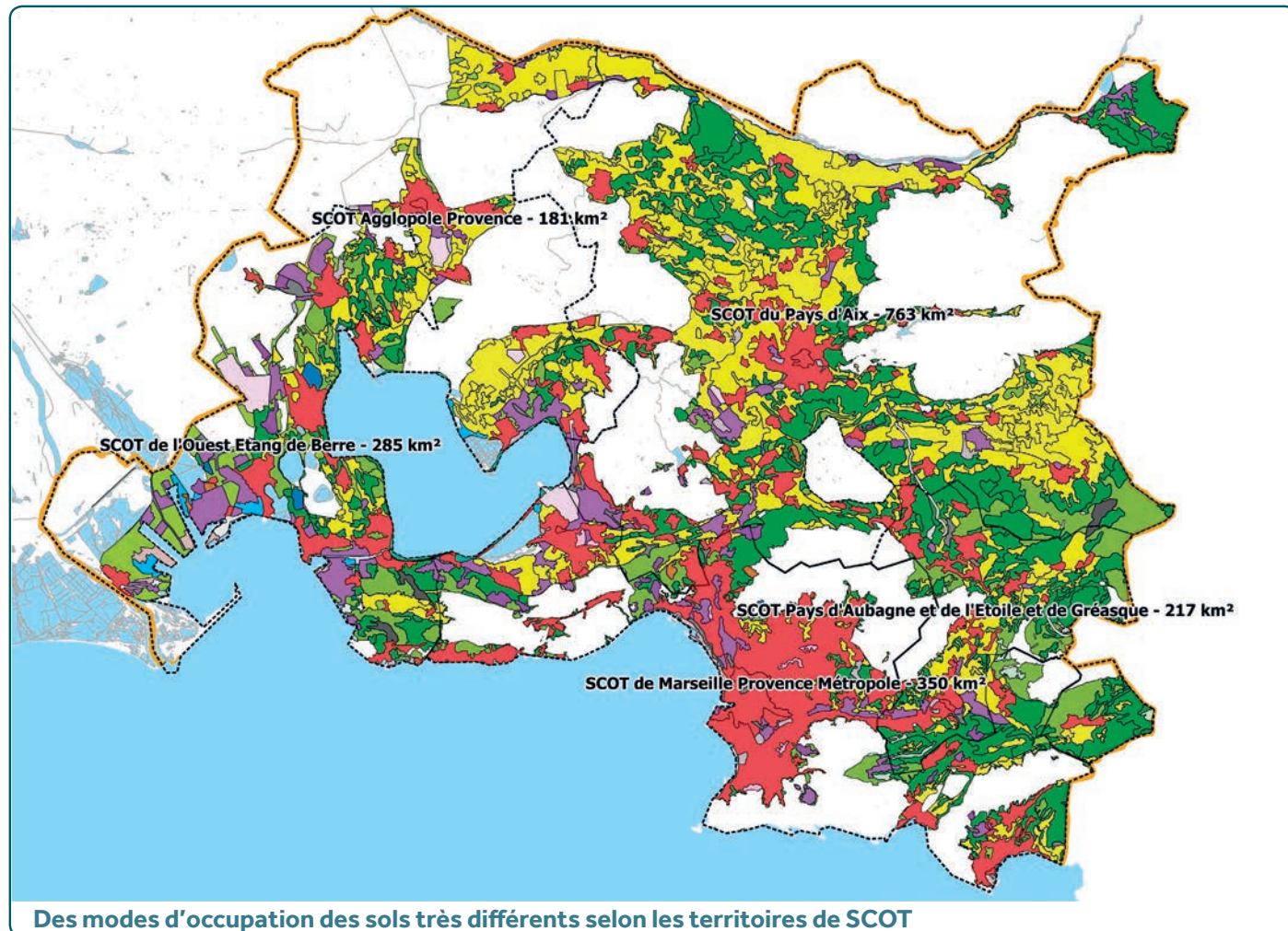
L'analyse comparée des prévisions de nouveaux logements et de la surface de terres agricoles<sup>2</sup>, pour chaque territoire, donne la mesure de la pression qui s'exerce sur les terres agricoles. MPM porte 51% de l'effort de logement de la métropole mais ses terres agricoles ne font que 18% de son «foncier urbanisable». Par contre, Aix, avec 20% de l'effort d'urbanisation, a 46% de terres agricoles sous pression. L'Ouest Etang

de Berre, qui porte 12% de l'effort, a également une part importante de terres agricoles qui pourraient se trouver sous pression. Agglopoles et le pays d'Aubagne, qui ont une part importante de terres agricoles sur le territoire, sont finalement moins concernés par la pression foncière car leur effort en termes de nouveaux logements est faible.

SCOT	Surface hors zone protégée (km <sup>2</sup> )	Terres agricoles (km <sup>2</sup> )	Proportion de terres agricoles	Effort de logement
Ouest Etang de Berre	285	109	38%	12%
Agglopoles	181	97	54%	8%
Aix	763	350	46%	20%
Pays d'Aubagne	217	72	33%	5%
MPM	350	63	18%	51%

1. Mais cette densité moyenne cache des disparités très fortes. Si aucune commune de la métropole n'est caractérisée par une très forte densité, les processus d'étalement urbain ont favorisé la naissance de territoires extrêmement lâches.

2. Avec une réduction de 30% sur les systèmes culturaux et parcellaires complexes



## LES TERRES ARABLES, UN BIEN COMMUN FRA-GILISÉ

**Le sol est une ressource non renouvelable qu'il faut préserver.**

Les enjeux sur l'avenir des terres arables sont inscrits dans l'agenda politique : l'année 2015 étant déclarée par l'ONU l'Année internationale des sols. L'avenir de l'agriculture et de l'alimentation est un enjeu majeur mondial, qui doit trouver à chaque échelle et chaque territoire une réponse adaptée. L'enjeu ne porte pas exclusivement sur la question de l'alimentation, mais porte aussi sur les questions sociales et les services rendus à la nature. Le sol n'est pas une ressource renouvelable. Il faut plusieurs dizaines de milliers d'années pour construire un mètre de terre arable et un coup de pelleteuse pour le détruire<sup>1</sup>. Il convient de faire bon usage de ce bien commun, le plus localement possible sans reporter la pression sur d'autres territoires. Ce bien est d'autant plus précieux qu'il a bénéficié des grands aménagements hydrauliques.

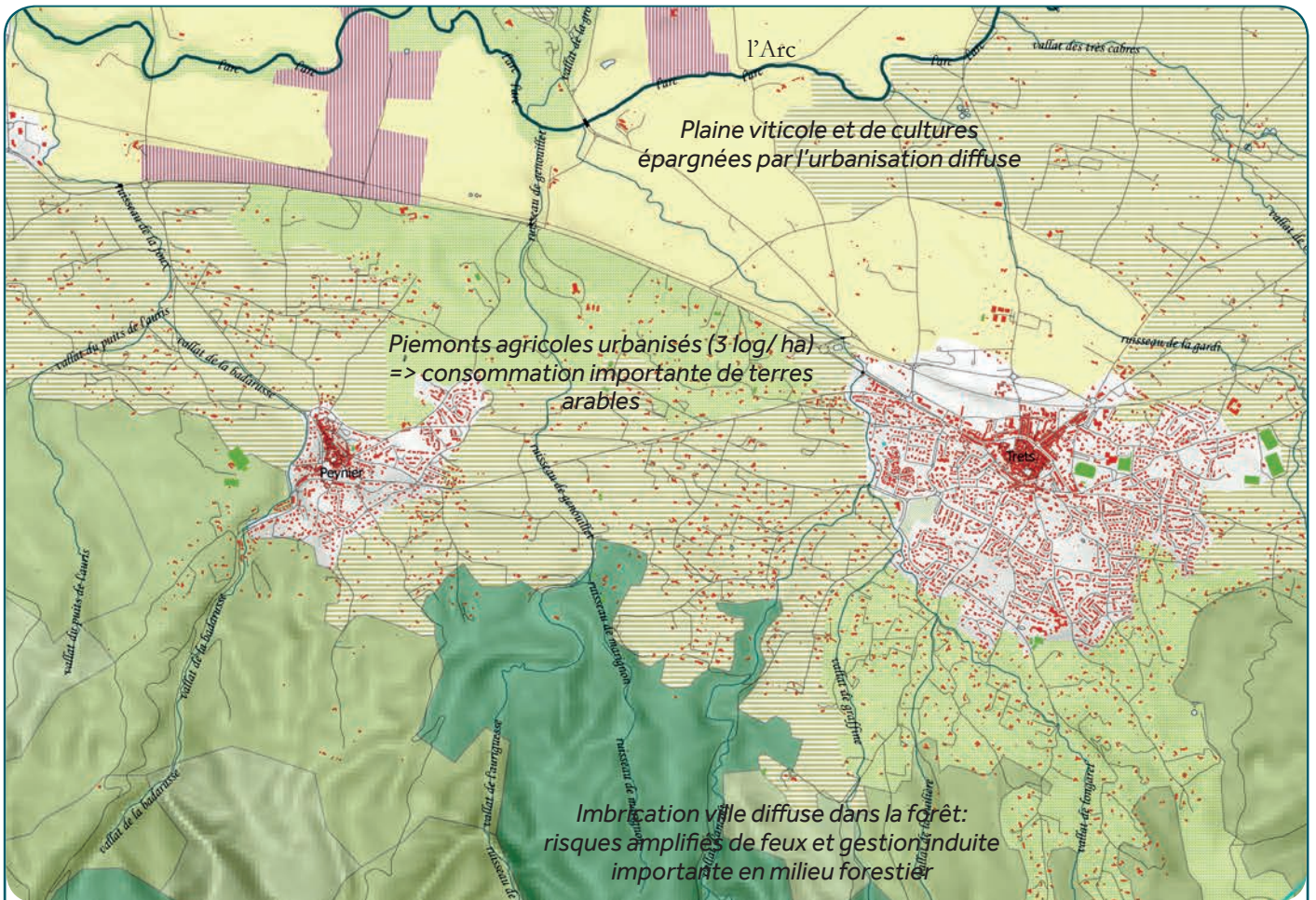
Les transferts d'eau sur le territoire sont historiques. L'eau de la Durance est prélevée depuis le moyen âge pour répondre à la fois aux besoins urbains, produire de l'énergie et irriguer les terres arables. L'essor de l'agriculture se développe à l'ouest de la métropole sur les parties les plus planes, avec notamment le canal de Craonne au XVIème siècle qui marque durablement le paysage de Provence. Le réseau sous pression à partir des années 60 étend son influence sur le pays d'Aix et

le tour de l'étang de Berre permettant l'essor d'une agriculture de qualité et diversifiée.

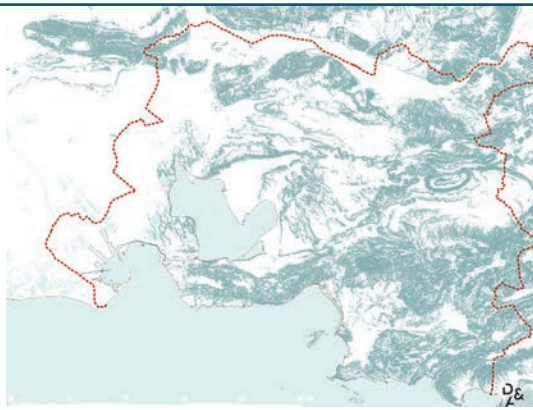
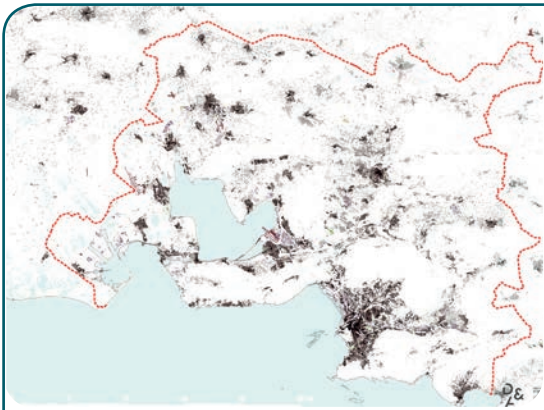
Parallèlement au développement de cette infrastructure hydraulique, une diffusion des constructions se répand en dehors des centres urbains denses, mobilisant à la fois les terres agricoles et les piémonts, formant un enchâssement entre l'agriculture, la forêt, l'habitat diffus et les activités. Cette urbanisation exerce une pression forte sur les terres agricoles en périphérie d'Aix et le pourtour du massif de l'Etoile et de l'Etang de Berre. Il faut ajouter à ce phénomène le développement des infrastructures, les espaces de loisirs, les friches et les espaces d'arrière court, l'extension des zones naturelles et les terres inondées.

**La métropole compte aujourd'hui 60 500 Ha de terres agricoles, dont un tiers sont irriguées. Chaque année, 900 Ha de terres agricoles sont consommées (valeur entre 1988 et 2006). Entre 2000 et 2010, un tiers étaient des terres irriguées. A ce rythme, le territoire ne comptera plus de terre agricole d'ici 67 ans. Si les objectifs d'une réduction des consommations telles qu'ils sont inscrits dans certains Scots, les générations futures n'auront pas plus de terres d'ici 120 ans.**

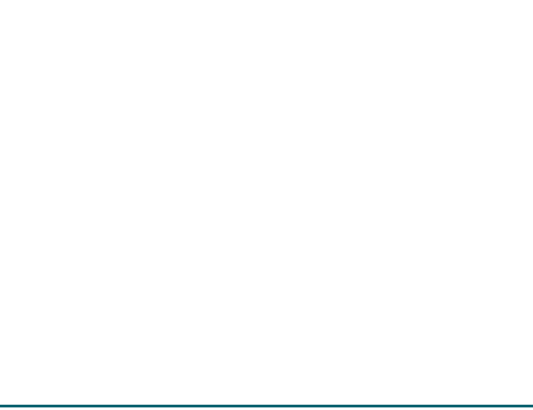
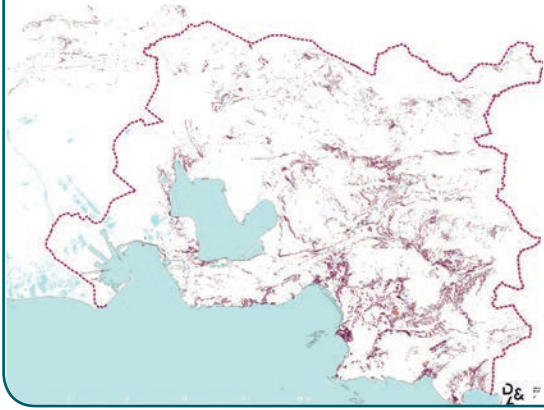
1. Daniel Nahon - CEREGE - Aix Marseille Université



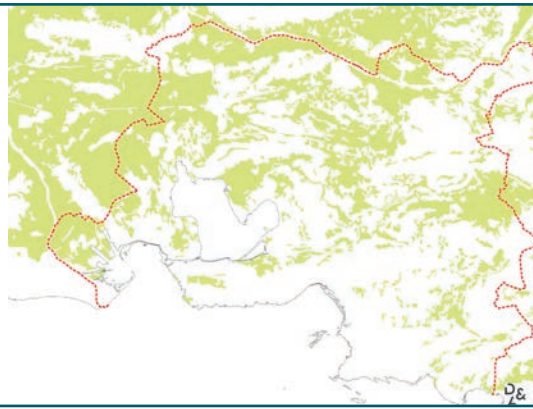
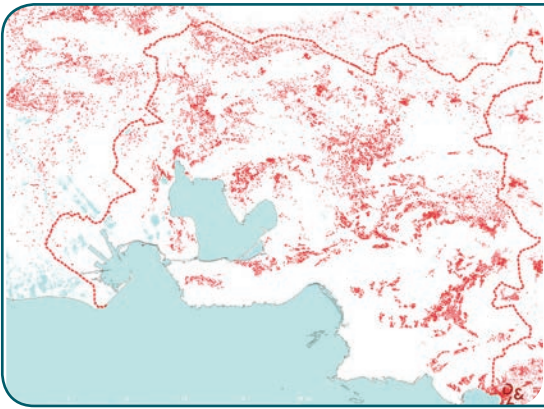
**Entre Peynier et Trets, des terres arables et les forêts fragilisées par l'imbrication forte de la ville diffuse**



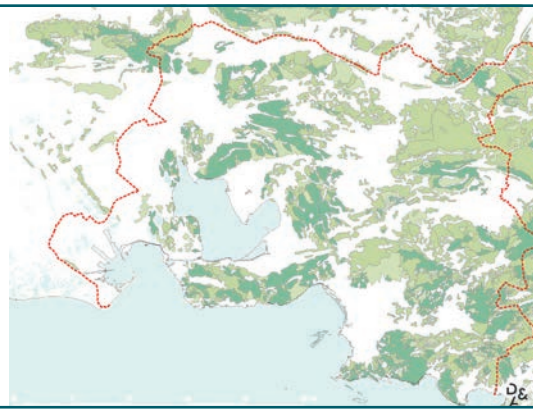
Bâtis sur les terrains  
dont la pente varie entre  
0 et 10%  
En bleu pentes > à 10%



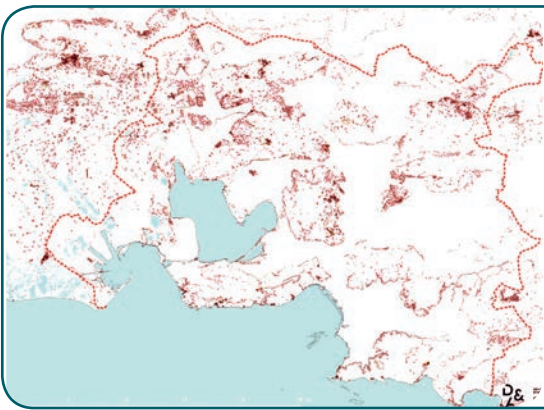
Bâtis sur les terrains  
dont la pente est  
supérieure à 10%



Imbrication du bâti et  
des terres agricoles



Imbrication bâti  
boisements et espaces  
ouverts non agricoles



Bâtis dans zones  
protégées



**Les vallées un difficile équilibre entre l'agriculture, l'urbanisation, les infrastructures, les espaces naturels, le développement de l'énergie renouvelable, les friches, les zones inondables**

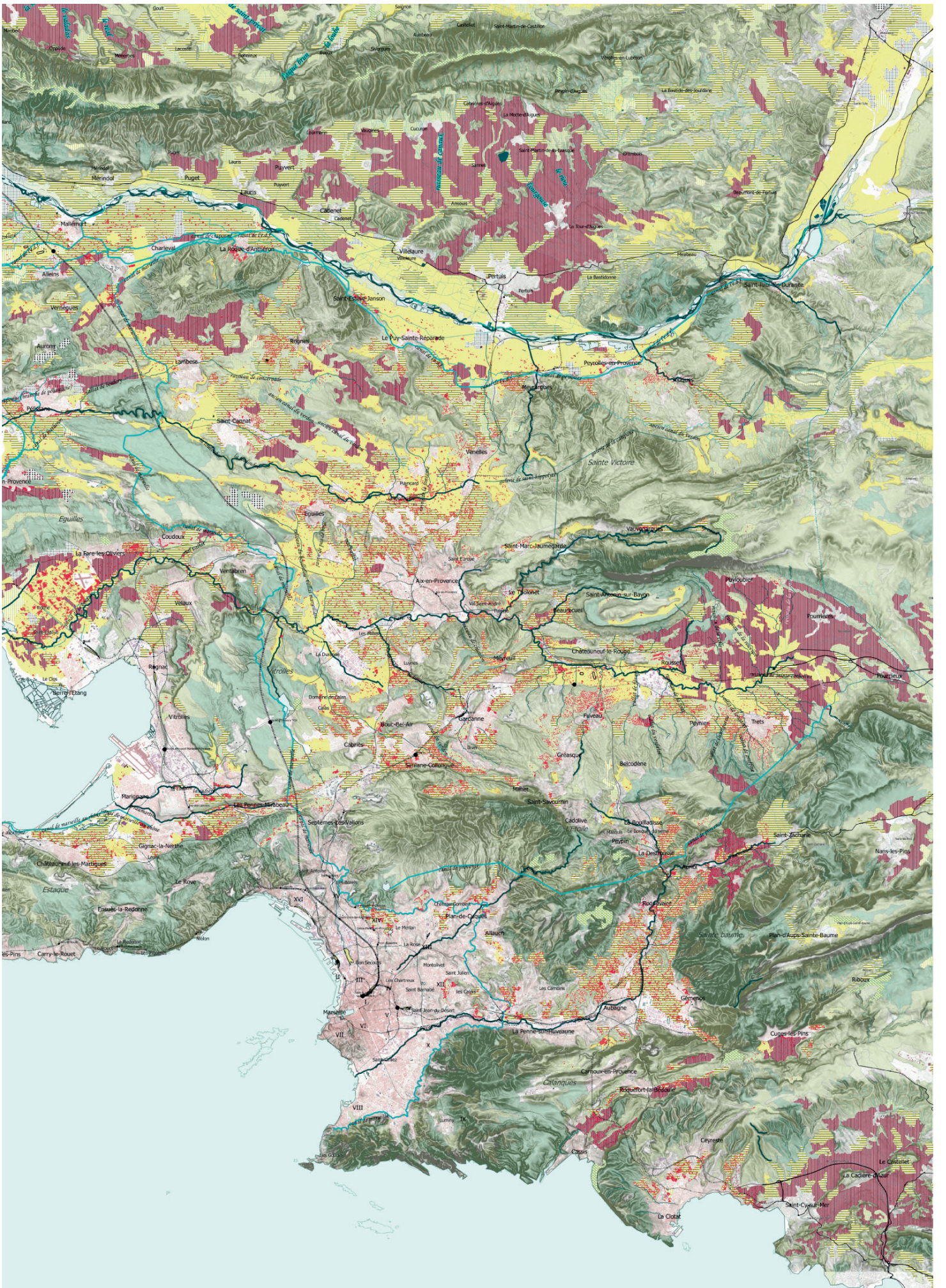


**Les massifs forestiers très convoités**

**L'agriculture : une métropole fertile. La succession des vallées et des plaines, en grande majorité irriguées sont à l'origine de la grande fertilité des terres et d'une grande diversité des cultures. Cette géographie est une ressource inaliénable pour une métropole qui devra résister aux changement climatique.**



- Terres productives
- Terres maintenues
- Terres avec enjeux environnementaux
- Terres et urbanisation diffuse
- Terres sacralisées
- SRCE: corridors écologiques
- Irrigation gravitaire



## LES ÉVOLUTIONS DU CADRE RÉGLEMENTAIRE TRANSFORMENT LA MANIÈRE DE FAIRE L'URBANISME ET L'AMÉNAGEMENT

Au cours de la dernière décennie, les évolutions législatives et réglementaires en matière de consommation d'espace ont été telles qu'elles changent profondément les manières de faire. Elles visent principalement à redéfinir les équilibres et les articulations entre développement économique, accueil de nouveaux habitants et préservation des espaces naturels. La maîtrise de l'aménagement redevient une question brûlante et un nouveau dialogue doit s'organiser entre les enjeux de la ville dense et un processus de métropolisation défini comme une extension permanente du territoire urbanisé. Ces changements concernent à la fois les objectifs à poursuivre et les processus de l'action.

### Les objectifs

Pour s'inscrire dans cette nouvelle donne, le projet métropolitain devra prendre en compte les préconisations des lois SRU, Grenelle et ALUR en matière d'économie d'espace, de protection des terres agricoles de déplacement ou d'énergie notamment, sans oublier le Schéma Régional de Cohérence Environnemental... A travers ces textes, le droit de l'urbanisme vient nous rappeler les enjeux écologiques et la nécessité d'agir pour protéger l'environnement et assurer la transition énergétique. Pour cela il s'appuie sur un changement d'échelle pour prendre en compte les principes du développement durable en insistant sur :

- Le lien entre déplacements (transports en commun), urbanisation (densité, constructibilité), et activités.
- La lutte contre l'étalement urbain
- La préservation des espaces naturels et des continuités écologiques
- Le rapprochement du code de l'urbanisme et du code de la construction à travers le renforcement des performances énergétiques des bâtiments et des réseaux.

A titre d'exemple de ce changement d'échelle, on doit constater que le renforcement des obligations communales en matière de logements sociaux depuis le vote de la loi Alur et les contraintes financières nouvelles qui en résultent imposent aujourd'hui d'anticiper, à partir des PLH existants, la construction de logements sociaux, neuve ou en réhabilitation sur toutes les communes, ce qui implique de nouvelles coordinations.

Ceci signifie que le projet métropolitain de Aix-Marseille-Provence devra intégrer, tout comme les PLU et les Scot du territoire :

1. L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
2. La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et

de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat, de la diversité commerciale et de la préservation des commerces de détail et de proximité ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;

3. Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Le projet métropolitain est une opportunité pour répondre aux enjeux de l'urbanisme durable. Il doit permettre aux communes de faire valoir leurs projets dans le cadre rigoureux de cette nouvelle réglementation, leur offrir la possibilité de négocier leurs politiques d'aménagement avec l'Etat dans un contexte réglementaire durci. Les choix stratégiques qui seront effectués permettront aux acteurs locaux de défendre leurs projets dans un contexte où toute consommation d'espace devra être justifiée et compensée.

### Les processus

Le changement d'échelle évoqué plus haut transforme les méthodes, dans la mesure où la coopération entre les différents niveaux de gestion des territoires doit se renforcer. Surtout, l'évolution de la législation oblige à développer une vision aussi claire que possible du développement urbain, et en particulier des usages futurs du sol, ce qui limite le pragmatisme et oblige à l'élaboration de « visions » aux différentes échelles de gouvernance et l'articulation de ces visions au niveau des grandes unités territoriales, en particulier des métropoles.

Avec le passage du POS au PLU, ce changement est déjà en cours. Les zones NB (zones naturelles d'habitat diffus), variable d'ajustement de l'aménagement communal, ne sont plus permises et ont été remplacées par des zones AU (zones à urbaniser) constructibles ou N (zones naturelles), préservées de l'urbanisation. Aubagne et Istres ont chacune choisi leur camp ...



# **L'URGENCE DE PENSER AUTREMENT AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT**

*Benoît Joguet*

**Modélisation de la circulation viaire métropolitaine à 5 ans**

**Les secteurs à enjeux**

**Pistes d'actions**



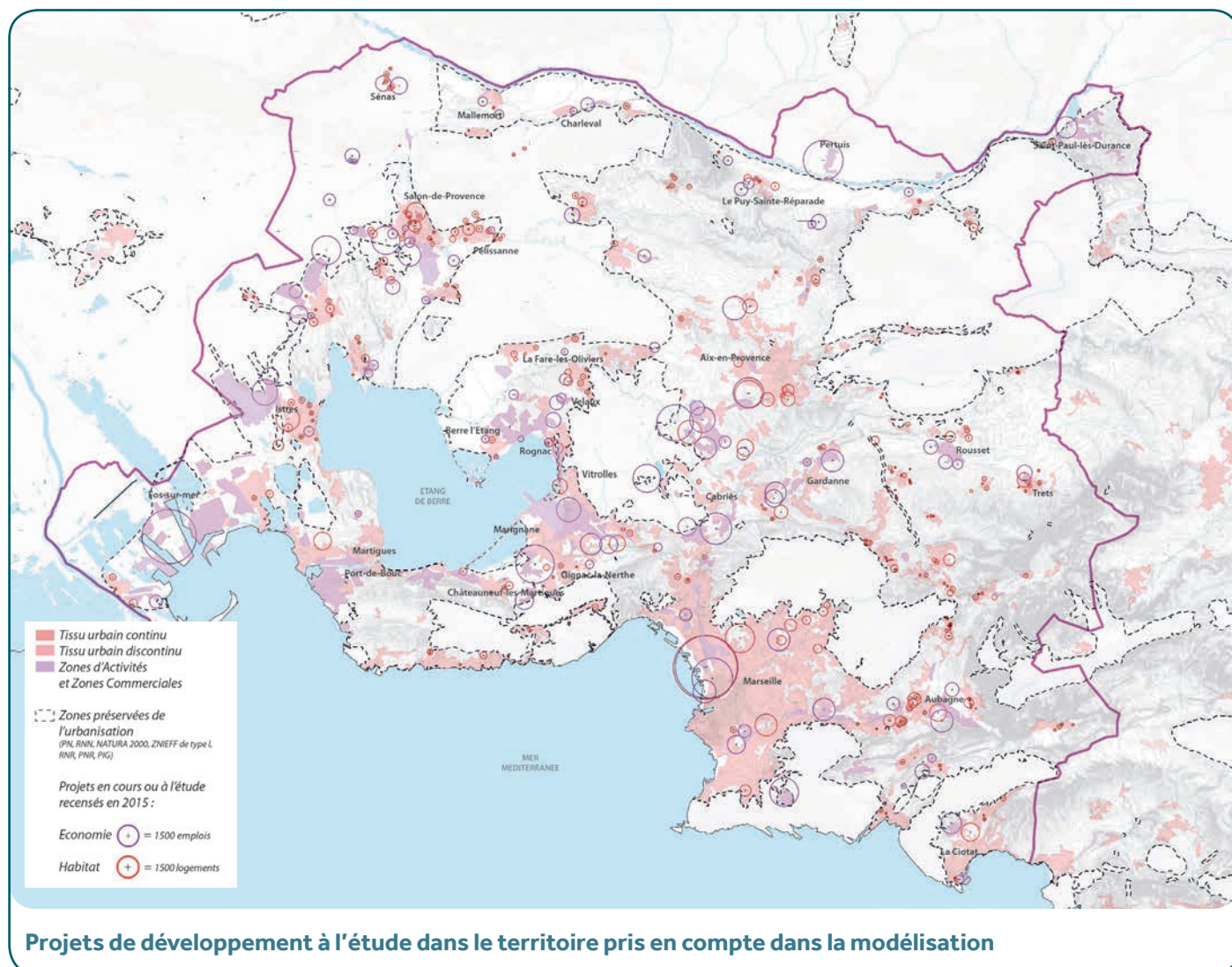
# L'URGENCE DE PENSER AUTREMENT AMÉNAGEMENT ET TRANSPORT

Benoît Joquet

La création de la métropole Aix-Marseille-Provence au 01/01/2016 amène à poser la question des déplacements à une échelle spatiale étendue, celle de ce nouveau territoire et même au-delà celle du territoire avec lequel la future métropole interagit.

Pour saisir la réalité du problème de congestion routière présente dans la métropole, un modèle de déplacements à l'Heure de Pointe du Matin (HPM) et du Soir (HPS) a été construit à l'échelle du département des Bouches-du-Rhône, en intégrant les territoires proches interagissant fortement avec la métropole (Avignon, Cavaillon, Pertuis notamment) à partir des projets de développement en cours et à l'étude. Ce modèle est utilisé pour établir une situation de référence, la vision des déplacements à 5 ans sur le territoire métropolitain et à permis de définir 4 secteurs à enjeu.

Après analyse de la situation de ces 4 secteurs, nous avons proposé des pistes d'action adaptées à chaque cas.



## MODÉLISATION DE LA CIRCULATION VIAIRE MÉTROPOLITAINE À 5 ANS

### CONSTRUCTION DU RÉSEAU MODÉLISÉ

Le réseau modélisé a été construit sous AIMSUN. Il intègre les modes Véhicules Légers (VL), Poids-Lourds (PL) et Transport Collectif (TC).

La carte ci-après (carte 1) représente une partie du réseau modélisé, centrée sur le territoire de la future métropole Aix – Marseille – Provence.

Afin de construire la matrice VL, différentes données ont été exploitées :

- L'Enquête Ménages-Déplacements de 2007/2008. Ces données ont été utilisées pour établir les déplacements internes, sur une journée et pour l'HPM et l'HPS.
- L'Enquête Cordons-Routes dans le département des Bouches du Rhône réalisée par Transmobilités en 2008. Ces données ont été utilisées pour établir les trafics d'échange et de transit.
- L'enquête par interview des conducteurs réalisée par Transmobilités en 2010 autour du Pont de l'Europe et du Pont Daladier à Avignon afin de reconstituer tous les trafics Avignon -> Gard et Gard -> Avignon à l'HPM et à l'HPS.
- Les enquêtes ASF réalisées par TransMobilités en 2010 autour de Salon-de-Provence afin de reconstituer les itinéraires intercommunaux par autoroute et hors autoroute à l'HPM et à l'HPS.
- Les données INSEE de 2010 concernant les déplacements domicile-travail. Ces données ont été utilisées pour connaître les origines-destinations qui n'ont pas pu être établies par les autres méthodes (déplacements internes à Avignon, Avignon -> Vaucluse, Aramon -> Gard, Vedène -> Morières-Lès-Avignon, etc...).

Contrairement aux VL, il est actuellement très difficile d'obtenir des informations sur les origines et les destinations des Poids-Lourds dans les Bouches-du-Rhône.

Néanmoins, quelques informations ont été utiles à l'élaboration de la matrice PL :

- **Comptages à vue des PL aux postes externes.** Il est donc possible de connaître le trafic PL aux points d'entrée / sortie du modèle. Les trafics sont issus des comptages à vue et sont biaisés de 30 à 40% par rapport aux trafics PL observés par les compteurs automatiques. En effet, une analyse comparative de comptages à vue et de comptages automatiques dans le secteur d'Arles – Saint Martin de Crau – Fos sur mer a permis de mettre en évidence un biais de 30 à 40% du trafic PL entre les compteurs routiers et les enquêteurs du fait du critère utilisé par les compteurs routiers. Pour les compteurs routiers à tubes pneumatiques, une distance inter-essieux supérieure à 3,90 mètres entraîne la classification du véhicule en PL. Or de nombreux véhicules utilitaires ont une distance inter-essieux élevée mais ne sont pas des PL. Les comptages routiers automatiques ont donc tendance à surestimer le trafic PL et l'écart mesuré dans les Bouches-du-Rhône est de 30 à 40%,

- **Etude de circulation réalisée par Ginger en 2010 pour les PL autour de la zone logistique de Plan d'Orgon,**
- Documents réalisés par le CETE Méditerranée concernant **les surfaces d'entrepôts et l'emploi dans le transport logistique par commune dans l'Ouest du Vaucluse et le Nord des Bouches du Rhône,**
- **Comptages routiers automatiques** des PL de 2010 à 2015 sur la voirie départementale.

La matrice des déplacements en TC s'appuie sur les données EMD 2008 – 2009, les montées – descentes aux points d'arrêt et les résultats des enquêtes cordons réalisées en 2008 – 2009 dans le département des Bouches du Rhône.

Le modèle a ensuite été calé sur la situation actuelle (2015) en considérant l'ensemble des données de comptages VL et PL et des montées – descentes disponibles entre 2010 et 2015.

### CONSTRUCTION DE LA SITUATION DE RÉFÉRENCE (CF. CARTES 2 ET 3, PAGE SUIVANTE)

Dans le secteur d'étude, huit projets viaires ont été considérés comme réalisés à court terme (horizon 2020). Ils sont représentés sur la carte ci-dessous.

Les projets d'urbanisation et de développement économique du territoire ont également été intégrés au modèle des déplacements. Ils sont synthétisés sur la carte ci-après. Les projets de logements ont été collectés dans les PLH des communes. Les projets de développement économique ont été identifiés dans les SCOT, le CPER et auprès de la CCIMP. **L'hypothèse se résume à + 53 700 logements et + 101 900 emplois.**

### TRAFICS PRÉVISIONNELS ET FONCTIONNEMENT CIRCULATOIRE ATTENDU EN SITUATION DE RÉFÉRENCE (CF. CARTES 4 ET 5, PAGE SUIVANTE)

Les trafics prévisionnels ont été obtenus par affectation de la nouvelle demande de déplacements à horizon 2020 sur le réseau viaire envisagé pour l'horizon 2020.

Les augmentations de trafic obtenues sur le réseau viaire à l'horizon 2020 sont représentées de façon synthétique sur la carte ci-après pour l'HPM et l'HPS.

Cette carte fait apparaître des variations de trafic très contrastées sur les espaces métropolitains. On notera toutefois qu'aucune diminution des trafics n'est attendue à l'horizon 2020, ce qui confirme l'importance de la question des déplacements dans la métropole.

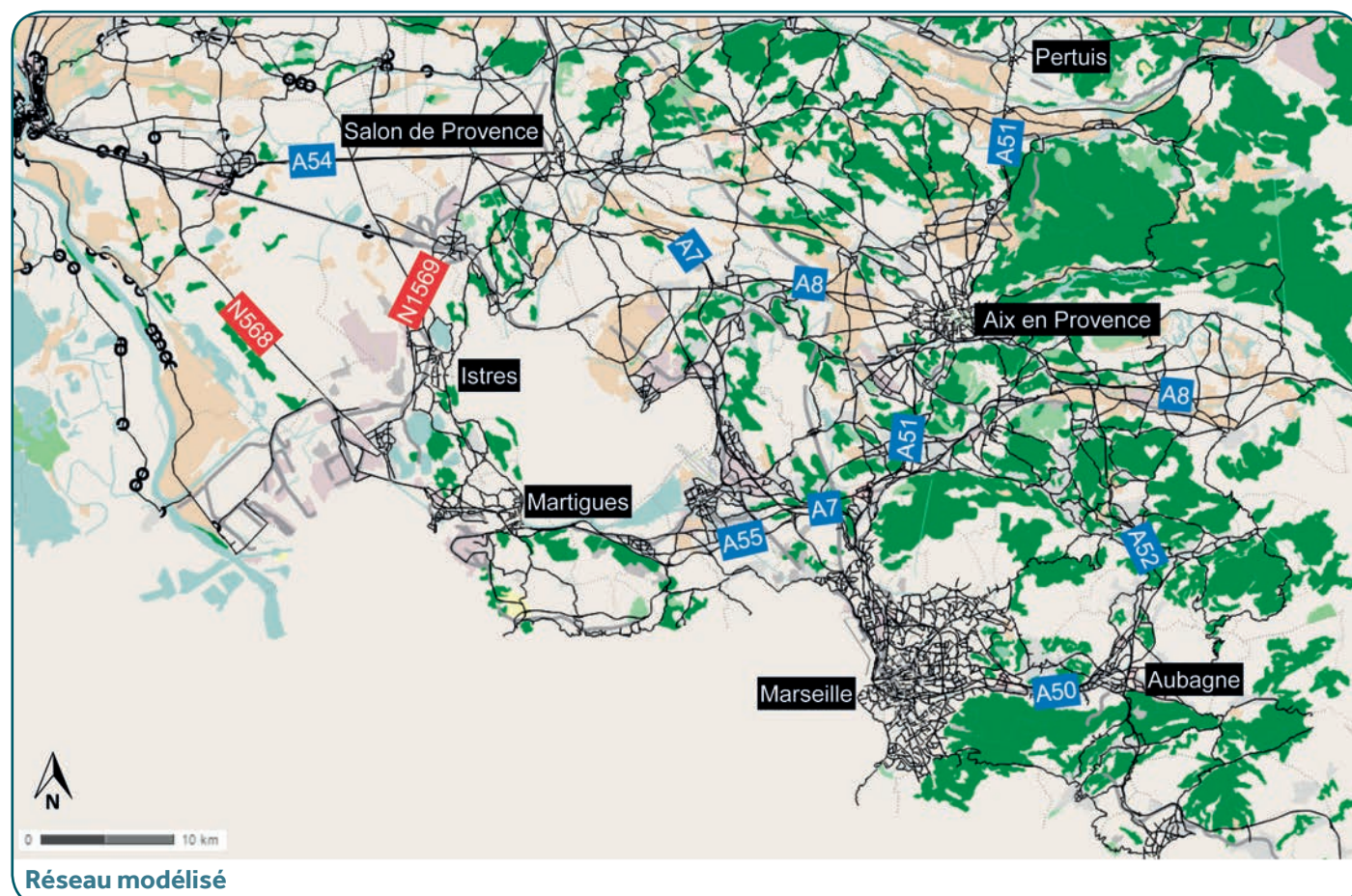
- Quatre secteurs ressortent à forte croissance de trafic:
- le secteur Sud-Ouest d'Aix et le pôle d'activités d'Aix,
  - le secteur portuaire de Fos,
  - Pertuis,
  - Salon et ses environs.

Plus globalement, dans l'arc Ouest – Nord qui comprend notamment les territoires de Fos – Salon – Pertuis – Peyrolles, les augmentations de trafic seront très élevées (supérieures à 30% la plupart du temps). Il en serait de même autour du système d'échanges RD9 – RD543 à Aix – Cabriès.

A l'inverse, les territoires de la côte, de Martigues à La Ciotat ne connaîtraient qu'une faible augmentation de trafic (inférieure à 10% d'ici à 2020).

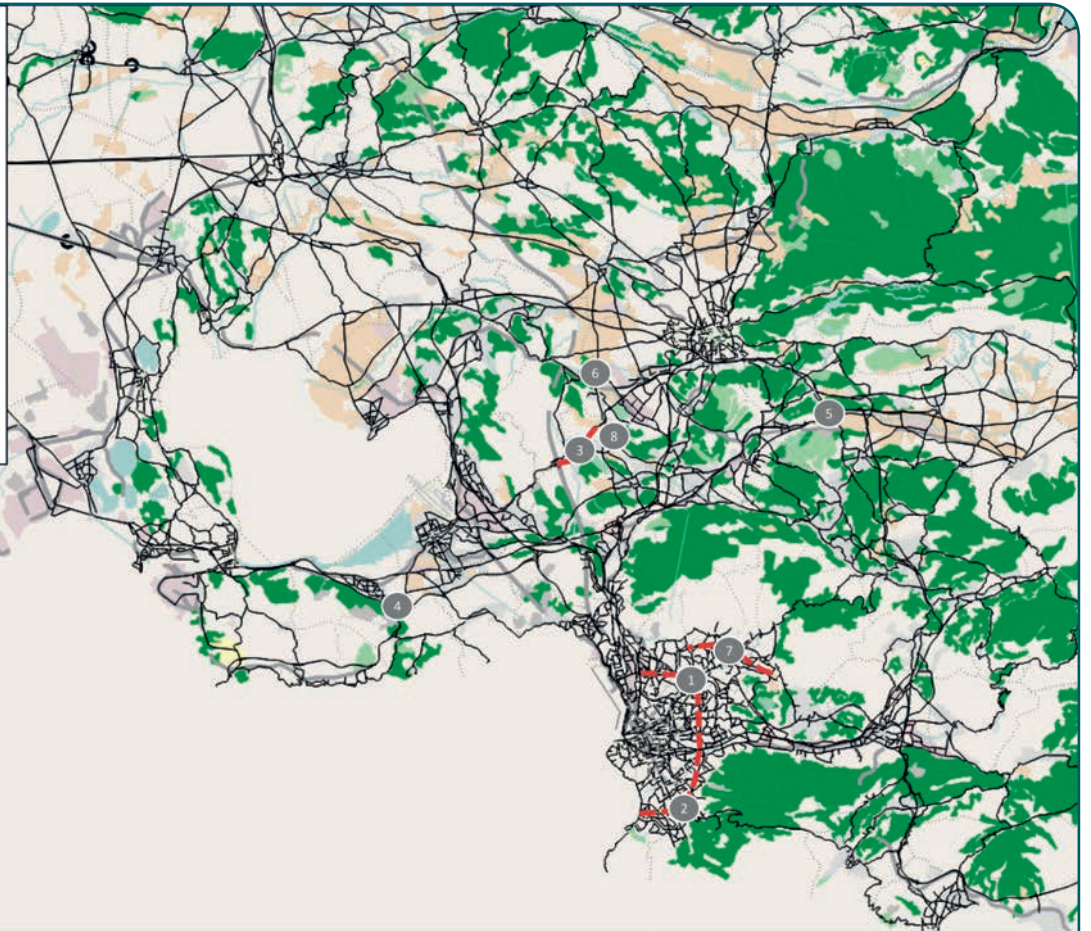
Du point de vue du fonctionnement circulatoire, le réseau viaire fait apparaître trois secteurs à enjeu avec des niveaux de congestion critiques en HPM et HPS. Ils sont localisés sur la carte ci-dessous. Il s'agit de :

- Deux verrous potentiels forts :
  - le secteur Sud-Ouest d'Aix et le pôle d'activités d'Aix,
  - le secteur portuaire de Fos et la RN569,
- Un secteur critique : Gignac – Marignane.



Liste des principaux projets viaires :

- 1 L2 (A507)
- 2 Boulevard Urbain Sud
- 3 Doublement de la RD9
- 4 Echangeur A55 / RD9
- 5 Contournement de la Barque
- 6 Déviation de Saint Pons
- 7 LINEA
- 8 Déviation de Calas

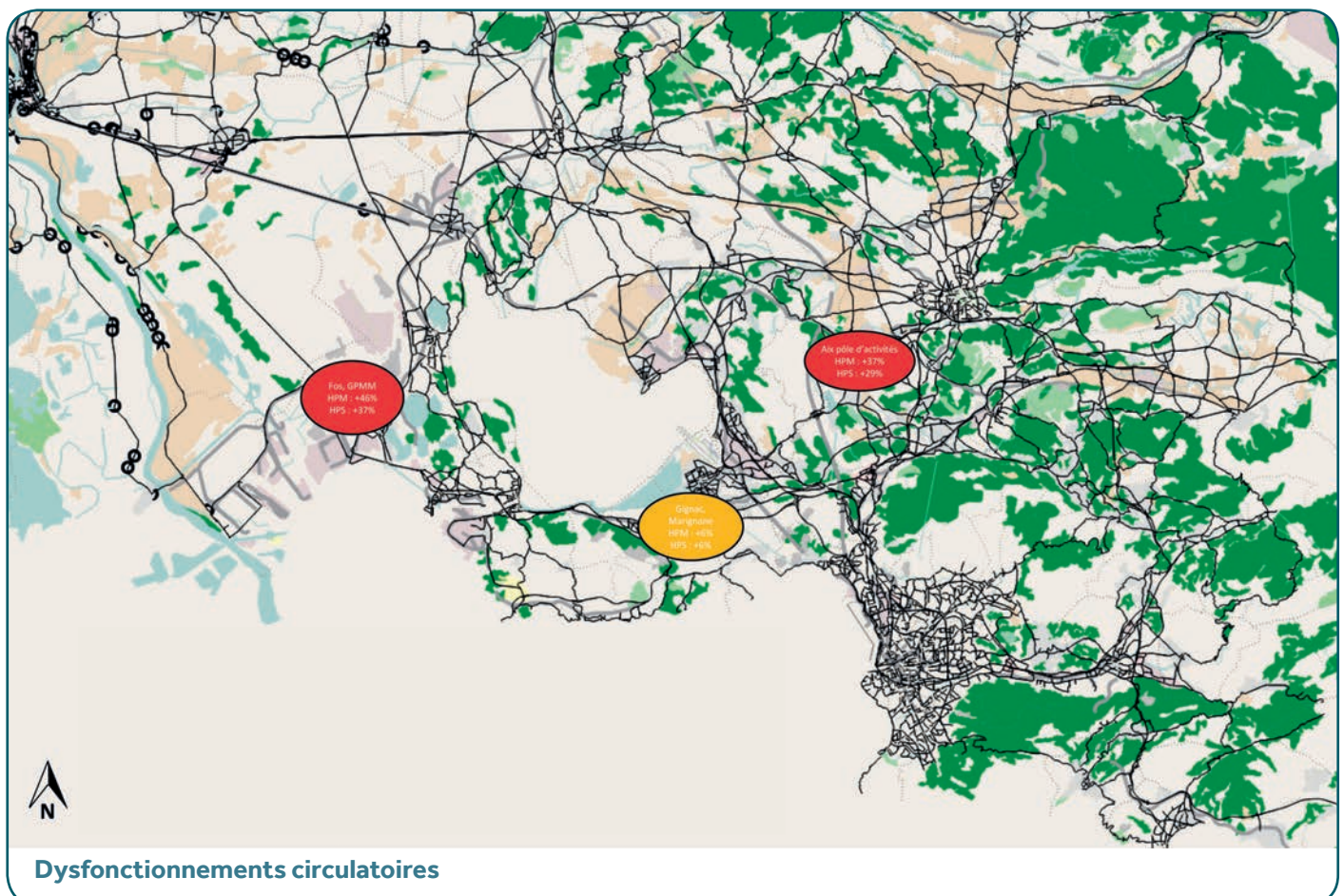
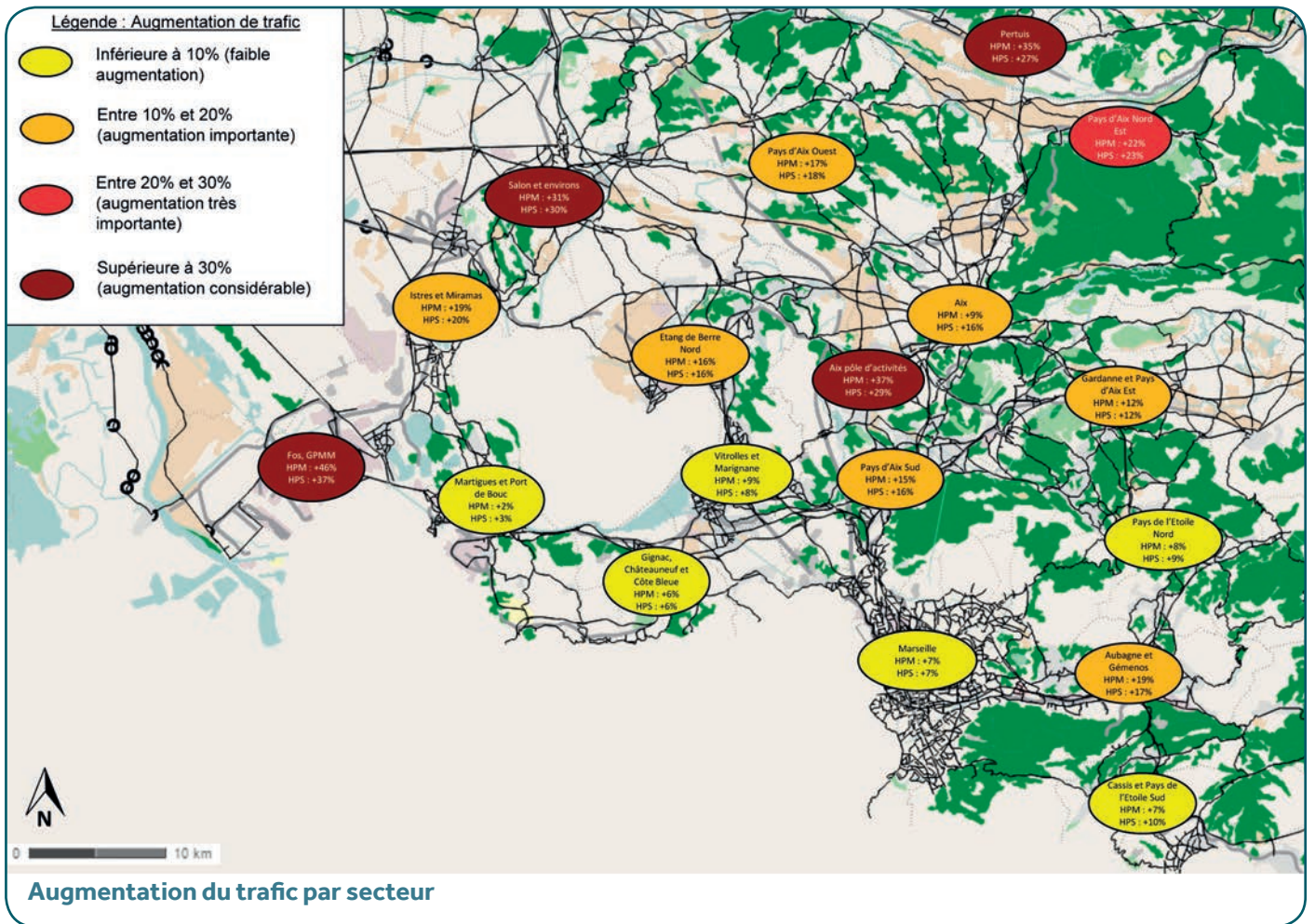


Principaux projets viaires à court terme dans le secteur d'étude



Projets urbains à court terme dans le secteur d'étude

Sources : PLH pour les logements, CCIMP, SCOT, CPER et autres documents cadres pour les emplois



## LES SECTEURS À ENJEUX

### Le secteur à enjeux de Aix Sud-Ouest - Cabriès

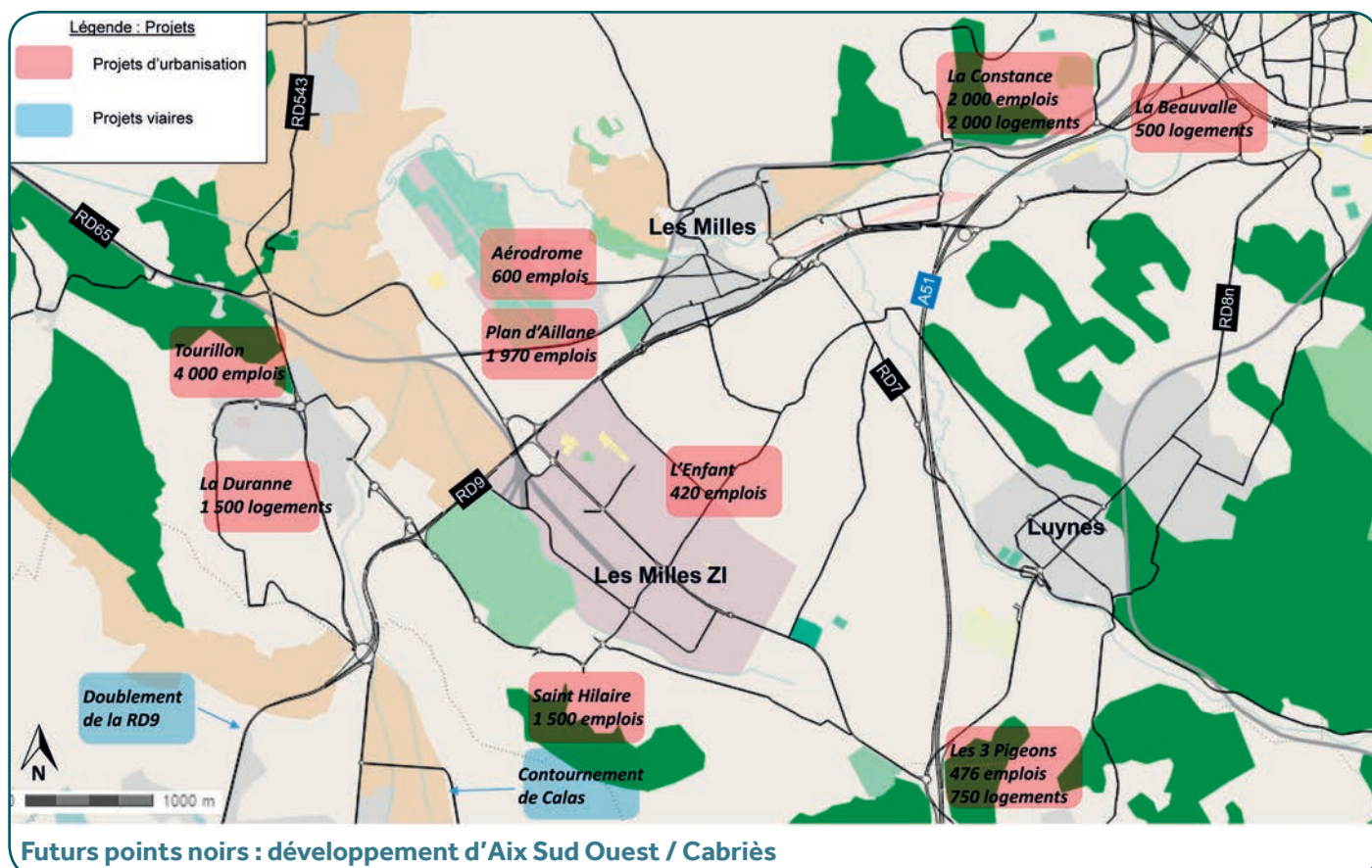
Les hypothèses de développement du territoire Aix Sud-Ouest – Cabriès sont détaillées sur la carte ci-dessous (carte 6). La mise à 2 x 2 voies de la RD9 est prise en compte ainsi que l'hypothèse d'un contournement de Calas par l'Est.

Les cartes suivantes (7 à 10) montrent le niveau de qualité de service du réseau viaire en HPM et HPS dans le secteur Aix Sud-Ouest – Cabriès.

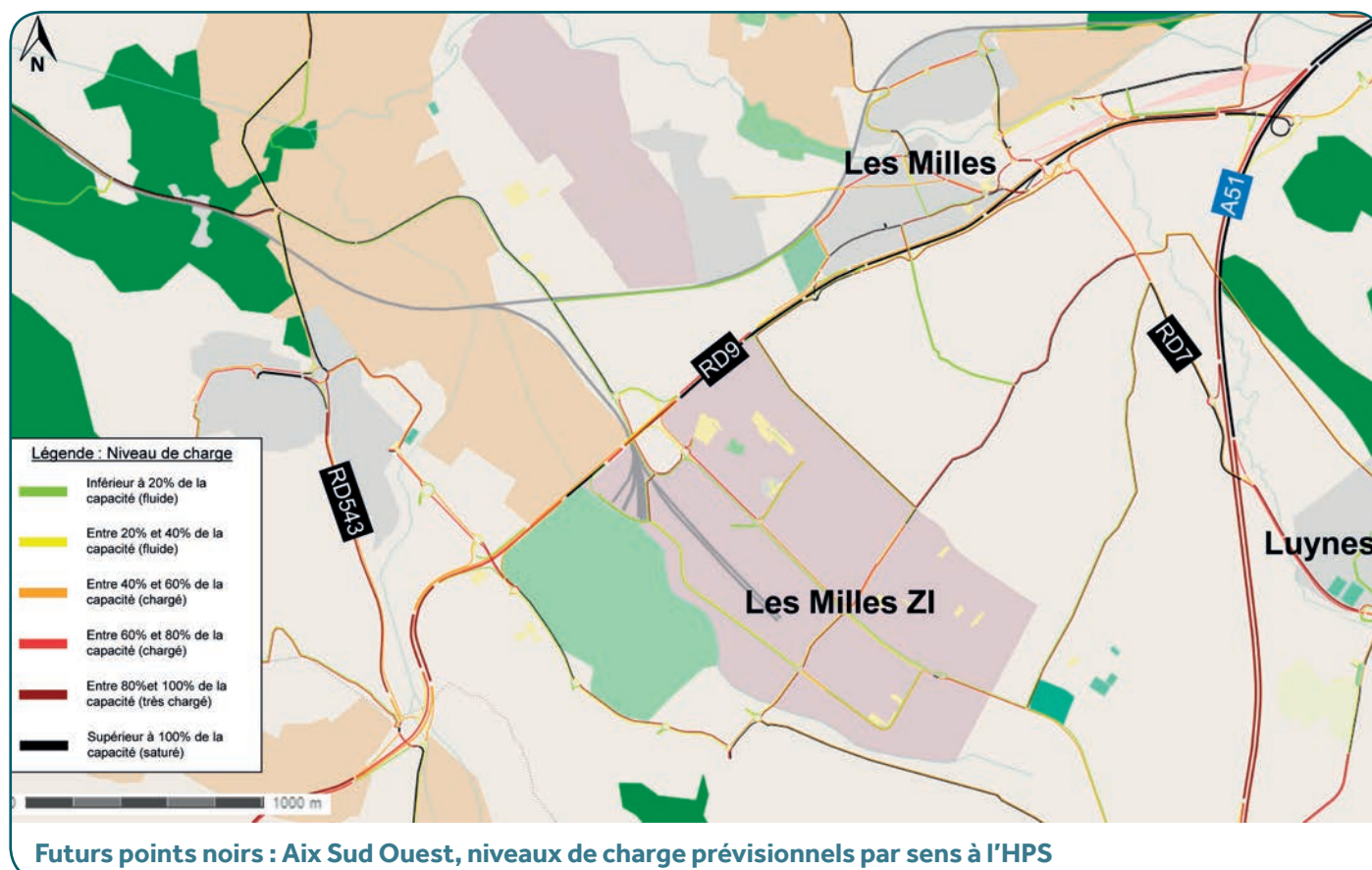
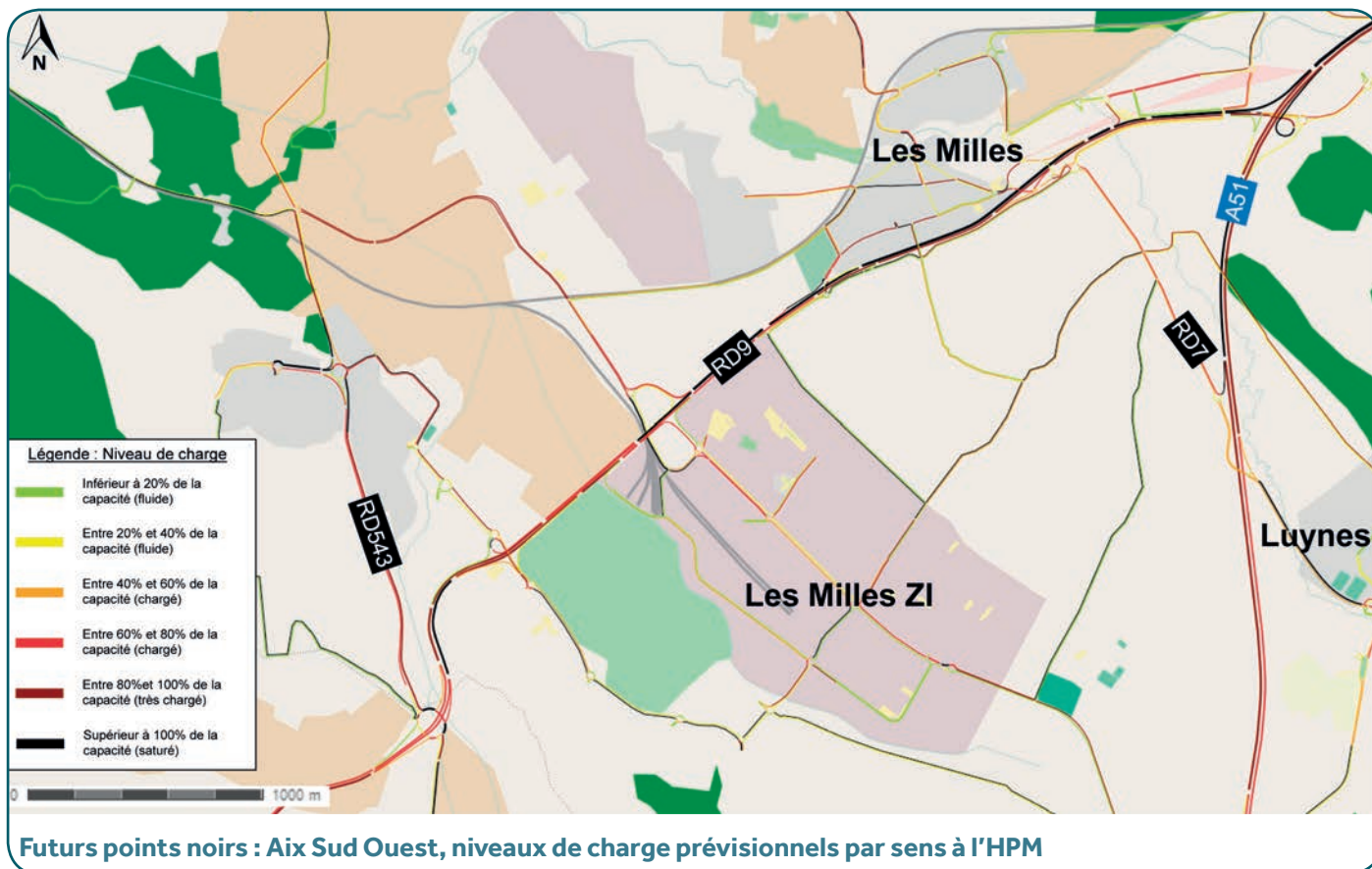
A51, RD9 et RD543 seraient saturées en HPM et en HPS.

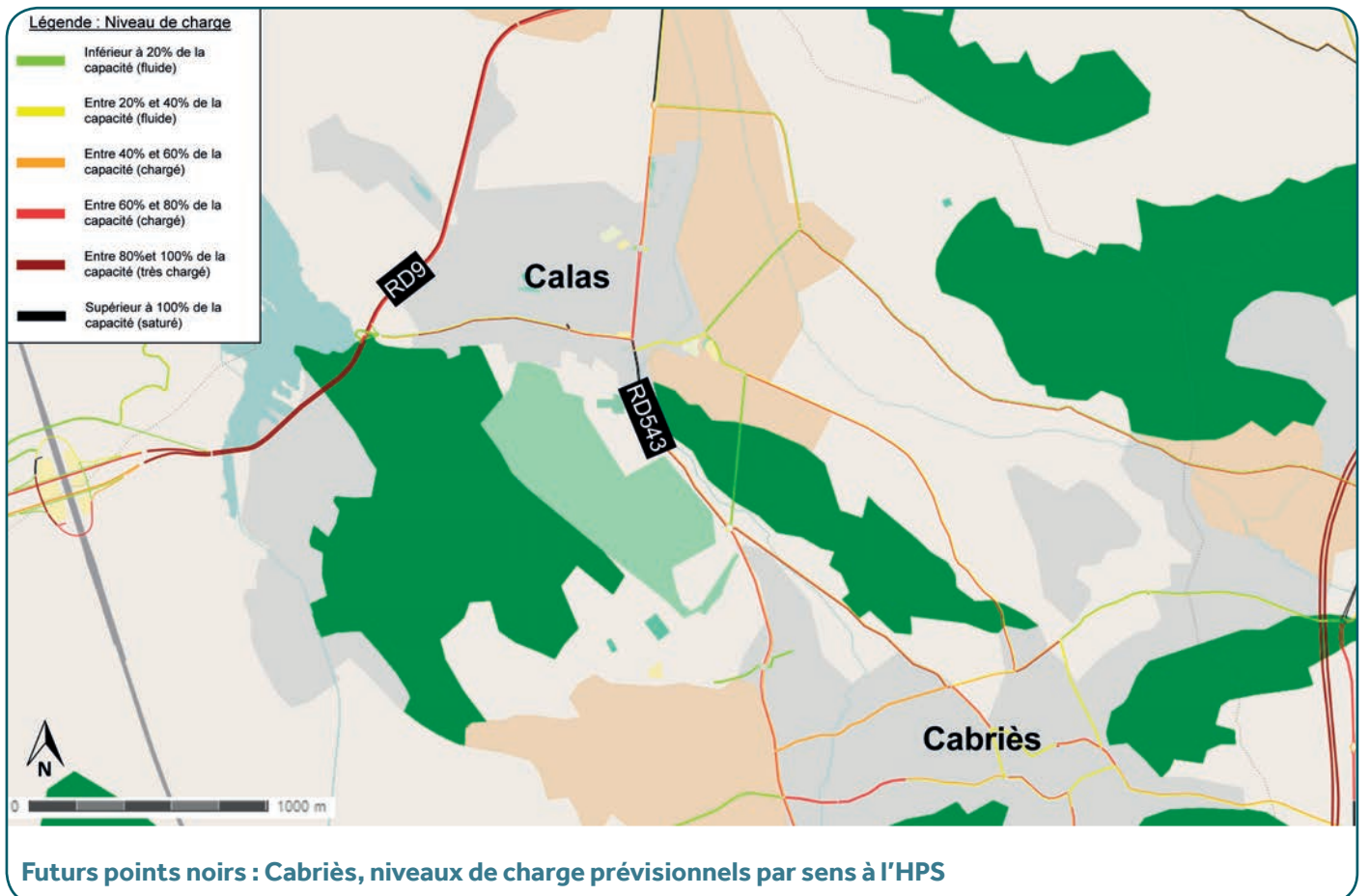
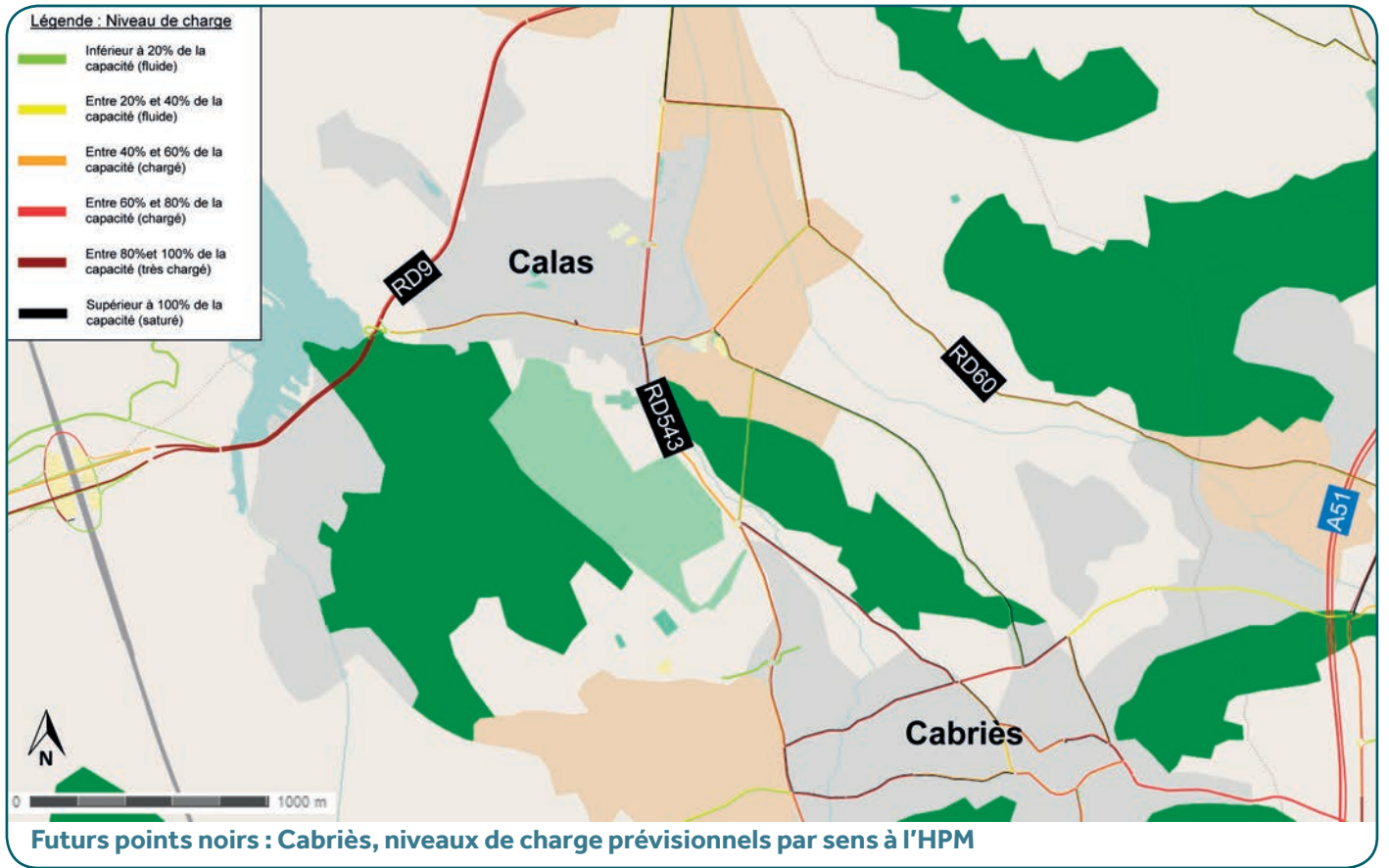
Les accès à La Duranne et aux Milles seraient également saturés en HPM et en HPS.

A Cabriès, la RD9 et la RD543 seraient saturées en HPM et HPS. La RD60 serait également saturée en HPM.









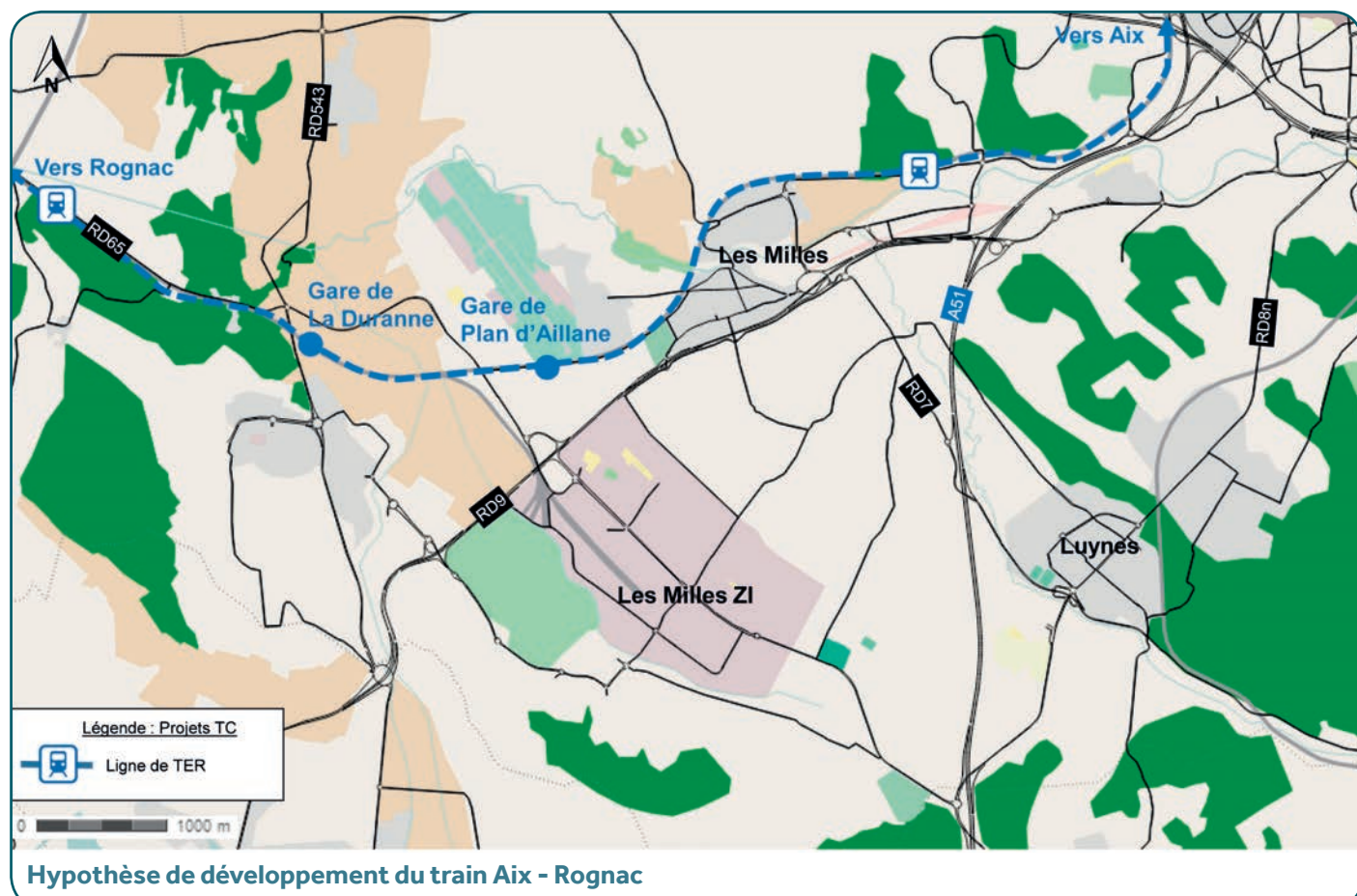
Pour soulager le réseau viare et améliorer le cadre de vie, une hypothèse volontariste de développement des transports collectifs a été envisagée avec l'ouverture au transport des voyageurs sur la voie ferrée Aix – Rognac (cf. carte 11 ci-dessous).

Avec cette hypothèse, on obtiendrait les reports modaux suivants en HPM (en haut) et en HPS (en bas) :

Trafics en coupure	Trafic référence	Trafic projet
RD9	8800 UVP/h	8400 UVP/h
TER	0 voy/h	700 voy/h

Trafics en coupure	Trafic référence	Trafic projet
RD9	7600 UVP/h	7200 UVP/h
TER	0 voy/h	700 voy/h

Sur le réseau viare, le trafic diminuerait de 5% en moyenne, dans l'hypothèse la plus favorable de développement des TC (700 voyages / heure). Toutefois, A51 et RD9 resteraient saturées.



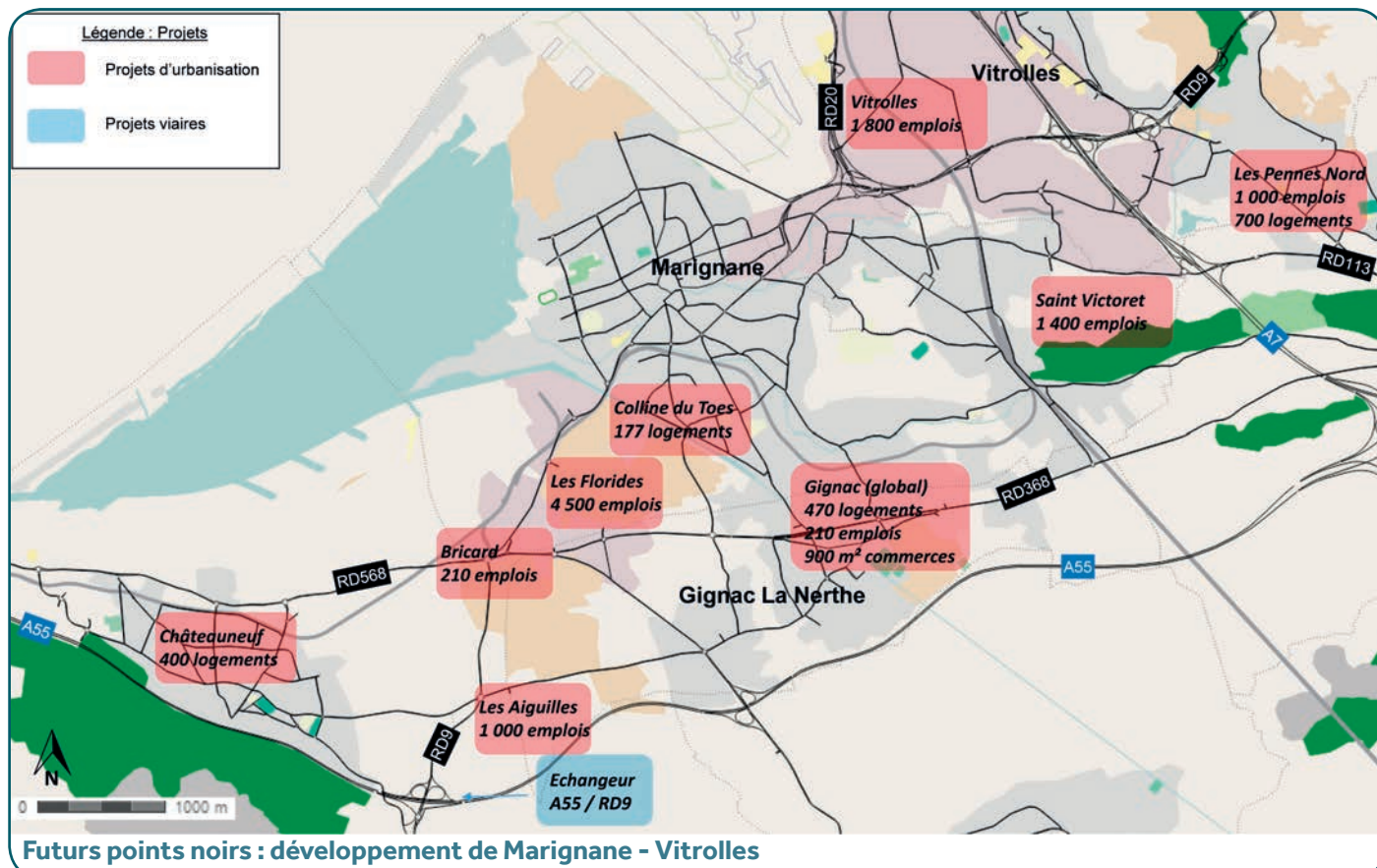
## Le secteur à enjeux de Marignane - Vitrolles - Gignac la Nerthe

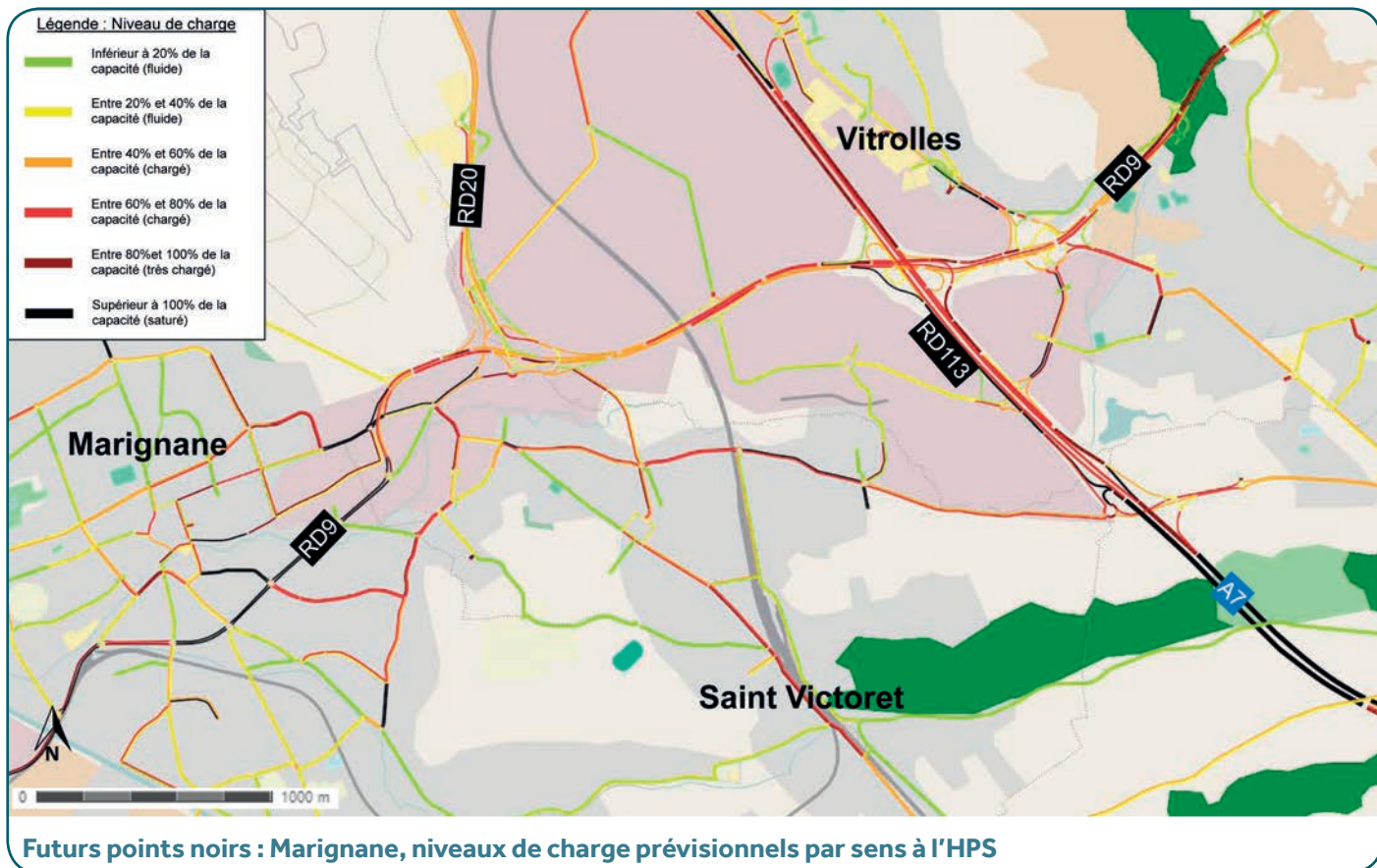
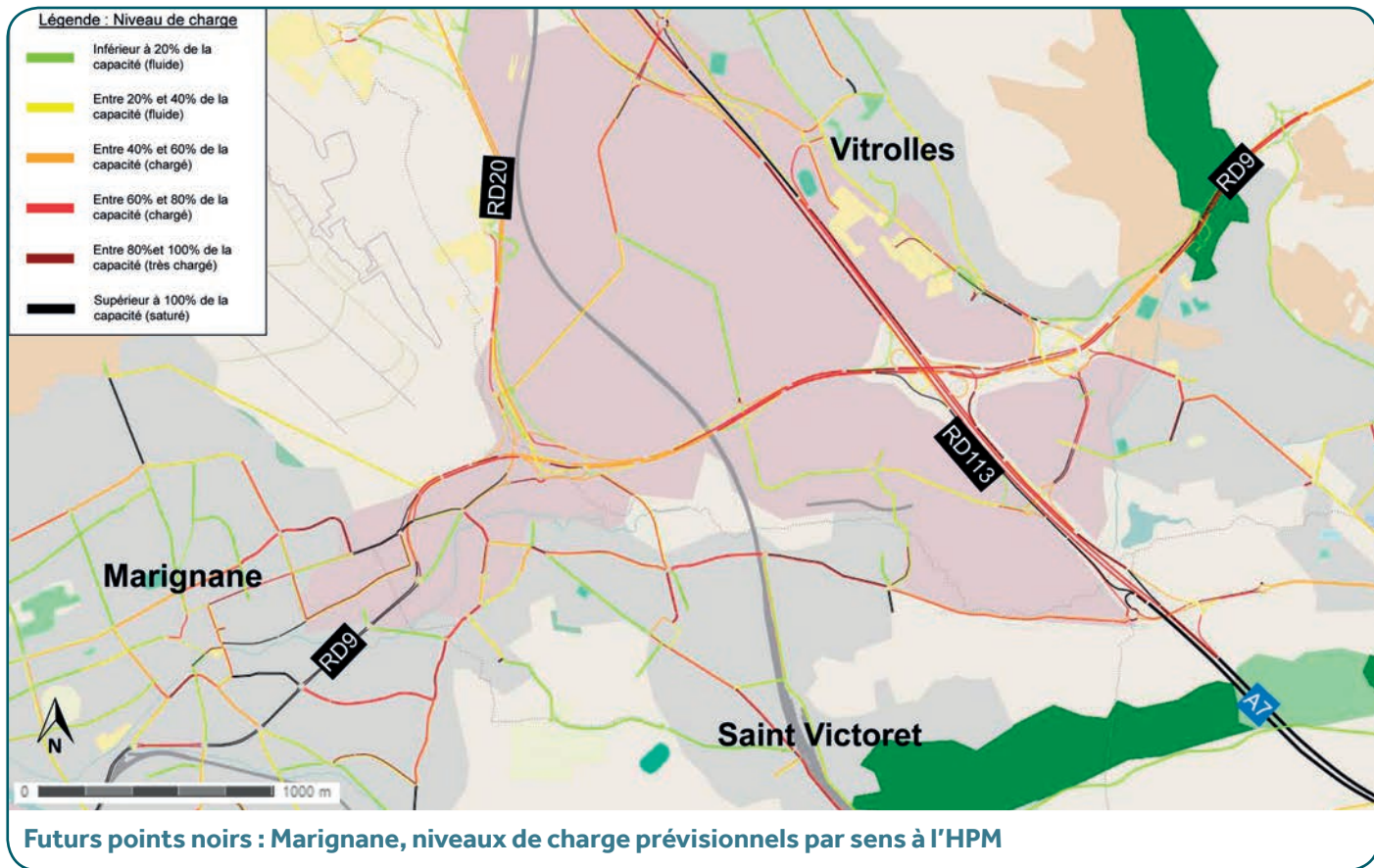
Les hypothèses de développement du territoire Marignane – Vitrolles – Gignac la Nerthe sont détaillées sur la carte 12 ci-dessous. Le complément de l'échangeur A55 / RD9 a été pris en compte.

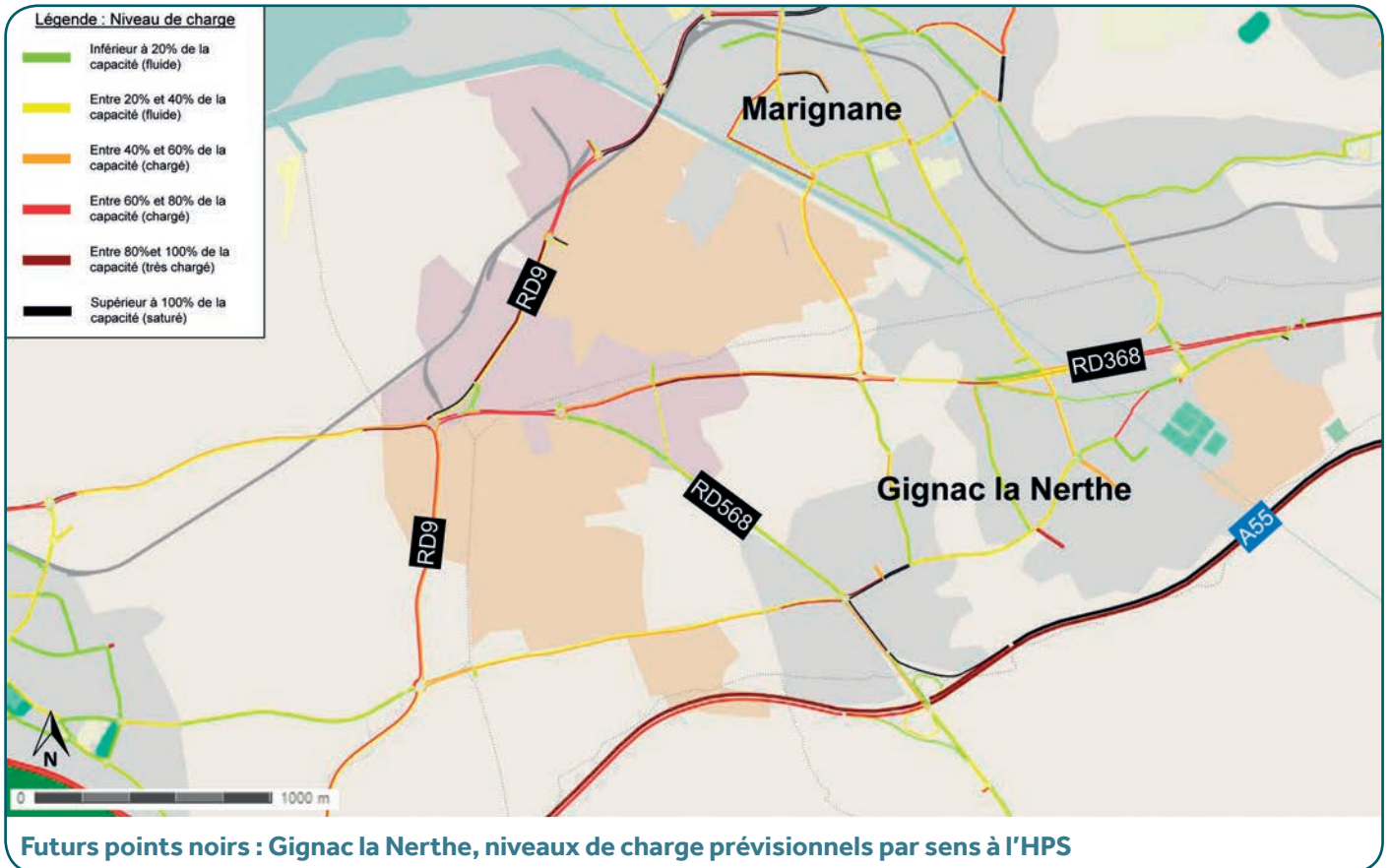
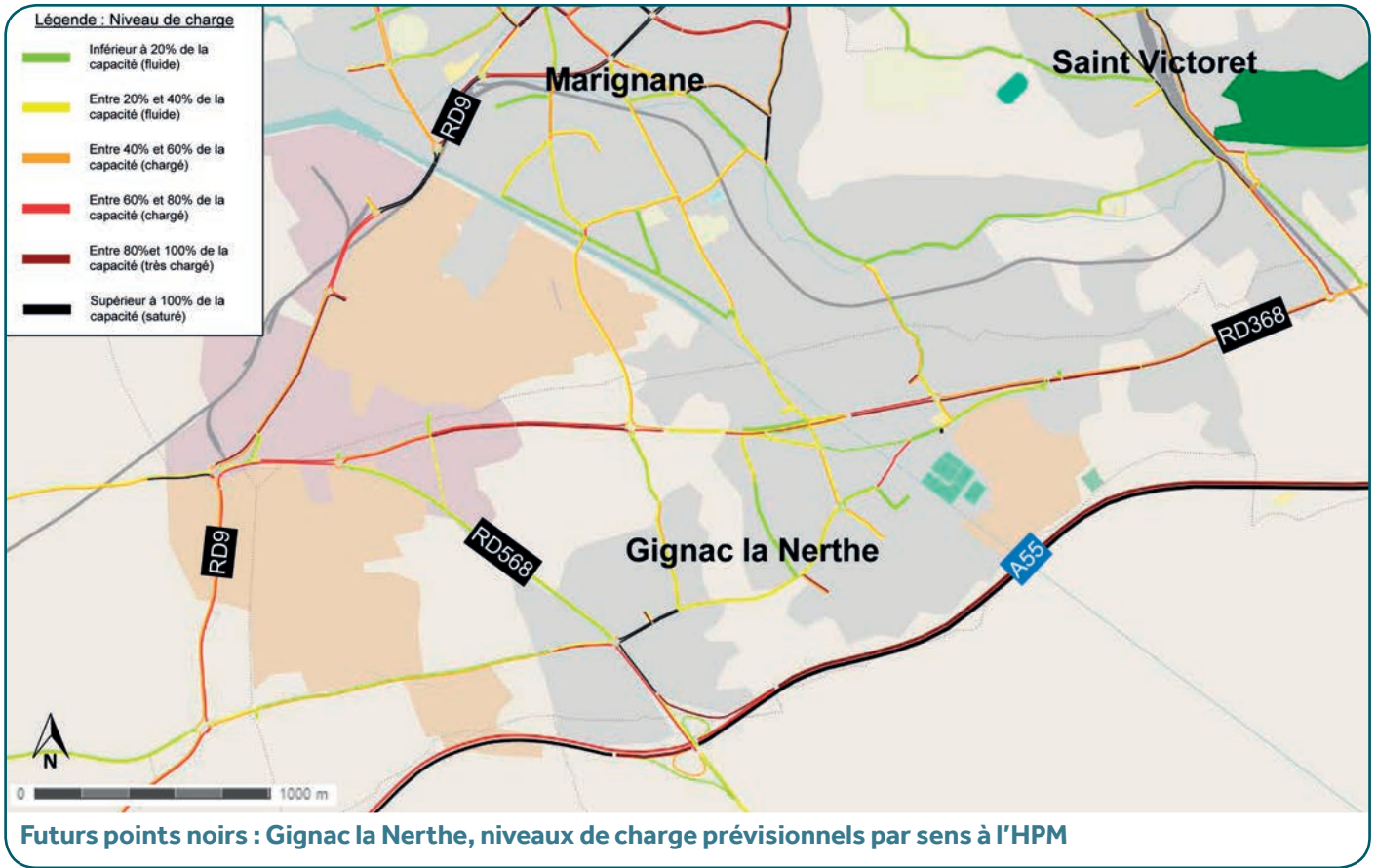
Les cartes suivantes (13 à 16) montrent le niveau de qualité de service du réseau viaire en HPM et HPS dans le secteur Marignane – Vitrolles – Gignac la Nerthe.

A7, RD9 et RD113 seraient saturées à Marignane et Vitrolles, en HPM et en HPS.

A55 et RD368 seraient saturées en HPM et en HPS sur le territoire de Gignac-la-Nerthe.







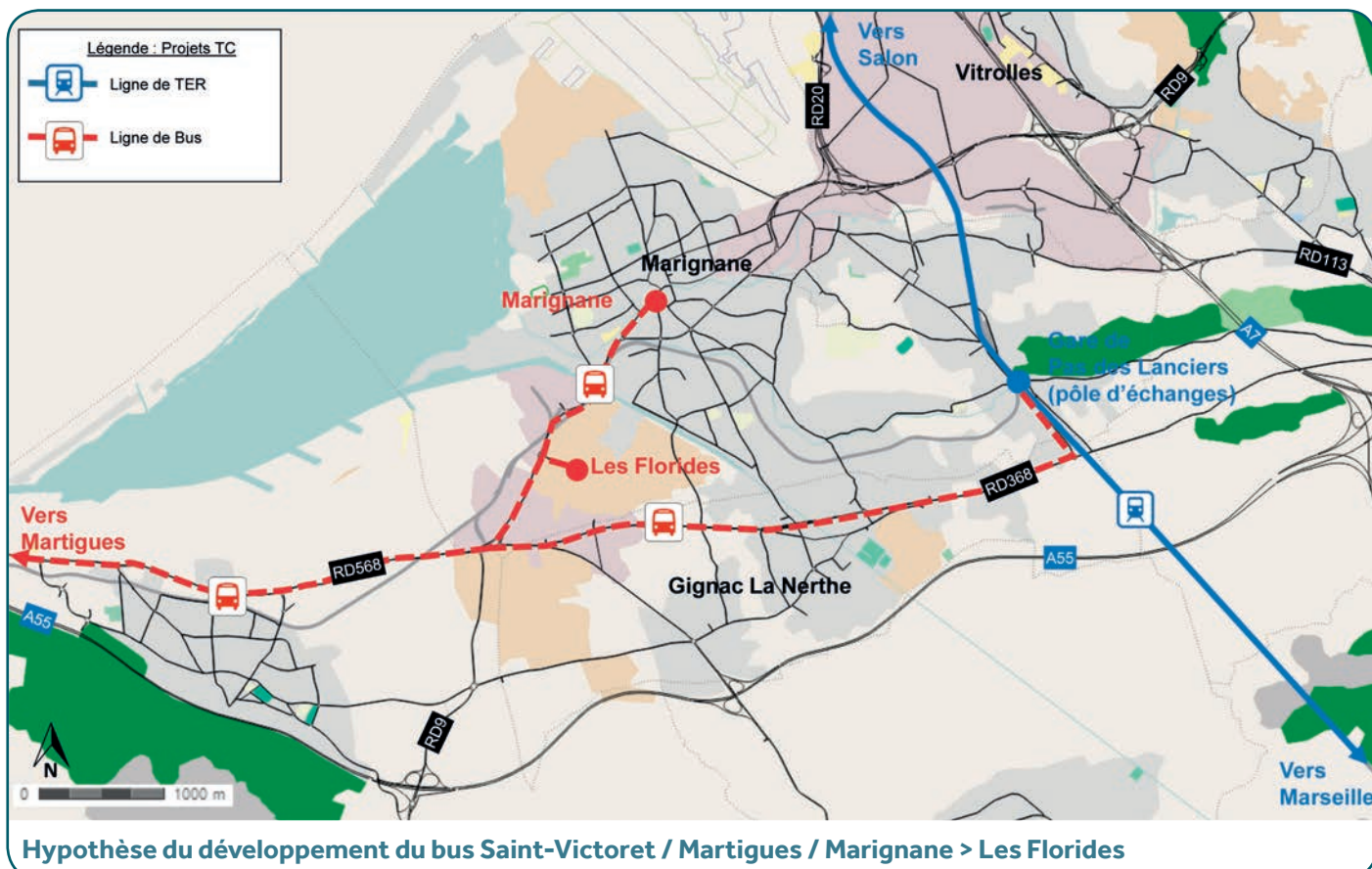
Pour soulager le réseau viaire et améliorer le cadre de vie, une première hypothèse de développement des transports collectifs a été envisagée avec le développement de voies réservées pour les lignes de TC et la mise en place d'un réseau de desserte en TC du territoire et notamment des nouveaux pôles d'emploi depuis / vers Marseille notamment (cf. carte ci-dessous). La desserte bus assurerait notamment les liaisons Marseille – Gignac, Marseille – Marignane et Marseille – Martigues, avec une correspondance au Pôle d'Echanges Multimodal du Pas des Lanciers.

Avec cette hypothèse, on obtiendrait les reports modaux suivants en HPM (en haut) et en HPS (en bas) :

Traffic en coupure	Trafic référence	Trafic projet
A55	8400 UVP/h	8300 UVP/h
RD368	2700 UVP/h	2550 UVP/h
Bus	0 voy/h	250 voy/h

Traffic en coupure	Trafic référence	Trafic projet
A55	8000 UVP/h	7800 UVP/h
RD368	2700 UVP/h	2450 UVP/h
Bus	0 voy/h	450 voy/h

Sur le réseau viaire, le trafic diminuerait de 3% en moyenne en HPM et de 4% en moyenne en HPS. Le développement des TC se traduirait par 250 voyages / heure en HPM et 450 voyages / heure en HPS. La RD368 serait fluidifiée mais RD9 et A55 resteraient saturées.



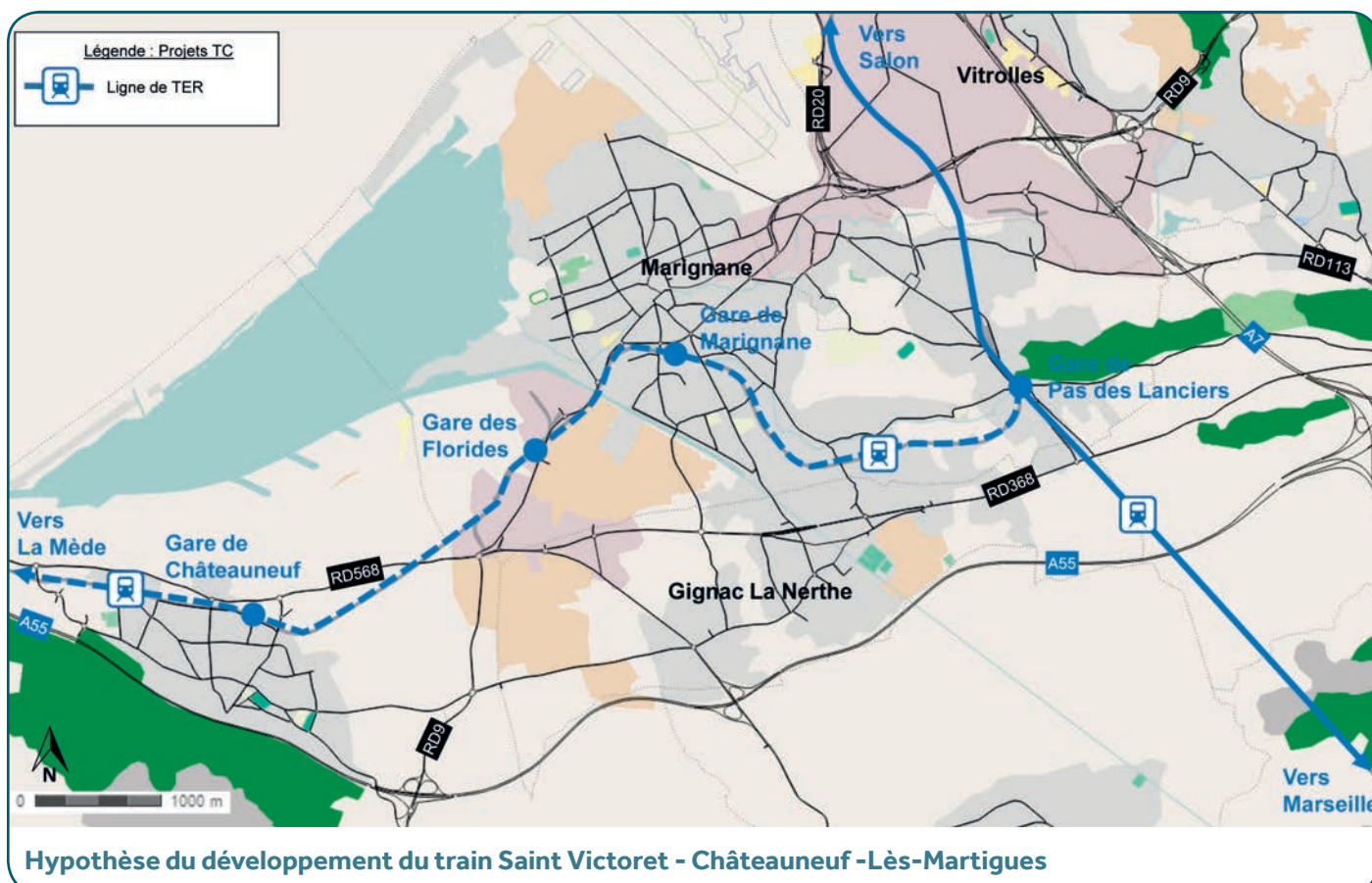
Pour soulager davantage le réseau viare et améliorer encore le cadre de vie, une seconde hypothèse plus volontariste de développement des transports collectifs a été envisagée avec le développement du trafic voyageurs sur la voie ferrée Marseille – La Mède et la création d’une gare aux Florides, nouveau pôle d’emploi à l’envergure métropolitaine (cf. carte ci-dessous).

Avec cette hypothèse, on obtiendrait les reports modaux suivants en HPM (en haut) et en HPS (en bas) :

Traffic en coupure	Trafic référence	Trafic projet
A55	8400 UVP/h	8200 UVP/h
RD368	2700 UVP/h	2300 UVP/h
TER	0 voy/h	750 voy/h

Traffic en coupure	Trafic référence	Trafic projet
A55	8000 UVP/h	7600 UVP/h
RD368	2700 UVP/h	2200 UVP/h
TER	0 voy/h	900 voy/h

Sur le réseau viare, le trafic diminuerait de 6% en moyenne en HPM et de 9% en moyenne en HPS. Le développement des TC se traduirait par 750 voyages / heure en HPM et 900 voyages / heure en HPS. Le réseau routier serait fluidifié.





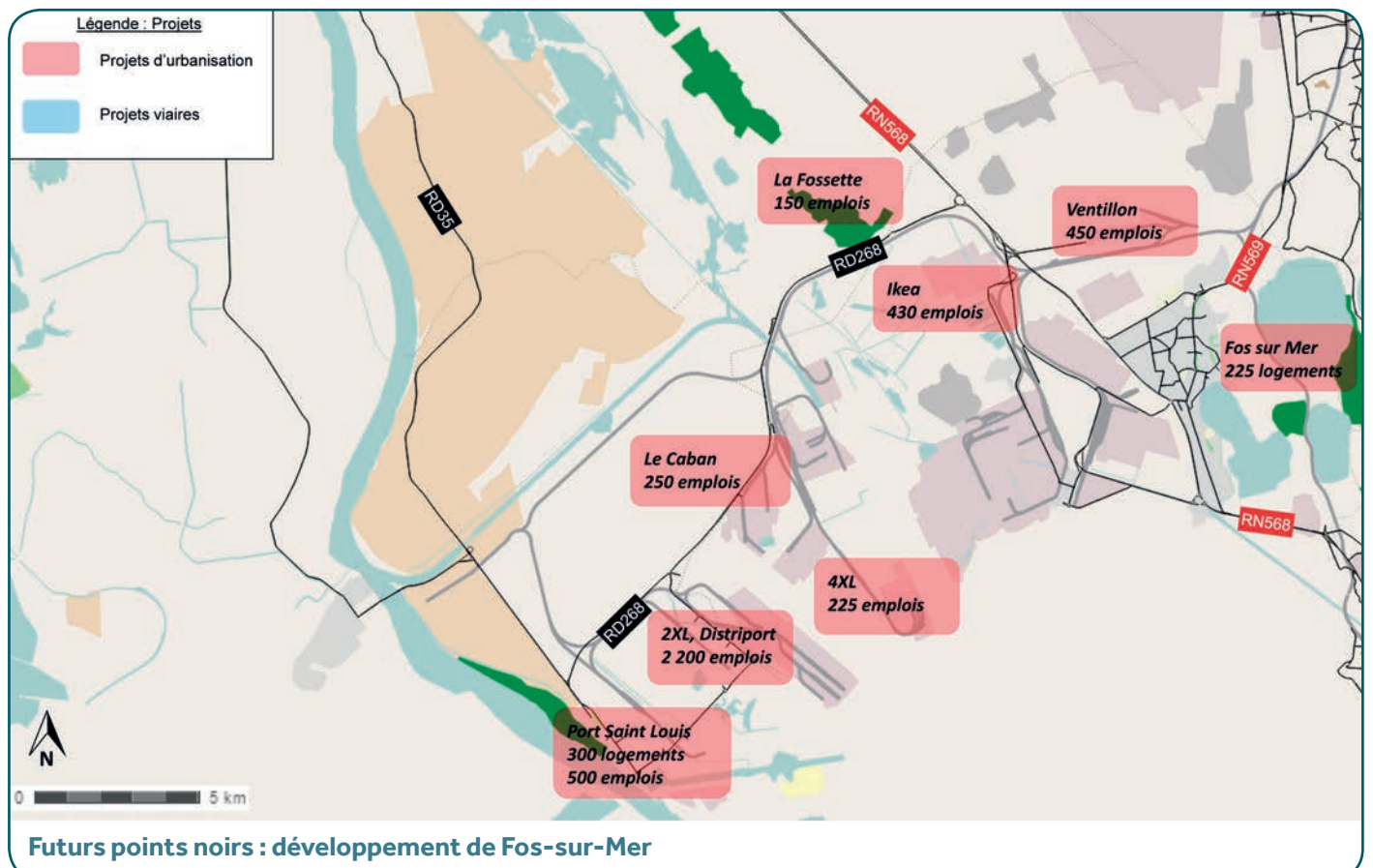
## Le secteur à enjeux de Fos sur Mer

Les hypothèses de développement du territoire de Fos-sur-mer sont détaillées sur la carte 19 ci-dessous. A l'horizon 2020, aucun projet viaire n'a été retenu, la réalisation de l'A56 (liaison Fos – Salon) étant pour l'instant sur un calendrier de mise en service à 2030.

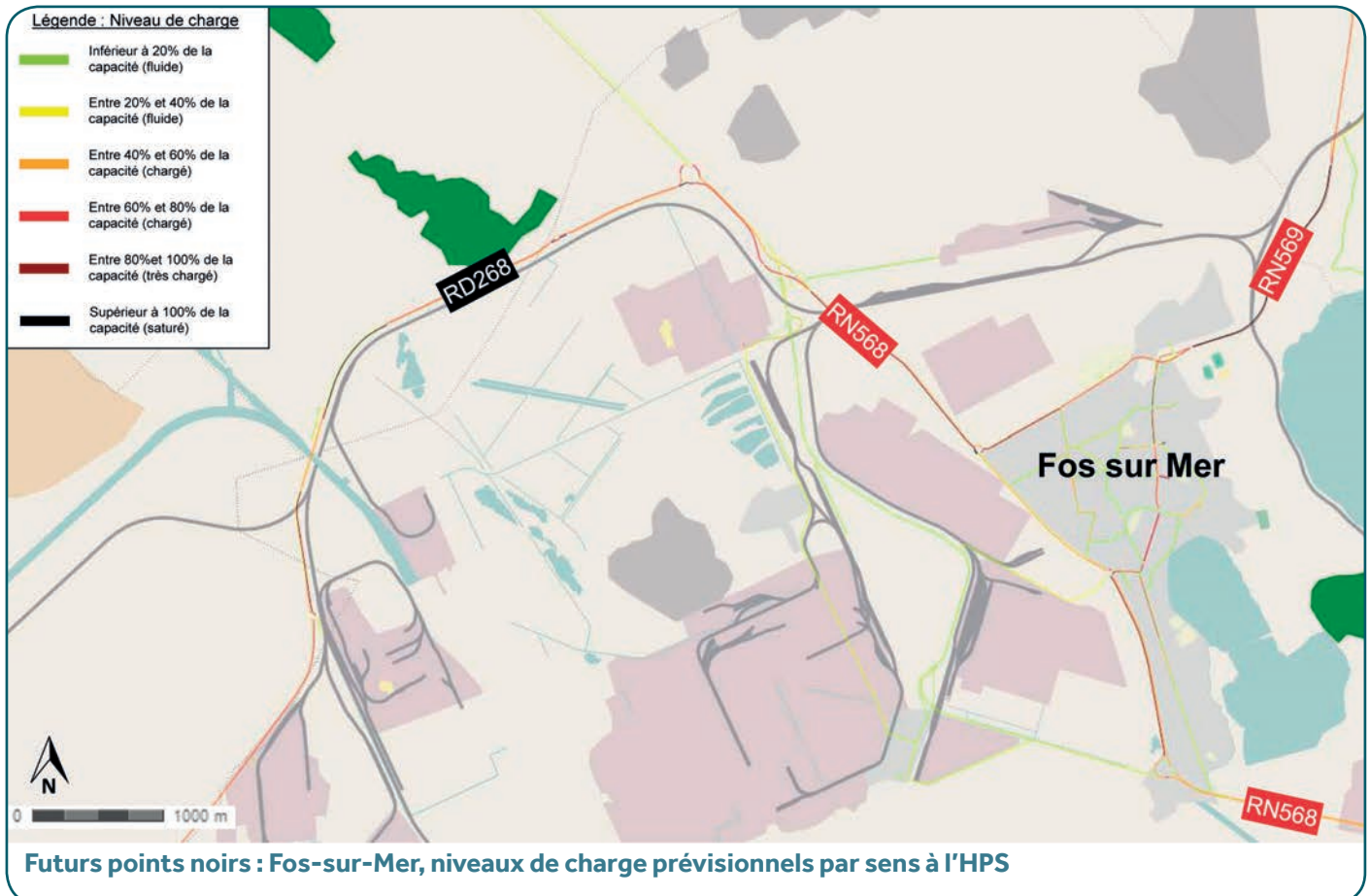
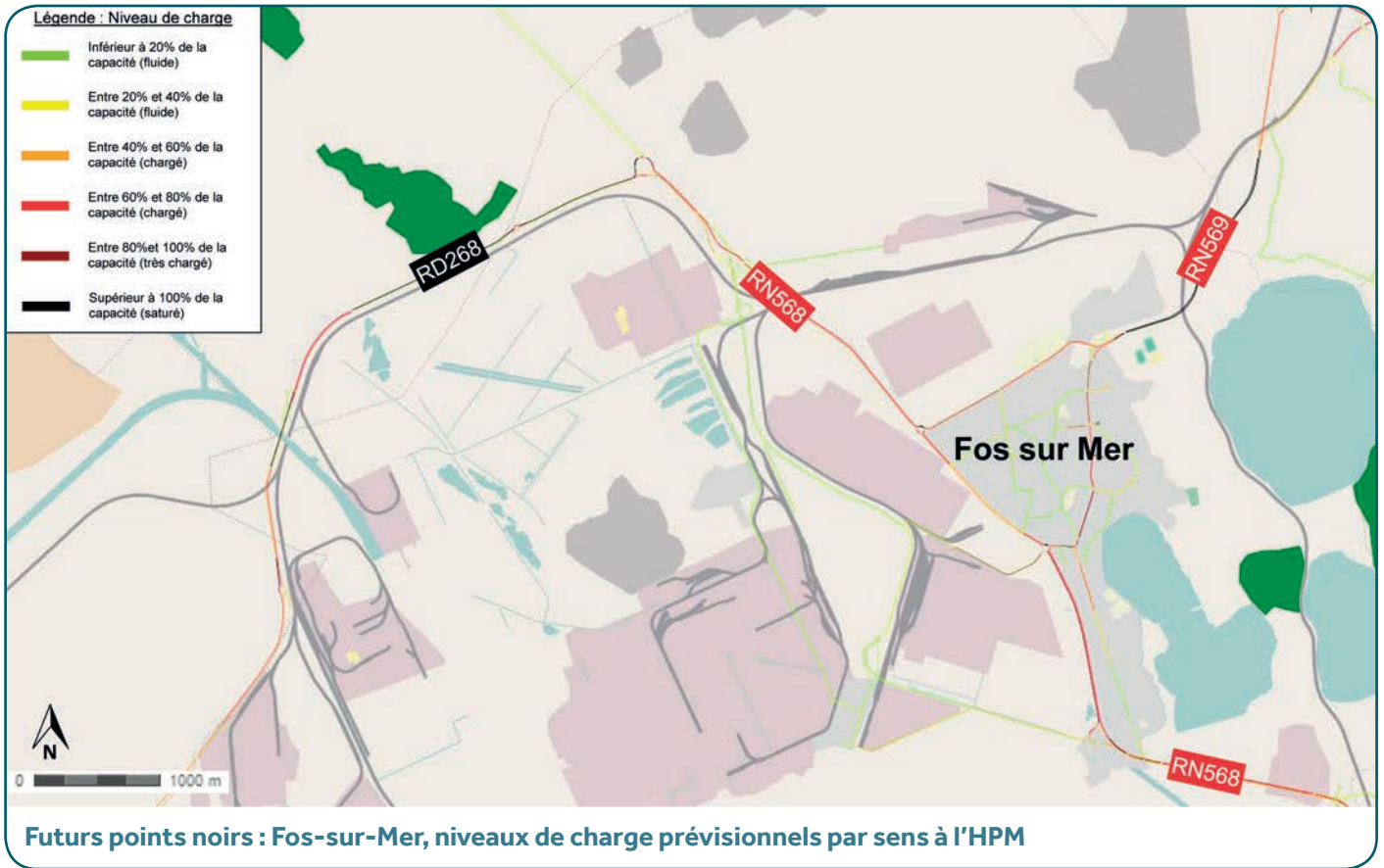
Les cartes suivantes (20 et 21) montrent le niveau de qualité de service du réseau viaire en HPM et HPS dans le secteur de Fos-sur-mer.

La RN569 serait saturée en HPM et en HPS.

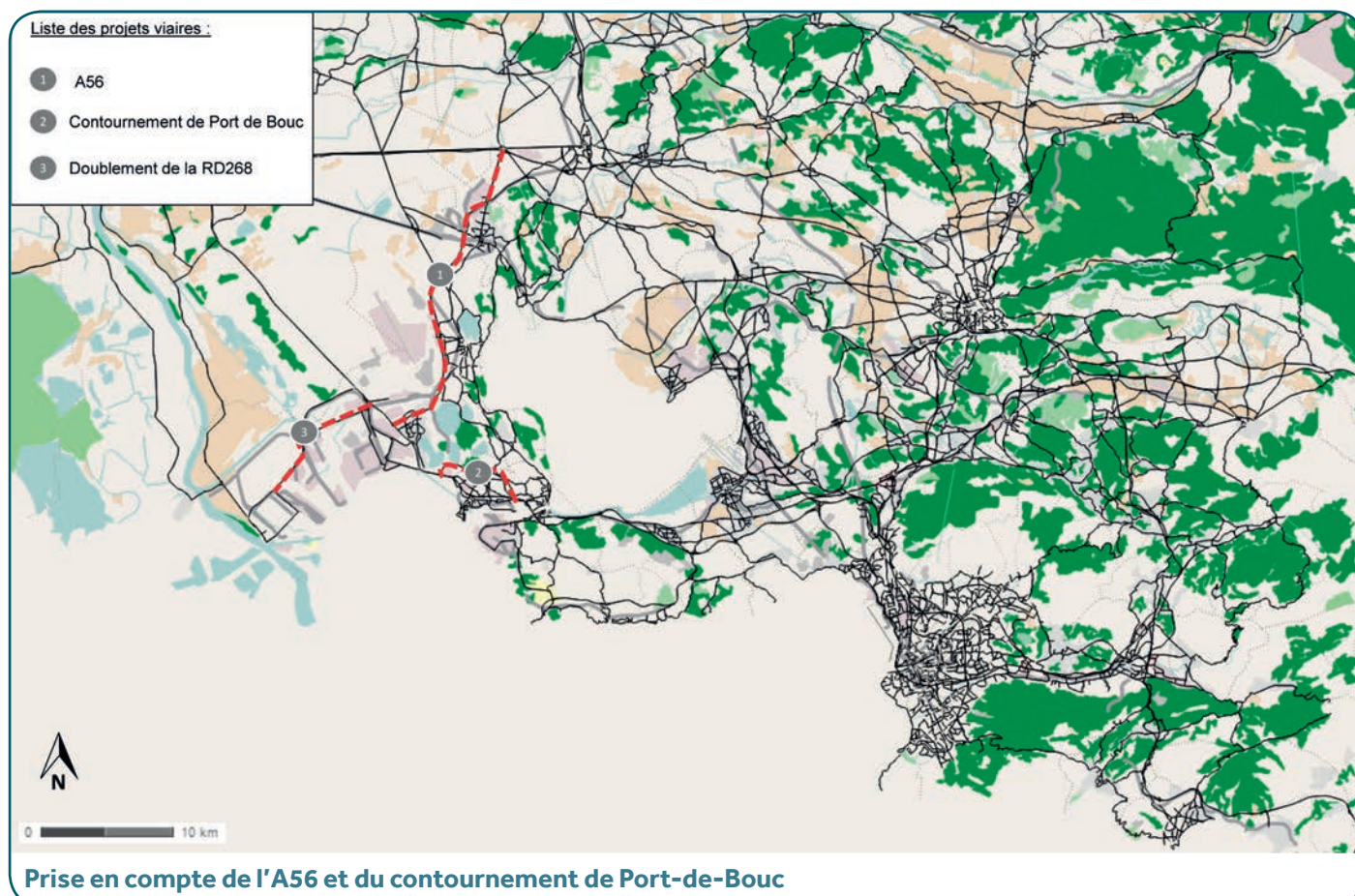
La RD268 serait également saturée en HPM.



Futurs points noirs : développement de Fos-sur-Mer

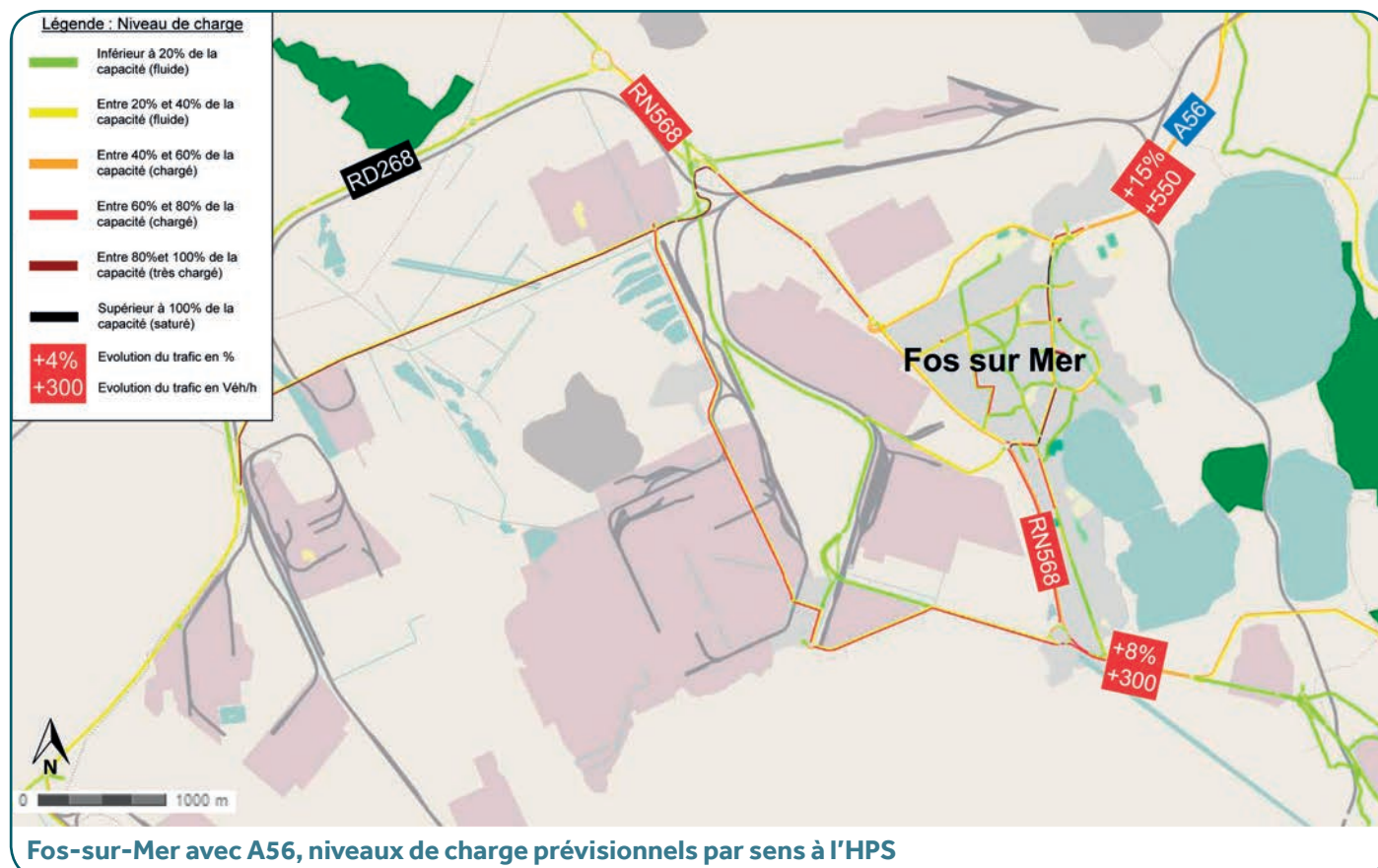
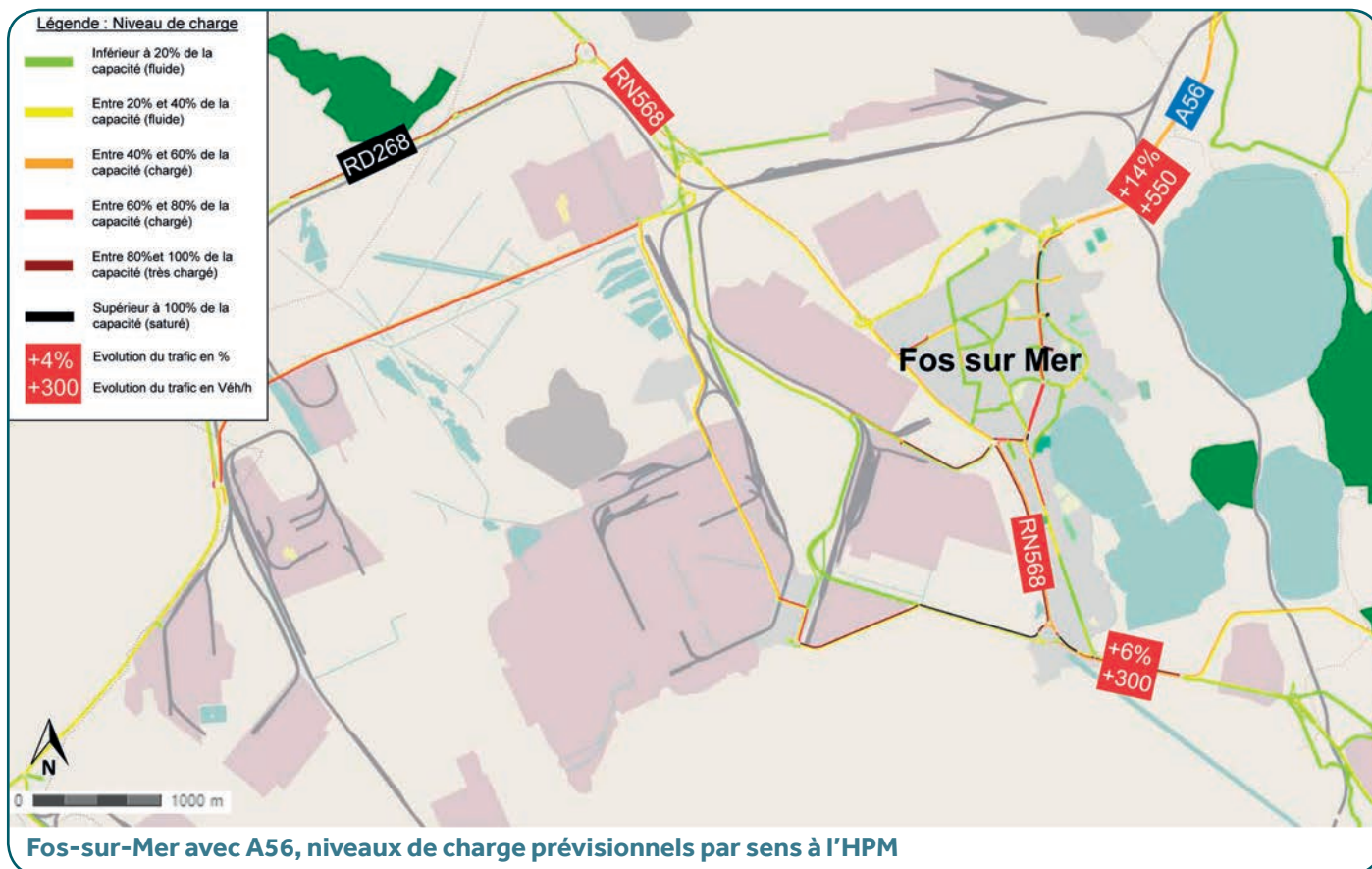


Pour soulager les axes saturés, il a été envisagé d'accélérer le calendrier de réalisation de l'A56 (liaison Fos – Salon) de façon à permettre une mise en service en 2020. Parallèlement, sont également envisagés la réalisation du contournement de Port de Bouc et la mise à 2 x 2 voies de la RD268 pour la partie desservant le secteur portuaire et Port-Saint-Lous-du-Rhône.



Les cartes suivantes (23 et 24) montrent le niveau de qualité de service du réseau viarie qui serait alors obtenu en HPM et HPS dans le secteur de Fos-sur-mer.

Le réseau viarie serait fluide, y compris en HPM et en HPS.



## PISTES D'ACTION

L'urbanisation envisagée d'ici à 2020 générerait une augmentation des trafics très contrastée selon les espaces de la future métropole Aix-Marseille-Métropole. Quatre secteurs ressortiraient à forte croissance de trafic :

- le secteur Sud-Ouest d'Aix et le pôle d'activités d'Aix,
- le secteur portuaire de Fos,
- Pertuis,
- Salon et ses environs.

Plus globalement, dans l'arc Ouest – Nord qui comprend notamment les territoires de Fos – Salon – Pertuis – Peyrolles, les augmentations de trafic seraient très élevées (supérieures à 30%, la plupart du temps). Il en serait de même autour du système d'échanges RD9 – RD543 à Aix – Cabriès.

A l'inverse, les territoires de la côte, de Martigues à La Ciotat ne connaîtraient qu'une faible augmentation de trafic (inférieure à 10% d'ici à 2020).

Du point de vue du fonctionnement circulatoire, le réseau viaire fait apparaître trois secteurs à enjeu avec des niveaux de congestion critiques en HPM et HPS. Ils sont localisés sur la carte ci-dessous. Il s'agit de :

- Deux verrous potentiels forts :
  - le secteur Sud-Ouest d'Aix et le pôle d'activités d'Aix,
  - le secteur portuaire de Fos et la RN569,
- Un secteur critique : Gignac – Marignane.

**Il est à noter que les territoires de Salon et Pertuis et leurs environs, même s'ils se trouvent soumis à de fortes augmentations de trafic, bénéficieraient d'infrastructures de transport compatibles avec ces évolutions de déplacements et ne nécessiteraient pas d'investissements supplémentaires à court terme.**

Dans le secteur à enjeu d'Aix Sud-Ouest - Cabriès, A51, RD9 et RD543 seraient saturées en HPM et en HPS. Les accès à La Duranne et aux Milles seraient également saturés en HPM et en HPS. A Cabriès, la RD9 et la RD543 seraient saturées en HPM et HPS. La RD60 serait également saturée en HPM.

Même en envisageant un développement volontariste des transports collectifs avec l'ouverture aux voyageurs de la voie ferrée Aix – Rognac, le trafic sur le réseau viaire ne diminuerait que de 5% en moyenne, dans l'hypothèse la plus favorable de développement des TC (700 voyages / heure). A51 et RD9, pourtant mise à 2 x 2 voies, resteraient saturées en HPM et en HPS.

Dans le secteur d'Aix Sud-Ouest – Cabriès, il conviendrait donc de revoir à la baisse ou à minima de reporter dans le temps la programmation urbaine (moins de création de logements, moins de développement économique), cette densité d'urbanisation n'étant pas compatible avec les infrastructures de transport envisagées à court terme, même en supposant une forte évolution des parts modales en faveur des modes alternatifs.

Dans le secteur à enjeu de Marignane – Vitrolles – Gignac-la-Nerthe, A7, RD9 et RD113 seraient saturées à

Marignane et Vitrolles, en HPM et en HPS. A55 et RD368 seraient saturées en HPM et en HPS sur le territoire de Gignac-la-Nerthe.

Pour soulager le réseau viaire et améliorer le cadre de vie, une première hypothèse de développement des transports collectifs a été envisagée avec le développement de voies réservées pour les lignes de TC et la mise en place d'un réseau de desserte en TC du territoire et notamment des nouveaux pôles d'emploi depuis / vers Marseille. La desserte bus assurerait notamment les liaisons Marseille – Gignac, Marseille – Marignane et Marseille – Martigues, avec une correspondance au Pôle d'Echanges Multimodal du Pas des Lanciers. Sur le réseau viaire, le trafic diminuerait alors de 3% en moyenne en HPM et de 4% en moyenne en HPS. Le développement des TC se traduirait par 250 voyages / heure en HPM et 450 voyages / heure en HPS. La RD368 serait fluidifiée mais RD9 et A55 resteraient saturées.

Pour soulager davantage le réseau viaire et améliorer encore le cadre de vie, une seconde hypothèse plus volontariste de développement des transports collectifs a été envisagée avec le développement du trafic voyageurs sur la voie ferrée Marseille – La Mède et la création d'une gare aux Florides, nouveau pôle d'emploi à l'envergure métropolitaine. Sur le réseau viaire, le trafic diminuerait alors de 6% en moyenne en HPM et de 9% en moyenne en HPS. Le développement des TC se traduirait par 750 voyages / heure en HPM et 900 voyages / heure en HPS. Le réseau routier serait fluidifié.

**Dans le secteur à enjeu de Marignane – Vitrolles – Gignac-la-Nerthe, le développement d'une offre de transports collectifs avec le développement de voies réservées pour les lignes de TC et la mise en place d'un réseau de desserte en TC du territoire et notamment des nouveaux pôles d'emploi depuis / vers Marseille avec un pôle d'échanges multimodal au Pas des Lanciers apparaît prioritaire. A moyen terme, le développement du trafic voyageurs sur la voie ferrée Marseille – La Mède et la création d'une gare aux Florides permettraient de soulager significativement le réseau viaire.**

**Dans le secteur de Fos-sur-mer, le développement portuaire générerait des trafics supplémentaires qui viendraient saturer la RD268 en HPM et la RN569 en HPM et en HPS. Pour soulager les axes saturés, il est nécessaire d'accélérer le calendrier de réalisation de l'A56 (liaison Fos – Salon) de façon à permettre une mise en service en 2020. Parallèlement, sont également à retenir la réalisation du contournement de Port de Bouc et la mise à 2 x 2 voies de la RD268 pour la partie desservant le secteur portuaire et Port-Saint-Louis-du-Rhône.**



# **L'URGENCE D'UNE PRISE EN COMPTE PARTAGÉE DU RISQUE LIÉ À L'INONDATION**

*Nicolas Bauduceau*

**Un territoire soumis à de multiples risques d'inondation encore imparfaitement cartographiés**

**Des phénomènes brusques, violents et fréquents à l'échelle de la vie d'une métropole**

**Un territoire exposé, peu adapté au risque et vulnérable**

**Le risque : un événement traumatique dévastateur pour le projet métropolitain**

**Sortir d'une mémoire en trompe l'œil des événements passés**

**Un territoire actif et réceptif à la problématique du risque d'inondation**

**Inverser le regard sur la problématique du risque**

**Saisir les opportunités existantes pour asseoir le rôle de la métropole**





# L'URGENCE D'UNE PRISE EN COMPTE PARTAGÉE DU RISQUE LIÉ À L'INONDATION

Nicolas Bauduceau

## UN TERRITOIRE SOUMIS À DE MULTIPLES RISQUES D'INONDATION ENCORE IMPARFAITEMENT CARTOGRAPHIÉS

Si la métropole marseillaise n'a plus connu d'inondation tragique depuis la fin de l'été 2000, elle n'en demeure pas moins soumise à des risques potentiels largement répandus au sein du territoire sur lequel elle construit ses ambitions pour l'avenir. Le risque d'inondation y est présent sous toute une diversité de formes (submersion marine, débordement de cours d'eau, ruissellement localisés...). Seules les inondations par débordement de cours d'eau bénéficient d'une cartographie relativement exhaustive sur le territoire métropolitain. Les phénomènes de ruissellement comme celui qui a touché Marseille en 2000, sans être ignorés par les acteurs locaux, ne font pas l'objet de cartographies complètes et systématiques. Enfin, les risques de submersion marine, destinés à croître du fait de l'élévation à venir du niveau de la mer, sont en cours d'expertise. Cette connaissance imparfaite constitue un réel enjeu pour la métropole. Car la méconnaissance s'accompagne toujours d'incertitude et l'incertitude parfois de réticence légitime à agir.

## DES PHÉNOMÈNES BRUSQUES, VIOLENTS ET FRÉQUENTS À L'ÉCHELLE DE LA VIE D'UNE MÉTROPOLE

Les multiples cours d'eau côtiers qui drainent le territoire et qui concentrent l'essentiel du tissu urbain exposé, sont responsables de phénomènes d'inondation brusques (quelques heures de délais d'alerte), peu prévisibles et laissant peu de place à l'improvisation, à l'anticipation. Des surfaces non négligeables du territoire métropolitain peuvent ainsi se retrouver sous plus d'un mètre d'eau avec de fortes vitesses d'écoulement. Ces inondations sont par ailleurs brèves en règle générale (de l'ordre de la journée), mais certains secteurs en cuvettes peuvent être inondés pendant plusieurs jours. Les crues de la Durance ne sont pas du même type. Plus lentes et plus prévisibles, ces crues impactent aujourd'hui de vastes territoires, mais relativement peu bâtis.

A l'échelle de la métropole, la fréquence d'événements potentiels impactant le territoire est variable selon les cours d'eau considérés mais globalement assez élevée au regard du temps long sur lequel repose les processus d'aménagement du territoire. On peut en effet s'attendre à ce qu'ils se produisent statistiquement entre 1 et 5 fois dans le siècle à venir.

## UN TERRITOIRE EXPOSÉ, PEU ADAPTÉ AU RISQUE ET VULNÉRABLE

Les conséquences potentielles d'inondation importantes sur le secteur sont malaisées à prévoir tant les événements des 40 dernières années sont restés de faible ampleur et relativement localisés. Quelques éléments permettent pourtant de dresser le portrait d'une métropole vulnérable aux inondations. Si le risque pour la sécurité des personnes paraît clair au regard de la centaine de milliers de personnes résidant dans les zones exposées au risque d'inondation<sup>1</sup>, les impacts potentiels sur l'économie et le fonctionnement de la métropole semblent tout aussi préoccupants avec près de 140 000 emplois recensés dans les zones inondables des cours d'eau côtiers. Ces chiffres ne seraient toutefois réellement atteints qu'en cas d'événement dit « extrême » (avec une probabilité de l'ordre de 0,1% de se produire chaque année). Mais il n'est nul besoin de focaliser l'attention sur l'événement extrême pour constater le degré d'exposition important de la métropole au risque d'inondation. Des phénomènes moins intenses mais de plus forte probabilité (de l'ordre de 10% chaque année) impacteraient déjà lourdement la métropole. 20 000 personnes et de l'ordre de 40 000 emplois pourraient être touchés en cas d'irruption de tels événements, en grande majorité concentrés sur la vallée de l'Huveaume. (Cf. carte en double page)

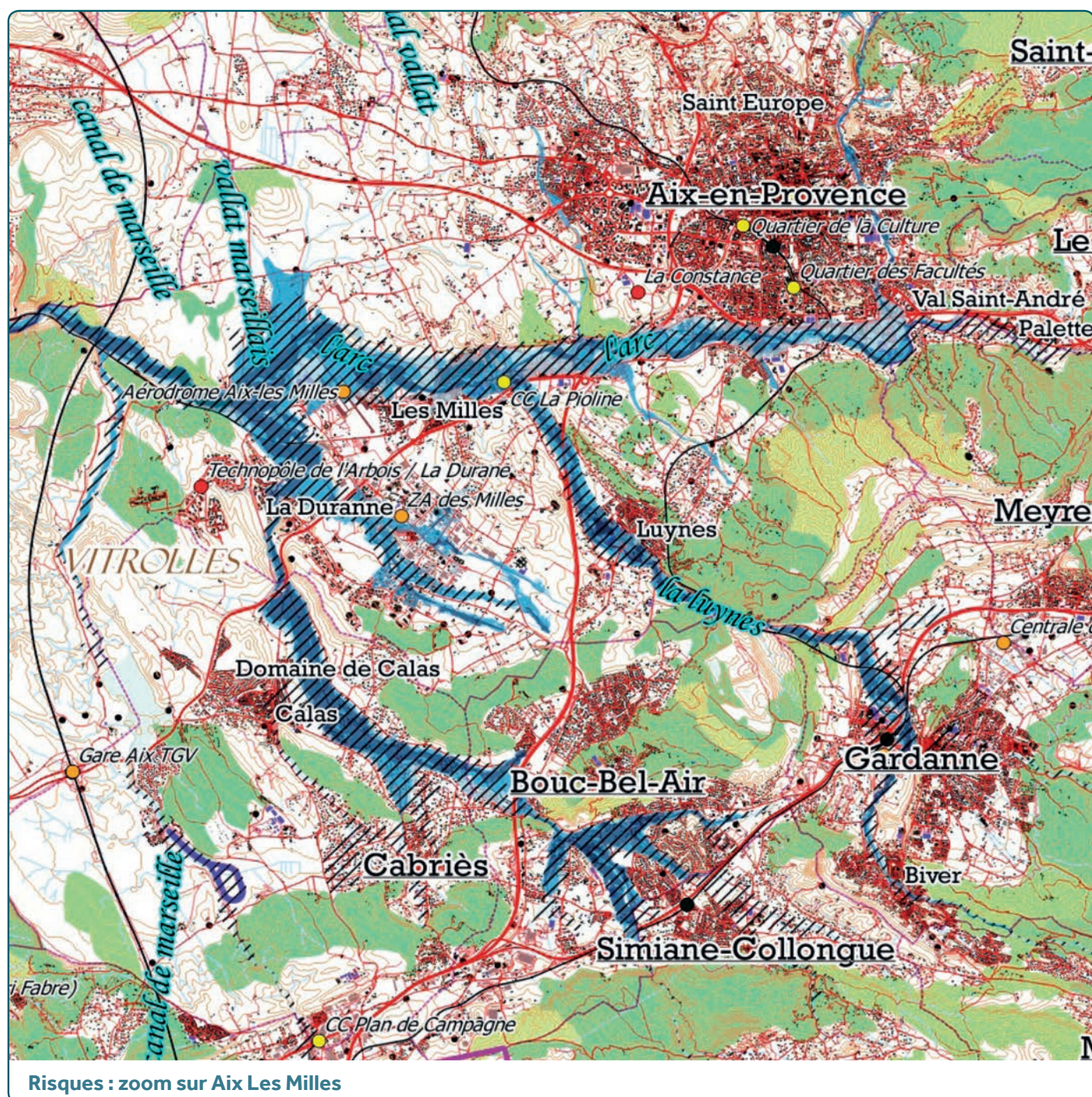
Les enjeux sont donc tant humains qu'économiques. « Humains », parce que la soudaineté et la violence des phénomènes rend tous les espaces en zone inondable à risque pour les personnes (en particulier les espaces publics), parce que l'urbanisation des dernières décennies a produit des lieux d'habitation parfois fortement inadaptés (des milliers de logements sont sans étage refuge) et parce que les moyens de gestion de crise, aussi aguerris et préparés soient-ils, auraient de grande difficulté à venir en aide rapidement à plusieurs milliers de personnes simultanément. « Economiques », parce que des pôles importants de l'économie métropolitaine (tissu économique sur l'axe Marseille et Aubagne/Gémenos avec notamment la zone industrielle des Paluds, activités industrielles des communes de Fos-sur-Mer et Berre-l'Étang, activités sur le secteur d'Aix en Provence, ...) et un certain nombre de réseaux structurants (routes et autoroutes, voies ferrées, stations d'épuration, captages d'eau potable aéroport de Marseille, ...) pourraient être lourdement touchés. Il faut ajouter à cela l'exposition au risque de 18 établissements SEVESO (secteur de Fos/mer

1. Les chiffres donnés dans ce paragraphe sont issus de la cartographie des deux territoires à risque importants de la métropole, réalisée par les services de l'Etat. Ils concernent les enjeux exposés dans les zones inondables des cours d'eau suivants : Arc, Touloubre, Luynes, Torse, Petite Jouine, Grand Vallat, Cadière, Raumarlin, Huveaume, Jarret, Aygalades. Ils n'incluent pas de ce fait un certain nombre de territoires exposés sur les bords de la Durance, ainsi que les zones exposées au risque de ruissellement pluvial et les zones de submersion marine

et étang de Berre) dont l'atteinte serait susceptible de générer des effets en cascade. Des impacts de quelques centaines de millions à plusieurs milliards d'euros de dommages sur le territoire métropolitain ne sont pas inenvisageables selon l'intensité des événements, et au-delà, une atteinte à l'image de marque du territoire et à son rayonnement n'est pas à exclure.

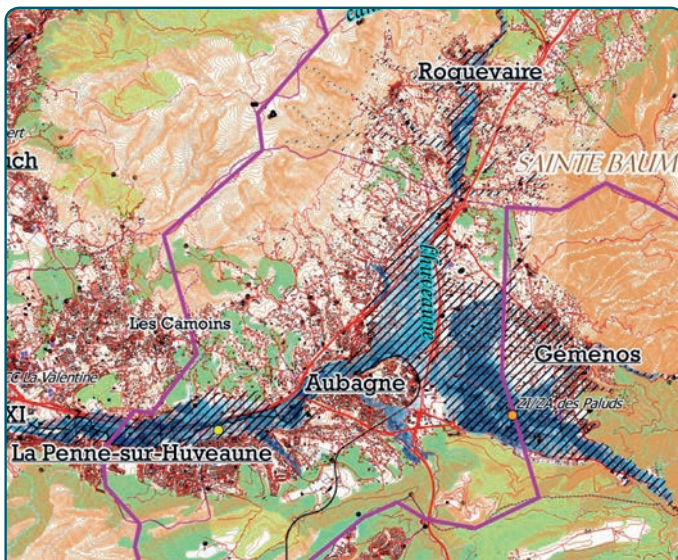
Nous avons superposé sur une carte à l'échelle métropolitaine, l'ensemble des données en notre possession concernant les risques d'inondation : les données des atlas des zones inondables, qui ont servi de référence jusqu'ici à l'établissement des PPRI, et les récentes modélisations des territoires à risque d'inondation réalisées par la DREAL (août 2014). Cette carte, au format A0, est jointe au rapport. On en donne ci-après des zooms sur 5 territoires à enjeux :

- La zone d'activité des Milles, au sud d'Aix-en-Provence, où l'on voit que les récentes modélisations renforcent le risque connu. Or ce territoire est aujourd'hui pressenti pour devenir un nouveau pôle multimodal majeur de la métropole.
- Marignane, où le centre-ville, la ZA des Florides et l'aéroport sont tous deux exposés intégralement au risque d'inondation, confirmé par les dernières modélisations dans le centre ville, qui fait aujourd'hui l'objet d'une importante opération de rénovation. Un laboratoire pour la ville résiliente de demain ? A noter : la zone d'activités des Florides fait partie des secteurs où la métropole installe une de ses vitrines : le projet Henri Fabre
- La Penne sur Huveaune, le centre-ville

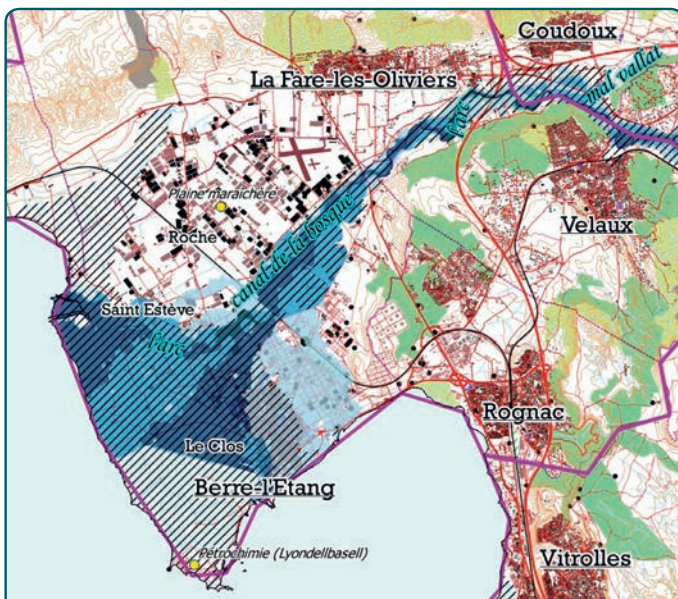


## LE RISQUE : UN ÉVÉNEMENT TRAUMATIQUE DÉVASTATEUR POUR LE PROJET MÉTROPOLITAIN

Malgré les constats préoccupants dressés précédemment, la menace qui pèse sur le territoire métropolitain en cas d'événement important d'inondation 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. Bien que l'on puisse faire l'hypothèse plausible que certains secteurs connaîtraient des difficultés majeures de redémarrage, et de retour à la normale, la durée brève des inondations rendrait la phase de reconstruction, probablement moins douloureuse et moins longue que dans les territoires où les inondations peuvent durer plusieurs semaines. La menace pour la métropole est plutôt celle d'un événement traumatique qui mettrait à mal l'idée d'une métropole « généreuse et durable », comme l'ambitionne l'une des quatre orientations fondatrices du projet métropolitain. Ce traumatisme aurait une double origine. La première, la plus fondamentale résulterait de l'impact direct de l'événement sur les populations. Une issue tragique, marquée par des décès, des milliers de personnes en détresse, traumatisés par l'événement et ses conséquences sur leur sphère personnelle, fait partie des hypothèses probables. La seconde, moindre dans ses conséquences humaines, n'en serait pas moins dévastatrice pour le projet métropolitain. De nombreux projets d'investissements sur des secteurs économiques importants de la métropole seront consentis dans l'avenir pour assurer son développement. Si la légitimité de ces investissements ne se pose pas en tant que telle, elle peut être interrogée au regard de l'importance de ceux qui sont consentis en zone inondable (ZA des Paluds, pôle des Milles, ZA des Florides pour n'en citer que quelques uns). Cf. cartes ci-dessus. 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.



Risques : zoom sur Aubagne - Zone des Paluds



Risques : zoom sur Berre l'Étang

d'Aubagne, Roquevaire et la zone des Paluds, qui font partie des secteurs où le risque d'inondation est le plus important de la métropole (probabilité de l'ordre de 10% par an sur un territoire très vaste et occupé. Si la Penne sur Huveaune et Aubagne semblent avoir intégré ce risque dans leurs réflexions sur l'aménagement du territoire (cf. étude en cours sur la vallée de l'Huveaune), ce n'est peut-être pas le cas de la zone industrielle des Paluds, qui fait aujourd'hui l'objet d'une réflexion stratégique de développement.

- Les quartiers nord et sud de Marseille, également touchés par le risque d'inondation.
- Berre-l'Étang et les serres, où l'on voit que la ville de Berre-l'Étang est entièrement soumise au risque d'inondation, et que les exploitations agricoles de serres sont en grande partie exposées à un risque moyen (1%/an) voire fréquent (10%/an).

## SORTIR D'UNE MÉMOIRE EN TROMPE L'ŒIL DES ÉVÉNEMENTS PASSÉS

Aussi tragiques qu'ils aient pu être, les derniers épisodes ayant marqué le territoire et les esprits locaux (ruissellement à Marseille en 2000 et crue de l'Huveaune et de l'Arc en 1978), sont loin d'avoir illustré ce que le territoire métropolitain pourrait subir de conséquences en cas d'événement majeur. Deux raisons l'expliquent. La première tient à l'intensité de ces événements historiques, non négligeable bien entendu, mais finalement relativement réduite, dans le cas de la crue de 1978. De fait, le territoire métropolitain est passé, ces dernières années, « entre les gouttes » en étant relativement épargné lors d'événements majeurs récents ayant frappé le pourtour méditerranéen (inondations

du Var en 2010, 2011 et 2014, inondations de l'Hérault à l'automne 2014). La seconde tient à l'évolution de l'exposition du territoire depuis la fin des années 70. Sans disposer de chiffres précis sur la question, il ne fait guère de doutes que depuis les inondations de 1978, les zones inondables se sont massivement urbanisées, et ce sans adaptation particulière à l'existence du risque. Une reproduction à l'identique des inondations de 1978 produirait ainsi probablement des impacts sans commune mesure avec ceux de l'époque. Il n'est pas déraisonnable de penser que les conséquences d'un événement majeur d'inondation (de type centennal par exemple, c'est à dire plus intense que celui de 1978) dépasse l'imaginaire des acteurs locaux. L'enjeu pour le territoire métropolitain est ainsi de se défaire de cette mémoire en « trompe l'oeil » pour appréhender la réalité du risque potentiel qui le menace.

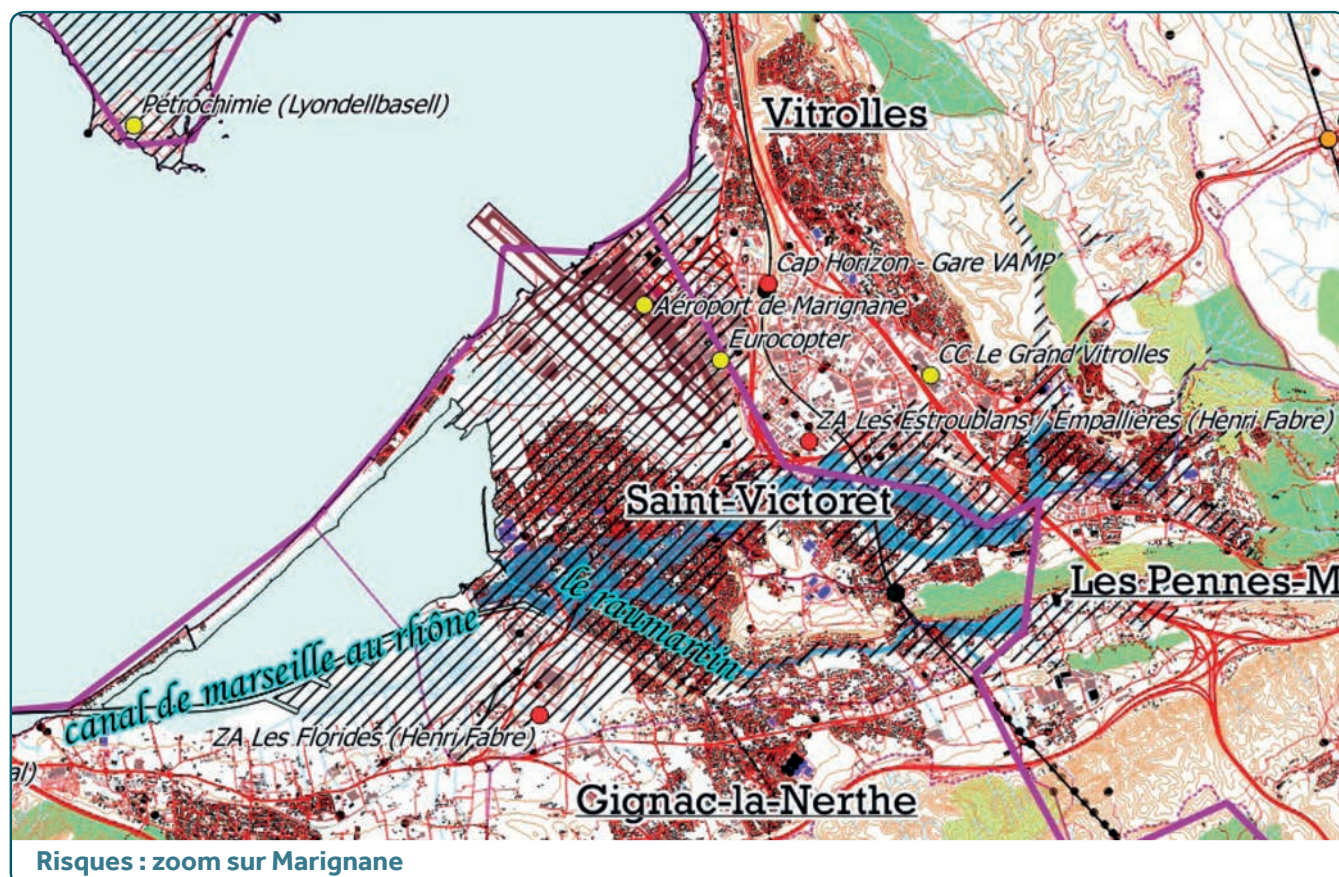
## UN TERRITOIRE ACTIF ET RÉCEPTIF À LA PROBLÉMATIQUE DU RISQUE D'INONDATION

Bien que morcelée, fragmentée, l'action des acteurs du territoire métropolitain en matière d'anticipation du risque d'inondation est déjà relativement installée. La question du ruissellement pluvial par exemple fait l'objet d'investigations réelles des collectivités locales; les services de l'Etat mettent progressivement en place des plans de prévention des risques d'inondation; certaines communes ont pris l'habitude d'intégrer la prise en compte du risque dans la délivrance des permis de construire et dans leur document d'urbanisme; la gestion des cours d'eau fait l'objet d'une gouvernance à l'échelle des bassins versants, un programme d'action

de prévention des inondations est actuellement porté par le syndicat de la Touloubre, la culture de la gestion de crise est fortement ancrée, en lien notamment avec la co-existence d'autres risques sur le territoire (feux de forêt, et risque technologique en particulier). De bonnes relations semblent lier par ailleurs les collectivités locales et l'Etat sur la problématique. Cet état des lieux tend à laisser supposer que le territoire dispose de la maturité nécessaire pour franchir un cap dans la façon d'appréhender la problématique.

## INVERSER LE REGARD SUR LA PROBLÉMATIQUE DU RISQUE

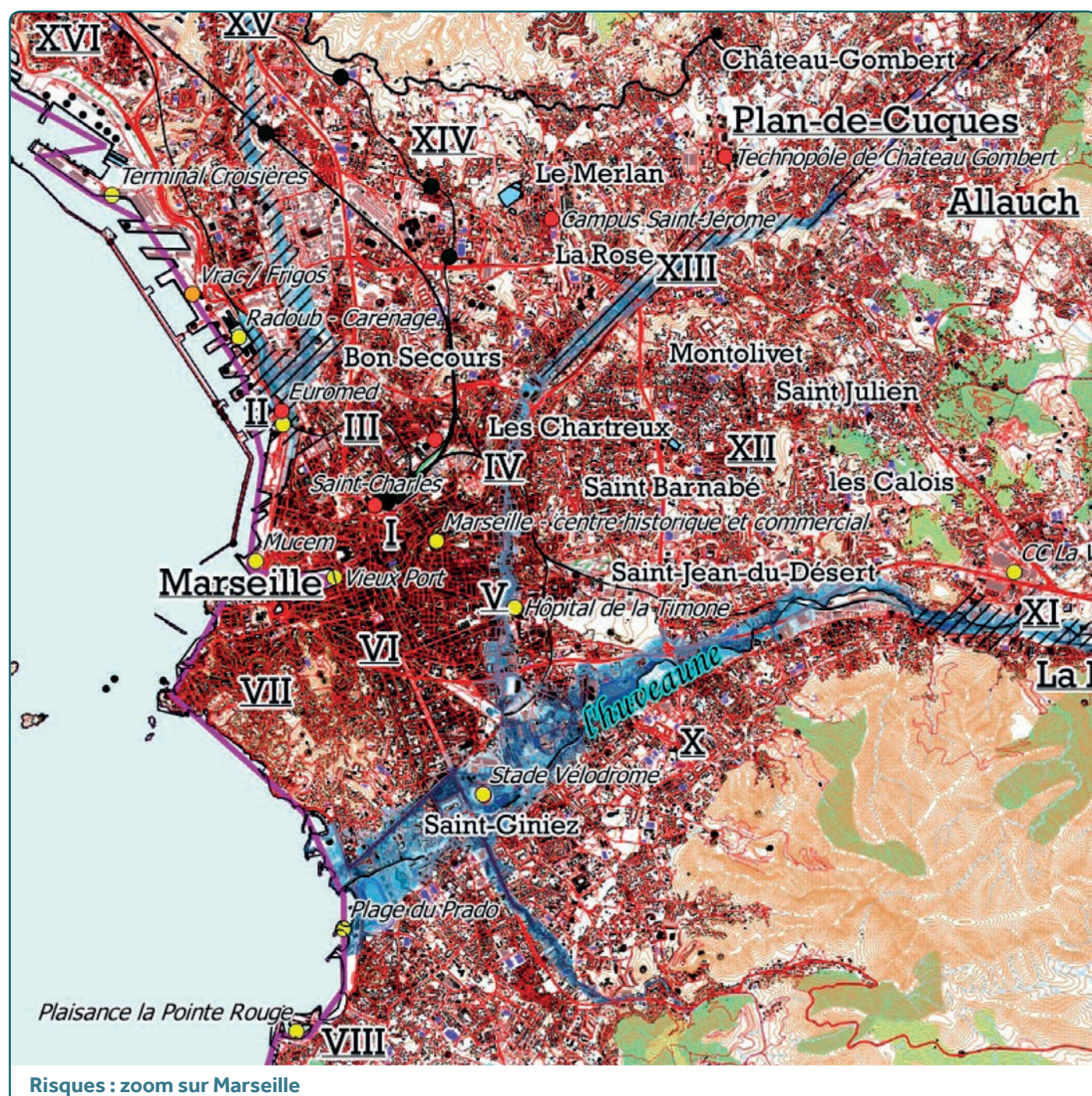
Le risque d'inondation sur la métropole Aix Marseille Provence est réel et ne saurait être négligé tant pour assurer son existence quotidienne que pour dessiner son devenir et préserver ses ambitions futures. L'intégration d'un risque d'inondation dans la réflexion sur l'aménagement du territoire et le devenir de la métropole est nécessaire. Pourtant l'absence de considération de ce risque dans la plupart des documents « vitrine » qui circulent au sujet de la métropole laisse à penser que la problématique aura quelque peine à émerger dans les discussions à venir. L'enjeu est pourtant là, bâtir un territoire moins vulnérable, plus sûr, plus attractif et plus compétitif car ayant intégré dans son développement la problématique du risque. De nombreuses pistes existent en la matière allant des plus classiques (amélioration de la protection des zones inondables, préservation ou la restauration des champs d'expansion) aux plus innovantes (adaptation de l'urbanisme et des usages dans les zones exposées, création de smart shelters multifonctionnels...). Dans ce



registre, la piste de la « ville nature » est probablement l'une de celle qu'il faudra examiner avec soin. De même l'élaboration du projet métropolitain sera l'occasion de poser concrètement la question de l'intégration du risque dans l'aménagement du territoire. 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.

## SAISIR LES OPPORTUNITÉS EXISTANTES POUR ASSEOIR LE RÔLE DE LA MÉTROPOLE

La métropole n'est pas sans arme face au défi d'une meilleure intégration du risque à l'échelle de l'ensemble du territoire. Des opportunités de divers types sont à saisir. La première et l'une des principales d'entre elles est d'ordre législatif et réglementaire. Deux « locomotives » sont en effet en marche sur le territoire. La première découle de l'application de la directive inondation. Transposée en droit français par la loi Grenelle 2 de juillet 2010, la directive inondation a conduit au classement par les services de l'Etat de deux secteurs de la métropole en « territoires à risque important (Marseille-Aubagne et Aix en Provence-Salon de Provence). Sur ces secteurs, une stratégie locale de gestion du risque d'inondation devra se mettre en place, comme la loi l'exige.



Risques : zoom sur Marseille

Cette stratégie locale a vocation à fédérer et mettre en cohérence toutes les actions, initiatives et dispositifs ayant trait à l'anticipation et à la prévention du risque d'inondation. Le portage de cette stratégie locale par la métropole revêtirait une certaine cohérence. La seconde « locomotive » réglementaire prend sa source dans la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, de janvier 2014. Cette loi institue une nouvelle compétence exclusive à destination des EPCI à fiscalité propre de gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (dite « GEMAPI »). La mise en place de cette compétence à partir de janvier 2018 constitue là encore une opportunité pour la métropole d'asseoir son leadership sur la problématique et de répondre au besoin d'une mise en cohérence globale de la gestion du risque à l'échelle de l'ensemble du territoire. La carte en double page montre bien que les cours d'eau échappent aux frontières des intercommunalités existantes ! Et que la métropole Aix-Marseille-Provence est la bonne échelle pour gérer le risque d'inondation. La source des cours d'eau en question se trouve en effet dans la métropole. C'est évidemment moins vrai pour la Durance, dont le cours n'est qu'en partie dans la métropole.

Mais d'autres formes d'opportunités existent au-delà des obligations réglementaires à venir. Celles-ci reposent en particulier sur les potentialités de mobilisation de financements publics (notamment des financements régionaux, financement national du Fonds Barnier) pour construire la stratégie de la métropole face au risque, mais aussi sur la richesse des savoirs faire existant sur le territoire. Le pôle de compétitivité sur les risques basé dans le technopôle de l'Arbois, au sud d'Aix en Provence, fort de dizaines de PME spécialisées sur la gestion des risques, est porteur d'une vitrine d'excellence technologique dont la métropole pourrait davantage tirer partie.

Fort de ces potentialités d'innovation, de la maturité et de l'expérience de ses acteurs locaux et du formidable élan de sa construction, la métropole dispose de l'opportunité et des capacités de construire une culture du risque commune, partagée, s'invitant dans le grand projet urbain comme un atout et non comme une contrainte, pour bâtir un territoire plus sûr, plus adapté au risque et en un mot plus durable.

**La métropole est vulnérable mais elle n'est pas sans arme face au défi d'une meilleure intégration du risque d'inondation à l'échelle de l'ensemble du territoire. Des opportunités de divers types sont à saisir :**

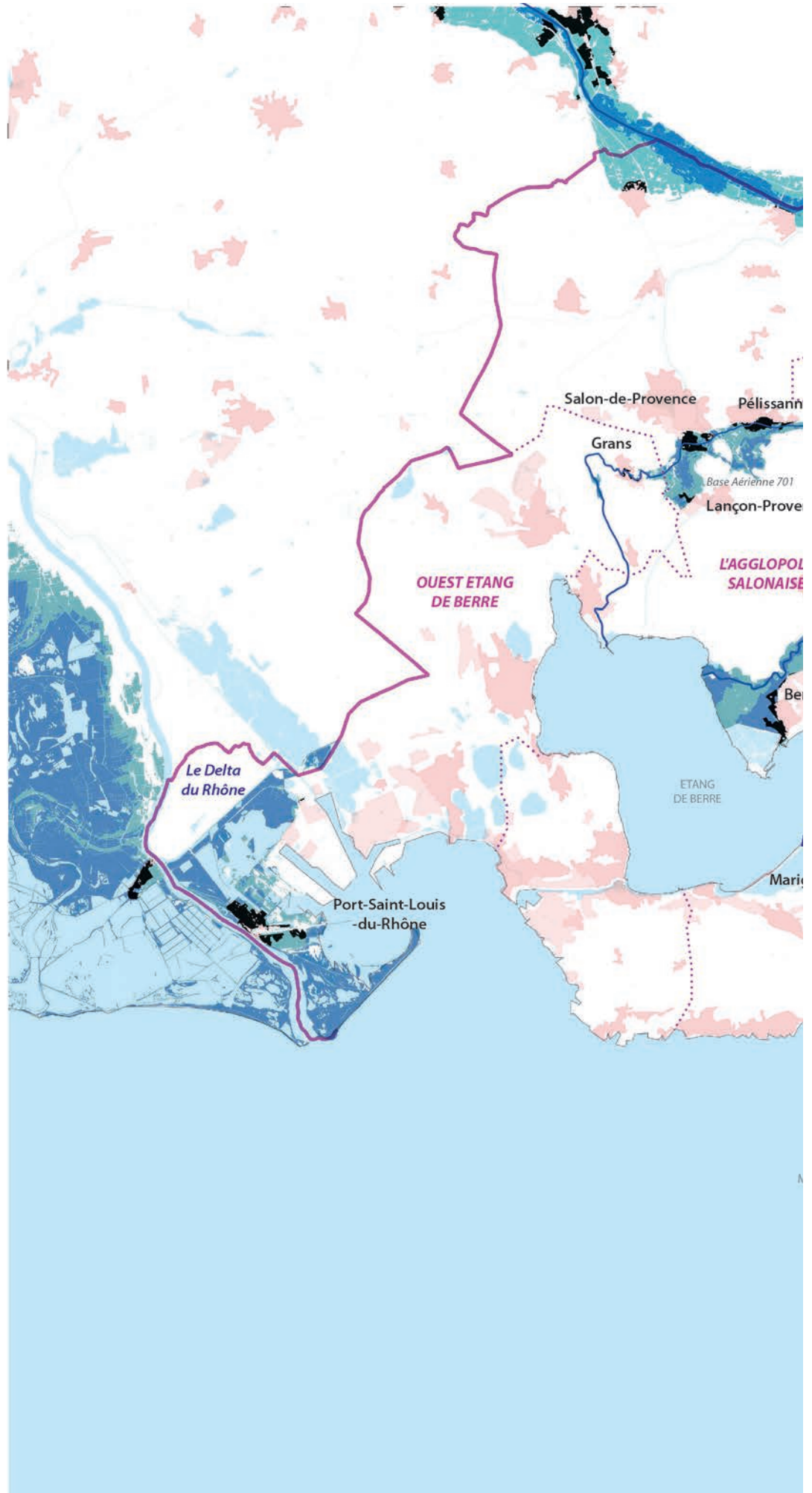
- **élaborer et mettre en œuvre de la stratégie locale de gestion du risque d'inondation découlant de la directive inondation, permettant la mise en cohérence de toutes les initiatives locales**
- **mobiliser les acteurs et savoirs faire locaux ( brigade des marins pompiers de Marseille, Pôle risque d'Aix en Provence, syndicats de bassin versant de la Touloubre, de l'Arc...)**
- **profiter des opérations de renouvellement urbain pour bâtir une métropole moins vulnérable au risque**
- **stimuler l'innovation dans le domaine de la résilience urbaine**
- **mettre en place la compétence obligatoire de gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations (GEMAPI) à partir de janvier 2018**



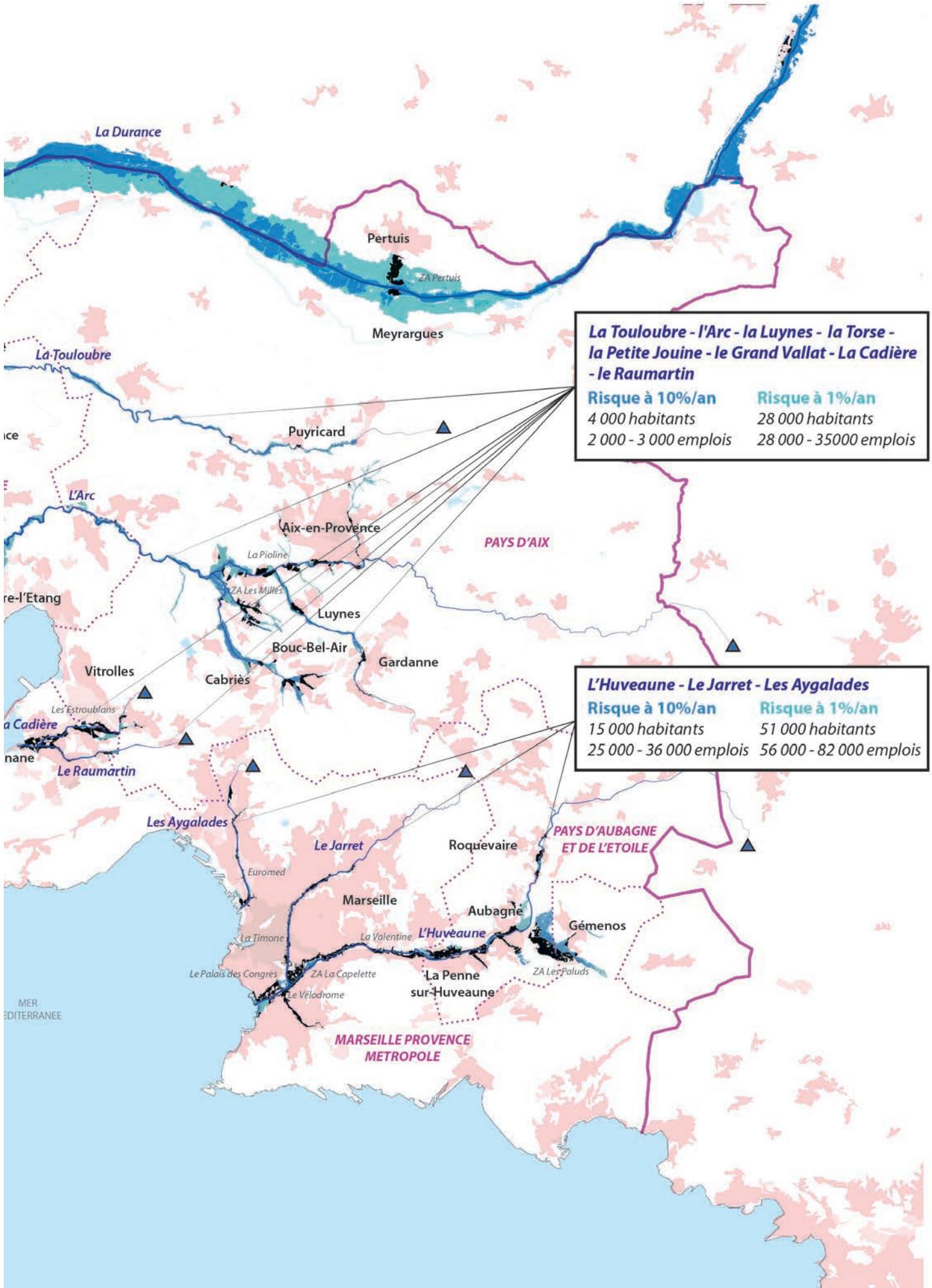
# Risque d'inondation

- La Métropole
- ..... Les EPCI
  
- Cours d'eau à risque
- ▲ Source
- Risque Fort (10%/an)
- Risque Moyen (1%/an)
  
- Tissu urbain continu
- Tissu urbain discontinu
- ZONES d'Activités et ZONES Commerciales
- Urbanisation soumise au risque d'inondation
  
- Habitants et emplois concernés par le risque d'inondation

AD-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE  
 DATE : 24/06/2013  
 SOURCES : TRM de la CREAL (août 2014), IGN (2012), Corine Land Cover (2006)









**AUX CONFINS DES  
INTERCOMMUNALITÉS :  
DES TERRITOIRES À ENJEUX  
MÉTROPOLITAINS**

*Marie Evo*



# AUX CONFINS DES INTERCOMMUNALITÉS: DES TERRITOIRES À ENJEUX MÉTROPOLITAINS

Marie Evo

Aux confins des cinq intercommunalités et du syndicat d'agglomération nouvelle qui composent la métropole, se trouvent des territoires moins « pensés » que d'autres, soit parce qu'ils sont petits par rapport au reste, soit parce qu'ils appartiennent à une autre logique d'aménagement, qu'ils partagent souvent avec des territoires voisins se trouvant dans une autre intercommunalité.

C'est d'autant plus vrai que le territoire auquel ils appartiennent possède un vrai centre, qui impose une dynamique forte à l'ensemble du territoire, comme le Pays d'Aix. Ou qu'ils appartiennent à un territoire déjà morcelé par de grandes étendues naturelles préservées, comme Aggloppole<sup>1</sup>.

Il s'agit par exemple de :

- Plan de Campagne, au sud du Pays d'Aix, de Pertuis au Nord, de Velaux à l'ouest, Vitrolles au sud-ouest
- St Sournin, au nord du Pays de l'Aubagne et de l'Etoile, Septème les Vallons au nord de MPM et Marignane à l'ouest,
- Velaux et Coudoux à l'est de l'Aggloppole, Rognac au sud
- Grans au nord du SAN Ouest Etang de Berre
- ...

La création de la métropole les réunit à leurs voisins et recompose ces « franges » en territoires. On distingue sur la carte en double page 6 « territoires recomposés », qui chevauchent deux intercommunalités :

1. Plan de Campagne / Septème les Vallons/ la Gavotte / les quartiers nord de Marseille
2. La vallée de l'Huveaune, de Marseille à Aubagne et Gémenos
3. Cadolive / St Sournin / Gréasque
4. Velaux / Coudoux / La Fare les Oliviers / Ventabren
5. Grans / Salon de Provence / Lançon de Provence
6. La vallée de la Durance, de Mallemort à St Paul les Durance

Et un territoire, l'Etang de Berre, qui regroupe 10 communes de 5 intercommunalités et SAN différents.

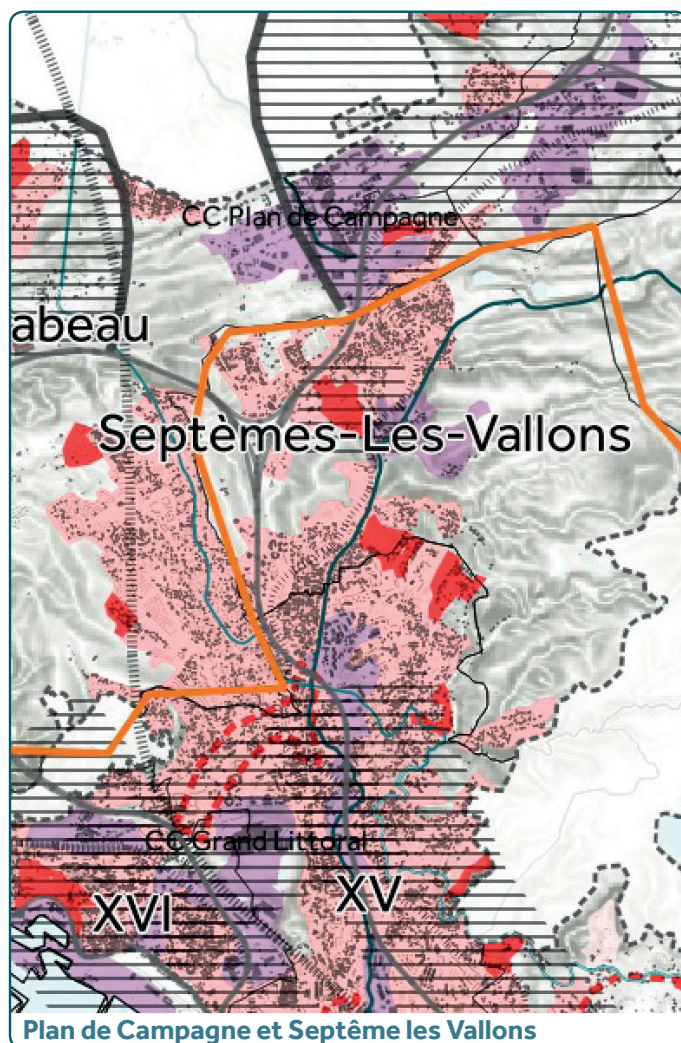
Le recensement 2015 des projets en cours ou à l'étude montre que ces « territoires recomposés » font l'objet d'un certain nombre de projets qui gagneraient à être pensés dans une même logique d'aménagement, en termes de transport, pour améliorer les « proximités », mais aussi de complémentarité de leur programmation de logements ou d'activités., ou encore d'aménagement de trame verte et bleue.

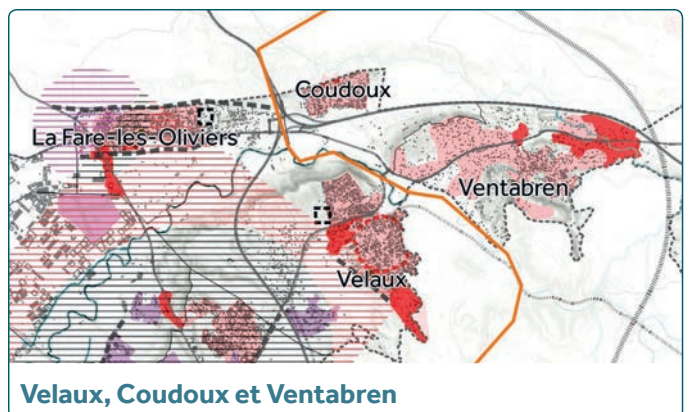
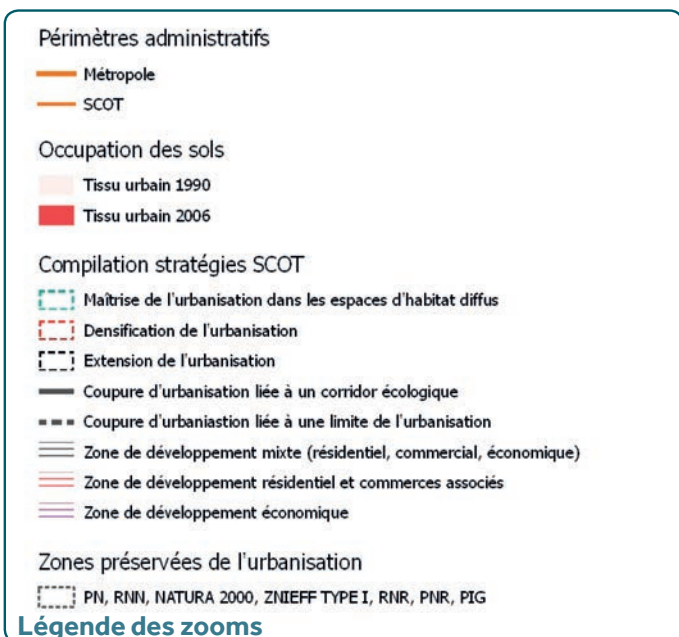
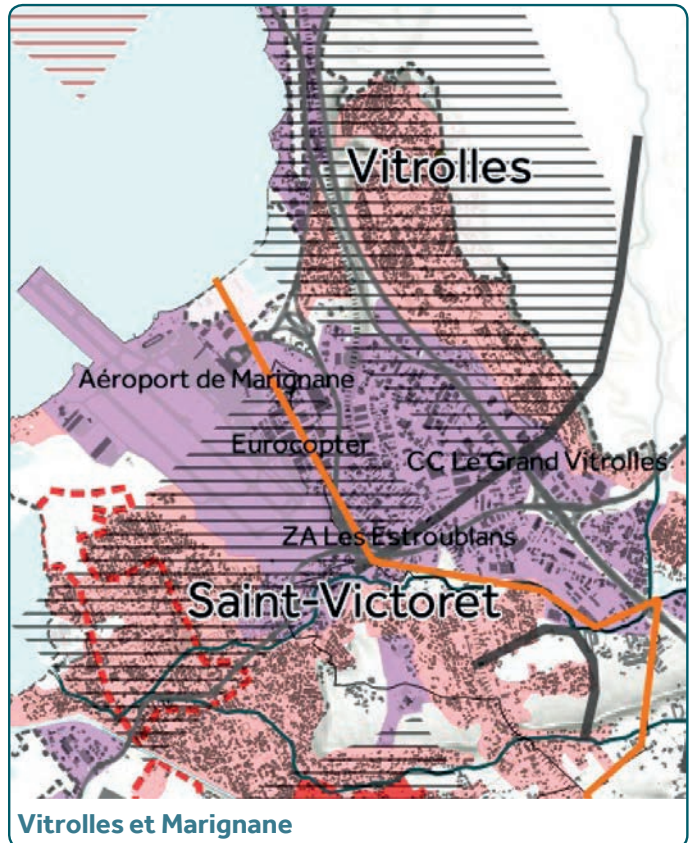
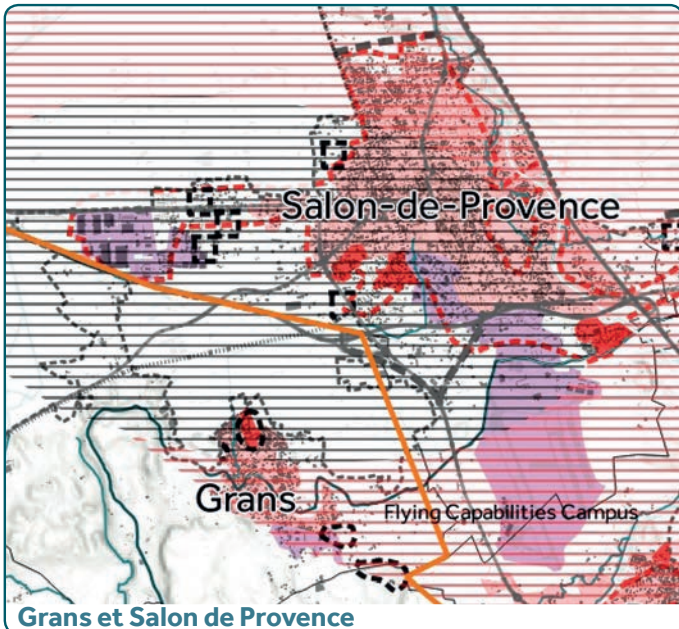
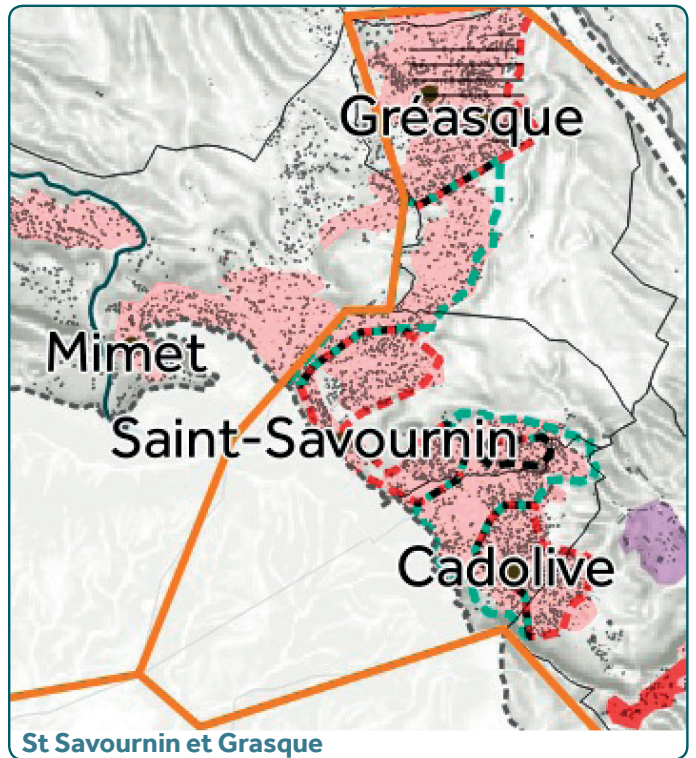
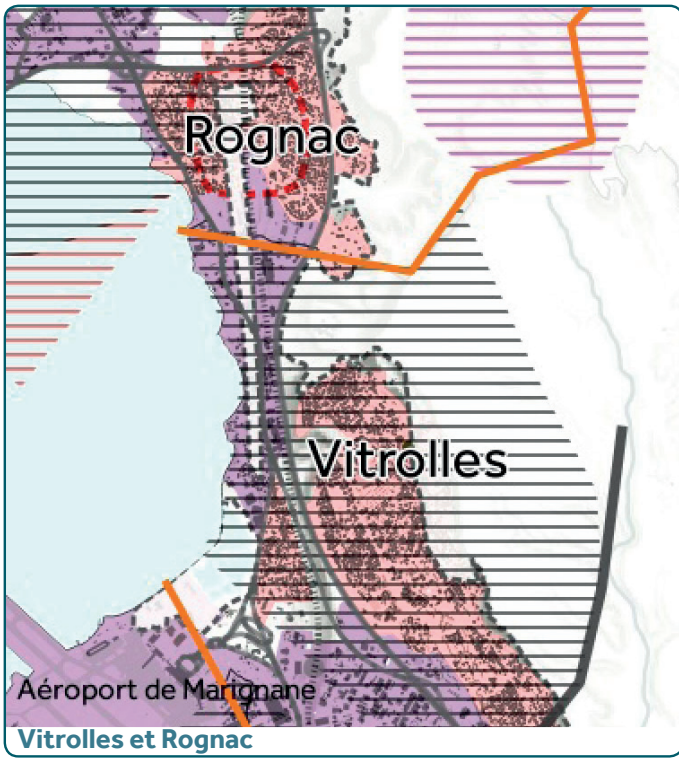
Certains ont déjà mis en place une réflexion à cette échelle « inter-intercommunale », guidés par l'évidence de leur géographie et par des enjeux communs : la

1. Le diagnostic du Scot de l'Aggloppole le présente comme composé de trois « infra-territoires » qui répondent à son hétérogénéité géographique : le Val de Durance-Alpilles, au nord se raccrochant à la vallée de la Durance, la « Provence Salonaise », au centre, avec le pôle Salon de Provence/Pélissanne/Lançon de Provence, et les « rives de l'Etang de Berre », au sud, avec les communes de Velaux, la Fare les Oliviers, Rognac, Berre l'Etang

vallée de l'Huveaune et la vallée de la Durance. D'autres, comme l'Etang de Berre, sont sur le chemin : la pollution et la protection de l'Etang de Berre sont un sujet de préoccupation commun pour les 10 communes qui l'entourent, donnant lieu à un « Contrat de l'Etang de Berre », mais aucun projet d'aménagement ou de développement économique commun n'est encore à l'étude.

Demain, la métropole va se constituer en conseils de territoires. Une nouvelle lecture des territoires qui la composent, s'affranchissant des limites des intercommunalités existantes, pourrait être utile pour créer des territoires porteurs d'une logique commune et de projets ambitieux. A notre avis, l'Etang de Berre en fait partie.







## Des territoires recomposés

- 1 - Des quartiers nord à Plan de Campagne
- 2 - La vallée de l'Huveaune
- 3 - Cadolive - St Savournin - Gréasque - Mimet
- 4 - Velaux - Coudoux - La Fare les Oliviers - Ventabren
- 5 - Grans - Salon-de-Provence - Lançon-de-Provence
- 6 - La vallée de la Durance
- 7 - L'étang de Berre

- La Métropole
- - - Les SCOT
- Contours communes

- Tissu urbain continu
- Tissu urbain discontinu
- Zones d'Activités et Zones Commerciales

Projets en cours ou à l'étude recensés en 2015

- économie
- habitat

COMPILATION DES DONNÉES SCOT :

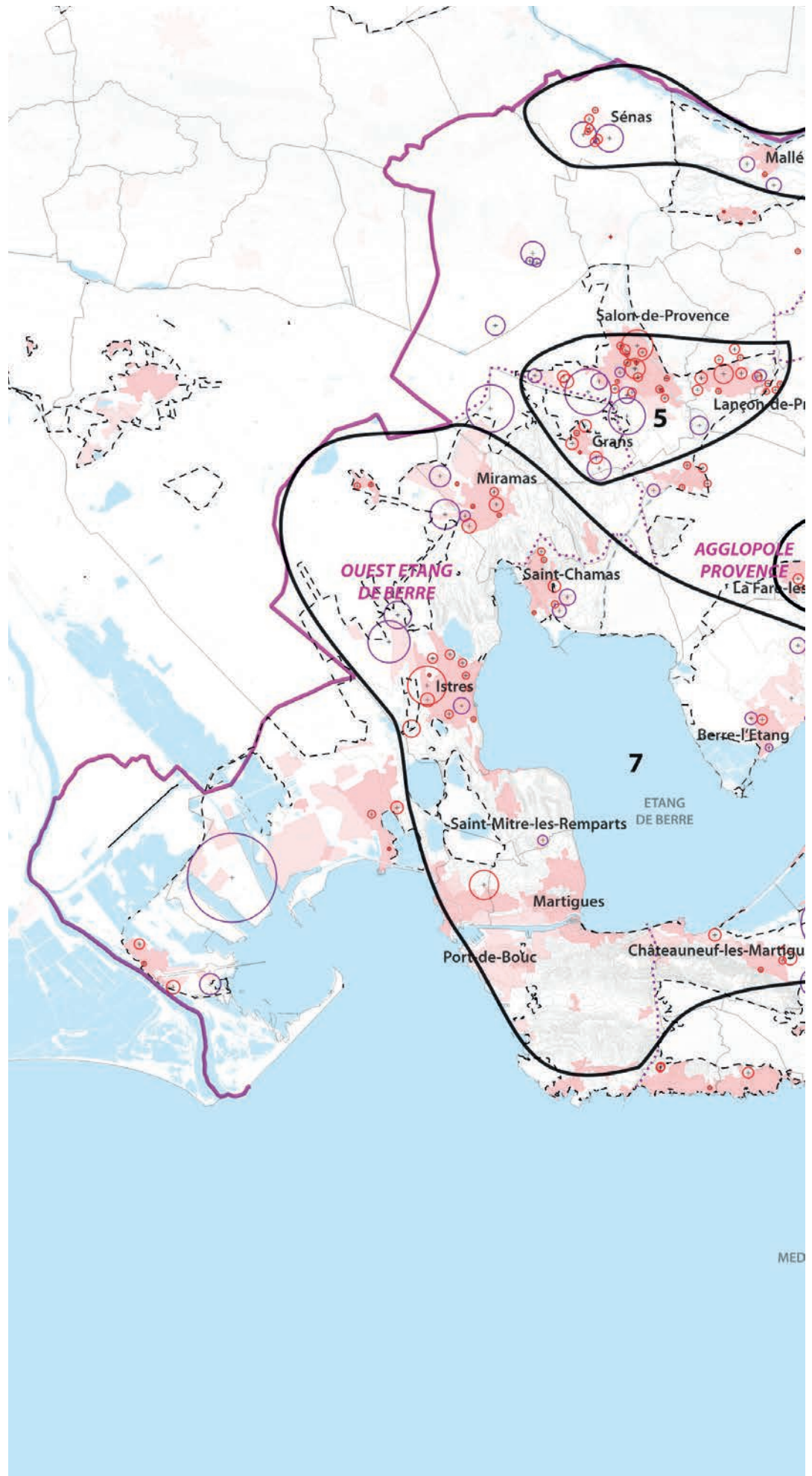
- Zones préservées de l'urbanisation (PN, RNN, NATURA 2000, ZNIEFF de type I, RNR, PNR, PIG)

ADX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE

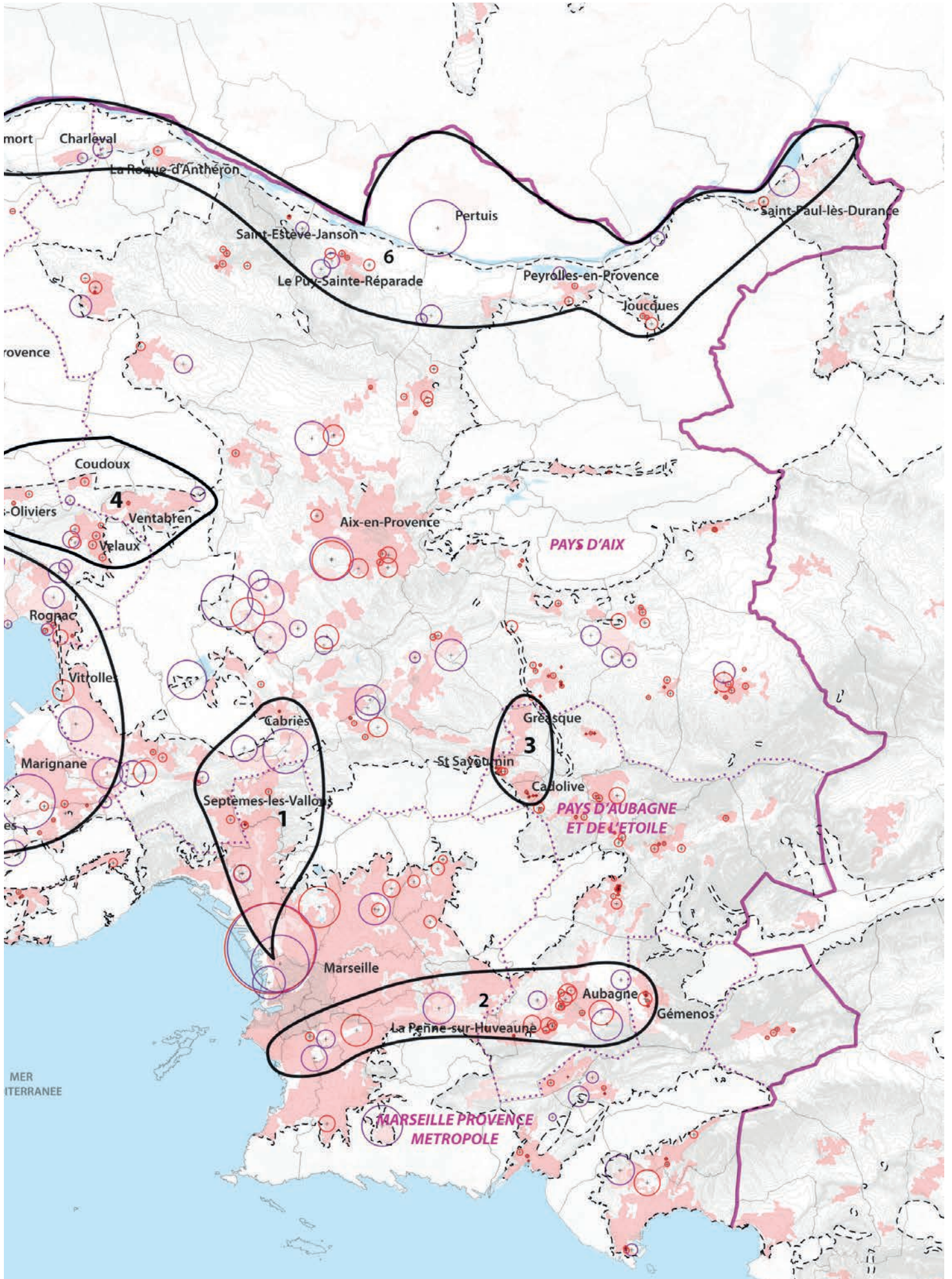
DATE : 26.06.2015

SOURCES : Institut Géographique National (IGN) - 2006/2014 ; Centre Régional de l'Information Géographique (CRIGE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur - 2004/2010 ; Centre Land Cover RNS RUP - 1990/2006 ; AGAM ; SCOT Agglopro Provence ; SCOT Pays d'Azur ; SCOT Pays d'Arles et de l'Estérel ; SCOT Marseille Provence Métropole ; SCOT Ouest Etang de Berre

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km









# **LE PORT : UNE DYNAMIQUE RENAISSANTE POUR UN ATOUT MAJEUR**

*Jérôme Dubois, Théo Willemsen*



# LE PORT : UNE DYNAMIQUE RENAISSANTE POUR UN ATOUT MAJEUR

Jérôme Dubois, Théo Willemsen

Malgré la crise de 2008-2009 le transport maritime ne cesse de croître et de se transformer. Entre 1996 et 2013 le volume du transport par containers a été multiplié par trois environ. Les tonnages des bateaux augmentent considérablement et la multiplication des post-panamax<sup>1</sup> et super post-panamax a conduit Panama à agrandir ses écluses. L'Égypte élargit le canal de Suez, le Nicaragua construit un nouveau canal, pendant que le port de Shanghai connaît un trafic spectaculaire et qu'Algésiras et Tanger-med se dotent des installations permettant de traiter les grands porte-containers. L'informatisation généralisée des procédures et les mutations des technologies du chargement et déchargement transforment l'activité portuaire et la logistique liée aux ports évolue aussi bien sur le plan capitalistique que dans son fonctionnement.

Cette croissance ne constitue une rente pour personne et la concurrence est féroce en matière d'innovations diverses (technologiques, organisationnelles etc.), d'installations, d'optimisation des moyens, de coordination des différents acteurs de la communauté portuaire et encore plus de démarches commerciales. L'histoire du port de Marseille peut constituer un handicap, car elle le rattache à des époques révolues ou qui s'achèvent : celle de la vache à lait du trafic colonial, celle de l'industrie lourde et du raffinage pétrolier. Dans la

1. Panamax définit les dimensions des bateaux qui peuvent passer les écluses de Panama.



## Routes mondiales.

Les avantages du passage par la méditerranée sont évidents. Détourner le flux vers Marseille suppose que le port et les entreprises de transport soient compétitives sur les coûts et la rapidité.

nouvelle géopolitique et le nouveau marché du transport maritime, le port de Marseille n'en constitue pas moins un atout considérable.

Remarquablement équipé, composé de plusieurs territoires complémentaires pouvant offrir l'ensemble des services aux transporteurs (passagers et frets, boîtes et vrac, solide et liquide, manutention et réparation navale...), le port de Marseille est très bien situé par rapport à toute l'Europe du Sud. Sa localisation, entre l'Espagne et l'Italie, au débouché des axes de transports qui traversent l'Europe à partir du couloir rhodanien, est stratégique. Il dispose du foncier suffisant pour s'étendre si nécessaire. Bien qu'il ne soit pas directement situé sur la grande route mondiale qui traverse la méditerranée et Suez, il pourrait attirer des bateaux venant décharger pour une partie Sud de l'Europe sans avoir à remonter jusqu'aux ports d'Europe du Nord, à condition que ses avantages comparatifs (en coût et en temps) apparaissent clairement. Enfin, il est adossé à la force démographique et économique d'une aire urbaine de plus de deux millions d'habitants (comparable à Hambourg, beaucoup moins que le Randstad).

En dépit de ces avantages, depuis de longues décennies, le port perd des parts de marché. Compte tenu de la croissance mondiale du trafic maritime, les chiffres bruts ne sont pas catastrophiques. Ils démontrent même une légère augmentation chaque année. Mais ses grands concurrents d'Europe du Nord tout comme les ports voisins plutôt modestes comme Toulon ou Nice, sur certains marchés de niche, font mieux. Deux explications ont été mises en avant pour expliquer cette situation.

La première est interne au port, elle vise à dénoncer un climat social détestable et un nombre de jours de grève plus important qu'ailleurs, d'où un manque de fiabilité qui progressivement aurait chassé même les plus persévérants de ses clients. D'autant que la communauté portuaire – c'est à dire la coopération dans une logique de « gagnant-gagnant » des différents acteurs du port – n'existait pas vraiment. Si la réforme portuaire de 2008 a contribué à faire évoluer les choses, l'image du Port reste encore à améliorer.

La seconde relève de la fragmentation du milieu institutionnel local qui bloque la réalisation des grands équipements nécessaires pour connecter efficacement le port à son hinterland, proche ou lointain. La façade maritime du port apparaît alors déconnectée en matière d'infrastructures. Territoire politique de personne, le port est longtemps resté un impensé total pour les grands élus du territoire provençal.

Dans ce contexte peu favorable, le port s'est progressivement replié sur son domaine public. Prise en tenaille entre ces deux fragilités, la direction du Port a bien souvent fait assaut de modestie en dépit des grands enjeux de ce territoire, peinant tout autant à définir son

projet d'avenir qu'à faire entendre sa voix parmi ceux qui décident.

Si le silence du monde politique tout comme celui de la direction du Port est longtemps resté assourdissant, il faut remarquer que le monde économique local s'est également longtemps désintéressé de la question portuaire. Hier des rives de l'étang de Berre à Cadarache, aujourd'hui des start up du pays aixois à Euromed, cité de commandement économique, le reste du territoire a souvent accaparé réflexions et financements.

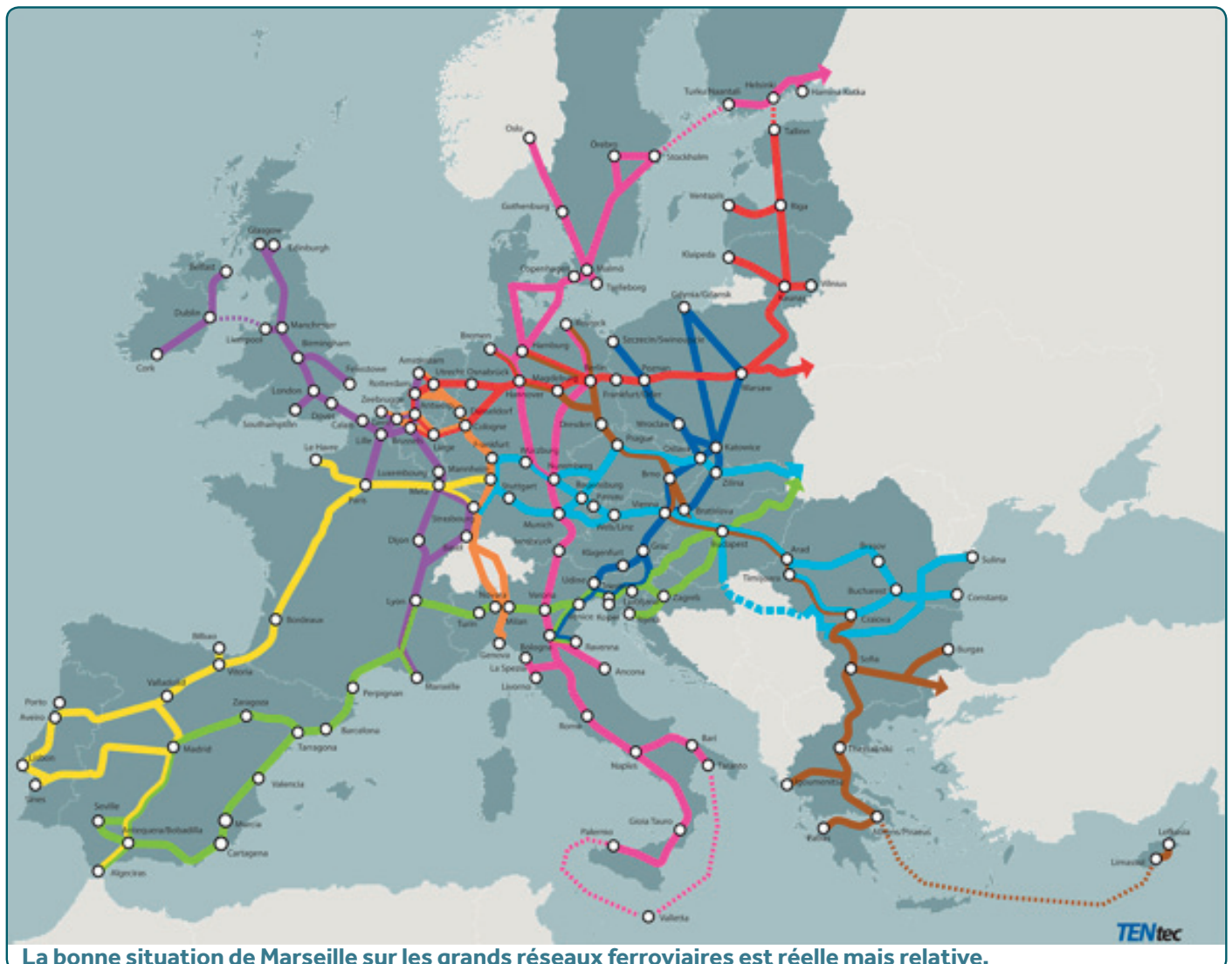
Les choses ont néanmoins commencé à bouger. On assiste depuis quelques années à la multiplication des initiatives, pas toujours reliées entre elles, qui contribuent aujourd'hui à changer l'image du port dans l'imaginaire local, à réveiller ses ambitions et à inscrire la question de l'avenir de cet acteur structurant pour l'économie régionale sur l'agenda politique local.

Les premières impulsions sont venues d'en haut par la loi de 2008 sur la réforme portuaire. Néanmoins, localement, les esprits étaient prêts. Ces dernières années ont vu la multiplication des réflexions et des initiatives visant à sortir le port de cette lente spirale de déclin. Pour le Port la loi de 2008 sur la réforme portuaire a permis certains changements radicaux en matière de gestion, l'obligeant

à privatiser une partie de ses activités pour se recentrer sur ses missions régaliennes.

Depuis la réforme, le modèle du Landlord rend l'autorité portuaire responsable de l'aménagement et de l'exploitation de la zone industrielo-portuaire. Les revenus sont les recettes foncières, payées par les entreprises installées dans la zone industrielle et portuaire, et les droits de ports maritimes, payés par les armateurs qui rentrent dans le port avec leurs navires. Pour un port ces revenus permettent d'investir. Le nouveau projet stratégique 2014-2018 du Grand Port Maritime de Marseille contient un programme d'investissements de 360 millions d'euros pour le soutien économique du territoire. Le port a besoin du soutien, y compris sur le plan financier, de l'État et des collectivités pour réaliser ses ambitions.

Plus fondamentalement la réforme a conduit à son ouverture au monde par la création d'un conseil de surveillance et d'un conseil de développement. Liant l'ensemble des acteurs portuaires, ces conseils sont devenus des lieux de réflexions sur l'avenir du port. Sans doute lassés d'être montré du doigt et de voir le port perdre des parts de marché, les acteurs portuaires ont su se saisir de l'occasion. Il est vrai qu'il y a urgence à agir, dans le contexte des développements actuels du



La bonne situation de Marseille sur les grands réseaux ferroviaires est réelle mais relative.

système de transport maritime et de la forte concurrence. Dans une ville réputée socialement difficile, l'ampleur des bouleversements portuaires a été considérable ces dernières années, sans crise sociale majeure.

La lente érosion du port est aussi devenue un sujet d'inquiétude pour une partie des élites locales. On peut à cet égard citer les travaux du conseil de développement de MPM qui dans ses réflexions sur le Scot s'est emparé de cette question de l'avenir du Port et a rendu plusieurs analyses à ce sujet. D'autres initiatives ont également vu le jour, à l'image du rapport Marseille Top Vingt de la Chambre de Commerce et de l'Industrie ou du Club Nouveau Sud co-organisé par MPM et des chargés de mission du SGAR.

Cette inquiétude partagée est progressivement devenue le moteur d'une ambition nouvelle. Le changement est potentiellement considérable. Sans préjuger de l'avenir, les représentations sur l'intérêt du port ont aujourd'hui changé. L'ensemble de ces initiatives a progressivement réussi à construire un discours global porteur de sens, et, ce qui est assez nouveau, partagé. De ce point de vue tous les récents développements sur la pérennité des bassins Est et les évolutions remarquables de la Charte Ville Port entre le GPMM, la ville de Marseille et Euromed sont assez passionnants.

Le port est aujourd'hui pris en compte dans l'ensemble des dispositifs de planification, à l'image des débats qui se sont déroulés lors de l'élaboration du Scot de MPM par exemple. Si l'on rapproche cela du fait que les ports les plus performants d'Europe sont fortement liés aux pouvoirs locaux (villes notamment, qui souvent possèdent tout ou partie des installations portuaires), l'on est amené à se demander si le dossier portuaire ne devrait pas (ou ne va pas) occuper une place centrale dans la construction des compétences et des stratégies de la future métropole.

Par delà les grandes réflexions stratégiques cette nouvelle reconnaissance permet aujourd'hui au port d'exposer et de défendre ses projets sur ses différents territoires, à l'image de la charte ville port portée par l'ensemble des partenaires sur les bassins Est, après 15 ans de compétition pour l'usage et le partage de l'espace arrière portuaire. A Fos également les projets Picto, de désenclavement, fluvial ou maritime, ou le développement des énergies renouvelables viennent rappeler cette ambition nouvelle. Le projet métropolitain va (pourrait ?) servir à transformer cette nouvelle dynamique en projets concrets.





### CHAPITRE 3

# LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT

## SOMMAIRE

<b>Les Scot : de grandes tendances partagées</b>	115
<i>Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin</i>	
<b>1<sup>er</sup> axe : Le secteur des terres, une ressource vitale dans l'aménagement du territoire</b>	137
<i>Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois</i>	
<b>2<sup>ème</sup> axe : une métropole de la proximité</b>	157
<i>Marie Evo, Benoît Joguet, Christian Devillers</i>	



# **LES SCOT : DE GRANDES TENDANCES PARTAGÉES**

*Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin*

**Analyse des stratégies de développement**

**La prise de conscience qu'il faut « aménager autrement »**

**La vocation agricole est confirmée**



# LES SCOT : DE GRANDES TENDANCES PARTAGÉES

Marie Evo, Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois, Alain Bourdin

Les 5 EPCI de la métropole et le SAN Ouest Provence ont élaboré 5 Scot. Le Scot de MPM adopté en 2012, le Scot du Pays d'Aubagne et de l'Etoile adopté en 2012 également, le Scot de l'Agglopolé adopté en 2013, le Scot du Pays de Martigues et du San Ouest Provence aujourd'hui à l'enquête publique et celui du Pays d'Aix devant faire l'objet d'ultimes arbitrages. Une démarche interscot a été lancée en 2010-2011 à l'initiative du préfet sans toutefois arriver à son terme.

A partir du rapport d'activités de cette démarche<sup>1</sup> et du travail d'analyse effectué en avril 2015 par la Mission de préfiguration et l'Agam<sup>2</sup> l'équipe s'est attachée à approfondir à la fois les représentations politiques et les projets concrets portés par les cinq Scot. Elle a fait un travail de compilation spatialisée à l'échelle de la métropole, des stratégies portées par chacun, qui a fait l'objet de deux cartes A0. Ce travail est détaillé dans les chapitres suivants.

## ANALYSE DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DES EPCI

Difficile, à la lecture attentive des 5 Scot, de tirer des conclusions concordantes quant au positionnement des documents dans un contexte métropolitain. Certains Scot prennent le parti de lui tourner le dos, recentrant l'analyse sur leur seul territoire, à l'image des Scot d'Ouest Provence et de l'Agglopolé. A l'inverse, le Scot d'Aubagne Pays de l'Etoile s'inscrit délibérément dans une logique de connexion au territoire Marseillais compte tenu de la continuité assurée par la vallée de l'Huveaune, et peut être aussi du regard de l'Agam qui a rédigé le document. Le Scot du Pays d'Aix, document, très politique, prend quant à lui le parti de positionner Aix comme le cœur du territoire et à ordonnancer le fonctionnement métropolitain autour de l'ancienne capitale de Provence. Le Scot de MPM, enfin, semble plutôt en retrait en matière d'ambition, Marseille peinant peut-être à assurer pleinement son rôle.

Plus finement :

**Le Scot de l'Agglopolé** est avant tout un document à usage de cohérence interne sur un territoire en réalité constitué de trois entités distinctes (la vallée de la Durance, le Pays Salonais et le pourtour de l'étang de Berre) confrontés à des histoires et des choix différents. Le document s'emploie à conforter ces trois entités, et en particulier la place de Salon, destiné à accueillir 45% de la croissance démographique et économique du territoire, dans une volonté très affirmée de maîtriser l'accueil de nouvelles populations. Le document prévoit bien « d'ajuster la croissance de l'Agglopolé aux capacités d'équipements du territoire » ou encore de « préserver la

1. Démarche interscot des Bouches du Rhône. Rapport d'activités, janvier 2012, 30 pages.

2. Futur engagé. Une vision d'ensemble des projets de transports, logement, d'activités et d'environnement, avril 2015, 26 pages.

valeur identitaire de l'arrière pays ». Dit plus clairement l'agglopolé ne « veut pas être le dortoir de la métropole ». En matière d'économie ou de transport, les réflexions sont toutefois plus ouvertes. Territoire industriel confronté aux mutations de la pétrochimie ou au développement de l'aéronautique l'Agglopolé inscrit davantage ses projets de développement dans un contexte métropolitain. C'est en particulier le cas pour le développement des grandes infrastructures de transports, fer ou route, qui contribue à positionner l'Agglopolé au centre de la métropole. Mais cette ouverture doit être relativisée, leur fierté est que « 70 % de leurs actifs travaillent sur leur commune de résidence : « Ce territoire est à nous » est une phrase qui revient beaucoup. Éléments structurants, les transports prennent une grande place dans le projet de territoire qui met en avant sa volonté d'organiser le territoire autour du fer et des 6 gares du territoire avec 6 PEM : Salon et Rognac pour les plus importants, mais aussi Velaux, St Chamas, Lamanon et Senas.

**Le Scot du Pays d'Aubagne et de l'Etoile** est un document militant qui attaque frontalement la question de la périurbanisation et de la consommation d'espace et affirme sans détour « le choix de préserver notre identité et de coopérer à l'échelle métropolitaine » dans son PADD. Le projet de territoire s'inscrit directement dans le desserrement de Marseille. Les 500 logements par an sont avant tout prévus dans une logique de renforcement des pôles urbains afin de diminuer la consommation d'espace et de développer les axes lourds de TCSP. La protection des terres agricoles et des espaces naturels est également mise en avant. L'inondabilité et le relief contraignent pourtant fortement, dans de nombreux secteurs, la densification de l'urbanisation.

**Le Scot Ouest Provence** cherche avant tout à maîtriser le développement d'un territoire à la croissance trop rapide. Le document a pour ambition de ramener la croissance démographique à 0,8% par an entre 2015 et 2030. Il n'opère pas de choix clair en matière d'armature urbaine puisque chacun des trois niveaux est tour à tour privilégié en matière d'accueil de population et de services. Les 22 000 habitants attendus sont ainsi équitablement répartis sur le territoire, ce qui contribue peut-être à expliquer une faible ambition en matière de réduction de consommation d'espace, le document tablant sur une baisse de 30% seulement par rapport à la décennie écoulée.

Comme pour l'Agglopolé, le territoire du Scot cherche à se suffire à lui-même. Martigues, Istres et Miramas sont présentés comme des pôles structurants offrant l'éventail des services métropolitains. Dans ces conditions inutile de regarder trop loin, vers Aix ou Marseille notamment. C'est plutôt le territoire immédiat, la Crau, la Camargue et la Côte Bleue qui est mis en avant pour justifier une grande qualité de vie.

**Le Scot de Marseille Provence Métropole** a permis aux élus d'apprendre à travailler ensemble. Aujourd'hui la plupart ont compris que leur avenir passait par un travail collectif, notamment dans le cadre du PLUI. Mais sur le fond ce territoire reste lui aussi composé de trois entités, Marseille centre, les villes du bord de mer et les « cités lacustres » de l'étang de Berre.

Le Scot de MPM et les cartes de mise en musique des grands enjeux dans le PLUI qui en découlent montrent une certaine frilosité. Sur la période 2012-2030 seulement 80 000 nouveaux habitants sont attendus : le Scot dit 80 000 habitants, 80 000 emplois et 80 000 logements.

Sur ces 80 000 nouveaux habitants 20 000 sont situés sur les 17 communes périphériques de Marseille, dont Marignane et La Ciotat, et un peu sur des « centralités secondaires » comme Allauch, Gignac et Château neuf. Les 60 000 restants sont programmés sur Marseille, dont 20 000 sur le seul territoire d'Euromed.

La déclinaison par commune de ces grands objectifs aujourd'hui ne va pas de soi, le territoire n'ayant plus de foncier disponible, les terres agricoles étant anecdotiques et 60% du territoire étant constitué d'espaces naturels protégés. Ces 80 000 logements ont plutôt été pensés en densification, sans que personne ne soit réellement enthousiaste. Car cette densification passe parfois mal, à Marseille comme ailleurs, à l'image des nouveaux quartiers d'Euromed dans lesquels les gens ne restent pas.

**Le Scot du Pays d'Aix**, enfin, cherche lui aussi à « ménager le territoire » en limitant ses prétentions à 2000 logements 2000 emplois 2000 habitants par an, et moins 40% de consommation des terres agricoles. L'objectif est pourtant loin d'être atteint, le Scot laissant aux communes une marge d'appréciation confortable il appartient aujourd'hui à l'Agence d'urbanisme de vendre cet objectif aux communes dans le cadre de la mise en conformité de leur PLU. Ce Scot ne cherche pas à renverser la tendance à la périurbanisation, mais au contraire conforte, tant en matière d'accueil de population que d'activités, le développement de l'ensemble des communes prolongeant par là la tendance à l'élargissement de la couronne aixoise depuis des décennies.

En matière d'économie et de transport, les choix sont plus clairement exprimés. La CPA valide notamment l'idée d'avoir un axe structurant autour des voies de chemin de fer. Aix est réconciliée avec le fer, et c'est nouveau. L'axe Marseille/Gardanne/Aix/Pertuis/Les Alpes est mis en avant très fortement, de même que la réouverture voyageurs de la ligne Rognac puis plus loin Vitrolles. L'idée de la CPA est la même que celle du Conseil régional, à savoir favoriser des trains rapides et ne pas multiplier les arrêts. A terme le territoire se pense desservi par trois grandes gares structurant un vrai réseau de transport urbain performant qui s'enroule autour d'elles : Gardanne, Aix Centre et Plan d'Aillanne. Tous les grands projets de la CPA s'articulent autour de ces lieux.

En matière économique également le Scot s'ouvre timidement à des projets métropolitains à l'image des ambitions du programme French Tec, d'une réflexion sur la logistique portuaire ou du lien avec l'étang de Berre. Mais le modèle aixois de petites opérations de tertiaire chic reste largement prédominant.

L'analyse montre que ces cinq territoires ont tenu des raisonnements similaires tant en terme de grands équilibres que de logiques spatiales. En matière de grands équilibres, tous les documents s'appuient sur un même raisonnement, démontrant des stratégies assez peu éloignées. La ou le Scot d'Aix annonce 2000 logements 2000 emplois et 2000 habitants par an, celui de MPM prévoit 4500 habitants, 4500 emplois et 4500 logements et celui de l'Agglopoie table sur 1000 habitants, 1000 logements et 1000 emplois par an.

En matière d'accueil d'habitants, les territoires qui composent la métropole montre une certaine frilosité. Les différents Scot, plus récents que les PLH, semblent avoir revu à la baisse les prévisions. Ils ne prévoient plus que la construction de 10 000 logements par an, alors que les PLH en prévoyaient 12 000. Si l'on tient compte uniquement du phénomène de desserrement des ménages, dont on estime qu'il consomme 5000 logements par an, cela laisse 5000 logements pour accueillir de nouveaux habitants sur un territoire de près de 2 millions d'habitants. Sur 10 ans, cela fera entre 100 000 et 200 000 nouveaux habitants en 2020, dont la part est portée à plus de la moitié par Marseille et Aubagne, 25% par l'Ouest de l'Etang de Berre, de Martigues à Salon de Provence, et 20% par le pays d'Aix. Soit au maximum 2 millions d'habitants en 2020 dans la Métropole.

Si l'on retient ce scénario « haut », la part portée par la population initiale est de 0.9 à 1% pour l'ensemble des PLH, sauf pour le SAN de l'Ouest Etang de Berre, pour lequel elle est de 2,2%.

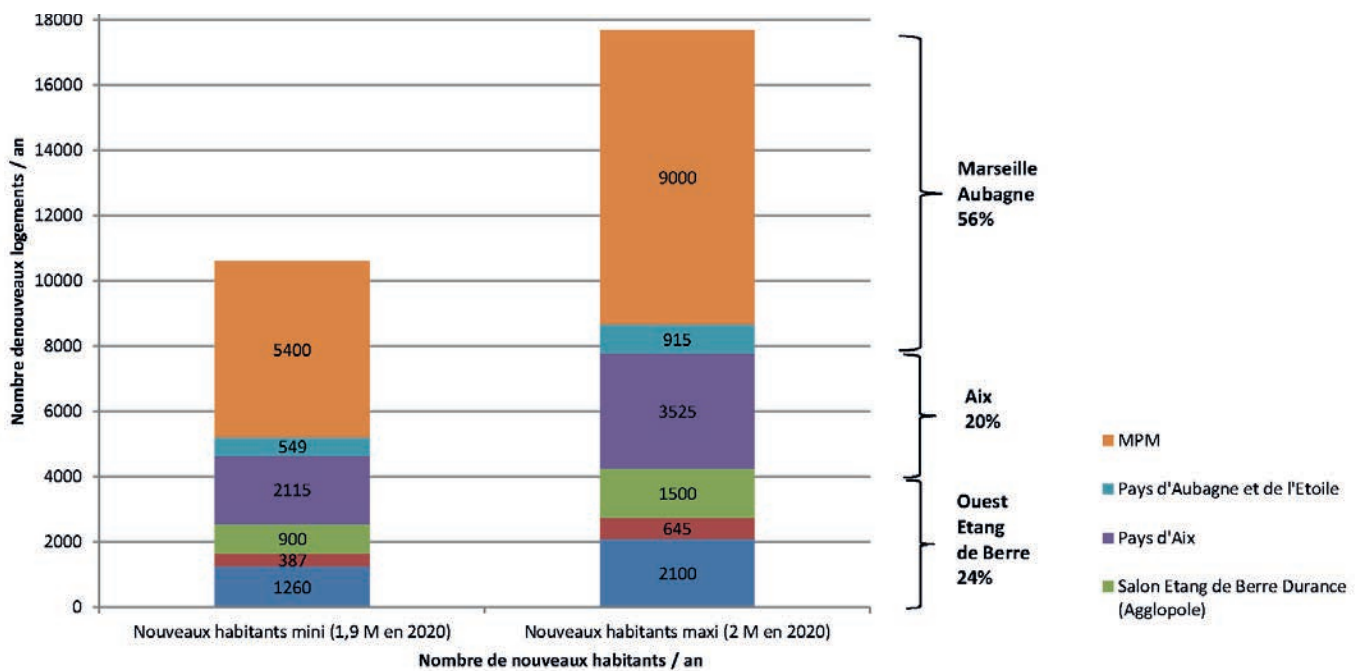
Marseille et Aix, les deux grandes villes du territoire, peinent à assumer cette fonction au profit de communes de leurs couronnes respectives qui connaissent de forts développements, à l'exception de Vitrolles et Marignane. L'armature urbaine continue de se desserrer. Contrairement aux autres intercommunalités, l'Ouest de l'étang de Berre, qui connaît les taux de progression démographique les plus importants, affirme la volonté d'accueillir des populations nouvelles. Dans la métropole, comme ailleurs sur le territoire national, il est à prévoir que la croissance démographique métropolitaine sera, à partir de maintenant, portée par les villes moyennes.

Mais ces ambitions pourraient ne pas suffire. Pour répondre à la demande et respecter l'objectif national de création de 500 000 logements, il faudrait créer sur la métropole 8 logements par an pour 1000 habitants. Sur la base des 10 000 logements annoncés dans les SCOT, on arrive tout juste à 6. L'étude de la réalité après 3 années de tassement de l'économie montre que les livraisons sont plutôt de l'ordre de 5 logements. Ces 5 logements ne correspondent presque qu'au desserrement des ménages et permettent difficilement d'accueillir de nouveaux habitants. Pour cela il faudrait au moins 1/3 de constructions supplémentaires.

Le résultat de cette politique malthusienne est la déconnexion croissante entre le prix des logement et les revenus des ménages, accentuée chaque année par l'arrivée de nouveaux habitants attirés par les emplois créés par le territoire.

CA ou CU	SAN Ouest Provence	Pays de Martigues	Salon Etang de Berre Durance (Agglopoie)
Population	97500	70200	137800
Logements existants	39100	29500	54500
Logements prévus au PLH /an	1400	430	1000
Nouveaux habitants mini/an (1,9 M en 2020)	1260	387	900
Part portée /population initiale	1,3%	0,6%	0,7%
Nouveaux habitants maxi/an (2 M en 2020)	2100	645	1500
Part portée /population initiale	2,2%	0,9%	1,1%

CA ou CU	Pays d'Aix	Pays d'Aubagne et de l'Etoile	MPM	TOTAL
Population	355900	104300	1041200	1806900
Logements existants	152300	41200	456000	772600
Logements prévus au PLH /an	2350	610	6000	11790
Nouveaux habitants mini/an (1,9 M en 2020)	2115	549	5400	10611
Part portée /population initiale	0,6%	0,5%	0,5%	0,6%
Nouveaux habitants maxi/an (2 M en 2020)	3525	915	9000	17685
Part portée /population initiale	1,0%	0,9%	0,9%	1,0%



### Prévisions de logements dans les PLH (source : futur engagé)

La question du logement social est bien sûr centrale en matière de logement. Compte tenu des dispositions de la loi 2013-61 du 18 janvier 2013 qui relève de 20 à 25% le nombre de logements sociaux pour les communes soumises à l'article 55 de la loi SRU la part des logements sociaux devrait représenter 50% des logements construits chaque année. Aujourd'hui, la part des logements sociaux dans les PLH est globalement de 30% sur la métropole, avec des disparités fortes selon les intercommunalités et les politiques de rattrapage importantes dans certains cas, alors même que près de 40 communes sur 93 sont aujourd'hui carencées. L'enjeu

est d'importance compte tenu des durcissements prévus par la loi Alur et, alors même que la construction de logements sociaux a chuté en 2014. Lors de la réunion du comité régional de l'habitat, les services de l'Etat ont calculé le nombre de logements sociaux à construire par EPCI pour tenir les engagements législatifs. Si MPM, avec 1481 logements construits en 2014, soit 74% de son objectif, apparaît comme un bon élève d'autres EPCI font nettement moins bien, à l'image de l'Agglopoie (174 logements neufs, 39,5% de son objectif) ou de l'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile (135 logements construits, soit 45% de son objectif).

En matière économique, comme le notait l'étude de l'AGAM<sup>1</sup>, on repère la dispersion des projets de développement économique développés en extension d'urbanisation sur un modèle de petit collectif tertiaire, alors que l'offre métropolitaine est aujourd'hui saturée. Seuls MPM et surtout la ville de Marseille échappent à ce modèle du fait de l'absence de foncier qui oblige à penser le développement économique en termes de renouvellement urbain sur certains grands sites tels Euroméditerranée ou Château Gombert. Fondamentalement, la centaine de projets identifiés sur le territoire métropolitain n'arriveront pas à stopper l'hémorragie des emplois issus de l'économie productive, très justement signalé dans l'étude de CMN Partner<sup>2</sup>. Le développement de petites zones d'activités tertiaires autour d'Aix, Aubagne ou Salon ne répond pas à la demande de 200 hectares annuels nécessaires au développement de l'économie productive entendue au sens large, en y incluant la logistique, l'entretien, le marketing et la R&D notamment. Une politique volontariste et équilibrée à l'échelle de la métropole est nécessaire.

En matière de protection de l'environnement et des espaces agricoles, les différents Scot font grand cas de la protection du cadre de vie. Tous s'appuient sur la protection des grands massifs pour renforcer l'attractivité de leur territoire. L'armature verte et bleue de la métropole fait aujourd'hui l'objet d'un relatif consensus. Les terres agricoles ne sont pas oubliées et bénéficient de ce discours sur la valorisation de l'identité locale. Le Scot d'Aix identifie des territoires de grandes cultures (blé dur, vigne) là où le Scot d'Aubagne travaille sur un tissu agricole résiduel dédié au maraichage de proximité, Le Scot du SAN et de l'Agglopoie met en avant des territoires dédiés de longue date aux grandes serres alors que le Scot de MPM identifie très précisément les dernières parcelles encore exploitées, qui représentent seulement 3% de son territoire. Les niveaux de protection sont également extrêmement disparates. De tous les Scot seul celui du Pays d'Aubagne cartographie et sanctuarise les espaces agricoles cultivés ou susceptibles de l'être là où les plupart des autres documents se contentent de fixer des objectifs généraux et renvoient aux communes le soin de protéger ces espaces dans le cadre de leur PLU.

#### **Des positionnements distincts pour chacun des SCOT vis-à-vis de la construction métropolitaine :**

- **Agglopoie : un document de cohérence interne dans un territoire tripartite ;**
- **Pays de l'Aubagne et de l'Etoile : un document engagé contre la périurbanisation et la consommation de l'espace ;**
- **Ouest Etang de Berre : un document pour la maîtrise de la croissance ;**
- **MPM : un document comme outil de discussion commun ;**
- **Pays d'Aix : un document pour «ménager le territoire».**

**Les prévisions de logements semblent revues à la baisse dans les Scot par rapport aux PLH. Seront-elles suffisantes pour répondre aux enjeux nationaux ?**

**La future croissance métropolitaine est principalement assurée dans les villes moyennes.**

**Il existe des disparités dans les objectifs de construction de logements sociaux selon les EPCI.**

**En matière économique, on repère une dispersion des projets de développement en extension d'urbanisation. Une politique volontariste et équilibrée est nécessaire.**

**Un relatif consensus existe en matière de protection de l'environnement et des espaces agricole, avec toutefois des niveaux de protection disparates selon les SCOT.**

1. « Futur engagé » réalisé par l'AGAM pour la Mission de Préfiguration

2. « Etude sur le foncier » réalisée par CMN Partner pour la Mission de Préfiguration



## LA PRISE DE CONSCIENCE QU'IL FAUT « AMÉNAGER AUTREMENT »

L'étude des dynamiques de développement, et en particulier ce qui concerne l'urbanisation, dans chacun des SCOT, met en évidence 3 points de convergence sur lesquels les élus vont pouvoir s'appuyer pour construire la métropole :

- La volonté de stopper l'étalement urbain, avec l'affirmation d'un développement urbain économe de l'espace
- Un développement le long d'axes privilégiés de transport et autour de pôles d'échange
- L'affirmation d'un développement mixte résidentiel et économique sur un certain nombre de territoires de projet

Nous avons produit une compilation spatialisée des dynamiques de développement en cours dans chacun des Scots, en essayant de trouver un vocabulaire graphique commun, ce qui n'était pas évident pour deux raisons. Le degré de précision n'était pas le même pour tous les Scots : Agglopoie dessine assez précisément les zones d'urbanisation ou de densification projetées, alors que le pays d'Aix les liste mais ne les dessine pas. A l'inverse, certaines informations, dessinées de la même manière dans plusieurs Scots, comme les coupures d'urbanisation, ne revêtent pas la même signification : Agglopoie nomme coupure d'urbanisation une limitation de l'extension urbaine de ses noyaux villageois et centre bourgs tandis que le Pays d'Aix, dessine des coupures d'urbanisation qui s'appuient sur des corridors écologiques pour décréter de grandes zones non urbanisables. Mais encore, la philosophie derrière l'aménagement n'est pas la même d'un territoire à l'autre. Pour MPM, le Pays d'Aix, le Pays d'Aubagne et de l'Etoile, l'aménagement du territoire est fondé sur une mixité des projets (logement, activité économique et commerciale), tandis que Agglopoie et Ouest Etang de Berre, pensent séparément les fonctions, avec le développement de grandes zones d'activités industrialo-portuaires ou autres à l'extrémité ouest de la métropole, en frontière du pays d'Arles, et les logements autour de l'étang de Berre, sans zone « tampon ».

Le résultat de ce travail a été consigné dans une grande carte A0, simplifiée dans les deux cartes qui se trouvent en double page. Il est certainement perfectible et n'a d'autre vocation que de mettre en débat les politiques d'aménagement de chacun des territoires intercommunaux existants à l'échelle de la future métropole. Nous l'avons complété par un recensement par l'AGAM de projets en cours ou à l'étude.

Se dessinent pas 1 mais 5 grands territoires d'aménagement qui regroupent 13 territoires de projet dont la moitié est concentrée dans le 1/3 central de la métropole. On voit émerger des zones de développement communes. Mais également des interfaces qui restent à penser.

## Un Point commun : l'affirmation d'un développement urbain économe de l'espace

La métropole est étalée mais elle n'est pas vaste ! C'est un territoire étendu percé par de grands espaces protégés de toute urbanisation : le massif de l'étoile, la montagne de la sainte Victoire, le plateau de l'Arbois, etc. Nous l'avons démontré dans le livret 2. Les territoires l'ont bien compris : les 5 scots ont en commun de promouvoir un développement urbain économe de l'espace. Les termes employés diffèrent d'un territoire à l'autre, mais le constat est le même : il faut continuer à construire, tout en préservant les espaces naturels et agricoles. Dans l'encadré ci-contre nous avons relevé les éléments de langage qui se trouvent dans les documents Scot.

La maîtrise de l'étalement urbain vue selon les SCOT :

**Agglopoie** : « limiter la consommation foncière ; privilégier des formes urbaines moins consommatrices d'espace »

**MPM** : « promouvoir des pratiques économes et respectueuses des ressources naturelles ; limiter la consommation d'espace »

**Pays d'Aix** : « modérer la consommation des espaces agricoles et naturels ; encadrer le développement urbain pour préserver nos espaces agricoles et naturels »

**Ouest étang de berre** : « concilier développement urbain et utilisation économe de l'espace ; limiter toute dispersion de l'espace bâti »

**Pays d'Aubagne et de l'étoile** : « lutte contre l'étalement urbain et gestion économe de l'espace »

**Un travail de compilation des SCOT pour faire émerger les grandes dynamiques sur le territoire.**

**Un point commun aux 5 SCOT : l'affirmation d'un développement économe de l'espace.**

## Zoom sur les franges

Des franges pensées en cohérence :

1 - La frontière intercommunale dans la vallée de l'Huveaune

Des franges qui ne font pas l'objet d'un projet commun :

- 2 - Vitrolles - Maignane
- 3 - St Victoret - Pas-des-Lanciers
- 4 - Le pôle pétrochimique de la Mède
- 5 - Des quartiers Nord à Plan de Campagne
- 6 - Rousset - Gréasque
- 7 - Ventrabren - Coudoux - Velaux - La Fare-les-Oliviers

— La Métropole

⋯ Les SCOT

■ Tissu urbain continu

■ Tissu urbain discontinu

■ Zones d'Activités et Zones Commerciales

Projets en cours ou à l'étude recensés en 2015 :

⊖ économie

⊕ habitat

COMPILATION DONNÉES SCOT :

Coupure d'urbanisation :

— liée à un corridor écologique

⋯ liée à une limite de l'urbanisation

⋮ Zones préservées de l'urbanisation

(PN, RNN, NATURA 2000, ZNIEFF de type I, RNR, PNR, PIG)

■ Zones de développement : mixte (résidentiel, commercial, économique)

■ résidentiel

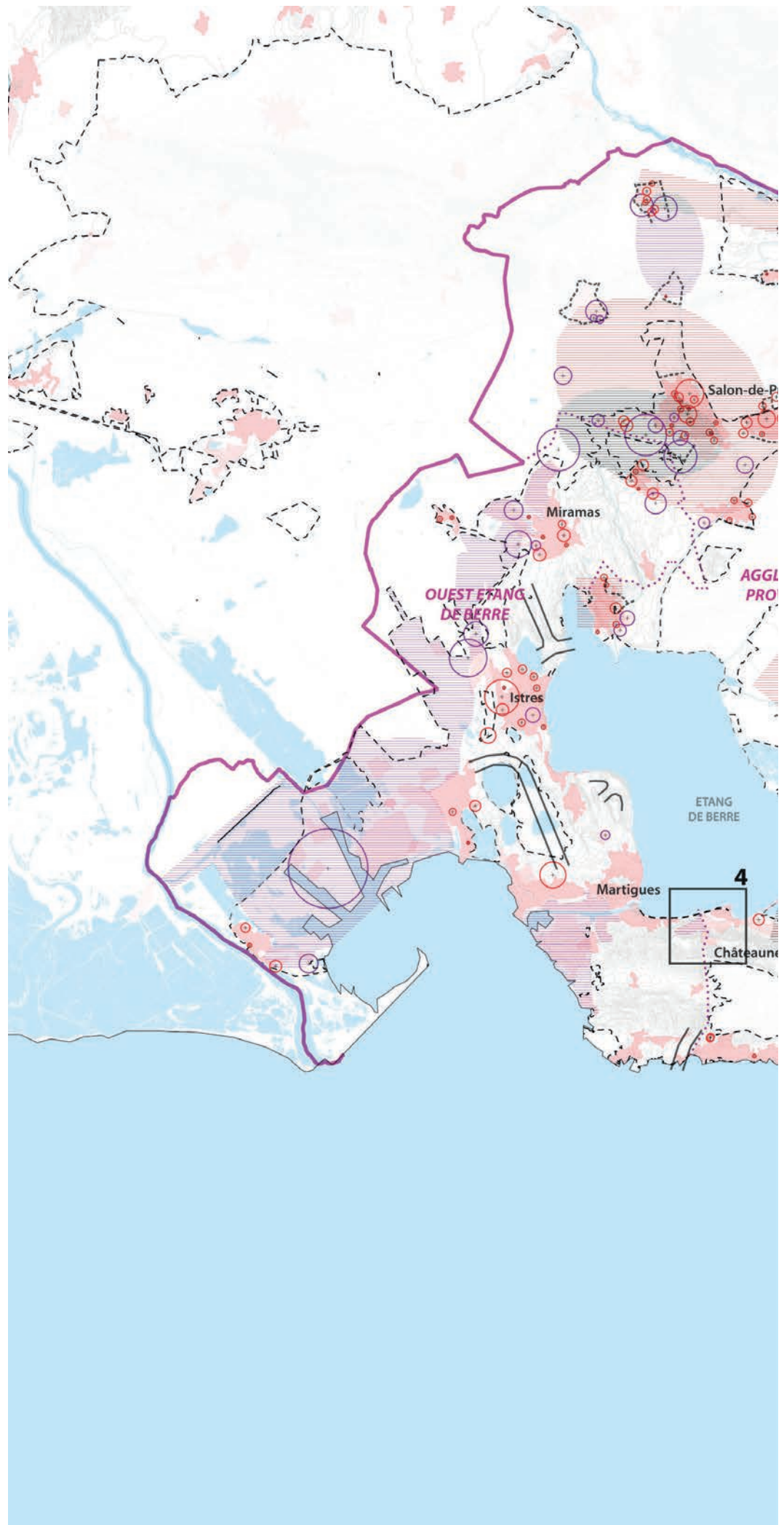
■ économique

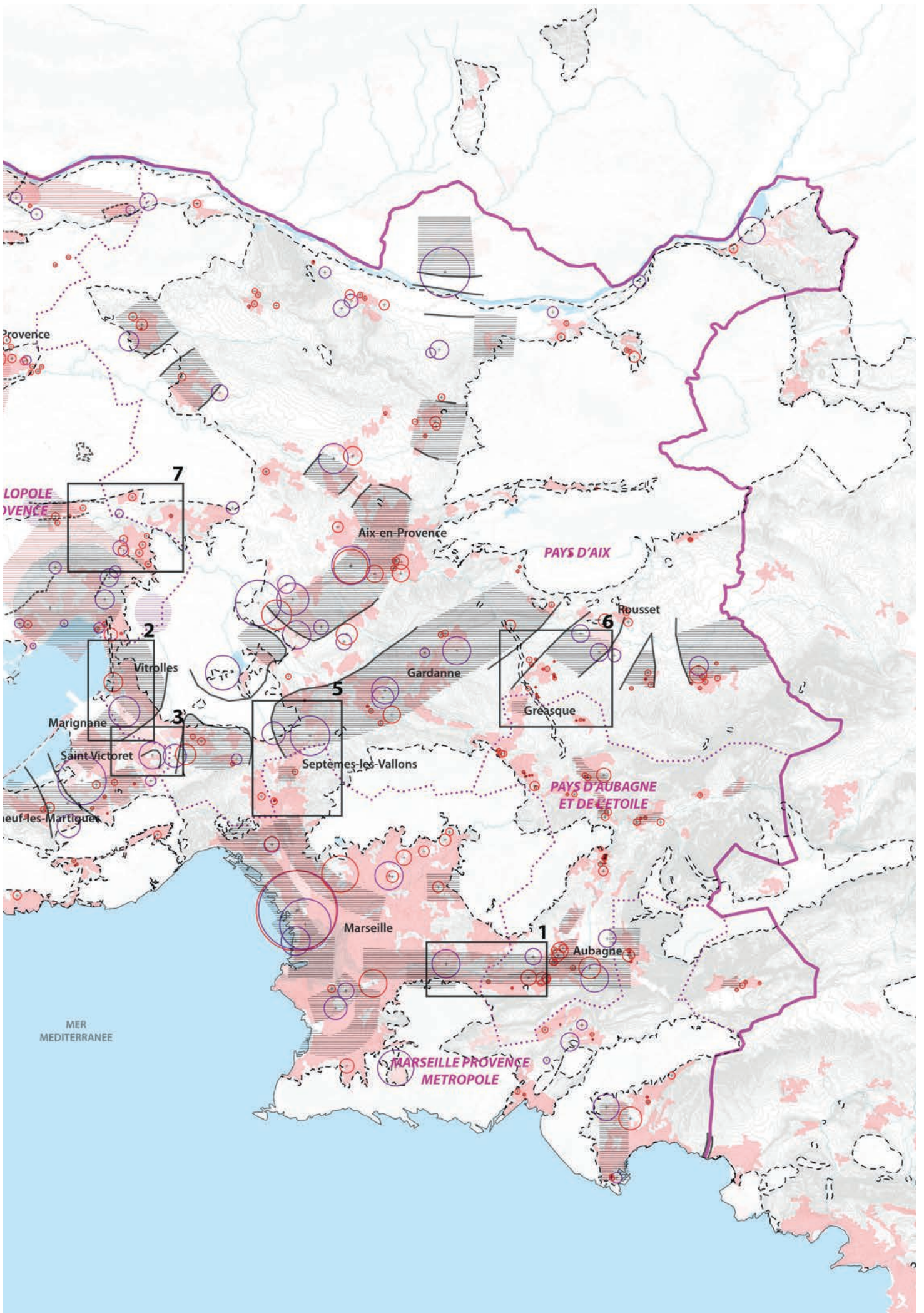
AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE  
DATE : 26.06.2015

SOURCES : Institut Géographique National (IGN) - 2006/2014 ; Centre Régional de l'Information Géographique (CRIGE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur - 2004/2010 ; Centre Land Cover 93 RSP - 1990/2006 ; AG44 ; SCOT Agglopro Provence ; SCOT Pays d'Aix ; SCOT Pays d'Arles ; SCOT Marseille Provence Métropole ; SCOT Ouest Etang de Berre

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km

D&A  
DEVILLAN & ASSOCIES





## Des solutions envisagées pas toujours énoncées et très variables selon les territoires

Tous les scots ne proposent pas d'action claire pour tenir l'objectif de maîtrise de l'étalement urbain. Et les actions envisagées, lorsqu'elles existent, sont très variables d'un territoire à l'autre, soit parce que les tissus déjà constitués ne sont pas les mêmes (MPM ne prévoit évidemment que du renouvellement urbain), soit parce que l'ambition d'urbanisation n'est pas la même.

Le Pays d'Aubagne et de l'Etoile prône à la fois le réinvestissement des tissus urbains constitués (« Optimisation de l'espace dans l'enveloppe urbaine » et « revitalisation des tissus urbains et affirmation des centralités »), la maîtrise de l'étalement urbain (« limitation drastique de l'ouverture à l'urbanisation » et « production préférentielle de logements collectifs ») et la maîtrise de l'urbanisation dans les espaces d'habitat diffus (densification des espaces d'habitat diffus proches des espaces urbains et une urbanisation limitée pour les autres). C'est le seul Scot à exprimer une volonté claire de limitation de l'urbanisation dans le diffus.

Ouest étang de Berre, par contre, affirme la volonté d'accueillir des populations nouvelles, « en tenant compte des capacités d'accueil différentes des communes identifiées ». C'est cohérent avec la lecture des PLH, qui indique une politique ambitieuse de développement de logements. Selon cette prévision, le San Ouest Provence accueillerait 2,2% de nouveaux habitants par rapport à sa population existante, contre 0.9 à 1 % dans les autres territoires.

### Une réalité autre

La réalité des projets en cours n'est pas tout à fait en phase avec ce qui est annoncé dans les Scots.

D'une part, on constate sur le pays d'Aix que des projets existent à l'intérieur des coupures d'urbanisation indiquée dans le Scot : l'Espougnac (700 emplois), les Trois pigeons (750 logements et 500 emplois liés au commerce) à Luynes, etc.

D'autre part, il y a beaucoup moins de logements qu'annoncé : 50 000 en cours ou à l'étude. Si l'on prend comme ratio 1/3 de logements en construction avec une durée de construction de 2 ans et 2/3 de projets à l'étude, cela revient à 8 000 logements par an, et pas 10 000 comme annoncé dans les Scots et 12 000 dans les PLH.

Ce territoire est pris en tenaille entre le durcissement de la législation qui vient limiter très fortement la consommation d'espace naturel et agricole, les volontés politiques marquées de contenir l'accroissement démographique face à des lendemains incertains et l'incapacité, réelle ou fantasmée, des élus à investir dans de nouvelles infrastructures et enfin les difficultés, sociales, financières et techniques à travailler en renouvellement urbain et en densification. De cette rareté du foncier résulte une compétition entre les usages résidentiels (logement ou économie), les zones commerciales, les grandes infrastructures...et les besoins de l'économie productive.

Cette rareté du foncier est aussi un effet indirect d'un mitage qui concerne une grande partie du territoire métropolitain. Nos enquêtes montrent, quels que soient les Scot, une concentration des projets d'aménagement dans des secteurs à enjeux uniquement définis par la puissance publique, très souvent en extension urbaine, forcément en nombre limité, et l'incapacité à prendre en compte l'évolution d'un tissu diffus qui concerne près des 2/3 du territoire. Tant les collectivités que les investisseurs immobiliers, petits ou grands, nous avouent ne pas avoir de prise sur des pans entiers du territoire métropolitain qui se retrouvent sanctuarisés de fait. Autant d'éléments qui contribuent réduire encore davantage les possibilités de construction.



Un territoire de projet « percé » par de grandes étendues protégées



Après prise en compte des coupures d'urbanisation, cinq territoires de projet disjoints

## 5 grands territoires d'aménagement

Le récolement des coupures d'urbanisation sur le territoire métropolitain déjà « percé » par de grandes étendues protégées dessine 5 grands territoires de projet bien distincts (cf. schéma ci-contre) :

1. Un vaste territoire autour d'Aix-en-Provence
2. Une conurbation qui fait le tour du massif de l'Étoile et comprend : Marseille, Gardanne et Aubagne
3. Une autre, de Rognac à Gignac, sur la partie est de l'étang de berre, en passant par Vitrolles et Marignane
4. Un territoire moins bâti, faisant la moitié du tour de l'étang de berre, de Châteauneuf à Miramas, en passant par Istres et Martigues
5. Une troisième conurbation de Salon de Provence à Pelissane

## 13 territoires de projet, qui pèsent 2/3 des emplois et logements dans le 1/3 central

Il y a, sur l'ensemble de la métropole, 13 principales zones de développement indiquées dans les Scot (voir encadré), qui concentrent les  $\frac{3}{4}$  des emplois et logements à venir dans la métropole. 8 d'entre elles sont concentrées dans le 1/3 central de la métropole (cf. double page) et pèsent pour 2/3 des emplois et logements sur l'ensemble des 13 secteurs.

### Des interfaces qui restent à penser

La juxtaposition des projets d'urbanisation des Scot ne montrent pas de vraie contradiction mais un certain nombre d'interfaces non « pensées » (cf. double page). On relève les suivantes :

- L'axe de développement à Plan de Campagne qui ne trouve pas sa suite dans le Scot de MPM. Seule la commune de Septème-les-Vallons est indiquée comme une centralité.

<b>Le littoral d'Euromed à l'Estaque</b>	<b>1</b>
<b>Extension sud ouest d'Aix vers les Milles et l'Arbois</b>	<b>2</b>
Le port de Fos	3
<b>Vallée de l'Huveaune</b>	<b>4</b>
Salon - Pélissanne	5
<b>Vallée Gardanne - Cabriès</b>	<b>6</b>
<b>Châteauneuf - Gignac</b>	<b>7</b>
Continuité urbaine entre Martigues et Istres	8
<b>"Carrés des villes" (Berre, Rognac, La Fare, Velaux)</b>	<b>9</b>
Axe Sénas / Mallemort / Charleval	10
<b>Vitrolles - Marignane</b>	<b>11</b>
<b>Les quartiers nords</b>	<b>12</b>
Port de Bouc / Laréva	13

## Classement des secteurs de projet par rapport au nombre d'emplois et de logements prévus en 2015 - En gras : ceux qui se trouvent dans le 1/3 central de la métropole

Source : recensement 2015 AGAM

- Les quartiers nords font l'objet d'un axe de développement à part. Pourtant il y a une réelle continuité urbaine entre Plan de Campagne et les quartiers nords.
- La zone de développement qui recouvre Gréasque s'arrête à la frontière intercommunale. De l'autre côté, rien n'est prévu à Fuveau. Il repart plus loin au Rousset.
- Ventabren et Coudoux ne sont pas pensés avec Velaux et la Fare des Oliviers, malgré la cohérence de leurs tissus. Velaux et la Fare sont intégrés dans le projet de Carré des Villes.
- Le pôle pétrochimique de la Mède est coupé en deux, pensé dans le Scot de l'Ouest Etang de Berre, mais pas de MPM. Trop loin de Marseille ?
- La coupure d'urbanisation prévue dans le Scot du Pays d'Aix à la sortie de St Victoret n'est pas poursuivie dans le Scot de MPM à Pas des Lanciers.
- A Vitrolles et Marignane les deux Scot indiquent des zones de développement, sur les deux villes, sont-elles pensées en cohérence ?

**Les actions pour tenir l'objectif de l'étalement urbain diffèrent selon les SCOT : principes de densification, de revitalisation, limitation de l'ouverture à l'urbanisation,...**

**La réalité des projets en cours n'est pas tout à fait en phase avec les projets en cours : présences de projets dans des coupures d'urbanisation, projets de logement plus faible que l'objectif annoncé,...**

**Une rareté du foncier - effet indirect d'un important mitage sur le territoire - qui met en compétition les usages (résidentiels, commerciaux, productifs).**

**Le récolement des zones protégées et des coupures d'urbanisation prévues dans les SCOT dessine 5 grands territoires de projet distincts.**

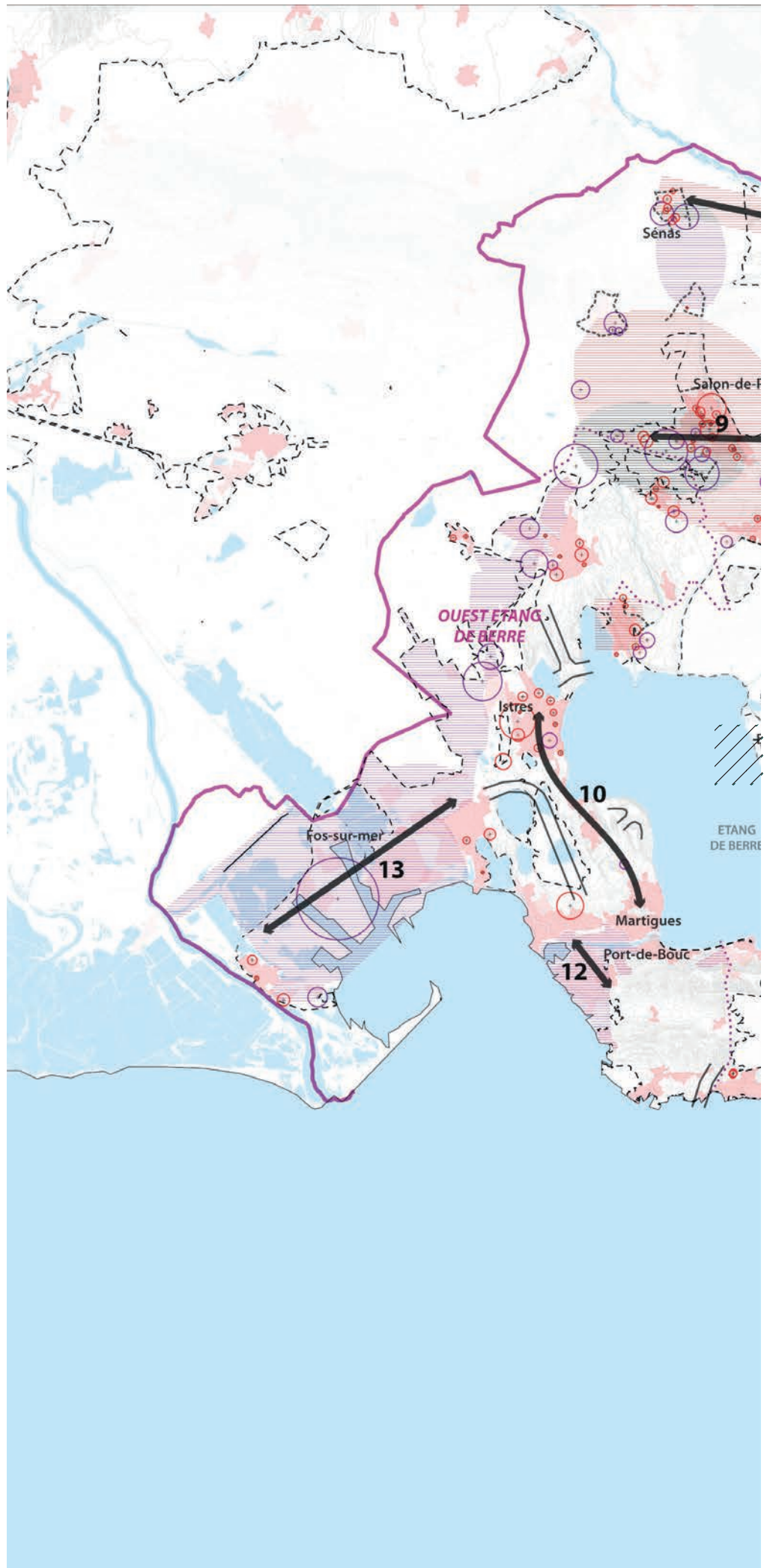
**Les SCOT indiquent 13 zones de développement principales, qui pèsent 2/3 des emplois et logements dans le 1/3 central de la métropole.**

**La juxtaposition des projets d'urbanisation ne montrent pas de vraies contradictions mais plutôt des zones d'interfaces «non pensées».**

# De grands secteurs de développement identifiés

- 1 - La vallée de l'Huveaune
- 2 - Le littoral d'Euromed à l'Estaque
- 3 - Les quartiers Nord
- 4 - La vallée Gardanne - Cabriès
- 5 - L'extension sud-ouest d'Aix vers les Milles et l'Arbois
- 6 - Vitrolles - Maignane
- 7 - Châteauneuf - Gignac
- 8 - Le « Carré des villes » (Berre, Rognac, La Fare, Velaux)
- 9 - Salon - Pélassanne
- 10 - La continuité urbaine entre Martigues et Istres
- 11 - L'axe Sénas - Mallemort - Charleval
- 12 - Port-de-Bouc - Laréva
- 13 - Le port de Fos

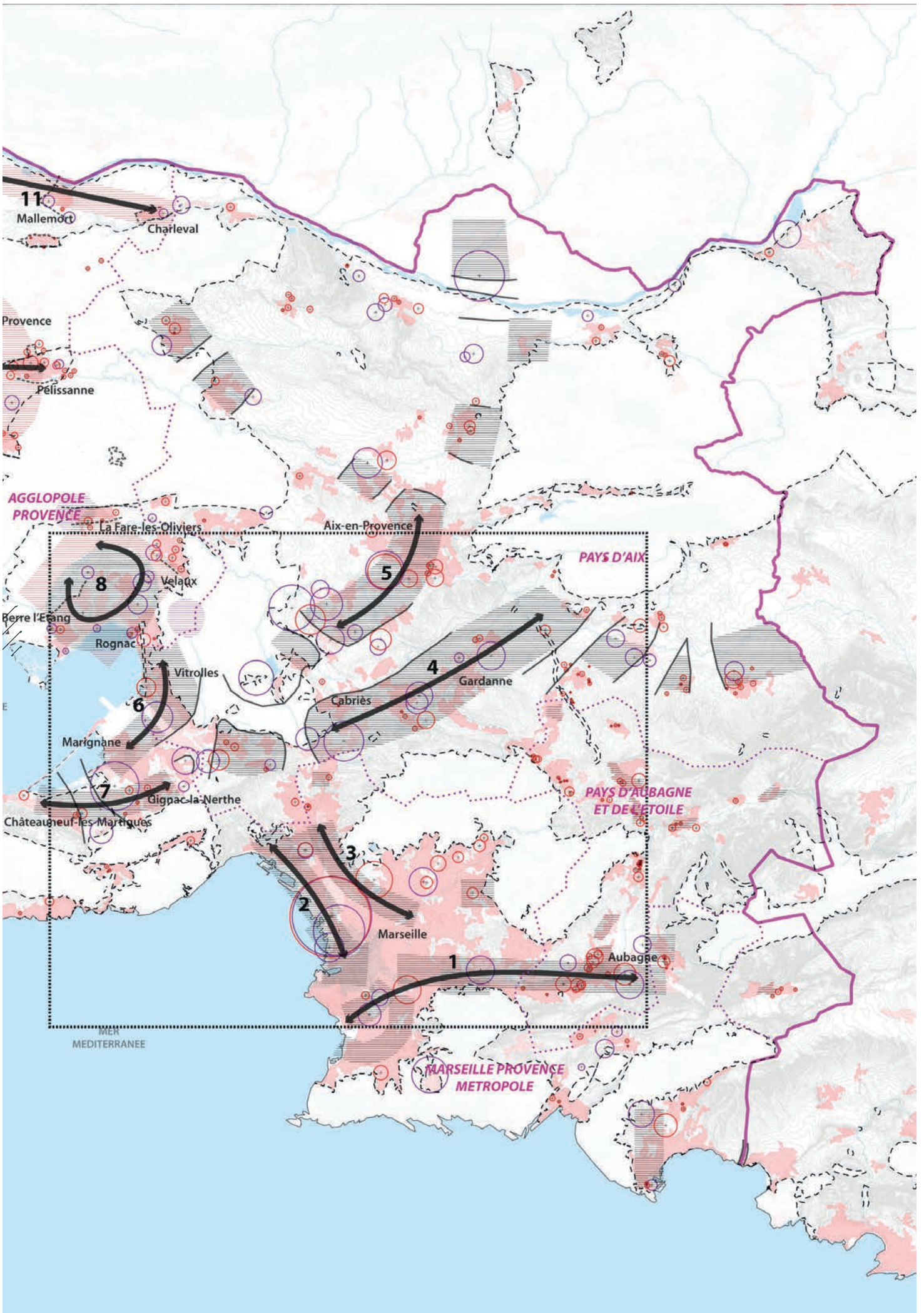
- La Métropole
  - ... Les SCOT
  - Tissu urbain continu
  - Tissu urbain discontinu
  - Zones d'Activités et Zones Commerciales
- Projets en cours ou à l'étude recensés en 2015:
- ⊕ économie
  - ⊕ habitat
- COMPILATION DES DONNÉES SCOT:
- Coupure d'urbanisation :
- liée à un corridor écologique
  - ... liée à une limite de l'urbanisation
- ⊠ Zones préservées de l'urbanisation (PN, RNN, NATURA 2000, ZNIEFF de type I, RNR, PNR, PIG)
- Zones de développement :
- mixte (résidentiel, commercial, économique)
  - résidentiel
  - économique



AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE  
DATE : 26.06.2015

SOURCES : Institut Géographique National (IGN) - 2006/2014 ; Centre Régional de l'Information Géographique (CRIGE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur - 2004/2010 ; Zonage Land Cover 100 RGF - 1990/2005 - IGN ; SCOT Agropole Provence ; SCOT Pays d'Aix ; SCOT Pays d'Aubagne et de l'Etoile ; SCOT Marseille Provence Métropole ; SCOT Ouest Etang de Berre

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km



## LA VOCATION AGRICOLE DU TERRITOIRE EST CONFIRMÉE

L'agriculture tient une place importante dans l'ensemble des Scot, même si les terres agricoles n'ont pas toutes le même poids dans le territoire. Cf. tableau ci-dessous<sup>1</sup>. Certains, comme le Pays d'Aubagne, démarrent d'ailleurs leur réflexion stratégique sur la question agricole<sup>2</sup>, et tout particulièrement le devenir des terres arables. Tous affirment **la nécessité de conserver la vocation agricole du territoire**. Certains mettent en avant l'intérêt pour l'économie locale de conserver une capacité productive des terres arables. D'autres, leur valeur paysagère et touristique. D'autres encore s'appuient sur son rôle environnemental.

Agglopoles	54%
Pays d'Aix	46%
Ouest Etang de Berre	38%
Pays d'Aubagne et de l'Etoile	33%
MPM	18%

### Proportion de terres agricoles par territoires de Scot d'après le mode d'occupation des sols donné par le Corine Land Cover en 2006

*La proportion est calculée par rapport à la surface du territoire restant après soustraction des terres protégées (Parc régional, Natura 2000, ZNIEFF,...)*

### La place de l'agriculture et de la nature dans chacun des territoires

A la lecture des Scot, on note que dès lors que les territoires sont structurés et que l'agriculture tient une place importante dans l'économie locale, le statut des terres agricoles n'est pas remis en cause. Les territoires dont la capacité productive est visible ont une meilleure capacité à résister à la pression agricole. C'est bien perçu dans les Scot du Pays d'Aix et de l'Ouest de l'Etang de Berre.

Une deuxième dimension rentre en compte : la question environnementale. Elle est particulièrement importante à l'ouest de la métropole, où l'occupation agricole permet de maintenir la nappe de la plaine de la Crau. Ailleurs, c'est l'imbrication forte entre les terres agricoles et de grandes étendues à forte qualité environnementale qui apporte une forme de protection. Ailleurs encore, la préservation des terres agricoles croise les enjeux de la trame verte et bleue. Dans le Scot d'Agglopoles, les terres arables participant au maintien des équilibres naturels font l'objet d'une protection renforcée. Le Scot Ouest Etang de Berre reconnaît l'agriculture et la nature comme des éléments structurants du territoire. L'objectif affiché est de maintenir une activité agricole à forte valeur ajoutée, mais laisse aux communes le choix d'en déterminer les limites.

### Enfin, la valeur paysagère des terres agricoles, a conduit

1. Voir l'analyse correspondante dans la « nécessité de régler l'affectation du foncier » / « le foncier est rare » du livret 2 – « Ce qui change »
2. Le titre du PADD est explicite : « sanctuariser nos terres agricoles pour développer l'agriculture »

dans certains territoires (Pays d'Aubagne et MPM) à une sacralisation, plébiscitée par la population. Leur préservation est aussi un enjeu touristique. Cette tendance pourrait s'étendre à d'autres terres agricoles de la métropole, par exemple celles au sud de Miramas, qui aujourd'hui ne sont pas pensées comme une entité cohérente car elles sont sur deux communes. Dans le pays d'Aix, il n'y a pas encore urgence à sacraliser, et l'agriculture reste viable malgré une urbanisation diffuse. Dans certains secteurs comme la plaine des Milles ou Puyricard, où la terre est « bonne », les propriétés agricoles jouxtent des endroits très urbanisés. Cette mixité ville-campagne apporte une qualité paysagère indéniable, qui renforce l'attractivité du territoire.

Cette valeur paysagère est parfois utilisée comme élément de marketing du territoire : les Scot d'Ouest étang de Berre et d'Agglopoles insistent sur le paysage identitaire spécifique que forme ce territoire irrigué et productif, grâce au réseau d'irrigation gravitaire de Craonne. Les diagnostics posent d'ailleurs clairement la question de l'appartenance de leur territoire à la plaine de la Crau toute entière, qui aujourd'hui n'a pas été intégrée à la métropole...

### Le devenir des secteurs productifs

On constate deux stratégies inverses vis à vis des terres agricoles productives : le Pays d'Aix et Agglopoles Provence encouragent l'agrégation des terres pour leur donner une visibilité, et par là une forme de reconnaissance, alors que l'Ouest de l'Etang de Berre cherche à maintenir de petits îlots agricoles pour leur qualité environnementale et paysagère.

Le Scot du Pays d'Aix vise à préserver l'homogénéité et les capacités des cœurs de production agricole avec comme enjeu de maintenir des territoires destinés à la production alimentaire. Les territoires remarquables identifiés se concentrent sur la plaine des Milles, la Vallée de la Durance, le plateau de Puyricard, la haute vallée de l'Arc.

Le Scot vise notamment à maintenir de grandes superficies cumulées pour conserver une bonne visibilité, envoyant un message fort pour limiter les spéculations foncières.

Pour y répondre, les extensions urbaines se concentreront dans le tissu existant ou au contact des communes avec des enveloppes réparties entre chacune d'elles. Sur les terres agricoles, la constructibilité sera limitée au seul besoin des exploitations agricoles.

Le Scot Agglopoles Provence identifie trois grandes unités agricoles : l'ouest de Salon de Provence, la plaine de Berre, et le bassin de Val de Durance Alpilles. Pour les deux premières, les plaines constituent des limites pour le développement urbain, permettant de soutenir un tissu économique et agricole en place. Pour la troisième, l'enjeu est davantage tourné vers la protection des valeurs identitaires, la promotion de l'agrotourisme et des circuits courts.



Pour répondre, les extensions urbaines se concentreront sur les pôles de développement identifiés dans les SCOT, consommant potentiellement les terres agricoles interstitielles. En dehors de ces sites, la constructibilité sera limitée aux seuls besoins des exploitations agricoles.

Le Scot Ouest Etang de Berre s'appuie sur des secteurs qui recouvrent à la fois des enjeux environnementaux et productifs. Il s'agit des secteurs dont l'activité est dynamique, spécialisée ou non. Ils se concentrent sur la Crau, le Bassin de Saint Pierre, les grandes exploitations camarguaises et Plan Fossan. Le propos nuance les enjeux de certaines terres, laissant supposer que leur urbanisation pourrait s'opérer sur les secteurs moins actifs, et à proximité des centres urbains.

### **Le maintien de l'agriculture périurbaine ?**

Le Scot du pays d'Aix souligne la nécessité de maintenir certains secteurs agricoles plus ordinaires et présentant des enjeux productifs plus modestes, en convoquant la question du maintien de certains paysages de qualité, notamment en entrée de ville, auxquels s'ajoutent certains espaces de « respiration » entre les espaces urbanisés. Si l'objectif est de maintenir une activité agricole, les enjeux portent également sur le maintien de paysages identitaires avec en contrepoint l'intégration d'un schéma environnemental plus complet. Cette politique est clairement identifiée comme un enjeu d'ordre communautaire, voir métropolitain.

Le Scot d'Ouest Etang de Berre s'appuie sur le dynamisme de l'activité agricole et de son environnement comme vecteur écologique pour laisser aux communes le choix de préserver ou non les terres arables. Ce signal laisse aux communes la possibilité de consommer de la surface si l'activité agricole semble faiblir. Ce signal ne peut que soutenir le phénomène naturel de la mise en friche de terres en vue d'une valorisation spéculative.

### **Des terres agricoles précieuses pour la protection de l'environnement**

Dans le SCOT du Pays d'Aix, la question agricole, à la fois dans ses conceptions paysagères et économiques, est présente de façon forte dès l'introduction. Elle apparaît notamment dans le premier axe du PADD, ainsi résumée : « Reconnaître le capital environnemental et paysager comme support identitaire du Pays d'Aix : développement maîtrisé, « qualité du cadre de vie » et dans le second : « Poursuivre notre mode de développement original : excellence économique, performance agricole, « croissance verte » ».

Le pays d'Aix identifie des territoires dont l'imbrication agriculture, nature et identité fonde les territoires mêlant enjeu environnemental et enjeu paysager. Cette trame complète les grandes orientations du Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

Dans le Scot d'Agglopoie, les secteurs participant au maintien des équilibres naturels, le val de Durance, Pélissanne-La Barben et la plaine de l'Arc, font l'objet d'une protection renforcée. La variété des situations géographique, la présence de l'irrigation gravitaire et des secteurs plus escarpés se traduisent pas de forts potentiels de maintien et de développement pour

une agriculture diversifiée : cultures maraichères, arboriculture et prairies de fauche pour les secteurs irrigués auquel s'ajoute la viticulture, l'oléiculture et le sylvo-pastoralisme sur les coteaux et les massifs. Cette trame agri-naturelle s'étend au-delà des corridors du Schéma Régional de Cohérence Ecologique.

### **Des périmètres sanctuarisés pour maintenir le tissu agricole inclus dans un tissu urbain dense.**

Le PADD du SCOT du Pays d'Aubagne et de l'Etoile affiche clairement un objectif de « sanctuarisation des terres nourricières en vue de protéger la ressource foncière agricole à long terme ». Il s'agit de « permettre le développement d'une agriculture périurbaine soutenable ». Cette politique est notamment attestée par « une forte demande en produits de qualité » de la part des habitants du territoire du Scot et de l'agglomération marseillaise.

**Tous les SCOT affirment la nécessité de conserver la vocation agricole du territoire.**

**Les territoires dont la capacité productive est visible ont une meilleure capacité à résister à la pression agricole. On constate deux stratégies inverses vis-à-vis de ces territoires productifs : l'agrégation des terres (Pays d'Aix et Agglopoie Provence) et le maintien de petits îlots (Ouest Etang de Berre).**

**La valeur environnementale - bien que traitée différemment - est souvent mis en avant dans les SCOT afin de maintenir une activité agricole à forte valeur ajoutée.**

**La valeur paysagère des terres agricoles a conduit à une sacralisation dans certains territoires.**

**Certains SCOT soulignent la nécessité de maintenir des secteurs agricoles périurbains plus ordinaires (Pays d'Aix, Ouest Etang de Berre).**

**Les principaux enjeux inscrits dans les documents de planification des Scots**

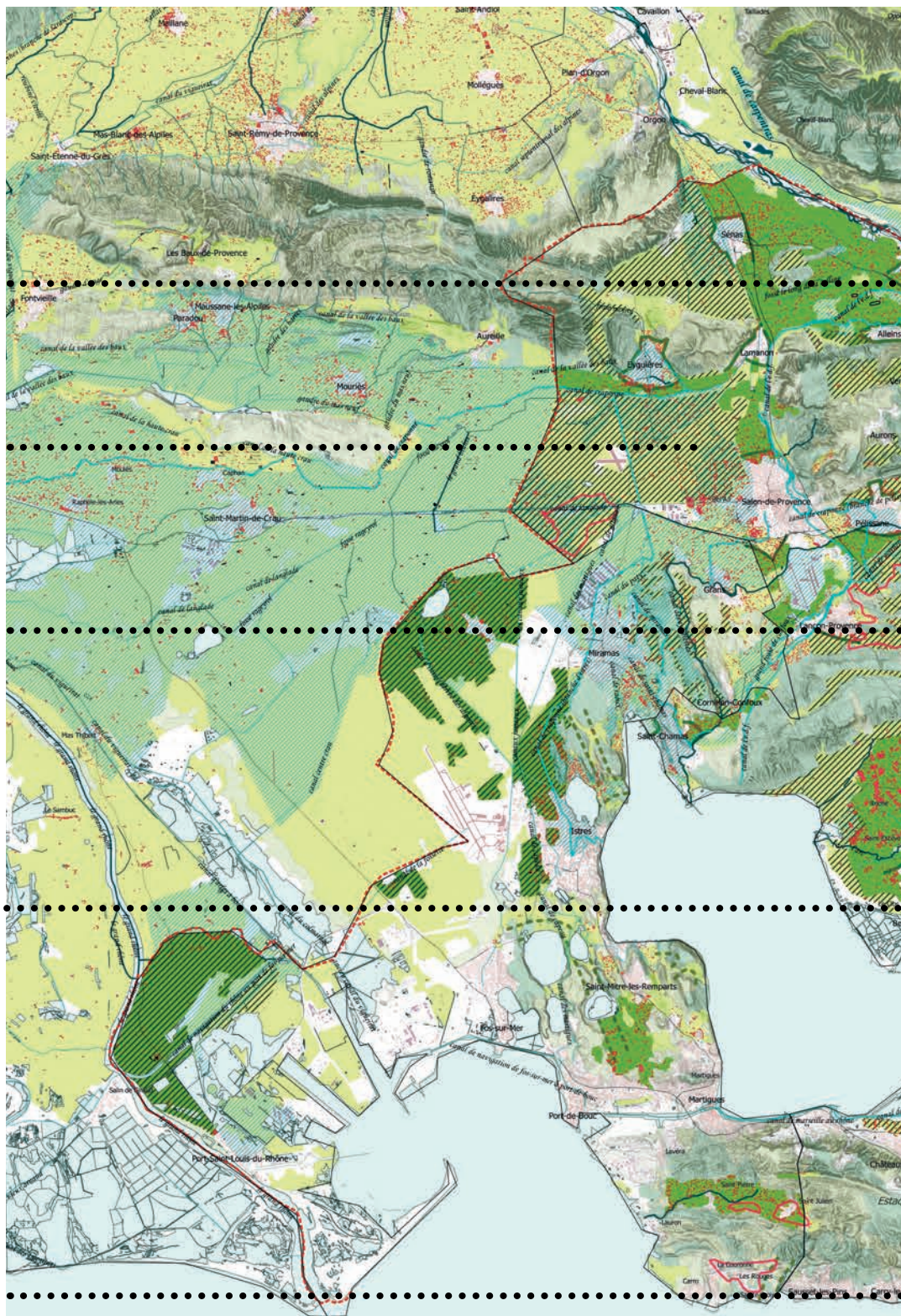
**Les grandes plaines agricoles productives:**  
Enjeux alimentaires








**Agriculture et environnement:**  
Enjeux : développer une diversité des cultures et développer l'agriculture raisonnée

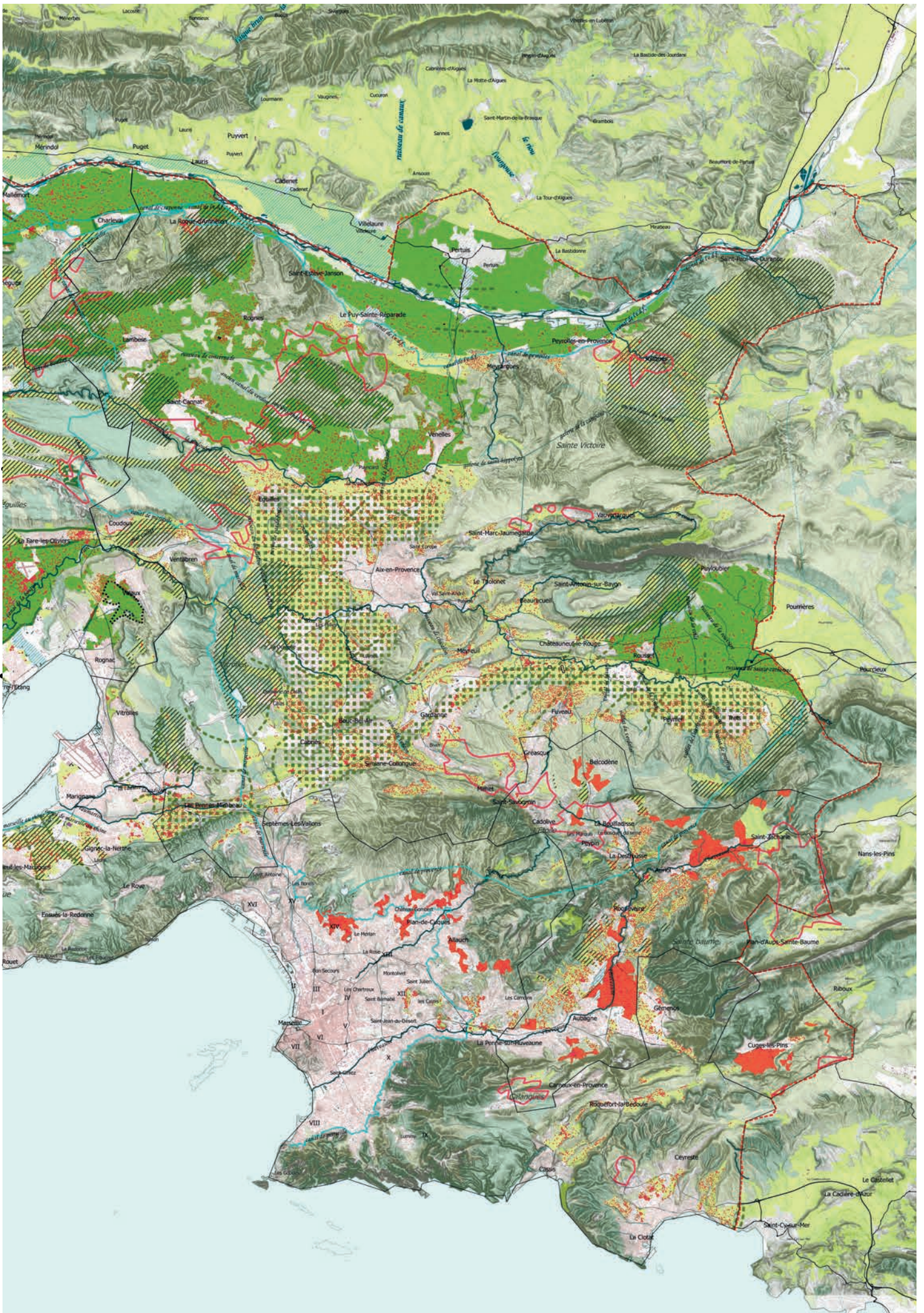
**Corridor écologique SRCE:**  
Enjeux : soutenir une agriculture raisonnée et très diversifiée - protéger des sols

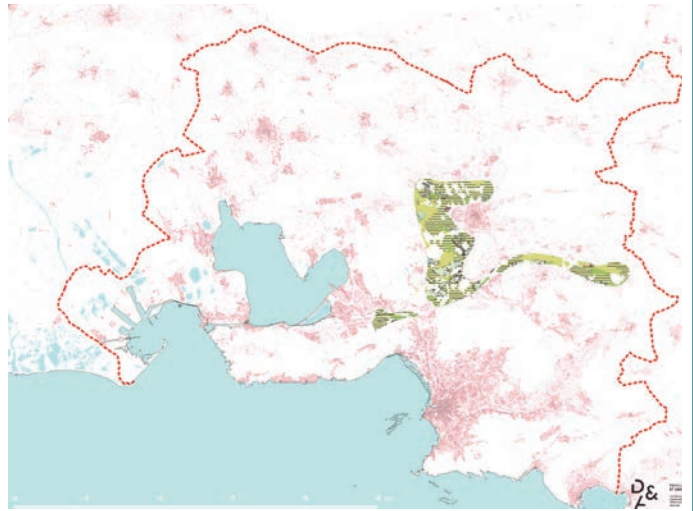
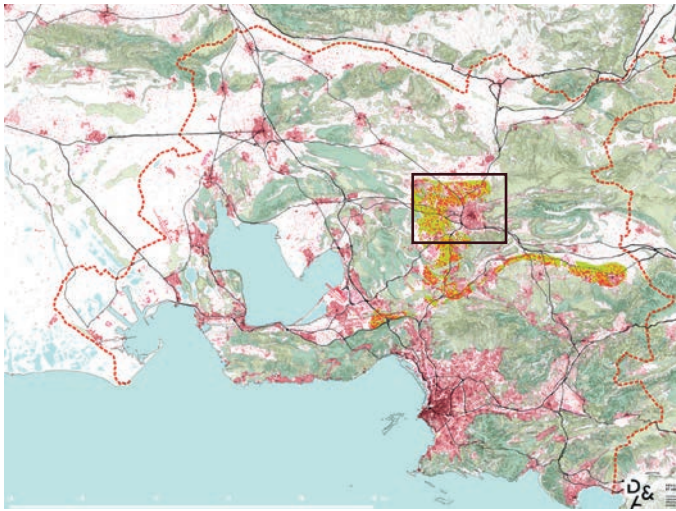
**Imbrication ville diffuse et terres agricoles:**  
Enjeux maintenir un tissu agricole et poursuivre autrement le développement de la ville

**Terres agricoles sacralisées:**  
Enjeux: maintenir une agriculture urbaine de proximité dans la ville

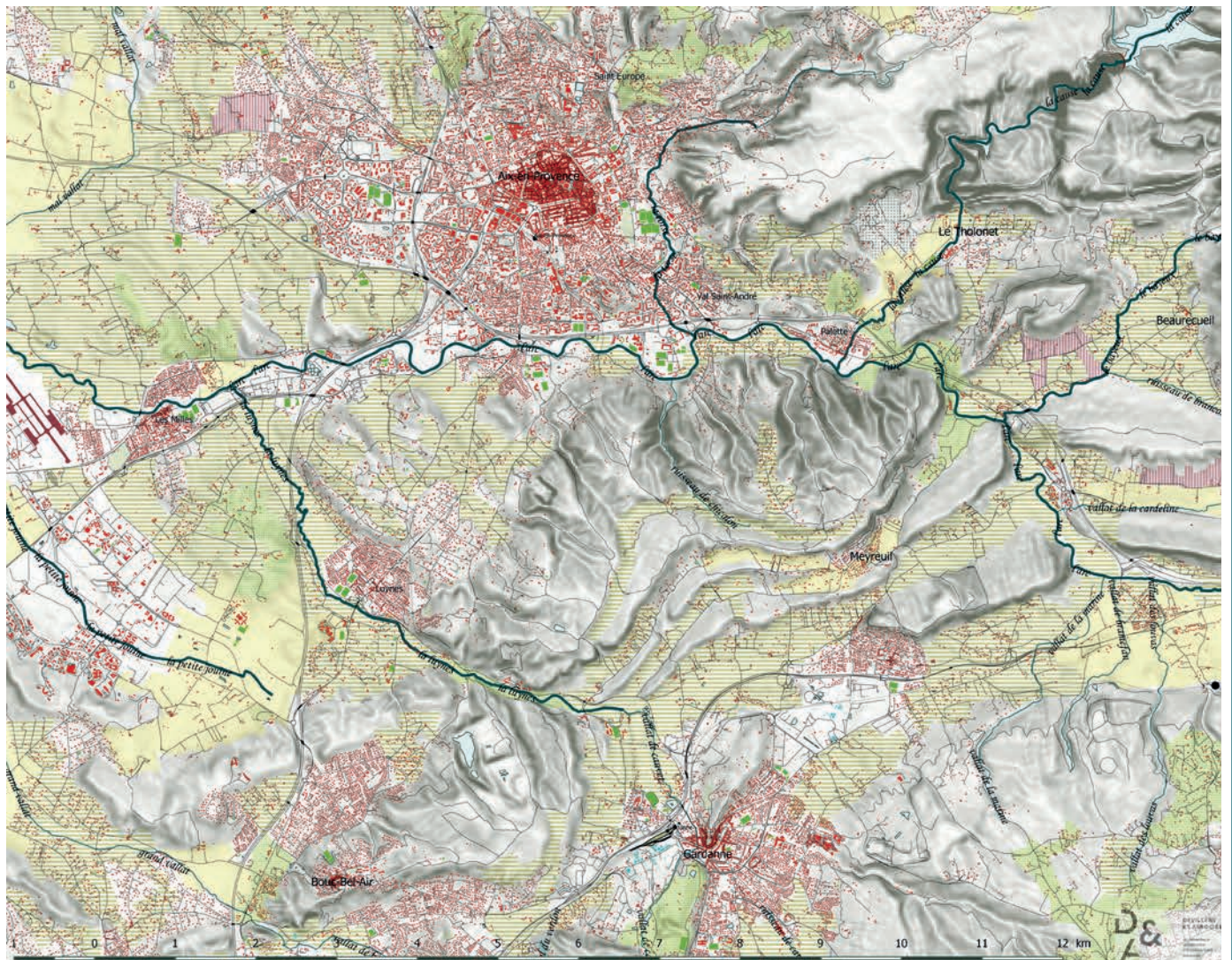


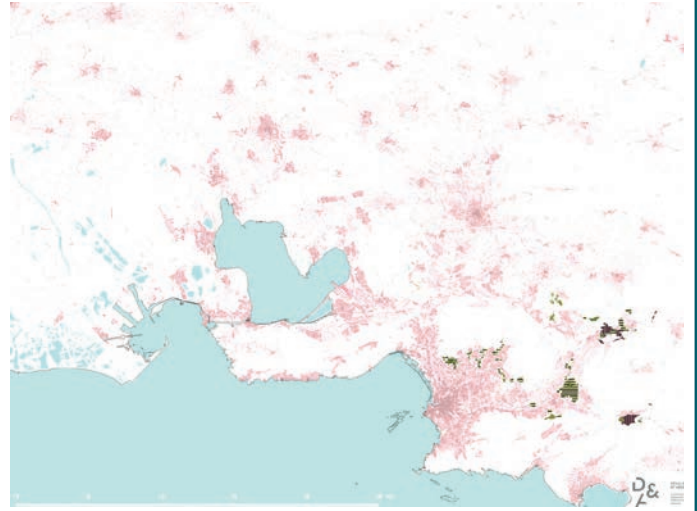
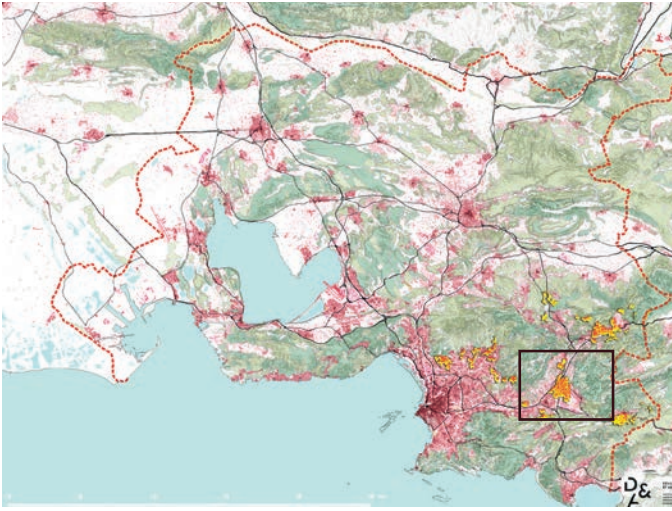
-  Terres productives
-  Terres maintenues
-  Terres avec enjeux environnementaux
-  Terres et urbanisation diffuse
-  Terres sacralisées
-  SRCE: corridors écologiques
-  Irrigation gravitaire



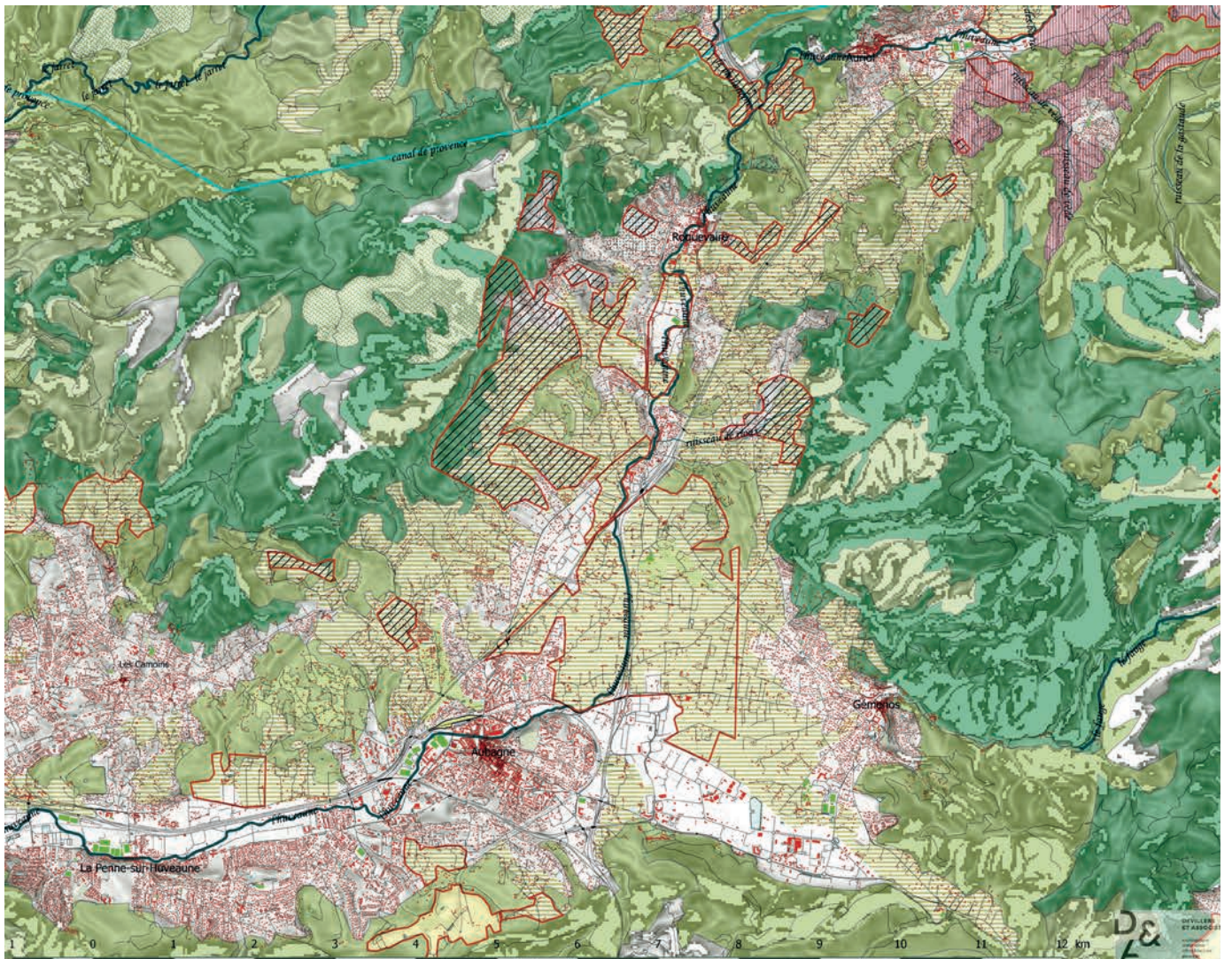


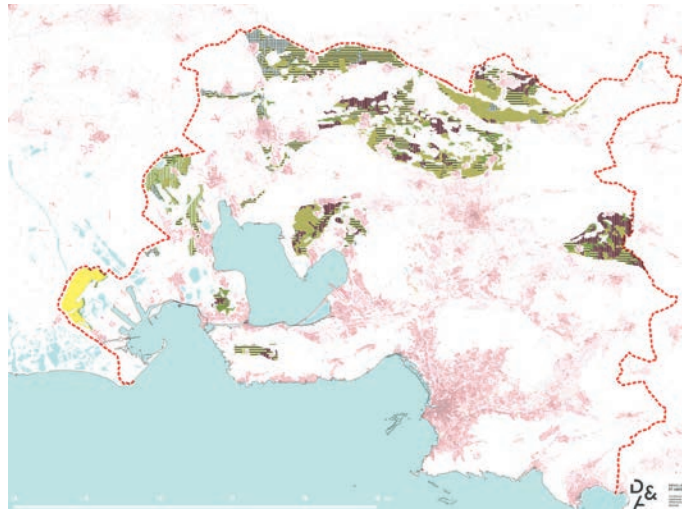
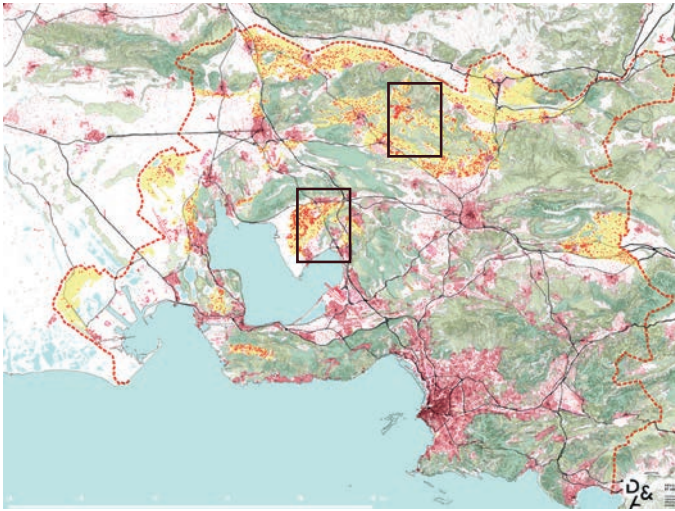
**Agriculture périurbaine**



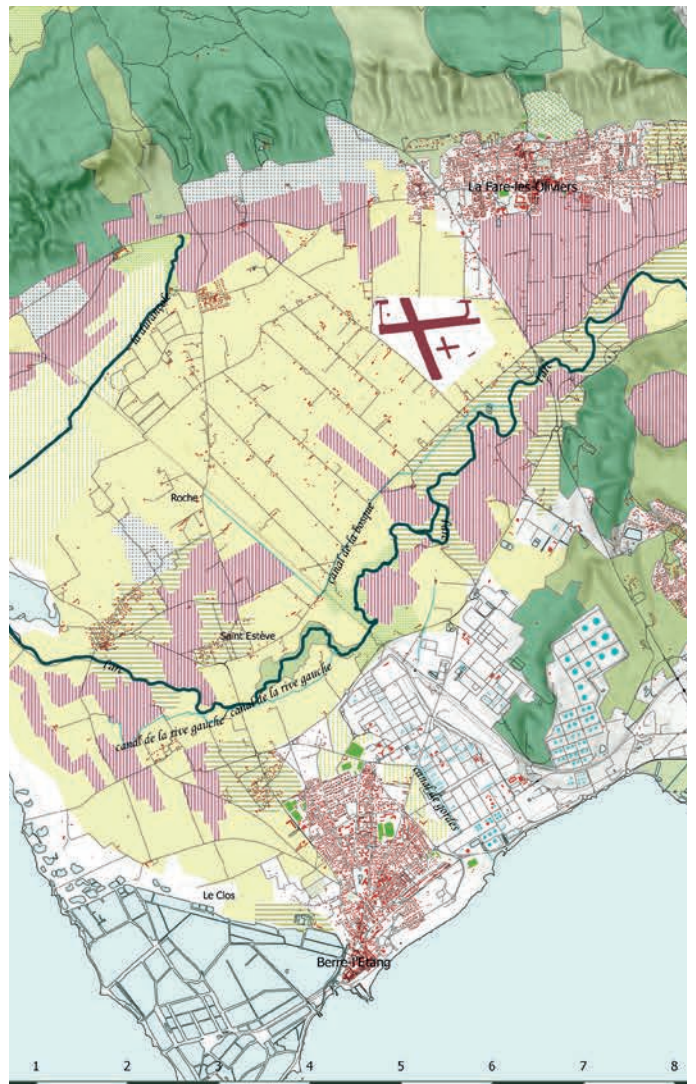
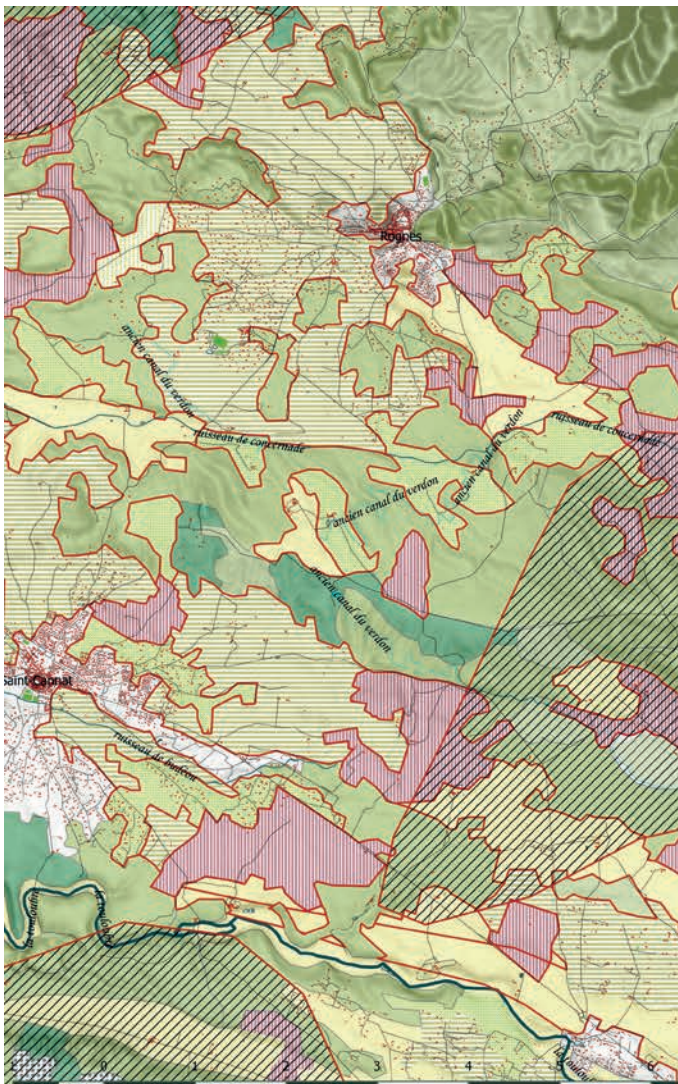


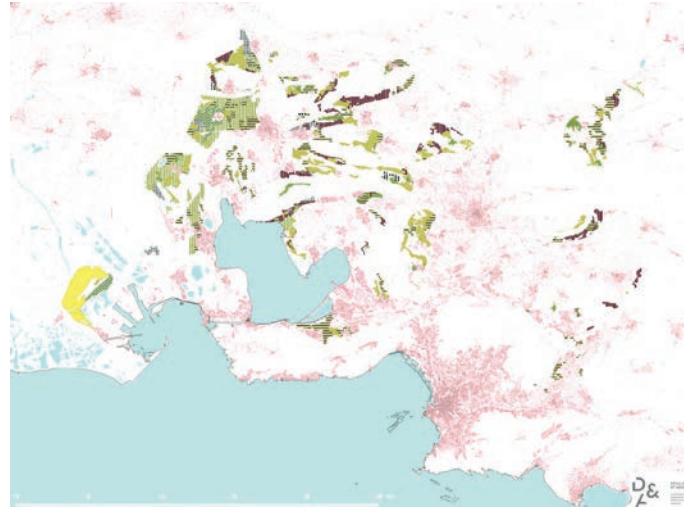
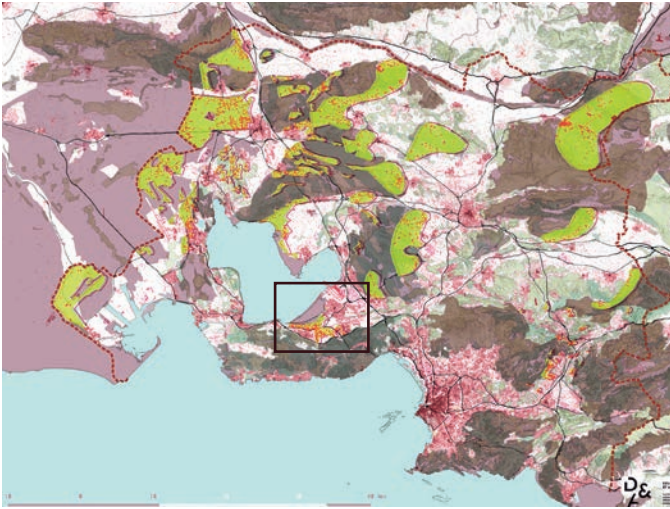
**Agriculture protégée par des actions de sanctuarisation des terres**



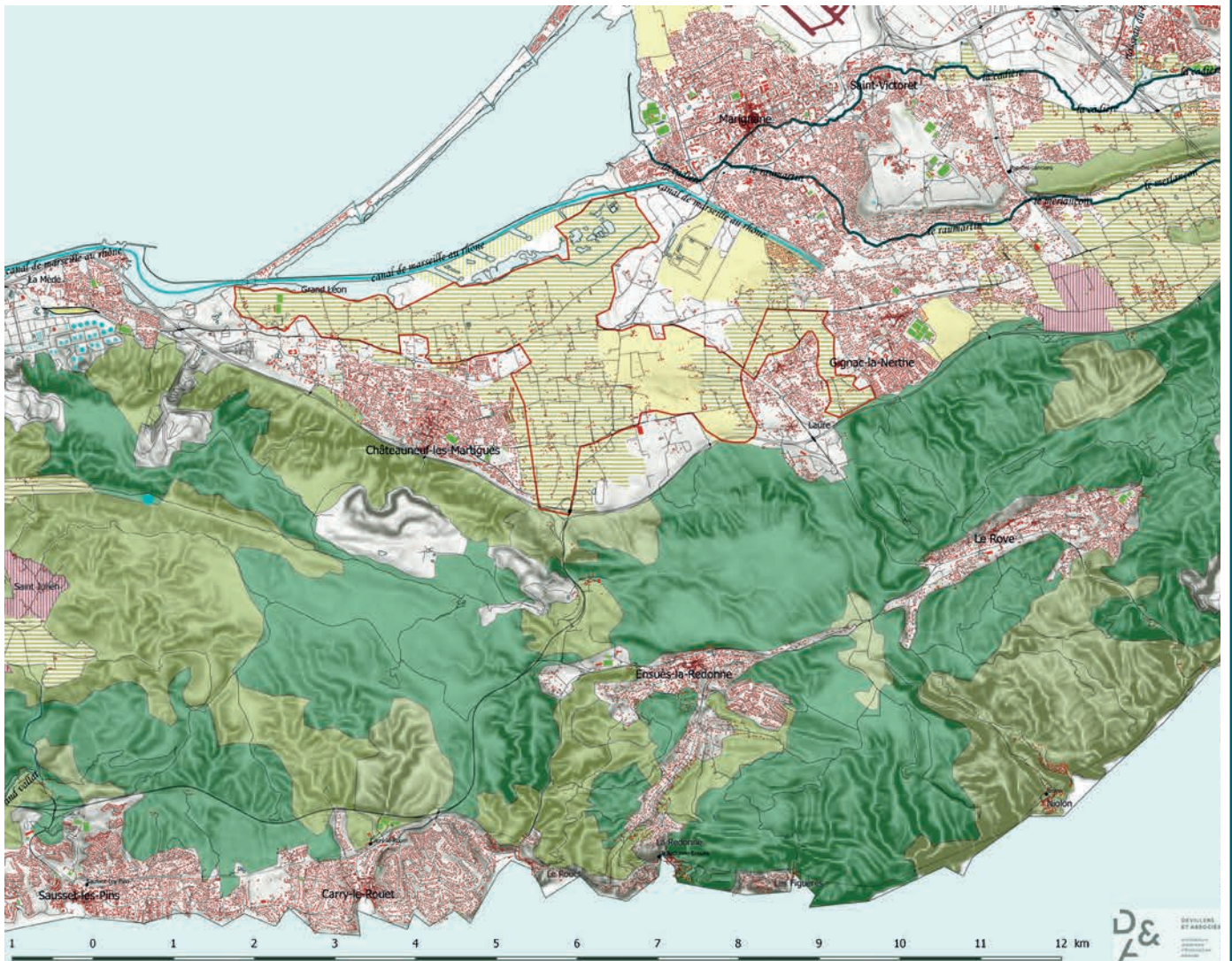


**Les principaux territoires de production**





**Les territoires agricoles participant à la mise en réseau des milieux écologiques**







# **1<sup>ER</sup> AXE : LE SECTEUR DES TERRES, UNE RESSOURCE VITALE DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE**

*Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois*

**Une métropole agri-urbaine**

**L'eau est une des première ressource du territoire**

**Les massifs forestiers de la métropole, des territoires d'avenir**

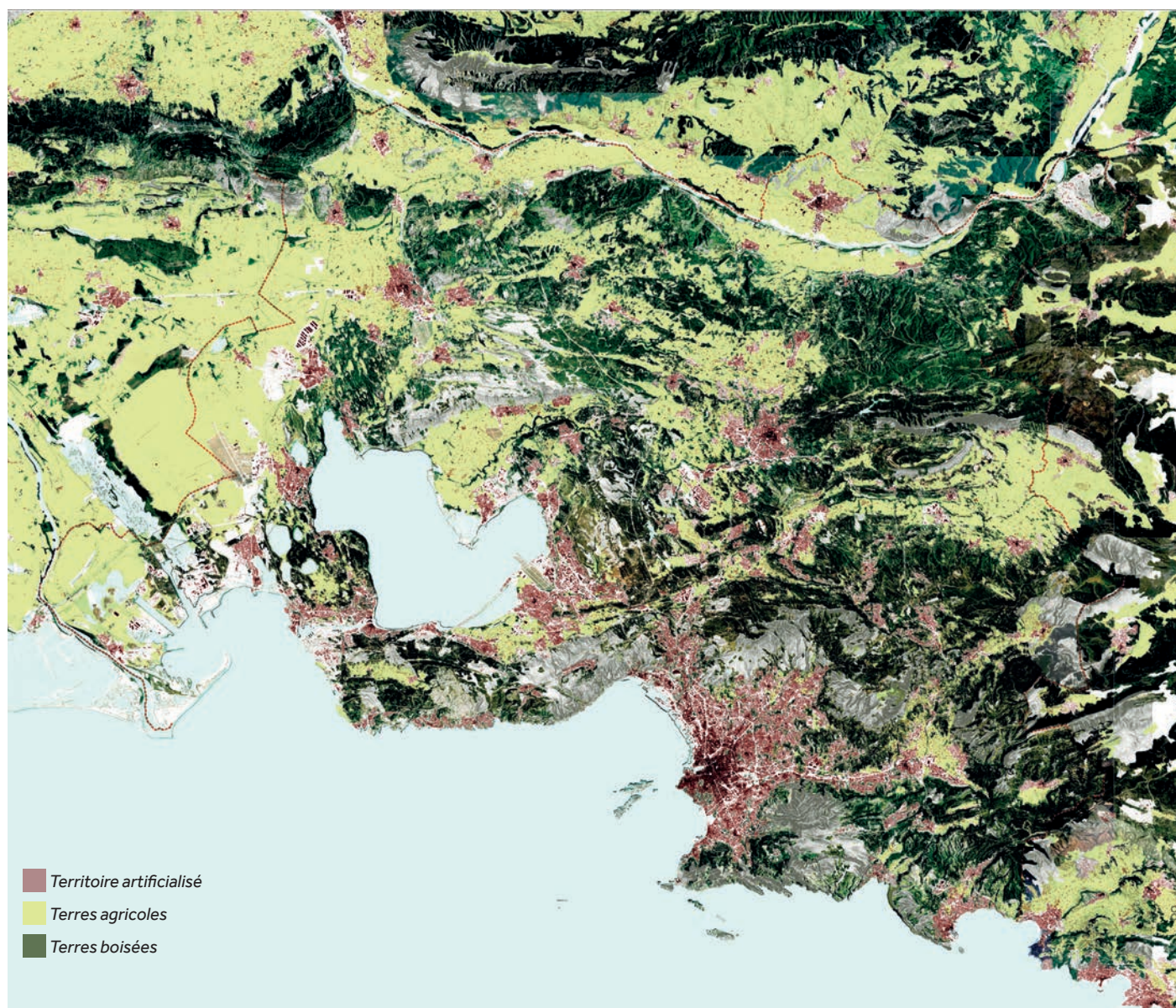
La ville est imbriquée dans le « secteur des terres » : vers un nouvel équilibre avec la forêt et l'agriculture



20%  
du territoire est  
**artificialisé**

20%  
est composé de  
**terres agricoles**

33%  
est  
**boisé**



# 1<sup>ER</sup> AXE : LE « SECTEUR DES TERRES<sup>1</sup> », UNE RESSOURCE VITALE DANS L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Cécile Beaudesson, Jerome Dubois

La question agricole et forestière est appelée à prendre une importance croissante sur les stratégies de développement de la métropole: les vallées agricoles ont longtemps été une variable d'ajustement pour répondre aux besoins de développement urbain et pourraient disparaître d'ici 60 ans si le rythme de l'artificialisation du sol restait identique à celui que nous observons depuis 20 ans. Les forêts font aussi l'objet d'une convoitise particulièrement soutenue, notamment sur les piémonts mais aussi au cœur de certains massifs non protégés. La prise de conscience d'un stock limité et fragile des ressources nécessite de changer de vision sur ce secteur des terres de plus en plus emboîté dans la ville.

Ils rendent des services vitaux et renouvelables. Ils offrent des paysages spectaculaires. Ils produisent des biens alimentaires. Ils jouent un rôle d'amortisseur dans le cadre du changement climatique. Hors ils risquent d'être fortement impactés parce que des choix vont s'opérer sur le partage de la ressource en eau qui est vitale pour l'activité agricole et parce que la forêt non exploitée depuis 50 ans doit entamer sa conversion vers une sylviculture raisonnée pour mieux résister aux incendies.

Le soutien des filières avales est une des clefs pour que les secteurs des terres trouvent une place dans l'aménagement du territoire: elles encouragent l'exploitation qui est en outre source d'emplois.

## UNE MÉTROPOLE AGRIURBAINE<sup>2</sup>

La nature et l'agriculture connaissent un engouement certains sur le territoire. Leurs fragilités face aux pressions exercées sur ces milieux ont engagé un grand nombre d'acteurs vers des projets qui associent à la fois l'urbanité, la nature et l'agriculture. Cette alliance s'est traduit dans un premier temps par un mouvement de protection pour stopper l'intrusion de la ville sur tous les territoires, notamment sur les massifs et les grands plaines agricoles de la Crau mais aussi à des échelle plus fines pour sauver les dernières terres agricoles insérées dans la ville, comme à Marseille et Aubagne. Le deuxième temps est plus complexe et cherche à sortir de la seule opposition entre sacralisation et laissé faire, même si une forme de protection impérative s'esquisse sur le territoire pour conserver les terres arables et un tissu économique et social.

### 20% du territoire est cultivé

L'agriculture occupe une place importante dans la métropole couvrant 20% de la superficie (70 000Ha), soit une surface équivalente aux surfaces artificialisées.

Le Pays d'Aix et Salon/Étang de Berre sont les deux principaux territoires agricoles, rassemblant tous deux environ 22 000 ha et 900 exploitations. Le territoire Ouest de l'étang de Berre abrite 14 000 ha sur 300 exploitations. Deux territoires, enfin, Marseille Provence et Aubagne, n'abritent qu'un petit nombre d'exploitations (180 sur MPM, 240 sur Pays d'Aubagne et de l'Etoile) sur un territoire agricole réduit (1100 ha de SAU sur MPM, 640 ha sur Pays d'Aubagne).

**La métropole se caractérise par la diversité de ses terroirs à la source d'une grande diversité de productions.**

La métropole est riche d'une production agricole variée et de qualité. Elle est composée de plusieurs terroirs qui offrent, de la Crau au Val de Durance, de la haute vallée de l'Arc aux coteaux d'Aix, un large éventail de la production agricole méditerranéenne. L'huile d'olive, le vin, le riz de Camargue ou le blé dur, le maraichage, le miel ou l'élevage, notamment ovin, offre aux portes des villes des produits de qualité à deux millions de citoyens.

Selon le RGA 2010, à l'échelle du département, le secteur rassemble 25 000 actifs dont 15 000 saisonniers, répartis sur près de 5000 exploitations au chiffre d'affaires global de 428 millions.

Il s'agit d'une culture de qualité faisant l'objet de labels. A l'ouest on retrouve les prairies de foin de Crau, l'élevage ovin extensif ou les productions fruitières et légumières. Le nord de l'étang de Berre abrite une importante production maraichère et fruitière, dont une partie sous serre. La Vigne est également bien présente. Ces cultures maraichères sont également présentes au sud de l'étang de Berre.

Le nord du territoire métropolitain, la vallée de la Durance dessine une vaste plaine agricole en partie dédiée aux productions céréalières (blé dur) ou dans le bas de la vallée à la culture de fruits et légumes plein champ. Autour d'Aix s'épanouissent la vigne et l'olive, mais aussi un peu de maraichage, des fruitiers et du blé.

Au sud-est l'agriculture est aujourd'hui symbolique autour de Marseille faute d'espace, sauf peut être sur les contreforts du massif de l'étoile et du Garlaban. Il y a là pourtant un fort enjeu pour l'agriculture urbaine. A l'extrême est de la métropole enfin on retrouve un peu de maraichage, notamment à Aubagne, et une production viticole de qualité notamment autour de Cassis.

**L'alliance nature/agriculture connaît un engouement certain sur le territoire. L'agriculture occupe 20% de la superficie de la métropole, soit 70 000 hectares soit autant que les surfaces artificialisées.**

1. Secteur des terres: agriculture, forêt, les sols, les biofilères, l'alimentation, l'utilisation des terres et ses changements- ministère de l'agriculture de l'agroalimentaire et de la forêt - 2014

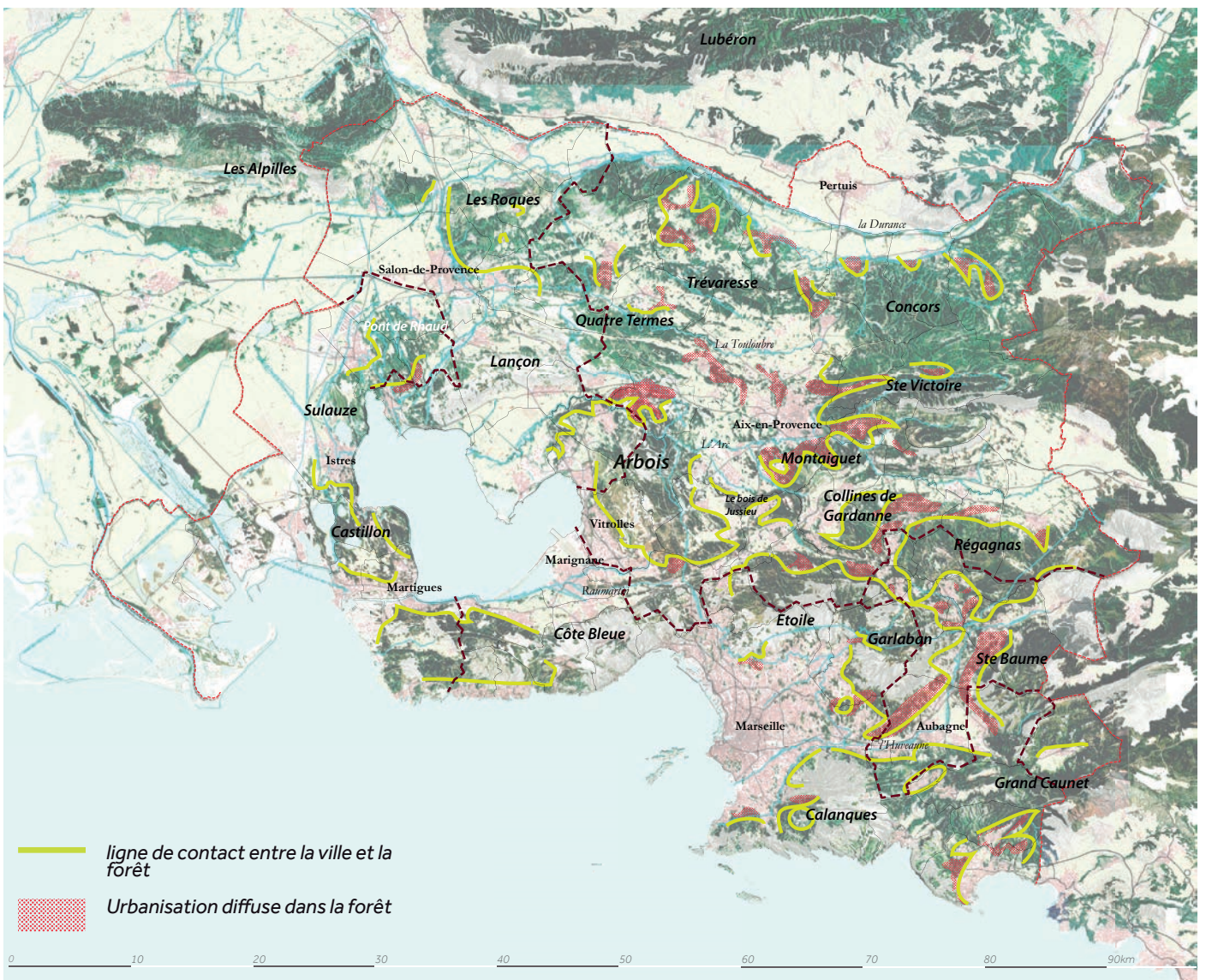
2. Pierre Donadieu - Agriurbanité - Chroniques du 3 janvier 2013 - TOPIA.fr En tant que concept de connaissance (et non de projet), l'agriurbanité s'inscrit dans la théorie de la reconnaissance sociétale, (d'invention ou de construction sociale de paysages nouveaux selon les auteurs), comparables à ceux des rivages ou des montagnes. L'agriurbanité désigne le caractère de ce qui est reconnu par la société et les institutions comme à la fois agricole et urbain : une activité agriurbaine (le maraichage, des jardins partagés, des toits cultivés, des espaces verts) ; une ferme (agri)urbaine, une pépinière, des serres ; une économie agriurbaine ; un environnement, un paysage, un produit agriurbains.

ligne de contact ville forêt: **422 km**

ligne de contact ville agriculture: **260 km**

ligne de côte le long de la méditerranée: **115 km**

Périmètre de l'Etang de Berre: **71km**

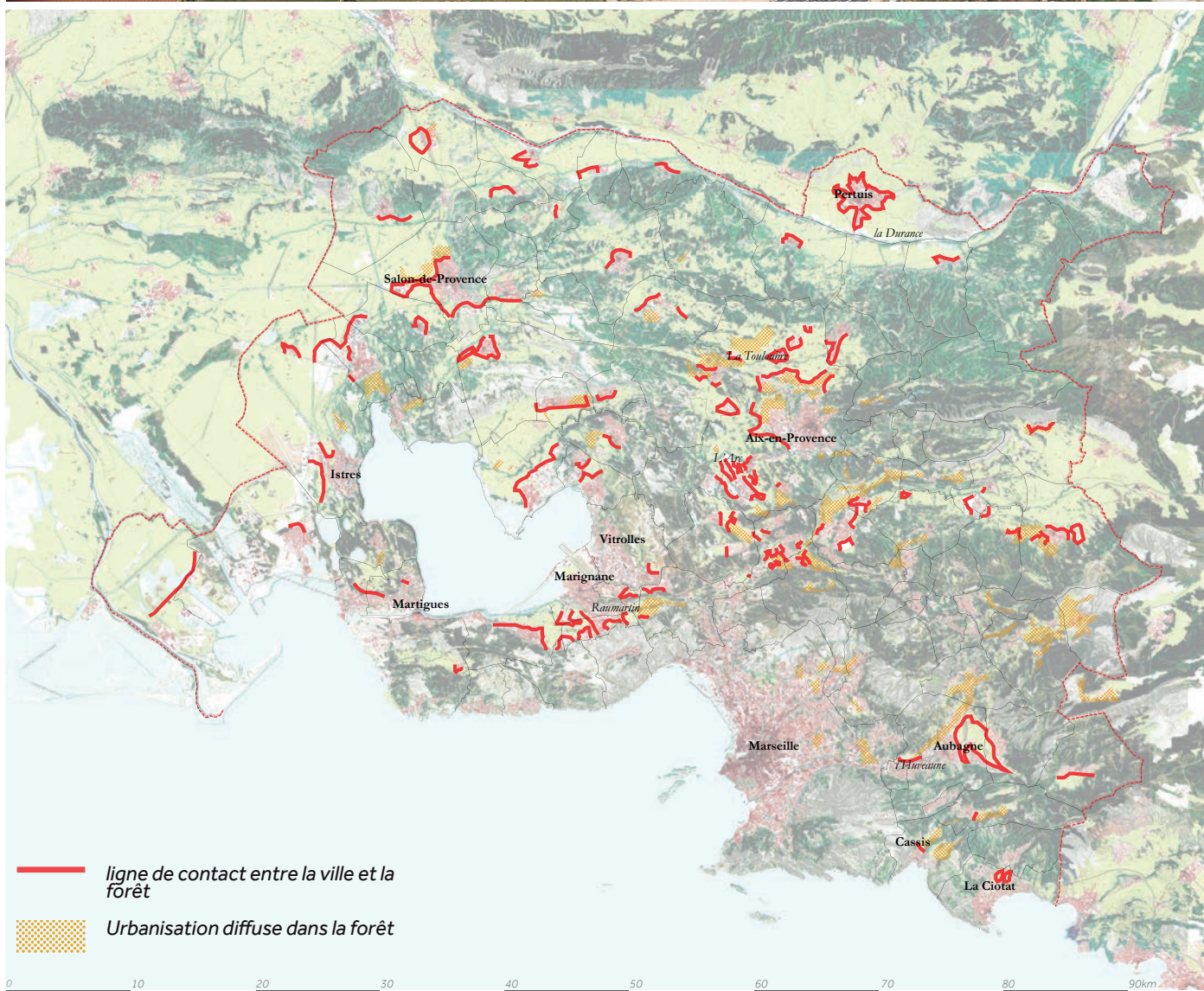


ligne de contact ville forêt: **422 km**

ligne de contact ville agriculture: **260 km**

ligne de côte le long de la méditerranée: **115 km**

Périmètre de l'Etang de Berre: **71km**



## L'EAU EST UNE DES PREMIÈRES RESSOURCES DU TERRITOIRE

C'est pourtant une activité fragile. Entre 2000 et 2010, plus de 1000 exploitations ont disparu, soit 17% du total. Entre 1979 et 2000, les différents RGA laissent entrevoir une baisse de 60% des exploitations. La SAU également a reculé de 12%, soit 19 000 hectares, sur la période 2000-2010.

### **Deux mouvements s'opèrent sur la métropole: celle tournée vers la production d'exportation et celle des circuits courts**

La diversité des cultures de la métropole permet de conforter :

1. la métropole des grandes cultures : blé, fruitiers, serres, vignes, oliviers... la métropole des grands paysages dans laquelle on se promène ... et ouverte à l'export.
2. la métropole de la couture entre ville et agriculture, sur le modèle des petites exploitations d'Aubagne insérées et reconnues dans le tissu urbain. La métropole des produits locaux de qualité et des circuits courts à partir de petites exploitations de quelques hectares à protéger dans les tissus urbains.

### **L'agriculture et les enjeux environnementaux**

Les grands territoires de production sont aussi les territoires des grands paysages, mais ce sont aussi les lieux où s'imbriquent l'agriculture et les espaces de forte biodiversité. Ce constat s'appuie sur le développement des filières bio qui participent depuis de longue date au rayonnement de la métropole.

L'enjeu porte sur le soutien de la grande diversité des cultures qui est le reflet des richesses géographiques et de la ressource en eau abondante. Cette diversité est une ressource essentielle pour une métropole durable.

### **Dans le monde de rareté qui s'invite dans le paysage agricole, il est essentiel de promouvoir une agriculture qui produit mieux et produit plus.**

Produire mieux est un impératif en raison de la diminution des ressources naturelles dont l'eau et les sols et de limiter l'usage des énergies fossiles. Produire plus doit répondre aux enjeux liés à la progression démographique. La promotion de ces actions soutient les initiatives individuelles mais entraîne des actions nécessairement collectives au sein de territoires cohérents en ce qui concerne la gestion des sols et de l'eau. Ces questions s'imposent à la métropole, tant l'agriculture a bénéficié d'un aménagement historique de transfert d'eau, lui permettant de s'inscrire dans une dynamique qui ne se limite pas à ses propres frontières. Le Val de Durance est le territoire ressource qui réclame aujourd'hui un meilleur partage. Les bassins versants, dont celui de l'étang de Berre s'engagent dans des contrats qui lient les territoires au service d'un projet collectif visant à réhabiliter la lagune.

La Durance et le Verdon irriguent la métropole, abreuvant un tiers des terres agricoles, les usages urbains et industriels. Cette grande machine hydraulique fournit plus de 80% des volumes prélevés par la métropole assurant une autonomie exceptionnelle au territoire (20 jours sur la métropole - 24 h à Paris). L'ensemble de la filière eau et assainissement génère en outre un chiffre d'affaire équivalent à la filière aéronautique, confirmant la place stratégique de cette ressource. A l'échelle des bassins versants de la Durance et du Verdon, l'eau occupe 40 000 emplois, avec une valeur estimée autour de 3.5 milliards d'euros.

L'irrigation des terres agricoles engendre 500M€ de chiffre d'affaire par an sur les bouches du Rhône, et génère l'équivalent de 22 emplois pour 100Ha irrigués dont 90% sont liés à la production des fruits et légumes. Cette richesse est cependant fragilisée par la perte importante de cultures maraichères, horticoles et fruitières qui accusent un net recul du nombre d'exploitation en 10 ans (- 43% maraichage, - 37% fruits). Ce phénomène s'explique par la grande proximité historique des centres urbains avec les meilleures terres qui subissent la progression de la ville.

Ne plus urbaniser ces terres irriguées constitue un axe central dans l'organisation du territoire. Les compensations sur des secteurs moins bien pourvus ne trouvent jamais d'équivalent. L'accent doit être mis en particulier sur le flanc ouest de la métropole qui bénéficie d'une irrigation gravitaire, et qui est très fragilisé par une urbanisation qui tend à effacer cette infrastructure historique qui soutient pourtant un environnement fragile et exceptionnel.

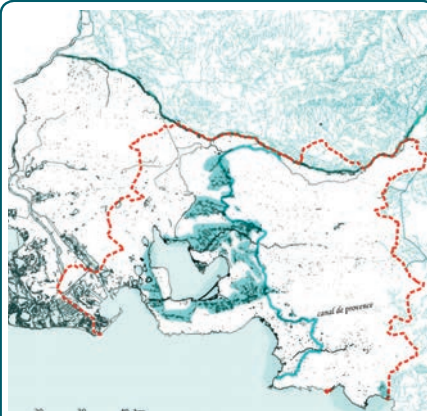
**La diversité des cultures de la métropole permet de conforter à la fois une production d'exportation et celle des circuits courts.**

**Il apparaît essentiel de promouvoir une agriculture qui produit mieux et plus. La gestion des sols et de l'eau entraîne nécessairement des actions collectives.**

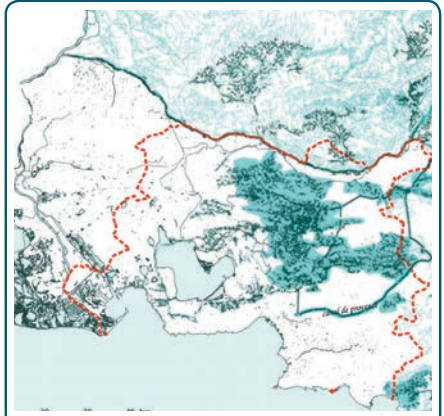
**L'eau est une des premières ressources du territoire. Ne plus urbaniser ces terres irriguées constitue un axe central dans l'organisation du territoire.**



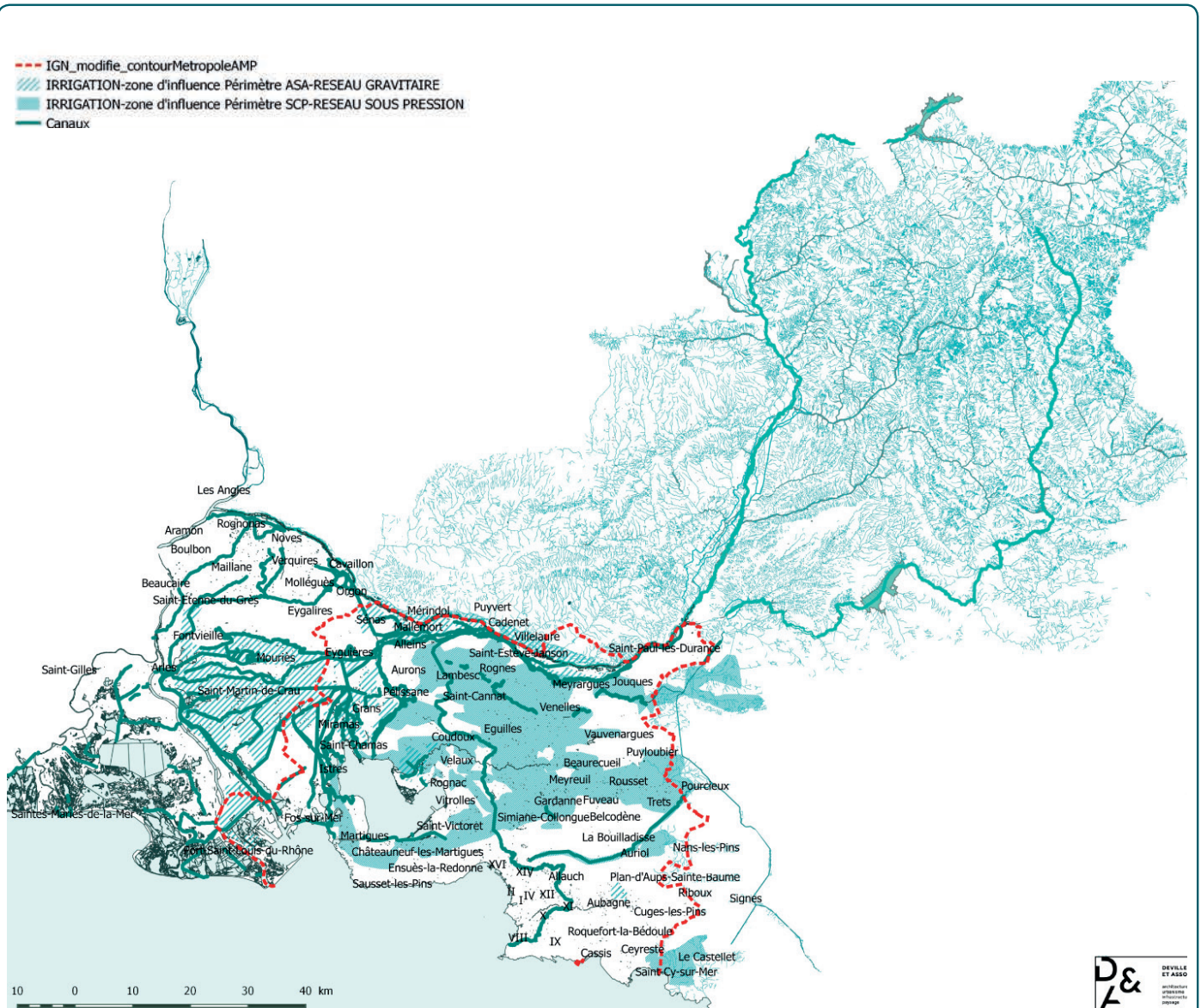
Réseau de canaux d'irrigation gravitaire irrigant la Crau avant le XIXème siècle



Réseau du canal de Marseille XIXème siècle pour alimenter Marseille en eau potable, puis irrigation sous pression



Réseau du canal de Provence Irrigation sous pression 1963



Les bassins versants de la Durance et du Verdon alimentent en eau d'irrigation et en eau potable l'ensemble de la métropole

**Le changement climatique et les perspectives pour l'irrigation agricole : vers un meilleur partage de la ressource entre les territoires - un nouvel équilibre à trouver**

**La disponibilité de la ressource en eau n'est pas un facteur limitant au regard des perspectives de développement, mais des premiers signes de tension apparaissent<sup>1</sup>.**

**L'économie d'eau est un enjeu visé par la métropole.** Les options prises par les acteurs portent sur le renforcement de la sécurité de l'approvisionnement, la recherche d'une meilleure mutualisation entre les réseaux et le développement des techniques moins consommatrices avec pour l'agriculture une valorisation du réseau sous pression et une optimisation du réseau gravitaire.

A ces problématiques métropolitaines s'ajoutent les **enjeux sur la répartition équilibrée de l'eau entre le territoire ressource et le territoire irrigué**. Les enjeux recouvrent la question de la répartition des volumes distribués, mais aussi ceux de l'environnement, de l'énergie hydroélectrique et du tourisme. Localement, des actions concrètes montrent une forte conscience de ces enjeux. Certains agriculteurs s'engagent déjà à limiter les prélèvements, traitent les eaux et les recyclent.

**Conserver les sols pour préserver l'agriculture mais aussi répondre aux enjeux environnementaux.**

Les espaces agricoles de la métropole présentent de bonnes qualités agronomiques régulant les transferts de l'eau dans le sol. Plus de 73 mm de réserve utile en eau pour plus de la moitié des sols<sup>2</sup> rend capable la métropole à mieux s'adapter aux stress hydriques tout en limitant les risques d'inondation\*. En outre, les pouvoirs épuratoires des sols permettent de préserver les nappes les plus profondes, et filtrent les pollutions dès lors que l'agriculture limite l'usage des intrants. Au même titre qu'il faut préserver les terres irriguées s'ajoute l'ensemble de ces sols qui participent à la régulation des milieux.

Cette richesse est particulièrement soutenue sur le territoire et bénéficie d'un mouvement de fond. Plus de 22% des terres agricoles et pastorales participent à la mise en place de la trame verte, avec en outre 10% des exploitations engagées dans la culture biologique, distinguant la métropole des autres territoires. Les objectifs fixés pour 2020 augmentent cette proportion à 30% des surfaces agricoles utiles<sup>3</sup>. Cette dynamique entre dans le champ politique qui explore des moyens de préserver la qualité biologique des sols avec notamment un soutien aux agriculteurs qui s'engagent vers de nouvelles pratiques.

1. Le printemps 2015 a été sec. Des premières limitations en irrigation agricole a été imposé à la faveur des territoires touristiques comme le lac de Serre Ponçon, afin de conserver un niveau d'eau suffisant.

2. Chantier Ville Nature - «ressource en eau terrestre et littoral - novembre 2014

3. ClimAgri - agriculture, forêt, énergie, gaz à effet de serre, territoire - Marseille - avril 2015

**Les sols et les cultures font partie des solutions pour limiter le changement climatique**

L'étude « Climagri » de la région PACA<sup>4</sup> d'avril 2015 identifie des pistes d'actions pour rendre moins dépendant l'agriculture vis-à-vis de l'énergie et moins productrice des émissions à effet de serre, tout en veillant à améliorer les capacités de la culture à stocker le CO2.

La préservation des terres agricoles rejoint les enjeux de préservation des massifs qui sont aujourd'hui protégés. Le capital de la métropole porte sur la protection absolue des terres arables et les espaces naturels source de biodiversité.

**Les eaux souterraines complètent la sécurisation future du territoire.**

Deux types de nappes couvrent le territoire. Les nappes alluviales souterraines profondes constituent des réserves stratégiques du territoire. Les volumes considérables sont de bonne qualité et font l'objet de premières investigations, mais sans présager pour l'instant de leur usage future.

Les masses d'eau peu profondes, sont en revanche exploitées. Elles alimentent certains secteurs en eau potable et en irrigation. Si les rivières les alimentent naturellement, l'irrigation participe de manière significative à leur existence. La nappe de Crau est la plus emblématique d'entre elles. Née grâce au réseau gravitaire aménagé au XVIème siècle, elle alimente aujourd'hui 270 000 personnes en eau potable. L'irrigation issue des eaux de la Durance a fait naître un paysage singulier, la Crau humide donnant un foin réputé, premier fourrage à avoir obtenu une AOC.

L'exploitation raisonnée des nappes et leur préservation participe à la diversification des ressources en eau améliorant la sécurisation du territoire mais permet également à certaines communes de pratiquer une politique adaptée à ses projets de développement. Ces cultures locales entrent cependant dans le champ des contrats de rivières et de milieux qui cherchent à embrasser les enjeux environnementaux et urbains par bassin versant.

**La solidarité entre les territoires caractérise la métropole.**

Au nord avec le Val de Durance, à l'ouest avec la plaine de Crau. Les bassins versants constituent la deuxième échelle d'équilibre entre les bassins versants et le milieu récepteur tel que l'étang de Berre.

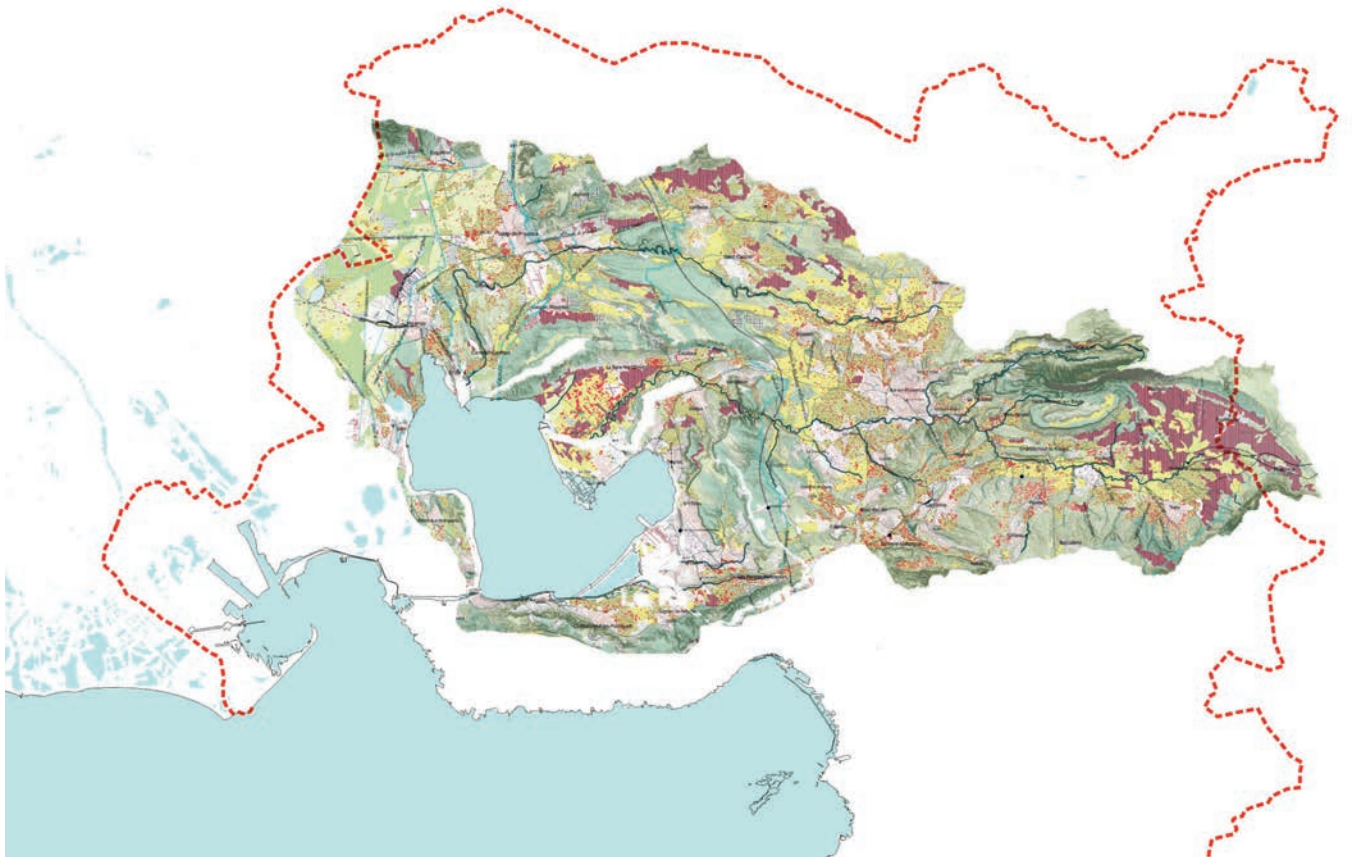
**L'économie d'eau est un enjeu visé par la métropole.**

**Les espaces agricoles présentent de bonnes qualités agronomiques régulant les transferts de l'eau dans le sol.**

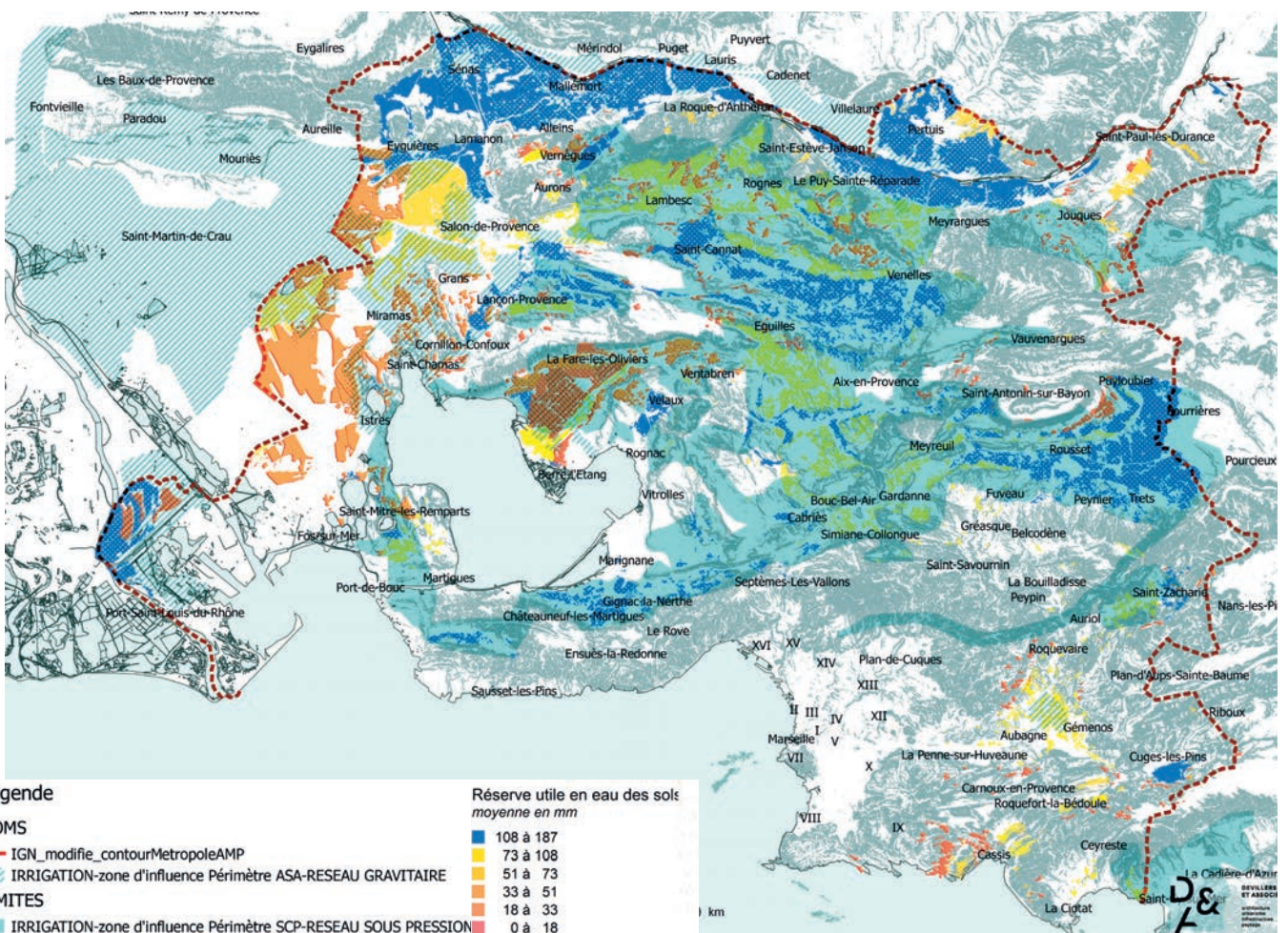
**Les sols et les cultures font partie des solutions pour limiter le changement climatique. Les eaux souterraines complètent la sécurisation du territoire.**

**Les territoires sont solidaires entre eux.**





**Les territoires sont solidaires. Au même titre que le Val de Durance irrigue la métropole, les bassins versants de l'étang de Berre participent à la reconquête de son milieu et la valorisation du système d'irrigation gravitaire historique soutient le milieu fragile de la Crau.**



**Légende**

**NOMS**

- IGN\_modifie\_contourMetropoleAMP
- /// IRRIGATION-zone d'influence Périmètre ASA-RESEAU GRAVITAIRE

**LIMITES**

- IRRIGATION-zone d'influence Périmètre SCP-RESEAU SOUS PRESSION

**Réserve utile en eau des sols moyenne en mm**

- 108 à 187
- 73 à 108
- 51 à 73
- 33 à 51
- 18 à 33
- 0 à 18

**Cartographier les réserves utiles en eau des sols: prendre conscience des valeurs des sols, de leur capacité à résister aux sécheresses et limiter les ruissellements**

## LES MASSIFS FORESTIERS DE LA MÉTROPOLE, DES TERRITOIRES D'AVENIR

### Un projet de gestion concerté et durable pour les espaces forestiers de la métropole

**La forêt couvre 22% de la surface de la métropole, soit autant que les terres agricoles ou les surfaces artificialisées.** Ce paysage est très convoité pour sa beauté qui paradoxalement est fragilisée par une imbrication forte de la ville sur ses lisières, mais surtout par un manque d'entretien engendrant des risques importants d'incendies. Depuis 50 ans, alors que les terres agricoles perdaient une part de leur surface<sup>1</sup>, la forêt n'a jamais cessé de progresser et couvre aujourd'hui 105 000 Ha. La prévention contre les incendies et l'exploitation du bois pour la pâte à papier ont longtemps été les principaux sujets mobilisant les territoires avant que n'intervienne la question de l'environnement. La forêt est depuis plébiscitée pour la production de biens environnementaux, sous entendant une exploitation limitée. Hors, tant que les prélèvements seront inférieurs à l'accroissement en volume du bois, les risques d'incendies s'intensifieront. Il faut donc trouver de nouvelles perspectives pour, à la fois enrichir les milieux forestiers et extraire le bois. Les propriétaires espèrent une valorisation de leur patrimoine qui passe notamment vers un renouveau de la sylviculture tournée vers des débouchés plus rémunérateurs. **La métropole doit viser trois perspectives : valoriser les biens environnementaux et soutenir la filière bois, deux conditions favorables pour la prévention contre les incendies.**

### La forêt, doit aujourd'hui entrer dans le calendrier des aménagements de la métropole.

La forêt méditerranéenne a toujours été convoitée sauf depuis 50 ans au point même de disparaître au XVIII<sup>e</sup> siècle autour de Marseille. La forêt était alors « consommée »<sup>2</sup>. La transition vers les énergies fossiles lui a fait perdre son attrait, délaissant son entretien. L'accroissement naturel du bois et l'extension des massifs boisés n'ont plus cessé et le gisement sur pied est aujourd'hui considérable. En outre, la gestion du bois fait de moins en moins parti de la culture locale qui assimile les interventions en milieu forestier à une agression. La protection patrimoniale de l'espace et des espèces prime sur les interventions. Or cet objectif n'est pourtant pas incompatible avec la sylviculture raisonnée, elle est même nécessaire pour maintenir une mosaïque de milieux favorable à la biodiversité.

L'enjeu métropolitain tient autant à la valorisation de son paysage pour les aménités qu'elle offre qu'aux bénéfices qu'elle peut en tirer : limiter les feux de forêt en diversifiant les techniques de prévention, développer la filière bois source de création d'emplois. Cette coordination à l'échelle de la métropole serait une force à la fois pour animer le territoire, coordonner les actions locales, **dépasser les limites administratives au bénéfice d'une vision par massif.**

### La métropole est un territoire qui brûle

**Pratiquement tous les massifs de la métropole ont brûlés.** Ce n'est pas un phénomène grave si ceux-ci surviennent tous les 50 ans et s'ils sont maîtrisés. Ils sont par ailleurs parfois utiles pour renouveler certains milieux. Certains<sup>2</sup> énoncent même que la forêt méditerranéenne est née du feu. La grande présence des pins d'Alep est un des marqueurs de cette histoire. Cette essence pionnière se régénère naturellement après le passage d'un incendie et conquiert les sols ingrats.

**La proximité et l'imbrication de la ville dans la forêt augmentent les risques d'accident et induit des coûts de gestion importants.** L'étendue de la forêt a progressé sur les terres agricoles abandonnées, s'approchant des îlots bâtis qui en parallèle se sont eux-mêmes étendus. Pour certains, la forêt semble apprivoisée et les grands feux de forêts ne sont plus dans les esprits. Mais la forêt progresse tous les ans en surface et en volume. Le risque d'incendie s'intensifie et dans un contexte de changement climatique, **il faut rendre la forêt plus résistante et articuler le développement urbain avec la gestion adaptée des massifs.**

Les territoires sont dotés de plan de prévention, mais certains risques majeurs sont possibles. Un feu peut progresser avec une vitesse de 6km/heure plaçant certains sites stratégiques de la métropole dans des situations potentiellement très difficiles. Le massif de l'Arbois par exemple concentre à lui seul la proximité de l'aéroport, le TGV, des lignes à hautes tensions, et un cœur économique central avec en particulier Plan de Campagne coincé entre deux massifs et rapidement congestionné. A cela s'ajoute des lieux de résidences ou d'emplois où le maintien des accès pour les interventions en milieu forestier ont été négligés et où les évacuations spontanées peuvent être difficiles.

En outre, **la crainte de l'incendie rend précaire la propriété forestière. Les propriétaires sont conscients de l'utilité de la gestion pour échapper aux feux mais se heurtent au faible retour sur investissement de leur ressource et au manque de structure de gestion coordonnée des massifs. L'inaction est donc importante. Il faut y remédier.**

1- Les terres agricoles perdent 1,2% de leur surface par an

2- M. Faure – « Les incendies de forêt dans l'histoire – quelques leçons du passé » - 1987



## La métropole un acteur central pour un plan forêt

Le territoire forestier de la métropole est étendu, très peuplé et couvre des situations très différentes. La métropole ne peut se passer d'une intervention cohérente en coordonnant les travaux de prévention des incendies (les PIDAF)<sup>3</sup> et les interventions de secours.

Lutter contre les incendies ne peut se limiter au maillage des pistes DFCl<sup>4</sup> qui se concrétise notamment par la réalisation de larges bandes déboisées. **La meilleure prévention est de rendre la forêt plus résistante en maîtrisant le gisement bois<sup>5</sup>**, c'est-à-dire en améliorant la récolte du bois, mais aussi en coordonnant les dynamiques forestières pour améliorer la mosaïque de milieux ouverts et fermés. La diversité des milieux s'en trouverait améliorée renforçant la biodiversité. En outre, les secteurs les plus sensibles pourraient faire l'objet d'actions plus soutenues, hiérarchisant les priorités. Une autre action porterait sur la remise en culture des terres agricoles au contact de la ville, comme nous pouvons l'observer sur le site de la Font de Mai au pied du massif du Garlaban à Aubagne ou encore sur des propriétés privées qui associent vignes, et oliveraies au contact des bois.

**Anticiper les risques d'incendies nécessite une coordination maîtrisée à toutes les échelles** passant outre les découpages administratifs des grands massifs et le fractionnement des propriétés. La coordination s'appuie sur trois actions. La première serait de doter la métropole d'une charte forestière, en s'appuyant notamment sur l'expérience de la CPA, la deuxième serait de mettre en place un schéma de défense incendie métropolitain la troisième serait d'organiser un schéma d'approvisionnement en parallèle au développement de la filière bois.

**La charte forestière** définit des règles, éclairant l'ensemble des partenaires sur les ressources, les objectifs communs, les méthodes de gestions, les débouchés et le réseau d'acteurs, mais donne également les clefs pour encadrer le développement urbain sans pénaliser l'accès aux massifs. Ce document de référence aurait la vertu d'animer et de fédérer un territoire forestier très morcelé. En effet, les massifs sont à cheval sur plusieurs EPCI, où les pratiques sont très inégales, avec en outre une majorité de domaines privés, dont 90% ne couvrent pas plus de 4 Ha. Même si l'ONF gère les domaines publics, des divergences d'objectifs avec les communes paralysent certaines actions, laissant à l'abandon certains massifs comme celui de l'Etoile très urbanisé sur ses lisières.

Les feux ne connaissent pas les frontières administratives, il est donc essentiel d'avoir une vision par massif. **La métropole doit se doter d'un plan de massifs de protection des forêts contre l'incendie et mailler l'ensemble du territoire.**

Ces **objectifs seraient ensuite déclinés par les conseils de territoires.** Cela passe nécessairement par une planification des actions et un budget dédié, afin d'équiper le territoire, faciliter les travaux

d'aménagement, s'appuyer sur une équipe formée, animer et sensibiliser le territoire et coordonner la mise en place de la filière bois.

## Faire de la forêt un réservoir économique La mise en œuvre de la filière bois

Se doter de règles ne suffit pas, il faut pouvoir mobiliser les propriétaires. Faire de la forêt un réservoir économique est un objectif pouvant potentiellement encourager la sylviculture et permettre aux personnes peu qualifiées d'accéder à l'emploi.

L'effort porte essentiellement sur le pin d'Alep qui couvre la majeure partie des massifs boisés. Si certains lui reproche d'être un facteur aggravant des risques d'incendies, c'est néanmoins un conifère capable de s'installer sur des terres difficiles. Il participe dans la dynamique naturelle à la préparation des sols qui accueilleront plus tard une plus grande diversité d'arbres. Il est donc fondateur pour les paysages futurs. Cette essence est formidable, tant les perspectives de valorisation sont nombreuses: bois énergie, trituration<sup>6</sup>, bois d'œuvre<sup>7</sup>. Encore faut-il structurer son exploitation avec à la clef une filière locale. **Quatre étapes sont nécessaires à la mise en place de la filière** : la première concerne l'animation du territoire et la connaissance de la ressource. La deuxième veille aux questions pratiques et techniques d'exploitation du bois. La troisième s'applique à trier le bois sur des plateformes dédiées pour enfin distribuer les produits vers les filières du bois énergie, la pâte à papier ou le bois d'œuvre.

### Animation et reconnaissance de la ressource

L'enjeu est d'encourager les propriétaires à s'engager davantage vers la sylviculture. Cela passe notamment par une valorisation du tronc plus rémunérateur et celles des branches vers la filière bois énergie. Le recensement des bois et l'analyse de leur exploitation serait une première étape, permettant de mieux connaître la ressource et son potentiel. La deuxième étape est plus ambitieuse car elle œuvre pour les générations futures. Elle consiste à s'engager dans un plan à long terme dont les bénéfices ne seraient récoltés que dans 50 ans.

### Récupérer le bois : en pratique

L'accès aux massifs est un point sensible, notamment à proximité des lisières habitées. Les chemins et les routes ne correspondent plus aux gabarits des engins d'exploitations et fragilisent la défense incendie. Pour récupérer la ressource, il serait utile de doter la métropole d'un réseau d'exploitation. Pour la sécurité, des règles d'urbanisme doivent être claires. A ce titre, le guide technique « gestion forestière et urbanisme » de la CPA sensibilise les communes aux enjeux forestiers. En outre, le pays d'Aix dresse actuellement un schéma de desserte pour faciliter la vidange des bois.

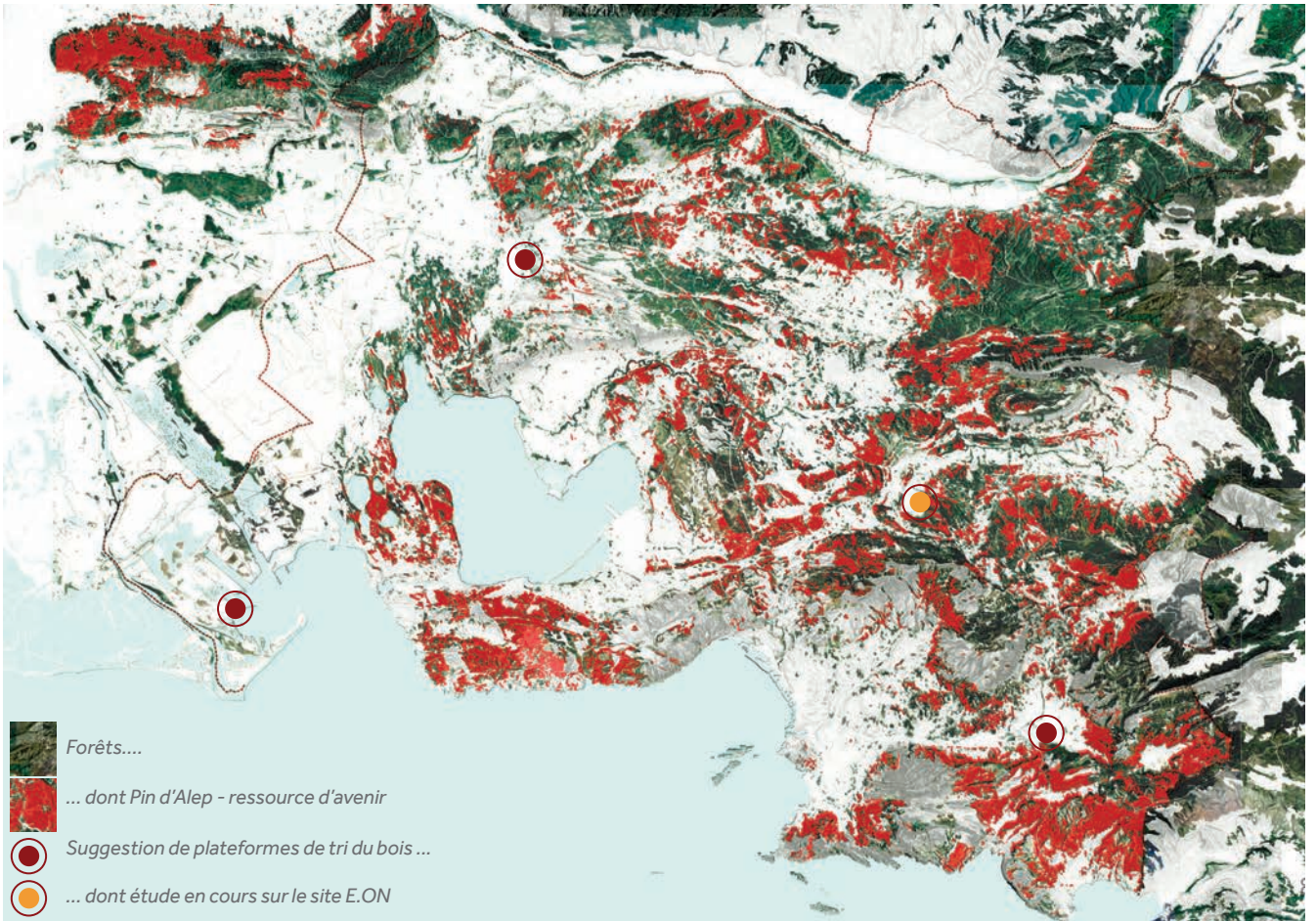
3- Le PIDAF est un document de planification relatif à l'aménagement et à l'équipement d'un massif forestier en vue de prévenir les risques d'incendies et de lutter contre eux de manière efficace. Il doit être l'occasion de rechercher une synergie entre tous ceux qui sont concernés par le massif forestier : forestiers, éleveurs, agriculteurs, pompiers.

4- Défense de la Forêt Contre les Incendies

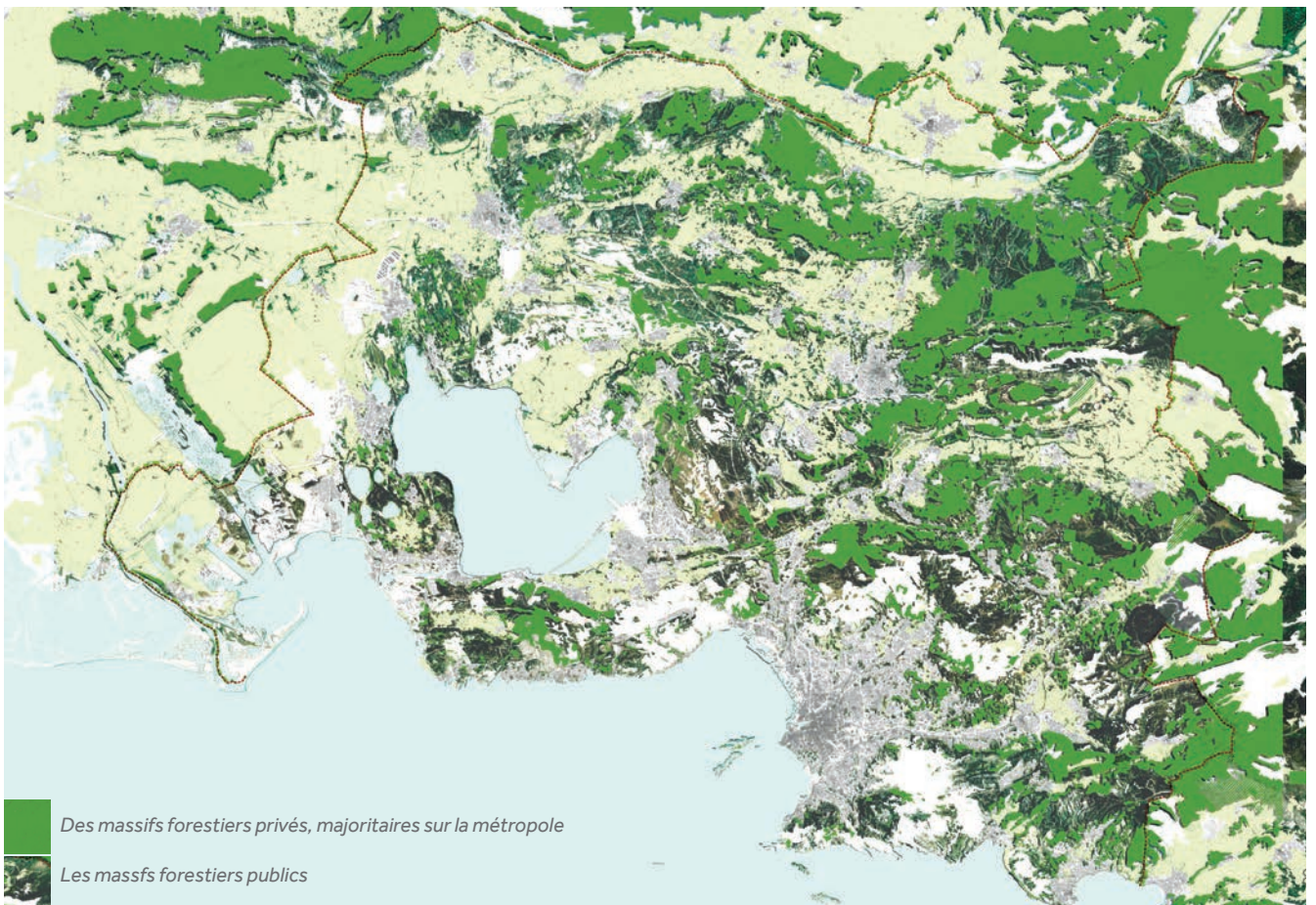
5 -La CPA, estime son capital naturel annuel à 90 000 T, dont 40 000 exploitables. 10 000 sont extraites des DFCl

6- L'usine pâte à papier de Tarascon capte l'essentielle de la récolte du bois.

7- Le pin d'Alep, autrefois utilisé en construction devrait retrouver ses lettres de noblesses. La certification est en cours d'attribution pour que ce bois puisse être à nouveau utilisé en bâtiment.



**Un gisement important en bois à valoriser: structurer la filière bois**



**Domaines publics/domaines privés: une charte forestière au service de la métropole**

## Création de plateformes de tri

Le territoire doit se doter de plateformes de tri, à l'image de celle installée sur le site EON<sup>8</sup> à Gardanne. Mais, d'autres pourraient progressivement voir le jour, situées au plus près des massifs, comme à Aubagne, sur le port de FOS (pour exporter les grumes) et en pays Salonnais.

## Vers une diversification de la filière

Les principaux débouchés se concentrent actuellement à la fois sur des filières existantes et courtes comme la pâte à papier à Tarascon ou le bois énergie valorisé localement dans des réseaux de chaleur. Concernant les plus grands projets comme EON<sup>9</sup> ou INOVA, le territoire complètera l'approvisionnement, mais ne suffit pas à répondre

aux besoins. Le dernier objectif porte sur la valorisation de la partie noble des bois, qui passera prochainement par la reconnaissance des qualités du pin d'Alep et sa normalisation. Dès cette étape franchie (en 2016 probablement), un premier projet emblématique, un bâtiment par exemple pourrait naître sur la métropole pour rendre visible cette ressource.

## Un équilibre à maintenir entre exportation de la ressource et enjeux écologiques

L'exportation du bois ne peut se faire au détriment de la régénération naturelle et des écosystèmes en place. Les quantités et la qualité des bois laissés en place participent aux équilibres naturels des paysages et doivent donc être maîtrisés.

8- EON centrale biomasse à Gardanne dont la ressource est le bois et remplace la centrale thermique au charbon.

9- EON consomme 800 000 T de bois par an.



## **La métropole et sa forêt dans 50 ans, c'est maintenant qu'il faut s'en occuper**

Cela fait 50 ans que la forêt n'est pas entretenue. La métropole doit lui écrire un avenir pour les 50 prochaines années. Les perspectives du réchauffement climatique et les craintes d'intensification des incendies, la maîtrise du développement urbain, la promotion de la sylviculture, le développement de la filière bois et l'amélioration de la biodiversité constituent des axes stratégiques. La dynamique est en route, notamment sur la CPA, il faut s'en inspirer. L'entretien et la protection de la forêt ne peut être assurée que dans la perspective de l'intérêt général.

### **Ville / agriculture / forêt / nature: une mosaïque nécessaire pour une métropole robuste**



# LES VERROUS FORESTIERS

*entre les vallées*

*Lignes à haute  
tension*

*Quartier les  
Romarins*

*Réseau  
autoroutier  
métropolitain*

*Plaine  
agricole*



**Vers une gestion forestière soutenue pour ce secteur très équipé et très urbanisé**



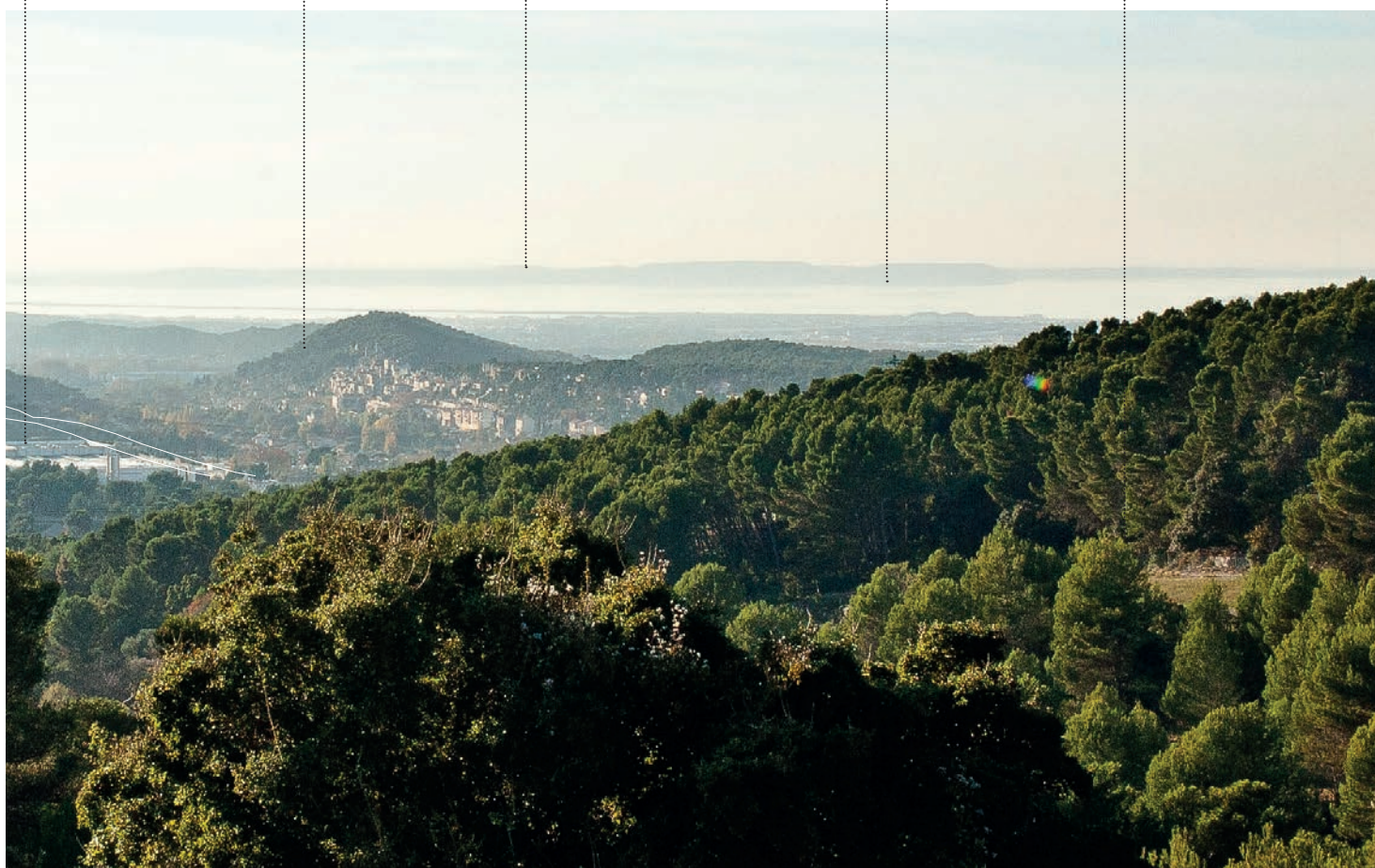
*Pôle d'activité  
La Tresque*

*Les Pennes  
Mirabeau*

*Etang de  
Berre*

*Miramas  
Aéroport*

*Interstices  
agricoles  
à maintenir  
pour amortir  
la progression  
des feux*



# LES VALLÉES ET PLAINES AGRICOLES

*interfaces avec la ville et la nature*

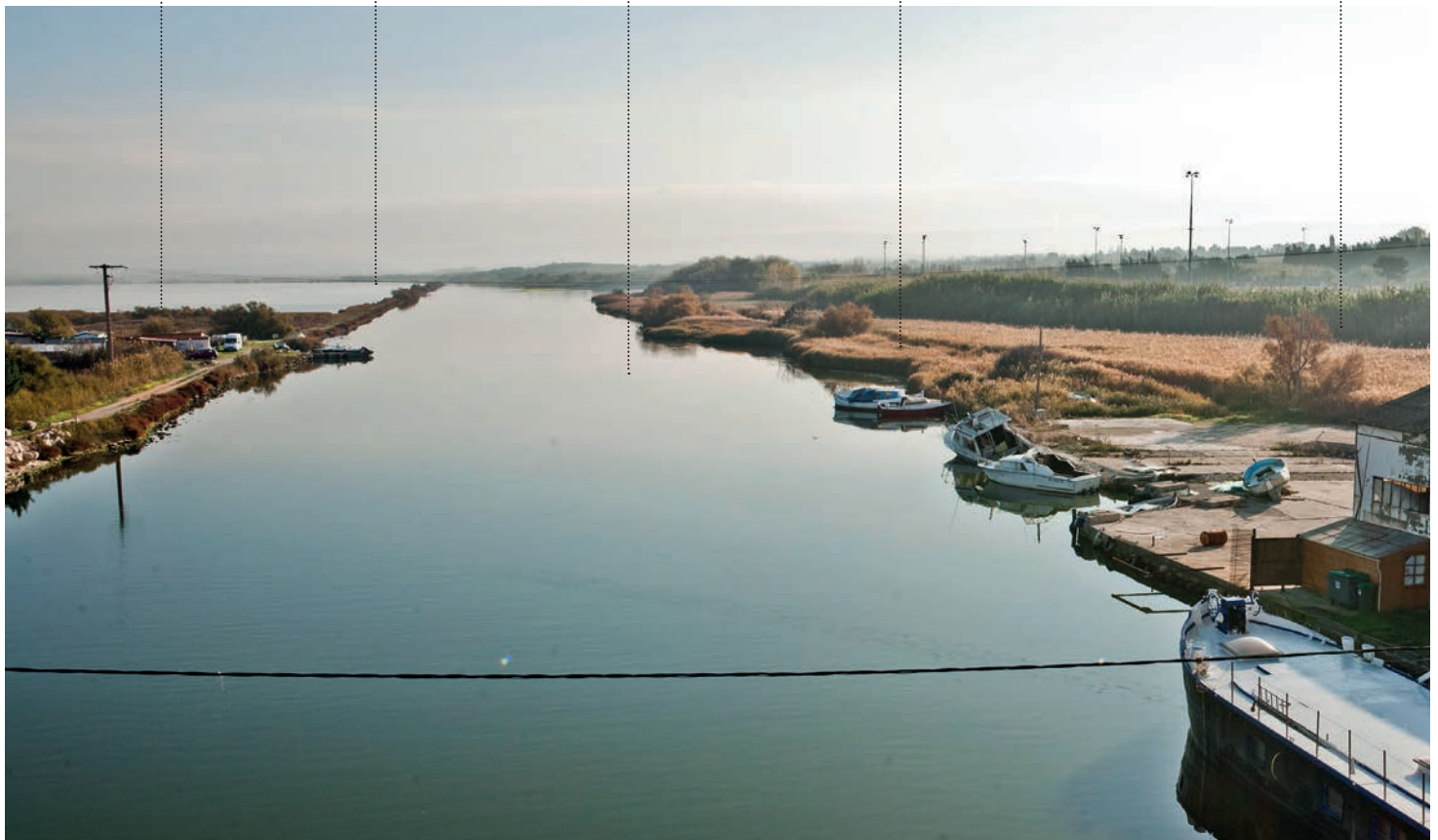
*Etang de  
Bolmon*

*Aéroport  
Marignane*

*Canal  
du Rove*

*marais*

*Plaine agricole*



**Ancien potager de Marseille, la plaine agricole est à l'interface de grands espaces de nature,**

*Châteauneuf-  
les-Martigues*

*Zone de  
Loisirs*

*Zone d'activité*

*Massif de la  
côte Bleue*



**à proximité des loisirs et au contact de la ville - des limites et des complémentarités à construire**



# **2ÈME AXE : UNE MÉTROPOLE DE LA PROXIMITÉ**

*Marie Evo, Benoît Joguet, Christian Devillers*

**Trois échelles de bassins de déplacement et une ville linéaire**

**La proposition du livre blanc des transports métropolitains**

**Un déséquilibre emplois-logements qui ne fait que s'aggraver**

**Articuler Polarités, Centralités et Mobilités**

**Notre proposition complémentaire pour une «métropole de la proximité» : le «métropolitain»**

**La ville linéaire : un enjeu métropolitain**



## 2<sup>ÈME</sup> AXE : UNE MÉTROPOLE DE LA PROXIMITÉ

Marie Evo, Benoît Joguet, Christian Devillers

La mobilité est une question qui se pose à plusieurs échelles. A chaque échelle sa vitesse et ses moyens de transport. Dans le cas de la métropole Aix-Marseille-Provence, nous discernons :

- l'échelle de la côte méditerranéenne, où une grande métropole «régionale» devrait s'organiser dans le prochain siècle de Montpellier à Nice et Avignon..., À l'image de la randstadt (Amsterdam, Rotterdam, la Haye, Utrecht,...), de la vallée du Rhin (Cologne, Karlsruhe, Düsseldorf, Bonn,...) ou encore Milan, Gênes et la plaine du Pô,
- Celle de la métropole Aix-Marseille-Provence,
- celle des agglomérations qui la constituent.

La mobilité à l'échelle d'une «région métropolitaine» est assurée par des moyens de transport rapides qui empruntent autoroutes, canaux, LGV et TER. Aux deux autres échelles, celle de la métropole et celle des agglomérations qui la composent, les autoroutes jouent également un rôle important. Elles sont secondées par les routes départementales et également les TER, et un réseau de cars interurbains rapides.

Ce réseau de transport en commun «interurbain» a fait l'objet d'études et de propositions : rationalisation des lignes TER étudiée et prévue par la SNCF à plusieurs échéances, inscription au contrat de plan Etat-Région de l'ouverture au transport voyageurs de la ligne Aix-Rognac et de l'ouverture de deux nouvelles gares TER : Croix Sainte et Plan de Campagne, Et tout dernièrement, des propositions de la mission de préfiguration dans le livre Blanc sur les mobilités.

Or favoriser les déplacements de centre à centre, même si cela répond à une demande forte existante, ne suffit pas, et pourrait même s'avérer contre productif, ne faisant qu'accélérer un déséquilibre existant. Nous pensons que cette politique doit être accompagnée d'un rééquilibrage des emplois et logements et d'une amélioration des déplacements internes aux grandes agglomérations qui la composent.

Selon nous, la grande agglomération qui s'étend de façon continue le long du littoral entre Aubagne et Istres, en passant par Marseille, Gardanne, Vitrolles, Rognac et Martigues est la grande oubliée de cette question des mobilités. Cette «ville linéaire» ne dispose pas aujourd'hui de lignes de transport en commun rapides malgré la présence d'infrastructures de transport ferré sur la majorité de son étendue.

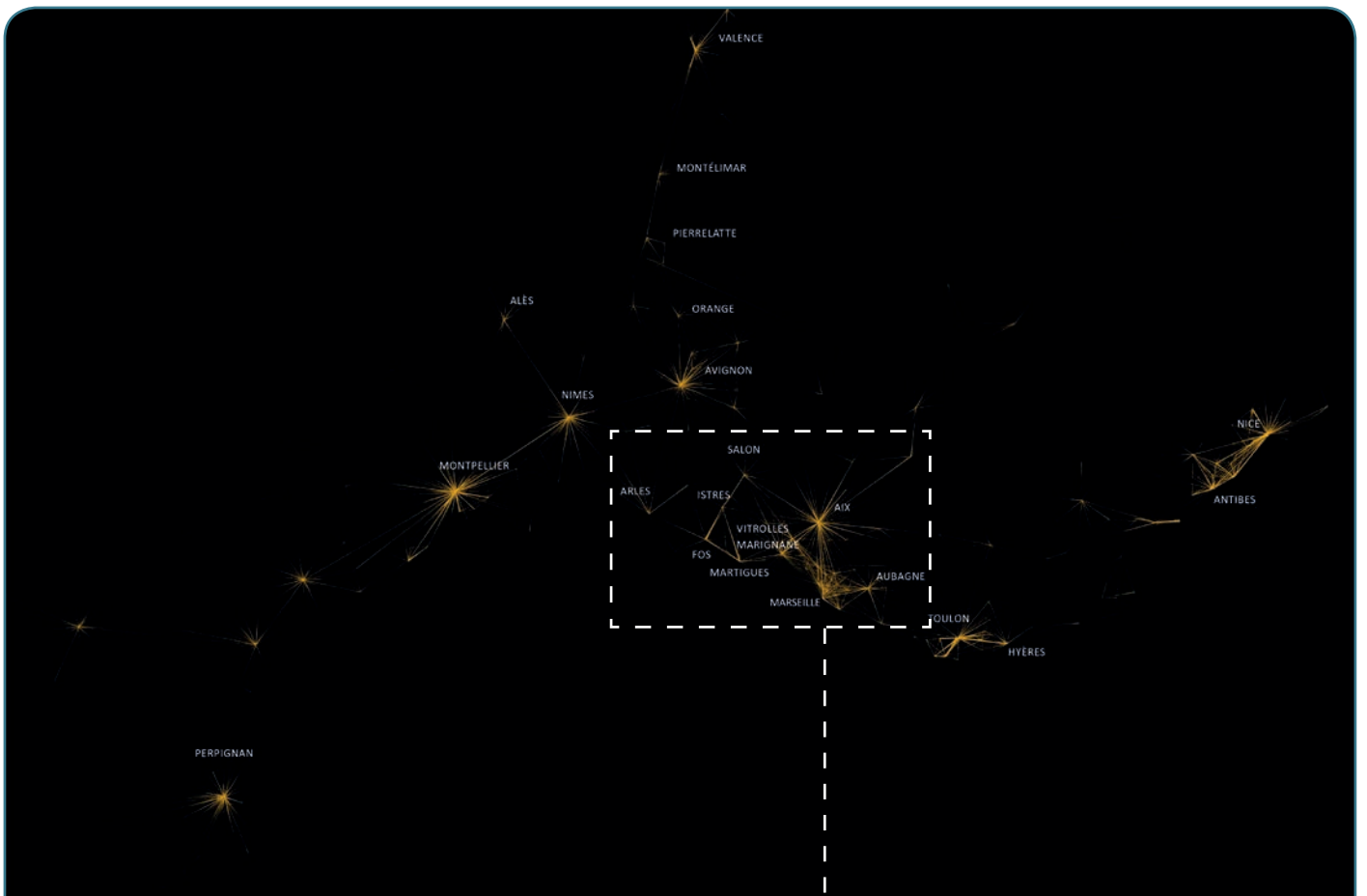
Nous faisons la proposition, dans la dernière partie de cet article, d'un «métropolitain» qui jouerait le rôle d'un transport rapide et efficace à la mesure de la «ville linéaire». Nous proposons également que le projet de Bus à Haut Niveau de Service, à l'étude par le Pays d'Aix pour desservir son extension sud ouest vers les Milles soit prolongé à la Duranne, au petit Arbois, et jusqu'à la gare Tgv. Bien entendu, ces propositions se connectent au réseau interurbain, au niveau des pôles d'échange, car si la mobilité se pose différemment, à plusieurs échelles, ces échelles s'emboîtent.

### TROIS ÉCHELLES DE BASSINS DE DÉPLACEMENT ET UNE VILLE LINÉAIRE

La visualisation des flux domicile-travail<sup>1</sup> met en évidence 3 échelles de bassins de déplacement, qui nécessitent chacun des moyens de transport différents : la côte méditerranéenne, la métropole AMP, et une «ville linéaire» qui s'étend le long du littoral, d'Aubagne à Marseille, Marseillan et Vitrolles.

---

1 Données mobilité 2012 de l'INSEE ; il ne s'agit que d'une description de la réalité parmi d'autres, mais c'est la seule exhaustive et elle est structurante



Flux domicile-travail à l'échelle de la côte méditerranéenne et zoom sur la métropole AMP



La 1ère échelle dépasse le cadre de cette étude. Nous nous sommes principalement intéressés aux deux autres. La visualisation des flux domicile travail à la commune sur le département des Bouches du Rhône et les départements voisins montre une forme de cohérence qui coïncide avec les limites actuelles de la Métropole, à Arles près. La carte suivante montre en effet une grande intensité de flux à l'intérieur du périmètre de la métropole. On voit également que cette métropole interagit fortement avec deux bassins de déplacement plus petits, celui d'Avignon au nord-ouest et celui de Toulon, au sud-est, mais également avec Arles, à l'ouest, et Manosque à l'est.

On distingue clairement un fonctionnement multipolaire avec 9 pôles et 3 fonctionnements superposés qui avaient été identifiés par l'AGAM en 2014. Cf. Schéma ci-dessous.

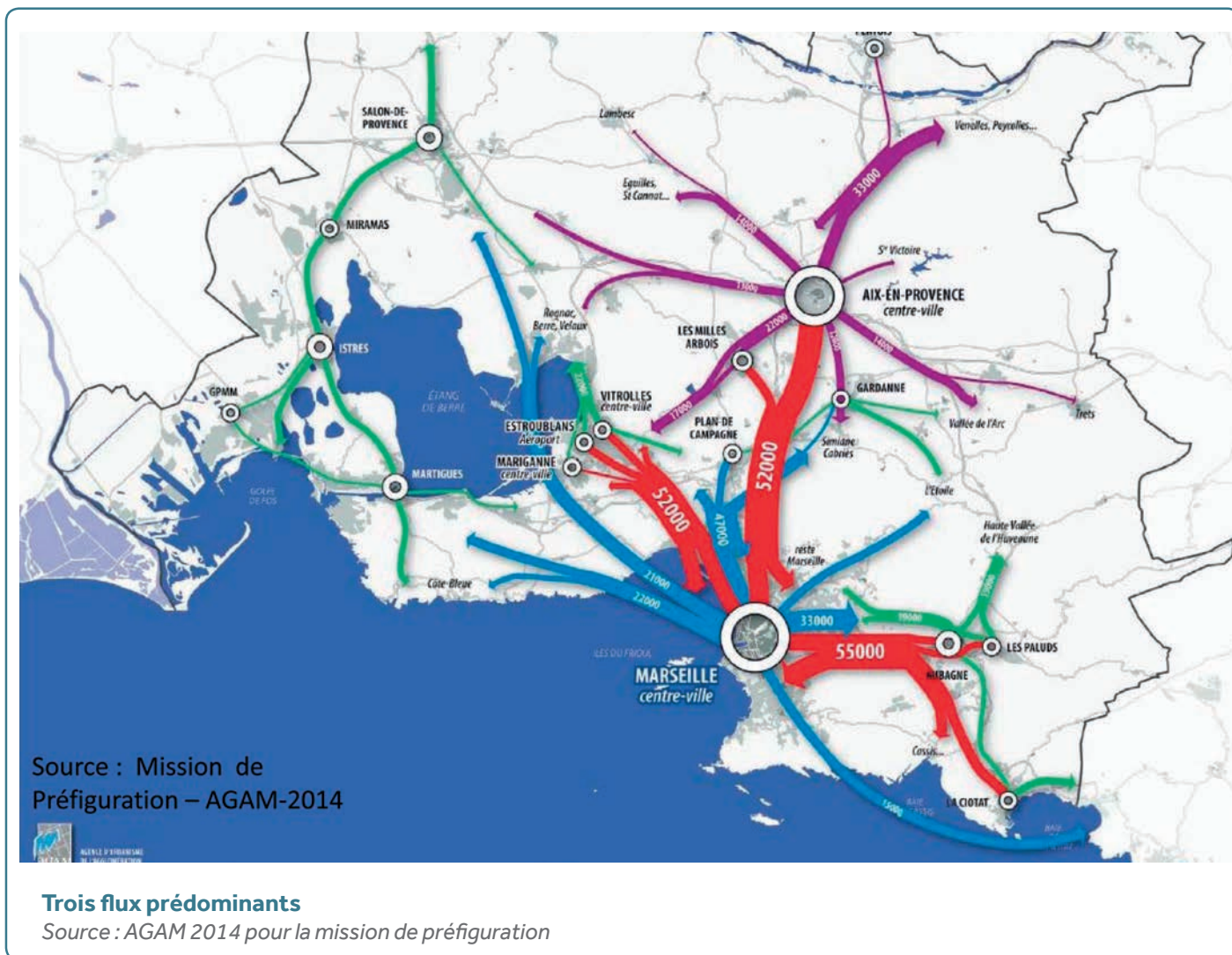
1. Deux pôles qui attirent de toute la métropole : Marseille et Aix en Provence
2. Trois flux prédominants entre Marseille et trois pôles privilégiés : Vitrolles- Marignane, Aix et Aubagne- Cassis- La Ciotat
3. Un réseau reliant plusieurs communes autour de l'Étang de Berre, incluant Salon de Provence

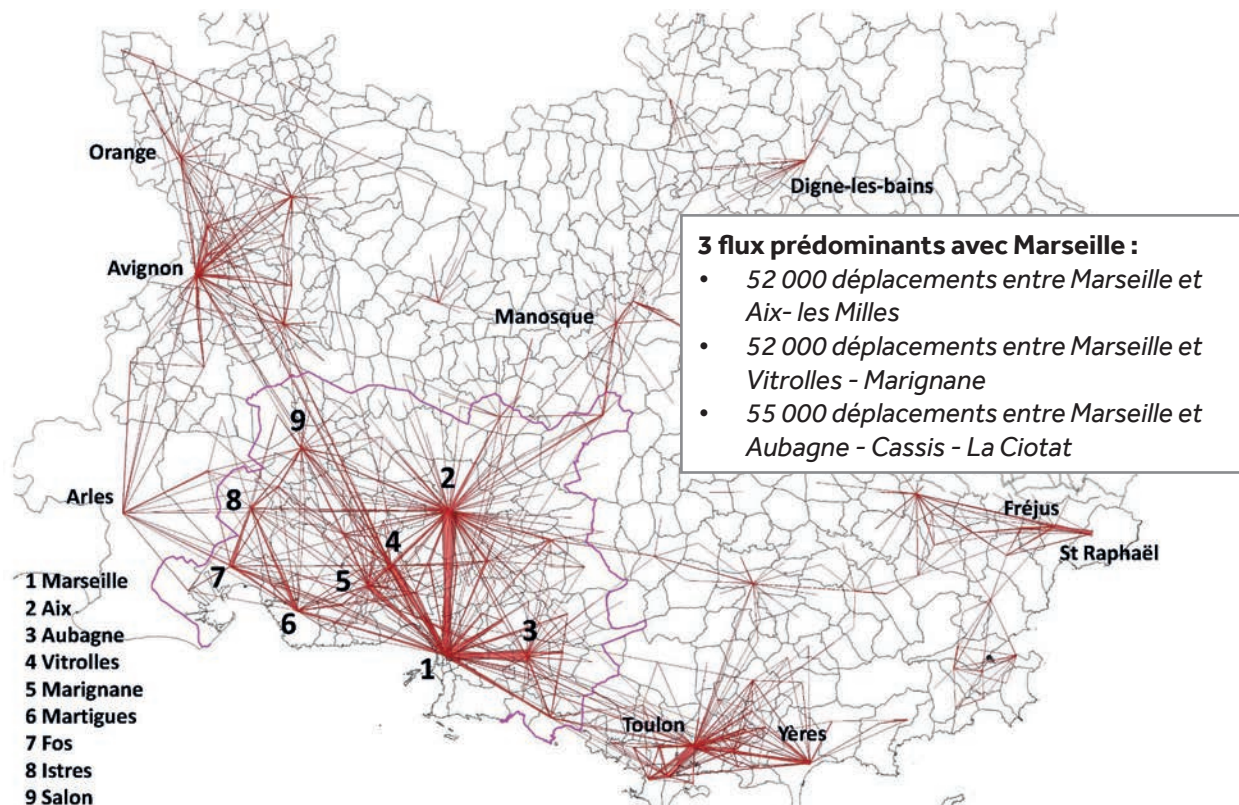
La visualisation de ces flux par catégorie de formation des actifs (peu ou pas qualifiés, très qualifiés et moyennement qualifiés), pages suivantes, montre que ce triple fonctionnement, est surtout valable pour les actifs moyennement qualifiés.

Les flux sont beaucoup plus homogènes pour les actifs peu ou pas qualifiés. Pour les très qualifiés, le barreau Aix-Marseille est prédominant dans les échanges.

Cette analyse donne tout son sens à la proposition de développer les transports de centre à centre et en particulier le long des principales «lignes de désir» : Aix-Marseille, Marseille-Vitrolles et Marseille-Aubagne. Cependant, on voit que les flux des actifs peu ou pas qualifiés sont beaucoup plus dispersés.

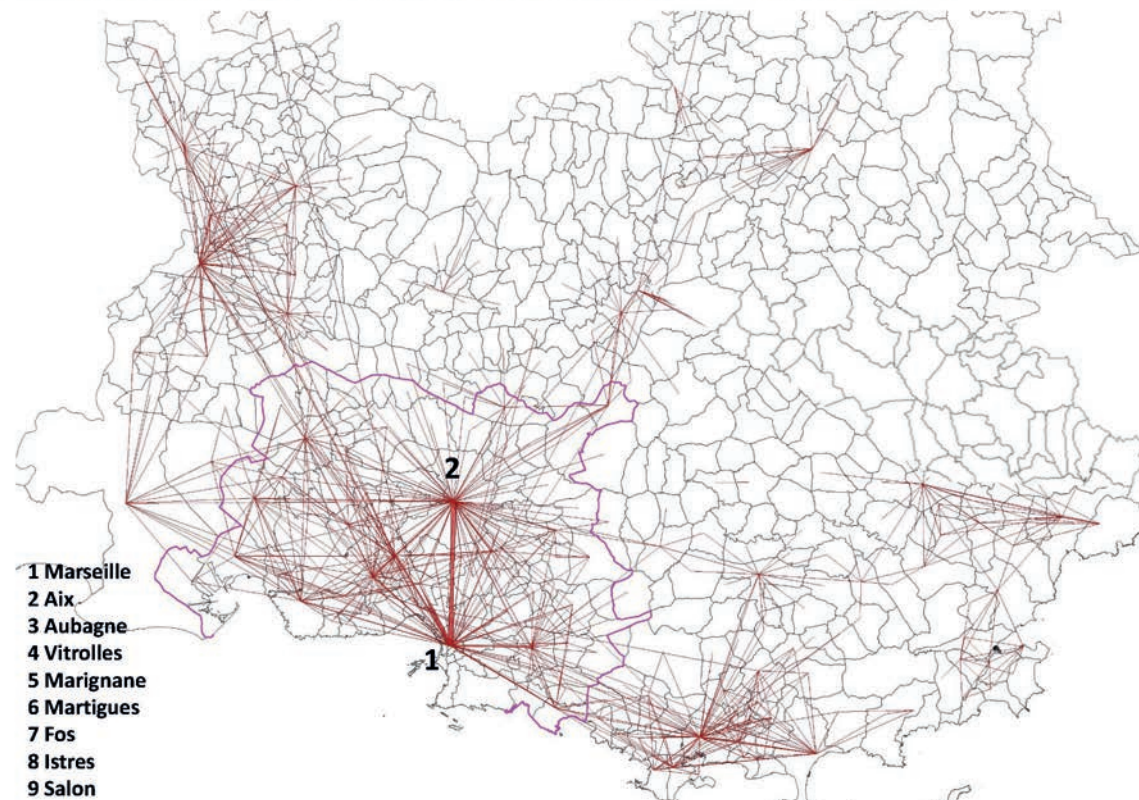
Et surtout, une visualisation tenant compte des arrondissements de Marseille montre encore une autre réalité : **celle d'une conurbation qui s'étend le long du littoral, d'Aubagne à Marseille, Marignane, Vitrolles, avec trois agglomérations qui s'en détachent : Aix, Salon et la Ciotat.** Cf. double page après les petites cartes.



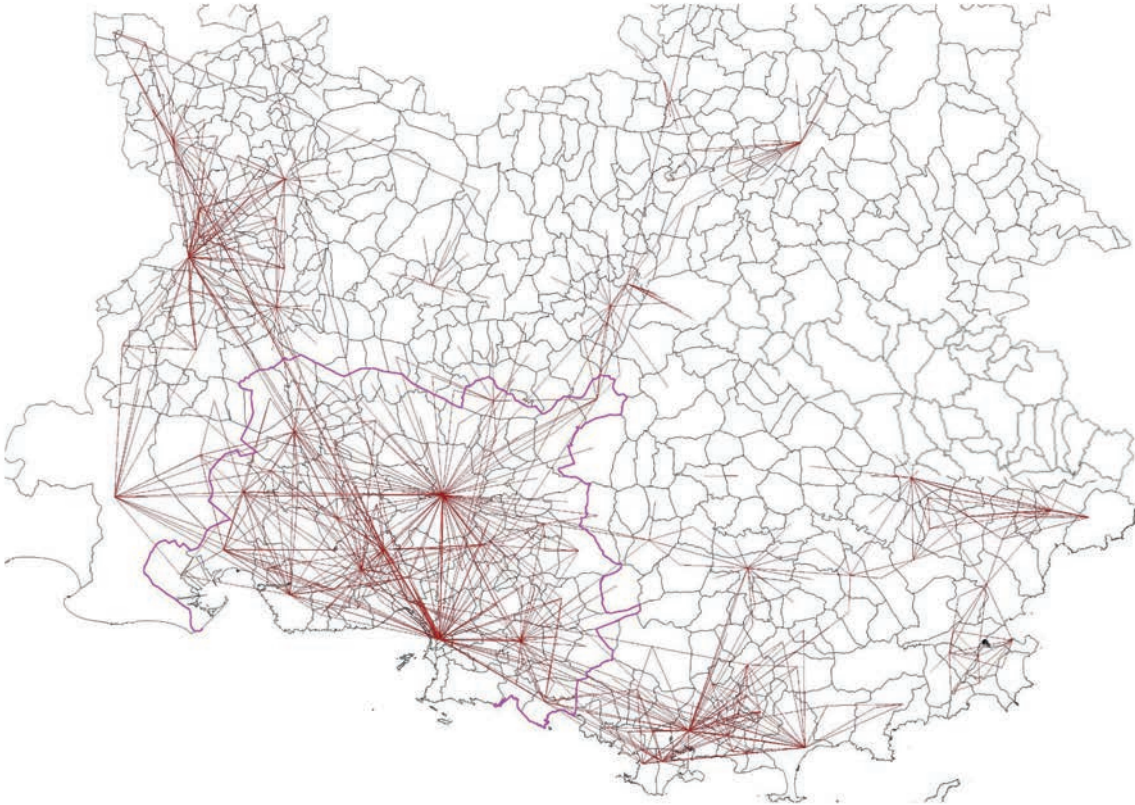


Flux domicile-travail >100 : une intensité de déplacements à l'intérieur des limites de la métropole

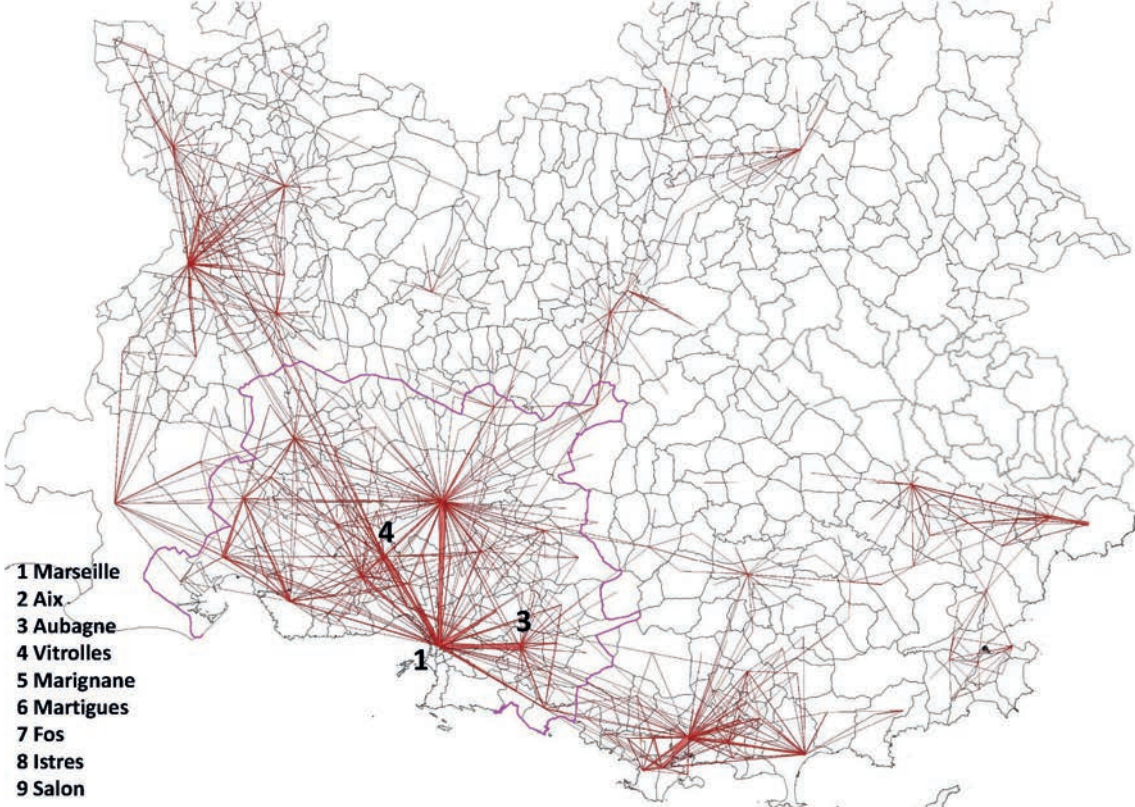
**— Actifs très qualifiés : un barreau Aix-Marseille très puissant**



— Actifs peu ou pas qualifiés : des flux homogènes



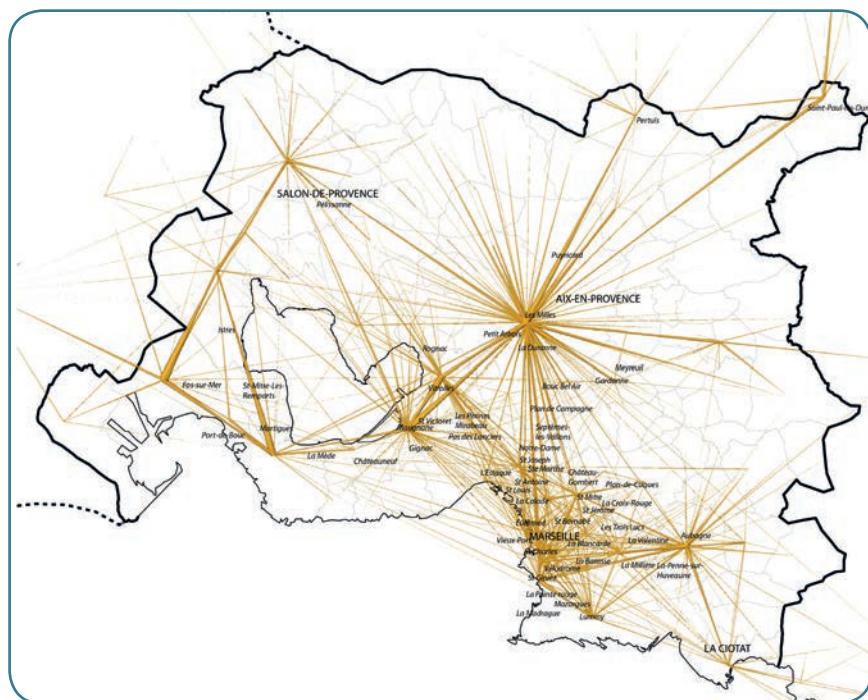
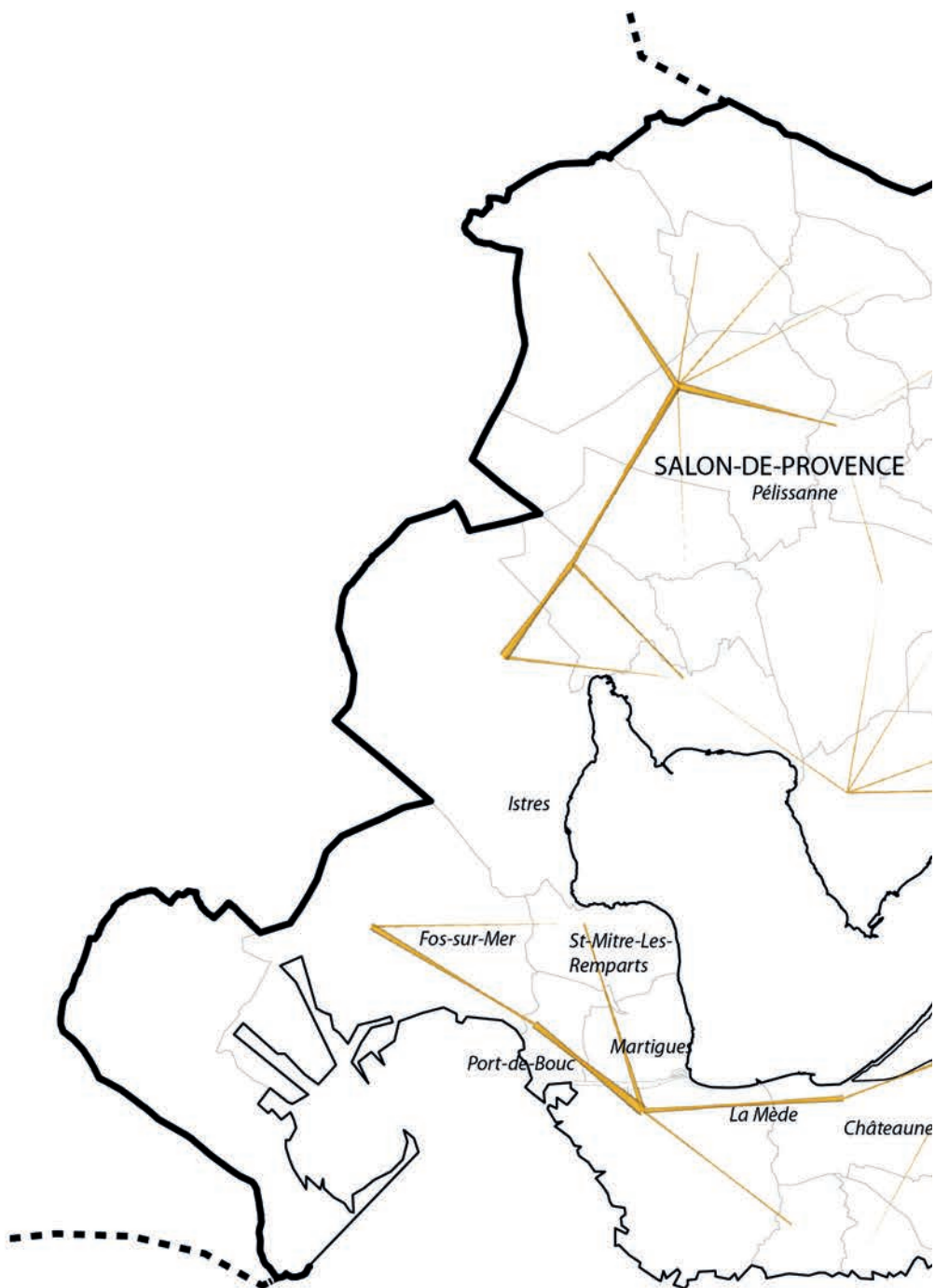
— Actifs qualifiés : une polarisation forte de Marseille, Vitrolles, Aubagne

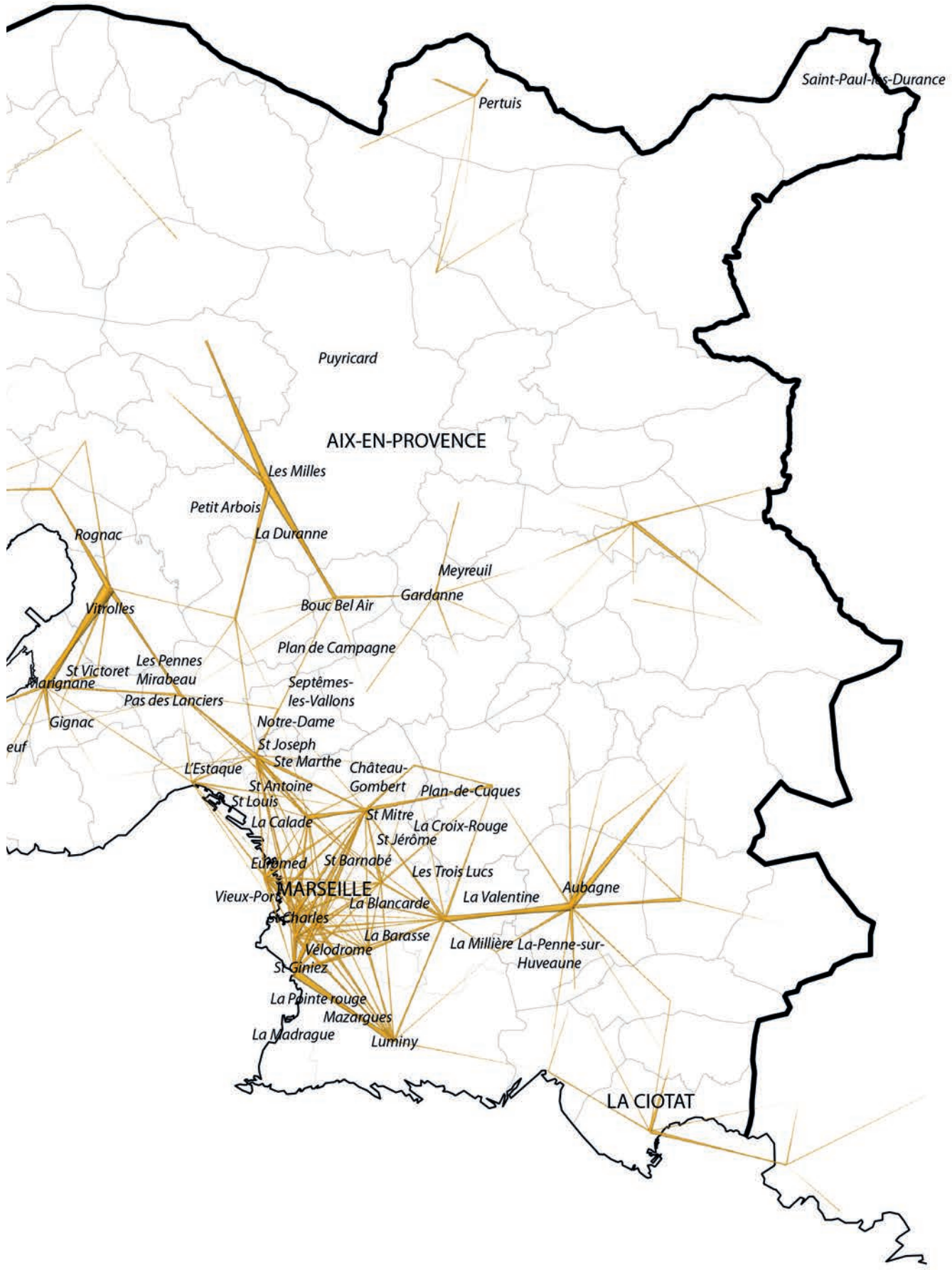


## Une «ville linéaire» qui s'étend de Aubagne à Marseille, Vitrolles, Marignane, Gardanne, Martigues et Fos

Ci-contre, des flux  
de courte distance  
(inférieurs à 10 km),  
qui dessinent une ville  
linéaire le long du littoral.

Ci-dessous, pour rappel,  
l'ensemble des flux.

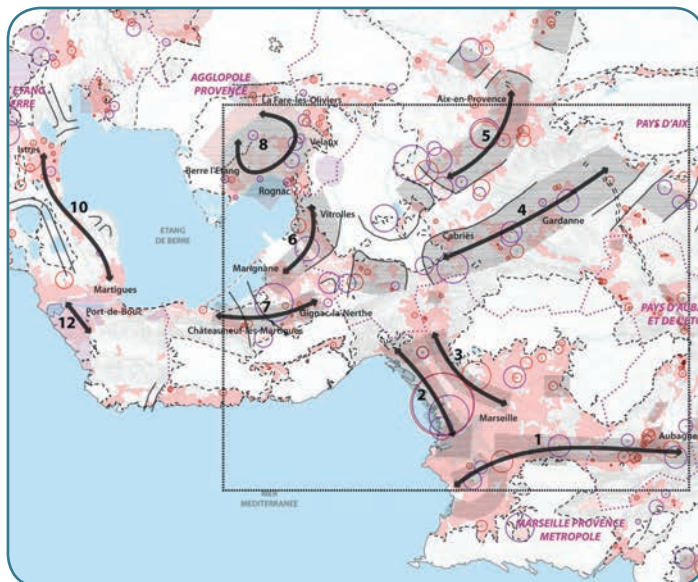




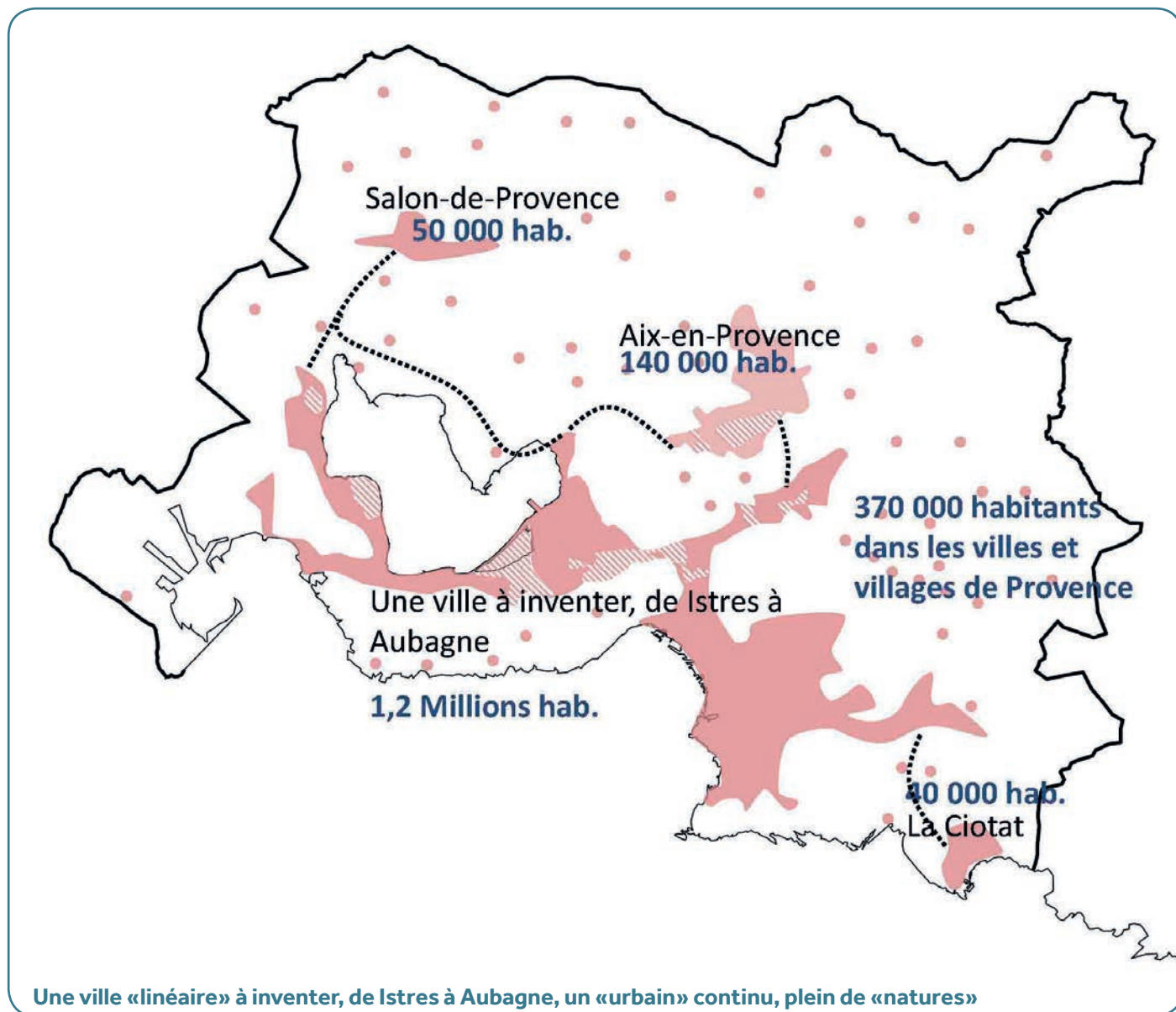
2/3 des métropolitains vivent dans cette « métropole urbaine », qui va s'intensifier. En effet, si l'on rassemble les dynamiques de développement prévues par les élus dans chacun des Scots (cf. carte du Chapitre 2, et dont un extrait est donné ci-contre), on voit que la vallée de l'Huveaune va continuer à se développer entre Aubagne et Marseille, de même entre Plan de Campagne et Gardanne, dans la plaine de Châteauneuf, ou encore entre Martigues et Istres.

Nous avons tenté de délimiter cette « ville », 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 par les Scots. La représentation ci-dessous n'a pour objectif que de servir de base de discussion à ce qui pourrait être un projet métropolitain de délimitation de la ville et de la campagne.

Cette « ville linéaire » n'est pas destinée à être entièrement bétonnée. Cet « urbain » est plein de « natures » : de la nature interstitielle, des friches, des parcelles agricoles, des jardins le long des rives inondables,... comme l'expriment les hachures sur la carte ci-dessous.



Ce schéma résulte d'une étude détaillée par séquences, présentée en double page à la fin de cet article.



## LA PROPOSITION DU LIVRE BLANC DES TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS

La mission de préfiguration a produit, dans son « livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence », un projet multimodal autour de deux scénarios, le « Ring » et « l'inter-pôles », que nous avons étudiés, et posé des interrogations stratégiques, auxquelles nous avons essayé de répondre.

### Le projet multimodal et le scénario « inter-pôles »

Le projet multimodal acte :

- le projet de traversée de Marseille par la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LGV), de gare souterraine à St Charles et de 4ème voie Marseille-Aubagne, « reconnues comme fondatrices du développement ferroviaire de la Métropole »
- la nécessité de structurer l'espace régional par une diagonale ferroviaire de Toulon à Nîmes et Nîmes qui dessert les « portes de la métropole » : Miramas, Vitrolles, Marseille, Aubagne
- l'organisation des échanges métropolitains par des navettes de cars performantes de Martigues à Fos ou Istres et d'Aix à Salon ou la Ciotat.

Il converge vers deux scénarios, l'un volontariste, le Ring : un train à haut niveau de service reliant rapidement les grands pôles urbains de Vitrolles, Aix-en-Provence et Marseille, et un qui correspond au fil de l'eau du système de transports existant, « l'inter-pôles », reliant les territoires entre eux en diversifiant les solutions pour développer le meilleur service possible.

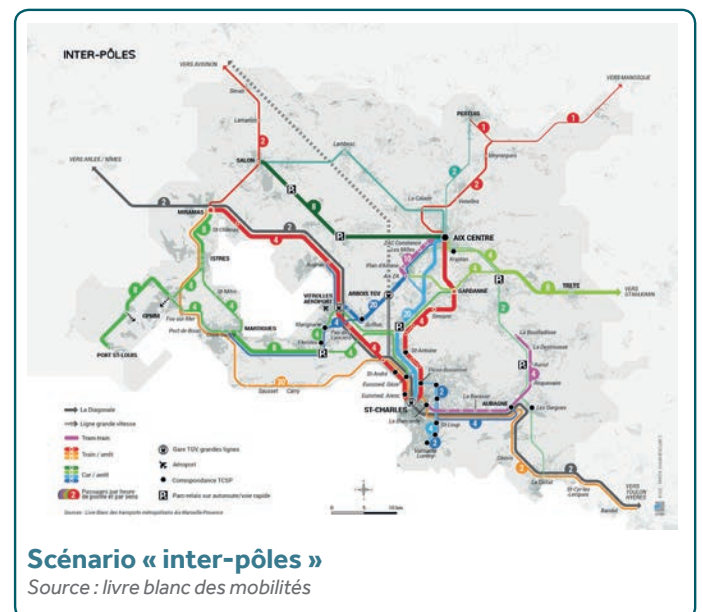
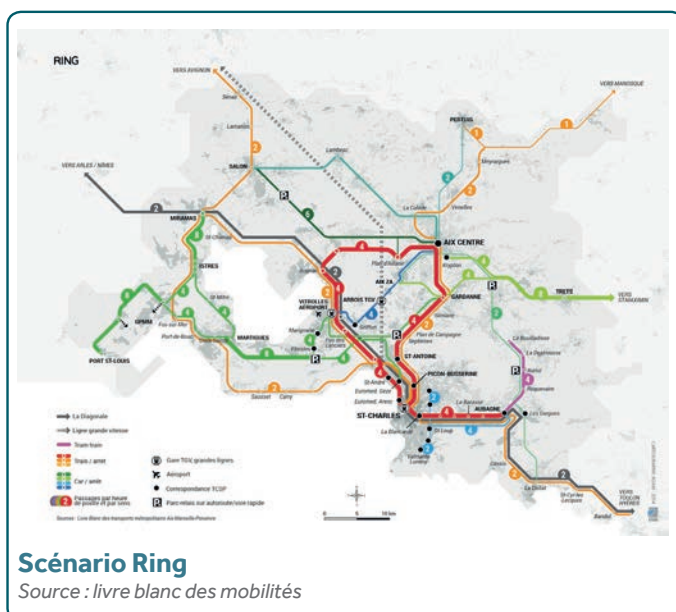
Afin de bien comprendre le scénario « inter-pôles », nous l'avons projeté sur le territoire et les lignes de transport existantes. Cf. double page<sup>1</sup>. Nous avons dessiné les nouvelles liaisons avec une épaisseur de trait proportionnelle à leur fréquence, pour mettre en évidence les liaisons qui seront « désirables » pour les usagers. Un transport en commun est d'autant plus « désirable » - et donc favorise le report modal - qu'il est fréquent (toutes les 5 à 10 minutes), rapide, fiable et confortable.

Cette représentation met en évidence l'importance donnée aux lignes de bus, par rapport au TER, à l'exception de la ligne diagonale pour laquelle il est prévu un train toutes les 6 à 10 minutes. Deux lignes de bus sont tout particulièrement structurantes : Aix-Marseille (3 minutes d'intervalle) et Plan d'Aillane-Vitrolles (3 à 4 minutes d'intervalle). La capacité du réseau de transport ferré à effectuer des liaisons fréquentes nous semble sous-estimée.

A notre avis, **le projet de réseau multimodal devrait d'abord s'articuler sur le ferroviaire et continuer son développement inachevé à ce jour**. Nous proposons de remettre en débat la place du réseau ferroviaire dans le projet de transport métropolitain.

Quels que soient les avantages des propositions faites dans le livre blanc, l'accroissement des infrastructures de transport ne fera qu'augmenter la demande de mobilité, si elle n'est pas complétée par un rééquilibrage de la localisation des emplois et des logements à l'échelle de la métropole. Le chapitre suivant montre qu'avec les projets en cours et à l'étude, il ne fait que s'aggraver.

1. Merci de nous signaler toute erreur d'interprétation.



# Le scénario « inter-pôles », projection sur le territoire

## LIMITES ADMINISTRATIVES

■ La Métropole

## VIAIRE

— Route primaire  
— Route secondaire

## FERROVIAIRE

— LGV  
— Principale  
— Transport urbain  
— Voie de service  
— Voie non exploitée

## PRINCIPAUX TRANSPORTS URBAINS

— metro marseille  
— TCSP réalisé ou projeté  
— Tram d'Aubagne  
● nouvelle station RER

## SCHEMA DIRECTERU ROUTIER (CG)

### Voies à créer

■ Département  
■ CUMPM  
■ Etat

**C** Car  
**T** Liaison ferrée

## SCHEMA TRANSPORT LIVRE BLANC

### Scenario Inter-Pôles

■ C1 (20 passages/h/s ; 4 min)  
■ C1 (6 passages/h/s ; 10 min)  
■ C1 (4 passages/h/s ; 15 min)  
■ C2 (16-20 passages/h/s ; 3-4 min)  
■ C2 (4 passages/h/s ; 15 min)  
■ C4 (8 passages/h/s ; 8 min)  
■ C4 (4 passages/h/s ; 15 min)  
■ C3 (8 passages/h/s ; 8 min)  
■ C3 (4 passages/h/s ; 15 min)  
■ C5 (8 passages/h/s ; 5-10 min)  
■ C5 (2 passages/h/s ; 15-30 min)  
■ T1 (6-10 passages/h/s ; 5-10 min)  
■ T1 (2-4 passages/h/s ; 15-30 min)  
■ T1b (2 passages/h/s ; 30 min)  
■ T2 (2-4 passages/h/s ; 15-30 min)  
■ T-Ring (4 passages/h/s ; 15 min)  
■ TT (10 passages/h/s ; 5 min)  
■ TT (4 passages/h/s ; 15 min)  
■ C6 (2 passages/h/s ; 30 min)  
■ C7 (2 passages/h/s ; 30 min)

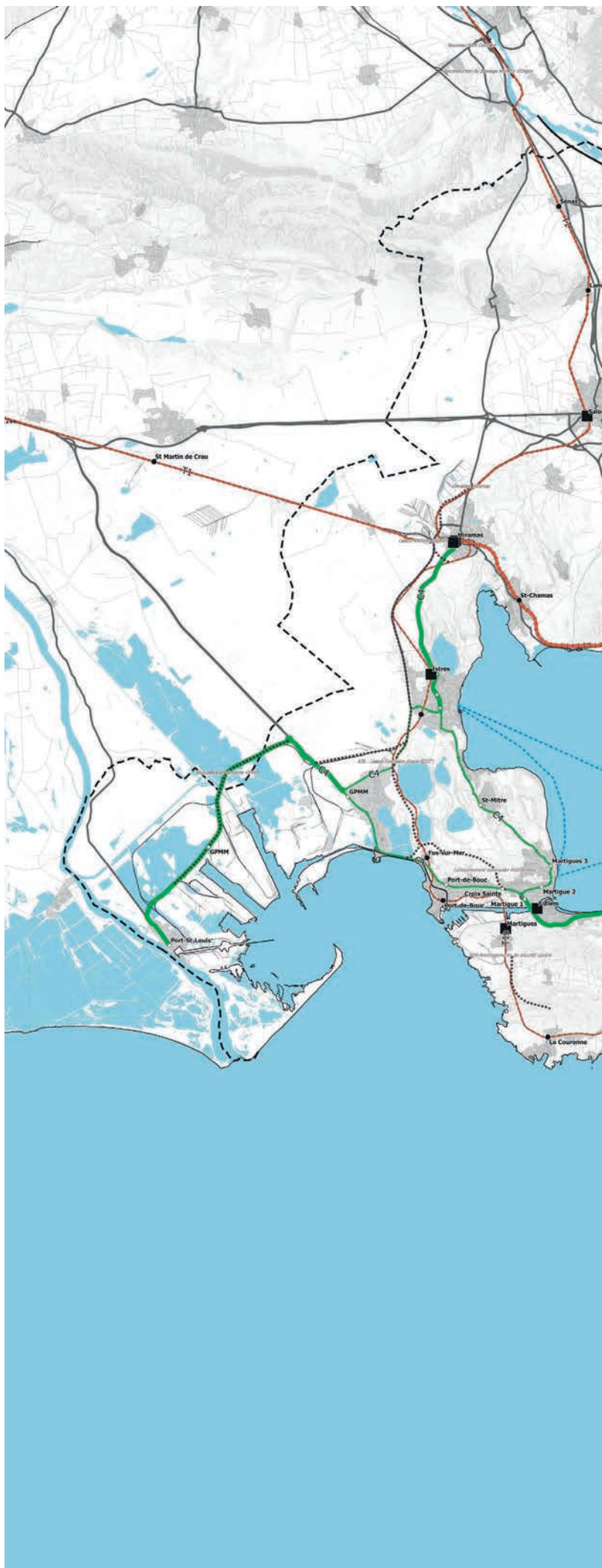
✈ Aéroport  
● Gare existante  
○ Gare en projet  
■ Parc-relais existant  
□ Parc-relais en projet  
○ Station de Car en projet  
○ Station Tram-Train en projet  
● Liaisns maritimes

## AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE

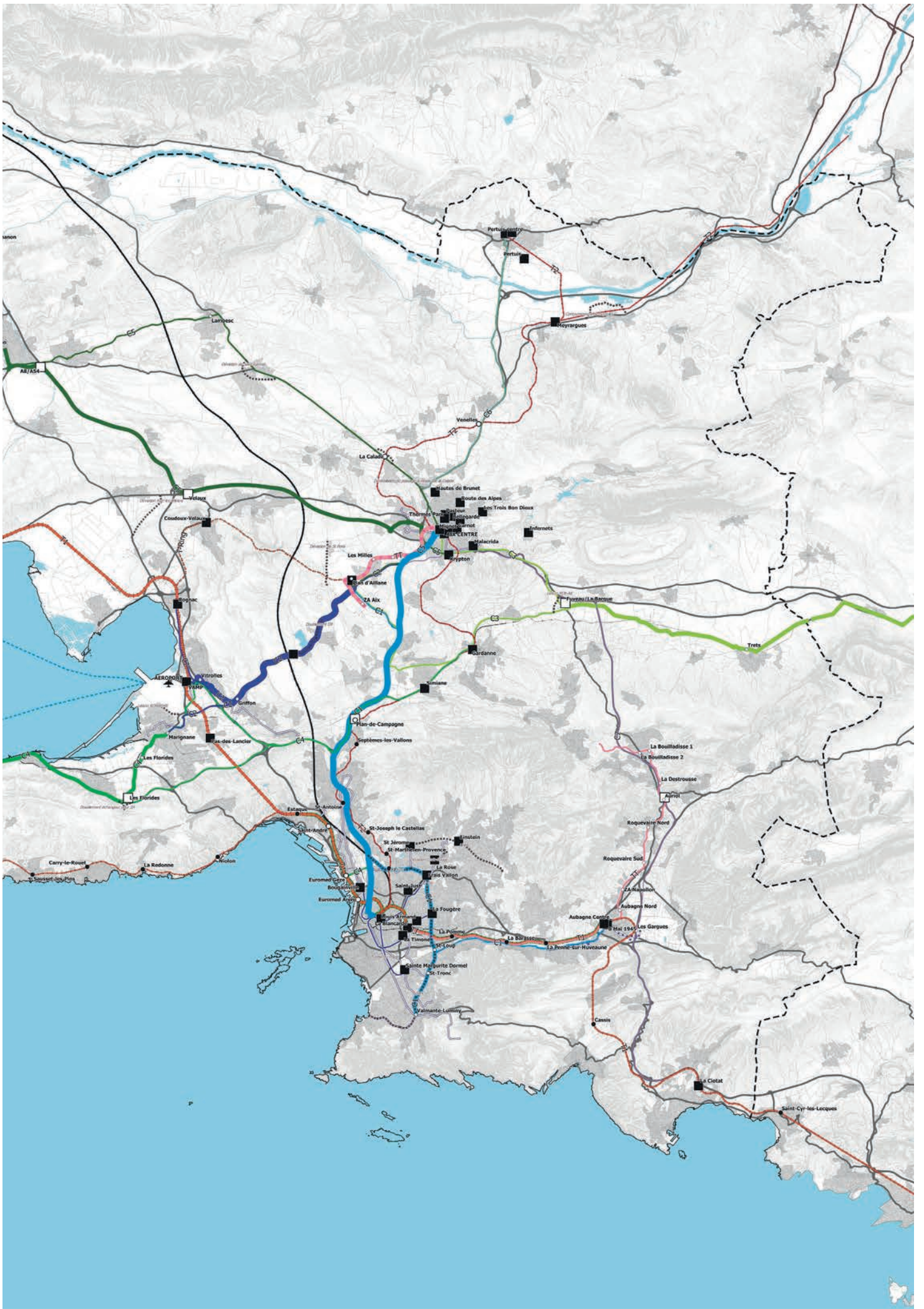
DATE : 01.07.2015

SOURCES : Livre Blanc (Mission Interministérielle) - 2014 ; Institut Géographique National

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 km







## UN DÉSÉQUILIBRE EMPLOIS-LOGEMENTS QUI NE FAIT QUE S'AGGRAVER

### Interrogation n°1 : Relation Aix-Vitrolles : quelle organisation des transports ?

Le corridor Aix-Vitrolles devrait recevoir un nombre de déplacements beaucoup plus important dans un avenir proche (cf. développements sur la démographie et l'urbanisation dans les autres chapitres). Une liaison Aix-Vitrolles sans rupture de charge à Plan d'Aillane nous semble nécessaire.

D'autre part, les Hauts de la Duranne/l'Arbois est distant de 5km à vol d'oiseau de la gare d'Aix-TGV, et plus encore de Plan d'Aillane. C'est un territoire dont la génération de déplacements a doublé entre 2009 et 2014 et continuera vraisemblablement cette croissance dans les cinq prochaines années. Il nous semble donc important de le faire figurer comme un nœud du schéma de transport.

### Interrogation n°2 : Relation Marseille-Aix : quelle stratégie de report modal ?

Il est important de bien dissocier deux besoins : la liaison rapide, inter-territoires Aix-Marseille et la desserte urbaine des gares de quartiers nord de Marseille (St Marthe, St Jérôme, St Antoine,...) et du prolongement de son urbanisation, qui pourrait bien se densifier : Septème-les-Vallons, plan de Campagne? Cette desserte urbaine devrait être desservie par un RER ! Cette orientation offrirait une alternative concurrentielle au déplacement motorisé à la population habitant ou travaillant dans ces secteurs à forte densité. Elle augmenterait l'impact sur le report modal.

### Interrogation n°4 : Le tram-train fausse bonne idée ou vraie solution ?

La liaison Aix-Plan d'Aillane relève d'un transport de réseau urbain qui vient compléter le réseau de bus très performant d'Aix en Provence, et qui est nécessaire du fait de l'extension de l'urbanisation de la ville d'Aix jusqu'aux Milles et à Plan d'Aillane. A notre avis elle est à effectuer en bus à haut niveau de service.

### Interrogation n°5 : La desserte ferroviaire de l'aéroport: lubie ou nécessité ?

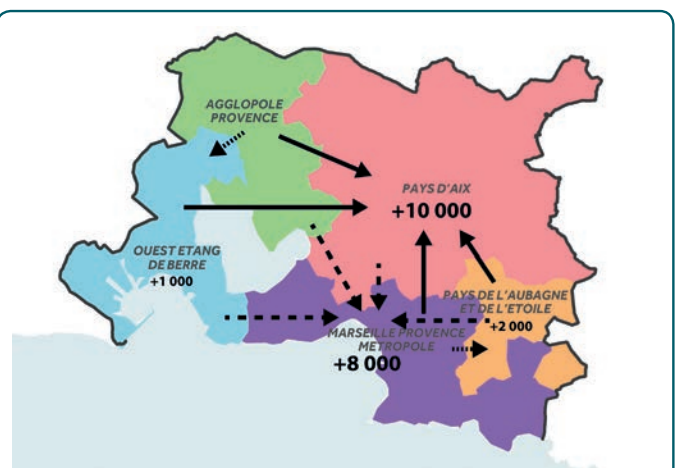
Pourquoi ne pas profiter de la concentration de l'offre TC des trois portes d'entrée de la métropole (Aix TGV, Marseille St Charles et Aéroport de Marignane) pour développer et accentuer ces pôles d'échange? L'urbanisation et la densification est un levier d'optimisation des transports. A partir du moment où l'aéroport devient un lieu de développement d'activités économiques (tertiaire, hôtels, centre de congrès,...) la desserte ferroviaire de l'aéroport deviendra une nécessité.

La démarche interscot entamée en 2010 et stoppée en 2012 a réalisé une analyse du déséquilibre emploi/logement sur la période 2000/2006. Elle expliquait que les importants phénomènes de déserrèlement résidentiel d'Aix et Marseille vers le pays d'Aubagne et Agglopoles avaient entraîné une hausse des déplacements domicile-travail de 20%, avec des conséquences non négligeables sur le temps de transport pour aller au travail, puisqu'il est passé de 22 minutes en 1997 à 26 minutes en 2009...

Le schéma ci-dessous montre que sur la période 2000-2006, les territoires d'Aix et de Marseille ont gagné respectivement 10 000 et 8 000 nouveaux actifs n'habitant pas dans le territoire. D'où des navettes domicile-travail supplémentaires importantes vers ces deux territoires. On rappelle, pour fixer l'échelle, que les flux entre les territoires d'Aix et de Marseille sont de 52 000 au total.

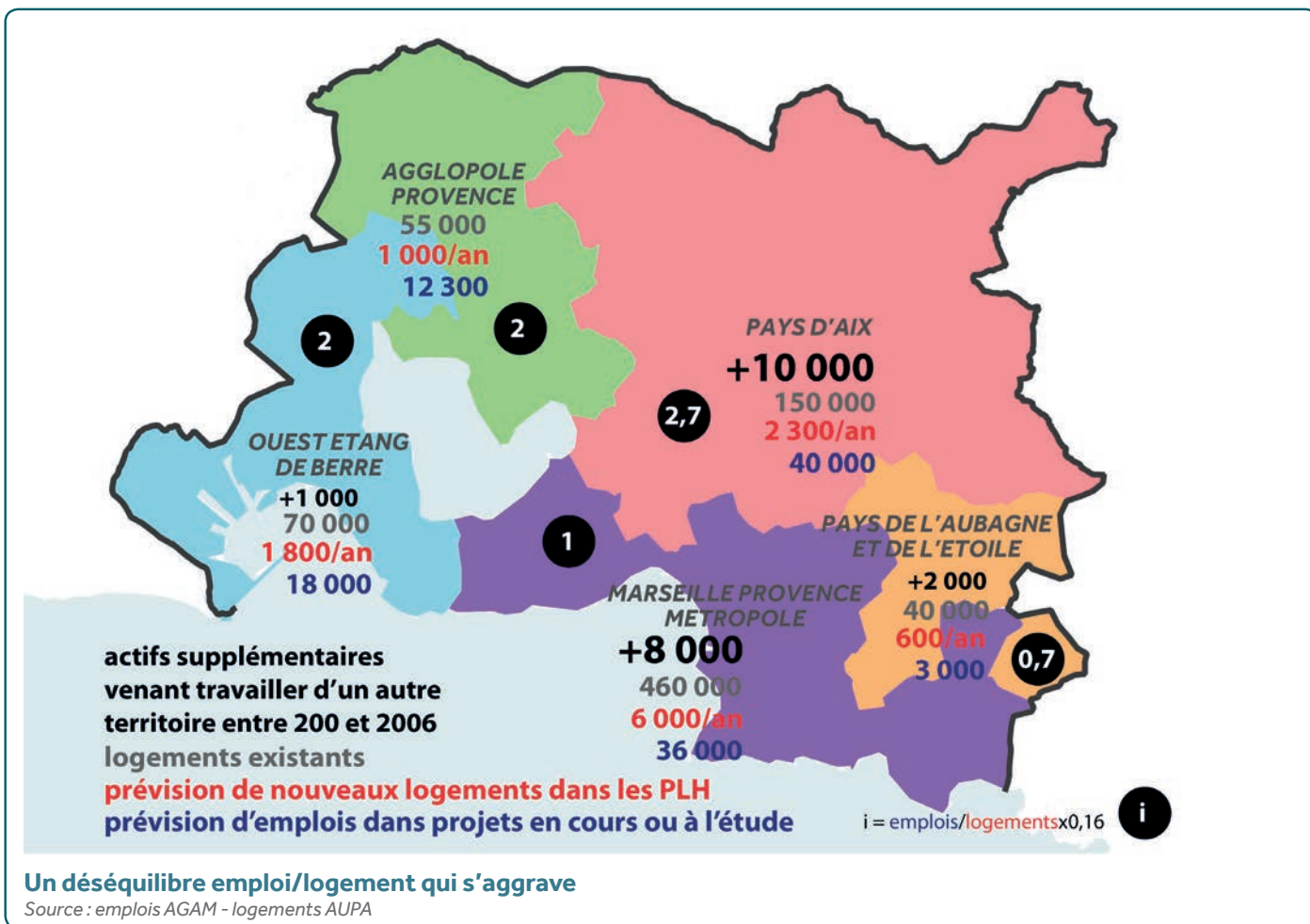
A partir des données sur les prévisions de logements/ dans les PLH et des nouveaux emplois dans les futurs projets d'activités recensés par l'AGAM, nous avons calculé un indicateur fictif proportionnel au rapport (emploi/logement) prévisionnel, afin de rendre compte de la disparité de l'équilibre emploi-logement d'un territoire à l'autre, et d'imaginer les nouveaux déséquilibres pouvant en découler.

Ce calcul est purement indicatif. Cf. Carte ci-contre. On remarque que le déséquilibre emploi/logement devrait perdurer dans les territoires d'Aix, et Ouest Étang de Berre et apparaître dans l'agglopoles. Ceci devrait entraîner des flux domicile-travail supplémentaires entre les territoires du sud est de la métropole, Marseille et Aubagne, et ceux du Nord, Aix-en-Provence et de l'ouest, Ouest Étang de Berre et Agglopoles. Soit des flux croissants entre le nord et le sud et de nouveaux flux entre l'est et l'ouest. La congestion des axes de transport ne devrait pas s'arranger !



Démarche interscot : nombre d'actifs en plus n'habitant pas dans le territoire entre 2000 et 2006

Source : démarche interscot Préfecture 13-AGAM-AUPA



## ARTICULER POLARITÉS, CENTRALITÉS ET MOBILITÉS

S'il est une revendication sur laquelle tous les habitants de la métropole s'accordent c'est de disposer d'un réseau de transport performant. L'analyse de ses nombreux dysfonctionnements a été faite, elle met en lumière principalement une quasi absence de transports en commun entre les zones d'habitat et d'emploi particulièrement dans la ville linéaire qui s'étend d'Aubagne à Marignane et Vitrolles (et un jour vers Gardanne, Fos et Istres) et dans l'extension sud-ouest de Aix, deux endroits où les flux domicile-travail sont les plus importants. Les logiques d'implantation des emplois et des grandes zones commerciales ont toujours été fondées sur l'utilisation de la voiture et les grandes périphéries rurales sont très attractives pour l'habitat. Cette répartition géographique entraîne la saturation d'un réseau routier et autoroutier qui, à quelques exceptions près, est complet et assez bien dimensionné.

Or nous savons que la question des mobilités ne doit pas être traitée dans la seule optique du transport. On sait notamment que **l'augmentation continue de la vitesse de déplacement entraîne mécaniquement celle de la longueur des déplacements et, par conséquent, une nouvelle demande de mobilité.**

On sait également que la facilitation des déplacements quels que soient leurs modes a pour conséquence la spécialisation fonctionnelle et sociale des territoires à moins d'être accompagnée par une politique efficace de localisation des emplois, de mobilité résidentielle de mixités urbaines et de proximités à toutes les échelles. **L'objectif n'est pas d'augmenter la mobilité (qui est en fait imposée aux habitants) mais, au contraire, d'en réduire le besoin (un tiers des émissions de GES en ville est dû aux déplacements).** Mettre en œuvre une telle politique urbaine nécessite une coordination métropolitaine bien plus complexe que la mise en œuvre d'un réseau de transport consensuel.

Le livre blanc des transports métropolitains est une étape dans la réflexion sur les mobilités, qui ouvre un débat. Nous y participons en répondant aux interrogations stratégiques qu'il pose, mais aussi en proposant un principe d'organisation des mobilités à plusieurs niveaux, et en relation étroite avec l'urbanisation, la localisation des emplois et des équipements et celle des logements. Ceci est développé dans le chapitre suivant.

## NOTRE PROPOSITION COMPLÉMENTAIRE POUR UNE «MÉTROPOLE DE LA PROXIMITÉ» : LE «MÉTROPOLITAIN»

La métropole a besoin d'un réseau de transport métropolitain qui permette de se déplacer rapidement entre les principaux pôles des territoires qui la composent, mais également d'un réseau de transport urbain rapide pour se déplacer à l'intérieur de ces territoires (tramway, bus à haut niveau de service et RER). Ces deux réseaux doivent être hiérarchisés l'un par rapport à l'autre et maillés.

Aujourd'hui, les métros et tramways existent mais sont réservés au centre de Marseille. Pour aller travailler à Marseille, un habitant de Châteauneuf doit prendre sa voiture. De même, pour un habitant d'Aubagne qui veut se rendre à Plan de campagne, ou une famille de saint Antoine qui voudrait se promener près de l'étang de Berre. On constate également qu'il est impossible de se passer de sa voiture quand on habite aux Milles ou à la Duranne. Ces problèmes ne seront pas réglés par une offre musclée de cars interurbains ou une amélioration du réseau Ter, car ces transports ne desservent pas les «quartiers» dont on vient de parler. Or y habitent près de 2/3 des métropolitains.

Pour améliorer les déplacements internes dans la «ville linéaire», mais aussi dans l'extension sud ouest d'Aix, nous avons fait un certain nombre de propositions, qui ont dû rester au stade de l'esquisse, faute de pouvoir les confronter aux acteurs des systèmes de transport, et en particulier la SnCF. On peut cependant en retenir le principe.

### **Pour la ville linéaire : 3 lignes de «Métropolitain», prolongées par 2 BHNS, et un tram-train**

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 pourrait être desservie, à terme, par trois lignes de type métro rapide ou RER (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, Maignane..):

- une 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 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 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 l'avons appelé le «métropolitain».

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. Les gares existantes (aujourd'hui le Ter y passe toutes les 1h-1h30) desservent 360 000 habitants dans un rayon de moins d'1km, soit 30% des habitants de la ville linéaire. Or, les lignes ferrées qui traversent la conurbation sont susceptibles de rabattre 520 000 habitants, et même 630 000 si l'on compte l'interconnexion avec le réseau de métro et tram de Marseille, soit plus de la moitié de la ville linéaire.

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 actuelles 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.

En ce qui concerne Marseille, nous proposons également :

- un tram-train qui utiliserait la voie ferrée le long du port, désenclaverait le quartier de la Belle de Mai et se connecterait à Arenc et l'Estaque
- le prolongement de la ligne 2 du métro jusqu'à la Barasse, qui est déjà à l'étude et a été repris par Interland dans l'étude de la vallée de l'Huveaune

### **Pour Aix, la prolongation du BHNS à l'étude vers la gare tgv en passant par la Duranne, et son maillage avec le réseau Ter à plan d'Aillane.**

Le pays d'Aix a pour projet deux transports en commun en site propre pour desservir les nouveaux projets de logement et d'activité de son extension au sud ouest de la ville : l'un qui passerait par Luynes, la future salle de spectacles, et la zone d'activités des Milles. L'autre qui desservirait en dissocié le centre habité des Milles, son pôle commercial et la zone d'activités.

Nous proposons que ces deux liaisons se maillent avec le Ter à plan d'Aillane, ce qui conférerait à ce dernier un

véritable rôle de Pôle d'échange, et que la liaison qui suit la RD9 soit prolongée vers le nouveau quartier de la Duranne, de manière à permettre son développement, vers le technopole du petit Arbois, et relier la gare TGV. Cette dernière liaison se ferait sans arrêt. Elle a l'avantage de donner une alternative à la RD9 pour se rendre depuis la gare Tgv aux différents pôles d'emploi de cette extension sud ouest d'Aix.

La carte en double page suivante en montre un principe, qui pourra être détaillé dans les phases ultérieures de l'étude. En particulier, la desserte dans Marseille, au nord de la gare St Charles, par la ligne PLM ou le long du littoral, doit être étudiée précisément en tenant compte de la population concernée, et en rencontrant des acteurs des transports, à la SNCF notamment.

### **Un réseau «rapide, de proximité» maillé sur un Ter modernisé**

Ces deux propositions se connectent aux pôles d'échange sur un réseau Ter tel qu'il est projeté dans le contrat de plan Etat Région signé en mai 2015 par le Premier ministre et le président de Région. Nous l'avons complété, en intégrant des évolutions prévues à long terme par la SNCF. Le nouveau système de transport métropolitain doit en effet se faire progressivement, par emboîtement :

1. le temps court à 5 ans : celui du CPER et des 50 projets déjà engagés : rendre la métropole immédiatement opérationnelle.
2. un temps plus long, à l'horizon 2030, qui prend en compte la création de la gare souterraine TGV et l'ensemble des prévisions des Scot.

Dans ce court terme notre schéma prend acte des projets suivants :

- Le passage à 4 trains heures Aix Marseille, le doublement d'une partie de la ligne entre Lyons et Gardanne, l'ouverture d'une gare à Plan de Campagne
- L'aménagement de la ligne Aix Berre passant par Rognac avec une fréquence de deux trains par heure
- La modernisation de la voie littorale Marseille Arenc avec 2 trains par heure
- La modernisation de la ligne Aix Pertuis Manosque avec deux trains par heure

Nous proposons, en complément du projet mis en débat dans le livre blanc des mobilités, **un réseau de RER à l'échelle des besoins de la future grande agglomération Aubagne-Marseille-Istres**. Ce réseau s'appuierait sur les voies ferrées existantes, innoverait l'ensemble des bassins d'habitation : toutes les gares des quartiers nords, la vallée de l'Huveaune,... et connecterait le territoire avec ses voisins, aux principaux pôles.

## Un projet de transport pour la ville linéaire : le «Métropolitain»

Ce projet articule deux niveaux de mobilité :

### 1. Le réseau interurbain,

qui dessert les principaux centres du territoire métropolitain.

- . en jaune, le TER, avec une nouvelle ligne Vitrolles-Rognac-Aix inscrite au CPER
- . en jaune pointillé, les cars interurbains

### 2. Le réseau intra urbain,

représenté en rouge, qui dessert les principales agglomérations de la «métropole urbaine» : la «ville linéaire», qui s'étend de façon continue le long du littoral, et trois agglomérations qui s'en détachent : Aix, Salon, la Ciotat.

**Nous proposons, pour desservir la ville linéaire, un «métropolitain», 35-40km/h, cadencé toutes les 5 à 10 mn, qui emprunte les infrastructures ferrées existantes, et comporte 3 branches :**

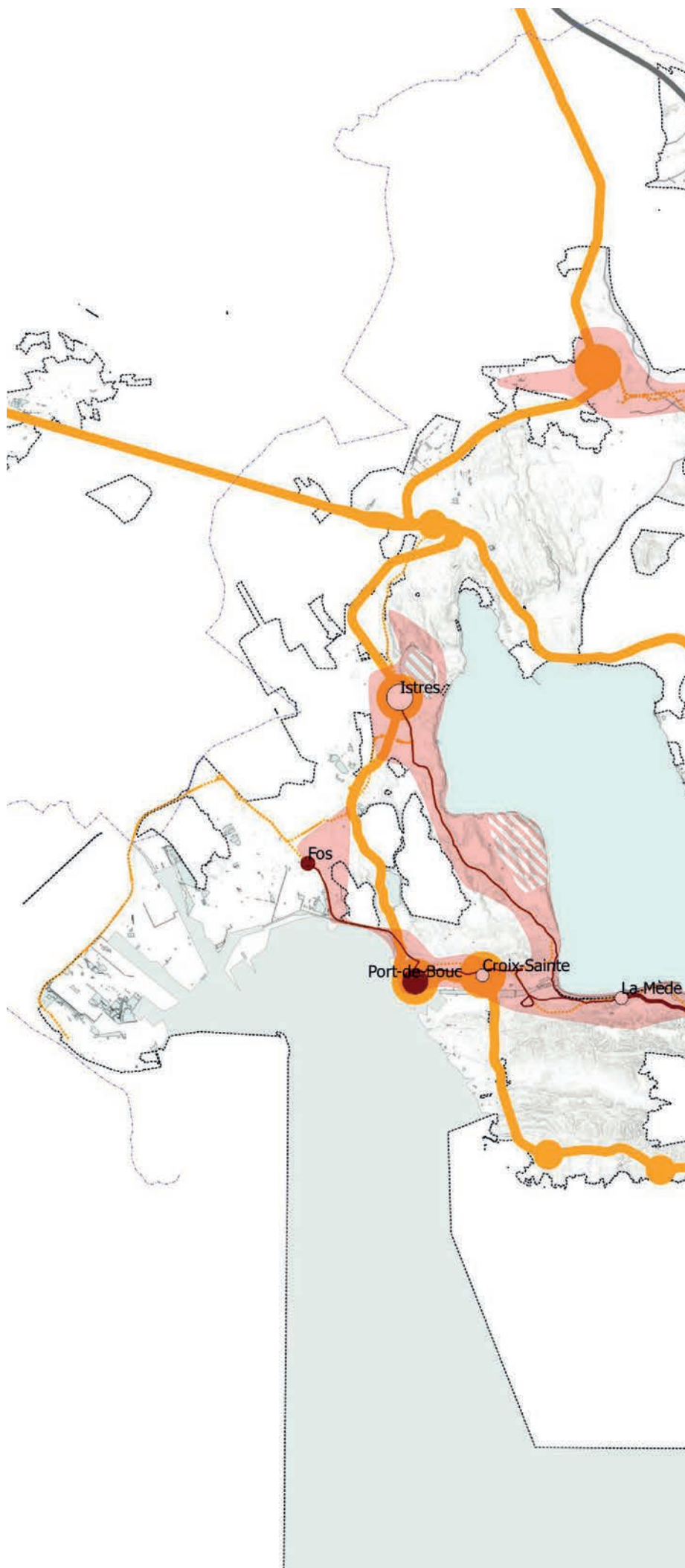
- Aubagne-La Blancarde-Gardanne-Meyreuil/Aix, sur la voie «de Cézanne»
- St Charles-Pas des Lanciers-Rognac, sur la voie PLM
- St Charles-Pas des Lanciers-La Mède, sur la voie PLM puis celle aujourd'hui réservée à l'usage de l'usine de la Mède

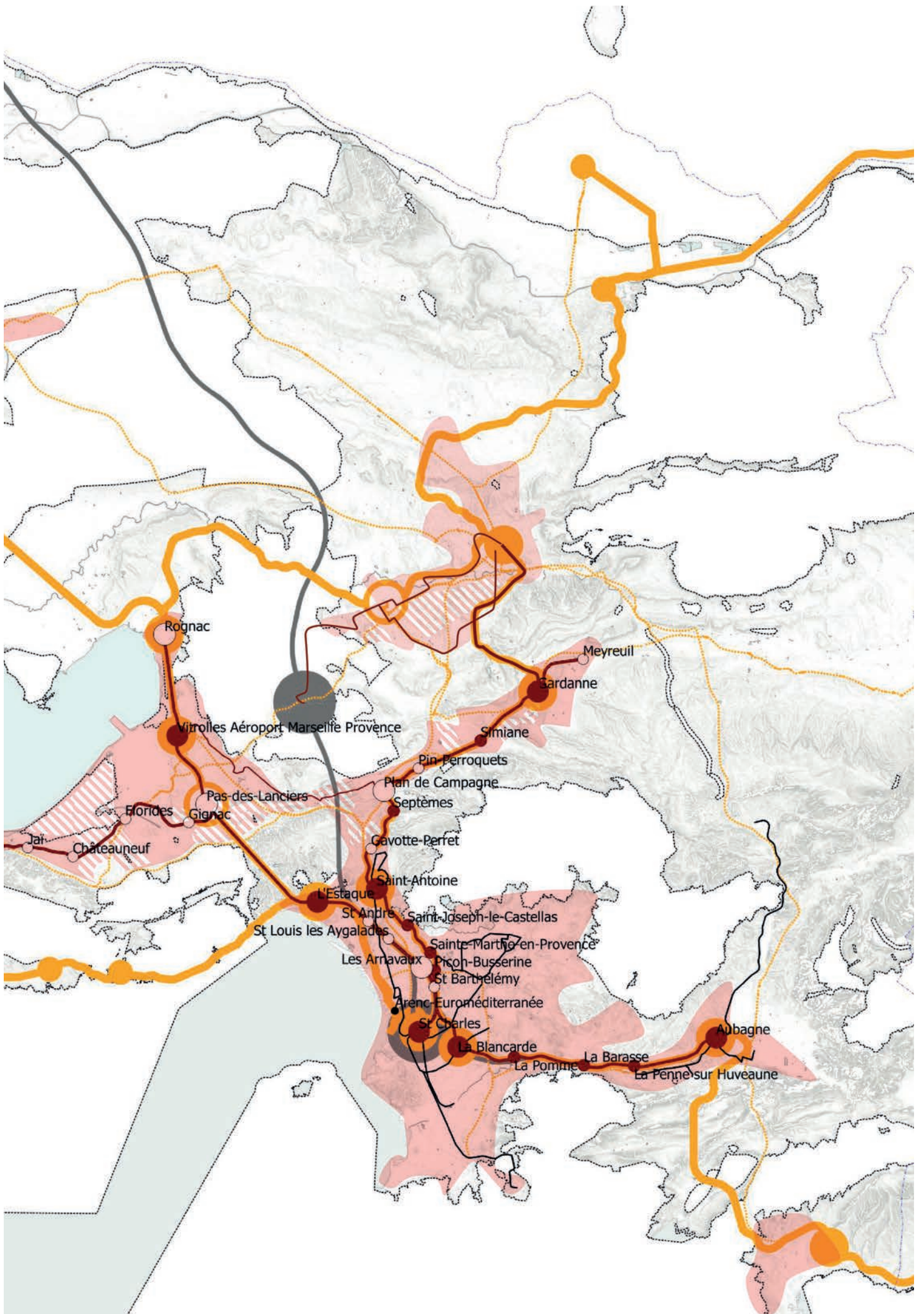
Cette dernière ligne serait prolongée par deux BHNS, l'un vers Fos et l'autre vers Istres.

Pour desservir tous les quartiers, nous proposons, de rouvrir d'anciennes stations ou d'en créer d'autres (ronds blancs), en complément des nouvelles stations prévues par la SNCF (Croix Sainte, Plan de Campagne, Pas des Lanciers) :

- St Barthélémy, Les Arnavaux, Les Aygalades, St André
- Gavotte-Perret, Pin Perroquets, Meyreuil
- La mède, Le Jaï, Châteauneuf, Les Florides, Gignac

**Nous proposons, pour desservir l'extension sud-ouest d'Aix, de mailler les deux BHNS à l'étude avec la gare TER à Plan d'Aillane, et de prolonger celui qui dessert les Milles à la Duranne, le technopôle de l'Arbois et la gare TGV.**





## LA VILLE LINÉAIRE : UN ENJEU MÉTROPOLITAIN

La Ville linéaire est une composante de cette métropole «urbaine», qui concentre la majorité des flux, en complémentarité de la métropole «rurale» décrite à l'article précédent. En effet, nous pensons que la métropole est duale : à la fois urbaine et rurale.

Un des enjeux de la future métropole sera de faire le projet de cette ville linéaire, de stabiliser sa limite avec la campagne, d'y apporter équipements, moyens de transport collectifs, espaces publics de qualité, et d'y concentrer une grande partie de l'effort d'urbanisation, l'autre partie concernant les autres grandes agglomérations : Aix, Salon, la Ciotat,... Pour cela il faudra déterminer les rapports entre les habitations, les zones d'activité et les espaces naturels et agricoles à l'intérieur de la ville linéaire, mais aussi faire le projet de ses lisières. Il ne s'agit pas de planifier de façon figée une répartition spatiale du territoire, mais de **construire un outil stratégique pour l'organiser**. La métropole est la bonne échelle pour le faire, car la ville linéaire s'étend sur 4 territoires intercommunaux.

Pour bien comprendre les enjeux de cette construction, nous avons fait l'exercice de la représenter. C'est une représentation possible, pas la seule. Elle ne fait qu'ouvrir le débat.

Pour cela nous sommes partis de la réalité du territoire : son occupation du sol, bordée par les grandes zones de nature protégée, les grandes unités de paysage. Nous avons repéré les coupures d'urbanisation naturelles : autoroutes, cours d'eau, relief, la trace du parcellaire et le foncier maîtrisé (communes, état). Puis nous avons projeté cet existant sur la base des Scots, en intégrant dans la ville les périmètres d'extension d'urbanisation ou de densification (à partir du travail de récolement des Scots que nous avons présenté dans le chapitre 2), et en excluant les territoires pour lesquels il est décidé de geler l'urbanisation ou d'installer une coupure. Par endroits, nous nous sommes appuyés sur le Plu communal.

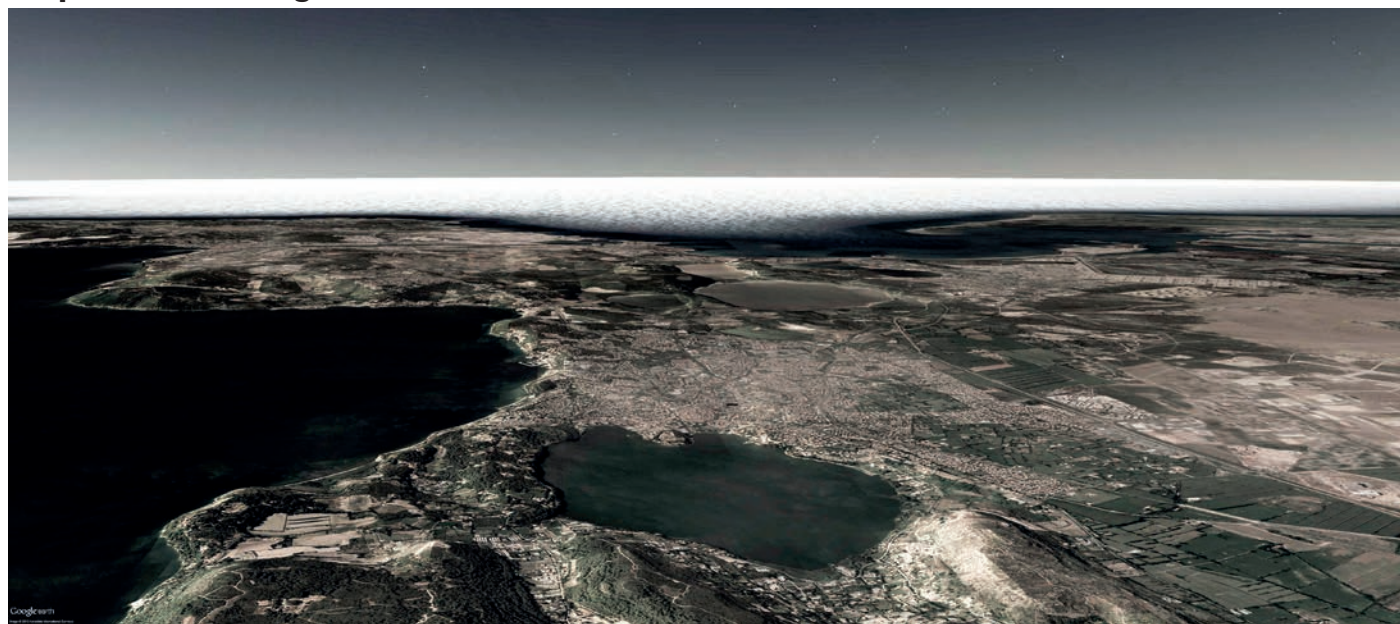
Nous avons pris comme unité de réflexion 4 séquences, dont les images ci-après montrent une vue aérienne.

Les cartes en doubles pages suivantes montrent une continuité de l'urbanisation entrecoupée d'espaces de nature qui devront faire l'objet de projets : parcs agricoles, jardins le long des rives inondables,... Ces coupures sont un atout de la ville linéaire, elles en font partie intégrante, tout en l'ouvrant sur les grands espaces de nature. Car la ville linéaire est aussi poreuse.

On distingue au moins trois types de limites : les grandes zones de nature protégée, qui sont des limites indiscutables de l'urbanisation (en noir), les routes ou le relief, sortes de frontières naturelles susceptible d'être franchies (en vert), et la limite actuelle ou projetée de l'urbanisation dans les plaines et vallées (en rose). Cette dernière devra relever d'une décision des élus.

Le projet de «métropolitain» exposé dans le paragraphe précédent dessert cette ville, jamais très large (sauf à Marseille), et met en réseau ses centralités : les centralités traditionnelles des centres de quartier où de faubourg, les centralités «contemporaines» des lieux de consommation, mais aussi, celles moins identifiées des lieux de destination privilégiés des métropolitains pour sortir et se divertir. C'est cette dernière catégorie qui figure sur les cartes. Nous les avons repérés sur les réseaux sociaux (instagram, facebook,...).

### Séquence de Martigues à Istres





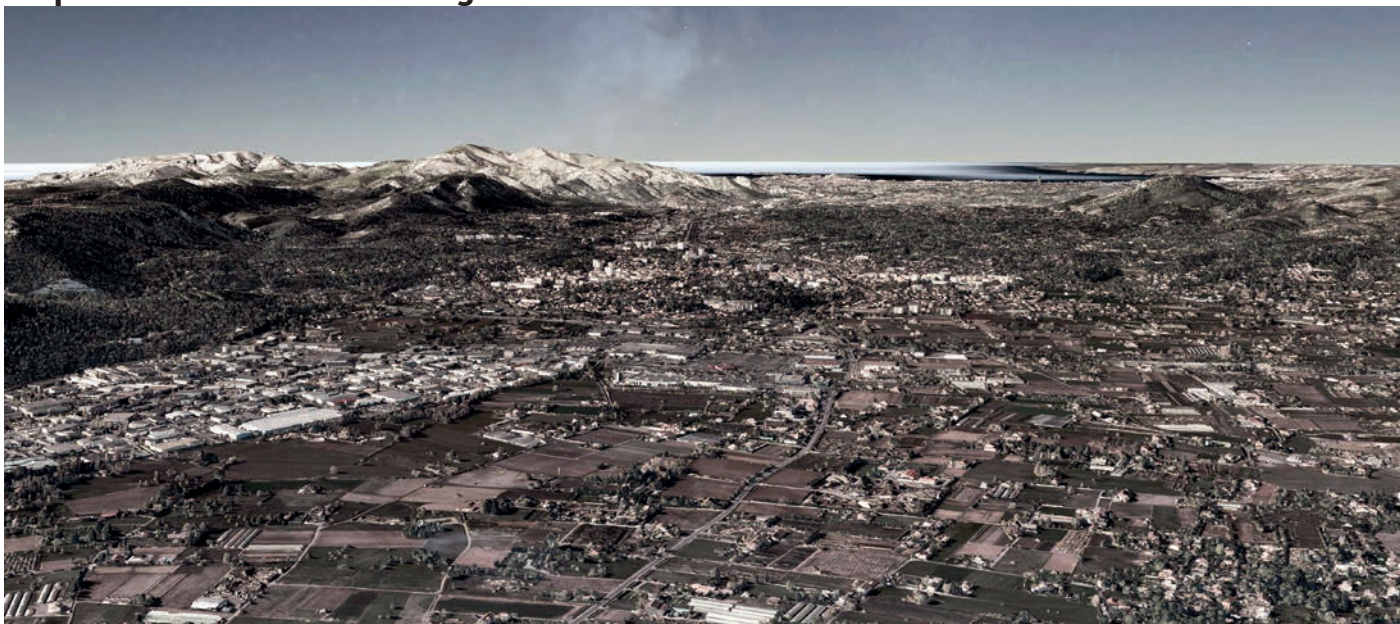
## Séquence de la Mède à Pas-des-Lanciers



## Séquence de Plan de Campagne à Gardanne et Aix



## Séquence de Marseille à Aubagne



## Séquence de Martigues à Istres

### La ville linéaire

- Habitat, commerces
- Zones d'activités
- Nature (parcs, agriculture...)
- Lieux de destination repérés sur les réseaux sociaux

### La limite

- Frontière de l'urbanisation qui relève d'une décision politique
- Frontière «naturelle» (relief, forêt...)
- Transition entre la «nature urbaine» et la «nature rurale»

### Les grands espaces naturels

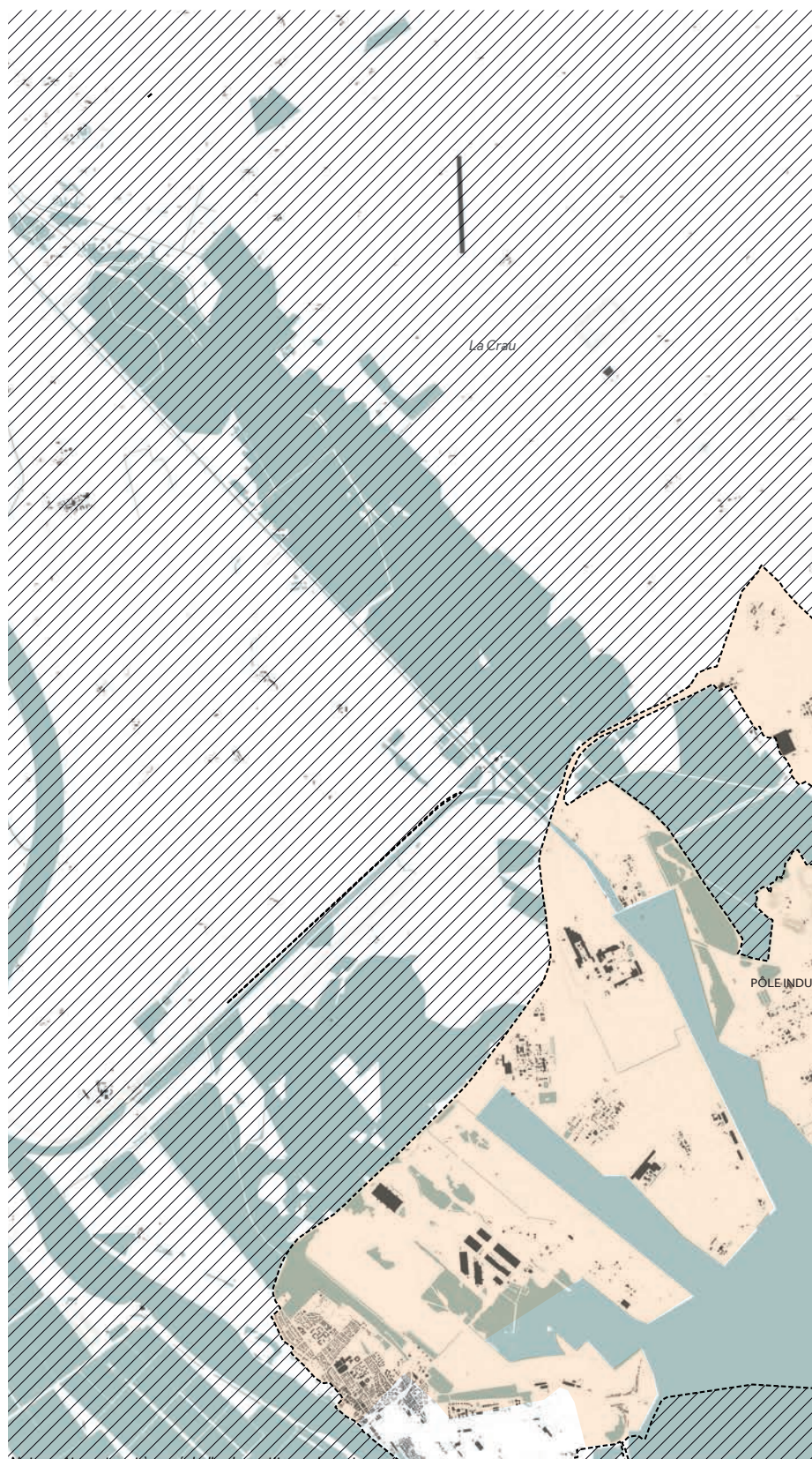
- Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)
- Espaces naturels à geler

### Zones inondables

- 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 à l'étude
  - Stations à créer pour le «Métropolitain»
  - Métro et Tram existants
  - Pôle d'échange multimodal
- nota : les cars interurbains ne sont pas représentés*

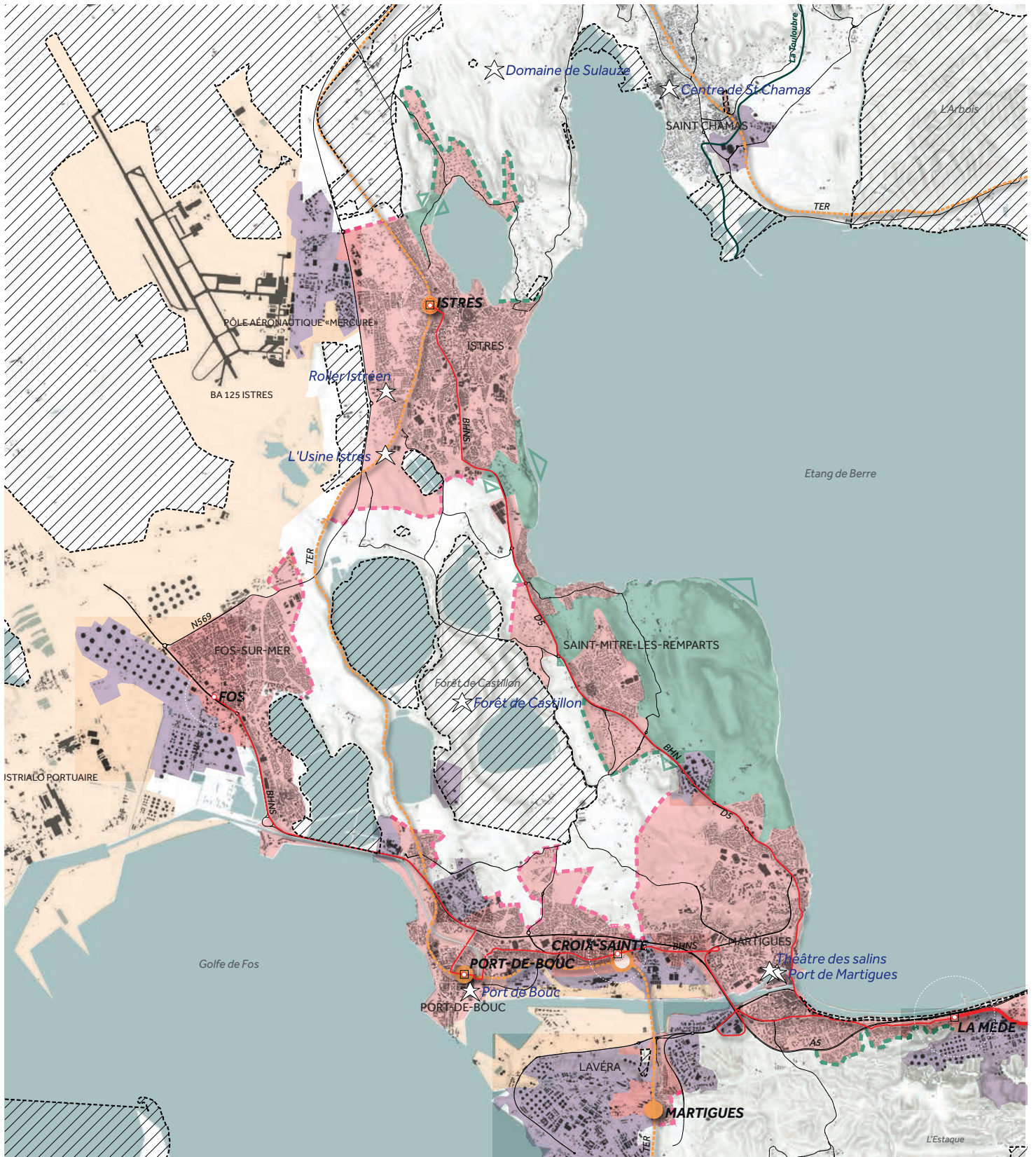


AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE

DATE : 26.06.2015

SOURCES : Institut Géographique National (IGN) - 2006/2014 ; Centre Régional de l'Information Géographique (CRIGE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur - 2004/2010 ; Corine Land Cover R93 RGF - 1990/2006 ; AGAH ; SCOT Agglopoie Provence ; SCOT Pays d'Aix ; SCOT Pays d'Aubagne et de l'Etoile ; SCOT Marseille Provence Métropole ; SCOT Ouest-Etang de Berre

0 1 2 3 4 5



## Séquence de la Mède à Pas-des-Lanciers

### La ville linéaire

- Habitat, commerces
- Zones d'activités
- Nature (parcs, agriculture...)
- Lieux de destination repérés sur les réseaux sociaux

### La limite

- Frontière de l'urbanisation qui relève d'une décision politique
- Frontière « naturelle » (relief, forêt...)
- Transition entre la « nature urbaine » et la « nature rurale »

### Les grands espaces naturels

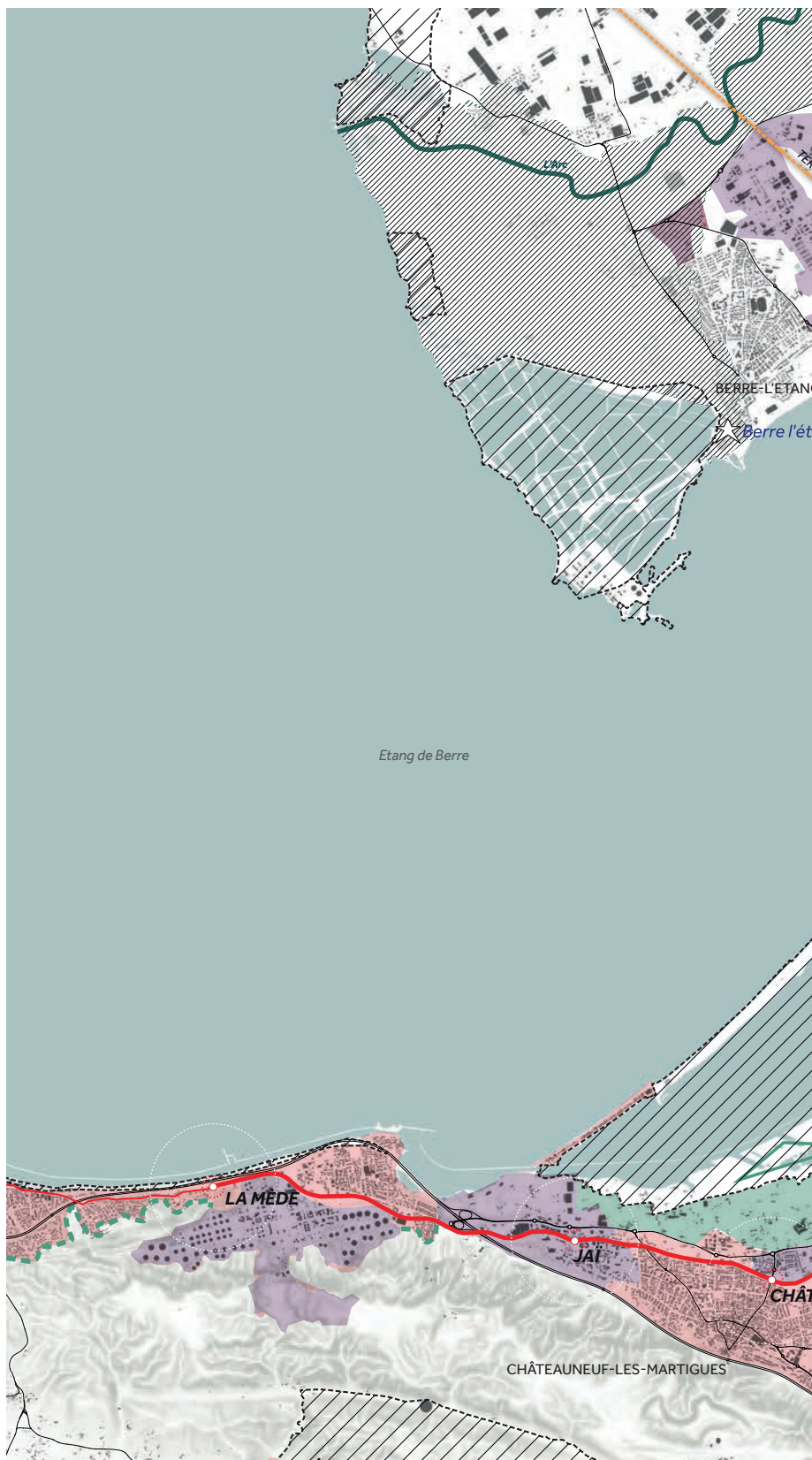
- Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)
- Espaces naturels à geler

### Zones inondables

- Zones inondables, risque 1%/an

### Deux réseaux de mobilité

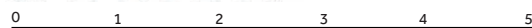
- TER : projet conforme au CPER
  - Nouvelles stations TER
  - Le « Métropolitain », BHNS qui le prolongent et autres projets à l'étude
  - Stations à créer pour le « Métropolitain »
  - Métro et Tram existants
  - Pôle d'échange multimodal
- nota : les cars interurbains ne sont pas représentés*

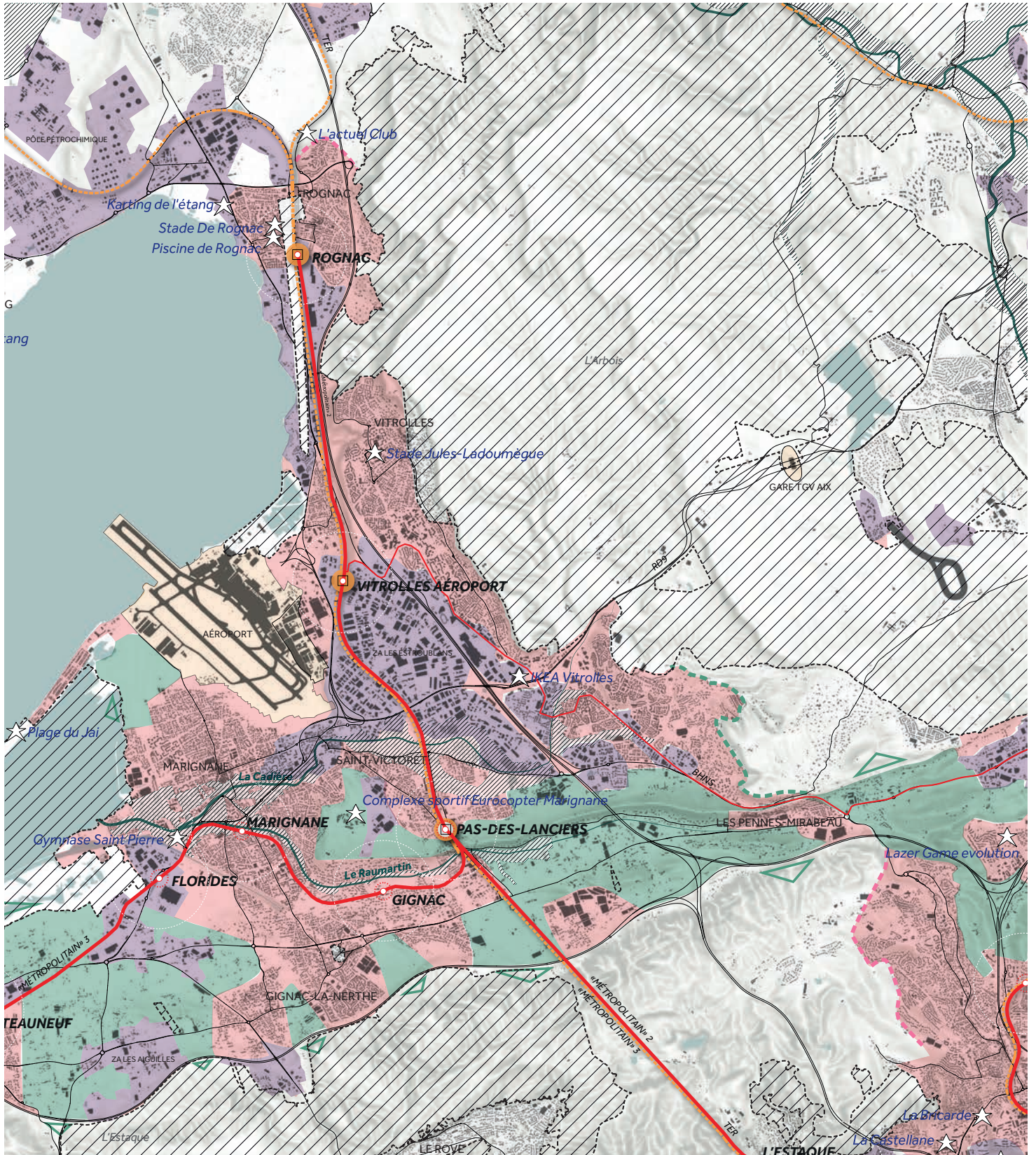


AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE

DATE : 26.06.2015





SOURCES : Institut Géographique National (IGN) - 2006/2014 ; Centre Régional de l'Information Géographique (CRIGE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur - 2004/2010 ; Corine Land Cover R93 RIGF - 1990/2006 ; AGAH ; SCOT Agglopoie Provence ; SCOT Pays d'Aix ; SCOT Pays d'Arles ; SCOT Marseille Provence Métropole ; SCOT Ouest Etang de Berre








## Séquence de Plan de Campagne à Gardanne et Aix



### La ville linéaire

-  Habitat, commerces
-  Zones d'activités
-  Nature (parcs, agriculture...)
-  Lieux de destination repérés sur les réseaux sociaux

### La limite

-  Frontière de l'urbanisation qui relève d'une décision politique
-  Frontière «naturelle» (relief, forêt...)
-  Transition entre la «nature urbaine» et la «nature rurale»







### Les grands espaces naturels

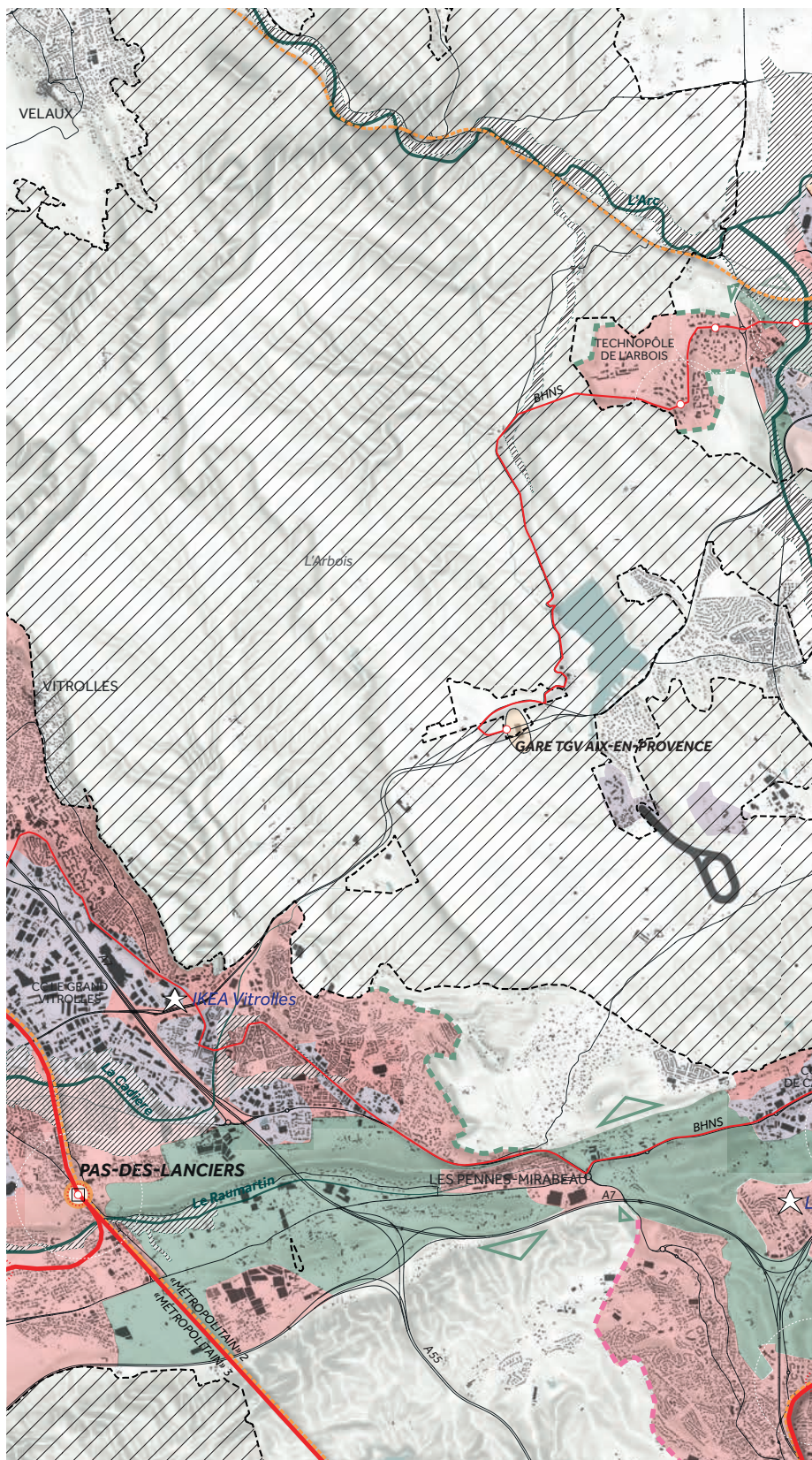
-  Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)
-  Espaces naturels à geler

### Zones inondables

-  Zones inondables, risque 1%/an

### Deux réseaux de mobilité

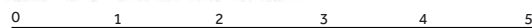
-  TER : projet conforme au CPER
  -  Nouvelles stations TER
  -  Le «Métropolitain», BHNS qui le prolongent et autres projets à l'étude
  -  Stations à créer pour le «Métropolitain»
  -  Métro et Tram existants
  -  Pôle d'échange multimodal
- nota : les cars interurbains ne sont pas représentés*

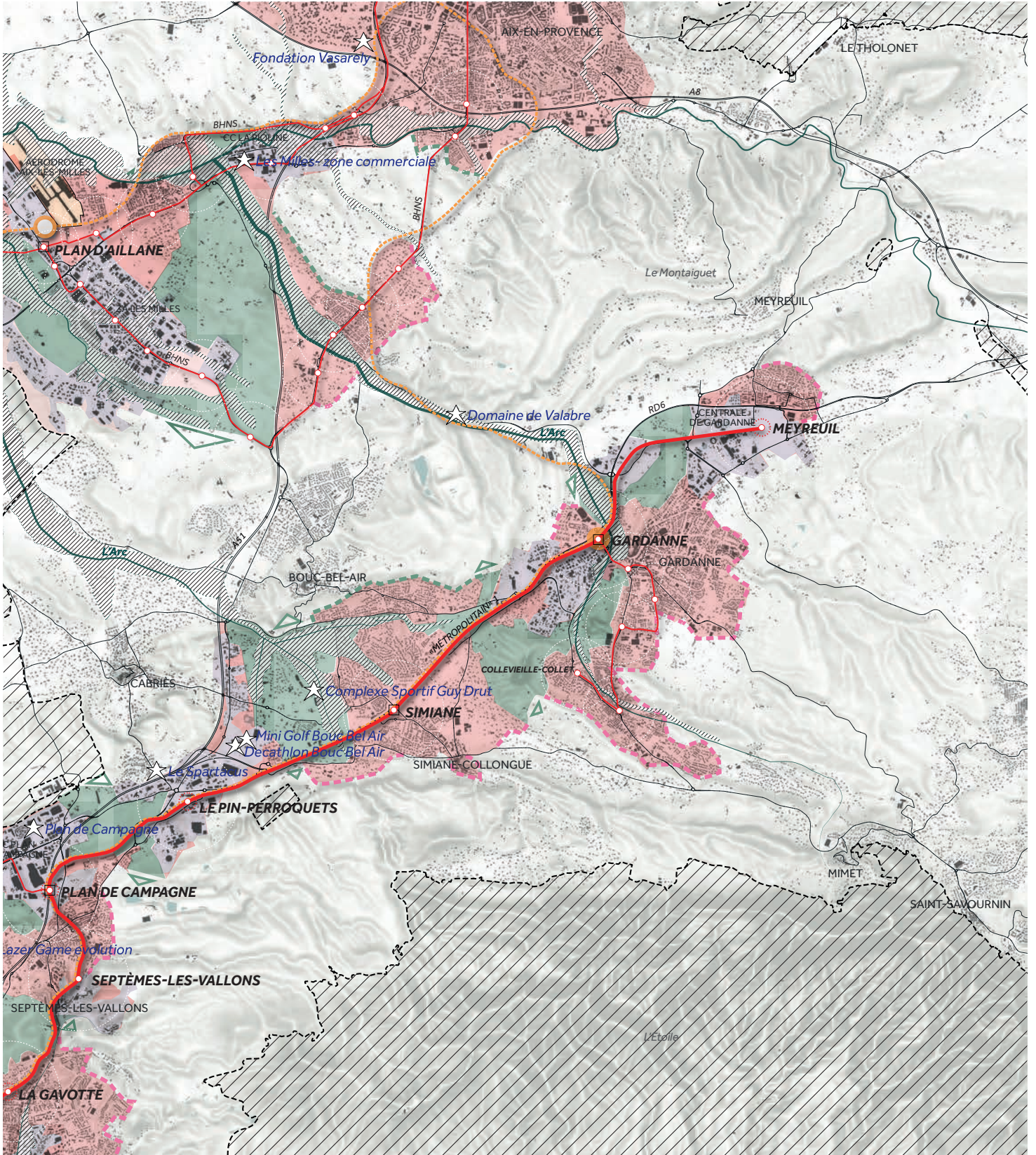


AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE

DATE : 26.06.2015





SOURCES : Institut Géographique National (IGN) - 2006/2014 ; Centre Régional de l'Information Géographique (CRIGE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur - 2004/2010 ; Corine Land Cover R93 RIGF - 1990/2006 ; AGAH ; SCOT Agglopoie Provence ; SCOT Pays d'Aix ; SCOT Pays d'Aubagne et de l'Etoile ; SCOT Marseille Provence Métropole ; SCOT Ouest Etang de Berre








## Séquence de Marseille à Aubagne



### La ville linéaire

-  Habitat, commerces
-  Zones d'activités
-  Nature (parcs, agriculture...)
-  Lieux de destination repérés sur les réseaux sociaux

### La limite

-  Frontière de l'urbanisation qui relève d'une décision politique
-  Frontière «naturelle» (relief, forêt...)
-  Transition entre la «nature urbaine» et la «nature rurale»







### Les grands espaces naturels

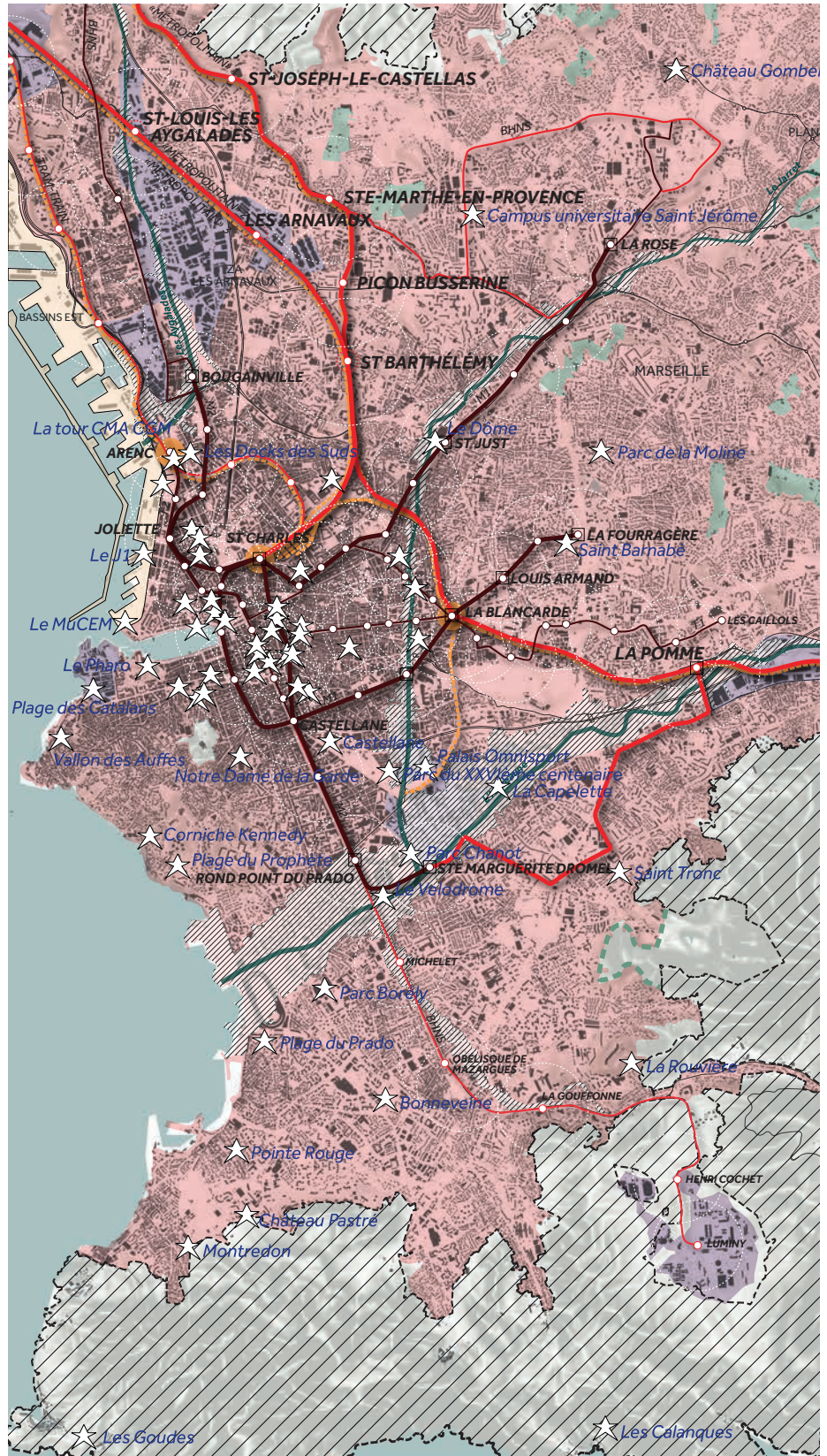
-  Espaces naturels protégés, non urbanisables (PNR, EBC, ZNIEFF 1, Natura 2000...)
-  Espaces naturels à geler

### Zones inondables

-  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 à l'étude
  -  Stations à créer pour le «Métropolitain»
  -  Métro et Tram existants
  -  Pôle d'échange multimodal
- nota : les cars interurbains ne sont pas représentés*



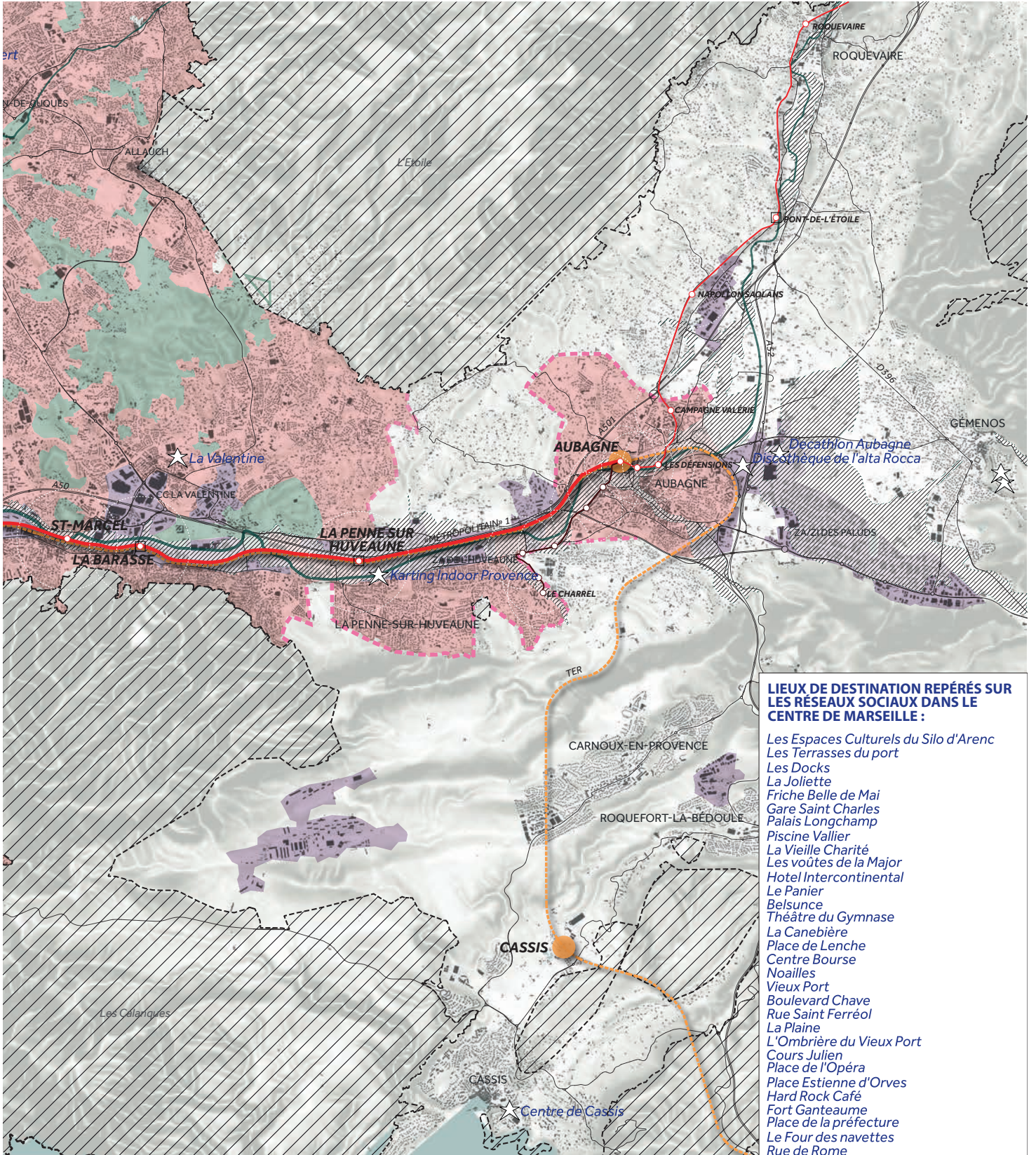
AIX-MARSEILLE-PROVENCE METROPOLE

DATE : 26.06.2015

SOURCES : Institut Géographique National (IGN) - 2006/2014 ; Centre Régional de l'Information Géographique (CRIGE) de la région Provence Alpes Côte d'Azur - 2004/2010 ; Contour Land Cover R93 RIGF - 1990/2006 ; AGAH ; SCOT Agglopro Provence ; SCOT Pays d'Aix ; SCOT Pays d'Aubagne et de l'Etoile ; SCOT Marseille Provence Métropole ; SCOT Ouest-Etang de Berre









## CHAPITRE 4

# PORT, ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE ET ÉNERGIE

## SOMMAIRE

<b>Introduction</b> <i>Alain Bourdin</i>	189
<b>Trouver et accompagner les dynamiques de l'économie métropolitaine</b> <i>Jacques Boulesteix</i>	191
<b>Le port : innover ou déperir</b> <i>Théo Willemsen</i>	203
<b>Les activités maritimes et portuaires au cœur du renforcement économique de la métropole</b> <i>Jacques Boulesteix</i>	211
<b>La métropole, un territoire démonstrateur pour la transition énergétique</b> <i>Eric L'Helguen, Marisa le Meur</i>	223
<b>Conclusion</b> <i>Alain Bourdin</i>	231



# INTRODUCTION

*Alain Bourdin*

Les travaux de la mission de préfiguration, et en particulier l'étude d'Acadie ont montré qu'il n'existe pas un territoire de l'économie mais une pluralité de territoires. Un des enjeux majeurs pour la métropole est de les articuler.

Mais cela ne peut se faire sans une vision claire de la situation d'ensemble, des dynamiques à l'œuvre dans l'économie métropolitaine, de ses points forts et de ses faiblesses, des éléments de contexte social, politique, géographique qui permettent de prendre la pleine mesure des enjeux d'une métropole désormais inscrite dans l'économie-monde.

C'est ce que nous avons voulu faire en présentant d'abord un tableau d'ensemble (contribution de J. Boulesteix) puis des « zooms », sur deux domaines (écosystèmes plus que secteurs) qui nous paraissent particulièrement structurants aussi bien pour le développement économique que pour l'organisation du territoire de la métropole : le port qui est tout le contraire d'une activité

extraterritoriale, peut être le fer de lance de l'économie métropolitaine ; l'énergie parce qu'elle jouera un rôle de plus en plus important dans le développement et que la métropole, aujourd'hui vulnérable, recèle sur ce plan des richesses considérables. Ces deux domaines sont en outre, comme on le verra, typiquement d'échelle métropolitaine.

Nos interrogations ont porté sur les activités économiques elles-mêmes sur leurs acteurs et leur organisation, ainsi que sur l'environnement de l'économie et en particulier ses rapports avec le territoire et la société métropolitaine.

Nous avons interrogé le port dans deux directions complémentaires : d'une part dans sa dynamique interne, c'est à dire tout ce qui concerne l'économie portuaire ; d'autre part comme pôle autour duquel peut se structurer une grande partie de l'économie du territoire.



# **TROUVER ET ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES DE L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE**

*Jacques Boulesteix*

**La situation actuelle de l'économie de l'aire métropolitaine**

**Trois axes d'action économique**

**Trois axes d'action sociale pour un développement économique**

**Enjeux et outils**





# TROUVER ET ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES DE L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

Jacques Boulesteix

## LA SITUATION ACTUELLE DE L'ÉCONOMIE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

**Des faiblesses héritées, depuis des décennies, de la désindustrialisation, de la faible captation de la croissance des échanges maritimes et d'un territoire au fonctionnement inefficace** (transports, logements, absence de schéma de développement à l'échelle métropolitaine).

- Les emplois se créent dans de petites entreprises (les deux tiers des nouveaux emplois de la métropole proviennent de la création d'établissements de moins de 50 salariés).
- L'attractivité du territoire n'a que très peu participé à la hausse de l'emploi local : entre 2004 et 2011 à peine 4 % des créations nettes de postes sont le fait de l'installation dans la métropole d'établissements auparavant implantés ailleurs (soit + 0,1 % par an)<sup>1</sup>.

**Des points forts incontestables, de rayonnement mondial, porteurs aujourd'hui d'une large part de la création de richesses** (portuaire et logistique, aéronautique, santé, tourisme, TIC's, ...), coexistant avec des secteurs en mutation, mais menacés ou fragilisés (pétrochimie, agriculture, ...).

	Emplois	CA (M€)
Portuaire	44 000	14 500
Transport, logistique	58 000	6 000
Aéronautique	35 000	5 500
Santé	75 000	7 500
Tourisme	30 000	3 000
TIC's, photonique, énergie	20 000	2 500
Pétrochimie	10 000	3 000
Agriculture	40 000	500

Sources<sup>2</sup>

1. Métropole Aix-Marseille Provence : Les services présentiels qualifiés, moteurs du développement économique, Analyse N° 39, INSEE PACA, Sylvain Adaoust, Frédéric Caste, Jacques Pougard, Rémi Belle, décembre 2013

2. Sources :

Regards de l'AGAM No 27 décembre 2014

<http://www.paca.pref.gouv.fr/zooms/La-filiere-aeronautique-ou-le-projet-Henri-Fabre>

[http://www.crimp.com/sites/default/files/zoomsantepaca2009\\_0.pdf](http://www.crimp.com/sites/default/files/zoomsantepaca2009_0.pdf)

[http://www.mouvement-metropole.fr/Public/Files/home\\_resource\\_doc/ca13metropole\\_f2c2d0951c.pdf](http://www.mouvement-metropole.fr/Public/Files/home_resource_doc/ca13metropole_f2c2d0951c.pdf)

[http://www.cluster-paca-logistique.com/pages/interieur.php?categorieTOP=5&id\\_categorie=29](http://www.cluster-paca-logistique.com/pages/interieur.php?categorieTOP=5&id_categorie=29)

[http://www.mouvement-metropole.fr/Public/Files/home\\_re-](http://www.mouvement-metropole.fr/Public/Files/home_re-)

Ces 8 secteurs totalisent 68% des emplois privés que compte la métropole et participent à 72% de son PIB.

**Une répartition atypique des différents secteurs économiques, moins favorable à la création de richesses brutes<sup>3</sup>.**

- la part des économies d'entraînement (connaissance, transports, production) est inférieure à 50% alors qu'elle est de 55% à 60% dans les autres métropoles françaises ;
- l'économie résidentielle représente 52% des emplois alors qu'à Lyon, Toulouse ou Grenoble, elle ne représente que 30% à 36% des emplois salariés. Seule la métropole niçoise dépasse ce pourcentage<sup>4</sup>. A l'inverse, les deux métropoles de la région PACA sont celles où l'économie liée à la production est la plus faible<sup>5</sup>.

**Une économie encore trop cloisonnée**

- Des relations insuffisantes entre l'économie portuaire et les économies présentes sur le territoire métropolitain, notamment l'innovation.
- Une fluidité et une induction limitées entre les différents secteurs économiques, qui fait que la croissance de l'un profite toujours insuffisamment aux autres.
- Une absence de schéma de développement économique peu favorable jusqu'à présent aux projets d'envergure métropolitaine, et donc à l'interaction économique locale.
- La concurrence entre les territoires a fortement pénalisé le développement économique local. L'INSEE a regardé la création d'emplois privés entre 2004 et 2011 sur le territoire de la future métropole<sup>6</sup>. 46200 emplois ont été créés en tout en 7 ans, soit 20 % de moins que les autres grandes aires urbaines françaises, mais seulement 2000 emplois liés à l'implantation d'entreprises extérieures au territoire. Chaque année, 7 fois plus d'emplois (2000 par an) sont déplacés entre les six intercommunalités suite à des transferts internes. Une grande partie de l'énergie en matière de promotion économique revient donc à déplacer des emplois locaux plutôt que d'attirer de nouvelles activités sur le territoire.

[source\\_doc/agam\\_metropole\\_en\\_chiffres\\_bd\\_e9e62328dc.pdf](http://www.crimp.com/sites/default/files/chiffres_economie_2014_paca_0.pdf)  
[http://www.crimp.com/sites/default/files/chiffres\\_economie\\_2014\\_paca\\_0.pdf](http://www.crimp.com/sites/default/files/chiffres_economie_2014_paca_0.pdf)

[http://insee.fr/fr/themes/document.asp?reg\\_id=5&ref\\_id=21713](http://insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=5&ref_id=21713)

3. Rapport OCDE sur la métropole Aix-Marseille, 2013

4. Rapport OCDE sur la métropole Aix-Marseille, 2013

5. AGAM « Stratégie de développement économique 2008-2014 » [http://www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/publications/observatoire\\_ede/MeP\\_strat\\_eco\\_BR.pdf](http://www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/publications/observatoire_ede/MeP_strat_eco_BR.pdf)

6. Métropole Aix-Marseille Provence : Les services présentiels qualifiés, moteurs du développement économique, Analyse N° 39, INSEE PACA, Sylvain Adaoust, Frédéric Caste, Jacques Pougard, Rémi Belle, décembre 2013

Cette concurrence favorise aussi la spéculation concernant le foncier et l'immobilier d'entreprises. Les entreprises jouent les intercommunalités les unes contre les autres, mais subissent en retour le poids de la spéculation.

Cette situation économique a deux conséquences directes :

- Le taux de chômage est, depuis des décennies, constamment supérieur à la moyenne nationale (12 % actuellement contre 10.5%).
- La richesse produite est insuffisante. Le PIB estimé est de 58 G€. Ramené à une population égale et comparativement à Lyon, par exemple, il devrait être de 10 à 12 G€ supplémentaires.

**La métropole : un taux de chômage toujours supérieur à la moyenne et une insuffisance chronique de la richesse produite.**

**Pourtant il existe des points forts incontestables : port, logistique, aéronautique, santé, tourisme, TICs, pétrochimie, agriculture. Mais l'attractivité est faible : les 2/3 des nouveaux emplois sont dans les entreprises de moins de 50 salariés.**

**En outre la part de l'économie résidentielle dépasse 50% des emplois.**

**L'économie est cloisonnée et la concurrence entre territoires est pénalisante : elle favorise la spéculation et l'on va plutôt chercher les emplois du voisin que ceux de l'extérieur.**

## TROIS AXES D'ACTION ÉCONOMIQUE

**Décloisonner, rééquilibrer et mailler les économies,** les rendre plus interdépendantes, rechercher les complémentarités, les synergies, favoriser l'induction mutuelle :

- Favoriser l'émergence de projets associant plusieurs secteurs (aéronautique et portuaire, TIC's et santé, pétrochimie et énergie, agriculture et santé, ...)
- Permettre l'introduction massive de l'innovation dans tous les secteurs traditionnels
- Favoriser les défis économiques associant des entreprises de compétences complémentaires afin d'accéder à de nouveaux marchés (ex : lasers et santé, TIC's et agriculture, ...)
- La croissance des entreprises est un enjeu majeur. Il y a peu d'entreprises de taille intermédiaire. Le rapprochement stratégique inter-entreprises, notamment d'entreprises complémentaires, la mutualisation, l'insertion dans des éco-systèmes de R&D et de production, la globalisation de l'approche économique sont des pistes à emprunter. Globaliser l'approche économique et notamment les liaisons entre l'innovation et la production ou les projets ambitieux et le tissu économique local. Il convient de structurer d'urgence la sous-traitance locale, voire les services afin, d'une part, qu'ils puissent bénéficier directement de l'innovation et des projets, et d'autre part, qu'ils ne restent pas isolés face à une concurrence régionale et européenne. Développer l'innovation (qui crée peu d'emplois à court terme) sans développer la sous-traitance locale est un non-

sens. Accepter le fatalisme d'un recours excessif à une sous-traitance éloignée fragilise le développement futur de l'innovation.

- L'induction économique sera facilitée si on considère, dès le départ, que tout projet doit s'inscrire dans un ensemble plus global. Par exemple, les entreprises innovantes contribuent aujourd'hui à la richesse locale, sans représenter des masses d'employés considérables. Pourtant, leur effet d'induction est réel. Un emploi d'ingénieur ou de chercheur crée, par induction, plusieurs emplois dans les services et la sous-traitance. Si l'approche n'est pas globale, la sous-traitance se fera largement en dehors du territoire innovant. L'induction sera faible. Pire, si la globalité n'est pas organisée, les entreprises de sous-traitance locale, non intégrées dans une politique globale, seront fragilisées par rapport aux territoires extérieurs qui eux, structureront leur sous-traitance. Il en va de même pour les services, la formation, la logistique, etc ... La globalité et l'induction permettent aussi d'élargir le pur champ économique pour introduire dans le schéma global le renforcement des fonctions décisionnelles ou financières, dont la localisation, trop souvent extérieure au territoire, fragilise habituellement le développement local. Ceci nécessite cependant un maillage économique de grande qualité.
- A terme, les poids de l'économie de la connaissance et celui de l'économie de la production doivent se rapprocher de ceux des autres métropoles, car ces économies constituent le meilleur moyen de créer de nouvelles richesses et d'attirer des projets et investissements extérieurs.
- Certes, une partie croissante de l'économie locale se nourrira des projets liés à l'amélioration attendue, sur le territoire métropolitain, de la qualité de vie [santé, culture, loisirs, éducation, habitat, transports, ...]. Mais il s'agit d'économie résidentielle qui ne peut, sur le long terme, remplacer les économies porteuses d'accumulation de richesses nouvelles.

**Le port n'est pas seulement une activité majeure mais un moteur pour l'économie du territoire (y compris dans les domaines nouveaux de l'économie). D'où l'importance d'une technopole portuaire capable d'accueillir des activités transversales.**

**Faire de l'économie portuaire un véritable enjeu métropolitain.** Crédible car intégré et en osmose avec l'économie métropolitaine. Performant car bénéficiant du potentiel d'innovation local. Réactif car disposant d'une ressource économique élargie.

- L'économie portuaire doit s'élargir encore plus vers l'innovation, les services, l'industrie.
- Le port est un lieu majeur et déclenchant de l'économie circulaire
- Il peut être un lieu pilote pour le numérique et les nouveaux usages

L'idée d'un technopôle portuaire («technoport» ou autre terme) doit être réactivée. Celui-ci devrait faire l'objet d'une mise en œuvre partagée entre le port et la métropole et occuper à la fois des surfaces portuaires et métropolitaines afin d'accueillir des technologies transversales intéressant aussi d'autres secteurs économiques. Il devrait être doté de plateformes technologiques (ex : test de moteurs propres) et être largement ouvert sur l'international (accueil de chercheurs et d'industriels, projets collaboratifs avec les autres ports méditerranéens, ...).

**Se tourner vers les nouvelles économies : un moyen de se développer et de réconcilier la recherche de la réussite économique, les valeurs citoyennes et le développement durable.**

### **Chercher et structurer les nouveaux moteurs économiques**

- Numérique

Le numérique peut transformer les territoires, réduisant les distances et boostant les échanges. Le numérique peut gommer les disparités, atténuer l'enclavement.

Le numérique agit sur la compétitivité, l'attractivité, les mobilités, la proximité.

- Transition écologique et énergétique

La transition écologique et énergétique peut réduire les inégalités socio-territoriales.

Elle peut aussi engendrer de nouveaux domaines d'activité énergétique.

- Economie circulaire

L'économie circulaire vise une économie plus soucieuse des richesses naturelles. Elle rompt avec le schéma linéaire « extraction de matières premières > production > consommation > déchets ». Elle vise à valoriser et à recycler les matériaux et les énergies à chaque étape de la transformation.

Le port est l'un des lieux de développement de l'économie circulaire (ex: Kalundborg, DK).

L'économie circulaire touche aussi les usages (ex: Interface, USA)

- Economie des usages

L'économie des usages (ou économie de la fonctionnalité) vise à rationaliser la production et dépasser la logique du « produire plus pour gagner plus ». Elle substitue la vente de l'usage d'un bien (et de ses services associés) à la vente du bien lui-même. Elle modifie la notion de « propriété ». L'utilisateur est propriétaire d'un usage et non d'un bien personnel. C'est la performance de l'usage et du service qui est recherchée. Cette performance d'usage dépend de la performance territoriale et vice-versa.

- Economie collaborative

L'économie collaborative vise à partager et produire en commun des richesses. Ce peut être de la consommation collaborative (AMAP, co-voiturage, co-hébergement, ...), de la cohabitation collaborative (coworking, colocation, ...), de la culture collaborative (université des savoirs, ...), de la finance collaborative (crowdfunding, SEL, prêts, ...), de la production collaborative (fablabs, imprimantes 3D, Do It Yourself, ...).

Ces (nouvelles) économies ne sont pas fongibles en un seul concept, mais elles ont des points communs :

- Elles partagent des valeurs citoyennes et un objectif sociétal
- Elles modifient profondément les comportements individuels
- Elles changent la notion culturelle de « patrimoine »
- Elles produisent des services nouveaux, alternatifs et diversifiés au service de l'utilisateur et de l'habitant
- Elles s'expriment sur un territoire de vie (le territoire métropolitain) et résultent d'initiatives individuelles en dehors du cadre classique des interventions publiques
- Elles économisent des ressources et de l'énergie tout en limitant la production de déchets
- Elles créent du lien social entre acteurs devenus partenaires dans la production, la consommation et la commercialisation
- Elles participent au développement durable
- Dans la mesure où elles créent du lien social, elles favorisent l'insertion par des activités, et donnent de nouvelles pistes contre les inégalités et la pauvreté.

**Décloisonner, rééquilibrer et mailler les économies, amener l'économie productive et celle de la connaissance au niveau des autres métropoles en favorisant les projets transversaux, en introduisant massivement l'innovation, en favorisant la croissance des entreprises, en renforçant les pôles de commandement. Développer l'innovation sans développer la sous-traitance locale est un non sens.**

# TROIS AXES D'ACTION SOCIALE POUR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

## La formation comme vecteur de mutations

- Selon l'INSEE<sup>7</sup>, les difficultés locales sur le marché du travail peuvent s'expliquer par le taux élevé de personnes non diplômées (14% des actifs de 15 ans ou plus, contre 11% pour les métropoles françaises). La proportion de diplômés du supérieur est également plus faible (37% des actifs de 15 ans ou plus contre 41%). Ce faible niveau d'études est triplement préjudiciable.
  - D'une part le niveau du diplôme est le premier déterminant de la qualité de l'insertion professionnelle<sup>8</sup> et constitue donc un facteur aggravant du chômage.
  - D'autre part, les entreprises peinent à trouver des employés qualifiés et donc à se développer, notamment dans les secteurs nouveaux.
  - Et enfin, l'effet d'induction d'emplois qualifiés

vers des emplois peu qualifiés se heurte à un déficit d'emplois et de qualifications intermédiaires. La « percolation » est ici plus difficile qu'ailleurs, ce qui est dramatique dans un territoire où la recherche et l'innovation sont fortes et constituent un atout indéniable de développement économique.

- La formation initiale, la formation professionnelle et toutes les formes de formation et d'éducation citoyennes (« culture scientifique », « show rooms », espaces de créativité, espaces d'échanges, ...) doivent s'appropriier et développer la spécificité et atouts locaux et s'inscrire dans les grands projets communs de développement métropolitain. Il est tout à fait anormal qu'il y ait ici si peu de formations liées à la mer, la logistique, l'entretien des installations ou des bateaux, l'exploitation et la préservation des mers. Pas un IUT, pas une formation universitaire, pas une école supérieure technique à l'exception de l'école nationale de la marine marchande) ...

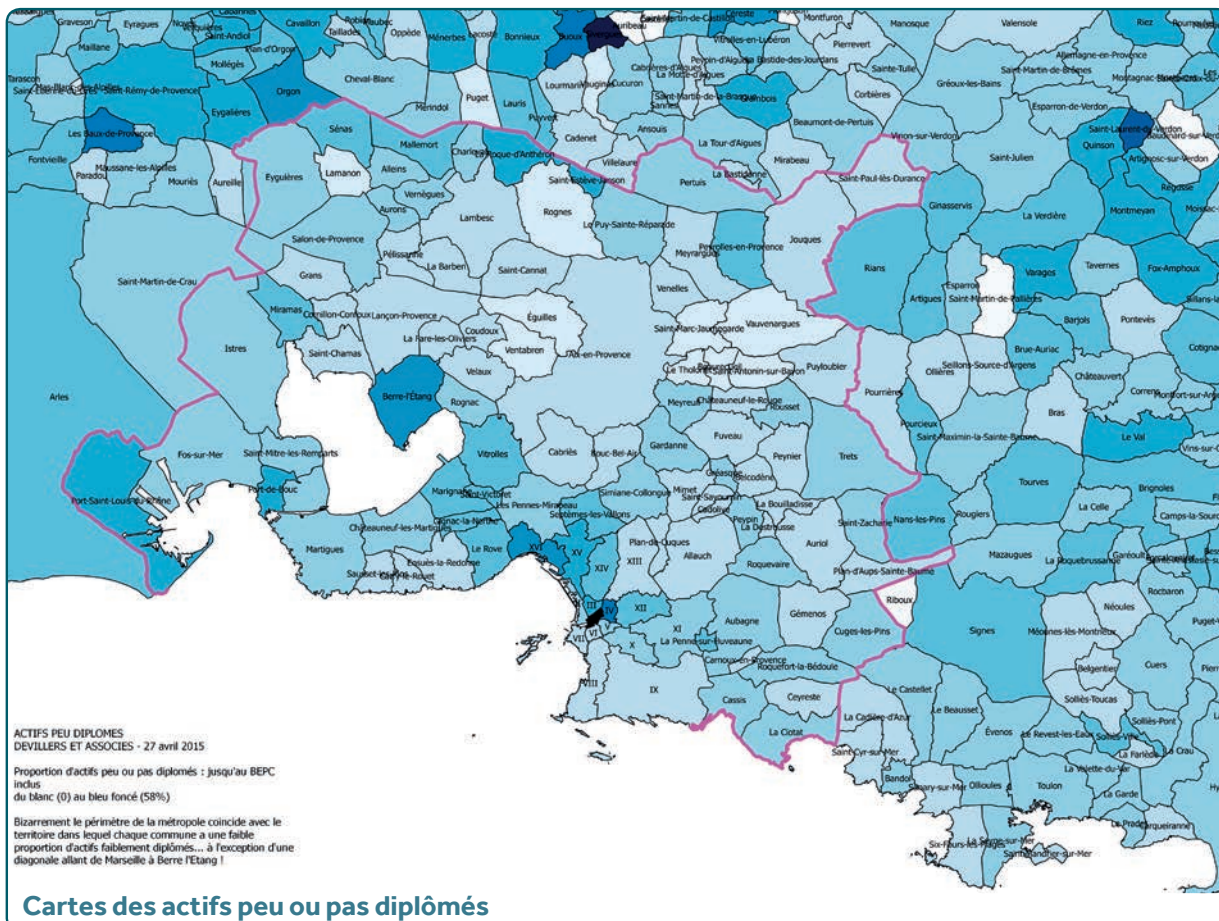
## Les jeunes au cœur du projet métropolitain

- Un véritable problème social et démographique
- Selon l'INSEE<sup>9</sup>, la pyramide des âges est largement

7. Métropole Aix-Marseille-Provence : Un territoire fragmenté, des solidarités à construire, Analyse N° 34, INSEE PACA, Christophe Barret, Olivier Biau, Nicolas Chauvet, octobre 2013.

8. Diplôme et insertion sur le marché du travail : approches socioprofessionnelle et salariale du déclassement, Emmanuelle Nauze-Fichet et Magda Tomasini, Economie et statistique, n°354, 2002.

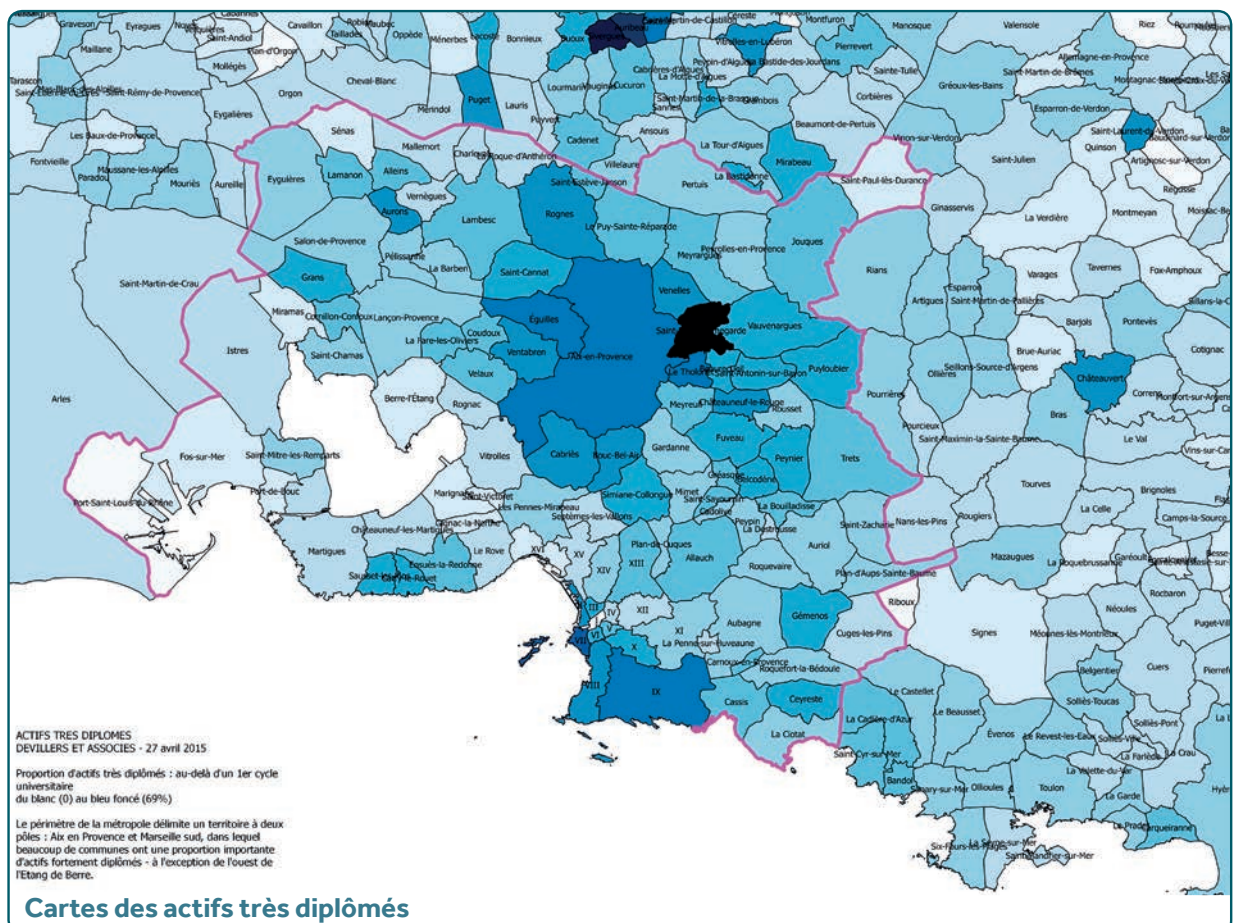
9. [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/provence/themes/analyse/ana34/ana34.pdf](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/analyse/ana34/ana34.pdf) (le graphe est dans les annexes de l'étude : [http://www.insee.fr/fr/insee\\_regions/provence/themes/analyse/ana34/ana34\\_de.xls](http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/analyse/ana34/ana34_de.xls))



distordue dans le territoire de la future métropole. Dans les tranches d'âge 28-40 ans, la population est déficitaire de 15 à 20% (chez les hommes) et de 12 à 35% (chez les femmes) en comparaison avec un référentiel de 4 agglomérations de 1,1 à 2,2 millions d'habitants (Lyon, Toulouse, Lille et Bordeaux).

- L'INSEE fait 3 remarques :
  - contrairement aux autres aires urbaines françaises, la population globale de la future métropole est en décroissance (moins 12 500 habitants en cinq ans) ;
  - pour toutes les catégories socioprofessionnelles, les départs sont plus nombreux que les arrivées ;
  - alors que les jeunes sont attirés par les grandes agglomérations, l'attractivité des jeunes est, dans la future métropole, moins forte que dans les autres métropoles du référentiel.
- Les jeunes sont particulièrement victimes du chômage. En 2009, 27.4 % des jeunes de 15-24 ans étaient à la recherche d'un emploi dans l'aire métropolitaine.
- Un jeune sur deux occupe un emploi précaire, alors que l'emploi précaire ne touche « que » 14,2 % des actifs. Les disparités territoriales sont fortes. Le pays d'Aix est le plus touché des EPCI par les emplois de jeunes à temps partiel (33.7 %). Ouest-Provence est le plus concerné par les jeunes en emploi précaire (53.6 %). Et à Marseille même, les 1er, 3è et 5è arrondissements affichent 41 à 46% d'emplois à temps partiel et 54 à 58 % d'emplois précaires.

- Et surtout, les revenus des jeunes sont bas, particulièrement sur le territoire de la communauté urbaine MPM. Le revenu médian annuel des moins de 30 ans (revenu fiscal par unité de consommation) est compris entre 14455 € (MPM) et 17200 € (Pays d'Aix). A comparer à 14960 € dans la communauté urbaine de Lille et 16910 € dans celle de Lyon. A Marseille, les jeunes ont un revenu médian particulièrement bas dans les 3è, 14è et 15è arrondissements (6261 € à 9560 €).
- La jeunesse peut donc être un véritable « ressort » du développement économique métropolitain. Du moins si elle peut se doter d'un meilleur niveau de qualification.
- La jeunesse est particulièrement créative dans les nouveaux secteurs économiques (numérique, usages, partages) et elle est beaucoup plus sensibilisée sur le développement durable.
- La jeunesse est également le moyen de relier les autres urgences métropolitaines au développement économique, notamment les inégalités territoriales et les transports.



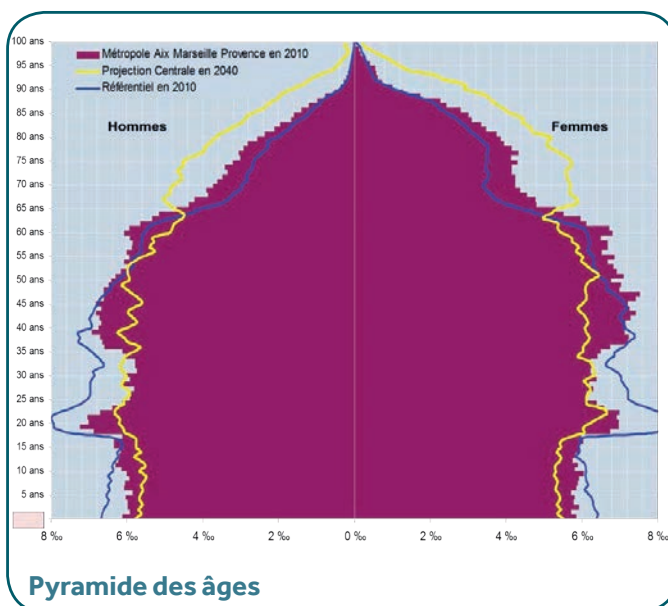
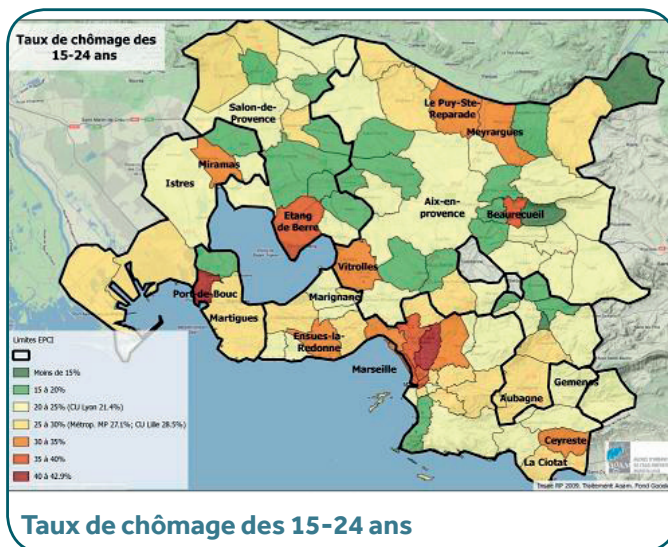
Les jeunes ne sont pas assez nombreux , ils souffrent du chômage et de l'emploi précaire plus qu'ailleurs. Leurs revenus sont très bas (moins de 10.000 € annuels par unité de consommation dans les 3è, 14è, 15è art de Marseille (14.455 pour MPM, 17.200 pour le Pays d'Aix, 16910 pour le grand Lyon)

On pourrait au travers du plan de déplacement (lié à des équipements et activités ciblées) utiliser la jeunesse pour s'appropriier socialement le territoire et favoriser l'activité économique.

Les déplacements non pas comme fonctionnalité à corriger, mais comme outil du futur

- Sans revenir sur la constatation du facteur éminemment pénalisant pour l'économie de la carence actuelle des transports à l'échelle métropolitaine, il faut aussi considérer que l'accès aux mobilités est aussi un grand facteur d'inégalités et de marginalisation sociale.
- Les transports, le logement, l'habitat, la petite enfance, les services publics en général, sont des éléments essentiels d'attractivité.
- Une politique de transports audacieuse peut, par exemple, être épaulée par des projets d'implantations concernant les jeunes : universitaires (le territoire est de ce point de vue très inégal), culturelles (adaptées aux jeunes, pas forcément la course aux agoras, dômes ou autres monstres), lycées professionnels, espaces publics adaptés aux événements, commerces, habitat adapté aux jeunes, zones de forte concentration numérique, etc ...
- On pourrait ainsi, au travers du plan de déplacements et de ces projets, utiliser la jeunesse pour s'approprier socialement le territoire et favoriser l'activité économique. On jouerait socialement et territorialement plutôt le futur que le présent.
- Outre les retombées économiques, l'impact social serait double : d'une part, retourner le handicap de la présence d'une forte population de jeunes précaires au centre de la métropole (quartiers nord) en un avantage et, d'autre part, corriger à terme le déficit de jeunes (stopper l'hémorragie due au chômage et à la dégradation des conditions de vie et rendre la métropole plus attractives pour les jeunes extérieurs). Et, au long terme, comme tous les jeunes deviennent vieux un jour, cela aura touché toute la population...

La formation (notamment professionnelle) est particulièrement stratégique car le niveau de qualification est peu élevé. Elle doit s'ancre dans les spécificités du territoire (formations liées à la mer etc.)



## ENJEUX ET OUTILS

### L'investissement, clé du développement

- L'investissement privé est, dans la métropole AMP, proportionnellement inférieur à la moyenne nationale, sans doute en raison d'un risque plus grand dû à la faiblesse de la vision du développement et à la complexité de la gouvernance publique. Il n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise. Mais aussi, l'histoire économique du territoire, fortement marquée par « l'économie de rentes », a freiné les projets et limité l'attractivité dont ont bénéficié, industriellement de nombreuses métropoles. La part d'emplois industriels est historiquement faible (10,5 % contre 12,6 % pour les métropoles comparables). Ce n'est donc que depuis un ou deux décennies que les fonds privés se sont vraiment réinvestis dans le secteur des services et de l'innovation technologique.
- L'investissement privé est, dans la métropole AMP, proportionnellement inférieur à la moyenne nationale, sans doute en raison d'un risque plus grand dû à la faiblesse de la vision du développement et à la complexité de la gouvernance publique. Il n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise. Mais aussi,

l'histoire économique du territoire, fortement marquée par « l'économie de rentes » décrite par Jean Viard, a freiné les projets et limité l'attractivité dont ont bénéficié, industriellement de nombreuses métropoles. La part d'emplois industriels est historiquement faible (10,5 % contre 12,6 % pour les métropoles comparables). Ce n'est donc que depuis un ou deux décennies que les fonds privés se sont vraiment réinvestis dans le secteur des services et de l'innovation technologique.

- L'urgence est de faire émerger un nombre plus important de projets de développement de l'innovation, de la production, des services et d'attirer des financements extérieurs sur le territoire métropolitain. On n'attire pas les financeurs ou les créateurs uniquement avec la mer, le soleil et les collines. Cela exige une vision crédible, précise et compréhensible de l'avenir du territoire, afin de réduire, comme ailleurs, le risque pour ces nouveaux acteurs.
- Dans de nombreux domaines, il n'y aura ni investissement privé massif, ni mobilisation des financements nationaux et européens, sans le rôle moteur des politiques publiques locales. Cela nécessite d'être capable de minimiser les risques économiques, mais aussi sociaux, notamment par un effort de formations qualifiantes. Cela nécessite le renforcement des outils publics de co-investissement existants<sup>10</sup> dont le capital pourrait être ouvert aux deux métropoles Nice et Aix-Marseille. Cela nécessite aussi des efforts d'infrastructures, notamment de transports et des outils financiers et de promotion très efficaces.
- Il manque annuellement 10 G€ d'activité économique, 1 G€ d'investissements privés sur la métropole, 100 000 emplois par rapport à Lyon. Un objectif d'une politique métropolitaine devrait être de créer 500 M€ à 1 G€ d'activités supplémentaires par an, ce qui nécessite 300 à 500 M€ d'investissement annuel supplémentaire. Si l'investissement privé est proportionnellement plus faible qu'ailleurs, l'investissement public est, pour sa part, supérieur à la moyenne nationale. L'investissement public constitue localement 7,2% du PIB et 33% de tous les investissements, alors que pour la France entière, ces chiffres sont respectivement de 3.2% et 15.9 %<sup>11</sup>. Il convient donc de jouer sur les deux tableaux :
  - Attirer des capitaux extérieurs en minimisant intelligemment les risques,
  - Réorienter les investissements publics en faveur du développement.
- La refonte du financement public local constitue d'autant plus une urgence que les services et infrastructures qui sont offerts aux usagers leur coûtent finalement très cher pour des fonctionnalités limitées, voire médiocres.

### La lisibilité des politiques publiques, un préalable à l'attractivité

- L'attractivité repose sur une certaine confiance en

l'avenir. L'incertitude des politiques publiques, voir des interlocuteurs est un repoussoir. La définition puis la mise en œuvre d'un projet métropolitain est une urgence.

- La cohérence et la convergence des politiques locales ne touchent pas que les collectivités. Les services publics, l'université, le port, les hôpitaux, les grands acteurs économiques, éducatifs, culturels et sociaux doivent être porteurs d'une stratégie partagée.

**La nécessaire cohérence des politiques publiques et une stratégie partagée impliquent les collectivités, les services publics, le port, l'université, les hôpitaux, les grands acteurs éducatifs, économiques culturels et sociaux.**

### Les alliances et les réseaux internationaux

- Il n'y a pas de métropoles sans systèmes d'alliances. Ceux-ci ont changé. Il ne s'agit plus d'alliances exclusives, mais d'alliances à la carte (santé avec Lyon, aéronautique avec Toulouse, ...)
- L'international est aussi au cœur des stratégies d'alliances indispensables à une grande métropole. Marseille, la Provence, la région, sont très en retard sur ce point, mais le Sud l'est aussi, d'une manière générale. Il faut tisser des alliances en matière culturelle, technologique, universitaire, portuaire, politique...
- Au-delà de l'accumulation des richesses et des compétences, une métropole est avant tout le point d'entrée dans des réseaux. Il faut disposer d'un nombre limité de relais, de comptoirs modernes, identifiés à des nœuds, par lesquels elle puisse aussi bien écouler ses produits, tisser des alliances économiques, échanger des technologies, mutualiser des recherches. A ce niveau, les nœuds ne sont pas Barcelone, Gênes ou Marseille. Les nœuds sont d'abord l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Asie. Ils peuvent être aussi le bassin méditerranéen, l'Amérique du Sud, les côtes Est et Ouest de l'Amérique du Nord.
- Pour la métropole, il faut à la fois consolider le nœud et développer les réseaux. Consolider le nœud, c'est jouer la carte méditerranéenne et africaine. C'est aussi, au-delà d'une approche trop souvent éducative et culturelle, y développer des approches économiques intelligentes, basées notamment sur les usages. Une partie de la croissance économique de l'Inde et du Brésil sont liées à des produits adaptés à des modes de vie bien différents de ceux de Los Angeles ou Wuhan. De la même manière, la Méditerranée et une partie de l'Afrique peuvent porter à des formes diversification technologique et économique inédites. Développer des réseaux planétaires, c'est s'appuyer sur des partenariats stratégiques sur d'autres continents. Les discours généraux, la sanctification d'une « capitale euro-méditerranéenne » sans territoire font trop souvent preuve d'un manque d'ambition, d'une approche provinciale, d'une méconnaissance de l'évolution du monde. La métropole marseillaise, doit sortir de la Méditerranée. Elle en a les moyens économiques. Elle doit s'en donner les moyens intellectuels et politiques. Elle peut aussi s'appuyer sur une diaspora

10. Paca Investissement

11. Sources OCDE, INSEE, DGCF et étude VCA pour l'Association des Maires des Grandes Villes de France Economie territoriale des villes et agglomérations, novembre 2011.

importante qui a souvent conservé des liens affectifs et culturels. Mais surtout elle doit s'affranchir d'une vision européenne aujourd'hui étriquée et s'affirmer dans un monde où les alliances et les perceptions politiques et culturelles sont en perpétuel changement : l'Amérique latine, qui construit son indépendance vis-à-vis des Etats-Unis, l'Asie, qui cherche à sortir d'une activité essentiellement productive, la Russie, avec laquelle nous sommes aussi reliés par la mer, ...

**Pas de métropole sans système d'alliances avec d'autres métropoles et sans inscription dans des réseaux mondiaux : la métropole doit savoir sortir de la méditerranée pour se tourner vers le monde. Mais elle doit aussi jouer la carte méditerranéenne et africaine en développant des approches économiques basées sur l'usage (et l'usager) et recherchant des formes économiques et technologiques inédites.**

### La politique foncière métropolitaine, un passage obligé

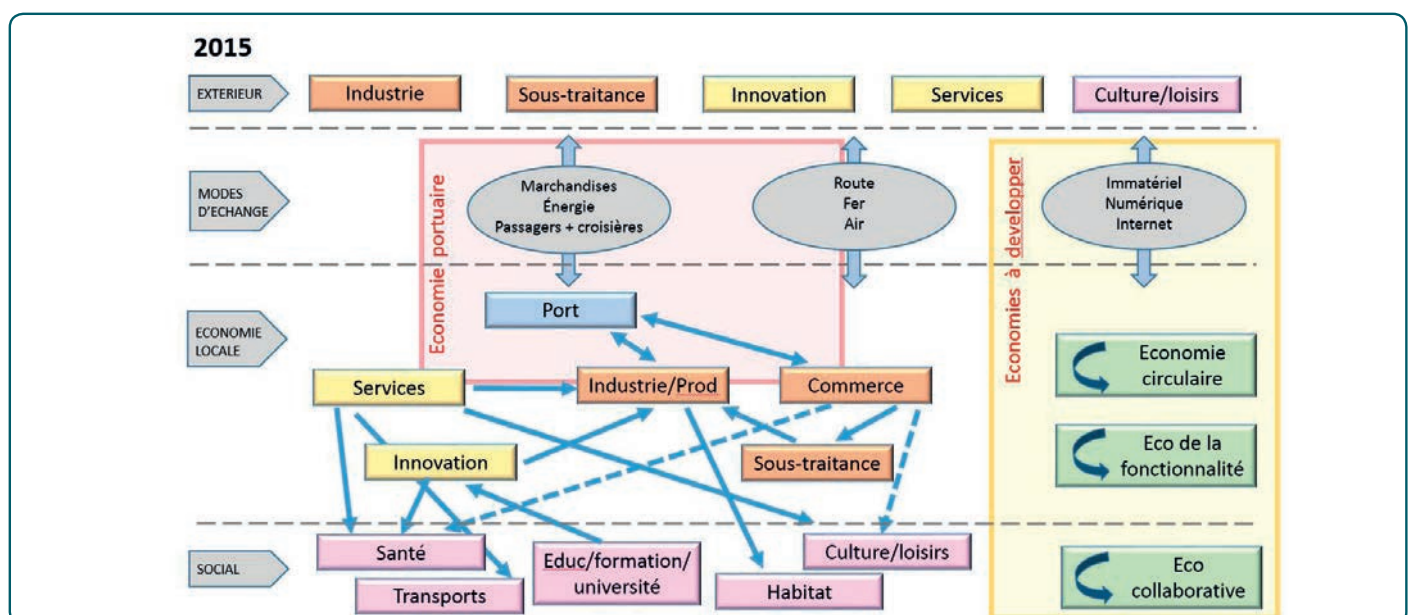
- L'absence de SCOT à l'échelle métropolitaine a bien évidemment pénalisé l'offre foncière économique, qui, de plus, subit les effets de la spéculation foncière induite par le développement pavillonnaire. Dans certains de territoires, les marges de densification de l'emploi constituent la seule offre foncière potentielle.
- La situation est donc paradoxale. La métropole dispose potentiellement d'espaces, mais peu sont immédiatement disponibles pour un développement économique important.
- Les outils fonciers existants (EPFR, SAFER) peinent, sur les zones sensibles à passer l'effet de seuil au-delà duquel un opérateur pèse sur les prix du marché. L'EPFR, par exemple, est intervenu pour 20 à 40 M€ annuellement dans le secteur économique sur l'ensemble du territoire régional. Sur la plupart des zones économiques, l'EPFR subit donc le prix du marché, intervenant essentiellement comme opérateur structurant. Or le marché ne génère

spontanément que ce qui s'avère le plus rentable : le logement, le tertiaire (bureaux), le commerce, pour lesquels les durées d'amortissement sont courtes. L'artisanat et la production, et bien sûr l'habitat, sont les grandes victimes des politiques publiques qui laissent au seul privé la maîtrise foncière. Dans certaines zones, le coût du foncier et de l'immobilier sont tels que les entreprises privilégient des opérations foncières plutôt que développer leur outil de production. Ceci est inconsciemment encouragé par les banques pour lesquelles l'immobilier est un patrimoine sécurisant et spéculatif, alors que la valeur de machines, mêmes neuves, se déprécie rapidement.

**L'artisanat, la production et l'habitat sont les principales victimes de politiques publiques qui laissent au seul privé la maîtrise du foncier.**

### Un schéma de cohérence des services et des équipements publics, des commerces et des services privés, pour une meilleure efficacité du fonctionnement métropolitain

- Les services publics (santé, finances, éducation, transports, culture, ...) doivent partager des stratégies métropolitaines communes. En premier lieu dans l'intérêt des utilisateurs, mais aussi, dans un souci de complémentarité et de mutualisation, notamment dans des périodes de restrictions budgétaires.
- Afin d'améliorer les services aux usagers sans augmenter les coûts, les équipements publics doivent pouvoir, sous la responsabilité de la métropole, s'affranchir de la concurrence des territoires infra-métropolitains qui peut ne pas porter à conséquence pour les équipements de proximité mais peut s'avérer contre-performante pour tout le monde en ce qui concerne les autres.
- Enfin, les commerces et services privés doivent être perçus comme des activités structurantes complémentaires aux services publics.
- Une charte des services au public (publics ou privés) pourrait être proposée afin d'encadrer leurs principes





de base : accès pour tous, coûts (voire gratuité) socialement progressifs, développement durable.

- Un schéma de cohérence permettra de répartir intelligemment les services, mais aussi minimiser les déplacements de la population.

**Un schéma de cohérence des services et des équipements publics et une politique volontariste d'accueil des activités et entreprises : deux outils indispensables pour le développement.**

### Une politique volontariste d'accueil des activités et des entreprises

Organiser l'accueil des entreprises est l'une des premières tâches d'une métropole, encore plus d'Aix-Marseille dont l'attractivité économique est faible.

- La structuration d'éco-systèmes par domaines d'activité est nécessaire. L'isolement des entreprises les fragilise. Le réseautage leur permet à la fois de partager les expériences et d'accéder à des veilles économiques, technologiques ou dans le domaine des processus de production ou du management. Il permet également le décloisonnement des activités, une plus grande fluidité des emplois, l'acquisition de nouvelles compétences et des stratégies partagées (ex : international).
- L'environnement de l'activité économique (formation, transports, habitat, services publics) est décisif. Dans toutes les grandes conurbations, les entreprises y participent (financièrement ou en nature) pour peu qu'elles soient associées à leur réflexion.
- Il va de pair avec l'accompagnement social (accueil de nouveaux arrivants, emploi du conjoint, parcours résidentiel, incitations à l'acquisition et à la valorisation des compétences, ...), qui est également un facteur d'attractivité et de développement.
- Enfin, naturellement, tous les outils « classiques » d'aide aux entreprises doivent être mobilisés et développés : offre immobilière, outils financiers, promotion, relations avec l'université, la recherche et l'innovation, formations, international, etc.

### Quelles évolutions entre 2015 et 2030 ? (voir les deux schémas ci-après)

L'élargissement de l'économie portuaire (au sens large) traduit à la fois des interactions économiques et sociales nouvelles et une certaine croissance (espérée). Les relations avec les services et l'industrie sont plus fortes. La sous-traitance et le commerce en bénéficiant également.

De nouvelles formes d'activité économique (circulaire, de la fonctionnalité, collaborative) s'intègrent dans le paysage global. L'économie circulaire se développe d'abord dans les activités portuaires.

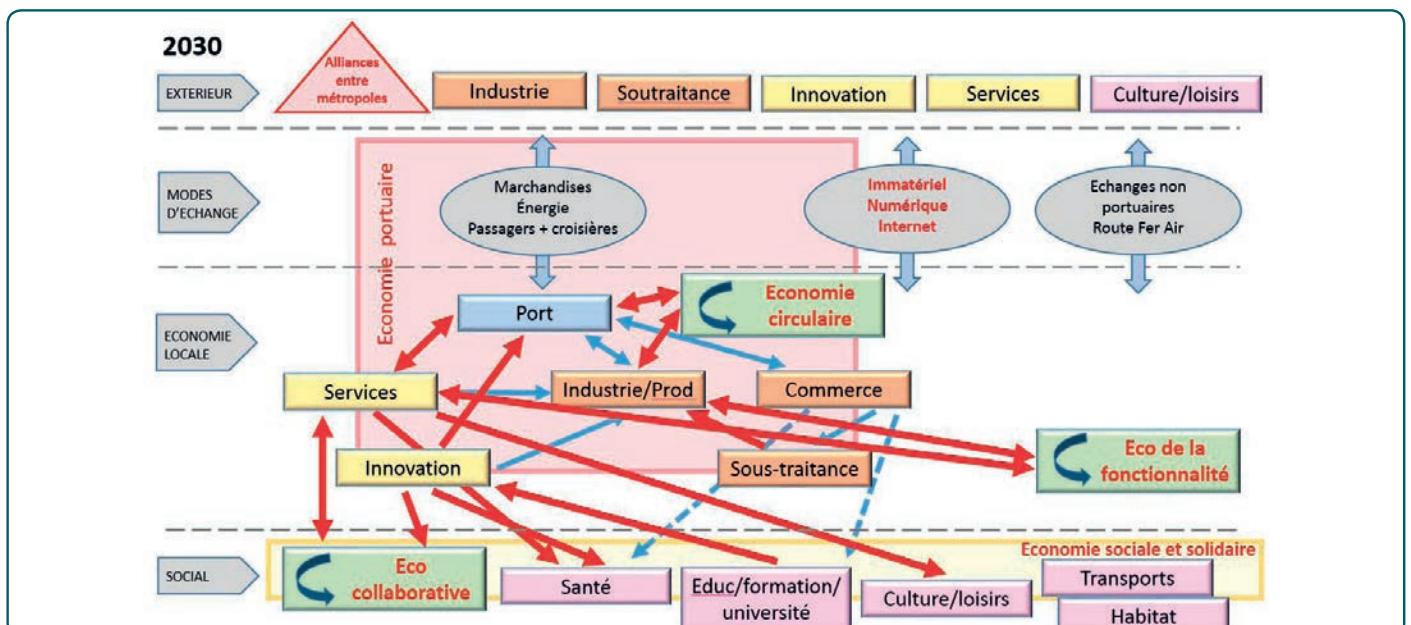
Le numérique, l'immatériel, sont des moteurs importants du développement.

Les alliances (à la carte) entre métropoles se développent et permettent de passer de la notion de point d'échange métropolitain à celle de point de fonctionnalité planétaire poly-métropolitain.

De nouvelles interactions fortes se créent ou se développent (flèches rouges des schémas). Ce sont donc les sujets majeurs sur lesquels la métropole devra repenser ses outils de développement.

**Pour 2030 : développer de nouvelles interactions et de nouvelles alliances dans une économie renouvelée par de nouveaux modèles , fortement centrée sur le port, le numérique l'immatériel**

**Il manque à la métropole 10 G€ d'activité économique, 1 G€ d'investissements privés et 100.000 emplois par rapport à Lyon. L'investissement privé est historiquement faible : il est urgent de faire émerger plus de projets de développement de l'innovation, de la production, des services et d'attirer des financements extérieurs. Pour cela il faut renforcer les outils d'investissement publics en les réorientant vers le développement et attirer les capitaux extérieurs en minimisant les risques.**





# **LE PORT : INNOVER OU DÉPÉRIR**

*Théo Willemsen*

**Développements portuaires**

**Le port «Landlord»**

**Le cas de Rotterdam : planification portuaire**

**Coopération entre le port et la métropole**

**Une innovation nécessaire**

**Brain Port Community : Brainport et Portcommunity**



# LE PORT : INNOVER OU DÉPÉRIR

*Théo Willemsen*

Les ports sont confrontés à une concurrence croissante: Européenne pour la logistique, mondiale pour l'industrie. L'innovation, dans le contexte d'une communauté portuaire forte, est nécessaire afin de pouvoir garantir une qualité concurrentielle.

Dans le secteur logistique l'optimisation des chaînes logistiques est primordiale, ainsi que leur inscription dans un développement durable.

Dans le secteur industriel un basculement vers l'économie durable est en cours avec la réduction de consommation d'énergie et de ressources fossiles. Les matières d'origines biologiques remplaceront les matières premières classiques. Des nouvelles sources d'énergie seront utilisées.

Étant donné qu'un port se trouve généralement dans, ou à proximité d'une ville, au milieu d'une région ou d'une métropole, il existe déjà un lien entre ces entités, qui peut se renforcer s'il y a une forte coopération entre les acteurs concernés. Dans ce cas-là, prospérité économique et sociétale peuvent s'accorder.

## DÉVELOPPEMENTS PORTUAIRES

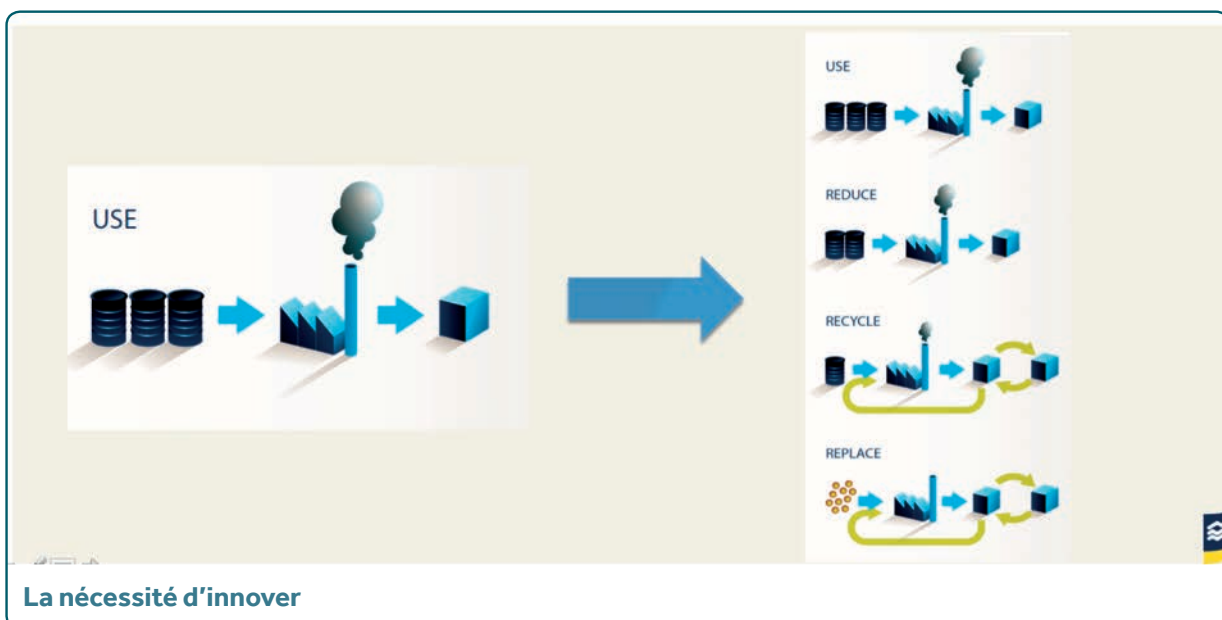
L'énorme croissance que connaît aujourd'hui le trafic de conteneurs s'explique par la mondialisation, les transferts des sites de production et la conteneurisation croissante. Pour amortir des coûts fixes de plus en plus élevés, les armateurs réduisent le nombre de ports touchés et augmentent la capacité de leurs navires (nouvelle génération de porte-conteneurs de 20 000 EVP et plus). En conséquence il y a de plus en plus d'exigences

d'efficacité pour l'accessibilité maritime et les liaisons terrestres des ports.

Du côté maritime, tous les ports se ressemblent plus ou moins. Il faut que le processus sur le terminal soit organisé efficacement. Ce qui fait la différence c'est l'optimisation du transport entre le terminal et le client final. Les ports doivent offrir des services performants et compétitifs en terme de coûts de passage pour le transport des marchandises : modes massifiés comme rail et barges, la logistique, l'accélération des procédures. La maîtrise et la massification du transport terrestre deviennent des enjeux clés pour la compétitivité des ports : les chargeurs mais aussi les logisticiens, les transitaires et les commissionnaires de transport sont très attentifs à la qualité et la rapidité de l'interconnexion entre les ports et les modes terrestres de desserte et basent leurs choix d'un port en grande partie sur cette qualité. Pour qu'un port soit concurrentiel il faut trouver des solutions logistiques intelligentes et innovantes.

Le port n'est plus un endroit physique mais plutôt un nœud d'un réseau logistique qui comprend aussi des activités industrielles, des services, un secteur tertiaire etc. Les retombées économiques sur le territoire dépendent donc d'un système qui dépasse largement les limites géographiques du port.

L'autorité portuaire opère dans un contexte de plus en plus complexe: actionnaires, partenaires, politiciens, clients, villes, régions, métropoles, écologistes, industriels, chercheurs, transporteurs et d'autres parties prenantes, ce qui nécessite une intelligence et une coopération appropriées.



Afin de pouvoir réaliser les objectifs, dans un monde changeant et un réseau complexe, le port doit prendre un rôle de leader et a besoin de partenaires qui ont un intérêt commun, en collaboration avec le monde des connaissances, moteur de l'intelligence et de l'innovation.

**La clé de la réussite est dans l'innovation portée par une communauté portuaire forte.**

**Ce qui fait la différence c'est l'optimisation du rapport entre le terminal et le client final : la maîtrise et la massification du transport terrestre deviennent des enjeux clé pour la compétitivité du port.**

**Le port n'est plus un endroit physique mais un nœud d'un réseau logistique qui comprend aussi des activités industrielles, de service etc.**

L'autorité portuaire perçoit ses revenus des recettes foncières, payées par les entreprises installées dans la zone industrielle et portuaire, et des droits de ports maritimes, payés par les armateurs, qui rentrent dans le port avec leurs navires. Chaque port peut avoir d'autres revenus, mais les deux cités ci-dessus forment le cœur du métier portuaire et en constituent les piliers financiers. En général, on peut dire que les recettes foncières sont des revenus fixes, avec une durée de contrats de location d'environ 25-30 ans en moyenne. Les ports du nord visent à augmenter la part foncière.

Pour obtenir les résultats désirés les ports suivent la démarche suivante : études de marché et études benchmark sont à la base de la stratégie et de la politique choisie. La politique commerciale et tarifaire définit des filières ou secteurs prioritaires. Les critères importants sont la valeur ajoutée, la création d'emplois (directs et indirects), le montant des recettes foncières et des droits de ports, l'absence de nuisances et la possibilité d'un renforcement du cluster.

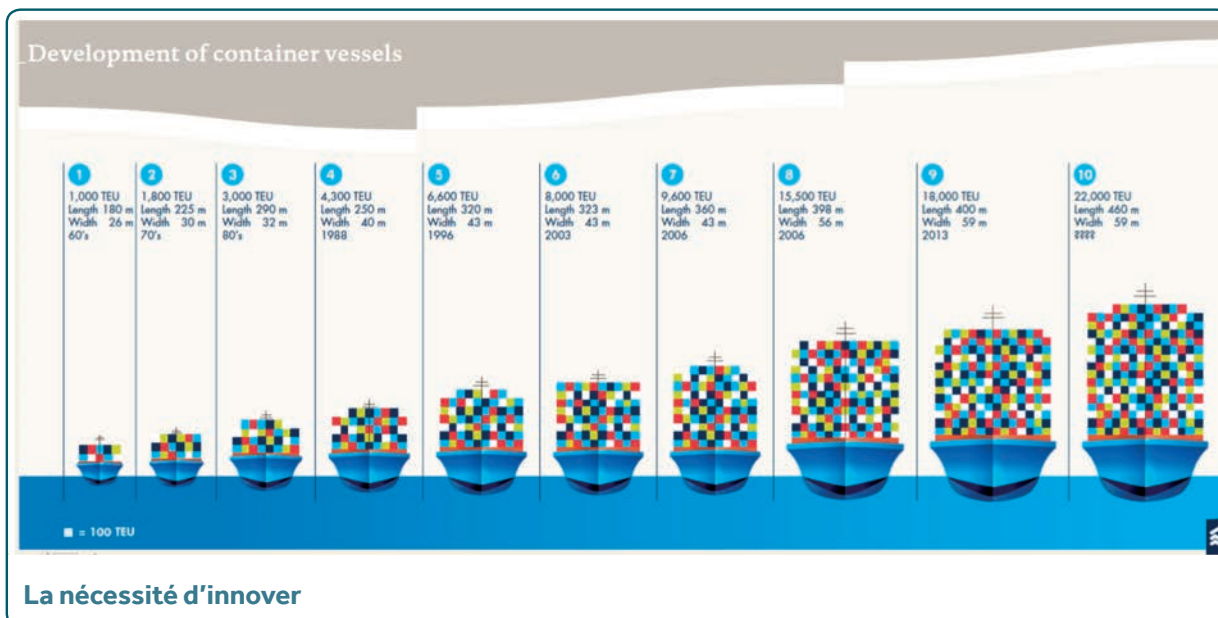
L'objectif d'un Landlord port est de générer assez de revenus pour les plans de développement et les investissements. Pour cela il faut créer les conditions favorables qui ancrent les entreprises ou les flux de marchandises dans le port. En même temps il doit gérer la relation avec l'environnement physique et social afin de garder le *License to operate* et *License to grow*.

Dans les ports du Nord la relation avec la ville et la région est considérée comme importante. Il y a une dépendance réciproque et une possibilité de renforcement mutuel. La ville ou la métropole joue un rôle important dans l'accueil des entreprises (services, disponibilité de personnel qualifié, universités et bureau d'études pour l'innovation nécessaire, climat de vie etc.). Et le port peut apporter la croissance économique, des emplois, de la valeur ajoutée, voire de la fierté à la ville. Et doit tenir compte de la population et minimiser les nuisances.

## LE PORT LANDLORD

Le nouveau rôle de Landlord<sup>1</sup> engendre des avantages déjà visibles dans les autres ports. L'infrastructure (terrains, quais, voie d'eau) est publique, mais les activités de manutention et le transport vers l'arrière-pays sont privés, donc les risques sont plus équilibrés, ce qui devrait permettre à l'autorité portuaire d'investir, et donc d'augmenter la productivité. Une deuxième tendance est constatée à l'étranger : les ports ont de plus en plus d'autonomie par rapport à leurs actionnaires.

1. Un landlord est le propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure. Depuis 2008, date de la réforme portuaire, en France les Grands Ports Maritimes opèrent comme des landlords.



**Le modèle dominant est désormais celui du port Landlord qui reçoit des recettes foncières payées par les entreprises installées sur son domaine et des droits de ports maritimes payés par les armateurs qui font rentrer leurs bateaux. Sa politique tarifaire et commerciale lui permet d'augmenter ses revenus et d'investir.**

## LE CAS DE ROTTERDAM : PLANIFICATION PORTUAIRE

Dans les plans portuaires, que Rotterdam produit tous les dix ans, la ville et/ou la région sont explicitement inclus dans les objectifs. Les plans portuaires sont réalisés ensemble avec le secteur privé, la ville et/ou la région, l'état, CCI, les syndicats, les écologistes, les employeurs et les instituts de connaissance comme les universités. C'est un engagement qui renforce la compréhension et le soutien de la démarche à suivre.

L'ambition de Rotterdam et sa région : être un endroit où il est agréable de vivre et un lieu concurrentiel d'investissements et d'affaires internationales. Dans les bassins en transformation la tendance va vers un mélange d'économie portuaire et urbaine.

Les objectifs sont combinés et harmonisés: à Rotterdam le port a besoin d'espace à l'ouest pour la croissance et pour pouvoir accommoder des nouvelles entreprises; la ville a besoin d'espace à l'est pour les logements et pour renforcer l'économie urbaine. La création de Maasvlakte 2 permet de déplacer des activités vers l'ouest.

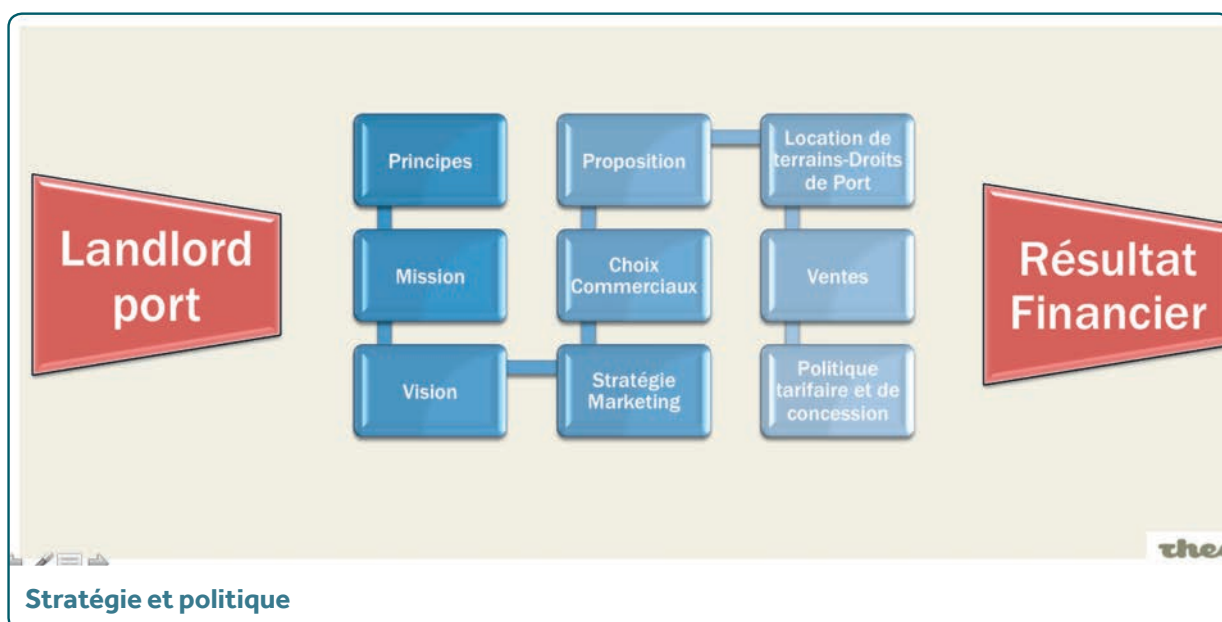
Dans la Vision 2030 pour la première fois le backcasting a été rajouté comme méthode: formuler le futur désirable et ensuite déterminer ce qu'il faut faire maintenant pour y arriver. La croissance prévue dépend d'abord du développement de l'économie mondiale. Mais de plus et surtout: le port peut influencer sa réussite. Pour cela il est obligé d'anticiper, d'investir, d'optimiser et d'innover sur les facteurs clés de succès. Rotterdam les définit comme suit :

- Climat d'investissements
- Aménagement du territoire
- Accessibilité
- Navigation
- Environnement, Sécurité & Qualité de vie
- Emplois
- Ville & Région
- Législation
- Innovation

Les documents stratégiques de Rotterdam permettent d'identifier les ambitions du port, qui sont liées étroitement aux facteurs clés de succès. Rotterdam utilise une hiérarchisation, notamment dans l'acquisition des clients. Choix basés sur le potentiel, le renforcement du cluster et la rentabilité, qui est un critère explicite. Dans la proposition la qualité de la zone portuaire intégrée dans les réseaux est mise en avant.

**Rotterdam veut être un port performant et une ville où il fait bon vivre.**

**Un plan portuaire tous les dix ans est produit en partenariat avec un très large panel d'acteurs locaux. Le plan 2030 part du futur désirable pour définir les moyens de le réaliser. Le port sait qu'il dépend du reste du monde mais qu'il peut aussi influencer sa propre réussite.**



## COOPÉRATION ENTRE LE PORT ET LA MÉTROPOLE

Le port et la métropole ont besoin l'un de l'autre pour accroître la force économique, et, du coup, entraîner la qualité de vie. Il y a trois piliers pour stimuler la synergie: innover, investir et intégrer. L'interdépendance entre le port et la métropole se manifeste par des actions dans les champs suivants :

- Waterfront (transformation ou restructuration)
- Environnement
- Sécurité
- Loisirs
- Accessibilité (voie d'eau, voie ferrée et route)
- Clusters industriels
- Climat d'implantation
- Main d'œuvre
- Innovation

La coopération plutôt classique se limite aux développements du Waterfront, à l'environnement et la sécurité. Aujourd'hui on reconnaît la dépendance réciproque pour créer un bon climat d'implantation, améliorer l'accessibilité, et stimuler l'innovation qui est primordiale pour que le moteur tourne.

Le port ne peut fonctionner efficacement ni faire face à la concurrence seul. Il a besoin de ses alentours, que ce soit la ville, la région ou la métropole. Sur les thèmes infrastructure, environnement, climat d'implantation et connaissances une bonne coopération est primordiale pour réaliser le double objectif: croissance économique et augmentation de la qualité de vie.

Il y a quatre axes (parmi d'autres) de coopération nécessaire entre la ville et le port. Axes qui expriment une dépendance réciproque et une possibilité de renforcement mutuel.

- L'environnement: le port opère dans un contexte dont il doit tenir compte. Transparence, visibilité et fierté contribuent au license to operate, dont il a

besoin pour pouvoir fonctionner dans un contexte urbain. En échange des nuisances inévitables, le port crée des emplois.

- L'infrastructure: étant donné que beaucoup de marchandises traversent la ville ou la région, il est nécessaire que les différentes modalités aient un niveau suffisant de qualité. Dans la perspective de l'économie circulaire la chaleur résiduelle de l'industrie portuaire peut être utilisée ailleurs dans la ville ou dans la région, comme à Rotterdam. Création de conditions favorables pour les activités logistiques et pour des (nouveaux) clusters, par exemple, les nouvelles énergies.
- Le climat d'innovation, nécessaire dans un monde concurrentiel, sera renforcé si les institutions de connaissances coopèrent bien avec le secteur public et privé. Dans tous les domaines.
- Le climat d'implantation comprend les conditions et les services nécessaires à convaincre les entreprises de s'implanter dans le port, la ville ou la région. Ou de faire passer les marchandises par le port, avec la possibilité de créer des activités de valeur ajoutée.

**A Rotterdam la coopération entre le port et la ville porte en particulier sur l'environnement, les infrastructures, l'innovation (en liaison avec les institutions productrices de connaissances) et l'attraction des entreprises et activités.**





## UNE INNOVATION NÉCESSAIRE

Afin de pouvoir relever tous ces défis pour le développement portuaire, le port et ses partenaires sont obligés d'innover, ce qui couvre un large éventail de sujets. La nécessité d'innover existe pour faire face à l'augmentation importante du volume des conteneurs et en même temps baisser la part de la route et augmenter le transport fluvial et ferroviaire. Dans le secteur industriel les méthodes de production changent; réduction, recyclage, chimie basée sur la biomasse, nouvelles énergies, repositionnement des activités etc. imposent la même nécessité d'innover.

### Le cas de Rotterdam

Le besoin de main d'œuvre qualifiée a été défini comme facteur clé de succès, ce qui nécessite une approche spécifique.

Pour Rotterdam l'innovation commence au plus jeune âge : la disponibilité de l'intelligence et de la main d'œuvre qualifiée sont un sujet qu'il faut anticiper, vu le développement de la pyramide des âges et le niveau de formation requis plus élevé. L'image du travail dans le port ne reflète plus la réalité. Rotterdam investit beaucoup pour enthousiasmer les jeunes à s'intéresser dans le port. Pour pouvoir disposer de la main d'œuvre nécessaire et de la capacité d'innovation nécessaire.

L'éducation du métier portuaire peut commencer à l'école primaire et passe par le collège, le lycée, la formation professionnelle, les écoles supérieures, les universités, tous avec des spécialisations portuaires.

### Processus d'innovation

Pour organiser l'innovation le port a cherché des partenaires avec lesquels il a déterminé un processus d'innovation :

- Penser depuis l'extérieur, out-of-the-box
  - Ecouter les clients et les clients des clients
- Coopération en réseaux

- L'innovation ne se fait pas tout seul (Universités, Ecoles supérieures, secteur privé, «Leader Firms», UE)

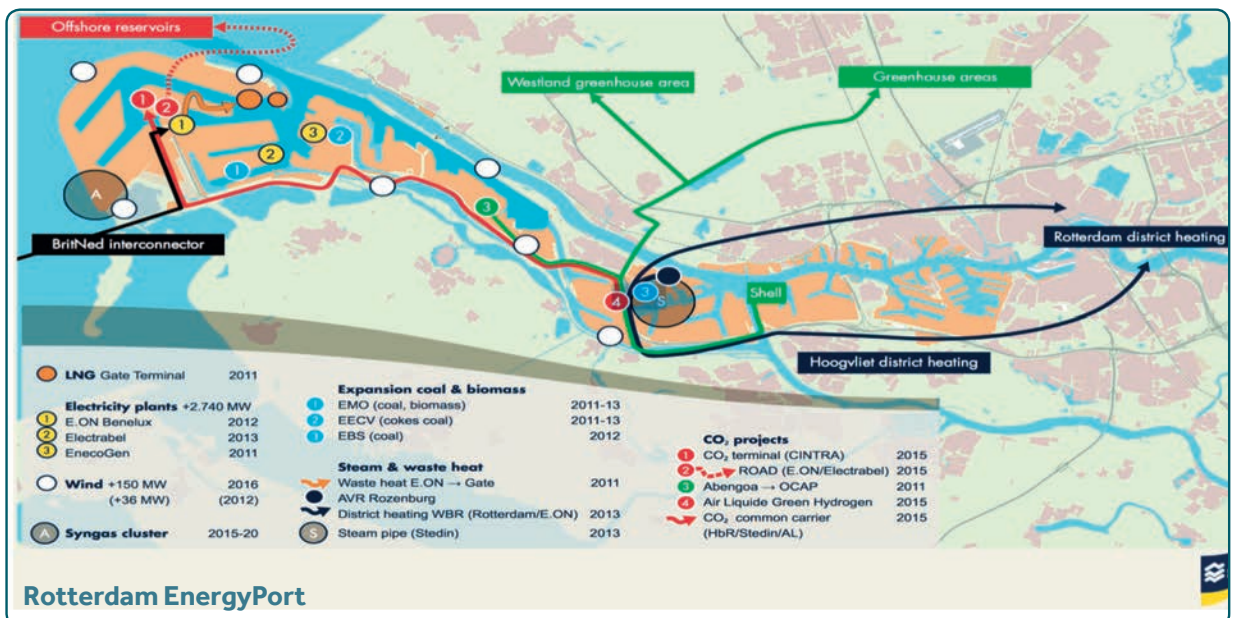
- Créer une organisation pour l'innovation
  - Innovation Board, intelligence centers, SmartPort, Pipeline de l'innovation
- Stimuler la créativité
  - Les erreurs sont permises, les succès récompensés. 'Be crazy, don't be stupid'
- Focus dans les sujets
  - Accessibilité, chaînes logistiques, transition énergétique, valeur ajoutée, qualité de vie
- 'Be good and tell it'
  - Publications, journée de l'innovation

### Smartport

Un exemple d'organisation de coopération au niveau universitaire: le Smartport, qui regroupe le port, la ville, le secteur privé et les universités.

- Lien entre les universités et le secteur privé
- Objectif de développer, conjuguer et investir dans l'intelligence
- 5 ans, budget de €1,5 mln par an pour études-recherches
- Un directeur
- Programme d'actions: définition des orientations et sujets
- Quelques exemples:
  - Des nouveaux modèles d'affaires (Erasmus)
  - Des nouveaux marchés (Erasmus)
  - Des analyses du secteur d'activité (Erasmus)
  - Changements énergétiques
  - La conception des terminaux (TU Delft)
  - La connectivité logistique en relation avec la technologie d'information et de communication (big ship, big data) (TU Delft)

Le clustering forme un exemple d'innovation: Coolport, Energyport, Bioport, Containerport etc. Les caractéristiques des clusters: un groupement intégré d'entreprises dans le même secteur, qui se renforcent mutuellement en échangeant des produits, des utilités,



services etc. Le cluster peut être un atout pour le marketing ou le lobbying.

**L'innovation est essentielle. A Rotterdam elle commence dès le plus jeune âge, avec une éducation aux métiers portuaires.**

## **BRAINPORTCOMMUNITY : BRAINPORT ET PORT-COMMUNITY**

En résumant nous pouvons conclure qu'il y a deux piliers 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.

L'innovation est un sujet qui doit être développé continuellement. Et pour lequel il faut pouvoir compter sur une bonne coopération entre les acteurs concernés. Les questions qui se posent : comment peut on organiser et stimuler cette innovation ? Comment renforcer le lien entre le port et le monde des connaissances ? Par quels axes faut-il augmenter la synergie entre port et métropole ? Quelle est la valeur ajoutée d'une communauté portuaire forte pour la position concurrentielle ? Quels genres d'innovation sont nécessaires ? Technique, organisationnelle, économique ?

Des sujets qui méritent d'être discutés d'abord avec les acteurs concernés, pour ensuite pouvoir les transformer et concrétiser en actions. Nous avons organisé une table ronde autour de ces thèmes le 16 novembre 2015, avec 30 personnes.

L'ordre du jour était le suivant :

1. Comment mettre en place un processus d'innovation et de coopération ?
2. Première sélection des thèmes d'innovation

**La brain port community : un projet pour Marseille ? La coopération entre les acteurs (communauté portuaire et au delà) et l'innovation sont les deux piliers de la réussite. Le second nécessite une très forte interaction avec le monde de la connaissance. Nous avons organisé une 1ère table ronde le 16 novembre 2015 pour préfigurer ce que pourrait être cette brainport community.**

# **LES ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES AU CŒUR DU RENFORCEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE**

*Jacques Boulesteix*

**L'approche de l'existant**

**L'approche du futur**



# LES ACTIVITÉS MARITIMES ET PORTUAIRES AU COEUR DU RENFORCEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE

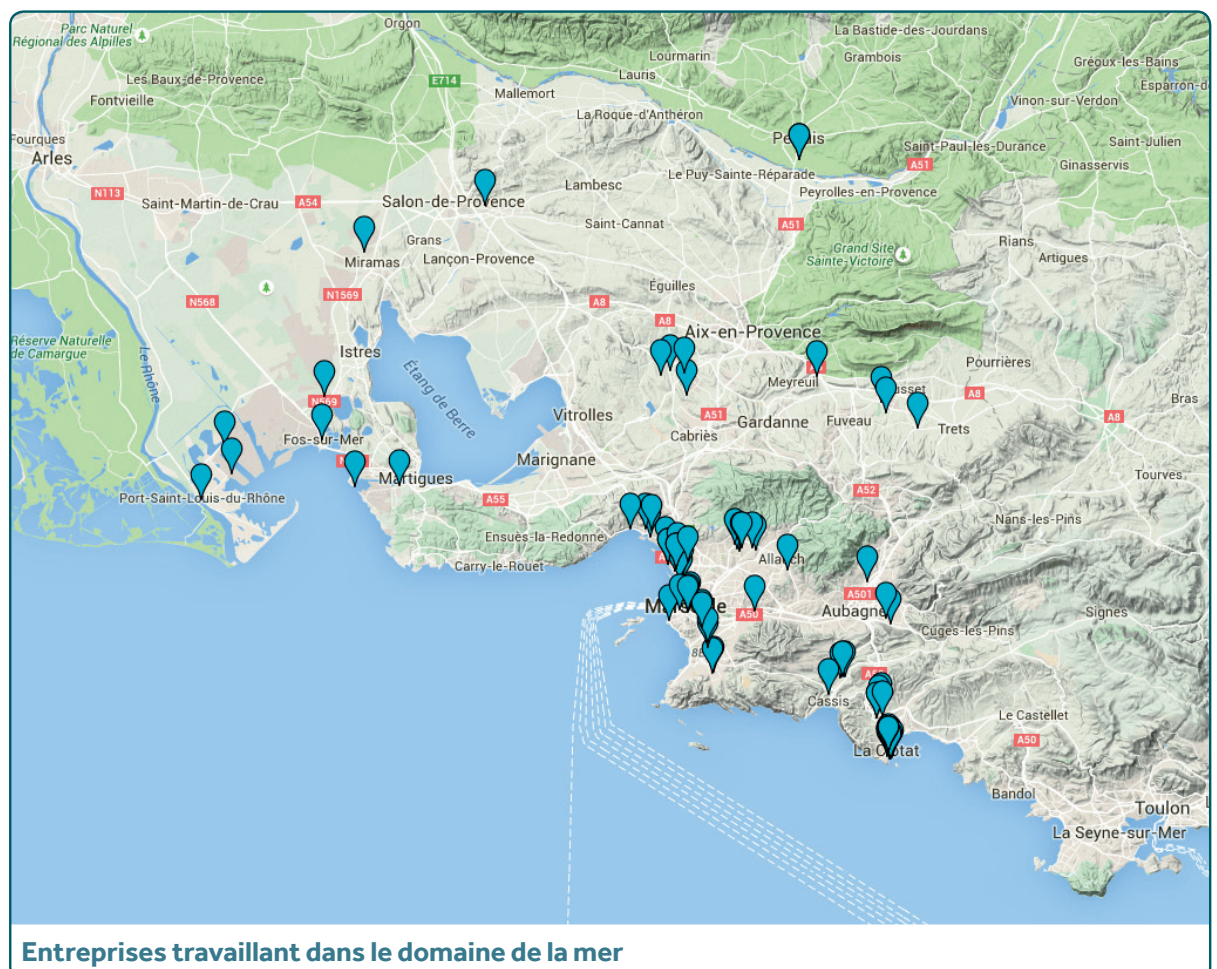
Jacques Boulesteix

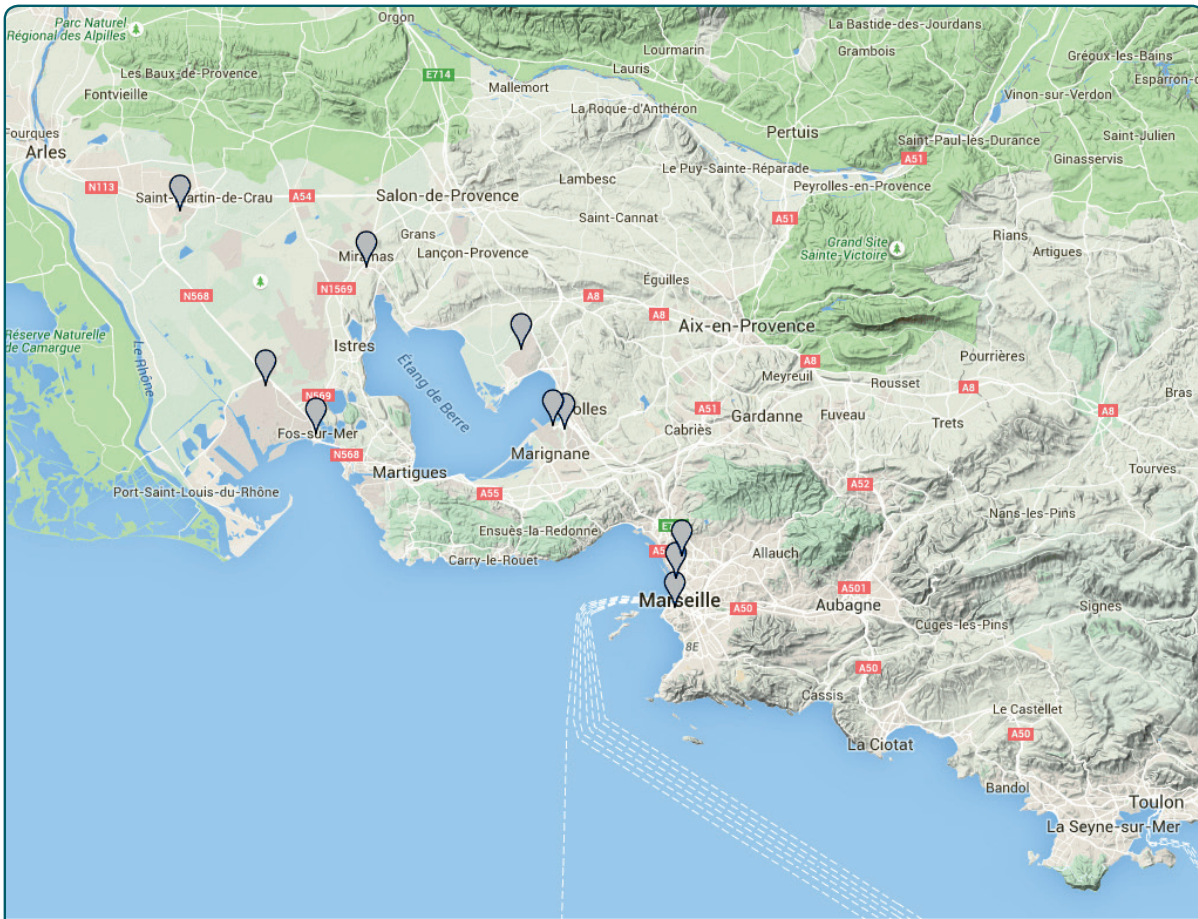
Une plus grande synergie entre l'économie maritime et portuaire et l'économie du reste de la métropole n'est, bien évidemment, pas qu'une question économique. Elle touche au caractère le plus profond d'une métropole moderne : son fonctionnement, ses interactions internes, sa valeur ajoutée. Le port est l'un des premiers lieux de confrontation avec l'extérieur, où peuvent être mesurés des enjeux et des contraintes mondiales, les opportunités aussi. Les difficultés ou, à l'inverse, le développement d'un port sont forcément des indicateurs de la santé économique et de santé sociale locales et des révélateurs des forces et faiblesses d'une métropole maritime.

L'économie portuaire n'est ni en amont, ni en aval de l'économie métropolitaine. Elle en est l'un des maillons, important certes, mais forcément intégré. Aussi la relation économique avec le port ne peut-elle se concevoir que dans les deux sens. Comment la métropole dans son ensemble peut-elle contribuer au développement portuaire et maritime ? Comment le port peut-il contribuer au développement métropolitain global dans sa complexité et son maillage ? La relation à développer n'est pas biunivoque, elle est globale, surjective : il ne s'agit pas seulement de mettre au service de l'innovation portuaire les capacités créatives de la métropole ou de développer des zones économiques dédiées à une activité portuaire à forte valeur ajoutée.

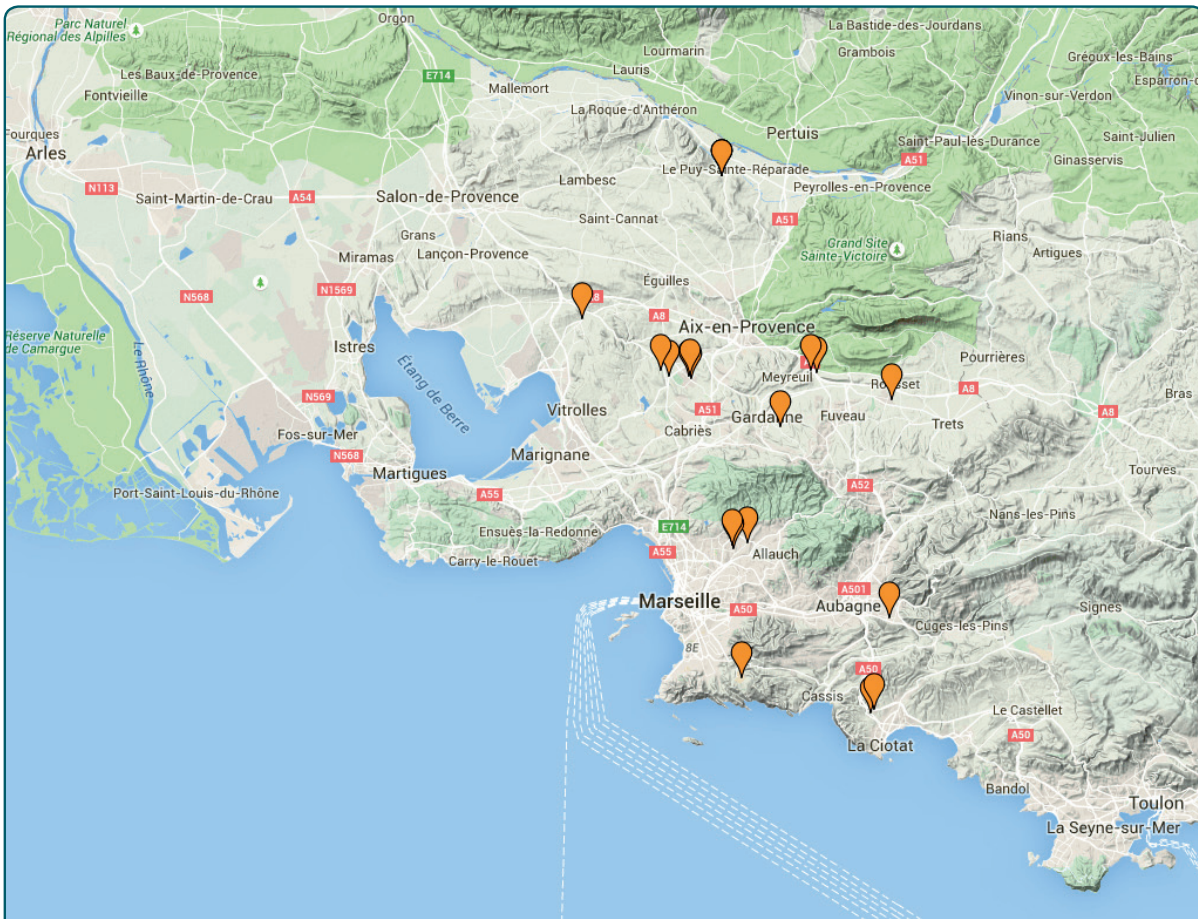
Il s'agit, dans un sens, aux acteurs et citoyens de s'approprier l'objet métropolitain le plus emblématique, le port, en contribuant à son développement. Il s'agit, dans l'autre sens, de permettre au port devenir un lieu majeur de créativité économique dans des domaines à l'échelle métropolitaine (et au-delà), comme l'économie circulaire.

Ainsi, la relation port-métropole fait-elle ressortir les besoins croissants d'interaction économique, sociale, éducative du territoire, mais aussi l'émergence de nouveaux domaines, de nouvelles pratiques, de nouveaux croisements. On ne peut donc échapper à une double approche. Une approche liée à l'existant, que ce soit en termes de richesses et identités des territoires ou en termes de compétences plus diffuses. Et une approche anticipatrice, approche du futur, capable d'analyser les nouvelles opportunités de développement, leurs contraintes et les moyens qu'elles nécessiteraient.

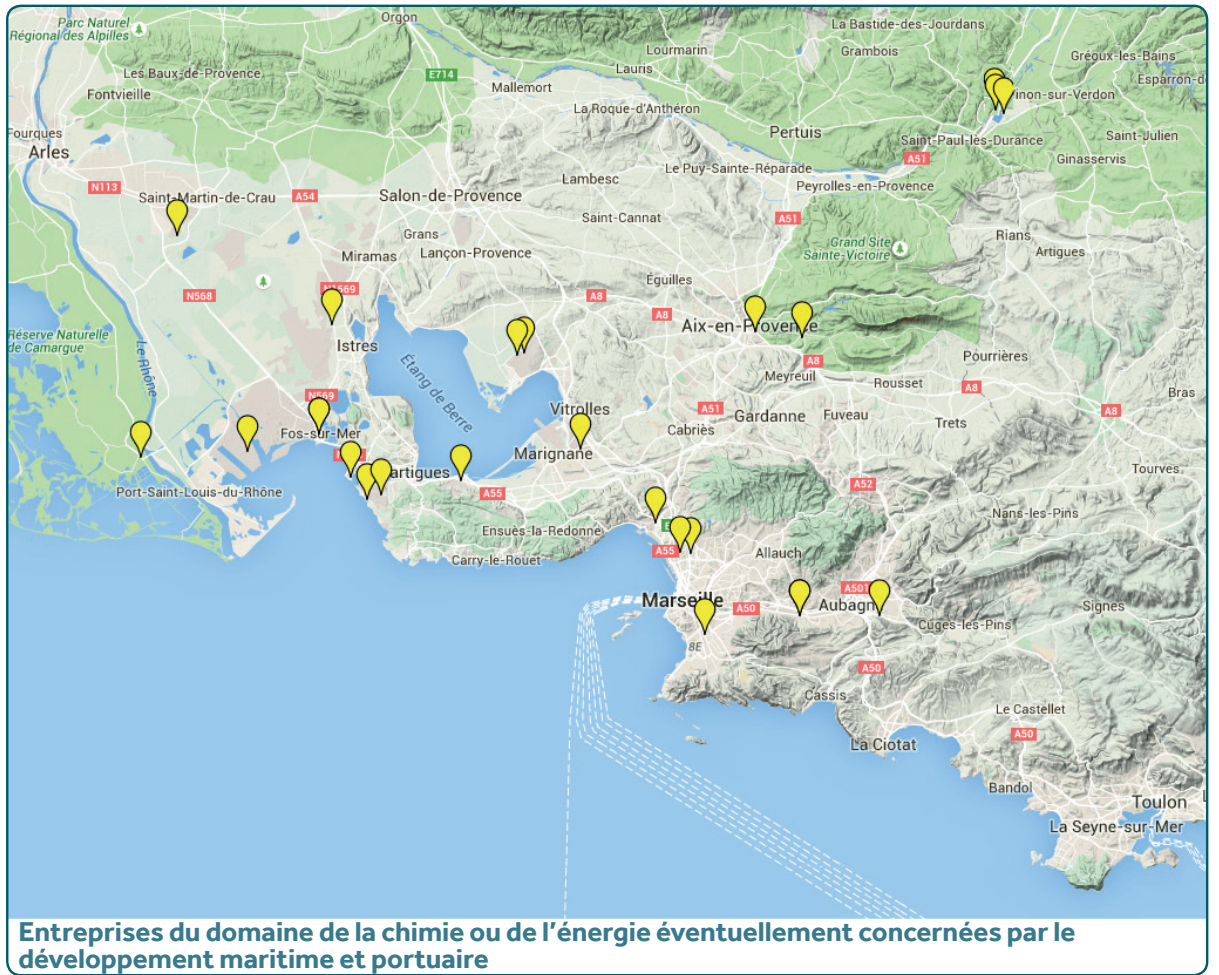




**Entreprises de logistique concernées par le développement maritime et portuaire**



**Entreprises du domaine des TICs et photonique pouvant être impliquées dans le développement maritime et portuaire**



## L'APPROCHE DE L'EXISTANT

### Typologie de l'économie portuaire dans l'économie métropolitaine (cf. cartes pages précédentes)

- 85 % de l'activité portuaire et maritime historiquement localisée sur la bande côtière.
- La logistique est avant tout concentrée sur l'Etang de Berre et Marseille.
- Les secteurs économiques qui pourraient se rapprocher des activités portuaires sont plutôt répartis sur l'ensemble de la métropole. C'est le cas de des technologies de l'information et de la communication (hard et soft), de l'optique photonique, de l'environnement, de l'énergie, de la chimie. Par contre l'aéronautique a une implantation majeure autour de l'Etang de Berre.

Ainsi, l'immersion plus grande des activités maritimes et portuaires dans le tissu économique métropolitain s'accompagnera-t-elle, sans doute, de nouveaux développements plus éloignés de la bande côtière (entreprises associant Tics et maritime, énergie ou environnement, ...)

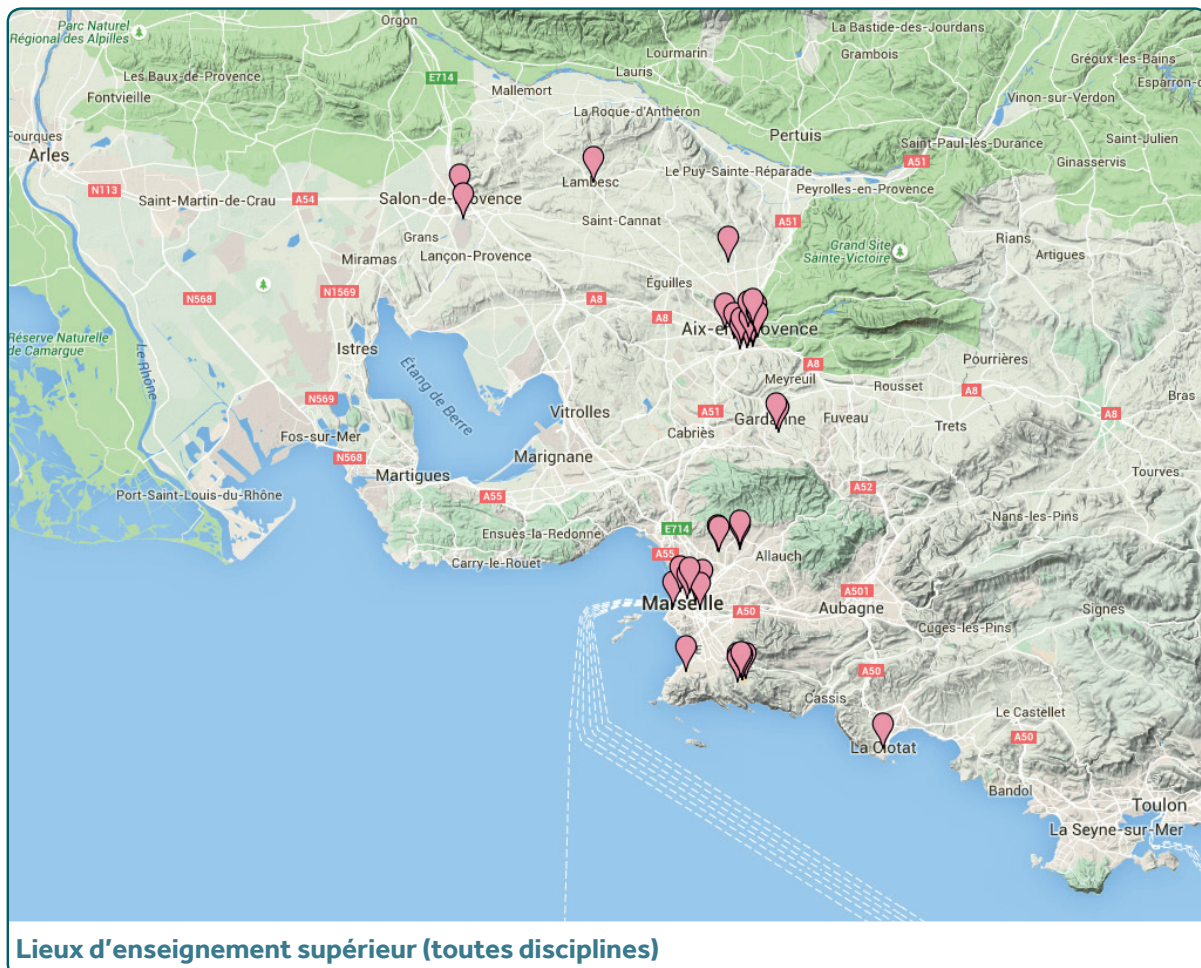
### Typologie de l'enseignement supérieur et de la recherche publique en relation (ou pouvant l'être) avec l'activité maritime et portuaire (cf. cartes ci-après)

- Force est de constater que la carte de l'enseignement supérieur est, hors Marseille,

profondément différente de celle de l'activité portuaire. Mise à part l'Ecole Nationale de la Marine Marchande à Marseille, il n'y a d'ailleurs, curieusement, aucune formation universitaire majeure, aucun IUT dans ce domaine... (seulement un master d'océanographie à l'AMU, un master d'ingénierie marine à l'Ecole Centrale, un MBA en management du maritime à Kedge). Ce décalage universitaire se traduit, bien évidemment géographiquement: toutes disciplines confondues, les territoires de Fos et de Martigues n'hébergent aucune formation supérieure.

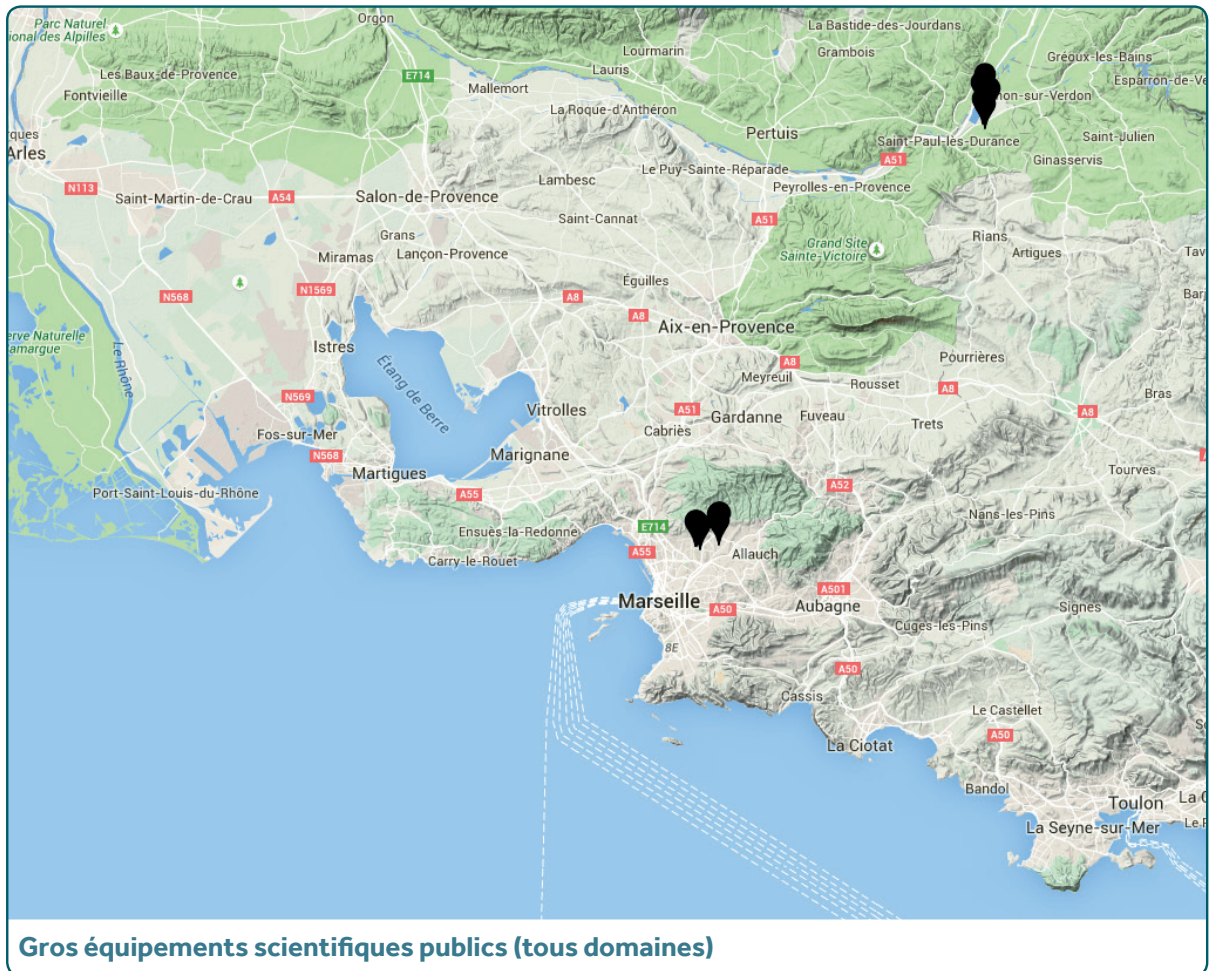
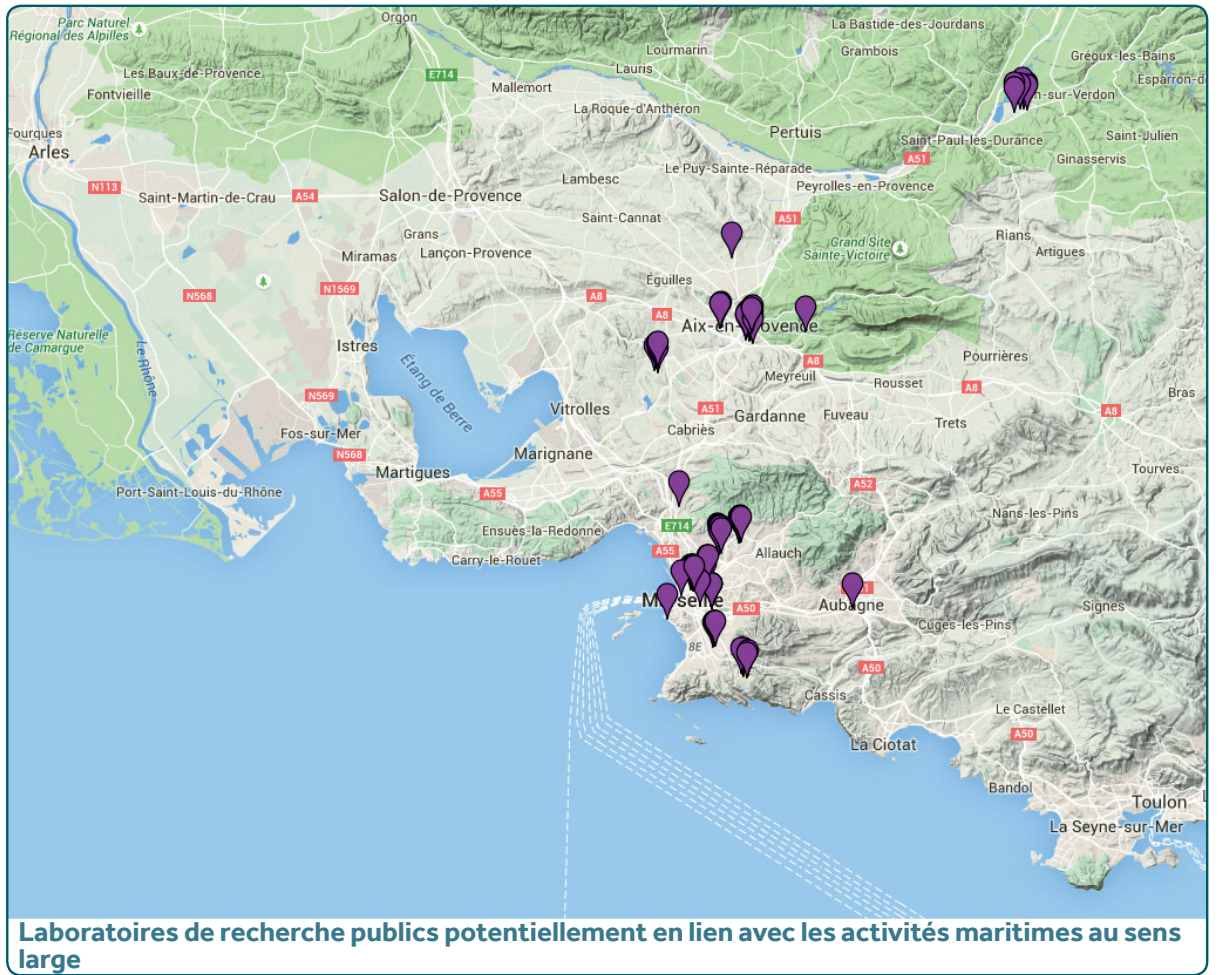
- Concernant les instituts et laboratoires de recherche publique qui sont ou pourraient être liés au développement maritime et portuaire, la carte est encore plus distordue. Nous n'avons, sur cette carte, mentionné que les laboratoires pouvant avoir un lien direct avec la mer ou le port. Naturellement, le droit, le management, l'économie, qui n'apparaissent pas sur cette carte, sont des atouts mobilisables. De même, la santé, dont le nombre de laboratoires aurait « pollué » la carte a un rôle à jouer, notamment dans le domaine de la sécurité industrielle ou des ports verts.

- Il en va de même pour les grands équipements scientifiques



Lieux d'enseignement supérieur (toutes disciplines)





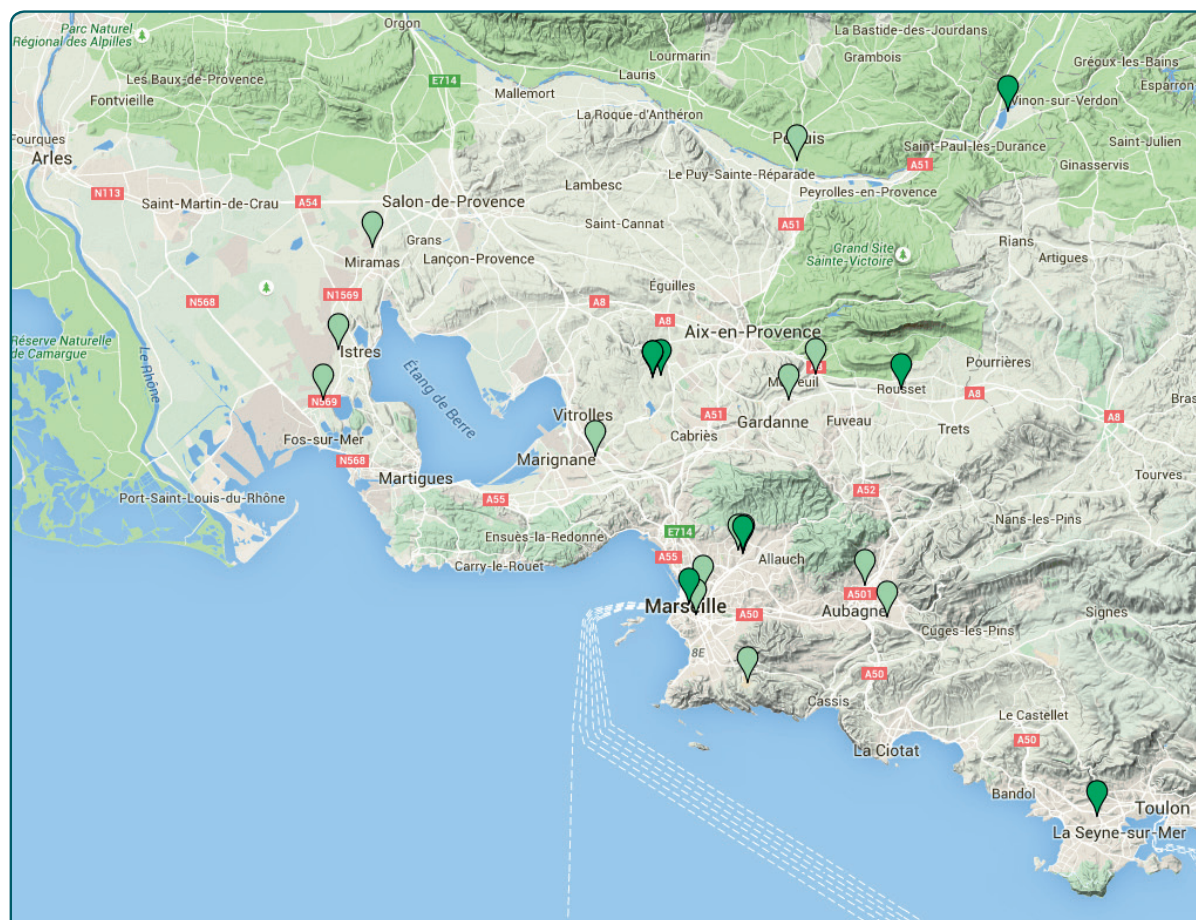
### Points d'appui au développement : pépinières, pôles

Le territoire bénéficie d'un maillage sur lequel de nouvelles dynamiques peuvent se développer. Cela touche aussi bien l'accueil, l'accompagnement et le développement des entreprises. S'ajoutent aussi des outils financiers ou d'aide à l'international qui ne sont pas localisables sur une carte.

### Une hétérogénéité des EPCI vis-à-vis des atouts d'un nouveau développement maritime et portuaire

A l'Est de l'Etang de Berre, l'absence de formations universitaires, la plus faible présence d'entreprises innovantes et d'équipements scientifiques pose problème.

		MPM	CPA	CPAE	CPM	SAN	Agglopoles
Public	Enseignement Sup	+++	+++	(+)	-	-	+
	Recherche publique	+++	+++	-	-	-	-
	Gds équipements	+++	+++	-	-	-	-
Privé	Mer	+++	+	-	+	+++	-
	Logistique	++	-	+	-	++	+
	TICs / photonique	++	+++	+	-	-	-
	Aéronautique	+++	++	-	-	+++	+
	Chimie/énergie	++	+++	-	++	++	-



Lieux d'accompagnement d'entreprises innovantes (pépinières, pôles de compétitivité, Prides)

## L'APPROCHE DU FUTUR

### L'outil de la Stratégie Régionale d'Innovation

La Stratégie Régionale d'Innovation (SRI) fait mention notable de l'économie maritime et portuaire. Articulée autour de domaines d'activités stratégiques (DAS), de projets structurants et de technologies clés génériques, la SRI offre un certain nombre d'outils et de moyens mobilisables.

Sur les cinq DAS retenus, trois concernent les activités portuaires et maritimes :

- mobilité intelligente et durable,
- risques, sécurité, sûreté,
- transition énergétique et efficacité énergétique.

Sur les trois technologies clés génériques, deux sont également liées :

- photonique,
- micro et nano électronique, semi-conducteurs.

Le DAS « **Mobilité intelligente et durable** » souhaite « *parallèlement faire évoluer les infrastructures portuaires et aéroportuaires qui sont soumises à des conversions écologiques, à des nécessités d'optimisation des flux et de sécurité des personnes et des marchandises* ». Il est noté que le domaine des transports intelligents est structuré en France autour d'industriels majeurs dans les télécommunications, système d'information et réseaux (Alcatel Lucent, Axis, CS, Orange...), les fournisseurs de produits électroniques (capteurs, systèmes de détection, produits de signalétiques (ST Microélectronique, ISOSIGN, Citilog...), des sociétés de travaux publics et fournisseurs d'infrastructures de transport (Thales, Colas...), des systèmes de suivi et localisation intelligent. Les industriels européens (Thales Alenia Space, EADS Astrium) construisent actuellement plus de 80% des satellites civils dont les applications couvrent les télécommunications, l'observation de la Terre et la navigation. Dans ce cadre, « *la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dispose de nombreuses compétences dans les technologies et protocoles de communication notamment au niveau de l'acquisition, du traitement et de la sécurisation des données. La région est d'autre part centrée sur quelques maillons de la chaîne de valeur : les systèmes de capteurs et de systèmes embarqués susceptibles d'être intégrés dans l'architecture des systèmes de surveillance autour de grands industriels comme la DCNS ou Thales et la géolocalisation au travers d'un ensemble de PME qui exploitent les applicatifs de géolocalisation.* »

La SRI met aussi l'accent sur « le navire du futur », considérant qu'elle se distingue sur l'ingénierie, la conception et la construction de navires spécifiques, navires à passagers côtiers et yachts ainsi que sur les équipements pour ces mêmes navires et sur la maintenance, réparation et refit des navires militaires, yachts et des grands navires de croisière. Un réseau de 150 TPE et PME régionales assure la réparation et la maintenance de 15% de la flotte mondiale de navires de grande plaisance. « *Il conviendrait donc de soutenir la R&D navale dédiée aux technologies avancées de production composites, métalliques et structures hybrides [...] Il serait d'autre part opportun pour la région de se doter d'un centre opérationnel de déconstruction et de valorisation des déchets issus des navires de plaisance en fin de vie (BPHU), en soutenant la R&D et en développant des procédés de démantèlement propres. Le recours à l'insertion par*

*l'activité économique permettrait par ailleurs d'assurer un modèle économique viable. »*

Le DAS « **Risques, Sécurité, Sûreté** » veut « *positionner le territoire régional comme leader européen en matière de surveillance environnementale globale et de promouvoir et exporter des solutions de sécurité.* » Il s'agit bien sûr de la sécurité et de la sûreté maritimes, pour lesquelles les principales compétences sont bien ancrées en région : outils de détection (capteurs physiques, chimiques ou biologiques), intelligence et du traitement des données (modélisation, simulation, technologies 3D, réalité virtuelle), vecteurs de surveillance aérienne (drone), sous-marin (robotique) et des moyens d'intervention (hélicoptère). Il s'agit aussi des risques industriels. « *La chaîne de valeur des risques industriels comprend les phases de prévention au travers des actions de formation /sensibilisation des personnels industriels, de surveillance au travers des dispositifs de surveillance (capteurs, analyseurs de gaz, caméras thermiques...) jusqu'à la gestion de crise. Au sein du pôle Risques, 70 acteurs sont positionnés sur la prévention surveillance des risques industriels (sites industriels, transport de matières dangereuses, démantèlement de centrales nucléaires) sans compter l'expertise du CEA qui dispose d'une plateforme de services pour la gestion des matières nucléaires, des déchets et des rejets des installations nucléaires et de moyens pour assurer la surveillance des installations et de l'environnement, la sécurité. Les services aériens (drones et systèmes autonomes) du pôle Pégase peuvent compléter l'offre en matière d'interventions sur crise.* »

Le DAS « **Transition énergétique / efficacité énergétique** » aborde, entre autres, deux thématiques importantes pour le port : **les énergies renouvelables marines et l'exploitation des micro-algues.**

L'ambition de la Région dans le domaine énergétique maritime est clairement affiché : **Créer une filière industrielle sur l'éolien flottant.**

« *L'éolien offshore flottant fait l'objet d'un programme fédérateur du Pôle Mer Méditerranée, en partenariat avec le Pôle Capénergies. 120 entreprises sont identifiées sur la filière de l'éolien offshore flottant. Ces entreprises sont mobilisées sur l'ingénierie des systèmes et des équipements des parcs énergétiques en mer, la maintenance des parcs, la construction de rotors d'éolienne, le suivi environnemental ou de sûreté sécurité maritime des parcs. Les technologies sous-marines à mettre en œuvre notamment pour l'ancrage des éoliennes s'apparentent à celles de l'offshore pétrolier, pour lesquelles de nombreuses entreprises leader sont présentes en région. Plusieurs études indiquent que le potentiel éolien offshore flottant est largement supérieur à celui de l'éolien offshore posé, ce qui est particulièrement intéressant pour Provence-Alpes-Côte d'Azur du fait de la profondeur des fonds marins à proximité des côtes.*

*[...] Les technologies sous-marines à mettre en œuvre notamment pour l'ancrage des éoliennes s'apparentent à celles de l'offshore pétrolier, pour lesquelles de nombreuses entreprises sont présentes en région. Les obstacles techniques sont multiples : développement de nouvelle génération de turbines, et de structures marines spécifiques, capture d'énergie et le raccordement au réseau électrique .... Les coûts prohibitifs pour les acteurs privés liés à l'installation en mer et au raccordement au réseau électrique nécessitent un investissement public important et de longue durée pour faire émerger la filière industrielle. La principale difficulté est d'ordre technologique, afin de*

*concevoir des flotteurs à la fois stables et souples pour résister à des mauvaises conditions météorologiques. Un défi technique doublé d'enjeux économiques. Le challenge est d'arriver d'ici à 2020 à un prix de l'énergie voisin de celui de l'éolien offshore fixe.»*

Concernant les micro-algues, c'est aussi, à terme, **une éventuelle filière industrielle** qui est visée.

*« Les micro-algues apparaissent aujourd'hui comme une solution porteuse d'avenir et de développements économiques majeurs à un horizon d'une dizaine d'années. Cette filière offre l'opportunité de produire des biocarburants de troisième génération à partir de CO2 d'origine industrielle et de substrats issus d'eaux recyclées. Par ailleurs, les micro-algues peuvent accumuler jusqu'à la moitié de leur poids en lipides, matières premières des biocarburants, d'où une productivité qui peut atteindre des valeurs bien supérieures à celle des végétaux terrestres.*

*[...] Le projet d'Institut d'Excellence sur les Energies Décarbonnées GREEN STARS a l'objectif est de renforcer les liens entre la recherche et les industriels de l'énergie, de la chimie et de l'alimentaire et du démonstrateur SALINALGUE. [...] En soutenant l'effort de R&D, il convient de passer du stade laboratoire au stade industriel, et de lever les verrous économiques en étant capables de produire de la matière sèche de biomasse algale à un prix compétitif qui concurrence les produits d'origine fossile. [...] La production des biocarburants pourrait s'appuyer sur les raffineries de l'Etang de Berre facilitant du même coup la reconversion de ce site.»*

### **Quels lieux d'innovation et de développement innovant dans la métropole ?**

Cette question, qui a trait à la nature mais aussi à la localisation des activités, touche le développement portuaire comme toutes les autres activités économiques de la métropole. 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. Si elles constituent, pour les entreprises, des outils indispensables à leur création et à leur développement, il n'est pas certain qu'elles aient favorisé toutes les synergies, toutes les innovations que l'on aurait pu attendre. Il est vraisemblable que la future métropole devra apporter des éléments de clarification. En effet, cet ensemble, où l'accompagnement urbain et les mobilités ont été souvent négligés, n'est pas aujourd'hui suffisamment lisible en termes d'attractivité. La croissance économique due à l'attrait d'entreprises extérieures au territoire est faible. Elle est essentiellement endogène.

Une seconde réflexion concerne les lieux de développement industriel. L'innovation, créatrice de richesses dans un désert industriel, est un mythe. L'innovation en elle-même, crée peu d'emplois et ne répond pas au chômage des personnes peu qualifiées. Un territoire solidaire et dynamique n'est pas un territoire « sans usines ». La France n'est pas Singapour et il est évident que la faiblesse de la politique industrielle, assortie de la vente ou la perte de gouvernance de grands fleurons industriels, a fortement contribué à la destruction d'emplois peu qualifiés. D'autre part, si l'innovation est découplée de la production, le risque de délocalisation est réel : une PME innovante ne coûte pas cher.

Troisième réflexion, il n'y a pas d'innovation segmentée, « en rondelles ». L'innovation la plus intéressante, ces dernières années, a été au croisement de technologies souvent très éloignées (TICs et santé, biologie et énergie, photonique et aéronautique, ...). Les lieux d'activité doivent donc aussi favoriser la transversalité des innovations, le brassage des technologies.

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 qu'elles 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. Comme l'explique la SRI, « Le défi réside en fait dans l'émergence et la construction de projets mobilisateurs, construits sur les avantages comparatifs des différents territoires, dans une logique de « spécialisation intelligente » déclinée au niveau territorial le plus opportun, et dans la capacité des acteurs, qu'ils soient publics ou privés, à les construire ensemble. » 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.

En termes spatiaux, c'est-à-dire en termes de capacités d'hébergement des activités, on a donc bien trois niveaux :

- la création : lieux hyper-réactifs, réseaux d'échange. Ces lieux sont diffus.

- la croissance : lieux économiquement et socialement efficaces, dotés d'outils performants, offrant en général une identité en matière d'activités. Ce sont en fait des « lieux de

développement et d'innovation privilégiés ». Ces lieux sont identifiés territorialement.

- la consolidation de la croissance : lieux de complémentarité et de coopération entre territoires, articulés autour de projets importants dont l'enjeu dépasse l'intérêt seul des entreprises impliquées. Ces lieux sont multiples.

### **Faut-il des lieux dédiés à l'innovation portuaire ?**

L'induction de l'innovation vers les activités portuaires et maritimes peut naturellement être directe. On a vu que l'innovation était très largement répartie sur le territoire métropolitain. Il faut, bien sûr, aller la chercher là où elle se trouve. De même pour la formation. Sans doute a-t-on pris un certain retard dans ce domaine. Pour autant, la faiblesse des formations, l'inexistence de lieux identifiés d'innovation liés aux activités portuaires et maritimes, est un handicap. Toulon a créé un technopôle maritime centré sur les domaines de la sécurité et sûreté maritime et du développement durable.

Un renforcement des compétences Marseille-Fos sur la logistique maritime, les risques industriels, l'énergie ou la traçabilité des marchandises, ne pourra se faire qu'en changeant de braquet. Marseille-Fos n'est pas concurrent de Toulon. Les compétences sont séparées et complémentaires. Leurs infrastructures respectives sont de premier plan : le Grand Port Maritime de Marseille-Fos est le premier port français pour le commerce extérieur. Toulon est premier port militaire de la Méditerranée. Et il faut rajouter des ports de grande plaisance de renommées mondiales.

Le projet de Technoport<sup>1</sup> proposé par le Conseil de Développement de MPM en 2013 envisageait la création d'un lieu d'innovation maritime et portuaire qui aurait pu être partagé entre Marseille et Fos. Il jugeait « *primordial que les acteurs du territoire élaborent un projet ambitieux et structurant en termes de formation et d'innovation technologique, afin de capitaliser sur le renouveau du modèle de la ville portuaire* » et attirait « *l'attention des pouvoirs publics sur les dangers du maintien et de l'aggravation de la pénurie de main d'œuvre qualifiée dans le domaine industriel lié à la filière navale, qui pourrait paradoxalement entraver le développement économique du territoire en pénalisant la sous-traitance française au profit de la concurrence étrangère.* » Le conseil de développement suggérait le contenu économique suivant :

- *Filière navale : réparation navale croisières/ yachting/cargos / navires du futur*
- *Eolien flottant (en connexion avec la filière navale)*
- *Exploration sous-marine industrielle*
- *Etude scientifique du milieu marin*
- *Activités sous-marines liées aux loisirs*

Il conviendrait certainement de rajouter les risques industriels, l'énergie des algues, les convergences avec l'aéronautique et les TICs.

---

1. Le technoport est complémentaire du Brain Port proposé dans l'article précédent



# **LA MÉTROPOLE, UN TERRITOIRE DÉMONSTRATEUR POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**

*Eric L'Helguen, Marisa le Meur*

**Un territoire vulnérable**

**La métropole peut devenir acteur à part entière de la transition énergétique**

**Les axes de développement d'un territoire démonstrateur de la transition énergétique**

**Coupler ambition énergétique et ambition numérique**





# LA MÉTROPOLE, UN TERRITOIRE DÉMONSTRATEUR POUR LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Eric L'Helguen, Marisa Le Meur

La Métropole doit prendre en main la question de la transition énergétique sur son territoire. Le territoire métropolitain est en effet anormalement vulnérable d'un point de vue énergétique car fortement dépendant des évolutions futures des prix des hydrocarbures et des choix énergétiques qui seront faits ailleurs. La situation énergétique du territoire peut devenir un frein à son développement économique alors qu'elle devrait en être un des moteurs. Le territoire dispose pourtant de nombreux atouts pour devenir un acteur majeur de la transition énergétique : les énergies renouvelables à fort potentiel sur le territoire deviennent largement compétitives par rapport au coût du nucléaire, les technologies de stockage et de Smart Grids deviennent de plus en plus pertinentes et les nouvelles compétences de la Métropole vont permettre d'orchestrer des initiatives et des acteurs aujourd'hui fragmentés sur le territoire.

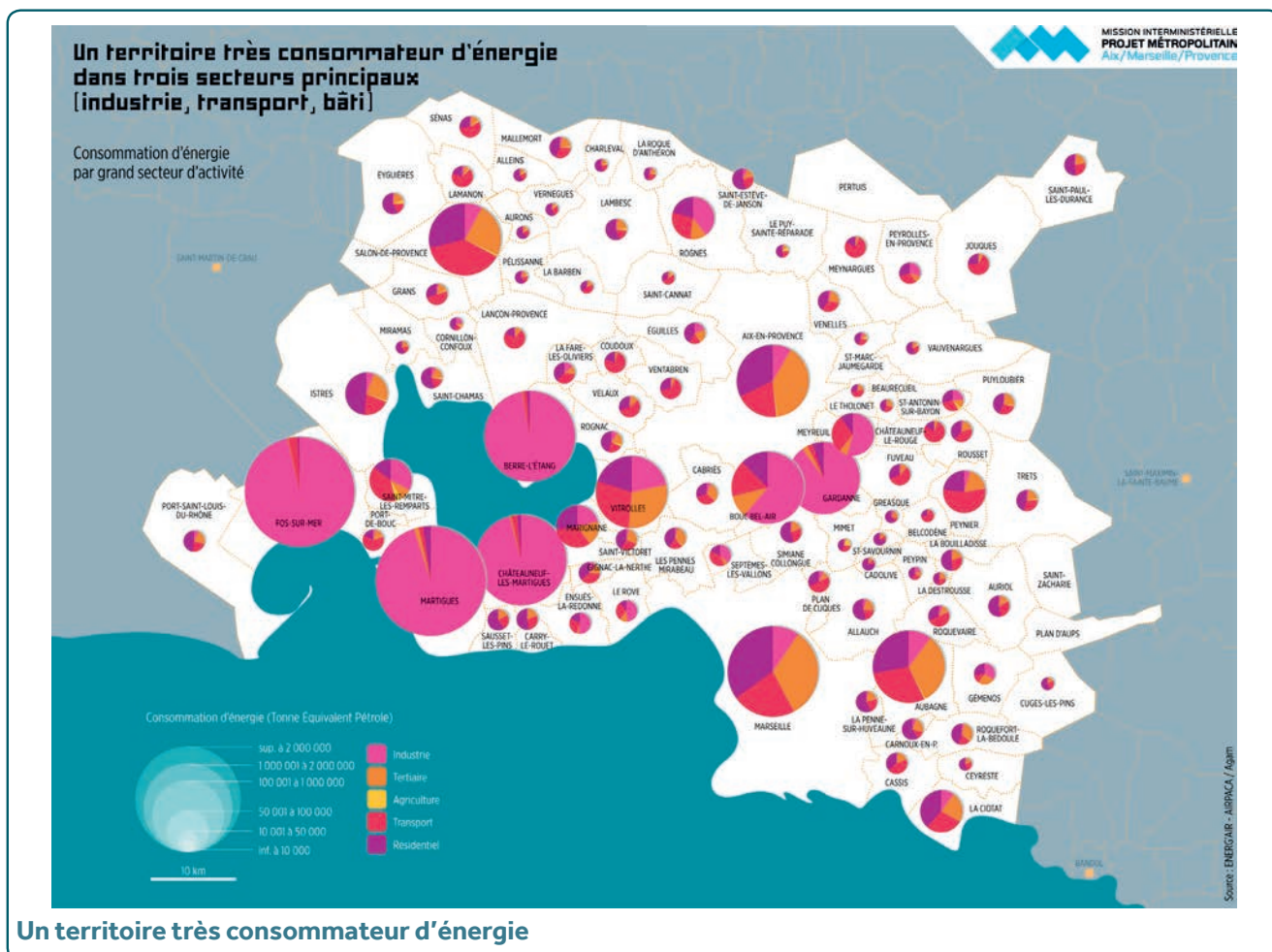
L'enjeu est de construire un territoire économe en énergie et résilient, de permettre l'accès à une énergie largement renouvelable à coût maîtrisé sur le long terme et de contribuer à l'activité économique du territoire à travers le développement de nouvelles technologies de l'énergie : éolien, stockage sous diverses formes, microgrids, Smart Grids.

## UN TERRITOIRE VULNÉRABLE

Le territoire est aujourd'hui très largement vulnérable d'un point de vue énergétique : la Métropole est largement importatrice alors même qu'elle bénéficie des ressources renouvelables les plus importantes en France. La Métropole Aix-Marseille-Provence possède une consommation annuelle d'énergie primaire de l'ordre de 80 GWh/an<sup>1</sup>. Elle représente, à elle seule, plus de la moitié (51%) de la consommation en Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les besoins en chaleur représentent 54% de la consommation totale, contre 28% pour l'électricité et 19% pour les carburants.

La forte demande énergétique de la métropole est largement liée à l'activité industrielle qui représente 68 % de la consommation. Le secteur résidentiel et les transports représentent respectivement 14 % et 18 % de la consommation du territoire. Les besoins énergétiques sont largement concentrés sur la zone industrielle de Fos

1. Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie de la Région PACA, Fiche-outil de déclinaison des objectifs, Métropole Aix-Marseille-Provence. Les valeurs datent de l'année 2010



sur Mer et les grandes villes du territoire (Marseille, Aix, Salon, Aubagne, Vitrolles, Gardanne), comme le montre la Figure ci-dessous.

En revanche, la production d'énergie sur le territoire reste très limitée : elle permet de couvrir à peine 6% des besoins de la métropole. Cette dernière doit donc importer les 94% restant depuis les territoires voisins, ce qui la rend dépendante aux choix énergétiques nationaux et aux évolutions des prix des hydrocarbures.

Lors d'une avarie sur la seule et unique ligne à haute tension traversant la région PACA, censée transporter l'électricité importée, elle n'est donc pas en mesure de subvenir aux besoins des consommateurs, résidentiels ou industriels. Ainsi, le 30 juillet 2009, un incendie à 40 km au nord de Marseille a provoqué l'arrêt de cette ligne, plongé 1,2 millions de foyers dans le noir et stoppé le métro marseillais pendant plus d'une heure.

La dépendance et la forte exposition à l'évolution des prix des hydrocarbures peuvent constituer un frein au développement économique de la région et accroître le risque de précarité énergétique pour les ménages les plus défavorisés.

La montée des prix de l'électricité touche particulièrement les ménages les plus vulnérables sur le plan socio-économique (ménages à faibles revenus, familles monoparentales, personnes âgées) : 25% des Marseillais vivent aujourd'hui sous le seuil de pauvreté. Ce phénomène est amplifié par la vétusté des logements sociaux : 70% des logements collectifs ont été construits avant 1975, dans un moindre souci d'isolation thermique et de performance énergétique qu'aujourd'hui.

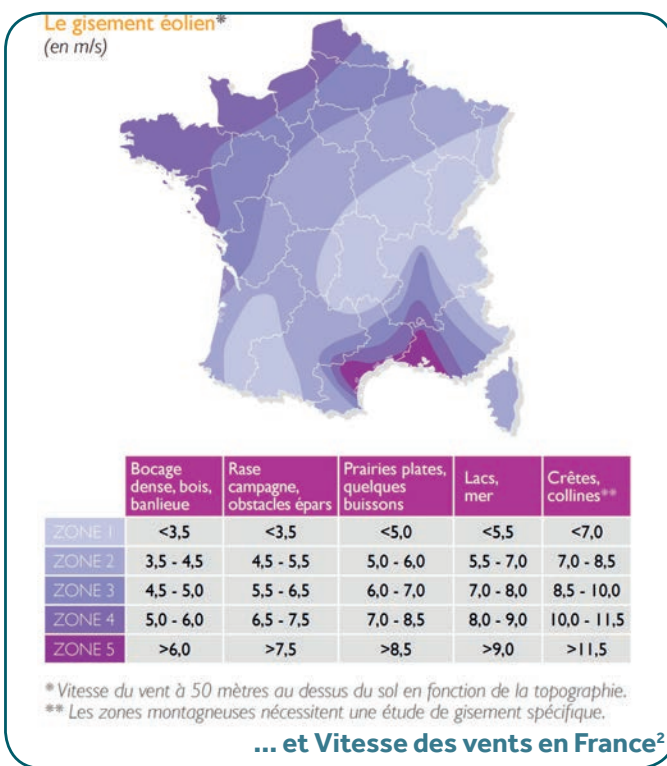
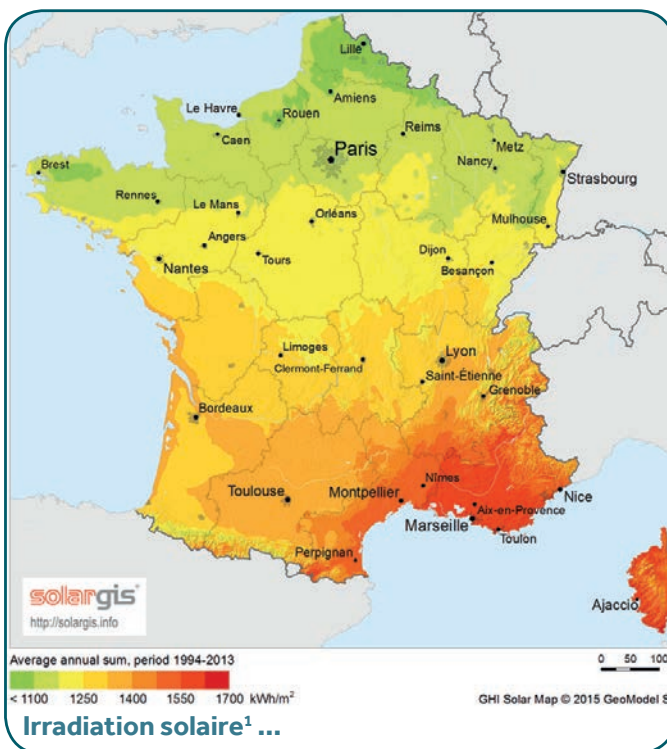
## LA MÉTROPOLE PEUT DEVENIR ACTEUR À PART ENTIÈRE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

Pour conduire la transition énergétique, la Métropole peut s'appuyer sur de nombreux atouts, tant géographiques qu'économiques. En effet, son territoire offre un accès inégalé aux énergies renouvelables et récupérables. De nombreux acteurs, publics et privés, sont déjà impliqués, localement, dans la transition énergétique et peuvent constituer un écosystème moteur. En outre, l'échelle de la métropole, intermédiaire entre ville et région, constitue le maillon manquant et nécessaire tant sur le plan de la gouvernance que sur la perspective géographique des actions et projets.

Le territoire métropolitain jouit d'une localisation particulièrement favorable à l'exploitation des énergies solaire et éolienne. De manière assez remarquable, le territoire métropolitain possède à la fois la plus forte irradiation solaire (plus de 1'600 kWh/m<sup>2</sup>/an) et le meilleur potentiel éolien de France.

Le photovoltaïque est devenu largement pertinent sur le territoire : son coût de revient (entre 90 euros et 100 euros du MWh) est compétitif et peut contribuer à la construction d'un territoire plus résilient en adressant notamment les besoins de pointe électrique en été liés à la climatisation.

Si la région PACA est déjà la plus grosse productrice d'électricité photovoltaïque et a l'ambition de continuer le développement de cette filière, ce n'est pas forcément le cas de la filière éolienne, onshore ou offshore. L'éolien onshore est pourtant déjà rentable aujourd'hui sur plus



1. SolarGIS, Carte du rayonnement solaire en France, 2010
2. ADEME, L'énergie éolienne en France, mars 2014

de la moitié du territoire de la métropole et sera rentable sur sa totalité dans moins de vingt ans. L'éolien offshore sous forme d'éolien flottant présente également des perspectives intéressantes et il conviendrait d'en accélérer l'implémentation.

Afin de réchauffer ou de refroidir une ville ou un bâtiment, il est possible d'aller puiser des calories/frigories dans des sources chaudes ou froides. Une application, particulièrement adaptée à la métropole Aix-Marseille, consiste à aller chercher ces calories dans l'eau de mer. Ce procédé appelé thalassothermie permet de réchauffer les bâtiments en hiver, lorsque l'eau est plus chaude que l'air, et à l'inverse de refroidir en été, lorsque l'eau est plus froide. Il est également pertinent d'utiliser de manière analogue, sur le territoire métropolitain, les grandes quantités de chaleur contenue dans eaux usées ou bien la chaleur fatale générée par les processus industriels.

La transition énergétique du territoire peut s'appuyer sur de nombreux acteurs déjà présents sur le territoire : les producteurs et importateurs d'énergie (EDF Energies Nouvelles, ENGIE), les acteurs de la filière hydrogène, nouveau vecteur énergétique, levier de l'intégration des énergies renouvelables (Elengy, Air Liquide, KEM ONE, etc.), les promoteurs et acteurs du bâtiment (Provence Promotion, Eiffage), les acteurs industriels du Port de Marseille-Fos ou de l'Etang de Berre, les centres de recherche (CEA Cadarache, la Cité des Energies), etc.

Certains d'entre eux ont initié des actions expérimentales et locales : le projet Smartseille<sup>2</sup> au Nord de Marseille, l'éolien flottant<sup>3</sup> au large du port de Fos, le projet PIICTO et la plateforme d'innovation INNOVEX<sup>4</sup> sur le port de Marseille-Fos, le démonstrateur Smart Grids, Premio<sup>5</sup>, à Gardanne et à Lambesc, le projet d'efficacité énergétique, ACHIEVE<sup>6</sup>, dans les quartiers Nord de Marseille, etc.

Pourtant, faute de vision d'ensemble, ces initiatives restent malheureusement fragmentées, les acteurs ne sont pas mis en réseau et les retombées économiques demeurent très locales.

La création de la Métropole doit permettre de mettre en réseau ces acteurs et d'impulser la transition énergétique en apportant une vision d'ensemble, en fixant des axes de développement prioritaires et en offrant un péri-

mètre géographique pertinent.

En effet, la métropole d'Aix-Marseille disposera de l'ensemble des compétences énergie : concession de la distribution publique d'électricité et de gaz, création, aménagement, entretien et gestion des réseaux de chaleur ou de froid urbains, plans métropolitains de l'environnement, de l'énergie et du climat, plans climat-énergie territoriaux.

Mais le territoire métropolitain est également un terrain de jeu géographique particulièrement pertinent pour amorcer la transition énergétique : il permet de se saisir de l'ensemble des innovations technologiques, organisationnelles et sociologiques existantes sur le territoire (thalassothermie, éolien flottant, photovoltaïque, stockage, biomasse troisième génération, bâtiment méditerranéen, etc.) et de créer un véritable écosystème ; il permet également de tester des modèles économiques et de nouveaux modèles d'affaires dans un cadre qui dépasse celui de la démonstration et de la recherche et développement ; il permet, enfin, de bénéficier de l'ensemble des retombées économiques de la transition énergétique : réduction de la facture énergétique pour les habitants et les industriels, compétitivité accrue du territoire, développement des exportations et de l'activité portuaire.

**La métropole est un territoire vulnérable sur le plan énergétique : gros consommateur et faible producteur, mais qui dispose d'un fort potentiel de production d'énergie, en particulier photovoltaïque, éolien, Thalassothermique.**

**Les acteurs sont déjà présents sur le territoire, certains ont développé des expériences (PICTO, INNOVEX, PREMIO, ACHIEVE). Mais il manque une vision d'ensemble qui permette leur mise en réseau et la création d'un véritable écosystème qui articulerait toutes les ressources d'énergies renouvelables et pourrait dépasser l'expérimentation pour entrer dans la transition énergétique.**

**La métropole se trouve à la bonne échelle. Son rôle est de créer cet éco-système.**

2. Smartseille – Ilot démonstrateur au nord de Marseille, accueillant une boucle de transfert thermique entre bâtiments tertiaires et résidentiels, ainsi qu'une installation thalassothermique.

3. Eolien flottant – Projet de création d'un parc de 13 éoliennes flottantes au large de Fos s/ Mer, pour une puissance totale de 33,8 MW, prévu pour 2018.

4. PIICTO – Développement d'une plateforme innovante sur la zone industrialo-portuaire de Fos s/ Mer. 12 hectares sont consacrés à la plateforme INNOVEX, mettant en œuvre des démonstrateurs et pilotes de la transition énergétique (stockage d'énergie, électrolyse, captage/stockage de CO<sub>2</sub>, bioraffinage).

5. Premio – Premier démonstrateur de Smart Grids fonctionnant en France, à Lambesc et Gardanne.

6. ACHIEVE – Projet européen de lutte contre la précarité énergétique, principalement dans les quartiers nord de Marseille. Réalisation de diagnostics socio-techniques pour réduire la consommation énergétique, ainsi que la facture.

## LES AXES DE DÉVELOPPEMENT D'UN TERRITOIRE DÉMONSTRATEUR DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

La prise en main de la transition énergétique par le territoire peut s'appuyer sur trois piliers principaux :

- des objectifs exemplaires en termes de maîtrise de la demande énergétique et de la pointe de consommation électrique ;
- un développement massif d'énergies renouvelables à l'échelle métropolitaine permis par le déploiement de solutions de pilotage intelligent et de stockage d'énergie ;
- le développement de solutions micro-grids.

**Une maîtrise de la demande énergétique exemplaire** se traduit par la réalisation accélérée des objectifs du Schéma Régional du Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE) et une perspective long terme de « société à 2000 W »<sup>7</sup>.

Les leviers pour y parvenir sont nombreux : la rénovation des anciens bâtiments, le déploiement d'actions d'accompagnement et de coaching énergétique et le déploiement d'outils de pilotage de la consommation. De façon très pertinente, le territoire pourra s'appuyer sur son tissu associatif, parmi les plus denses en France, pour proposer des actions ciblées et efficaces de réduction de la consommation résidentielle.

Les habitants de la métropole consomment en moyenne 8'000 W de puissance continue contre 5'700 W pour un Français moyen. La poursuite d'une ambition long terme de « société à 2'000W » suppose donc de réduire par quatre la consommation énergétique des résidentiels. La stratégie énergétique du territoire doit donc faire du changement comportemental des habitants un axe prioritaire.

**Le développement et l'intégration des énergies renouvelables et récupérables** à l'échelle métropolitaine devra s'appuyer sur les compétences et les ressources disponibles sur le territoire : le développement des capacités éoliennes en offshore, l'intégration du photovoltaïque dans les bâtiments, le développement de la thalassothermie peuvent permettre aux énergies renouvelables de couvrir plus de 20% des besoins de la métropole à horizon 2030 (vs. 14% prévus par le SRCAE, sans prise en compte de la filière éolien offshore). Cet objectif est réaliste et est nécessaire pour traduire l'exemplarité de la Métropole.

Le territoire doit donc produire environ 3'500 GWh supplémentaires par an grâce au développement des filières éolien flottant, solaire photovoltaïque et thalassothermie. Le projet de treize éoliennes flottantes au large de Fos-sur-Mer représente à lui seul 300 GWh. Une dizaine de nouveaux projets de cette envergure suffiraient donc

à positionner la Métropole à hauteur des objectifs 2020 de l'Union Européenne<sup>8</sup>. Le déploiement de telles ressources reposera sur un développement concomitant des capacités de stockage (thermique ou électrique) et de pilotage Smart Grids des équipements.

La présence sur le territoire d'acteurs leaders dans la filière de l'hydrogène rend particulièrement pertinent le développement de la filière hydrogène comme levier d'intégration et de valorisation des énergies renouvelables sur le territoire (électrolyse, power-to-gas et hydrogène vert pour les industriels). Avec une production annuelle de plus de 5'000 tonnes d'hydrogène, le territoire se positionne comme un acteur leader et peut ambitionner de devenir territoire démonstrateur en France dans la filière hydrogène.

La récupération des énergies fatales des process industriels et des datacenters est un pari gagnant présentant un intérêt économique fort et déjà expérimenté dans le cadre du projet PIICTO.

Enfin, le développement de solutions de microgrids permettra de valoriser les compétences du territoire en matière énergétique et servira de modèle de référence facilement exportable sur le territoire africain.

Les microgrids sont des réseaux électriques de petite taille pouvant fonctionner de façon autonome et conçus pour fournir un approvisionnement énergétique fiable et de meilleure qualité à un petit nombre de consommateurs. Ils agrègent de multiples installations de production locales et diffuses (panneaux photovoltaïques, micro-turbines, piles à combustible, mini-éoliennes, petite hydraulique, petits générateurs diesel, etc.), des installations de consommation, des équipements de stockage et des outils de pilotage de la demande. En ce sens, les microgrids constituent une forme de réponse privilégiée aux enjeux énergétiques du territoire africain : un réseau électrique souvent embryonnaire (le taux d'électrification à l'échelle du continent est à peine supérieur à 40 %), potentiel solaire, densités de population extrêmement faibles sur de nombreuses zones du territoire, taux d'impayés des factures très élevé (40% des clients africains ne payent pas leurs factures).

Pour amorcer cet axe de développement, mieux comprendre les enjeux et besoins du territoire africain en termes de microgrids, et commencer à associer l'image de transition énergétique au territoire métropolitain, nous proposons d'organiser, à Euromed, une journée de rencontres qui pourra notamment réunir des acteurs majeurs franco-africains, cette journée placera Marseille dans une position de vitrine de la transition énergétique franco-africaine.

7. La « société à 2000 Watts » est un concept élaboré à l'École Polytechnique de Zurich consistant à uniformiser la consommation totale d'énergie de chaque habitant de la planète à 2000 Watts de puissance continue, soit une énergie de 17'500 KWh par an. La « société à 2000 Watts » est ainsi devenue le principe directeur du programme énergétique suisse, sous l'impulsion de Moritz Leuenberger

8. Le paquet climat-énergie de l'Union Européenne de 2008 a fixé un objectif « 20-20-20 » pour 2020 : faire passer la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique à 20 %, réduire les émissions de CO2 de 20 % et accroître l'efficacité énergétique de 20 %. Le paquet climat-énergie de 2014 fixe de nouveaux objectifs pour 2030 : 40% de réduction des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, 27% d'énergies renouvelables dans le mix énergétique, 27 % d'économies d'énergie

## COUPLER AMBITION ENERGÉTIQUE ET AMBITION NUMÉRIQUE

La métropole Aix Marseille Provence n'est pas identifiée aujourd'hui comme un des acteurs majeurs du numérique, elle n'est pas non plus identifiée comme un acteur majeur de la Smart City.

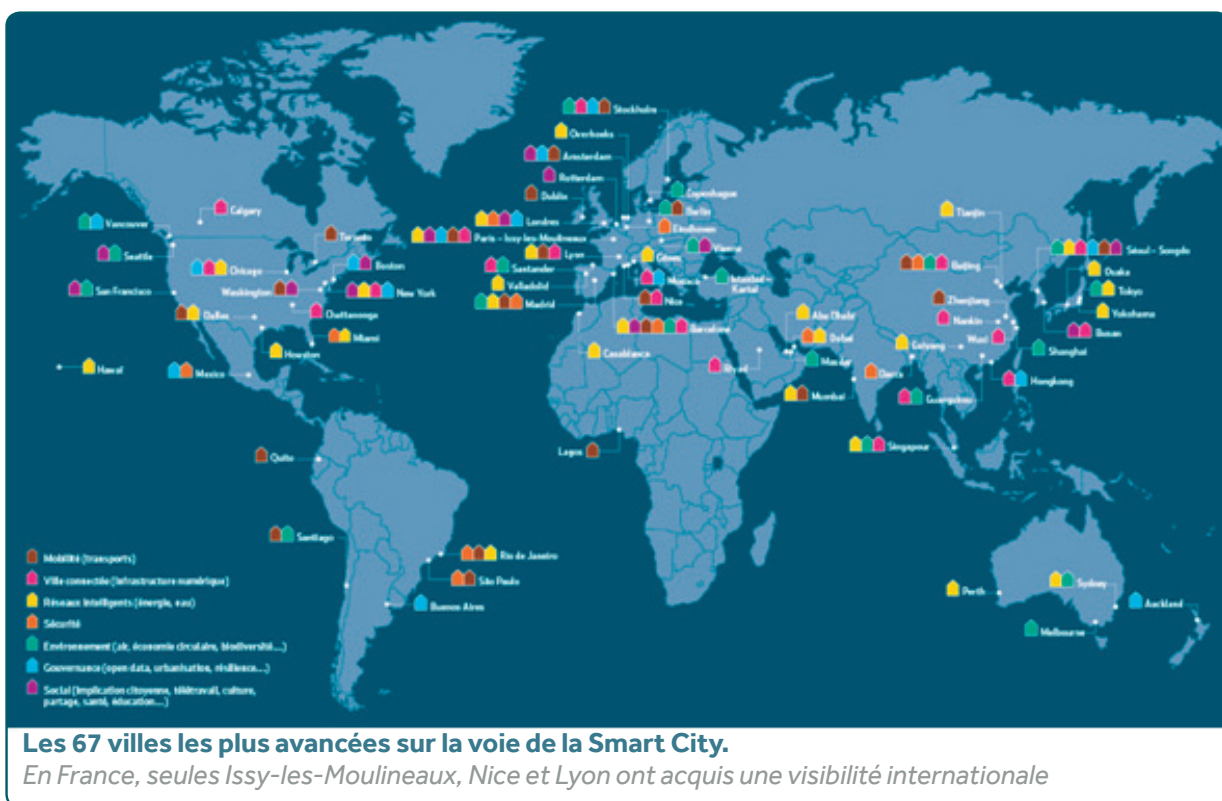
La métropole dispose pourtant de nombreux atouts autour du numérique, ces différentes initiatives ont déjà été mises en avant lors de la labellisation French Tech mais il nous semble important de développer des initiatives emblématiques autour des sujets d'e-gouvernance, e-mobilité (Parking intelligent).

Il nous semble également majeur de communiquer et d'exister, pour l'exemple la métropole n'a pas su aujourd'hui se donner la visibilité de Barcelone (Barcelona Smart City) ou de Nice (Innovative City Convention) ; il nous semble majeur pour la métropole de « trouver » un créneau en tirant profit des initiatives locales dont celle d'Euroméditerranée pour créer un forum annuel de la ville intelligente méditerranéenne.

### Les objectifs de la transition énergétique sur le territoire de la métropole :

1. Réduire par quatre la consommation énergétique résidentielle (actuellement très au dessus de la moyenne).
2. Développer l'éolien flottant, le photovoltaïque et la thalassothermie.
3. Développer la filière hydrogène dont des acteurs majeurs sont sur le territoire.
4. Récupérer les énergies fatales de l'industrie et des datas centres
5. Développer les micro-réseaux intelligents (micro-grids)

Le développement des micro grids est une solution pour l'Afrique. La métropole peut se prendre le leadership dans la coopération sur ce sujet.





# CONCLUSION

Alain Bourdin

On pourra s'étonner de ce que ce chapitre consacre peu de place aux secteurs les plus souvent mis en avant dans l'économie métropolitaine. Dans l'aéronautique, la santé, l'énergie et dans d'autres secteurs moins visibles se développent des projets importants ou des actions innovantes porteuses d'avenir. Certaines ont un impact direct sur le territoire et son économie, d'autres s'y trouvent mais avec une assez forte extraterritorialité – au moins dans l'état actuel des choses.

Notre réflexion ne portait pas sur ces atouts qui sont connus mais sur les conditions à réunir pour dynamiser l'ensemble de l'économie de la métropole. Elle nous a conduit à mettre en évidence des points sensibles et des enjeux stratégiques. Nous les développons en insistant sur les deux écosystèmes que nous avons valorisés : le port parce que nous considérons qu'il est le cœur et la principale « turbine » de l'économie métropolitaine, l'énergie parce que l'économie du territoire est vulnérable de ce point de vue et que ce domaine est particulièrement prometteur pour la métropole en interne et sur un plan géopolitique.

## 1. Des points sensibles :

- **La jeunesse** : le territoire manque de jeunes et la situation de ceux qui s'y trouvent n'est pas bonne sur le plan économique (chômage, revenus) et de la formation. La politique économique est donc également celle de la jeunesse.
- **La formation** : il existe un déficit général en matière de formation, en particulier de formation territoriale. Par ailleurs l'université, particulièrement puissante, n'est pas encore devenue un véritable acteur de ce territoire et de son développement.
- **Le cloisonnement entre secteurs économiques** est très fort, et se double parfois d'un cloisonnement entre les territoires ce qui est contre-productif.
- Malgré la présence d'activités économiques de très haut niveau, **le territoire reste faiblement attractif** (au moins en nombre d'emplois) et les centres de commandement n'y sont pas assez nombreux.
- **La sous-traitance** n'atteint pas les niveaux qu'elle devrait avoir et l'on s'est peu occupé de la développer. Cette question rejoint celle de **la taille des entreprises**, souvent petites, avec un fort déficit d'entreprises moyennes puissantes.
- Enfin, **l'espace d'activités est en crise**, en termes de coût et de localisation en raison d'un désordre dans les localisations et de la faiblesse du pilotage public.

## 2. Les enjeux stratégiques :

Le principal enjeu est la coordination des acteurs : de nombreux acteurs de qualité sont présents sur le territoire (c'est le cas en matière énergétique) mais les actions et les lieux (institutionnels ou physiques) de

coordination sont insuffisants. Les quelques exemples emblématiques n'ont pas encore donné de résultats très significatifs.

Mais la coordination suppose une culture commune, qui s'appuie sur des objectifs partagés et sur une vision d'ensemble. Celles-ci sont encore largement à construire, même si elles s'esquissent depuis des années. Elles commandent la réussite économique du territoire.

C'est le cas dans le domaine portuaire : 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, qui doivent se coordonner pour former une véritable communauté portuaire. Tous les dispositifs qui permettront de développer de la coopération et de constituer des écosystèmes profiteront à l'économie métropolitaine.

Un second enjeu majeur est celui de l'innovation, dans tous les domaines (et pas seulement celui des technologies). Il y faut des porteurs de projets, des politiques publiques et des lieux. Il existent déjà, mais pas suffisamment.

Il est en particulier nécessaire de rapprocher l'ensemble des dispositifs de l'économie de la connaissance du territoire et de son économie. En matière portuaire de Brain port suppose une coopération permanente avec le monde universitaire (et les grandes écoles) : on reste loin du compte quand on compare avec Rotterdam.

Deux enjeux sont liés et peuvent « booster » le territoire : d'une part la réussite de la transition énergétique et la transformation de la métropole en démonstrateur (en particulier pour d'autres pays) sur ce sujet ; d'autre part l'investissement dans des modèles économiques nouveaux : économie circulaire, des fonctionnalités (ou des usages) et collaborative. Il ne s'agit pas seulement d'expérimenter mais d'anticiper ce que sera l'avenir du développement économique. Arriver en tête dans ces domaines peut changer complètement la situation de l'économie métropolitaine.

Enfin le choix des alliances avec d'autres métropoles (au coup par coup mais en sachant regarder au delà de Barcelone, Gènes et même de la méditerranée) et une stratégie géopolitique partagée par les grands acteurs du territoire et ambitieuse (vis à vis de l'Afrique mais aussi du reste du monde) sera déterminant dans la réussite économique d'une métropole mondialisée.

Ces enjeux se déclinent dans le traitement des points sensibles évoqués plus haut. Ils interrogent également la structuration du territoire : comment organiser les transports et l'occupation de l'espace pour avoir toutes les chances de répondre positivement à ces enjeux ?



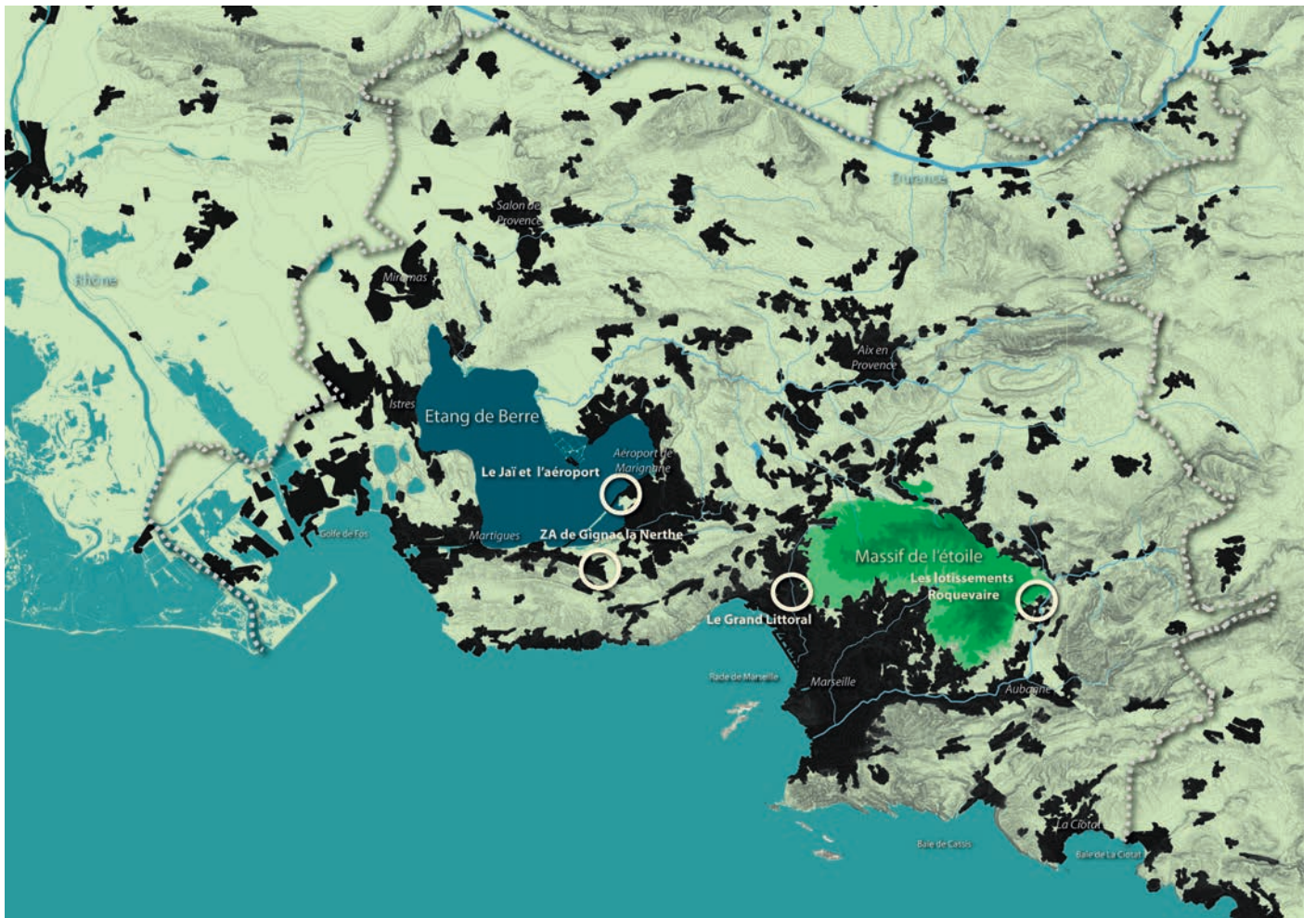


## CHAPITRE 5

# LES NATURES MÉTROPOLITAINES

## SOMMAIRE

<b>La nature omniprésente</b> <i>Corinne Vezzoni, Lucie Sarles</i>	237
<b>Le massif de l'étoile : un balcon sur l'horizon</b> <i>Corinne Vezzoni, Lucie Sarles</i>	249
<b>L'étang de berre : industrie et loisir en miroir</b> <i>Corinne Vezzoni, Lucie Sarles, Jean Blaise</i>	265



Ce qui fait la singularité de la métropole, c'est l'étendue du territoire et l'alternance de zones urbaines et zones naturelles. Certes la métropole Aix-Marseille-Provence est un ensemble urbain, mais c'est aussi un ensemble **d'espaces naturels prestigieux**.

Par ailleurs, la rapide expansion de l'urbanisation sur le territoire ces dernières décennies a fait émerger une ville beaucoup plus diffuse que la ville traditionnelle dense. Cette ville diffuse est marquée par la présence forte d'une nature moins prestigieuse, plus ordinaire. On retrouve ainsi cette **nature ordinaire dans les espaces «délaisés»** là où l'on n'a pas pu construire, dans ce que nous appelons les «interstices urbains».

L'omniprésence de la nature qu'elle soit «sauvage» ou «ordinaire» constitue pour nous le **socle commun d'une identité métropolitaine**.

Pour appuyer ce discours et notre démarche, nous avons mis en avant deux entités géographiques fortes: **L'étang de Berre et le Massif de l'Etoile**.

Ces deux espaces naturels de part leur taille, leur position sur le territoire métropolitain, et leur nature mettent en opposition des caractéristiques fortes que l'on retrouve sur l'ensemble 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 mené une double démarche pour répondre aux deux questions suivantes :

- Comment mettre en valeur cette omniprésence de la nature à travers des projets d'envergure métropolitaine?
- Comment habiter et travailler dans la métropole des proximités grâce à une urbanisation qui dialogue avec la nature?

Nous avons sélectionné des sites de projets qui se situent à la **lisière** de l'étang de Berre et du massif de l'étoile. Mais plus que des territoires à révéler, ce que nous cherchons à démontrer c'est une **attitude** et une démarche vis à vis des territoires en question. La métropole dans son ensemble regorge d'une multitude de sites qui pourraient bénéficier d'une approche similaire.

Les territoires de projets d'envergure métropolitaine sont les suivants :

- Le site du grand littoral et ses alentours qui est un marqueur territorial fort depuis l'arrivée par la terre : l'autoroute du littoral et le TGV
- Le Jai et l'aéroport de Marignane qui est un élément fort depuis l'arrivée par les airs.

Et pour répondre à la question de l'urbanisation des «proximités» nous nous sommes intéressés aux territoires suivants:

- Roquevaire et la question du lotissement: habiter la pente
- la ZA à Gignac la Nerthe et la question des zones d'activités: travailler dans la vallée



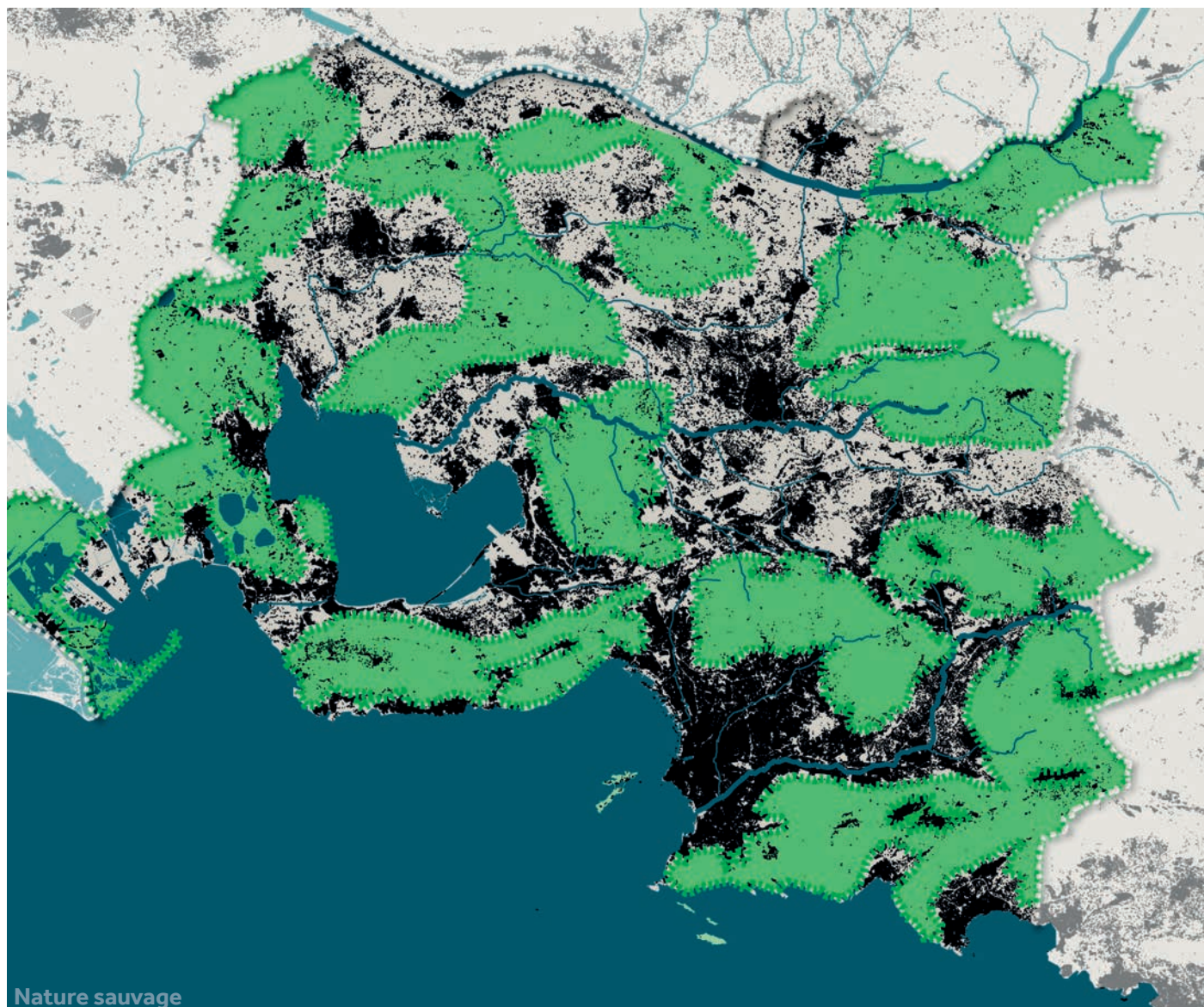
# **LA NATURE OMNIPRÉSENTE**

*Corinne Vezzoni, Lucie Sarles*

**Les grands espaces de nature de la métropole**

**De la nature sauvage à la nature ordinaire**

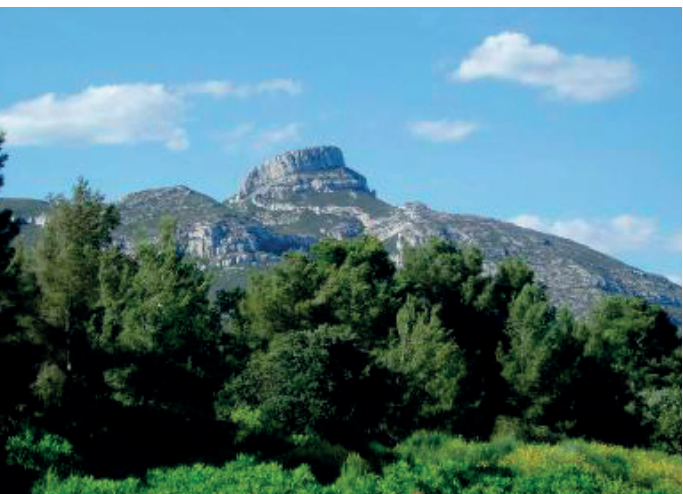
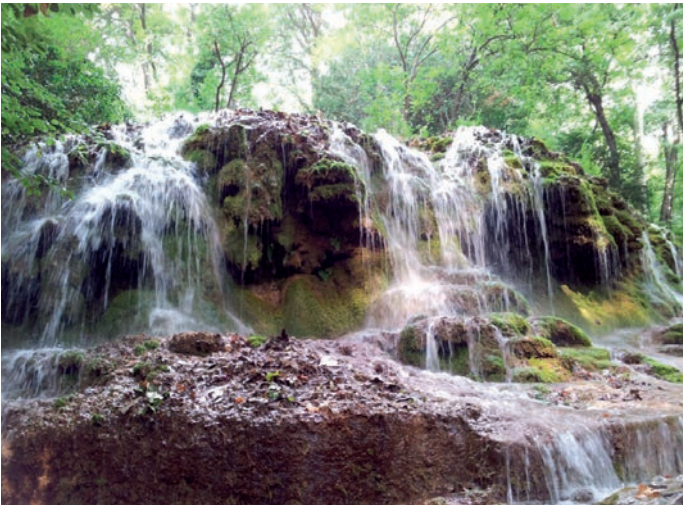
# LES GRANDS ESPACES DE NATURE DE LA MÉTROPOLE



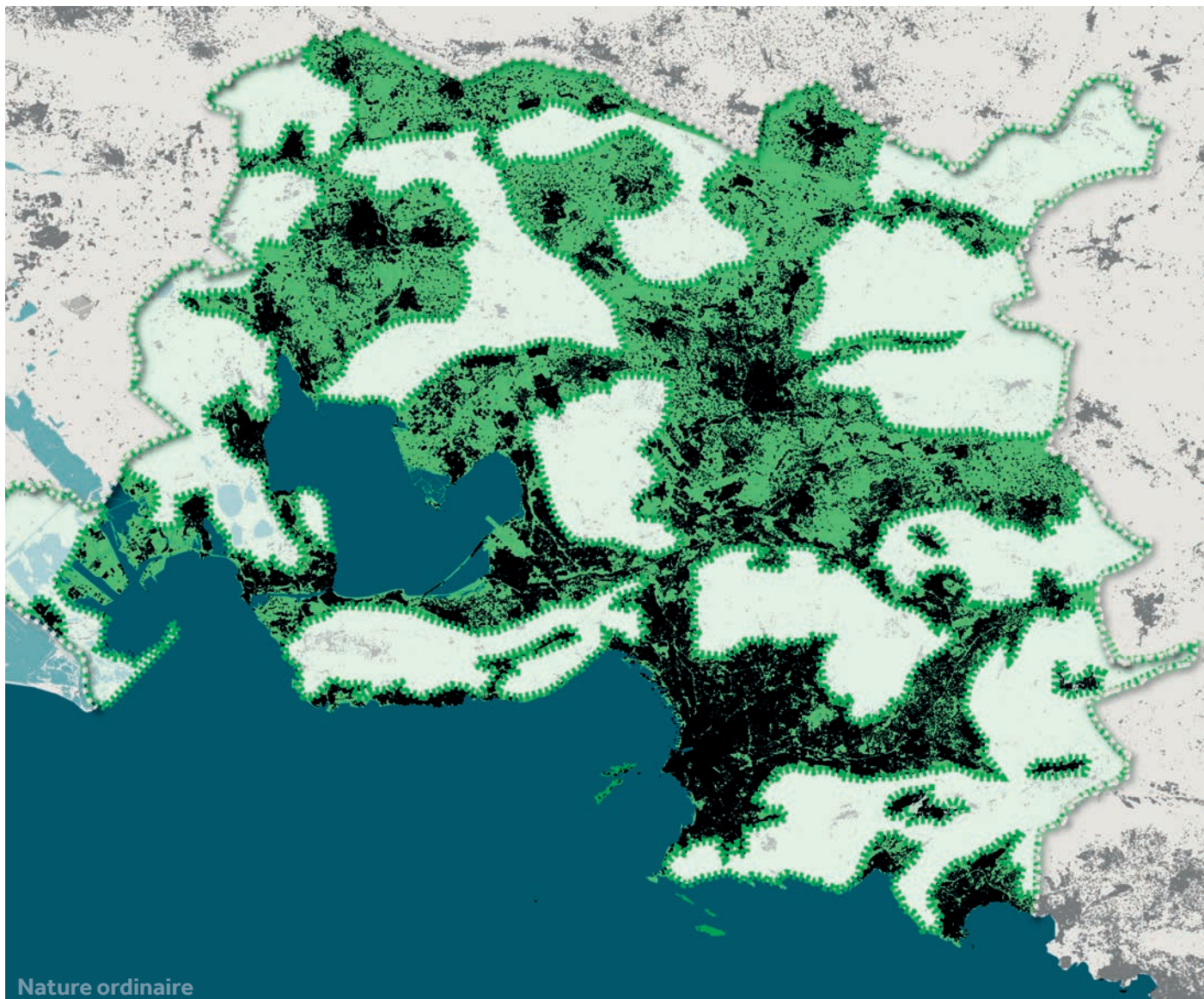
Nature sauvage

Le littoral, les massifs, les étangs ont contraint l'urbanisation à se développer là où elle le pouvait. Ces espaces naturels d'une grande richesse, que l'on a cherché à protéger et sanctuariser ces dernières décennies, ont été vus comme un frein pour «faire métropole». En effet, ils marquent une discontinuité forte entre les différentes polarités urbaines.

Mais nous pensons qu'il faut au contraire tirer parti de cette alternance de nature et d'urbanité, elle est la marque de fabrique de la métropole. Connait-on beaucoup de métropoles dans le monde qui peuvent revendiquer d'avoir des espaces naturels aussi prestigieux que les Calanques, la Sainte Victoire, La Crau, l'Etang de Berre?



# DE LA NATURE SAUVAGE À LA NATURE ORDINAIRE



Nature ordinaire

A une échelle plus fine, l'urbanisation dans sa diffusion et son expansion parsème des espaces résiduels, intersticiels, dont les origines sont variées:

- Une topographie marquée qui rend l'urbanisation difficile voir impossible
- La construction des grandes infrastructures, réseaux ferrés, réseaux autoroutiers qui a créé beaucoup d'espaces résiduels.
- Les zones d'activités et industrielles fortement consommatrices d'espaces, qui génèrent des espaces intersticiels mais aussi des friches.
- Une diffusion urbaine intensive émiettant les territoires agricoles, les rendant improductifs.

Ces espaces intersticiels que l'on retrouve un peu partout au sein des taches urbaines de la métropole, sont des lieux où la nature reprend ses droits. Cette nature que l'on peut qualifier d'ordinaire se différencie de la nature sau-

vage des espaces protégés de la métropole. Ces espaces intermédiaires font nature dans un paysage de proximité et sont un clin d'œil permanent aux grands monuments de nature métropolitains.

L'omniprésence de la nature représente ainsi la substance de l'identité métropolitaine. Quant aux espaces intersticiels de nature, ils se dessinent comme les ressources d'identification locale impactant une appartenance métropolitaine.

Ces espaces intersticiels parfois ignorés, méconnus, doivent être valorisés, ils doivent être rendus visibles afin d'être vus et utilisés comme des espaces ressources.





## INTERSTICES ET TOPOGRAPHIE

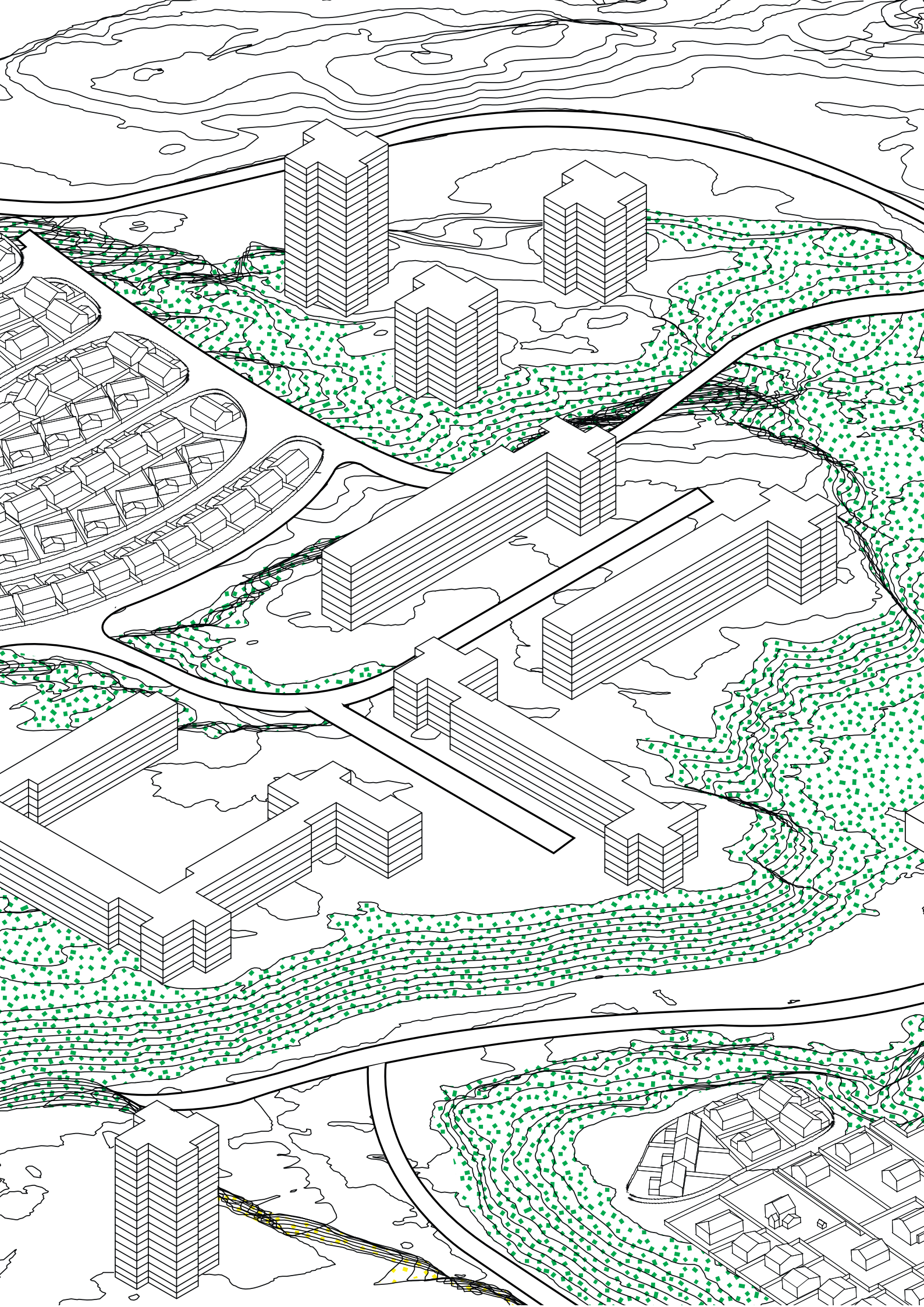
Les espaces naturels protégés de la métropole doivent pour la plupart leur existence à une topographie marquée qui a empêché l'urbanisation : les Calanques, le massif de l'Étoile, la massif de la Nerthe, la Sainte Baume, la Sainte Victoire...

A une échelle plus fine dans l'agglomération Marseillaise, le pays d'Aix, mais aussi à La Ciotat, Cassis on retrouve des lieux où l'urbanisation ne s'est jamais faite pour les mêmes raisons: des fortes pentes.

Ces lieux sont très souvent d'une qualité rare, ils offrent des vues panoramiques sur le territoire métropolitain et possèdent une nature très qualitative.



Les catalans - Marseille



## INTERSTICES ET INFRASTRUCTURES

La ville traditionnelle dense est une succession de rues, d'îlots urbains, de places. A partir de 1950, la construction des grands réseaux de transport engendre une nouvelle fabrique de la ville moins dense plus diffuse et créatrice d'espaces résiduels. La métropole Aix-Marseille-Provence comme dans le reste de la France se caractérise par un développement fondé sur l'automobile. Les autoroutes créent des entailles dans la ville constituée et le paysage pour relier les polarités urbaines.

Dans un contexte de croissance rapide et de traitement au coup par coup les espaces résiduels se sont accumulés le long de ces infrastructures. On y trouve ainsi des bandes inoccupées, des emprises préemptées jamais construites, des zones commerciales et d'activités. Le paysage devient crucial dans la mesure où il remplit de verdure tous les petits vides interstitiels entre les bâtiments et les routes, véritables lignes de vie de ces agglomérations entièrement organisées autour des nœuds autoroutiers. De fait, les délaissés deviennent un élément constitutif de l'urbanisation.

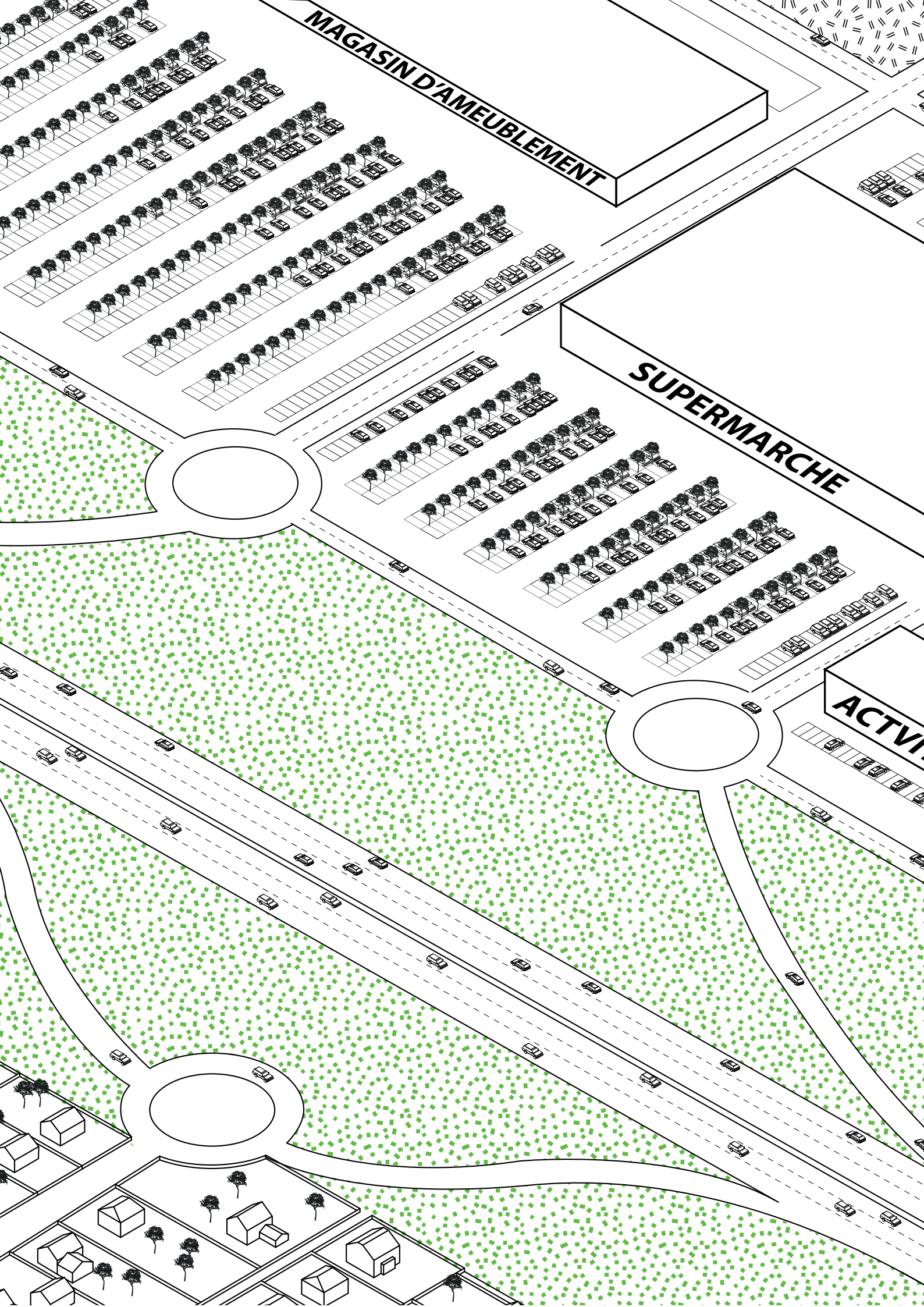


A50 - La Valentine

**MAGASIN D'AMEUBLEMENT**

**SUPERMARCHÉ**

**ACTIVITÉS**



## INTERSTICES ET ACTIVITÉS

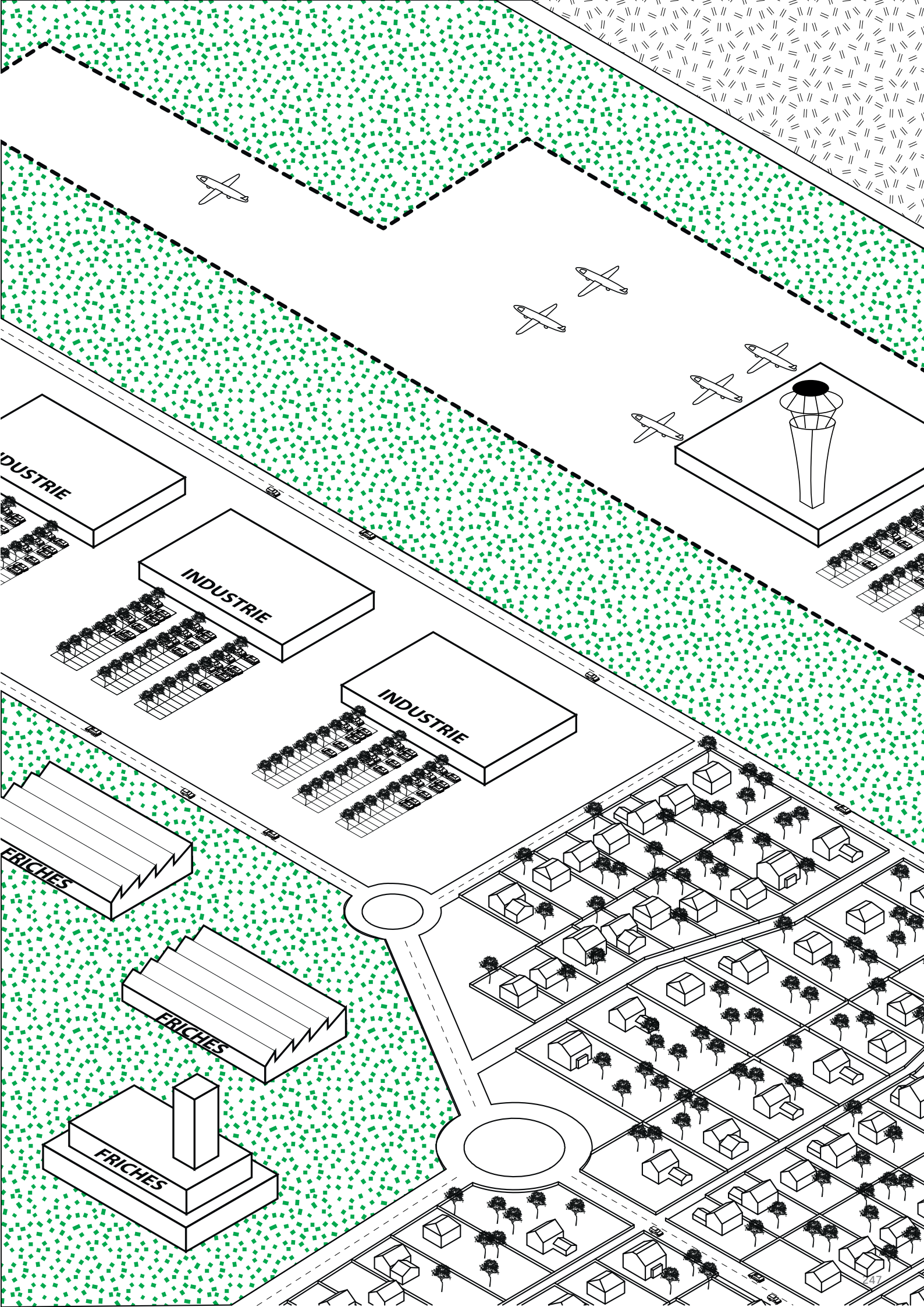
L'industrialisation s'est faite le long des voies ferrées, des rivières et du littoral. Ces espaces industriels la plus part du temps ne se traversent pas, et deviennent des «espaces morts.»

Par ailleurs, les friches industrielles qui apparaissent et se multiplient après la crise de 1973 sont associées à la décadence des cités par l'intermédiaire des nombreux emplois perdus.

Ces paysages industriels en friche ou en activité que l'on retrouve notamment tout autour de l'Étang de Berre, renvoient à la mutation de l'économie vers un âge tertiaire, qui laisse derrière lui des pans entiers de la société coincés dans des territoires pollués accablés par le chômage. Pour autant ces lieux offrent un potentiel très important de développement pour construire «la ville sur la ville». Ils sont les témoins d'une partie de l'histoire du développement de la métropole.



Chenal de Caronte - Martigues







# **LE MASSIF DE L'ÉTOILE : UN BALCON SUR L'HORIZON**

*Corinne Vezzoni, Lucie Sarles*

**Un massif protégé au coeur de la métropole**

**La pente: zoom sur le Grand Littoral**

**La pente: zoom sur Roquevaire et ses lotissements**

Les reliefs calcaires qui séparent l'agglomération Marseillaise du pays d'Aix composent l'unité de paysage du massif de l'Étoile-Garlaban.

Le paysage est sauvage. Dans la garrigue parcourue de sentiers se mêlent thym et kermès, argeiras et romarin, cades, aspic et pins tortueux aux puissantes odeurs. Les hauts plateaux désertiques sont creusés d'un labyrinthe de vallons et de combes étroites.

Les restanques à l'abandon, les ruines de jas témoignent d'une ancienne mise en valeur.

Ce massif austère et sauvage, peu pénétrable, est paradoxalement caractérisé par ses rapports avec les villes alentours dont il forme la couronne paysagère.

La position en belvédère offre des panoramas spectaculaires sur le littoral marseillais et sur les bassins intérieurs du pays d'Aix.

Ces reliefs constituent les horizons des deux cités : Aix la provençale, Marseille tournée vers la méditerranée.





# UN MASSIF PROTÉGÉ AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE

Le massif de l'étoile est cerné par l'urbanisation des 50 dernières années.

- A l'Ouest, coincé entre le massif de l'Etoile et le massif de la Nerthe passe toutes les grandes infrastructures métropolitaines qui relient les différentes polarités urbaines (autoroutes, voies ferrées). On y trouve également la zone commerciale de Plan de Campagne;
- Au nord, Simiane-Collongue, Saint-Savournin et Cadolive.
- A l'Est la vallée de l'Huveaune, de la Destrousse jusqu'à la Valentine où se sont développées zones commerciales et zones d'activités.
- Au Sud la commune d'Allauch avec ses lotissements avec piscine, et les quartiers Nord de Marseille (Château-Gombert, le Merlan, Borel, Sainte-Marthe).
- Cette urbanisation se caractérise ainsi par une extension urbaine due à un usage intensif de la voiture générant une ville de moins en moins dense et des distances de plus en plus grandes à parcourir pour les ménages.

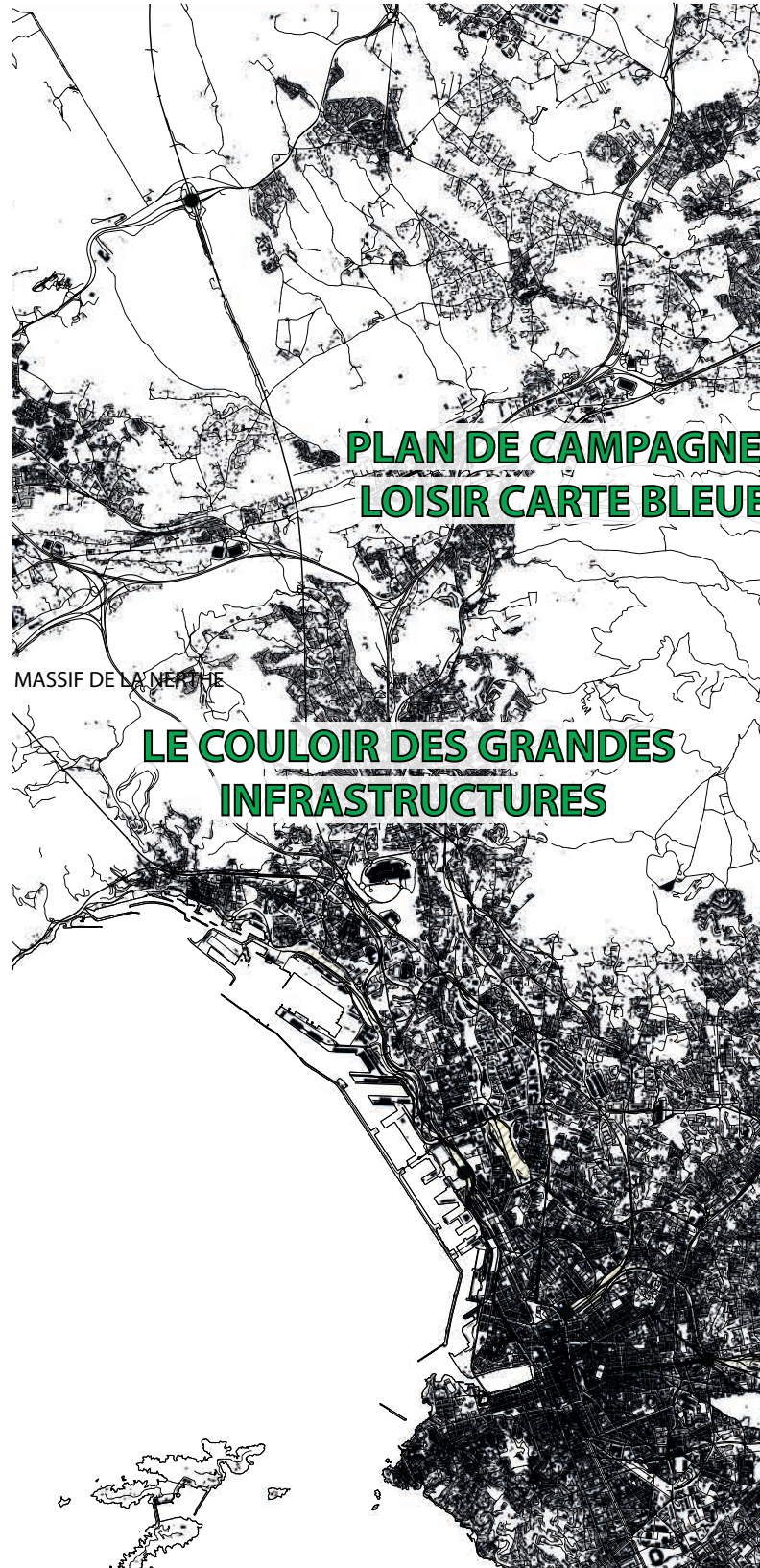
Ce massif fortement menacé par le mitage et l'urbanisation est classé ZNIEFF et est également inscrit en zone Natura 2000.

Ces périmètres de protection sont indispensables pour maîtriser le développement des villes mais nous savons qu'ils ne sont pas immuables et qu'ils peuvent un jour disparaître.

A travers des interventions aux franges des périmètres protégés, là où ville et nature s'entremêlent et à travers des usages réfléchis, nous souhaitons révéler le grand paysage. En effet, nous pensons qu'en révélant la richesse du patrimoine naturel, la notion de protection s'inscrit plus durablement.

C'est par un travail avec la pente et les vues panoramiques que les massifs de la métropole procurent, que nous avons orienté notre approche pour plusieurs raisons:

- C'est cette topographie marquée qui constitue un des socles de l'identité métropolitaine en générant une urbanisation qui lui est propre et une présence forte d'une nature à la fois sauvage et ordinaire.
- Pour révéler la richesse de ce patrimoine naturel.
- Pour transformer les usages et les pratiques urbaines des 50 dernières années qui menacent les espaces naturels.





**VILLAGES PROVENCAUX  
ET MAISONS INDIVIDUELLES**

# MASSIF DE L'ÉTOILE

**LE DÉVELOPPEMENT  
DES LOTISSEMENTS**

**AGRICULTURE  
PÉRIURBAINE**

SAINTE BAUME

**LA VALLÉE DE L'HUVEAUNE :  
MITAGE ET EXTENSION DES ZONES  
D'ACTIVITÉ**

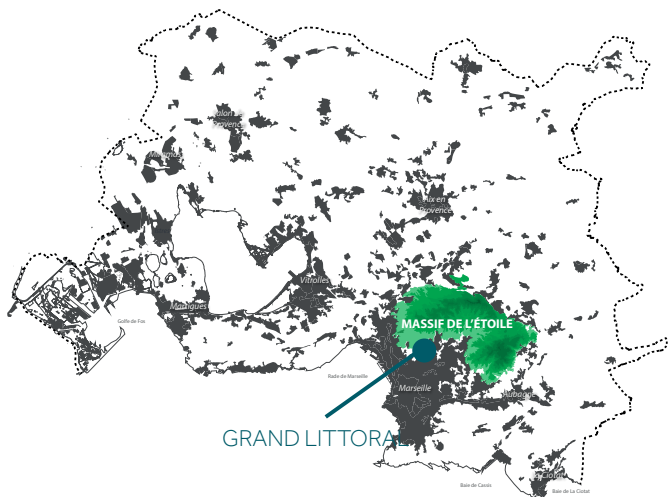
MASSIF DES CALANQUES

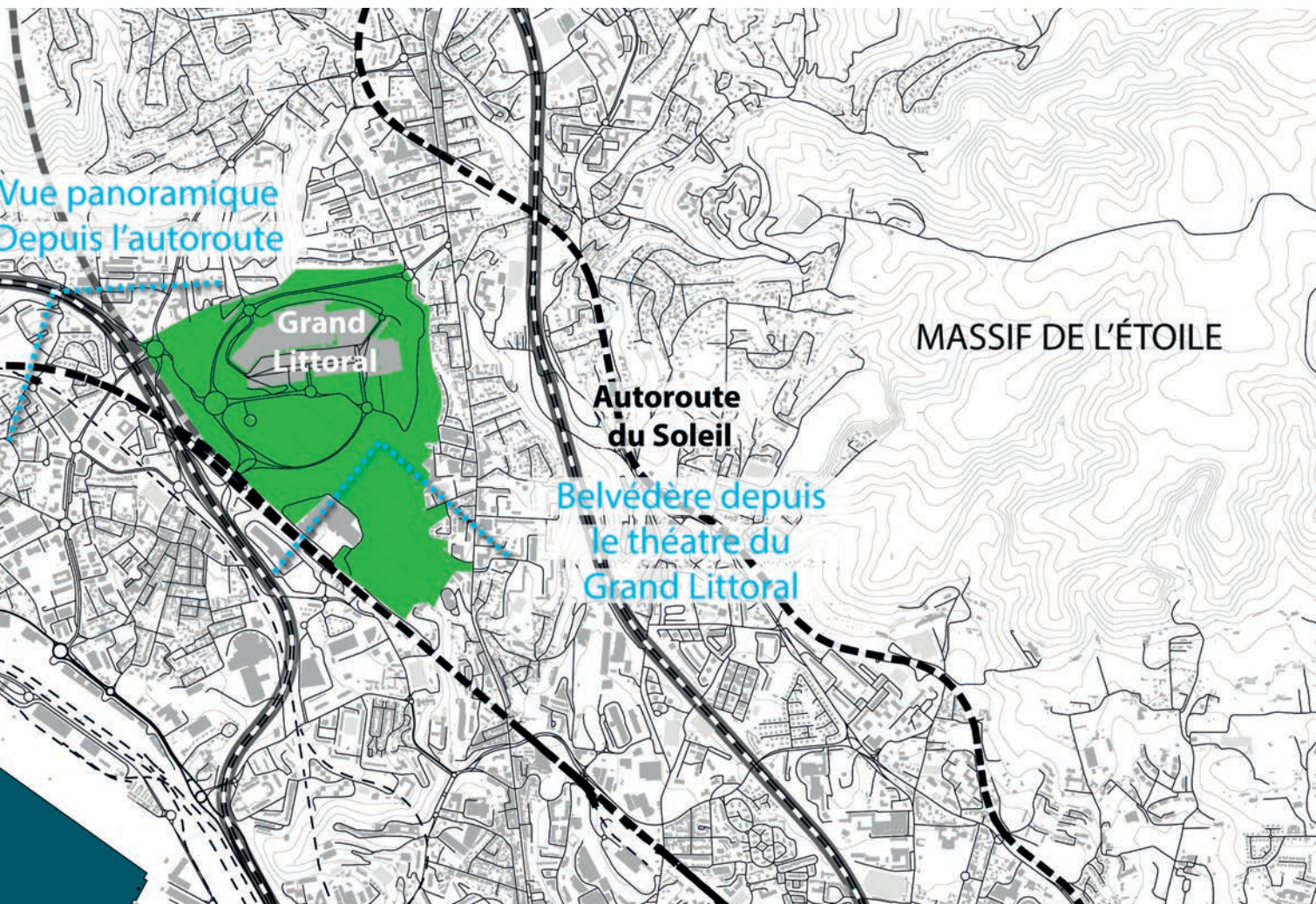
# LA PENTE: ZOOM SUR LE GRAND LITTORAL

## LE COULOIR DES INFRASTRUCTURES: PORTE DE LA MÉTROPOLE PAR LA ROUTE

Le site du grand Littoral et ses alentours rassemble 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 littorale et l'arrivée en TGV et dévoiler une vue panoramique remarquable depuis le site.





## UN TRAVAIL AVEC LES COURBES

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'évènements artistiques, une buvette et des hébergements proposés par Yes We Camp.









**UNE ENFILADE DE BRIQUES EN RÉFÉRENCE AUX BRIQUETTERIES D'AUTREFOIS QUI ÉPOUSENT LES COURBES DE NIVEAU ET MARQUENT LE PASSAGE DE LA PROMENADE SUSPENDUE**

-----  
*RÉFÉRENCE : CHRISTINE O'LOUGHLIN - PARC DE LA COURNEUVE SEINE SAINT DENIS*



**DES HÉBERGEMENTS ÉPHÉMÈRES, DES INSTALLATIONS ARTISTIQUES**

-----  
*RÉFÉRENCE : YES WE CAMP, ESTAQUES MARSEILLE 2013*



**UN BELVÉDÈRE SUR LE LITTORAL**

-----  
RÉFÉRENCE : FERRATER, BENIDORM WEST BEACH PROMENADE



**UN SIGNAL FORT SUSPENDU SUR LA PENTE, VU DEPUIS L'AUTOROUTE ET LA MER : UN TOTEM DANS LES QUARTIERS NORD**

-----  
RÉFÉRENCE: LES LETTRES D'HOLLYWOOD SUR LA COLLINE DE LOS ANGELES

# LA PENTE: ZOOM SUR ROQUEVAIRE ET SES LOTISSEMENTS



## ZONE CLASSÉE NA - URBANISATION FUTURE AU PLU DE ROQUEVAIRE

La zone NA est une zone à vocation d'habitation non équipée à l'heure actuelle. L'urbanisation ne peut y être admise que sous forme d'opérations d'ensembles dans le cadre desquelles la réalisation des constructions est subordonnée à la réalisation des équipements.

## PRESSION DÉMOGRAPHIQUE ET ÉTALEMENT URBAIN

Roquevaire se situe au cœur de la vallée de l’Huveaune, délimité à l’Ouest par le massif de l’Étoile, le Garlaban, à l’Est par le massif de la Sainte-Baume.

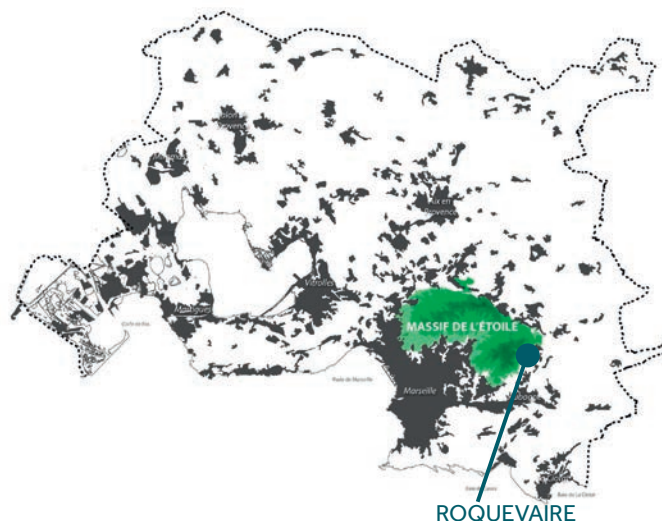
Le noyau villageois de Roquevaire s’est initialement installé dans la plaine de l’Huveaune, alors que l’agriculture s’est développée sur le relief intermédiaire des piémonts. Ces quarante dernières années, grâce à un cadre de vie agréable, du à la présence forte de la nature, la commune a troqué sa vocation agricole contre une vocation résidentielle. Les restanques des piémonts ont ainsi accueilli de plus en plus de lotissements.

Cette attractivité résidentielle a eu pour effet d’impacter fortement ce qui l’a fait naître : l’environnement naturel.

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 alors que de nombreux équipements publics de proximité maillent son territoire.

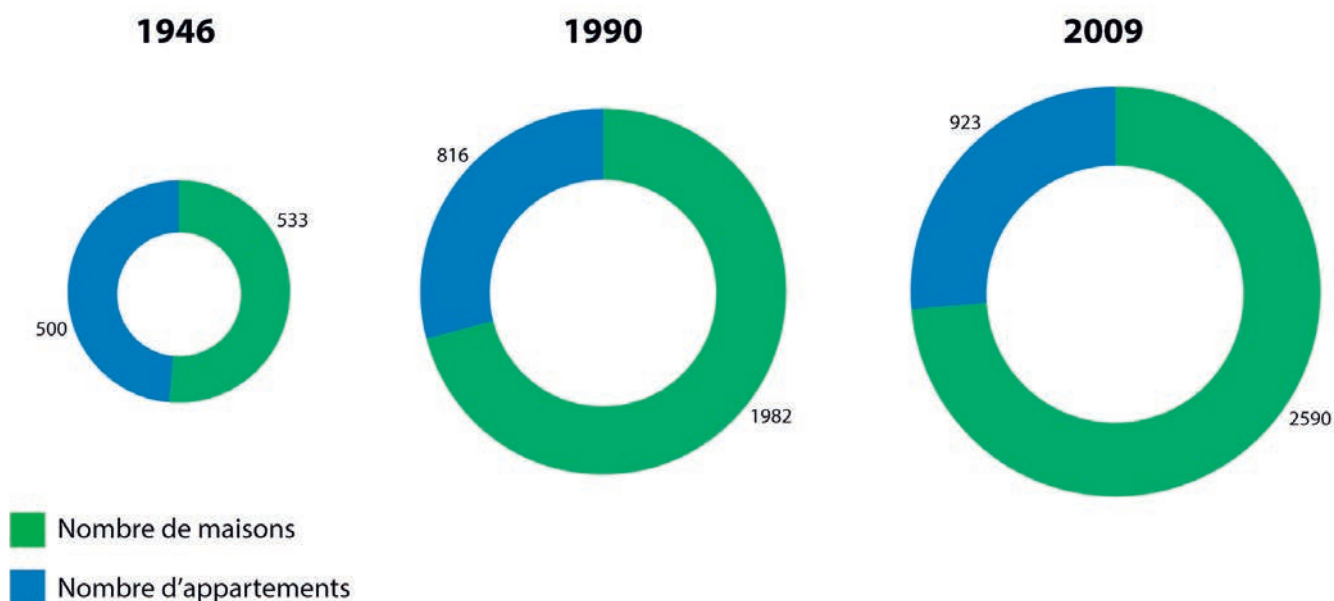
La réalisation, notamment, du Val’Tram qui consiste à remettre en service l’ancienne voie ferrée de Valdonne qui relie La Bouilladisse à Aubagne, reliera Roquevaire à Aubagne à partir de 2019, La commune de Roquevaire souhaite développer un pôle multimodal autour du futur arrêt du Val’Tram.

Dans ce contexte, le PADD de la commune précise qu’il faut maîtriser l’urbanisation et opter pour un développement dense dans et autour des centralités tout en gardant comme priorité la préservation du cadre de vie.



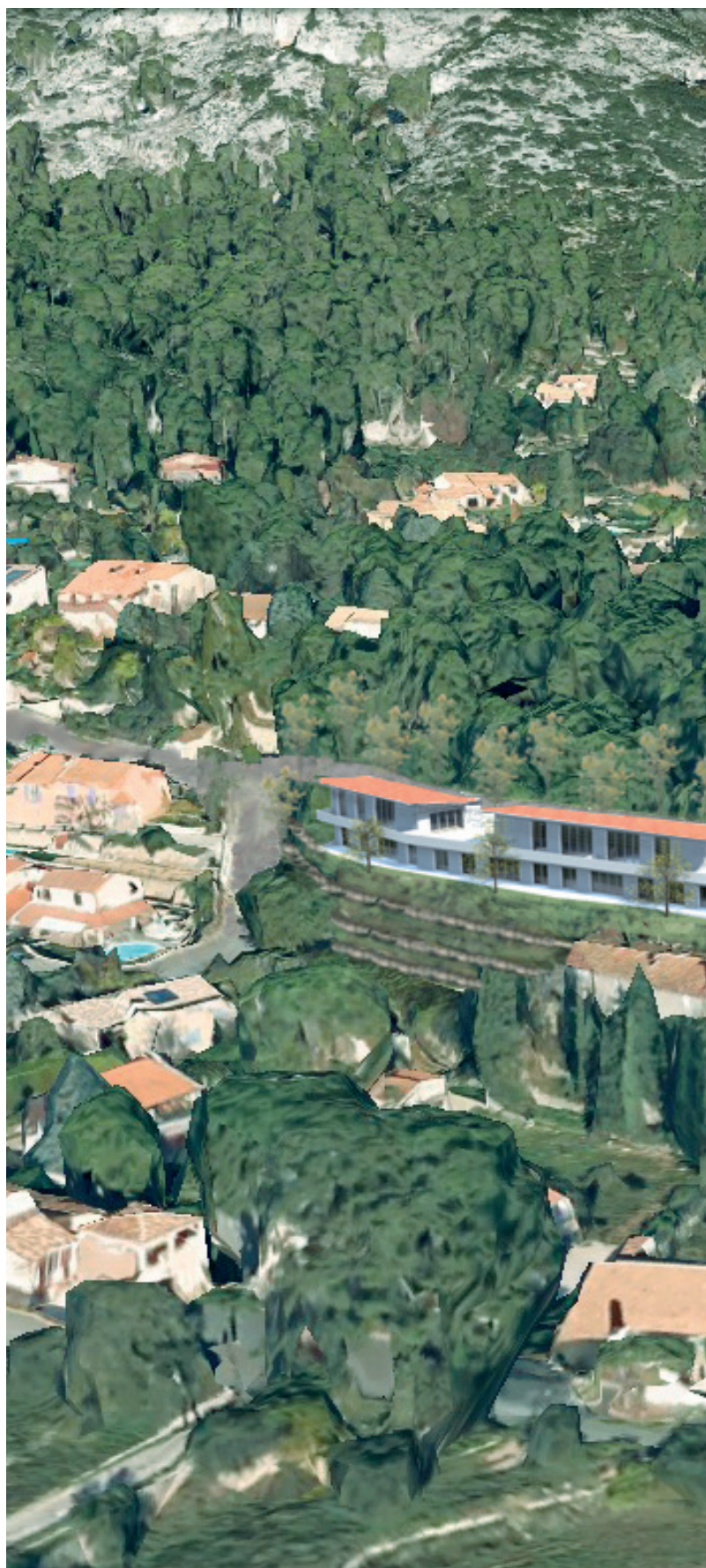
## LE LOGEMENT INDIVIDUEL GROUPÉ

A proximité du futur pôle multimodal, sur le piémont du massif de l’Étoile, la commune de Roquevaire a classé en zone NA - URBANISATION FUTURE, 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.



Evolution des typologies de logements sur la commune de Roquevaire - Source INSEE

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 un jardin extérieur. Cette étude montre ainsi que 21 logements avec en moyenne des jardins de 80m<sup>2</sup> peuvent être construits tout en préservant l'espace boisés au Nord soit la moitié de la parcelle d'un hectare classé à urbaniser.









# **L'ÉTANG DE BERRE : INDUSTRIE ET LOISIR EN MIROIR**

*Corinne Vezzoni, Lucie Sarles, Jean Blaise*

**75 km au coeur de la métropole**

**La plaine: zoom sur le Jaï et les hangars de Boussiron**

**La plaine : Zoom sur Gignac la Nerthe et sa zone d'activité**

L'étang de Berre est une lagune de 15 000 Ha de superficie ouverte sur la Méditerranée par le chenal de Caronte. Ce point de rencontre entre les eaux douces d'origine continentale (l'Arc, la Touloubre, la Cadière, la Durançole) et les eaux marines salées, est un milieu aux équilibres fragiles bouleversés par l'activité humaine.

Sa situation privilégiée pour les échanges maritimes et fluviaux grâce à sa proximité avec la mer et le Rhône et une topographie très peu marquée a contribué à l'installation de l'industrie depuis le 19e siècle. Dans les années 1830 les premières fabriques de soude s'installent. Pour permettre le passage de navires au tonnage croissant, le chenal de Caronte est surcreusé tout au long du 19e siècle. Progressivement la salinité augmente et une faune et une flore d'eau saumâtre colonisent le plan d'eau. En 1926, le tunnel du Rove reliant l'étang au golfe de Marseille est percé et augmente encore la salinité de l'eau.

En 1966, la création de l'usine hydroélectrique de Saint Chamas va transformer complètement l'écosystème. 3 milliards de mètres cubes d'eau douce par an sont rejetés dans la partie Nord de l'étang. Mais plus que l'eau douce, c'est la quantité importante de limons qui pose problème en créant une forte turbidité du plan d'eau. Depuis 10 ans, EDF a fait beaucoup d'efforts et les quantités d'eau douce rejetées ont considérablement diminué.

La biodiversité de l'étang a également été malmenée par les rejets industriels des 8500Ha occupés par les raffineries, les complexes pétrochimiques et chimiques, les sidérurgie.

Mais à partir de 1971, l'état s'est engagé à améliorer la qualité de l'eau. Les quantités de matières en suspension et d'hydrocarbures ont diminué de 95% entre 1972 et 1995.

La qualité de l'eau et celle de l'air autour de l'étang de Berre n'ont pas retrouvé leur pureté d'avant l'arrivée des activités industrielles, mais l'eau est maintenant baignable sur la majorité de l'étang. Elle même bien souvent plus propre que dans la rade de Marseille. Pourtant l'image de l'étang reste encore fortement associée à une forte pollution, accentuée par la vision à l'horizon des raffineries encore présentes.





# 75 KM DE RIVAGE AU CŒUR DE LA MÉTROPOLE

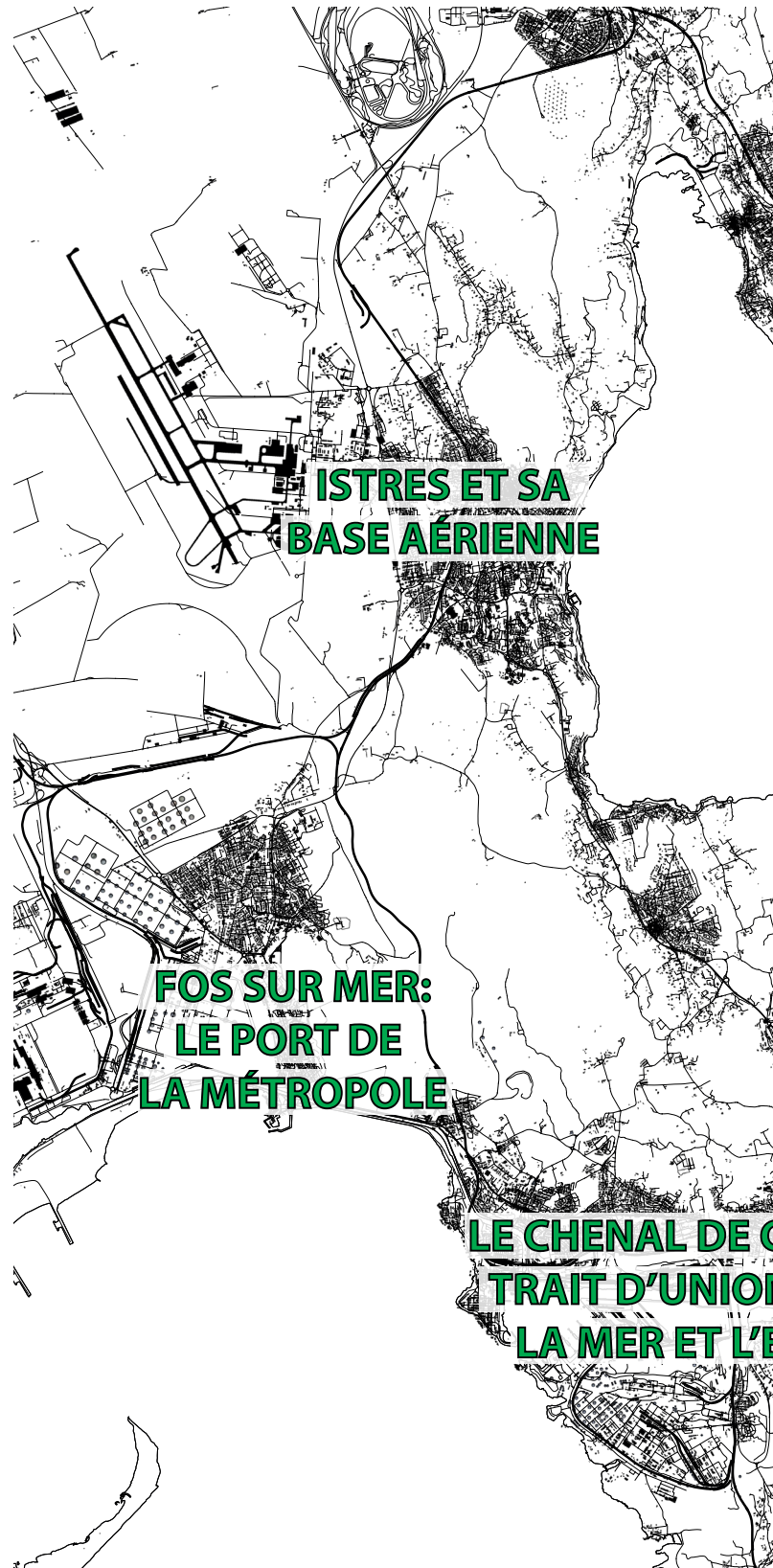
Corinne Vezzoni, Lucie Sarles

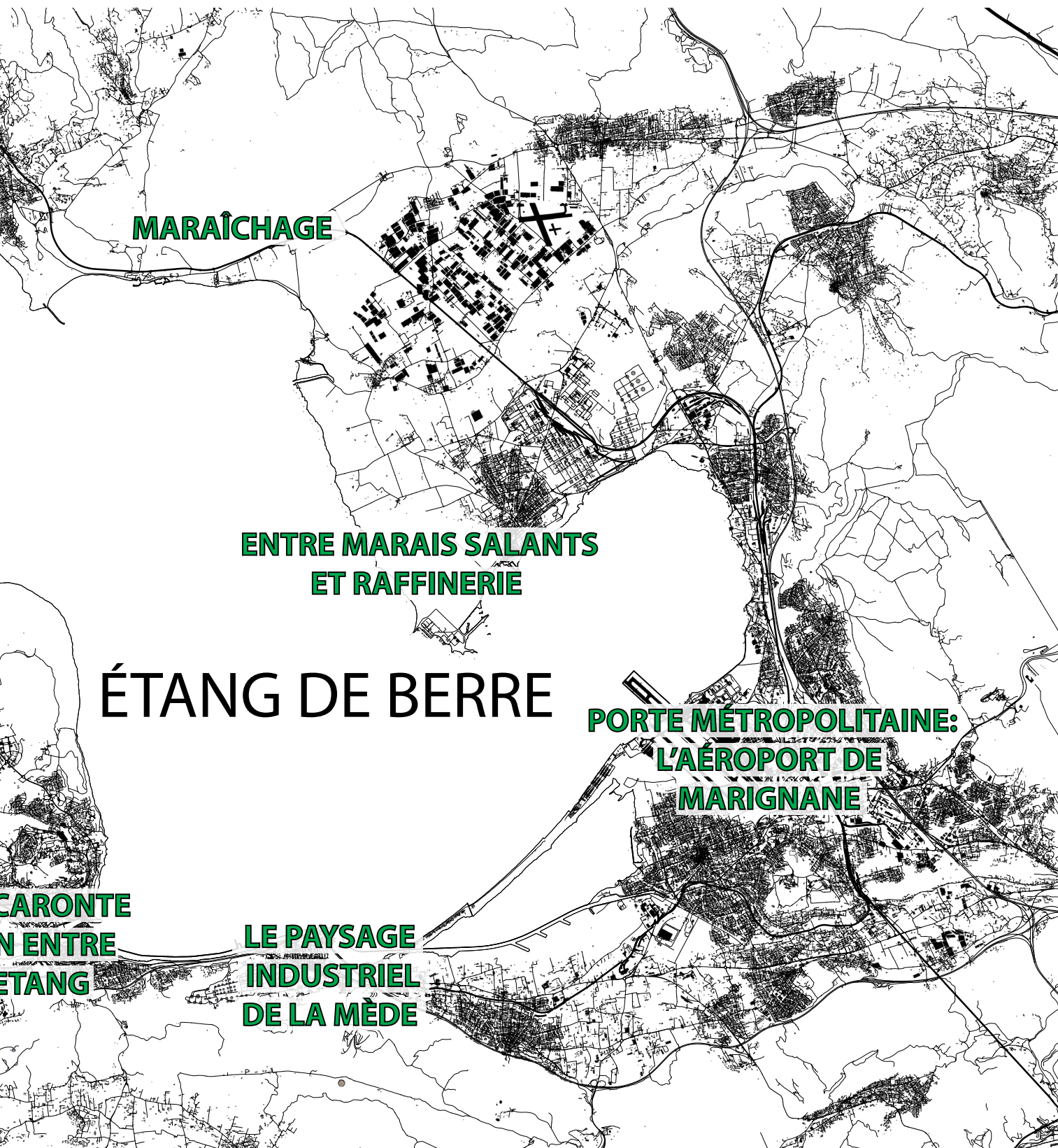
L'idée d'une métropole émerge au début du 20e siècle avec la volonté de la Ville de Marseille d'installer ses activités industrielles sur le pourtour de l'Etang de Berre. Cette idée s'est renforcée sous De Gaulle, la DATAR définit l'aire métropolitaine marseillaise. Ce projet mené par l'état et soutenu par la Ville de Marseille sera abandonné en 2000. Les Communes alentours revendiquent leur identité propre et refusent de se rallier à la ville centre Marseille. Pour autant, c'est dans ce contexte que les villes nouvelles Fos, Vitrolles et Istres sont créées.

La présence de l'aéroport de Marignane est également révélateur de la volonté de faire de l'Etang de Berre une composante majeure d'une métropole qui n'a pourtant encore jamais vu le jour.

La désindustrialisation progressive de l'étang de Berre nous pousse à nous interroger sur la transition à anticiper, pour ces 75 km de rivage au cœur de la métropole. La protection environnementale et un retour à la biodiversité sont des éléments essentiels entrepris d'ores et déjà depuis plus de 20 ans.

Mais une prise de conscience collective de la richesse de ce patrimoine, qu'il soit naturel ou industriel nous apparaît indispensable pour une réappropriation par la population métropolitaine de ce lieu.





**MARAÎCHAGE**

**ENTRE MARAIS SALANTS  
ET RAFFINERIE**

**ÉTANG DE BERRE**

**PORTE MÉTROPOLITAINE:  
L'AÉROPORT DE  
MARIGNANE**

**CARONTE  
N ENTRE  
ÉTANG**

**LE PAYSAGE  
INDUSTRIEL  
DE LA MÈDE**

# LA PLAINE : ZOOM SUR LE JAÏ ET LES HANGAR DE BOUSSIRON

Corinne Vezzoni, Lucie Sarles

## ENTRE CIEL ET TERRE: L'ARRIVÉE SUR LA MÉTROPOLÉ PAR LES AIRS

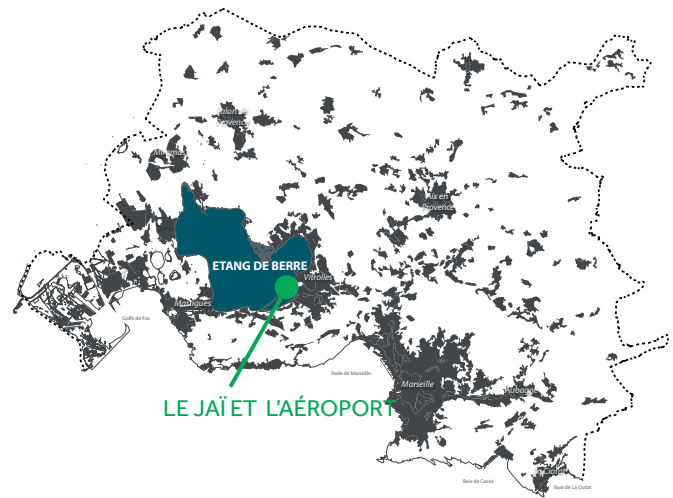
Le contrat de l'étang de Berre a mis en évidence que l'étang est loin de connaître la même fréquentation touristique que la côte méditerranéenne (Côte bleue par exemple), ni même que l'arrière-pays provençal. Il souffre d'une image négative qui nuit à son attractivité touristique.

Des marges de progrès considérables existent donc dans le cadre d'une réhabilitation de l'étang et de ses abords, avec une reconquête des paysages et de l'image de l'étang, une diversification des activités proposées et une amélioration de l'offre en termes d'hébergement et de restauration.

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 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.
- Il y a des enjeux environnementaux forts avec l'étang de Bolmon classé Natura 2000.

- Ce site semble s'être arrêté dans le temps avec la présence de plusieurs éléments architecturaux remarquables laissés à l'abandon ou presque, à savoir la piscine du Jaï et les Hangars de Boussiron.
- La présence de fonciers disponibles : friches agricoles et ancienne décharge.





Dune du Jai



Piscine du Jai



Hangars de Boussiron

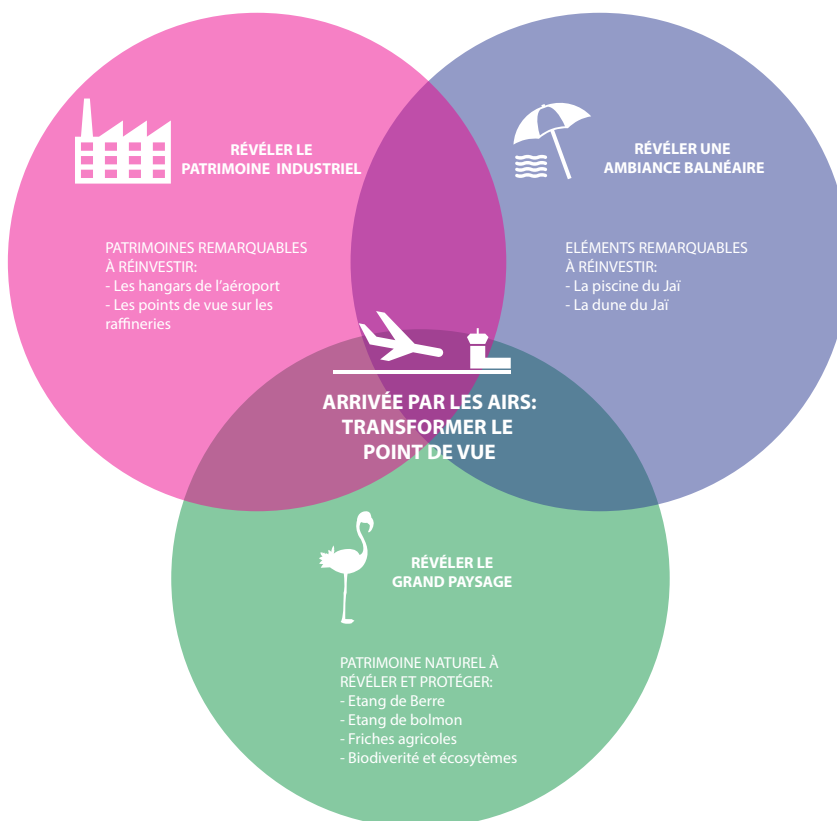
## UTILISER LE DÉJÀ LÀ

Il s'agit donc par des interventions légères, en se servant du «déjà là», de développer sur ce site coïncé entre l'aéroport et l'urbanisation de Marignane un projet qui aurait pour but de :

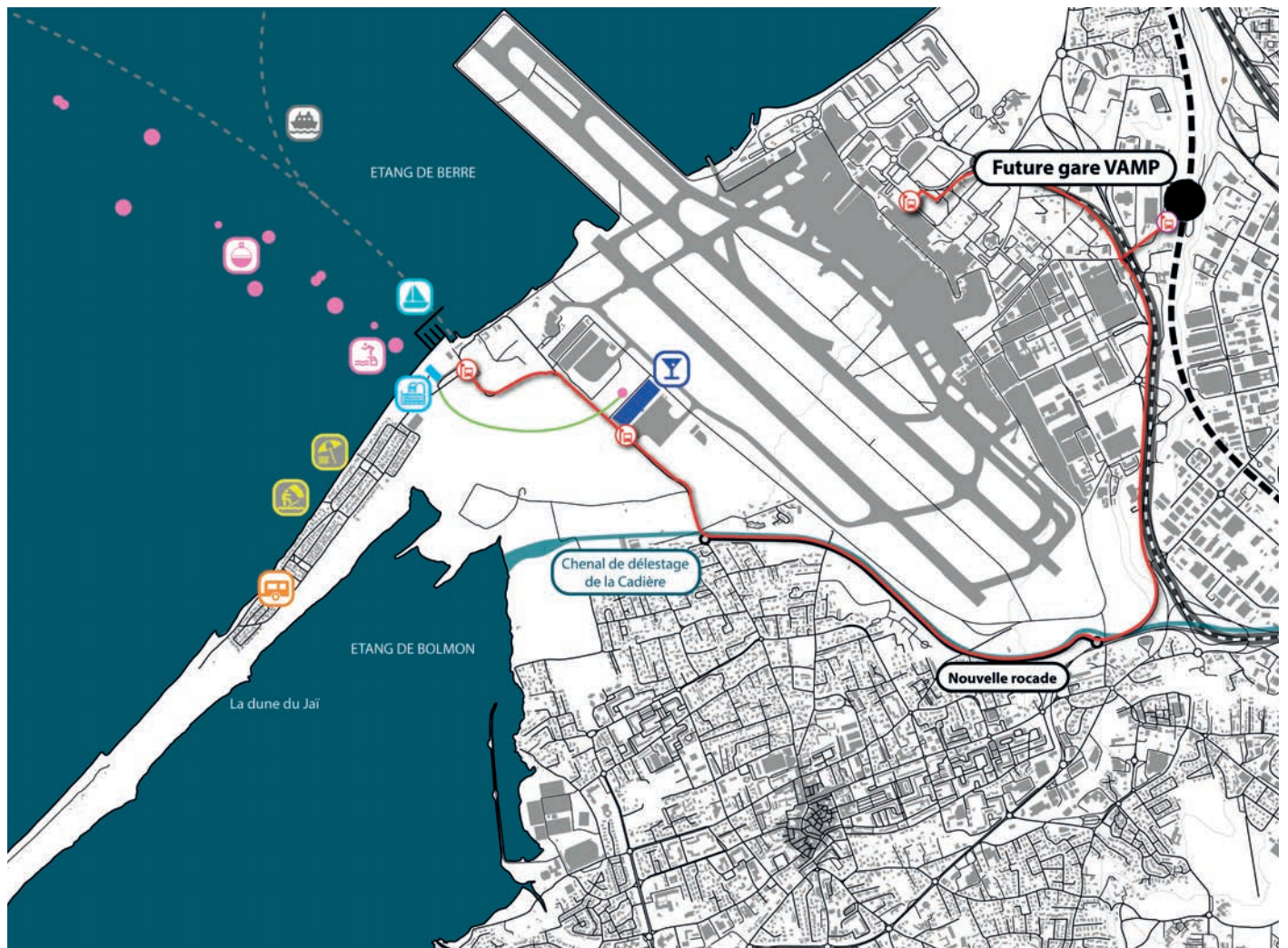
- Révéler un patrimoine naturel et une biodiversité pour mieux les protéger.
- Développer une programmation «balnéaire» à l'attention de la population métropolitaine (camping, hôtels, restaurants, bars, activités culturelles, nocturnes...).
- Révéler un patrimoine industriel et architectural.

La construction par la ville de Marignane d'une rocade et l'arrivée très prochainement de la gare VAMP qui reliera Marseille Saint Charles à l'aéroport va considérablement améliorer l'accessibilité de ce site.

L'aéroport de Marignane dans le cadre d'un projet de développement de l'activité de loisir sur la dune du Jaï et des hangars se propose de développer une navette pour desservir le site depuis la zone de débarquement.







LA CITÉ DE LA MUSIQUE DANS LES HANGARS DE BOUSSIRON



LOISIRS BALNÉAIRES RENFORCÉS



LA PISCINE DU JAÏ RÉHABILITÉE



SPOT DE KITE-SURK



PETIT PORT DE PLAISANCE



NAVETTE JAÏ-BERRE-ISTRE



JETÉE POUR LA BAINADE



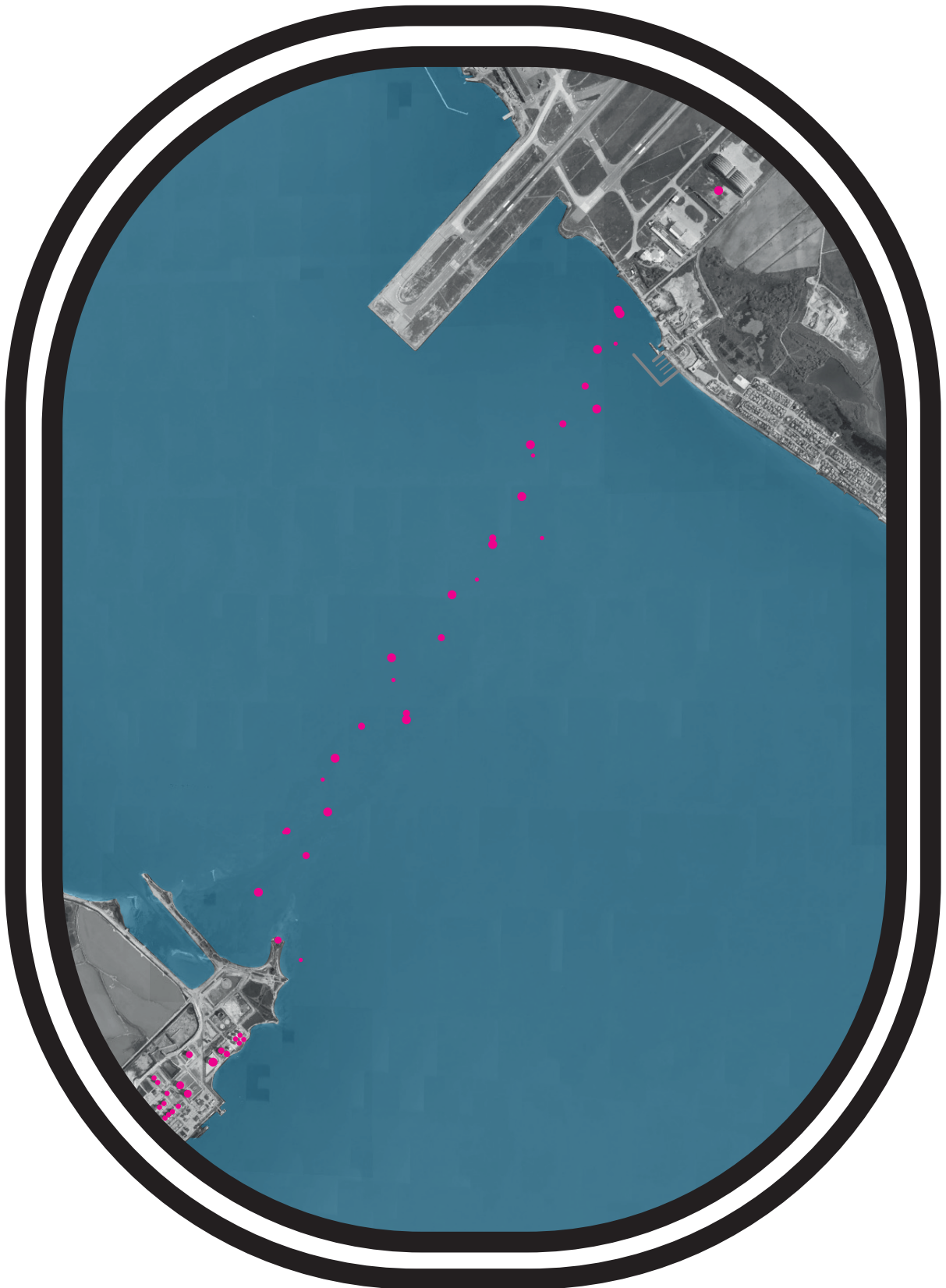
NAVETTE GARE DE VAMP-BOUSSIRON-JAÏ



MOUILLAGE POUR LES BATEAUX



**ARRIVÉE DEPUIS LE CIEL : INDUSTRIE  
ET LOISIR EN MIROIR**



**DES PAS JAPONAIS SUR LA DUNE DIS-  
PARUE RELIANT BERRE L'ÉTANG AU JAÏ**

## ENTRE CIEL ET MER

Nous avons imaginé d'immenses anneaux flottant du Jaï à Berre l'Étang, 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'Étang 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.









## L'AÉROGARE

Jean Blaise

**Les jeunes arrivent du monde entier pour prendre des bains de musique électronique jouée par les plus grands DJ du monde. on y vient en low-coast de la terre entière et cette facilité exceptionnelle a vite créé la légende de L'Aérogare.**

De Lisbonne, de Barcelone, de Milan de Berlin, de Paris en une ou deux heures, on est là, dans ce temple perdu au milieu de nulle part avec son petit sac à dos dont on va se délester rapidement quand on aura pris possession de son caisson du sommeil.

Car ici on peut dormir, à la japonaise dans de drôles de chambres de 2 m de large sur 2 m de haut, et trois mètres de long.

Mais si l'on tient compte de cet énorme épais matelas dans lequel on va s'enfoncer, on ne peut y tenir debout. Le caisson, c'est le luxe. On peut aussi dormir dans d'immenses dortoirs mixtes bizarrement désignés avec seulement le buste séparé de son voisin par des petites cloisons d'un mètre.

Ou alors, c'est l'auberge de jeunesse, à cinq ou six dans une chambre mais avec de l'espace et de la lumière et un salon commun, et un mobilier conçu par des artistes. à l'intérieur, il y a une épicerie où l'on peut acheter toutes sortes de choses et cuisiner soi-même dans la cuisine commune de l'auberge. Mais pas d'alcool.

L'alcool et les sodas c'est seulement dans les différents bars du lieu.







Ce qui frappe quand on y arrive le jour, c'est la lumière. Rien n'est fait pour l'empêcher et l'espace vit au rythme d'une journée entière. Si vous arrivez à 8h du matin vous voyez tous les night clubber étrangement dans un bain de soleil et si vous arrivez à minuit vous êtes scié par les lasers et les stroboscopes. à l'entrée le service-sécu, femmes et hommes, est très impressionnant. Ils ont vraiment choisi les plus sales gueules de Marseille en leur demandant de ne pas parler, de juste faire des grimaces.

Si vous voulez des renseignements c'est plus loin, tout au bout du couloir qui ressemble à un entonnoir. Passé le bout étroit de l'entonnoir, tout à coup, c'est la stupeur, le vertige d'un immense espace, très haut, avec des mezzanines, des coursives des sols transparents qui permettent de ne pas cloisonner l'espace, de l'appréhender dans son ensemble.

C'est là, si vous ne connaissez pas l'endroit qu'on vous accueille, pour vous diriger ou parler avec vous, dans toutes les langues. La plupart de ces agents d'accueil sont étudiants. Vous les reconnaissez grâce à leur casquette en forme d'avions supersoniques qui leur donnent l'air niais d'adolescents attardés. Mais ici, le ridicule ne tue pas, au contraire, il vous libère de l'inquiétude d'avoir l'air inspiré.

L'ambiance de ce lieu est très légère, il y règne un sentiment de grande liberté.

Nulle part, aucune agressivité, c'est la marque de l'Aérogare. **Vous traversez le premier dance floor, près de 1 500 personnes s'agitent.** Les DJ sont perchés dans une cabine au dessus, comme dans la nacelle d'une grue.

Le son est puissant mais tellement limpide qu'il n'agresse pas les tympans. De toute façon, on vous a donné un casque à l'entrée qui peut vous plonger dans le silence au milieu de la musique.

Tout en haut, vous apercevez les longues tables d'hôtes du restaurant. ce n'est pas un self mais bien un restau avec très peu de choix mais une bonne qualité des produits et un service très enthousiaste (le personnel est intéressé). Les serveurs ont aussi leur avion sur la tête et les serveuses une espèce de soucoupe volante qui clignote.

Le lieu est hermétiquement clos comme un Tupperware. Là on peut parler avec son ami et passer le temps qu'on veut.

**Par les baies vitrées, on aperçoit l'aéroport et l'étang de Berre. il est six heures du matin, les avions recommencent à décoller ou à atterrir.**

Le jour se lève, les premiers kite-surfers s'envoient en l'air.

Sous vos pieds, le sol est transparent et tout en bas, dans la salle du hip hop, de minuscules insectes s'agitent et tournent en toupie sur la tête.

Tout au bout du restaurant, presque derrière le bar, l'es-

calier en bois, vous mène sur le toit, entre les coupoles de béton des deux hangars. Là vous pouvez prendre un verre et surtout, vous allonger sur le béton chaud pour regarder passer le ventre des gros porteurs à moins de cent mètres de vous.

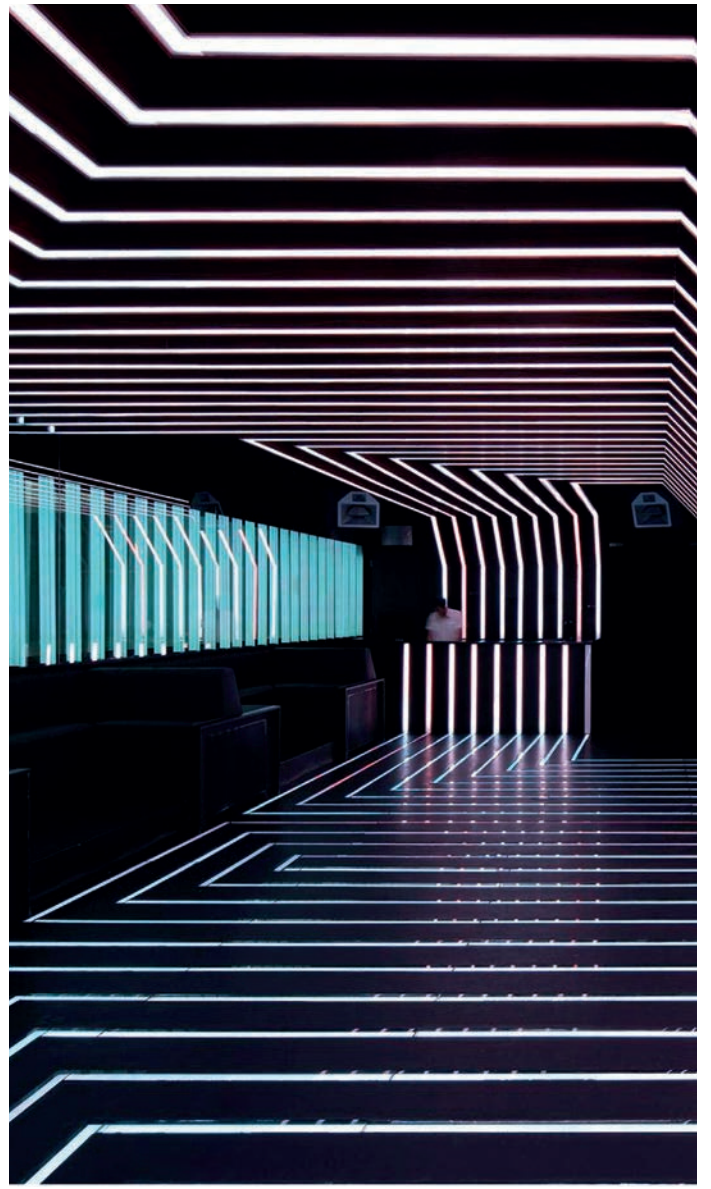
En redescendant vous croisez une serveuse poussant un charriot-bar. Vous pouvez acheter une boisson sans avoir à faire la queue. Au bar, il y a toujours au moins cent personnes. Par chance vous êtes tombé sur la plus jolie fille du club. Même avec sa soucoupe sur la tête elle a l'air d'une princesse.

Vous traversez la troisième salle, plus petite que les autres, plus intime meublée de cyber-fauteuils et de cyber-tables dans une lumière bleue et une musique planante. C'est l'endroit préféré des vieux night-clubbers. Ils ont autour de soixante-dix ans, ils ne peuvent se passer de la nuit. Ils sont très bien habillés, beaucoup de style, les cheveux très longs sans catogan. Ils discutent.

L'un d'entre eux est sur la piste et nous sort un Moonwalk plus fort que Michael Jackson. **Vous vous dirigez vers une sortie et vous prenez le corridor qui mène à l'étang de Berre. trois cents mètres de marche et vous êtes au bord de l'eau.** La belle piscine années soixante a été rénovée elle fait partie de l'Aérogare. vous pouvez piquer une tête, il fait déjà très chaud, le soleil monte. Les palmiers, plantés là dans les années de splendeur, plumeautent au vent du sud.

8h du mat, un peu chancelant, je retourne vers les hangars pour regagner mon caisson de sommeil. La journée a été rude. Je croise mon copain serveur avec son avion sur la tête.

Je me retourne et au loin, au bord de l'eau, j'aperçois un groupe de personnes très habillées qui me fait penser à la dernière scène de La Dolce Vita.

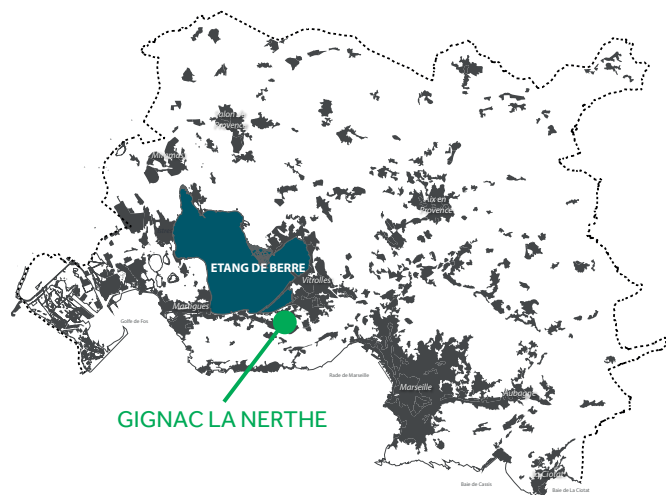


# LA PLAINE: GIGNAC LA NERTHE ET SA ZONE D'ACTIVITÉ

Corinne Vezzoni, Lucie Sarles

## CONTEXTE URBAIN

Gignac la Nerthe se situe sur la plaine entre le massif de la Nerthe et l'étang de Berre.



A la fin des années 60, l'étang de Berre et ses communes alentours ont subi de profonds changements : son économie, basée sur des activités traditionnelles, a été remplacée par une économie industrielle, totalement nouvelle. Ce changement rapide a été très fortement soutenu par l'Etat qui considérait l'étang de Berre comme une zone stratégique. L'implantation de grandes unités industrielles a constitué un moteur puissant de développement économique et attiré de nombreuses populations : le nombre d'habitants a été multiplié par 2,4 entre le recensement de 1962 et celui de 1990.

La commune de Gignac a ainsi vu sa démographie doubler dans les années 80 et passer d'environ 4000 à 8000 habitants, à travers une urbanisation diffuse et spontanée du pavillonnaire. Cette urbanisation a engendré la création de deux centralités bien distinctes, séparées par des exploitations agricoles :

- A l'ouest le noyau villageois de d'origine entouré entourée de lotissements au Nord comme au Sud
- A l'Est Laure, constitué aussi de lotissements, mais avec un bâti plus diversifié et moins banalisant.

Même si Gignac peut s'apparenter à une cité dortoir, elle a vu comme un grand nombre de commune de la métropole s'installer aux frontières de ces limites communales de l'activités: la zone d'activités de Aiguilles le long de la RD9, ainsi que sur la toute Lino Ventura, limitrophe à la

commune de Marignane. Ces activités commerciales, artisanales et de services se sont installées dans des bâtis banalisant à partir de 1975 à la suite de la crise de l'industrie pétrolière sur des anciennes surfaces agricoles. Le mitage, les friches et l'absence de centralités urbaines contribuent à donner une image dégradée.

La commune par ailleurs conserve sa spécificité agricole, portant principalement sur la culture légumière et le maraichage, même si cette dernière connaît des difficultés. On trouve en effet beaucoup de friches agricoles sur le territoire.

## DYNAMISME ÉCONOMIQUE ET AGRICOLE

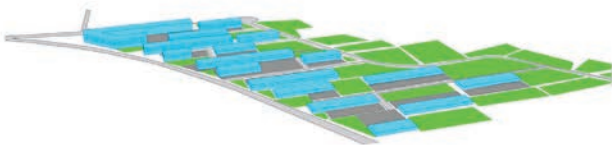
L'arrivée du projet Henri Fabre sur la ZAC des Florides à Marignane, est une opportunité pour la commune de Gignac d'enclencher une mutation des entreprises vers des activités à plus forte valeur ajoutée. En effet, le projet Henri Fabre s'organise sur 150 Ha, il doit permettre l'émergence d'un centre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

La ville de Gignac associée à Marseille Provence Métropole ont 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 de 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 industrielle des paluds à Gémenos. Il est devenu un véritable lieu de promenade.



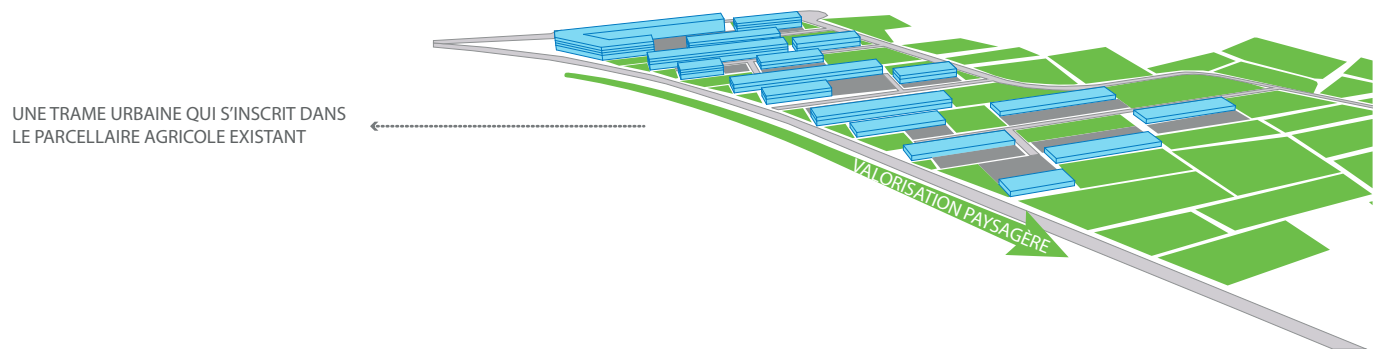
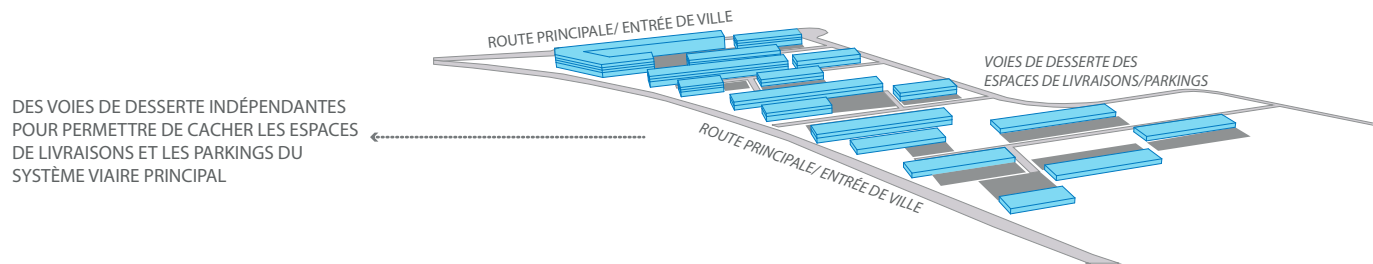
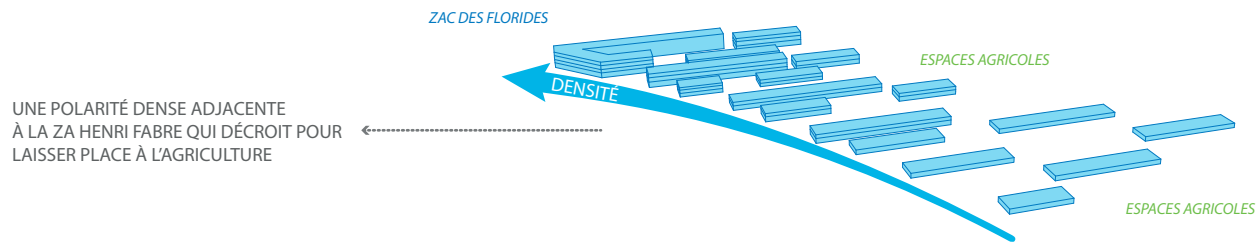
**HÔTEL INDUSTRIEL**  
**ESPACES DE LIVRAISONS MUTUALISÉS**  
**ESPACES OUVERTS MUTUALISÉS**  
**SERVICES MUTUALISÉS**



**CHEMINEMENT VERT**  
**CIRCULATIONS DOUCES PRIVILÉGIÉES**



**AGRICULTURE DE PROXIMITÉ**  
**EQUIPEMENT À BUT PÉDAGOGIQUE**



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.

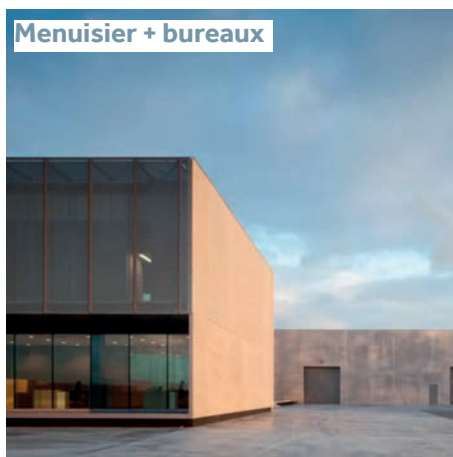
Nous avons développé une trame urbaine qui s'inscrit dans le parcellaire agricole existant pour que les champs agricoles laissent progressivement la place à de l'activité. De cette manière agriculture et activité s'interpénètrent.

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.



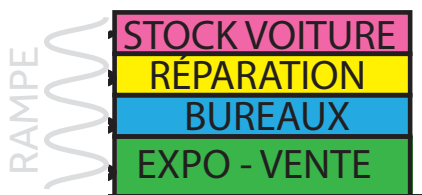
Concessionnaire automobile



Menuisier + bureaux



Activités industrielles + commerces + bureaux







## CHAPITRE 6

# SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS

## SOMMAIRE

### **Rapprocher**

291

*Marie Evo, Christian Devillers, Alain Bourdin, Jérôme Dubois, Cécile Beaudesson, Benoît Joguet, Jean Viard, Jacques Boulesteix*

### **Coopérer**

315

*Théo Willemsen, Nicolas Bauduceau, Eric L'Helguen, Marisa Lemeur, Alain Bourdin, Jacques Boulesteix*

### **Mettre en désir**

333

*Corinne Vezzoni, Lucie Sarles, Jean Blaise*



# RAPPROCHER

Marie Evo, Christian Devillers, Alain Bourdin, Jérôme Dubois, Cécile Beaudesson, Benoît Joguet, Jean Viard, Jacques Boulesteix

La métropole Aix-Marseille-Provence doit devenir une «place», ce qui veut dire développer sa capacité à favoriser et accélérer les interactions de toutes sortes : entre les acteurs, entre les réseaux, entre les activités. Cela dépend des conditions économiques (importance et niveau de qualité des services aux entreprises, mobilisation d'une importante sous-traitance locale, capacités d'innovation etc.) mais aussi d'une organisation du territoire qui lui donne sens tout en le rendant lisible et en augmentant son accessibilité interne. Elle développera d'autant mieux les interactions qu'elle apportera une forte qualité urbaine : dans la vie quotidienne et dans le fonctionnement général de la ville. Tout cela s'opère à travers des rapprochements.

La métropole doit donc rapprocher. Non pour concentrer, mais pour favoriser la cohérence du territoire et les collaborations entre les acteurs de l'économie - en particulier de l'innovation -, pour renforcer la cohésion sociale et tirer

profit de sa diversité, pour augmenter son accessibilité interne.

Nous proposons une nouvelle représentation métropolitaine : la métropole duale, à la fois urbaine et rurale, et 5 actions prioritaires :

- Rapprocher lieux de travail et lieu de résidence, pour augmenter la qualité de vie et faciliter l'accessibilité interne
- Rapprocher ville, nature, agriculture et forêt à travers des unités de cohérence géographique, avec une illustration de projet sur le corridor de Châteauneuf-les-Martigues à Gardanne.
- Rapprocher entreprises innovantes et industries dans des lieux qui favorisent la transversalité et le brassage des technologies.
- Rapprocher les cultures par la prise en compte des diasporas et leur inscription dans la symbolique de l'espace métropolitain

## Une nouvelle représentation métropolitaine

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

### Les vallées et les massifs : des unités géographiques 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

### Un schéma stratégique d'accueil des entreprises innovantes

### Les quartiers exclus au centre des politiques et penser les diasporas comme des ressources



## UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION MÉTROPO-LITAINE

Marie Evo, Jérôme Dubois, Christian Devillers

**La métropole est duale. A la fois urbaine et rurale.** Pour aménager autrement ce territoire, il faut changer de représentation. Ne pas hésiter à être en rupture avec les représentations existantes, comme celle du réseau de villes dont il s'agirait uniquement de relier les centres entre eux, ce qui ne ferait qu'augmenter la congestion de ses voies de circulation.

**La métropole est urbaine.** Ce qui saute aux yeux c'est cette ville linéaire qui s'étend de façon continue en suivant le littoral, de Aubagne à Marseille, Marignane, Vitrolles, Martigues, Fos, et qui remonte à l'ouest de l'étang de Berre jusqu'à Istres, et des agglomérations qui s'en détachent : Aix, Salon, la Ciotat,... C'est très bien exprimé par les flux domicile travail, très imbriqués dans la « ville linéaire », et en forme « d'étoile », pour les autres villes.

2/3 des métropolitains habitent dans cette métropole urbaine 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, des parcelles agricoles, des rives inondables... C'est ce qui la rend différente des centres urbains denses où tout est proche. 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. Idem pour 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.

**Et en même temps, la métropole est rurale,** avec autant de force. Rurale par ses grandes vallées agricoles, par ses grandes forêts, qui sont un important réservoir sylvicole, mais aussi par ces grandes plaines qui font la jonction entre des monuments naturels de grande nature préservée. Par exemple, l'étendue de campagne entre Aix et le nord de Marseille, où se mêlent anciennes villes perchées, étalement urbain le long des départementales et des rocades de contournement, et mitage résidentiel. Car cette « ruralité » est aussi pleine d'urbanisation.

**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. **Nous faisons le projet d'une métropole duale 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.

## UNE NOUVELLE REPRÉSENTATION DE LA MÉTROPOLE

A travers les flux domicile-travail, on perçoit une ville linéaire d'Aubagne à Marseille, Vitrolles, Marignane, Martigues, et Fos, et trois agglomérations qui s'en détachent : Aix en Provence, Salon de Provence, la Ciotat.

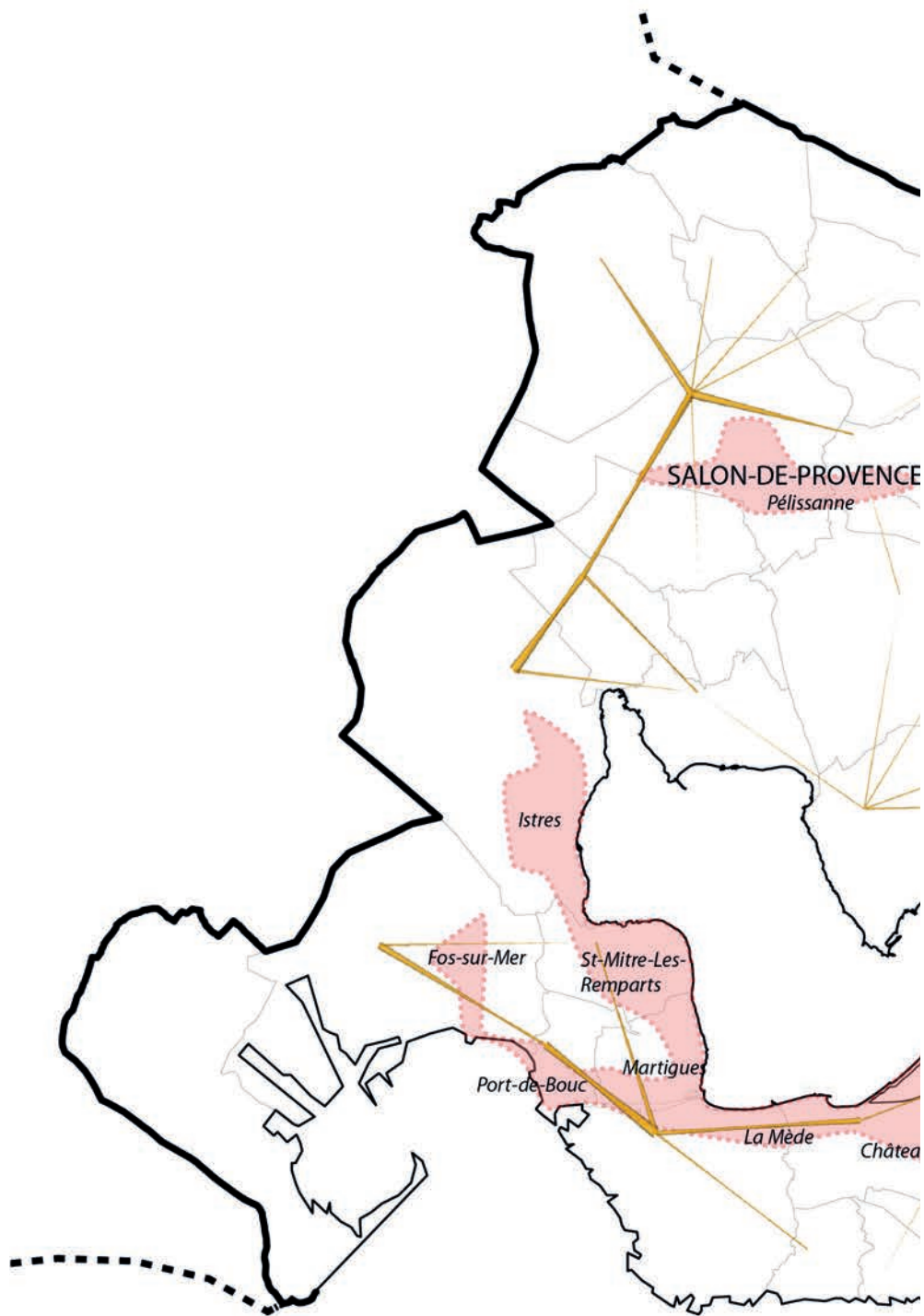
Le recollement des dynamiques exprimées dans les Scots de chaque intercommunalité montre que cette représentation va s'intensifier : la vallée de l'Huveaune va continuer à se développer d'Aubagne à Marseille. De même, de Plan de Campagne à Gardanne, dans la plaine de Châteauneuf et de Martigues à Istres.

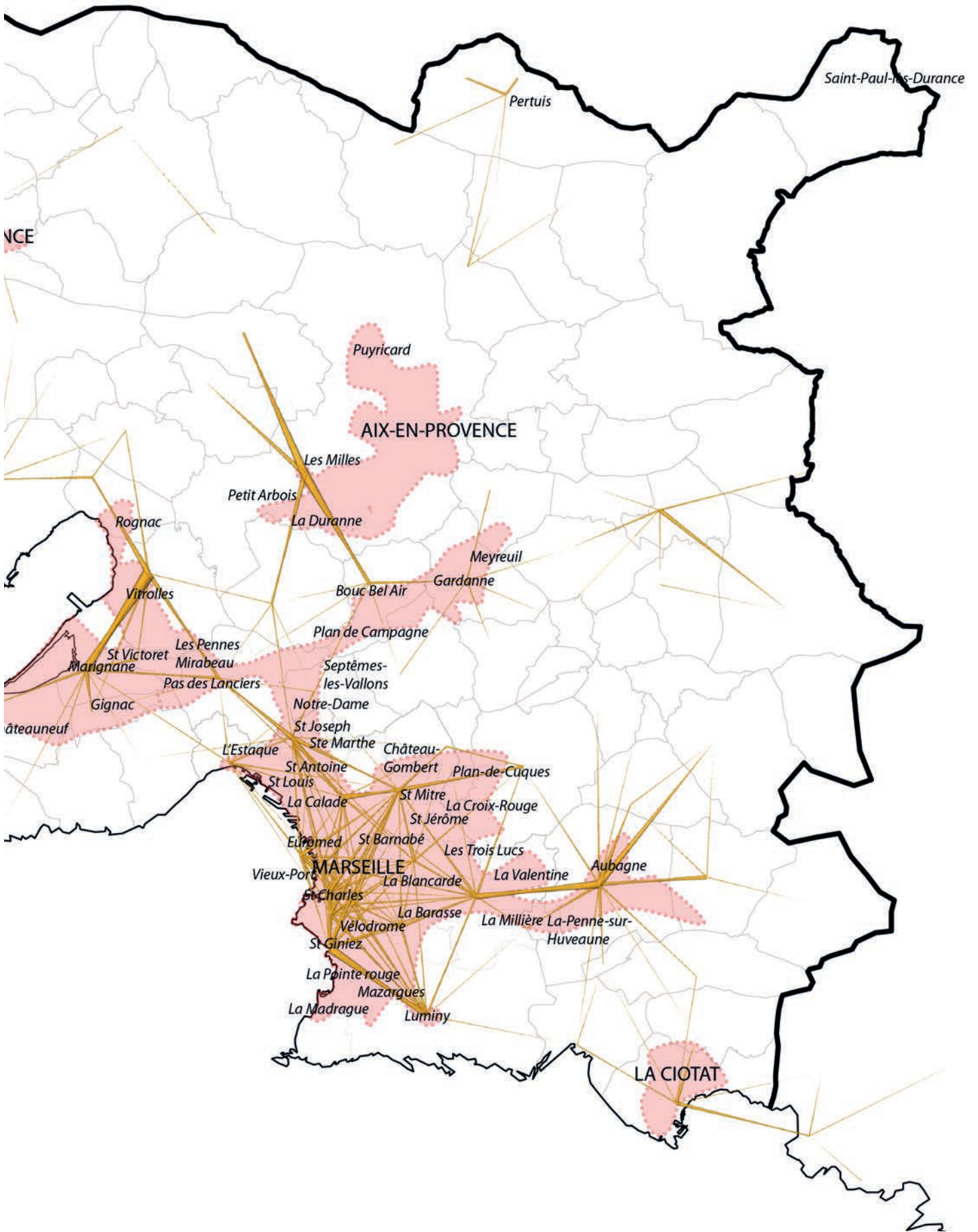
Cette carte ne montre qu'une face de la Métropole, car elle est duale : à la fois urbaine et rurale. En pointillés rouge, nous avons esquissé une limite possible entre la ville et la campagne.

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

 Flux domicile-travail inférieurs à 10 km entre les communes et arrondissements de la métropole

Source : base mobilité INSEE 2012









## UN PROJET DE TRANSPORT POUR LA VILLE LINÉAIRE. LE «MÉTROPOLITAIN»

Marie Evo, Benoît Joguet, Christian Devillers

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 dans cette «métropole urbaine» où habitent près de 2/3 des métropolitains. Pour atteindre cet objectif, il faut penser ensemble le réseau de transport et les « centralités ». La métropole a besoin d'un réseau de transport métropolitain qui permette de se déplacer rapidement entre les principaux pôles des territoires qui la composent, mais également d'un réseau de transport urbain rapide pour se déplacer à l'intérieur de ces territoires (tramway, bus à haut niveau de service et RER). Ces deux réseaux doivent être hiérarchisés l'un par rapport à l'autre et maillés.

**Pour améliorer les parcours internes dans la ville linéaire, nous proposons 3 lignes de «Métropolitain», prolongées par 2 bhns, et un tram train.** 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 pourrait être 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, avec l'ouverture de trois nouvelles stations
- 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 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 l'avons appelé le «métropolitain».**

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. Les gares existantes (desservies aujourd'hui par des Ter qui passent tous les 1h-1h30) rabattent 360 000 habitants dans un rayon de moins d'1km, soit 30% des habitants de la ville linéaire. Or, les lignes ferrées qui traversent la conurbation sont susceptibles de rabattre 520 000 habitants, et même 630 000 si l'on compte l'interconnexion avec le réseau de métro et tram de Marseille, soit plus de la moitié de la ville linéaire.

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 actuelles 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.

**Nous proposons également pour l'extension sud-ouest de Aix, 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.**

## UN RÉSEAU DE TRANSPORT POUR UNE «MÉTROPOLE DES PROXIMITÉS»

Cette carte montre nos propositions pour améliorer le parcours interne dans la «ville linéaire» qui s'étend de façon continue le long du littoral, et au sud-ouest d'Aix.

- une ligne de Aubagne à Gardanne-Meyreuil, en passant par la Blancarde, et la nouvelle gare de Plan de Campagne, avec l'ouverture de trois nouvelles stations
- 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,
- une ligne 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'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
- 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.

-  1 conurbation et 3 agglomérations (Aix, Salon, La Ciotat)
-  Respiration naturelle au sein de l'agglomération (parc agricole, plaine maraîchère,...)
-  Zones Industrielles portuaires
-  «Villes et villages de Provence»

### 2 NIVEAUX DE MOBILITÉ MÉTROPOLITAINE INTERCONNECTÉS

**1er niveau :**  
Le réseau TC interurbain

-  TER
-  Cars interurbains

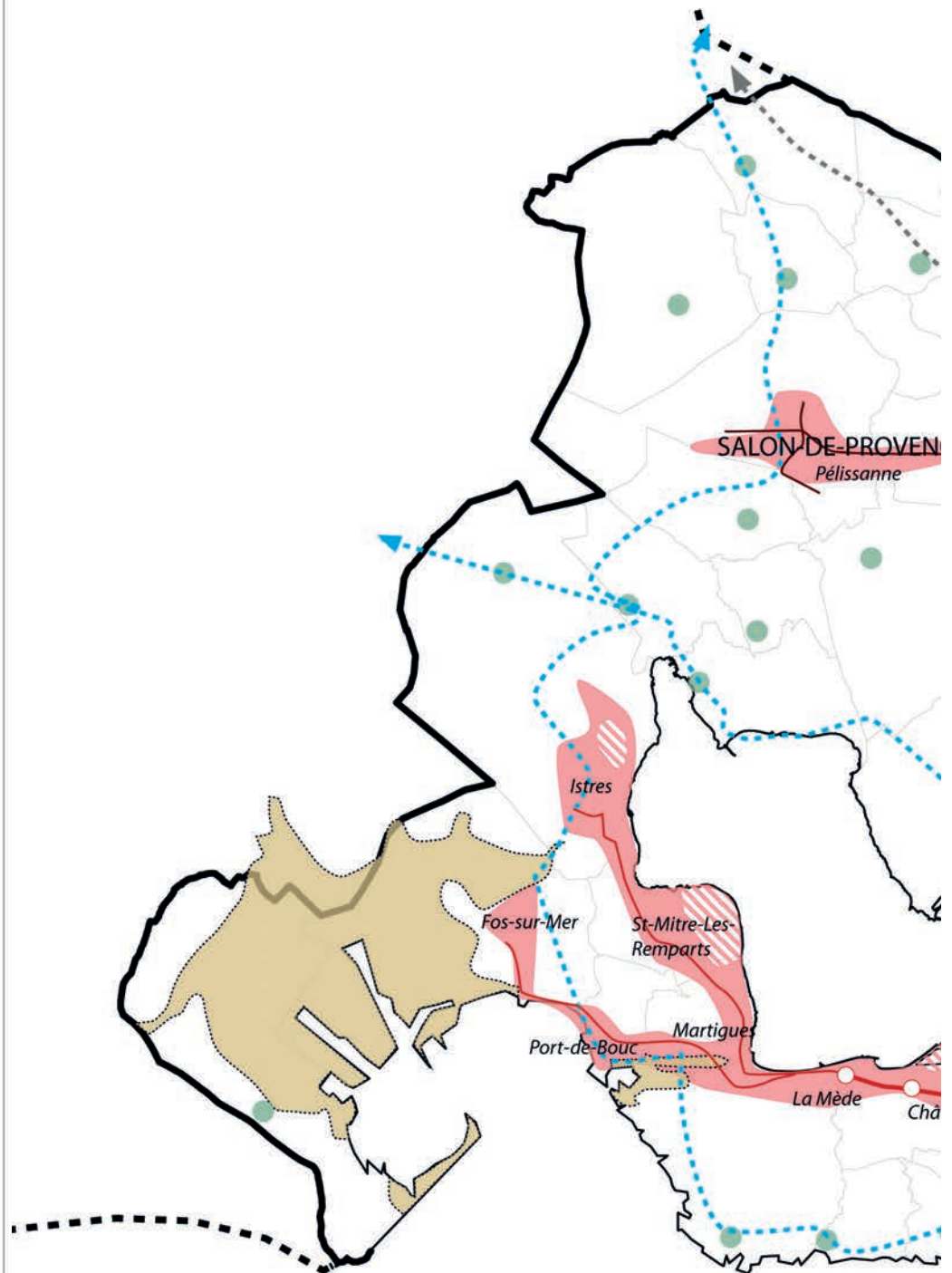
**2ème niveau :**  
Le réseau TC intra-urbain

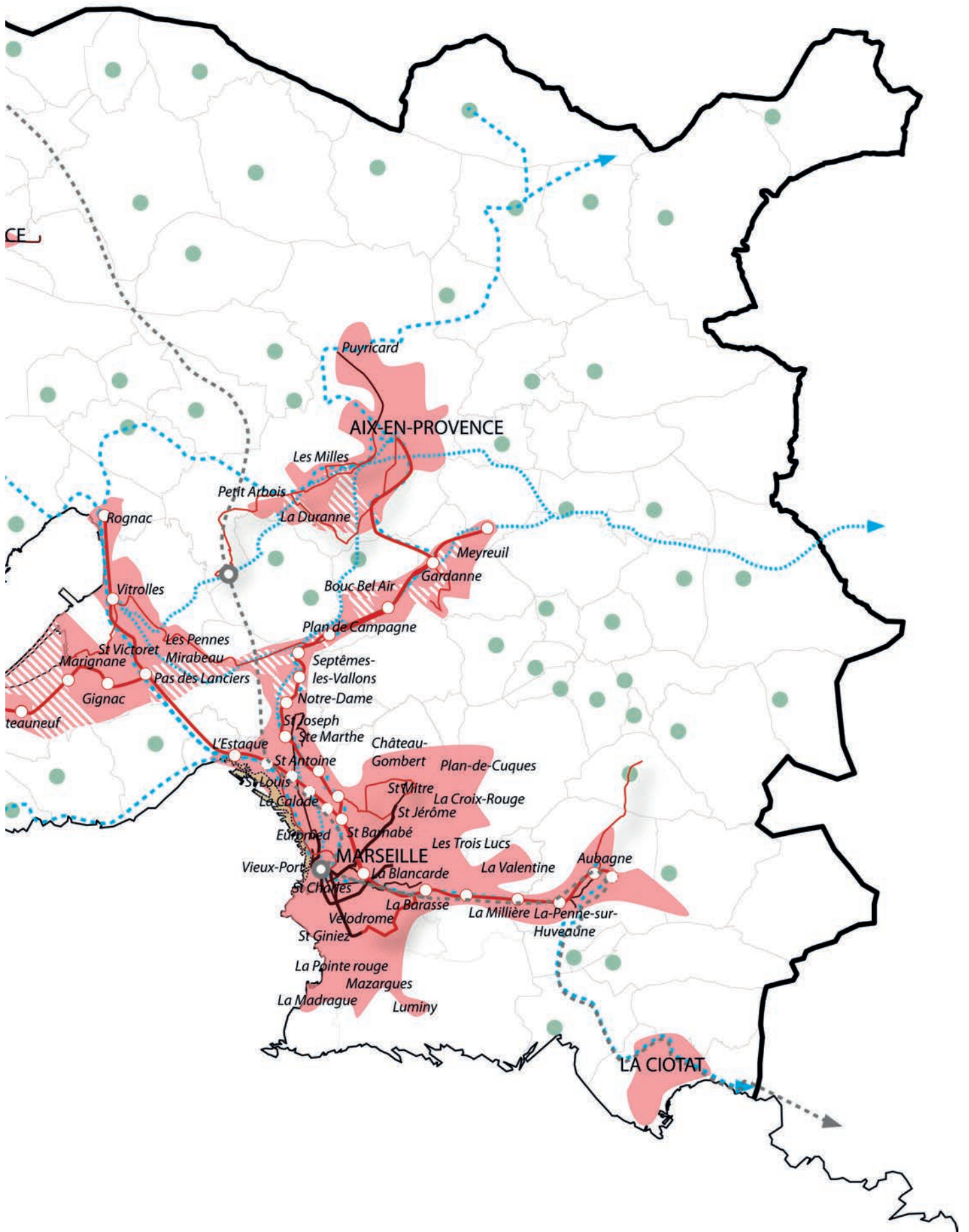
-  Existant
-  A créer

En trait épais : les liaisons ferrées, en trait fin les BHNS

le réseau TGV









## LES VALLEES ET LES MASSIFS : DES UNITES GEOGRAPHIQUES POUR CONSTRUIRE LE RAPPORT VILLE-NATURE-AGRICULTURE - FORET

*Cécile Beaudesson, Jérôme Dubois*

La puissance du paysage de la métropole réside dans le contraste entre les vallées, les massifs et étendues des étangs et de la mer. Les vallées au sud sont très urbanisées, contrairement au nord où la matrice agricole domine. Les verrous boisés issus de la convergence des massifs marquent leurs seuils.

Les terres agricoles ont longtemps été la variable d'ajustement du développement urbain, faisant peser le risque de les voir disparaître d'ici 70 ans, et l'on comptabilise 450 km de ligne de contact entre la ville diffuse et la forêt, soit quatre fois la ligne de côté avec la mer. La prise de conscience d'un stock limité et fragile de ces ressources, nécessite d'inverser le regard sur ce 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.**

Cette géographie unifie la métropole mais il est légitime de penser que chaque vallée porte ses propres ambitions tant les situations sont différentes. Chaque vallée doit être capable de porter un projet commun, intégrant dans leur dispositif la question agricole et forestière, en valorisant leur diversité, les continuités naturelles, leurs valeurs d'usage tout en poursuivant les liens entre la terre et l'assiette. 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 au risque de voir s'intensifier des 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.

Cette géographie offre à la métropole un vaste champ d'expérimentation pour lutter contre le réchauffement climatique : les filières courtes doivent se poursuivre et être soutenues dans leur mise en œuvre, facteurs de création d'emplois, d'animation de territoire, de diversification des sources. En outre, l'agriculture essentiellement destinée à l'homme et soutenant le pâturage est une singularité dans le paysage français plaçant la métropole dans un cercle vertueux pour limiter son impact dans les gaz à effet de serre.

L'agriculture et la forêt sont deux domaines qui font déjà l'objet de projets novateurs et précurseurs, mais qu'il convient de soutenir et fédérer. Le projet réside dans la capacité du territoire à poursuivre son développement sans étouffer ces secteurs de terre, permettant aux habitants continuer à profiter de la proximité des bienfaits de leur environnement.

# LES VALLÉES

## UNITÉS GÉOGRAPHIQUES DU PROJET VILLE / NATURE

### Nom des vallées

--- Limites EPCI

#### LES PROJETS DE TERRITOIRE

- 1 Plaine de Crau
- 2 Vallée de la Durance - Mallemort
- 3 Vallée de la Durance - Pertuis
- 4 Vallée amont de l'Arc
- 5 Vallée de Berre et de Velaux
- 6 Vallée amont de la Touloubre / Puyricard
- 7 Vallée intermédiaire de l'Arc / Aix-en-Provence
- 8 Vallée aval de la Touloubre-Salon-de-Provence
- 9 Vallée intermédiaire de la Touloubre- Lambesc
- 10 La côte ouest de l'Étang de Berre- Martigues / Istres
- 11 Plaine de Chateauneuf / Gignac/Marignane
- 12 Vallée Chateauneuf/Gardanne
- 13 Vallée de l'Huveaune
- 14 Vallée de la Ciotat
- 15 Vallée Cassis-Carnoux-en-Provence
- 16 La massif forestier de l'Etoile / Regagnas

⊖ Stratégie par vallée  
Combiner ville agriculture et intégrer les lisières forêts

○ Stratégie entre deux vallées  
Les verrous

#### LES VOCATIONS AGRICOLES

■ Les grandes plaines agricoles à vocation productives: un appel à projet pour un parc agricole

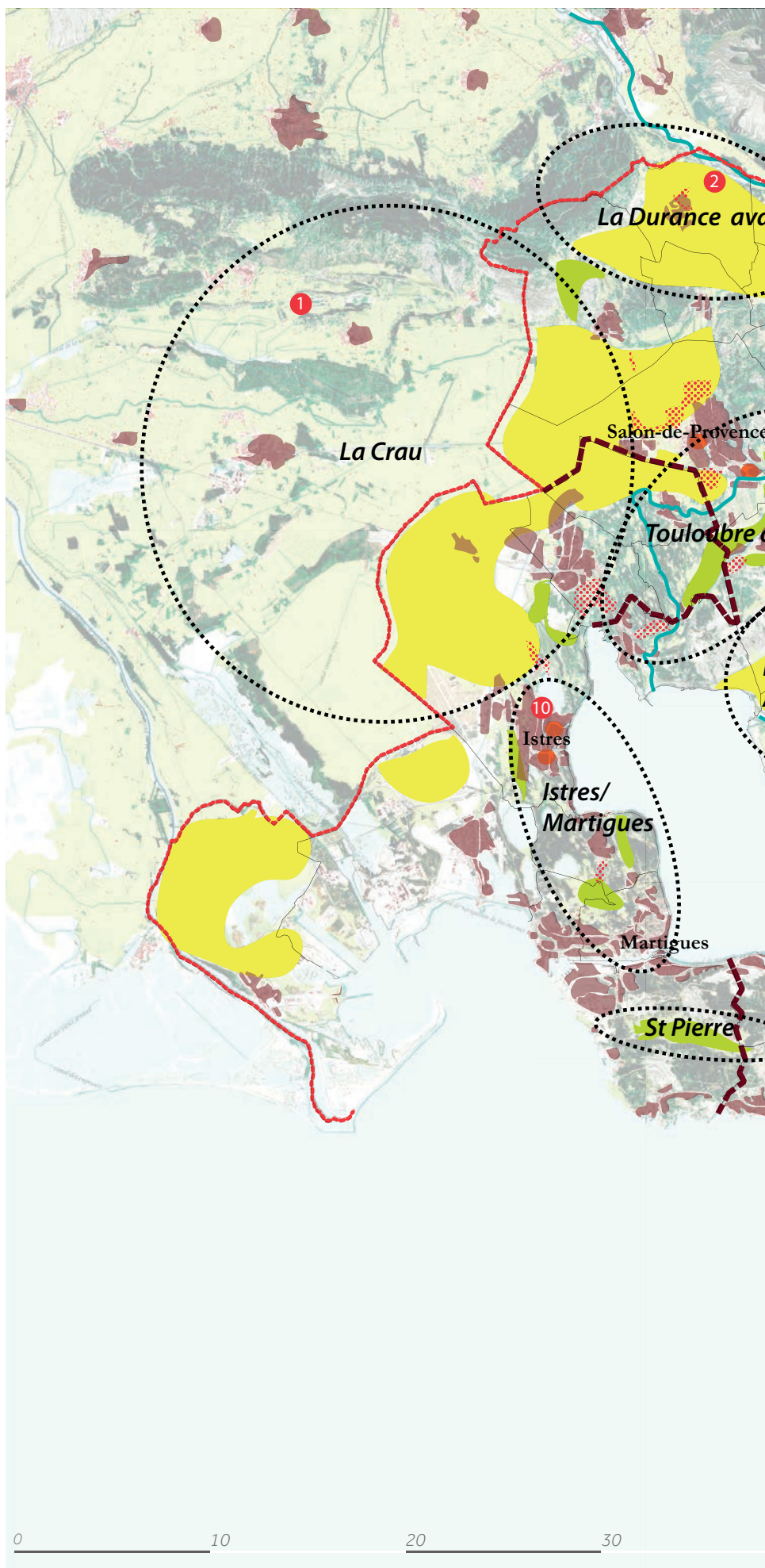
■ Plaines agricoles au contact de la ville: un projet agricole par vallée / transitions ville/agriculture/liaisons douces intervilles - campagne

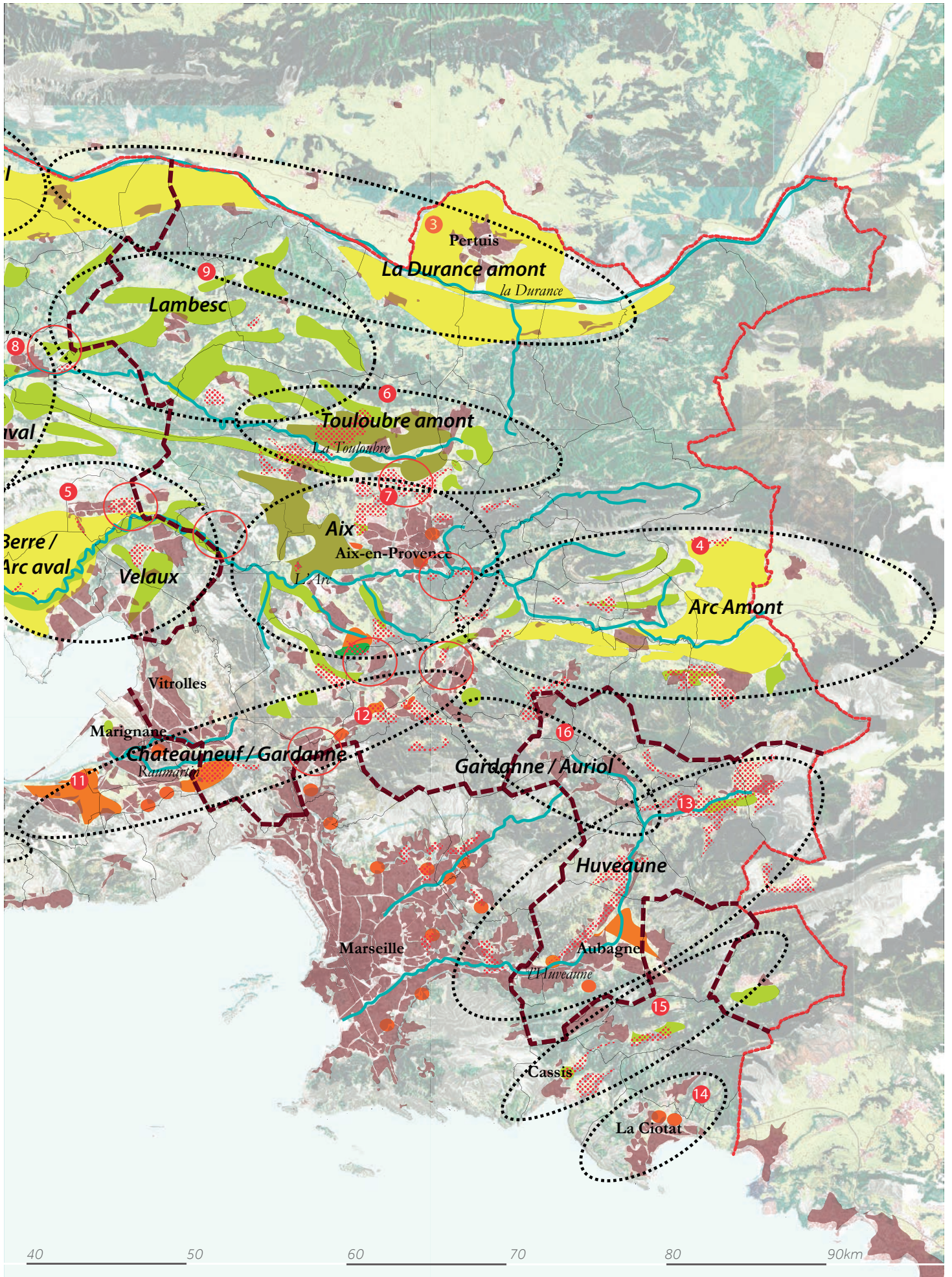
■ Terre de transition avec les espaces forestiers et naturels / diversité des cultures / pâtures / vocation environnementale / espace tampon entre forêts = lutte contre les incendies / tourisme - loisirs

■ Ecosystème ville - agriculture / terres sacralisées / lisières urbaines constituées/ diversité des cultures de petites surfaces / pédagogie / potagers / expérimentations / irrigation alternative issue de la ville / espaces de transition avec espaces naturels / réseau de chemins et accès aux espaces naturels et de loisirs / accessibilité vélo et TC

● Potagers et jardins partagés

■ Urbanisation diffuse dans les plaines agricoles





# LES MASSIFS

## SEUILS ET LISIÈRES DE LA VILLE / NATURE

### Ste Victoire

Nom des massifs forestiers du plan départemental de protection des forêts contre les incendies

--- Limites EPCI à cheval sur les massifs / Privilégier un projet forestier par massif

### CONTINUITÉ FORESTIÈRE À RESTAURER ou MAINTENIR et CONTENIR L'URBANISATION

- 1 Alpilles / Les Roques Les deux anciens seuils de la Durance Eyguières et Lamanon
- 2 Concors / Trévaresse crête entre la vallée de la Touloubre et la Durance
- 3 Ste Victoire / Quatre Termes crête urbanisée entre la vallée de la Touloubre et de l'Arc
- 4 Lançon / Arbois Seuil urbanisée de Ventabren
- 5 Arbois / Montaiquet Seuil entre Gardanne / Vallée de l'Arc
- 6 Collines de Gardanne/Régagnas / Etoile / Garlaban Vallées urbanisées
- 7 Arbois / Montaiquet / Etoile / Côte Bleue La Pâte d'oie: convergence des massifs, seuil des bassins versants verrou métropolitain stratégique
- 8 Castillon / Sulauze Milieux rélictuels: forêts+étangs+agriculture

⋯ Stratégies régionales  
Maintenir la continuité des massifs forestiers

○ Stratégies locales  
Convergence des massifs + seuil entre vallées + sites urbanisés = sylviculture soutenue et maintien d'une mosaïque de milieux

⊖ Un territoire métropolitain  
Un cœur urbain à protéger: convergence de quatre massifs forestiers de la Pâte d'oie

### LES PROJETS FORESTIERS DE LA METROPOLE

▨ Concilier sylviculture et prévention contre les risques d'incendies à l'amont des sites urbanisés: rendre la forêt plus résistante

▨ Ménager les territoires incendiés conduire la forêt pour les 50 prochaines années Vers une sylviculture raisonnée

■ Gérer, récolter et valoriser le gisement bois

⊙ Plateforme de tri du bois - à projeter en parallèle à mise en place de la filière bois

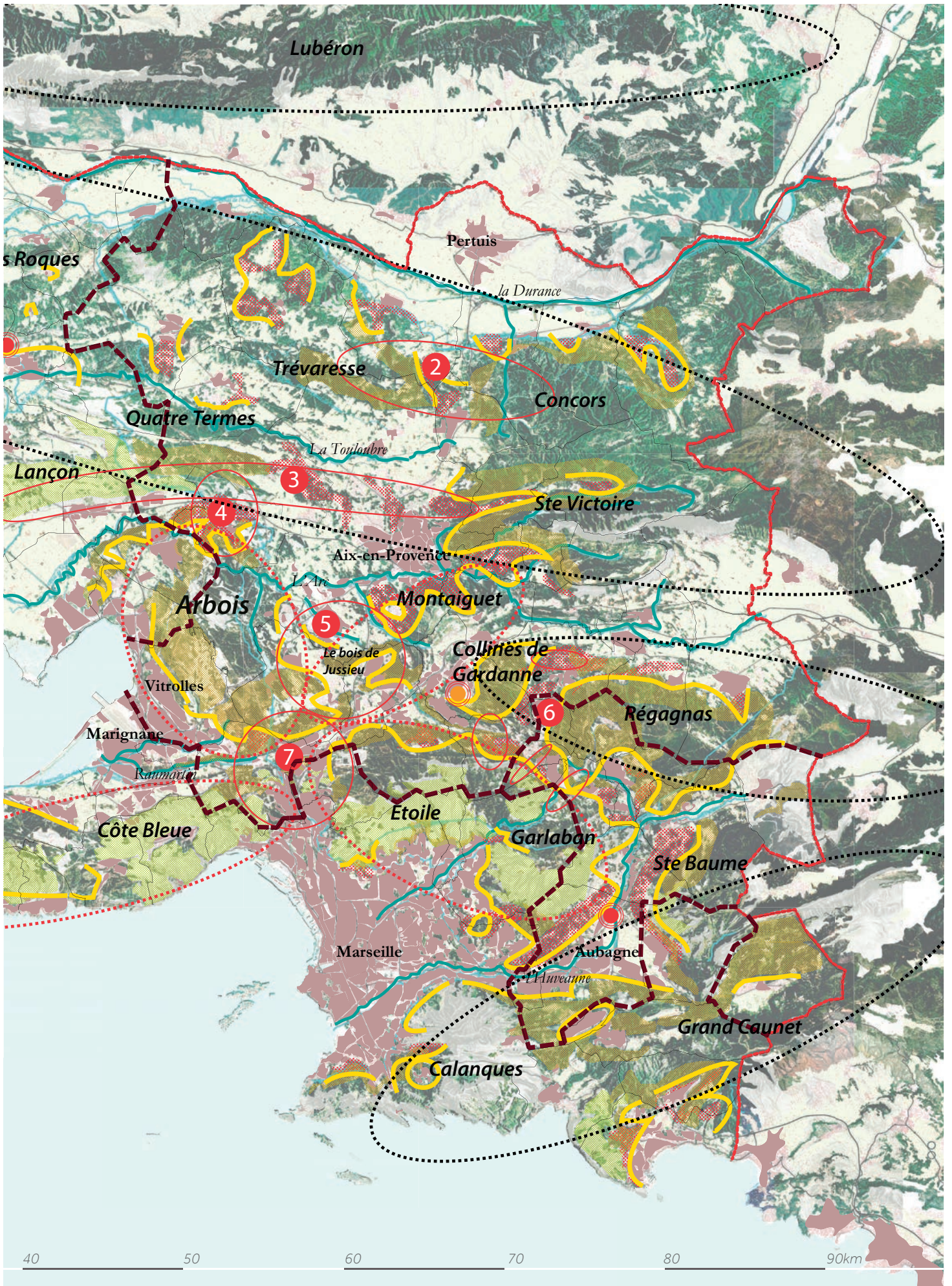
⊙ Plateforme de tri du bois à l'étude

— ligne de contact entre la ville et la forêt

▨ Urbanisation diffuse dans la forêt









## UNE ILLUSTRATION : LE CORRIDOR DE CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES À GARDANNE, UNE PIÈCE MAÎTRESSE DANS LA MÉTROPOLÉ ET LA VILLE LINÉAIRE

Cécile Beaudesson

**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 atterri 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 est à cheval sur deux EPCI et neuf communes, confrontant les terres agricoles à des objectifs divergeants. Le projet réside sur la mise en place d'un projet alternatif, où le soutien à l'activité agricole et le travail sur les lisières forestières constituent les conditions du développement de ce territoire.

Ce corridor se décompose en une succession de plaques, urbaines et agricoles. Mais la puissance du paysage réside dans le contraste entre les massifs pour la plupart boisés et l'étendue de l'étang de Berre, encore perceptible par la présence de plaines agricoles.

La ville est encore relativement bien contenue dans ces limites géographiques, même si sa diffusion progresse sur les terres agricoles et sur les piémonts.

### LES INTERSTICES AGRICOLES ET NATURELS ET LEUR MISE EN RÉSEAU AU SEIN DE LA VILLE LINÉAIRE

#### Une mosaïque agricole ...

Plusieurs plaines agricoles résistent encore à l'urbanisation, et les exploitations maraichères se développent avec une prédisposition aux circuits courts. Le territoire fait l'objet d'un soutien stratégique avec une première action forte grâce à l'acquisition d'une ferme en plein cœur de la plaine. Les terres sont chaudes, les sols ont une bonne capacité de résistance à la sécheresse et elles sont irriguées

#### ... un ensemble d'écosystèmes...

Ce territoire est particulièrement riche en ressources écologiques : la plaine agricole de Châteauneuf –les-Martigues / Gignac est à l'interface de l'étang de Berre, de l'étangs et marais du Bolmon, un réseau de fossés draine les terres agricoles et quelques vallons se prolongent depuis la chaîne de l'Estaque vers la vallée, un maillage de haies prolonge certains massifs forestiers, dont la résille s'étire au sien même des quartiers résidentiels privés ...

#### ... participant à la restauration de l'étang de Berre...

À l'amont des étangs, les usages et les modes d'occupation des sols peuvent participer à la restauration de l'étang de Berre avec en particulier un système hydraulique à restaurer : gestion raisonnée en agriculture, limitation de l'imperméabilisation, restauration du réseau de fossés et renaturation des cours d'eau, filtration de l'eau, zone

d'expansion et tamponnement des inondations...

#### ... et une nature plus résistante aux changements climatique

Les feux de forêt : le secteur, particulièrement vulnérable aux risques d'incendies, fait l'objet d'une gestion particulièrement soutenue. Il reste cependant à veiller à conserver une mosaïque de milieux et mieux combiner les espace urbanisés et agricoles pour amortir la progression des feux

L'irrigation : une répartition équitable de l'eau entre les territoires ressources et ceux qui reçoivent va s'intensifier. Des modes alternatifs à l'irrigation des terres agricoles sont à prospecter.

### AGRICULTURE, NATURE ET VILLE : DES COMBINAISONS ET DES COMPLÉMENTARITÉS

#### Des combinaisons multiples peuvent amplifier les échanges entre un territoire agricole, forestier et la ville.

Les terres agricoles ont comme vocation première à produire des biens alimentaires, mais elles font également la transition entre la ville et la nature. Il faut ainsi combiner la production, aux loisirs, faciliter l'accessibilité aux services et aux transports, étendre un maillage de circulations douces, permettre aux habitants de jardiner.

Les produits issus des cultures maraichères 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...

L'irrigation dont l'eau est issue des vallées alpines va connaître à l'avenir des tensions sur la répartition de la ressource. Penser les projets urbains de la vallée en valorisant les eaux grises est une alternative à promouvoir. 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.

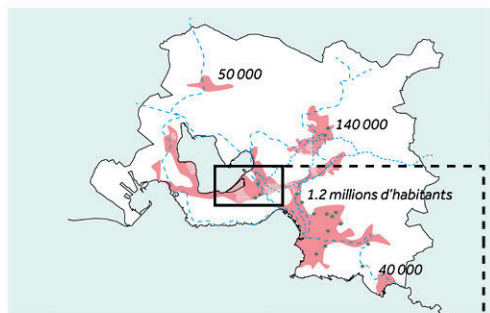
### RELIER LES ESPACES PUBLICS ET SE DÉPLACER AUTREMENT

Le corridor est pourvu de nombreux « espaces publics », c'est-à-dire des cœurs de villes et de villages, d'espace commerciaux, de lieux d'activités, d'équipements métropolitains, de lieux de loisirs et d'espaces naturels mais chaque pièce du territoire semble peu accessible. Il s'agit d'offrir la possibilité de profiter de tous ces attraits en requalifiant les voies qui les lient et de combiner le réseau de transport en commun au réseau de chemins et de routes apaisées. **Il s'agit d'extraire les habitants du paysage urbain qu'ils pratiquent et leur offrir une nouvelle façon de parcourir leur territoire.**

**Le projet réside dans la capacité de ce territoire à poursuivre son développement sans étouffer les espaces interstitiels, combinant la ville, l'agriculture et la nature et permettant aux habitants de la ville linéaire de profiter davantage des bienfaits de leur environnement.**

# LA VALLÉE, UNITÉ DE PROJET

PENSER ENSEMBLE LES PROJETS DE LA VILLE, DE LA NATURE, DE L'AGRICULTURE ET DE LA FORÊT

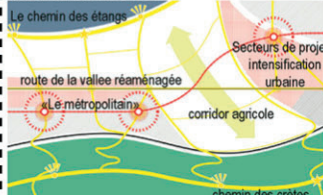


- La vallée devient une unité de projet
- La ville linéaire inclue de nombreux espaces agricoles et naturels

L'unité géographique pour penser le projet



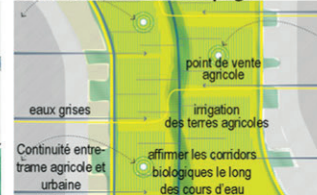
Mise en réseau de la ville linéaire



Mise en continuité de la métropole paysage



Combinaisons ville/campagne









Zoom






## LA METROPOLE PAYSAGE








### UNE FORÊT PLUS RESISTANTE AUX FEUX

-  Espaces boisés: sylviculture raisonnée et récolte du bois
-  Ménager les territoires incendiés et sylviculture
-  Amortir le feu par une sylviculture soutenue
-  Terres agricoles au contact de la forêt: à créer, à maintenir
-  Valorisation du bois dans les réseaux de chaleur
-  Ménagement des espaces ouverts



### UNE AGRICULTURE URBAINE

-  Terres agricoles imbriquées dans la ville...
-  ...Valorisées dans les circuits courts: vente à la ferme, AMAP, cantines halles
-  Terres agricoles au contact de la forêt: à créer, à maintenir







### LES RICHESSES DE L'EAU

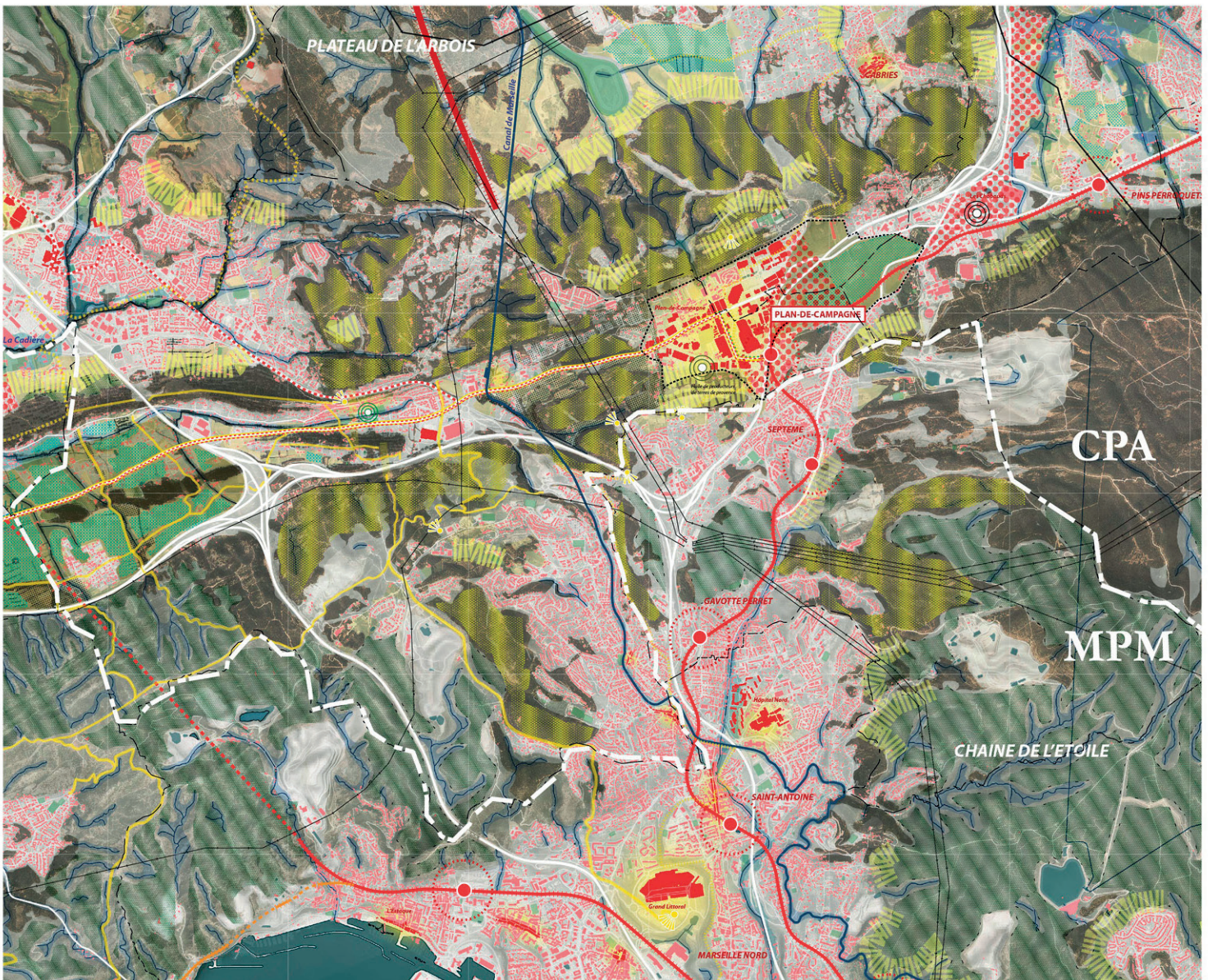
-  Terres agricoles irriguées
-  Soutenues par la valorisation des eaux grises issues de la ville
-  Les rivières, ruisseaux, fossés restaurés
-  PPRI, les zones d'expansion de l'eau
-  Le canal de Marseille
-  Canal créé
-  Mer, étangs

## LA METROPOLE DES MOBILITES

-  Autoroutes
-  Voies principales
-  Chemins et voies apaisées
-  Transports en commun structurants
-  LGV
-  «Le métropolitain»
-  Lignes TER
-  Avenues des projets - av. Lino Ventura, colonne dorsale de la vallée et Route de la Plage
-  Lignes à Haute Tension

## LA METROPOLE INTENSE

-  Ville linéaire
-  Principaux équipements, commerces...
-  Centralités urbaines
-  Intensification urbaine: mutation, création
-  Points de vue
-  Les «pépites du territoire» (lieu d'intérêt particulier...)





## UN SCHÉMA STRATÉGIQUE D'ACCUEIL DES ENTREPRISES INNOVANTES

Jacques Boulesteix

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 qu'elles 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.

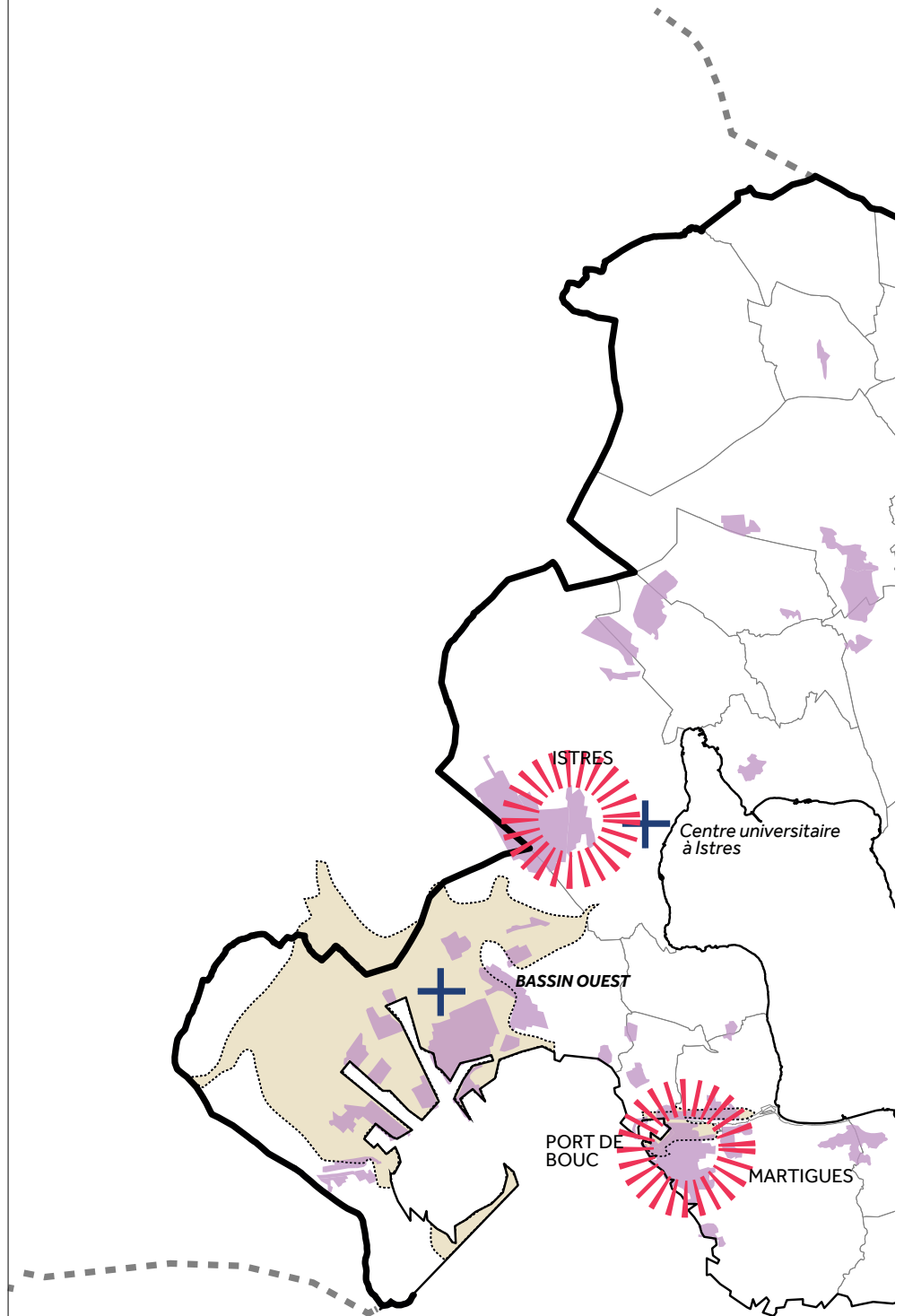
Si la création est largement diffuse, la croissance des entreprises exige donc des lieux économiquement et socialement efficaces, dotés d'outils performants, offrant en général une identité territoriale en matière d'activités. Cette croissance relève plus spécifiquement des prérogatives de la future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

## LIEUX PRIÉVILÉGIÉS, À ÉQUIPER, POUR L'IMPLANTATION D'ENTREPRISES INNOVANTES

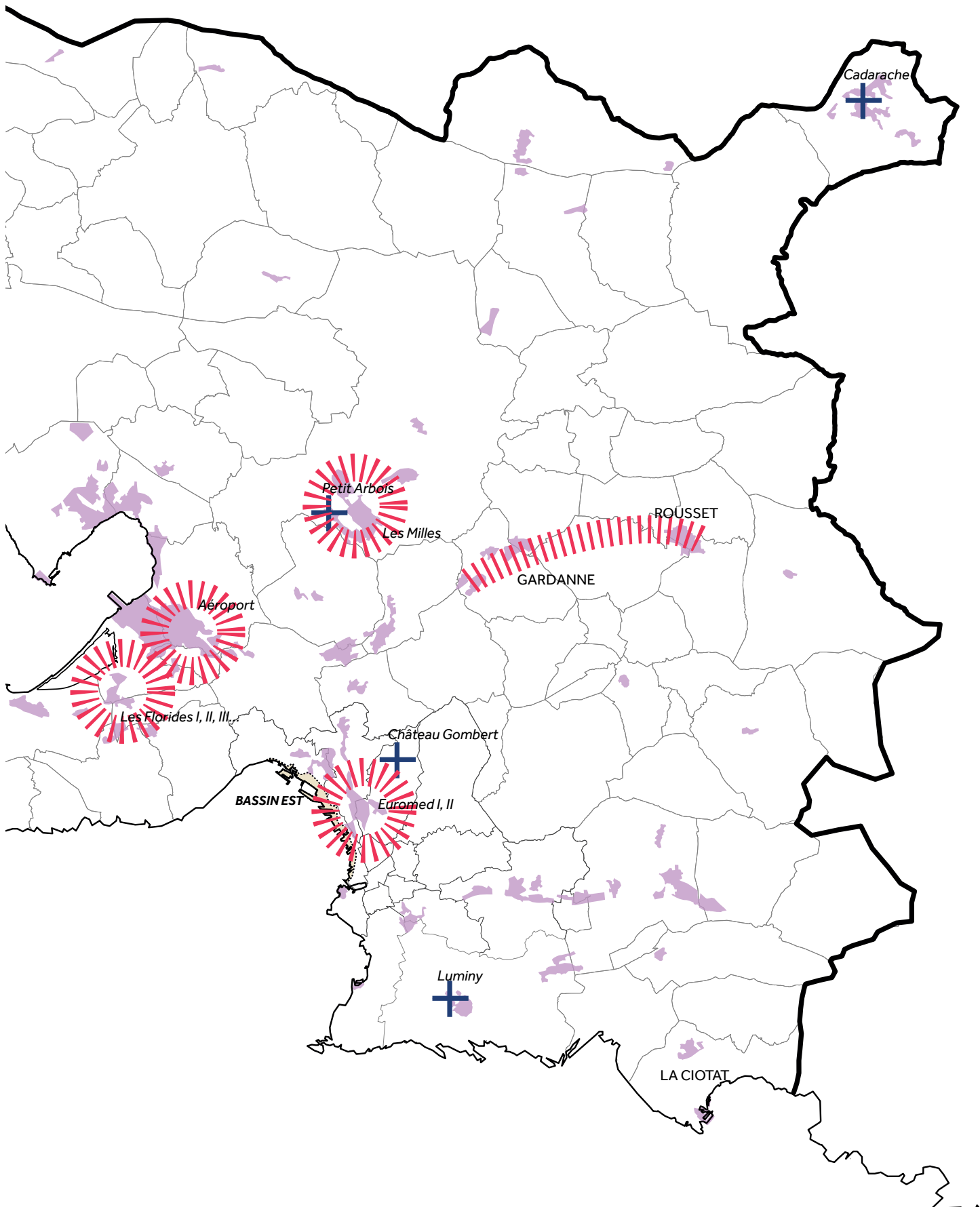
La répartition des entreprises ayant ou pouvant avoir un lien avec le port n'est pas homogène sur le territoire. Pour la rééquilibrer, des zones de développement sont à créer ou conforter par des lieux d'accueil privilégiés pour de nouvelles entreprises. Ces lieux devront être équipés de toutes les infrastructures physiques, numériques et servicielles susceptibles de favoriser leur implantation.

Les formations de l'enseignement supérieur, des instituts et des laboratoires de recherche publique qui sont ou pourraient être liées au développement maritime et portuaire sont très éloignés du port de Fos. Nous proposons un renforcement des programmes dans les dispositifs existants et l'établissement d'un nouveau centre universitaire à Istres, doté d'antennes dans le Port.

-  Zones d'activités existantes
-  Zones Industriales Portuaires
-  Technopôles et similaires
-  Territoires à équiper pour recevoir des entreprises







## LES QUARTIERS EXCLUS AU CENTRE DES POLITIQUES ET PENSER LES DIASPORAS COMME DES RESSOURCES

Jean Viard

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 lien. L'accueil de réfugiés en particulier syriens va à nouveau ouvrir des chemins de connaissance.

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 dans les jeunes des compétences pour gagner ces marchés. Comme l'installation de retraités belges, suisses... peut être favorisée par des politiques fines.

Le XXIème siècle sera celui de la conquête des mers et du sous-marin, où Toulon excelle, celui de l'explosion démographique de l'Afrique noire en particulier francophone 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 :

- 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

# COOPÉRER

*Théo Willemsen, Nicolas Bauduceau, Eric L'Helguen, Marisa Lemeur, Alain Bourdin, Jacques Boulesteix*

*La métropole manque de jeunes, et la situation de ceux qui s'y trouvent n'est pas bonne : chômage, revenus faibles, offre de formation insuffisante,... Malgré la présence d'activités économique de très haut niveau, l'offre d'emplois reste faible. Nous avons identifié trois leviers pour dynamiser l'ensemble de l'économie de la métropole et rendre le territoire attractif pour les jeunes actifs :*

- La coordination des acteurs, ce qui suppose une culture commune, qui s'appuie sur des objectifs partagés et une vision d'ensemble. Elle reste à construire dans le domaine portuaire.*
- L'innovation, dans tous les domaines, et pas seulement celui des technologies. La création de nouvelles filières de production*

*et de stockage de l'énergie est nécessaire et la métropole a de sérieux atouts dans ces domaines, mais il faut aussi innover dans les dispositifs, pour permettre une véritable co-construction du territoire entre les acteurs économiques, et élus des territoires, poursuivre les innovations existantes en matière de transition énergétique en en faisant une vitrine du territoire, et aussi structurer et équiper le territoire de lieux d'accueil pour de nouvelles entreprises.*

- L'alliance avec d'autres métropoles*

*Les propositions suivantes concernent les deux premiers leviers.*

**La création d'une Brainport Community**

**Innover par la création de nouvelles filières énergétiques**

**Amplifier les innovations existantes en transition énergétique**

**Construire une culture partagée du risque d'inondation**



## LA CRÉATION D'UNE BRAINPORT COMMUNITY

*Théo Willemsen, Jacques Boulesteix*

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.

Dans beaucoup de ports il y a une tension entre croissance, espace, environnement. De plus il existe une compétition de plus en plus forte, ce qui exige que nous utilisions notre connaissance, expertise et créativité plus que jamais pour aborder les questions avec intelligence et innovation. Intelligence et innovation pour créer de la qualité, des services au lieu de volumes seulement, afin de pouvoir attirer les clients. Cette innovation n'est pas forcément technique mais est de plus en plus souvent organisationnelle.

Dans les ports du Nord 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 d'autres ports sont entre autres : nouveaux modèles économiques, symbiose H2 Hydrogène, relation ville/région/terroir-port, transition énergétique, récréation dans le port, l'économie-industrie circulaire.

**La coopération est à stimuler et organiser entre le port, le secteur privé, le secteur public, le monde de l'enseignement, les bureaux d'études, la recherche et développement.** Le rôle du secteur public est souvent : faciliter, stimuler, investir dans l'infrastructure.

Tous les enjeux du port (logistique, stratégie internationale, relations avec l'économie de la connaissance, amélioration de l'offre commerciale) dépendent de cette diversité d'acteurs, directement portuaires ou non, qui doivent se coordonner pour former **une véritable communauté portuaire**. Tous les dispositifs qui permettront de développer la coopération et de constituer des écosystèmes profiteront à l'économie métropolitaine.

L'innovation est un sujet qui doit être développé continuellement. Et pour lequel il faut pouvoir compter sur une bonne coopération entre les acteurs concernés. Les questions qui se posent : comment peut on organiser et stimuler cette innovation ? Comment renforcer le lien entre port et le monde des connaissances ? Par quels axes faut-il augmenter la synergie entre port et métropole ? Quelle est la valeur ajoutée d'une communauté portuaire forte pour la position concurrentielle ? Quels genres d'innovation sont nécessaires ? Technique, organisationnelle, économique ?

Des sujets qui méritent d'être discutés d'abord avec les acteurs concernés, pour ensuite pouvoir les transformer et concrétiser en actions. Nous avons organisé une table ronde autour de ces thèmes le 16 novembre 2015, avec 30 participants, experts de la question, en **préfiguration d'une « cellule d'innovation portuaire » métropolitaine**.

## INNOVER ET COOPÉRER PAR LA CONSTRUCTION D'UNE BRAIN PORT COMMUNITY

Cette carte représente les activités du territoire métropolitain qui pourraient être mis en relation avec le Port au sein d'une Brainport Community..




Si 85% de l'activité de la mer est concentrés sur la bande côtière, les entreprises, formations universitaires et structures d'accompagnement susceptibles d'une synergie avec le Port concernent l'ensemble du territoire métropolitain, même si elles y sont inégalement réparties. Il y a une absence flagrante de formation universitaire à l'ouest et les grands équipements sont concentrés à Marseille et Cadarache. Par contre, les innovations de soutien (TICs, énergie) sont plus diffus.

### PÉRIMÈTRE :

 Zone Industriale Portuaire

### ENTITÉS À METTRE EN RÉSEAU AVEC LE PORT :



#### Secteur public :

-  Formations universitaires
-  Laboratoires de recherche publique
-  Équipements majeurs de recherche



#### Structures d'accompagnement :

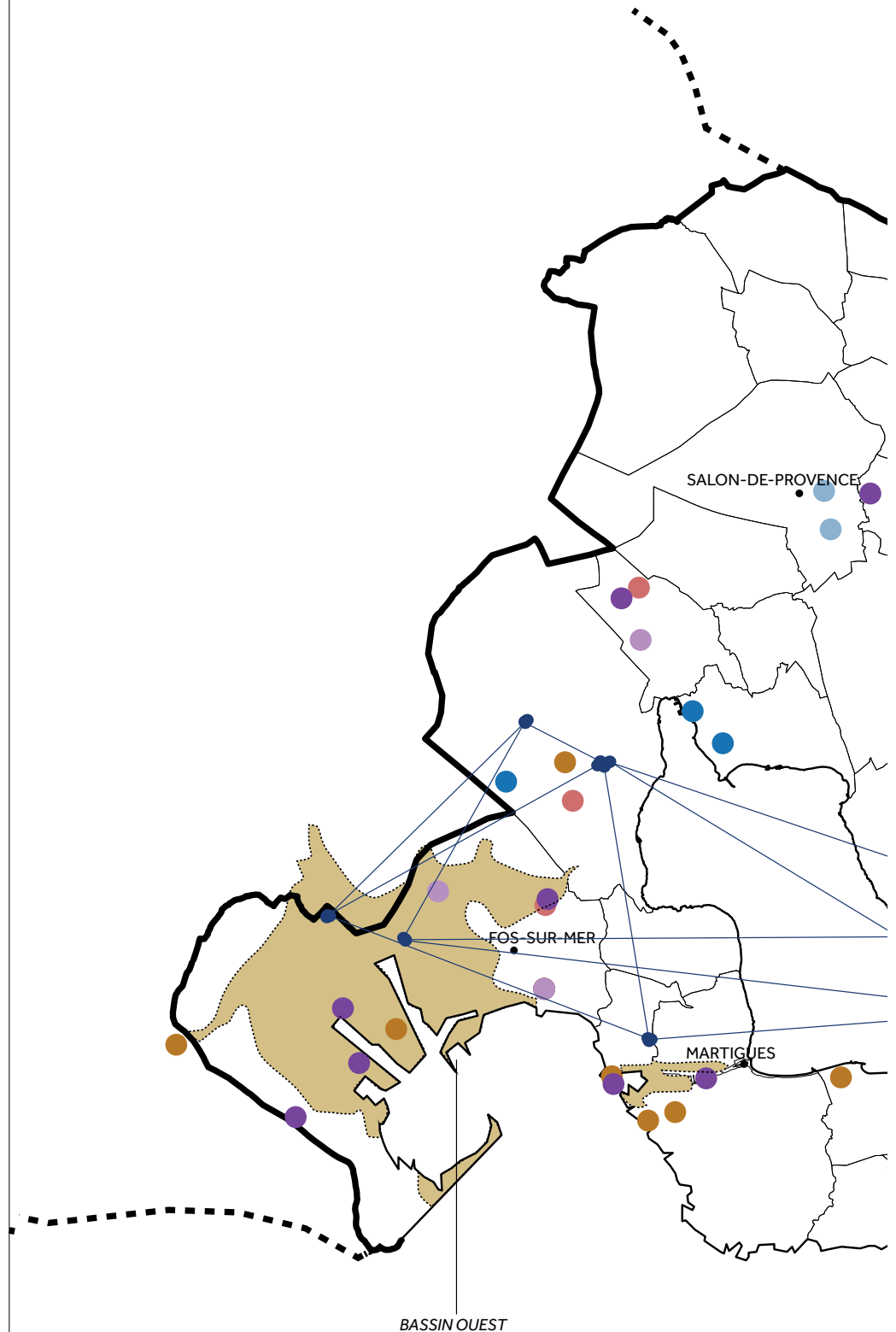
-  PRIDES et Pôles de Compétitivité
-  Pépinières

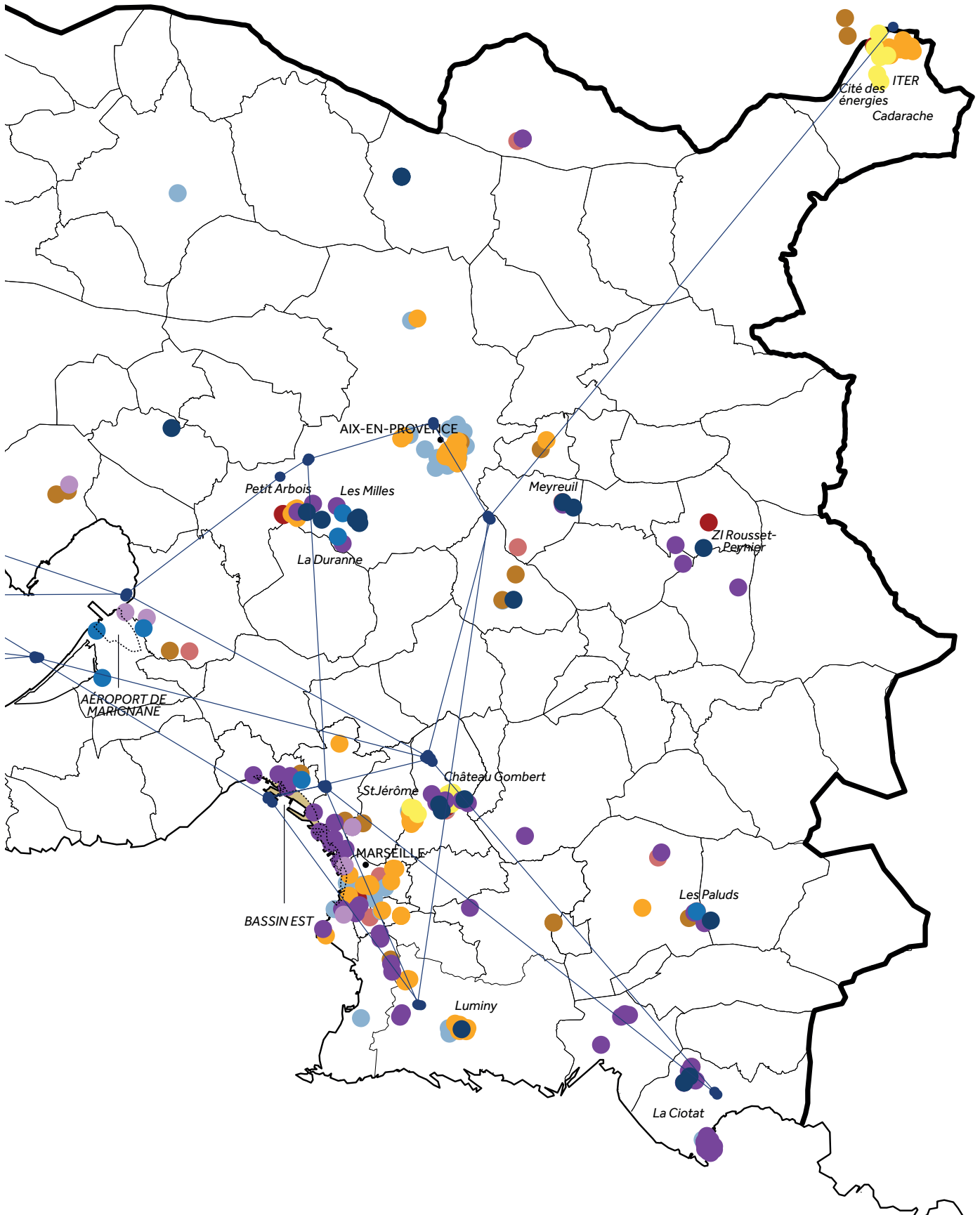
#### Entreprises déjà liées aux activités maritimes et portuaires :

-  Entreprises liées à la mer
-  Entreprises Logistique

#### Entreprises qui pourraient avoir une synergie avec le port :

-  Entreprises TICs + Optique/Photonique
-  Entreprises Aéronautique
-  Entreprises chimie/énergie









## INNOVER DANS LA CRÉATION DE NOUVELLES FILIÈRES ÉNERGÉTIQUES

*Eric L'Helguen, Marisa Lemeur*

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. Forte de ces nouvelles attributions dans le cadre de la loi MAPAM, la Métropole pourra s'affirmer comme le moteur le plus légitime pour initier ces nouveaux axes d'innovation, porteurs de développement économique.

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.

La France accuse un retard considérable dans l'hydrogène pourtant reconnu comme vecteur de la transition énergétique. Mais cette situation est loin d'être irréversible : l'Allemagne, le Danemark ne disposent que d'un nombre limité de démonstrateurs. Compte-tenu de ses atouts, la Métropole peut encore jouer un rôle en Europe en initiant la création d'une filière hydrogène, source de développement économique et d'emplois locaux, sur le territoire national

En outre, **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.

Les microgrids sont des réseaux électriques de petite taille pouvant fonctionner de façon autonome et conçus pour fournir un approvisionnement énergétique fiable et de meilleure qualité à un petit nombre de consommateurs. Ils agrègent de multiples installations de production locales et diffuses (panneaux photovoltaïques, micro-turbines, piles à combustible, mini-éoliennes, petite hydraulique, petits générateurs diesel, etc.), des installations de consommation, des équipements de stockage et des outils de pilotage de la demande.

## INNOVATION DANS LA CRÉATION DE NOUVELLES FILIÈRES TECHNOLOGIQUES

### CRÉATION DE LA FILIÈRE HYDROGÈNE :

#### ● Acteurs de la filière hydrogène

MARTIGUES (raffinerie de Laréva) :

*Air Liquide - reformage gaz naturel*

*Total - coproduction éthylène, styrène*

*Ineos - production captive pour raffinage  
pétrolier*

FOS-SUR-MER :

*Linde - reformage d'hydrocarbures*

*Arcelor-Mittal - coproduction de  
cokeries*

*Kem One - coproduction par électrolyse*

*Innovex- méthanation, électrolyse,  
Power2Gas (Engie)*

La Mède :

*Total - production captive pour raffinage  
pétrolier*

BERRE-L'ETANG :

*LyonDellbasell - coproduction  
d'éthylène, styrène*

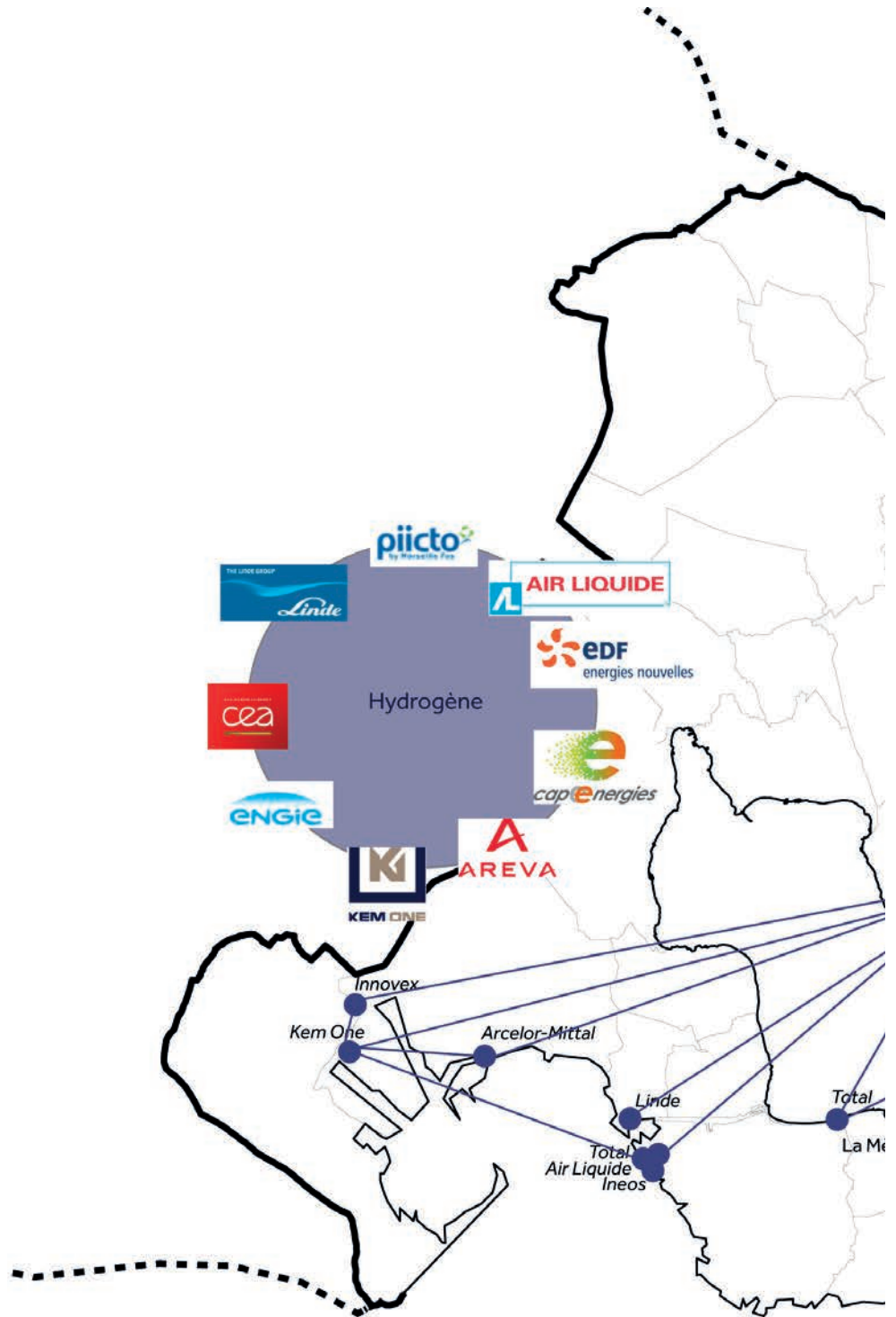
AIX-EN-PROVENCE :

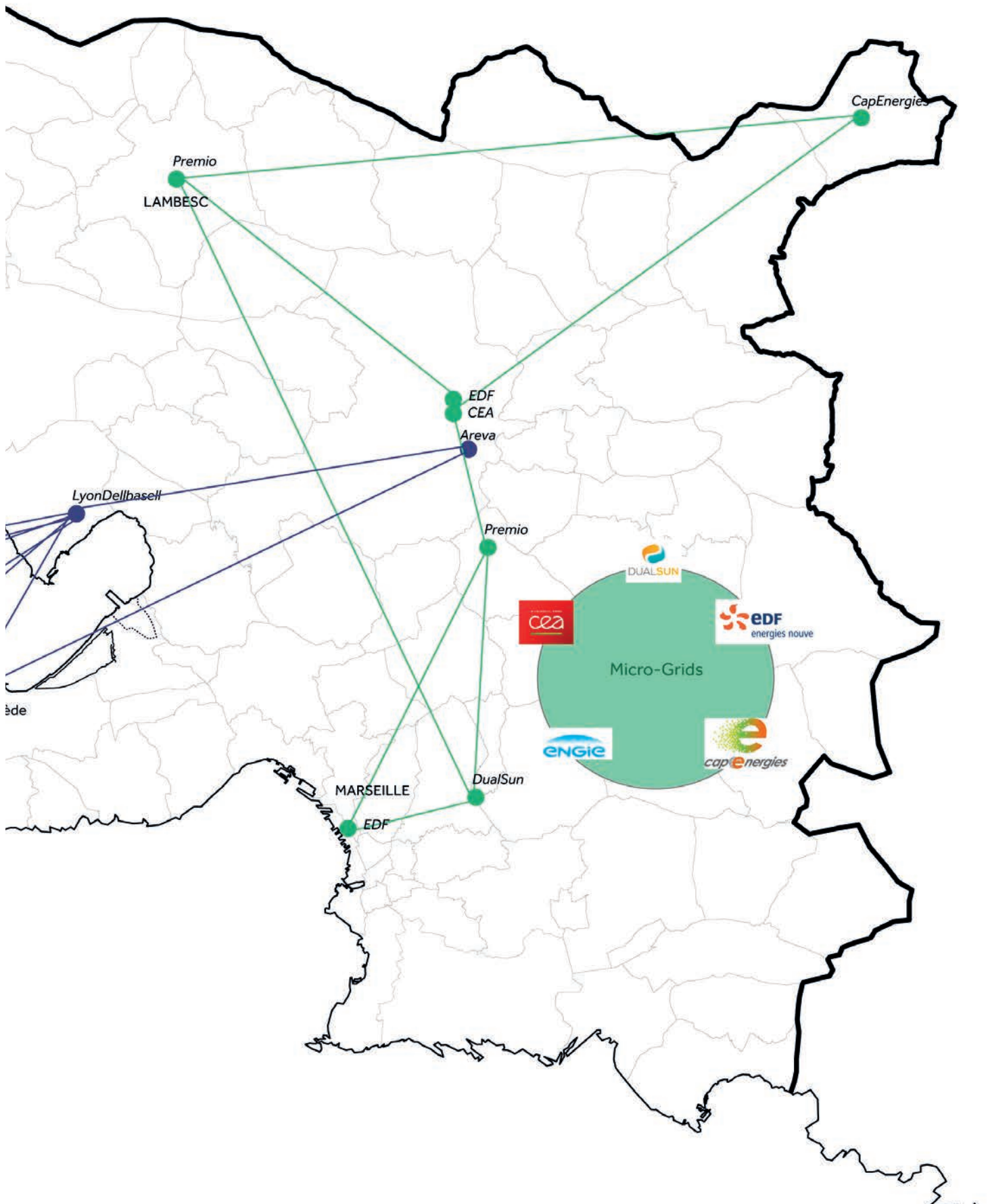
*Areva Stockage d'énergie – solutions de  
production d'hydrogène par électrolyse  
et de production d'énergie par pile à  
combustible*

### CRÉATION DE LA FILIÈRE MICROGRIDS :

*Les micro-grids sont des réseaux  
électriques de petite taille  
pouvant fonctionner de manière  
autonome et conçus pour fournir  
un approvisionnement  
énergétique fiable et de  
meilleure qualité à un petit  
nombre de consommateurs. Ils  
agrègent de multiples  
installations de production  
locales et diffuses. A titre  
d'exemple, ce dispositif pourrait  
être implanté en milieu urbain,  
dans un quartier de Marseille, en  
milieu industriel, sur la  
plateforme Innovex, et en milieu  
rural, dans le Val de Durance.*

#### ● Acteurs de la filière Microgrids







## AMPLIFIER LES INNOVATIONS EXISTANTES EN TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

*Eric L'Helguen, Marisa Lemeur*

La vulnérabilité du territoire en termes énergétiques est porteuse de risques tant pour ses habitants, de plus en plus exposés à la précarité énergétique, que pour les acteurs industriels (notamment électro-intensifs) qu'il accueille et qui doivent faire face à des coûts d'approvisionnement de moins en moins maîtrisés.

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 produire une énergie propre et bon marché à ses occupants.

L'expérimentation menée au sein de l'îlot Allar 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.

Un développement massif de l'éolien flottant peut assurer près de la moitié des besoins en électricité des ménages s'il est accompagné d'outils Smart Grids de pilotage de la production, du stockage et de la demande. Enfin, la production photovoltaïque bénéficie sur le territoire de la Métropole d'un niveau d'irradiation exceptionnel (plus de 1'600 kWh/an/m<sup>2</sup>). Avec un coût de revient inférieur à 90 €/MWh, un objectif de production de 1'000 GWh peut être atteint avant 2025. **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 CO<sub>2</sub> pour 1'000 ménages.

Le déploiement d'un tel programme pourra notamment s'appuyer sur les actions d'ores-et-déjà déployées par le GERES, association financée par l'ADEME et la Région Provence Alpes Côte d'Azur.

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

## AMPLIFICATION DES INNOVATIONS EXISTANTES EN TRANSITION ÉNERGETIQUE

### PRÉCARITÉ ÉNERGÉTIQUE :

- Innovation existante : programme du GERES
- Amplification à l'ensemble des quartiers prioritaires, en situation de précarité énergétique

### THALASSOTHERMIE

- Projets existants de thalassothermie (Euroméditerranée)
- Amplification sur l'ensemble de la zone côtière

### PHOTOVOLTAÏQUE

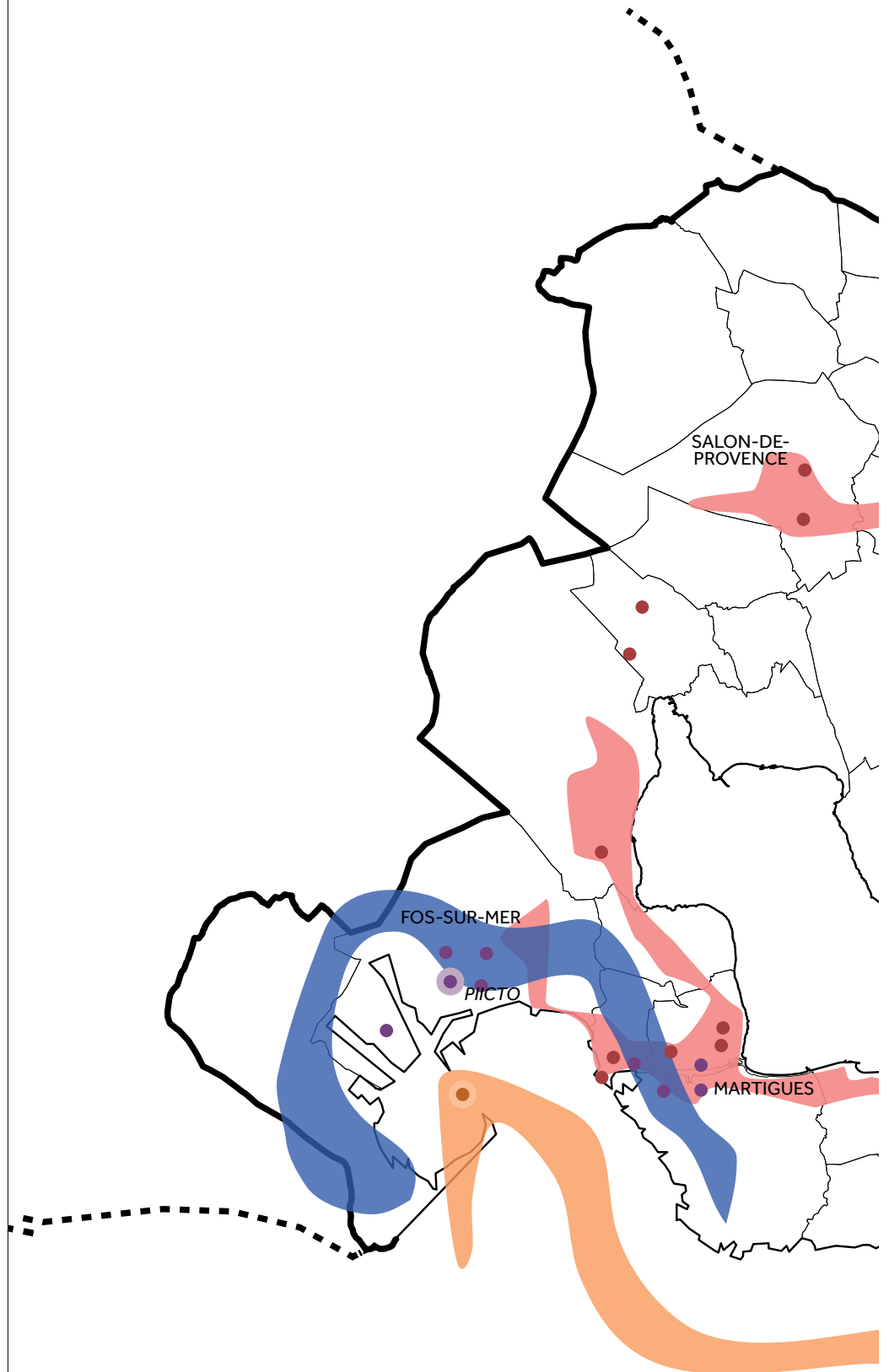
- Amplification de la production photovoltaïque sur les zones présentant le meilleur potentiel

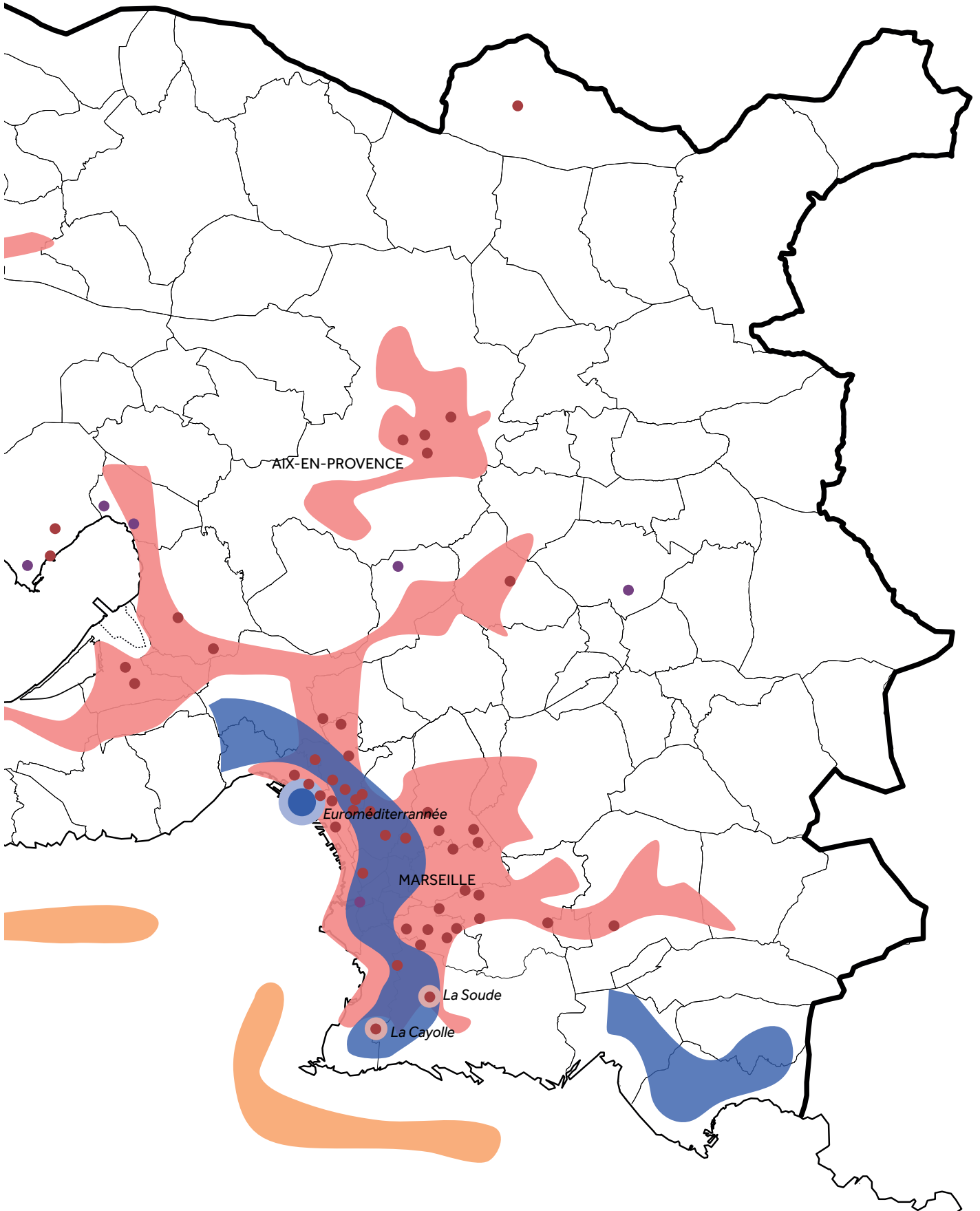
### INNOVATIONS SMART GRIDS EN ZONE INDUSTRIELLE

- Expérimentations existantes (PIICTO)
- Amplification sur les zones industrielles à fort potentiel

### EOLIEN FLOTTANT

- Expérimentation existante
- Zones au plus fort potentiel éolien (à déployer hors zones balnéaires)









## CONSTRUIRE UNE CULTURE PARTAGÉE DU RISQUE D'INONDATION

Nicolas Bauduceau

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 conscientisé d'aménager un territoire à proximité de sources de dangers potentiels afin d'en tirer le meilleur parti pour l'ensemble du corps social. 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, 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. La Nouvelle Orléans, grand port international, frappé il y a 10 ans par un événement d'inondation dévastateur en a fait son fer de lance. 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.

## BÂTIR UNE PERCEPTION PARTAGÉE DU TERRITOIRE À TRAVERS LE RISQUE D'INONDATION

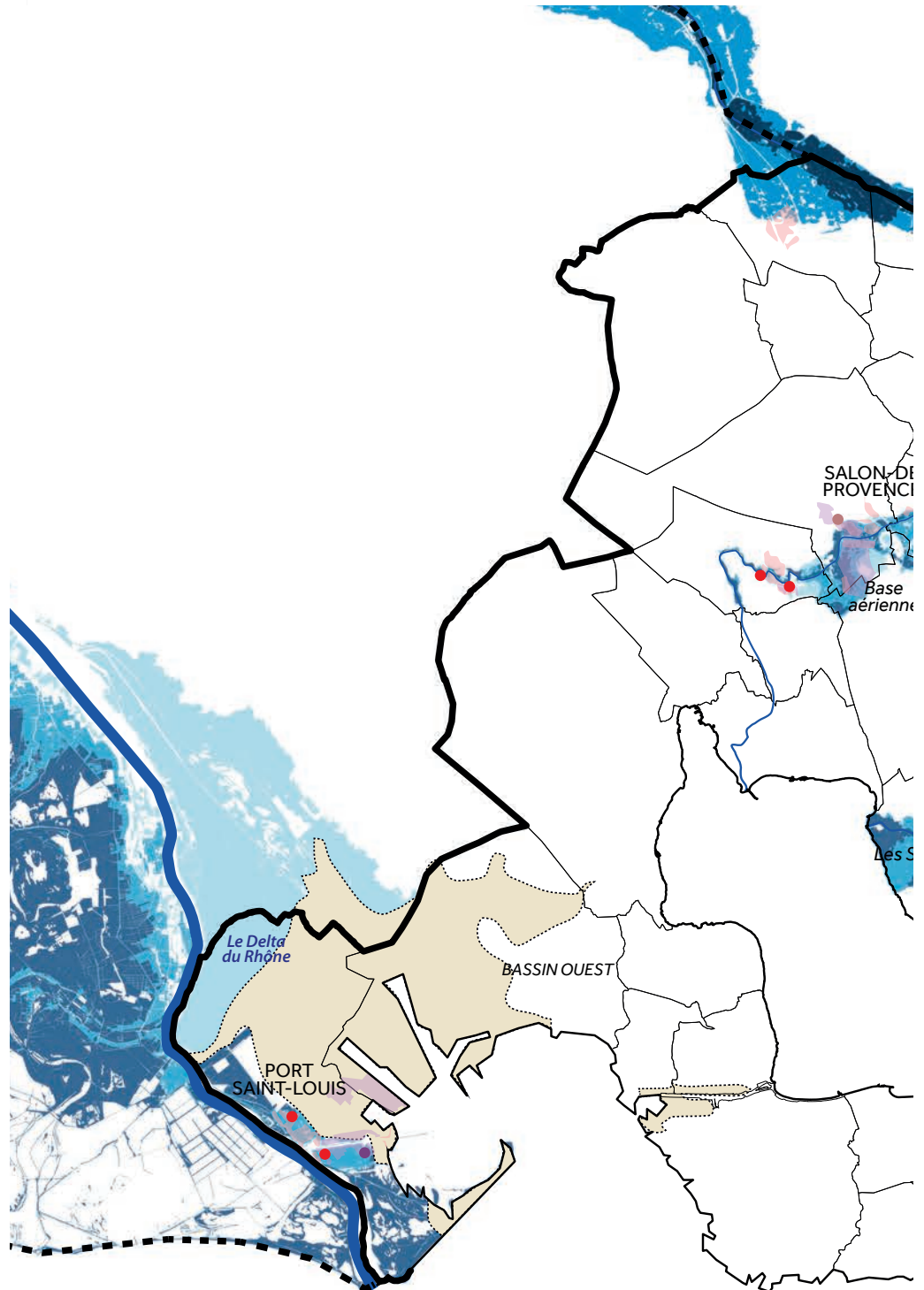
Le risque d'inondation est réel, sur le territoire métropolitain. Il concerne des habitations et des implantations d'activités. La menace est celle d'un événement traumatique, tragique, pour une partie de sa population, qui mettrait à mal l'image de la Métropole. Il ne faut pas laisser se dérouler un processus d'aménagement qui rend le territoire métropolitain toujours plus vulnérable.

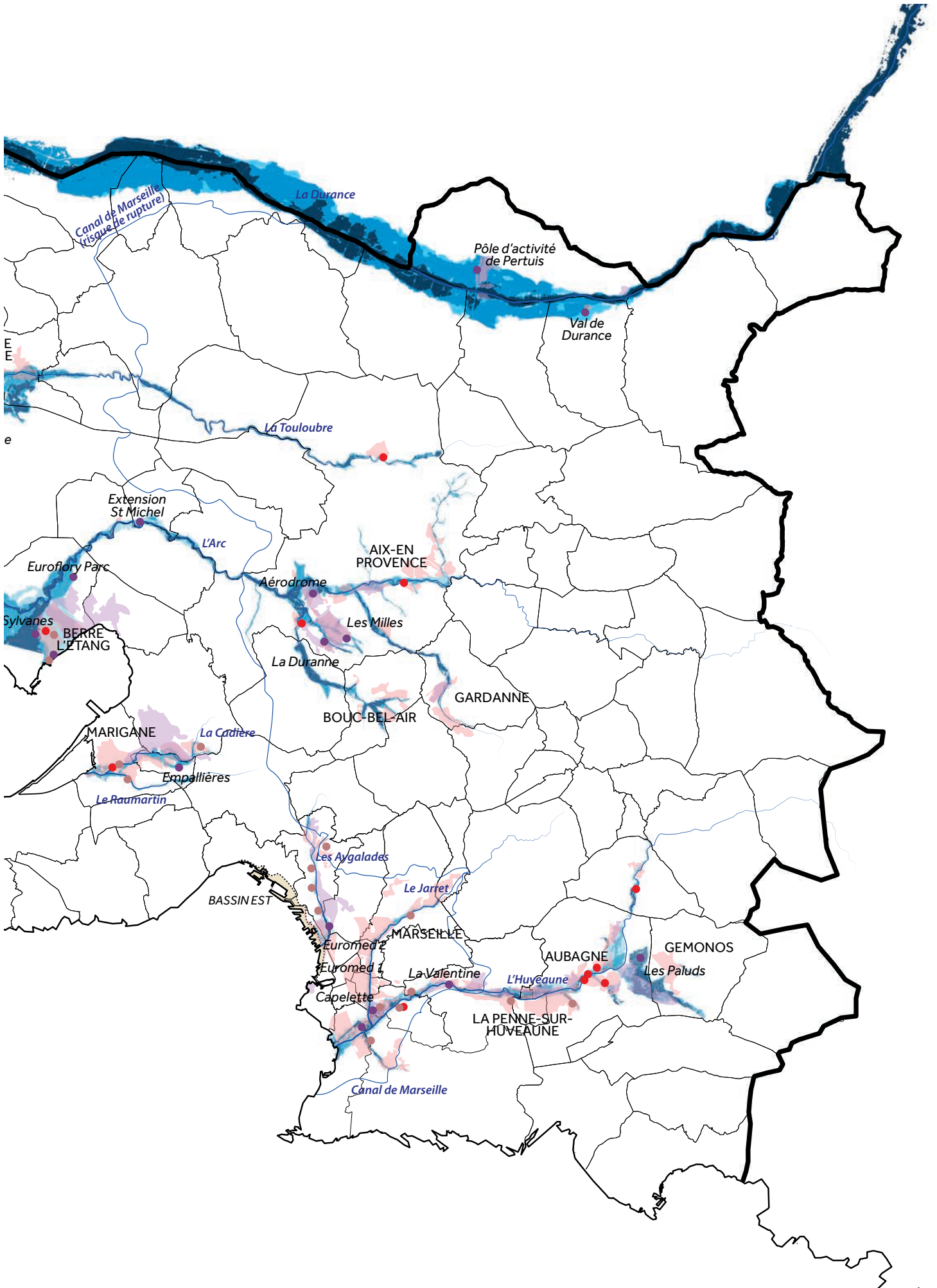
### RISQUES D'INONDATION TORRENTIELLE :

-  Fort (10% / an)
-  Moyen (1% / an)
-  Faible (0.1% / an)

### TERRITOIRES & PROJETS SOUMIS AUX RISQUES :

-  Emprises de zones d'activités
-  Emprises urbaines
-  Projets économiques
-  Projets de logement
-  Quartiers prioritaires de la ville







# METTRE EN DÉSIR

Corinne Vezzoni, Lucie Sarles, Jean Blaise

*Ce qui fait la singularité de la métropole, c'est l'étendue du territoire et l'alternance de zones urbaines et zones naturelles. Certes la métropole Aix-Marseille-Provence est un ensemble urbain, mais c'est aussi un ensemble d'espaces naturels prestigieux.*

*La rapide expansion de l'urbanisation sur le territoire ces dernières décennies a fait émerger une ville beaucoup plus diffuse que la ville traditionnelle dense.*

*Cette ville diffuse est marquée par la présence forte d'une nature moins prestigieuse, plus ordinaire. On retrouve ainsi cette nature ordinaire dans les espaces «délaiés» là où l'on n'a pas pu construire, dans ce que nous appelons les «interstices urbains».*

*L'omniprésence de la nature qu'elle soit «sauvage» ou «ordinaire» constitue pour nous le socle commun d'une identité métropolitaine.*

*Pour appuyer ce discours et notre démarche, nous avons mis en avant deux entités géographiques fortes:*

*L'étang de Berre et le Massif de l'Etoile*

*Ces deux espaces naturels de part leur taille, leur position sur le territoire métropolitain, et leur nature mettent en opposition des caractéristiques fortes que l'on retrouve sur l'ensemble 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 mené une double démarche pour répondre aux questions suivantes :*

*-Comment mettre en valeur cette omniprésence de la nature à travers des projets d'envergure métropolitaine?*

*-Comment habiter et travailler dans la métropole du «quotidien» grâce à une urbanisation qui dialogue avec la nature?*

*Nous avons sélectionné des sites de projets qui se situent à la lisière de l'étang de Berre et du massif de l'étoile. Mais plus que des territoires à révéler, ce que nous cherchons à démontrer c'est une attitude et une démarche vis à vis des territoires en question. Il s'agit ainsi de démontrer que la métropole dans son ensemble regorge d'une multitude de sites qui pourraient bénéficier d'une approche similaire et rapidement exécutable pour enclencher le processus métropolitain dès demain.*

*Pour créer un signal, marqueur de l'identité métropolitaine nous avons sélectionnées deux territoires de projet qui apparaissent comme les portes d'entrée de la métropole :*

*- Le Jaï et les hangars de Boussiron adjacent à l'aéroport de Marignane qui sont des éléments forts depuis l'arrivée par les airs*

*- Le site du grand littoral et ses alentours qui est un marqueur territorial fort depuis l'arrivée par l'autoroute du littoral et le TGV*

*Pour répondre à la question de l'urbanisation du «quotidien» nous nous sommes intéressés aux territoires suivants:*

*- Roquevaire et la question du lotissement qui interroge sur comment habiter la pente*

*- Gignac la Nerthe et la question des zones d'activités qui interroge sur comment travailler dans la plaine*

**Le Jaï et l'aérogare : industrie et loisir en miroir**

**Le Grand littoral : totem dans les quartiers nord**

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

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



## LE JAÏ ET L'AÉROGARE: INDUSTRIE ET LOISIR EN MI-ROIR

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 quelle transition anticiper pour ces 75 km de rivage au cœur de la métropole.

La protection environnementale et un retour à la biodiversité sont des éléments essentiels entrepris d'ores et déjà depuis plus de 20 ans.

Mais une prise de conscience collective de la richesse de ce patrimoine, qu'il soit naturel ou industriel nous apparaît indispensable pour une réappropriation par la population métropolitaine de ce lieu.

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.

Des marges de progrès considérables existent donc dans le cadre d'une réhabilitation de l'étang et de ses abords, avec une reconquête des paysages et de l'image de l'étang, une diversification des activités proposées et une amélioration de l'offre en termes de loisir.

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

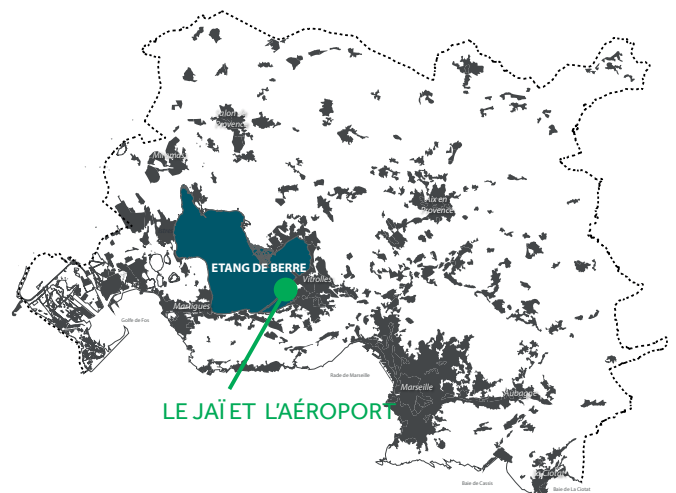
Nous avons imaginé d'immenses anneaux flottant du Jaï à Berre l'Etang, Ces anneaux seront comme des pas japonais que l'on pourra voir depuis le ciel, en arrivant en avion sur la métropole. Ils symboliseront la dune disparue reliant il y a plusieurs milliers d'années les deux rives et seront comme un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

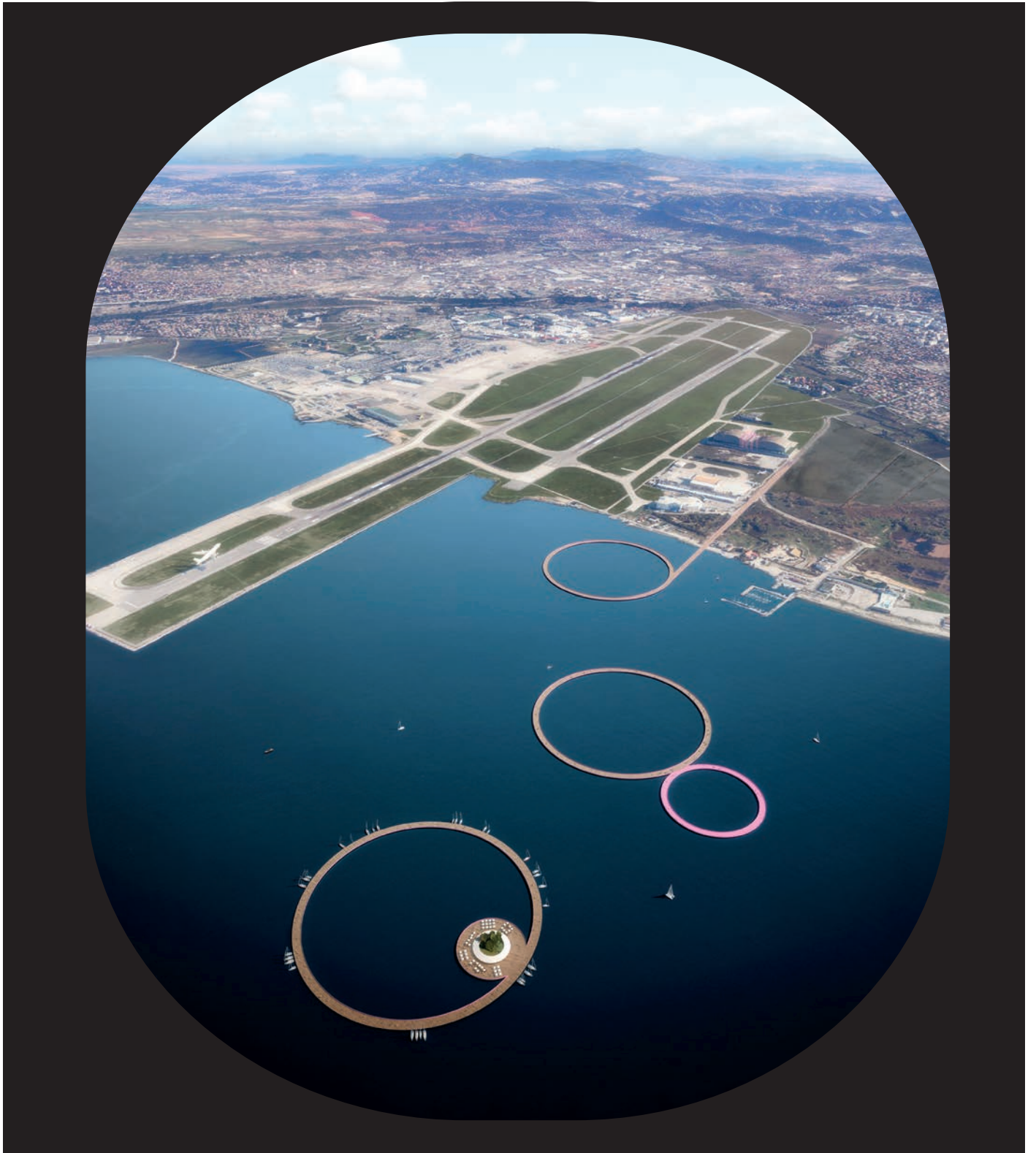
Depuis ces anneaux géants, on pourra plonger, se baigner, accoster en bateaux. En repoussant l'activité liée au loisir au large de l'étang on permet ainsi la protection des rives et de leur écosystème fragile.

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.

- Coïncé 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.

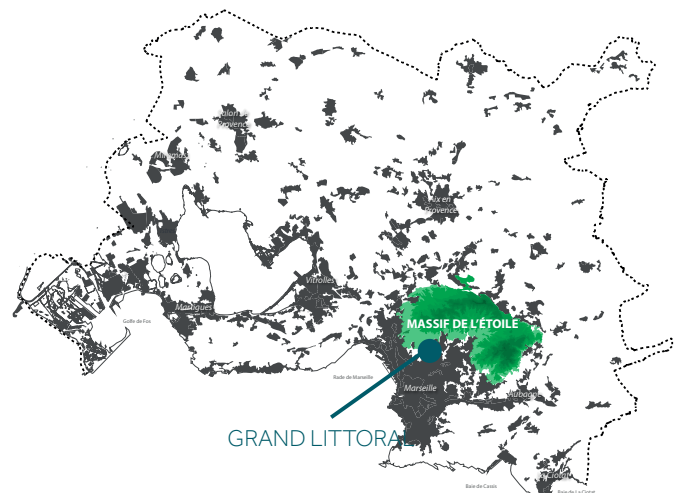
L'enjeu est de rendre modulable un site ayant un seul usage commercial. Il s'agit ainsi de requalifier l'entité

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.





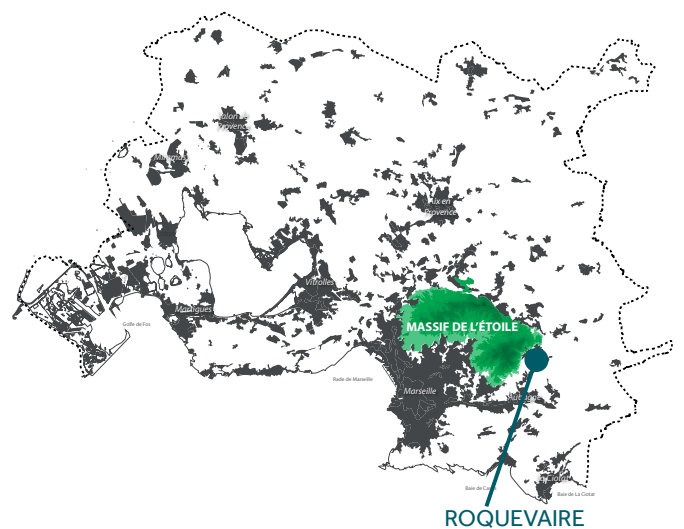




## HABITER DANS LA PENTE: ROQUEVAIRE ET LA QUESTION DES LOTISSEMENTS

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.







## 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 ont 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 de 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.

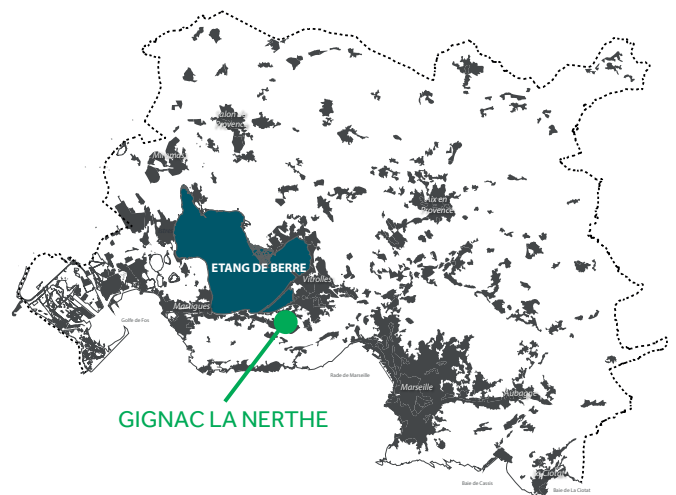
La création d'un axe nouveau sur une trame viaire en partie existante doit pouvoir relier le projet d'agriculture à but pédagogique au nouveau parc d'activité et à la ZAC des Florides. Ce cheminement vert pourra accueillir les

circulations douces (vélo, piétons). ce type de parcours existe déjà notamment dans la zone industrielle 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.





*Achévé d'imprimer en décembre 2015  
sur les presses de l'imprimerie Pulsio  
pour le compte de Devillers et Associés  
et des éditions de l'Aube*

*Dépôt légal : décembre 2015*

*Imprimé en Europe*









