

Mé tro po le



**CONTRIBUTION AU
PROJET MÉTROPOLITAIN**

SEPTEMBRE 2015



LE PAYS D'AIX : 36 VILLES ET VILLAGES DE PROVENCE

Aix-en-Provence, Beaurecueil, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Châteauneuf-le-Rouge, Coudoux, Eguilles, Fuveau, Gardanne, Gréasque, Jouques, Lambesc, Meyrargues, Meyreuil, Mimet, Les Pennes-Mirabeau, Pertuis, Peynier, Peyrolles-en-Provence, Le Puy-Sainte-Réparade, Puyloubier, La Roque-d'Anthéron, Rognes, Rousset, Saint-Antonin-Sur-Bayon, Saint-Cannat, Saint-Estève-Janson, Saint-Marc-Jaumegarde, Saint-Paul-Léz-Durance, Simiane-Colongue, Le Tholonet, Trets, Vauvenargues, Venelles, Ventabren, Vitrolles.

La Communauté du Pays d'Aix (CPA) réunit 36 communes et selon des estimations, plus de 400 000 habitants. Dans le cadre des compétences qui lui sont attribuées, elle gère des services et équipements reconnus d'intérêt communautaire, elle mène des actions et élabore des projets.

L'histoire débute en 1993 avec le regroupement de six communes ayant donné naissance à la communauté de communes du Pays d'Aix. Au fil des ans, l'entité se développe, passant à 33 communes en 2001, année où elle devient la Communauté du Pays d'Aix, puis à 34 avec l'arrivée de Mimet en 2002. En 2014, elle s'agrandit avec l'intégration de Gardanne et Gréasque. Son territoire s'étend alors sur près de 133 300 hectares.

En Pays d'Aix, l'intercommunalité a notamment permis de conjuguer développement économique et préservation d'un cadre de vie exceptionnel. La solidarité constitue un intérêt majeur. Ainsi, la CPA tisse des liens entre les communes et leur offre de nouvelles perspectives, quels que soient leurs moyens propres.



L'AGENCE D'URBANISME PAYS D'AIX-DURANCE

Créée en 1978, l'AUPA est une association régie par la loi 1901 d'Orientation pour l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire. Comme les 52 autres agences d'urbanisme de France, l'AUPA apporte une aide stratégique à la décision en matière d'urbanisme et veille à la cohérence des politiques publiques pour tendre vers un aménagement plus harmonieux des territoires.

L'agence intervient du quartier au grand territoire, en toute autonomie et sur des thématiques variées : urbanisme, architecture, habitat, déplacements, économie, environnement, paysage, enseignement supérieur, recherche...

38 années d'expérience **QUINZE**
VINGT-CINQ communes **611.000** collaborateurs
 adhérentes habitants au service de
 votre territoire

3 INTERCOMMUNALITÉS



Territoires d'intervention de l'AUPA :

Pays d'Aix : 36 communes

Agglomération Manosque : 26 communes

Pays d'Arles : 28 communes

SOMMAIRE

I L'EDITO DU PRÉSIDENT : QUELLE(S) MÉTROPOLE(S) POUR DEMAIN?

7 1. VERS UN PROJET MÉTROPOLITAIN

- 10 La métropole éclectique
- 12 Quel mode d'élaboration pour le projet métropolitain?
- 13 Comment, quels acteurs, quel calendrier?
- 15 Les approches conceptuelles de la Métropole Aix Marseille Provence de 1960 à nos jours
- 16 Les schémas de pensée
- 26 Une nouvelle lecture du territoire pour demain...
- 32 Un grand territoire, de grands desseins
- 34 Les principaux investissements actés et/ou envisagés
- 37 Les métropoles en chiffres
- 39 Le *Grand 8*

47 2. DES DÉFIS À RELEVER POUR DEMAIN

- 48 Transports : pour des transports collectifs et une gouvernance efficaces
- 58 Habitat : pour un nouveau modèle urbain
- 72 Société/mode de vie : pour un développement social vertueux
- 85 Enseignement supérieur/recherche : pour le rayonnement du Grand Territoire
- 90 Économie : pour un modèle de développement partagé : l'éclectisme économique
- 106 Commerce : pour une politique responsable et de proximité
- 112 Agriculture : pour une valorisation des richesses et des identités locales
- 126 Nature et environnement : pour une croissance maîtrisée, verte et respectueuse

141 3. DU LOCAL AU GLOBAL

- 142 Les inten[c]ités métropolitaines: un nouveau dessein
- 144 Les projets du Pays d'Aix : prémices du changement
- 149 Les scénarios du Grand Territoire en débat

155 4. DES PROJETS ET SITES D'ENJEUX MÉTROPOLITAINS

- 156 L'axe Aix-Marseille, «rambla» de la métropole
- 158 L'Axe Est-Ouest : éléments d'éclairage
- 162 L'axe Est-Ouest, un «laboratoire» du projet urbain
- 164 L'Arc, un lien structurant pour un projet de territoire
- 166 Le secteur Sud d'Aix-en-Provence : carrefour métropolitain
- 168 Campus Mirabeau : ville-université de demain
- 170 Plan de Campagne : vers le changement de cap ?
- 172 Le Grand Arbois : un projet au coeur du Grand Territoire
- 176 CAP Horizon - Henri Fabre : un projet partenarial précurseur
- 178 Voie Aix-Étang de Berre : l'opportunité d'un tram-train

181 5. LES DOCUMENTS QUI ALIMENTENT LA DÉMARCHE DU GRAND TERRITOIRE

L'ÉDITO DU PRÉSIDENT

QUELLE(S) MÉTROPOLE(S) POUR DEMAIN ?

En Août 2015, la loi NOTRe a été promulguée. Depuis la loi du 16 décembre 2010 créant le statut de métropole et de pôle métropolitain, nous nous sommes engagés, avec les huit EPCI du département, dans une démarche volontaire de coopération intercommunautaire, pour porter ensemble des projets communs et des actions utiles au développement de nos territoires et à l'avenir de nos populations.

UN PACTE DE GOUVERNANCE « SINON RIEN »

Malgré certaines avancées obtenues par rapport à la Loi MAPTAM grâce à nos propositions d'amendements, nous sommes loin de disposer des garanties permettant d'aborder sereinement ces bouleversements, n'ayant pu obtenir notamment la personnalité juridique aux territoires composant Aix Marseille Provence.

Parmi ces avancées, figurait la possibilité d'organiser le fonctionnement institutionnel et les règles de répartition de nos ressources et dépenses par l'adoption d'un pacte de gouvernance financier et fiscal commun aux six EPCI : réuni le 16 juillet dernier en séance exceptionnelle, le Bureau de la Communauté du Pays d'Aix a adopté une proposition de pacte, soumis depuis à nos partenaires.

A seulement quelques mois de l'entrée en vigueur de la métropole, je ne peux que constater que nous sommes loin de cet objectif et le Maire de Marseille propose même de renvoyer l'examen de ce pacte à un vote du Conseil de Métropole dans les six mois qui suivront sa création, ce qui est incompatible avec les légitimes attentes des élus du territoire.

L'accord sur le pacte entre EPCI doit se faire AVANT la création de la métropole Aix Marseille Provence car le non-respect de ce calendrier ajouté aux incertitudes qui planent sur sa mise en place, ne permettraient pas d'instaurer la confiance nécessaire.

Nos élus souhaitent que l'avenir d'Aix-Marseille-Provence passe par l'élaboration d'un projet stratégique d'objectifs partagés qui, pour être réalisé, reposera sur une gestion rigoureuse de l'argent public et le respect de la parole et de l'identité des territoires qui la composent.

Toutefois et bien qu'hostiles au projet de Métropole tel que le Gouvernement nous l'impose, nous souhaitons apporter une opposition constructive : au travers du projet de pacte bien sûr mais aussi au travers des réflexions sur le projet de territoire.



Aujourd'hui, les conditions de mise en œuvre de cette métropole ne sont pas réunies et nous obligent donc à imaginer une autre construction : celle de la création d'une métropole sur le Pays d'Aix et ses 36 communes.

UN PROJET DE GRAND TERRITOIRE

En tout état de cause, nos réflexions sur le projet de territoire du Pays d'Aix s'inscrivent dans une vision globale de ce Grand Territoire métropolitain. Ce livre, fruit d'un travail avec les élus du Pays d'Aix, témoigne de notre volonté d'impulser, au travers des projets abordés et dans une prise en compte des territoires voisins, une véritable dynamique de projet.

Je me suis appuyée sur l'Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance (AUPA), qui s'implique fortement, depuis plus de trois ans, pour nous aider à proposer une vision prospective du Pays d'Aix au sein de ce grand territoire métropolitain.

Cette approche correspond à ma façon d'aborder la construction métropolitaine : être force de proposition, sans se censurer, et surtout donner la parole aux habitants, à travers leurs élus communaux et communautaires, pour construire un projet ambitieux et respectueux des territoires.

Maryse JOISSAINS-MASINI,

Maire d'Aix-en-Provence, Président de la CPA

Président de l'AUPA

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier l'ensemble des Élus du Pays d'Aix qui ont participé aux différents séminaires sur le projet de territoire et plus particulièrement ceux qui ont suivi le comité de lecture de cet ouvrage : Sophie JOISSAINS, Gérard BRAMOULLE, Alexandre GALLESE, Frédéric GUINIERI, Guy BARRET, Loïc GACHON, Michel AMIEL, Jean-Pierre SERRUS, Olivier FREGEAC, Jean-Claude FERAUD.

SÉMINAIRE DES ÉLUS DE LA CPA SUR LE GRAND TERRITOIRE 20 NOVEMBRE 2014



Crédit photo : AUPA

RAPPEL DES PRINCIPALES CONTRIBUTIONS AU PROJET MÉTROPOLITAIN



Mars 2013 :

Premier tome (100 pages) consacré au Grand territoire, (9 intercommunalités, 121 communes, 2 millions d'habitants) élaboré en partenariat avec 8 EPCI de la métropole Aix-Marseille.

Une présentation a été spécialement organisée lors de la visite du Préfet Théry, le 4 mars 2013.

Objectif : proposer une vision globale et partagée du Grand Territoire

Diffusion : EPCI (Pays d'Aix, Ouest Provence, Arles-Crau-Camargue, Vallée des Baux-Alpilles, Agglopolo Provence, Pays d'Aubagne et de l'Étoile, Pays de Martigues, Rhône-Alpilles-Provence) + Préfet Théry + MIM

LOI N° 2014-58 DU 27 JANVIER 2014 DITE LOI MPTAM



Juin 2014 :

Deux notes « Scénarios pour une Métropole », « De la Métropole administrative à la Métropole de projet, proposition pour une ambition métropolitaine réaliste ». CPA-AUPA

Septembre 2014 :

Propositions d'amendements et d'évolutions de la Loi MPTAM

Objectif : proposer des amendements au projet de Loi



Novembre 2014 :

Premier séminaire des élus du Pays d'Aix sur le projet métropolitain.

Présentation des grands enjeux métropolitains déclinés sur le Pays d'Aix et revue des grands projets de la CPA. CPA-AUPA

Objectif : sensibiliser les Élus et susciter le débat sur le projet de territoire

Diffusion : Élus et techniciens de la CPA



Novembre 2014 : Vers un projet métropolitain (24 pages). Suite du séminaire de Novembre 2014 – Document synthétique des réflexions sur les grands enjeux et le projet métropolitain. AUPA

Objectif : susciter le débat avec les autres EPCI autour du projet de territoire, mais également sur la gouvernance de projet.

Diffusion : Préfet Cadot, Présidents et DGS des 5 autres EPCI (Marseille Provence Métropole, Pays d'Aubagne et de l'Étoile, Agglopolce Provence, Pays de Martigues, SAN Ouest).



Mars 2015 : Énergies de la Victoire. 14^{ème} Rencontre du Club Entreprises au Campus Georges Charpak, Gardanne. PAD-AUPA

Objectif : présenter les réflexions en cours aux acteurs économiques locaux et susciter le débat

Diffusion: Club Entreprises Pays d'Aix



Mai 2015 : Second séminaire des Élus du Pays d'Aix – CPA-AUPA

Objectif : poursuivre et approfondir les réflexions sur le projet métropolitain
Thématiques principalement développées: Agriculture et gouvernance alimentaire, Transport, Développement économique, modes de vie...

Diffusion : Élus et techniciens de la CPA

22 Juin 2015 : Séminaire des Élus de la Ville d'Aix

Objectif : présenter la Métropole Aix Marseille Provence et les premiers éléments du projet de Pacte (CPA), ainsi que le projet métropolitain (AUPA)



16 juillet 2015 : Bureau communautaire exceptionnel

Objectif : valider le projet de Pacte de gouvernance et financier, ainsi que le document «contribution au projet métropolitain» proposé par l'AUPA.
Groupe de travail restreint Élus/techniciens

Diffusion : envoi du projet de Pacte aux Présidents d'EPCI et au Maire de Marseille

16 JUILLET 2015 : VOTE DE LA LOI NOTRE



17 juillet 2015 : Conférence de Presse de Maryse Joissains, en présence de Georges Christiani (Union des Maires BDR) et d'Élus du Pays d'Aix

Objectif : communiquer sur les propositions de la CPA (Pacte de gouvernance et projet de territoire)

Diffusion : articles La Provence, GoMet, TPBM...

7 AOÛT 2015 : PROMULGATION DE LA LOI NOTRE



24 septembre 2015 : Bureau communautaire de la CPA

Objectif : valider le projet de Livre «Contribution au projet métropolitain»

Diffusion : Élus de la Communauté du Pays d'Aix, autres EPCI ?...

LE MOT DE L'AUPA

Depuis plusieurs années, l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix-Durance accompagne ses partenaires dans la définition et la mise en œuvre de leurs choix avec une méthode et un regard qui se veulent modernes au regard notamment des évolutions profondes de la société.

L'AUPA est en effet un outil d'interface entre réalités sociales et choix politique, qui permet à la fois l'éclairage et l'accompagnement des projets locaux dans une vision globale du territoire et de ses acteurs. **Le rôle et la mission d'une agence d'urbanisme est, de notre point de vue, de faire des propositions, d'apporter un regard d'urbaniste certes mais aussi et surtout de susciter le débat et permettre d'agir pour un développement plus vertueux**, en ne se limitant pas à un rôle d'observatoire et de compilation de données.

En ce sens, ce travail basé sur une méthode interactive interroge à la fois les objectifs et la gouvernance du projet métropolitain à l'œuvre sur le grand territoire Aix-Marseille-Provence. Il ne s'agit donc pas de prétendre à une recette miracle, ni à un condensé de bonnes manières de faire, mais plutôt **d'illustrer une démarche de projet qui part du « bas » pour alimenter une « vision d'en haut »** mariant proximité et stratégie de développement.

Cette manière de « prendre le pouls » doit permettre l'expression d'un projet global intégrant les problématiques des différents acteurs publics ou privés, sans prétendre être exhaustif mais en créant de l'échange. Inspiré des réflexions et des méthodes

du Pays d'Aix au travers notamment des séminaires avec les élus, **ce travail ne demande qu'à être complété, amendé ou modifié par les apports de tous ceux qui souhaitent participer à une telle démarche de projet** et préparer l'avenir du grand territoire.

Des apports extérieurs de spécialistes et experts pourront utilement compléter cette évaluation, en particulier par des exemples de réussite ou d'échec d'autres territoires.

Les constats, les propositions, les hypothèses sont donc formulés comme des « documents martyrs » en vue d'être évalués par l'ensemble des acteurs, publics ou privés, au travers d'un travail de communication et de pédagogie nécessaire à la compréhension des enjeux et des « possibles ». A ce titre, l'urbanisme de demain ne pourra qu'intégrer la révolution numérique en marche. A nous d'éclairer cet avenir.

Cette démarche et cette méthode ne demandent qu'à être étendues à l'ensemble du grand territoire qui bien que présentant des différences fondamentales et des atouts considérables laisse entrevoir des perspectives d'avenir à maîtriser pour y conserver la place de l'humain.

C'est aussi le rôle des urbanistes !

Pierre Mazzella,
Directeur de l'AUPA



Crédit photo : AUPA



Éclectisme : « Ecole et méthode philosophique de Potamon d'Alexandrie, recommandant d'emprunter aux divers systèmes les thèses les meilleures quand elles sont conciliables, plutôt que d'édifier un système nouveau ». (Définition du Petit Robert)

Potamon d'Alexandrie: néoplatonicien du III^{ème} siècle avant Jésus-Christ.

I. VERS UN PROJET MÉTROPOLITAIN.

DONNER ENVIE, DONNER CONFIANCE

POURQUOI ET COMMENT ABORDER LA QUESTION DU PROJET MÉTROPOLITAIN?

L'État a engagé en 2012 une réforme territoriale dont les contenus, comme la façon de « l'appliquer » au territoire, provoquent une contestation quasi unanime des représentants locaux (élus communaux et communautaire principalement).

Une vision « centre-périphérie » focalisée sur Marseille et faisant fi des spécificités territoriales et historiques, un discours univoque porté par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, ont créé une situation de blocage dans le processus d'élaboration du projet métropolitain.

En 2015, situation de statu-quo, où la seule marge de négociation entre l'État et les EPCI reste le Pacte de gouvernance, financier et fiscal.

Et le projet de territoire? L'État, à travers le lancement d'une consultation internationale, espère obtenir l'adhésion des acteurs locaux...

Plus qu'un projet urbain, il attend de la part des lauréats « *des fils conducteurs - la philosophie de l'aménagement du territoire métropolitain - et des opérations-clés, des « flashes » qui en seraient à la fois les démonstrateurs et les leviers* ».

Depuis 2012, l'AUPA a fait le choix d'anticiper et de faire des propositions : « le Grand Huit », réflexions d'aménagement sur des sites d'enjeux métropolitains, « vers un projet métropolitain », etc.

Il ne s'agit pas de solutions aux grands problèmes de la métropole, mais d'une **illustration « par l'exemple », de ce que pourrait être une démarche de co-construction de ce grand projet de territoire.**

L'objet de cette publication est donc d'illustrer ce « cheminement », cet aller-retour entre tous les acteurs comme avec les huit EPCI défendant un pôle métropolitain en 2012, et avec la Communauté du Pays d'Aix, partenaire privilégié de l'AUPA.

LA MÉTROPOLE ÉCLECTIQUE

DONNER ENVIE...

Au-delà de la création d'une nouvelle entité administrative, qu'avons-nous envie de faire ensemble ? A cette question simple s'ajoute celle du positionnement stratégique d'Aix-Marseille-Provence dans le concert des grandes métropoles à l'avenir. Le concept de territoire peut permettre d'y répondre car il sert avant tout à créer une impulsion, à fédérer les acteurs et les énergies du territoire. Rien de tel n'est arrêté aujourd'hui et l'idée d'un concept de territoire fédérateur doit sans doute encore faire son chemin... Au même titre que Londres et la finance, que Rotterdam et le port, cette posture pourrait se traduire à titre d'exemple :

- par le concept d'un **port mondial** dans un nouveau siècle où les échanges et les ressources maritimes deviennent plus qu'essentielles. Cette vision ne peut englober seulement Marseille car invoquer « le port » revient aujourd'hui à inclure toute la partie littorale du grand territoire, depuis les bassins Est aux bassins ouest de Fos, jusqu'aux sites logistiques de Salon et d'Arles. L'écueil est de faire du reste du territoire un simple hinterland dévoué aux activités du port.

- par le concept plus large d'**Arc méditerranéen**, insérant le territoire métropolitain dans une logique de carrefour européen à la jonction de la vallée du Rhône et de la façade maritime méditerranéenne. Visage moderne de la via Aurelia, l'Arc méditerranéen est un espace stratégique, fort de plusieurs « port-métropoles » régionaux (Barcelone, Marseille, Naples...), offrant une lisibilité et des débouchés vers l'Espagne et l'Italie en tant que zone d'intégration économique d'importance mondiale.

- par le concept du **village** métropolitain, avec ses

contrastes et sa diversité. Quelle métropole présente une telle diversité économique, sociétale, environnementale, ou culturelle ? Son ADN est celui de territoires imbriqués les uns aux autres et qui ont le souci constant de préserver leurs singularités. Un concept où l'histoire et la géographie, au même titre que le « high tech » et la « matière grise », le numérique et l'agriculture, auraient toute leur place.

Concept ? Marque ? L'affirmation d'une image pour un territoire aussi pluriel n'est-elle pas après tout vouée à l'échec et n'est-ce pas au final une fausse bonne idée ? Ne faut-il pas plutôt faire preuve d'éclectisme pour « emprunter aux divers systèmes les thèses les meilleures quand elles sont conciliables, plutôt que d'édifier un système nouveau » ? En d'autres termes, donner envie en conciliant la diversité des territoires.

DONNER CONFIANCE

Une fois l'envie donnée, comment passer du concept à la conception ? En donnant confiance, en s'entendant sur la manière de faire les choses.

L'OCDE, dans une synthèse de la Troisième réunion ministérielle du Comité des politiques de développement territorial publiée en 2013 fait le point sur les modes de gouvernance des zones métropolitaines. Il en ressort que :

- moins d'une zone métropolitaine de l'OCDE sur cinq possède une structure de gouvernance dotée de pouvoir réglementaire.
- plus de la moitié d'entre elles utilisent la coordination informelle
- un quart d'entre elles ont mis en place des autorités inter municipales.

ÉCLECTISME

« École et méthode philosophique de Potamon d'Alexandrie, recommandant d'emprunter aux divers systèmes les thèses les meilleures quand elles sont conciliables, plutôt que d'édifier un système nouveau ». (Définition du Petit Robert)

Les gouvernances intégrées sont donc loin d'être la norme même si, toujours dans ce rapport, il apparaît que des solutions intégrées semblent plus efficaces. En effet, plus la fragmentation administrative est importante, plus la croissance est faible. Mais une seconde clef de lecture illustre aussi la difficile mise en place d'une gouvernance intégrée : plus la ville est grande, plus la confiance est faible.

Ce constat interroge très directement notre territoire.

Pour exister dans un environnement international où les Métropoles sont vecteurs de développement, il est important d'aller vers des coopérations renforcées. Pour que ces coopérations renforcées soient possibles et fructueuses, le préalable est la confiance.

La métropole qui se dessine aujourd'hui ne permet pas d'instaurer une confiance suffisante. Ce territoire est divers et multipolaire, mais dans ses futures instances décisionnelles, quelle garantie que ses spécificités seront prises en compte? C'est le premier écueil de cette évolution législative ou la représentativité des territoires est uniquement fonction des poids de population ce qui donne de fait une position très dominante à la ville centre.

Au-delà de ces questions de représentativité se pose la question des compétences. Là encore, difficile d'instaurer la confiance tant le contexte institutionnel est incertain et le partage des compétences fluctuant.

Aujourd'hui, la France compte quatre échelons administratifs locaux qui se partagent des compétences : commune, intercommunalité, département et région. Cet empilement des échelons d'administration, les compétences partagées et les financements croisés sont souvent résumés par l'expression «millefeuille territorial».

La réforme territoriale en cours vise à simplifier cette organisation, à limiter les coûts et à améliorer l'efficacité de l'action publique des territoires. Deux lois majeures encadrent ces évolutions : la Loi MAPTAM (modernisation de l'action publique territoriale et affirmation des métropoles) et la loi NOTRe (nouvelle organisation territoriale de la République). Avec la loi Maptam, 11 métropoles ont vu le jour au 1er Janvier 2015 et 2 seront créées au 1er Janvier 2016 : Aix Marseille Provence et le Grand Paris. Ces nouvelles entités auront plus de pouvoirs mais ils restent à préciser. La loi NOTRe vise à clarifier les compétences des différents échelons territoriaux (régions, départements, intercommunalités, communes).

Ces évolutions législatives modifieront les relations entre collectivités sans qu'il soit aujourd'hui possible d'en avoir une vision complètement arrêtée. Et en l'état actuel, aucun échelon administratif ne disparaît vraiment. Qu'il s'agisse donc de représentativité des territoires ou de partage des compétences, des incertitudes demeurent qui ne permettent pas de se projeter clairement dans l'avenir et d'avoir donc confiance.

QUEL MODE D'ÉLABORATION POUR LE PROJET MÉTROPOLITAIN ?

L'AUPA, ACTEUR ET PARTENAIRE DES TERRITOIRES

L'AUPA, acteur et partenaire des territoires souhaite en cette période nouvelle qui s'ouvre, donner un regard prospectif et surtout constructif sur quelques sujets « forts » pour l'avenir du Grand Territoire.

Il ne s'agit pas d'un document technique de plus mais plutôt d'une démarche d'éclairage et de pédagogie mettant l'accent sur les points particuliers et sur un questionnement nouveau pour l'avenir. D'autres idées, propositions, pistes sont certainement à rajouter pour compléter une vision encore plus large.

Ce document a pour objectif enfin, de présenter les travaux d'une équipe capable de se mobiliser rapidement sur des sujets et thèmes nouveaux, d'être force de proposition et d'évaluation des projets et démarches futures au service du territoire du Pays d'Aix dans le contexte du Grand Territoire.

DE L'ACCÉLÉRATEUR DE TERRITOIRES AU RÉVÉLATEUR DE PROJETS

Même si tous les sujets et toutes les parties du territoire ne sont pas abordés, il s'agit d'illustrer quelques idées, questions, qui alimenteront les réflexions en cours sur le Grand Territoire.

Cette démarche se veut pédagogique, interrogative et illustrative.

Elle exprime le point de vue et les questions d'urbanistes intervenant à des échelles différentes et sur des thématiques variées et complexes. Elle met en perspective des idées, des questionnements tout en plaçant chacun des projets dans un contexte institutionnel nouveau : mettre en évidence des idées, des propositions pour le Grand Territoire, comme le grand axe de développement Est/Ouest par exemple, mais aussi montrer comment chaque « chantier » s'inscrit dans une perspective plus large.

En ce sens, l'AUPA a publié en décembre 2012 un document « Quelle Vision Prospective ? Un accélérateur de territoires (s) » proposant et illustrant « une logique de complémentarités territoriales de liens et de flux pour un développement vertueux » autour du concept d'un Grand 8, document repris et co-signé par les 8 intercommunalités concernées. **Jean-Claude Gaudin Sénateur Maire de Marseille a rappelé lors de la deuxième Conférence Métropolitaine du 20 décembre 2013, en présence du Ministre Madame Lebranchu, cette idée: «Nous avons de ce point de vue, avec l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix et les 5 autres EPCI la même vision de notre espace commun: une forme de Grand Huit d'Est en Ouest nous unissant et dont nous serions tous une composante à part entière».**

COMMENT, QUELS ACTEURS, QUEL CALENDRIER?

LE MODE D'EMPLOI POUR ÉTABLIR UNE NOUVELLE GOUVERNANCE DE PROJET

Ce document apporte un éclairage prospectif posant la question du mode d'emploi pour établir une nouvelle gouvernance de projet.

Si la question des différents maîtres d'ouvrage et acteurs publics intervenant sur de nombreux projets n'est pas évoquée directement, elle conditionne, du point de vue de l'AUPA, la clef de réussite des projets : quelle sera la place et le rôle de la future Métropole, des communes, des conseils de territoire, du Conseil Régional, du Conseil Général, de la CCIMP, de RFF, de l'EPFR, des gestionnaires de réseaux de transport, sans oublier les grands acteurs privés et les entreprises ? Au-delà des projets il s'agit donc d'une question de méthode fondamentale pour l'avenir.

ATTRACTIVITÉ ET MARKETING TERRITORIAL

L'attractivité et le marketing territorial méritent une lecture particulière car c'est un sujet assez nouveau:

1. Comment et pourquoi, au-delà des territoires administratifs, créer un territoire pertinent ?
2. Comment mobiliser les citoyens ?
3. Quels outils marketing pour aider les démarches d'excellence et de qualification d'offres centrées sur l'innovation, bien au-delà des clusters ou pôles de compétitivité ?
4. Quid des portes d'entrées du territoire ? Lesquelles ?
5. Création d'une marque partagée du territoire ?
6. Et enfin, quelle gouvernance pour le projet ?



LES APPROCHES CONCEPTUELLES DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE DE 1960 À NOS JOURS

QUELLE PLACE DANS LE CONCERT DES MÉTROPOLES À L'INTERNATIONAL ?

La métropole Aix Marseille Provence sera un territoire majeur à l'échelle nationale, ne serait-ce que par son poids économique, démographique, son rayonnement culturel ou son appareil de formation. Les réformes territoriales engagées, qu'il s'agisse de la redéfinition des régions ou de la création des métropoles ont pour objectif de **créer des territoires institutionnels à même d'exister à l'international.**

Avec ce changement d'échelle et d'ambition, **quel est le positionnement de la métropole Aix-Marseille-Provence ?** Atteint-elle une taille critique ? Doit-elle s'inscrire dans des coopérations interrégionales plus larges et si oui avec qui ? Quelle est son identité ? Quelles sont ses spécificités ?

Les réflexions, visions, schémas qui se sont succédés à propos de ce territoire nous montrent que ce **positionnement est loin d'être clair tant les concepts différent et évoluent.**

Pour en faire un espace dynamique et reconnu à l'échelle internationale des choix stratégiques majeurs restent à faire. Au-delà du poids démographique, les grandes réflexions d'aménagement du territoire traduisent depuis des décennies des visions possibles...

A l'échelle nationale, le Grand Sud-Est est le seul espace à-même de s'imposer comme le second territoire d'envergure internationale, mais cela suppose de s'inscrire dans un espace territorial plus large, lequel ?

- **Marseille-Lyon** : S'appuyant sur l'axe rhodanien et une relation Port / Hinterland, cette vision intègre également le «poids» et le rayonnement des plus grandes aires urbaines françaises après Paris.

- **Arc méditerranéen** : Espace stratégique au sein du Grand Sud-Est, il lui offre un débouché vers l'Espagne et l'Italie et une façade maritime forte de plusieurs ports, et impose une amélioration des infrastructures de transports.

- **Capitale de la Méditerranée** : Vision s'appuyant sur la fonction historique de la ville port et un rôle privilégié avec l'autre rive de la Méditerranée, en tant que porte d'entrée des échanges avec l'Europe du Nord.

Ces points de vue ne sont pas exclusifs les uns des autres et **c'est probablement une combinaison de ces trois axes stratégiques qu'il faudra avancer pour positionner la métropole à l'international.**

Ces approches macro-territoriales ne datent pas d'hier et on donné lieu à différents concepts dont nous proposons un tour d'horizon afin de mieux comprendre dans quel contexte institutionnel et géostratégique ils ont pu émerger.

LES SCHÉMAS DE PENSÉE

GRAND DELTA (ANNÉES 60 - 70)

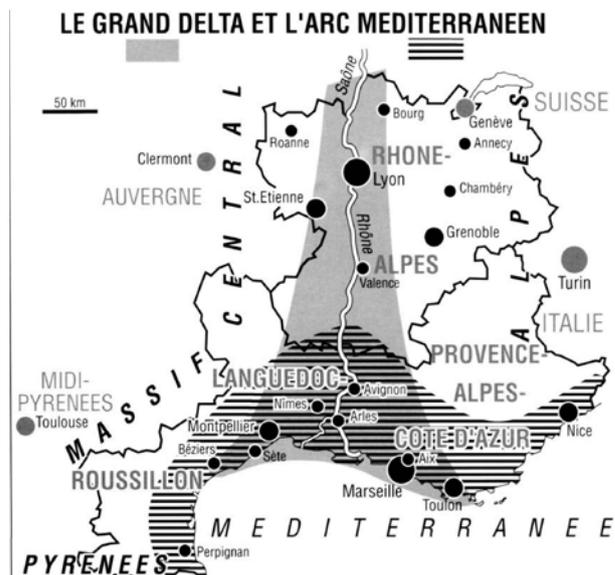
Le concept de Grand Delta émerge dans les années 60. Il relève d'une pensée planificatrice nationale dans un contexte de croissance visant à **favoriser le développement de l'axe rhodanien et du pourtour méditerranéen de manière différenciée.**

Ces spécialisations régionales impulsées par l'état dans les années 70 ont marqué durablement l'aménagement du territoire. Il s'agissait de promouvoir le tourisme en Languedoc, dans le Var et les Alpes par des opérations « lourdes » d'aménagement (stations balnéaires, de ski...).

En matière économique, Toulouse se spécialisait dans l'Aéronautique, Marseille et l'étang de Berre dans les fonctions industrialo-portuaires, la région de Nice dans les fonctions technopolitaines avec Sophia Antipolis.

La crise des années 70 a remis en cause ces axes de développement et chaque territoire a souhaité sortir de cette logique de spécialisation (refus tout-tourisme dans le 05-06-83, promotion des technopôles dans les bouches du Rhône....).

La création des Régions a également favorisé les phénomènes de repli et de concurrences, les complémentarités et coopérations souhaitées n'ont pas véritablement abouti.



Source : Bernard MOREL, Revue de géographie de Lyon - 1997

LES MÉTROPOLIS D'ÉQUILIBRE (ANNÉES 60 - 70)

Le terme de métropole d'équilibre désignait dans les années 1960 à 1970 une ville (ou un réseau de villes) dont l'importance régionale était destinée à **jouer un rôle dans l'aménagement du territoire en France en faisant contre-poids économiquement et démographiquement à l'hypercentralisation parisienne.**

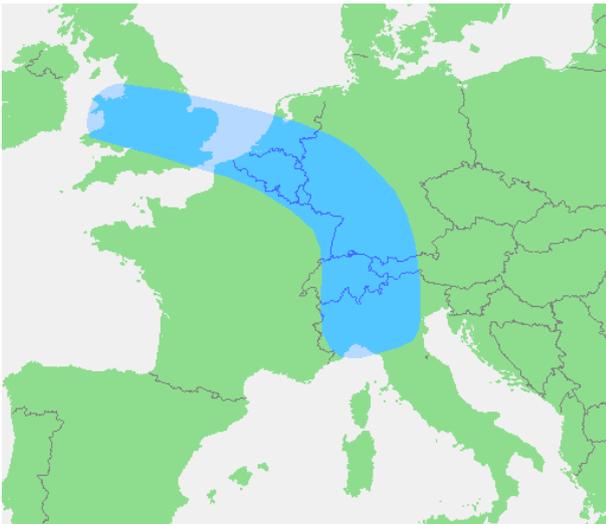
En 1963, la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR) identifie huit villes ou réseaux de villes susceptibles de bénéficier d'une politique de rééquilibrage : Lyon-Saint-Étienne-Grenoble, Aix-Marseille, Lille-Roubaix-Tourcoing, Toulouse, Bordeaux, Nantes-Saint-Nazaire, Strasbourg, Nancy-Metz.

LA BANANE BLEUE (ANNÉES 70)

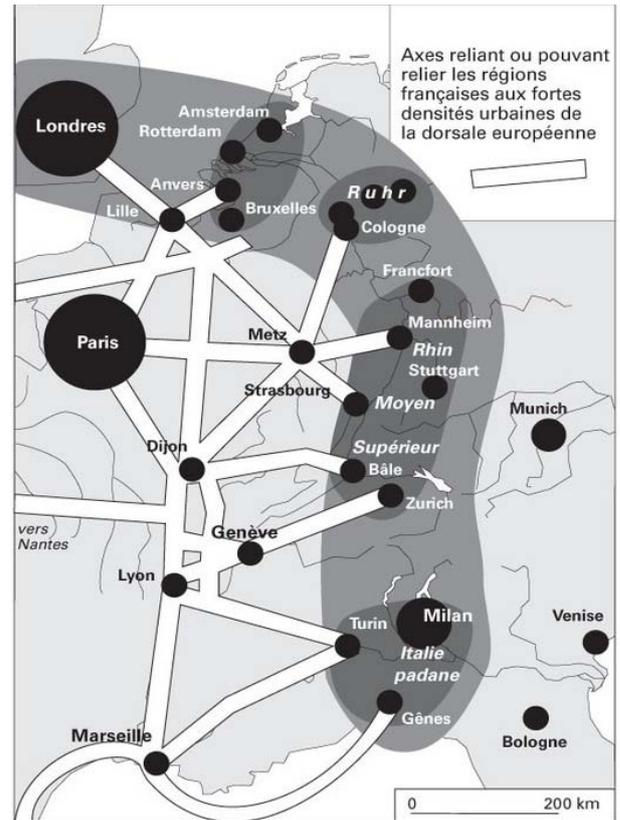
La « banane bleue » est le nom que les médias ont donné à la représentation de la **grande dorsale ou mégalopole** qui traverse l'Europe du Lancashire à la Toscane. On trouve là les plus fortes densités de population, les plus fortes densités de grandes villes, les plus fortes productions et valeurs ajoutées au kilomètre carré, les plus forts trafics.

Cette figure géographique apparaît dès 1973 mais n'a été popularisée et baptisée qu'à la suite de l'étude dirigée par Roger Brunet pour le compte de la DATAR en mai 1989.

Dans cette étude elle s'appelle dorsale européenne ou mégalopole européenne. La révélation de la répartition des villes « européennes » et de **la position réelle de la France en marge de cet espace, a eu un effet de choc.**



Source : Technoscience.net



Source : Cairn.info

L'image de la « banane bleue » a notamment beaucoup servi aux idées d'arcs (atlantique et méditerranéen ou latin) et comme argument pour des politiques régionales.

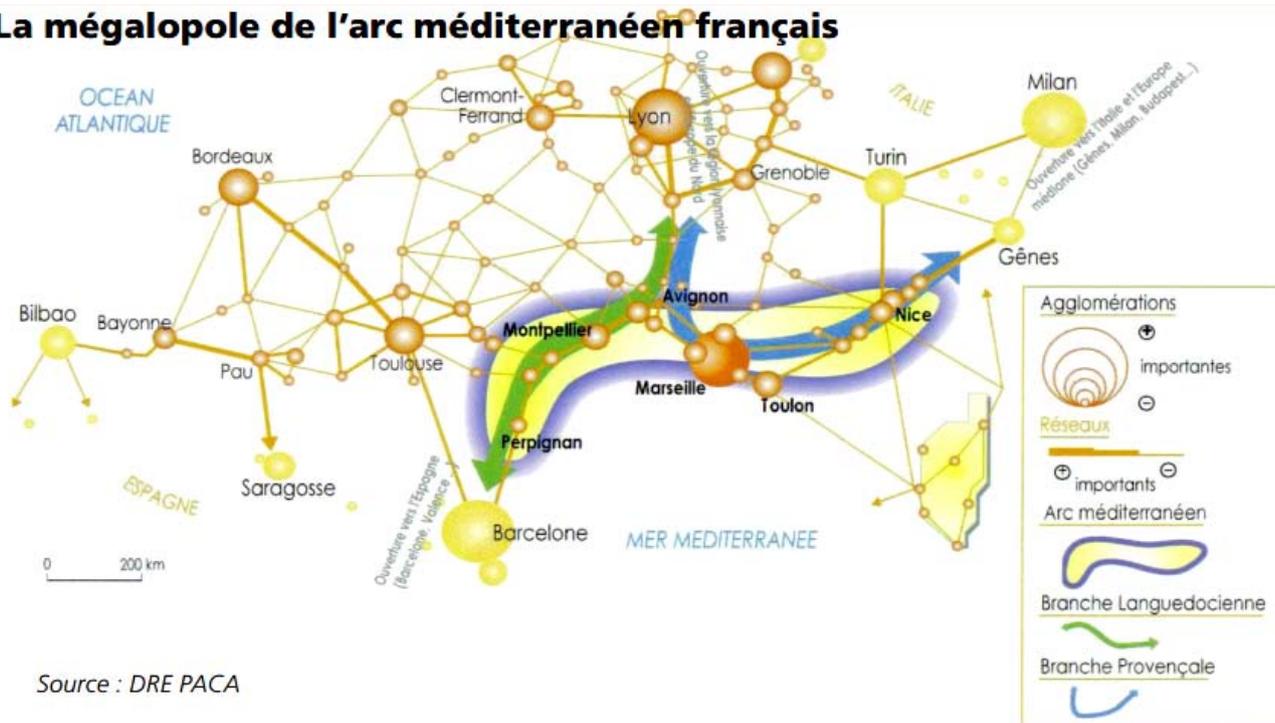
Dès lors, des schémas visent, à travers l'identification d'axes structurants, à **raccrocher l'armature territoriale française à cette grande dorsale européenne.**

L'ARC MÉDITERRANÉEN (ANNÉES 80-90)

Dans la continuité des grands schémas de planification, l'**arc méditerranéen** vient contrecarrer le concept de « **banane bleue** » en affirmant un **axe allant de l'Italie à l'Espagne** (et au Portugal dans le concept d'Arc Latin).

La façade méridionale française et Marseille y occupent une place centrale. Certaines variantes différencient de part et d'autre de l'axe rhodanien une branche Languedocienne et une branche Provençale.

La mégalopole de l'arc méditerranéen français



CONCURRENCES ET COMPLÉMENTARITÉS DES TERRITOIRES MÉTROPOLITAINS DE L'ARC MÉDITERRANÉEN FRANÇAIS

Dans son rapport réalisé à la demande de la CCIMP en juin 2015, l'économiste Christian Saint-Etienne ambitionne de faire de la métropole Aix-Marseille-Provence un «levier de renouveau du pays par la création d'une euro-région de taille mondiale», en s'appuyant sur la mise en œuvre d'une stratégie à deux échelles:

- Harmoniser son développement avec celui de Montpellier, Toulon et Avignon dans le cadre d'un pôle métropolitain ayant vocation à coordonner les actions des quatre agglomérations afin d'atteindre une visibilité globale en Europe et dans le monde. La complémentarité des secteurs économiques des quatre agglomérations est en effet très forte et leur capacité d'intégration coordonnée dans la gestion des flux Europe-Asie autour du port de Marseille est considérable.

- Favoriser l'émergence de deux autres pôles métropolitains dans le quart Sud-Est de la France : Saint-Étienne-Lyon-Grenoble et Nice-Antibes-Cannes. Ces trois pôles métropolitains sont largement complémentaires et atteignent ensemble une puissance économique et scientifique à la fois majeure en Europe et visible dans le monde. Ils constitueraient alors l'armature d'une Euro-Région monde qui mutualiserait les équipements collectifs à base de grandes infrastructures structurantes.

Les différents territoires identifiés dans le rapport de Christian Saint-Etienne ont cependant initié des stratégies de développement qui peuvent être effectivement complémentaires mais qui peuvent rentrer en concurrence avec le territoire métropolitain Aix-Marseille-Provence.

Une approche synthétique des principaux axes stratégiques de ces territoires proches de la métropole Aix-Marseille-Provence permet de mettre en perspective les ambitions et les axes prioritaires de chacun :

• La métropole lyonnaise

Aujourd'hui, la compétition entre les métropoles est mondiale. Elle se joue sur leur niveau d'équipements, leur poids démographique, leur concentration des fonctions stratégiques, mais aussi sur leur capacité à être «visible» pour les décideurs et les investisseurs.

Le «Grand Lyon» s'est fixé depuis plus de 10 ans pour objectif de devenir l'une des toutes premières métropoles européennes de référence, en s'appuyant sur l'attractivité, l'innovation et l'ouverture sur le monde.

La métropole s'est également appuyée sur l'ESR pour conforter son dynamisme économique. L'université de Lyon étant le second pôle universitaire français et figure dans le «Top 10» des meilleures universités européennes.

En privilégiant le développement de partenariats internationaux, le Grand Lyon soutient ainsi l'attractivité et le rayonnement de son territoire et renforce son internationalité et sa visibilité, tout en accroissant son influence sur la scène européenne et internationale.

• La métropole niçoise

La métropole niçoise est identifiée comme espace métropolitain dans le SRADDT PACA, au même titre que la métropole Aix-Marseille-Provence. Elle est la première des 16 communautés urbaines à accéder à ce statut avec la volonté de récupérer les compétences de la promotion économique à l'international.

L'un des principaux objectifs de la Métropole est en effet de devenir un territoire d'excellence rivalisant avec les autres grandes agglomérations européennes de l'arc méditerranéen.

La Métropole niçoise peut s'appuyer sur l'aéroport Nice-Côte-d'Azur (deuxième aéroport de France après Paris) qui vise à devenir l'un des meilleurs aéroports européens de sa catégorie pour accompagner et dynamiser son positionnement à l'international et au sein de l'arc méditerranéen.

• L'agglomération de Toulon

Troisième pôle urbain de la façade maritime méditerranéenne française et première base de Défense française, l'agglomération toulonnaise confirme son ambition métropolitaine et revendique d'être un pôle urbain d'équilibre sur la façade méditerranéenne.

Identifié dans le SRADDT PACA comme grande agglomération régionale, Toulon-Provence-Méditerranée axe sa stratégie de développement autour du «grand projet de rade» dont l'objectif est l'évolution du paysage économique et urbain du territoire.

• L'agglomération d'Avignon

L'agglomération d'Avignon bénéficie des trafics convergents de deux régions et de trois départements, ce qui la positionne stratégiquement à la croisée des flux nord-sud (Paris-Lyon-Marseille) et de l'arc méditerranéen.

Identifié dans le SRADDT PACA comme grande agglomération régionale, le Grand Avignon base son développement sur la grande accessibilité de son territoire.

• L'agglomération de Montpellier

L'agglomération de Montpellier s'est transformée en métropole afin de maintenir l'attractivité de son territoire et occuper toute sa place entre Toulouse et Marseille.

Depuis plus de 15 ans, la collectivité a fortement investi dans des secteurs innovants porteurs, notamment dans les secteurs des sciences du vivant et des nouvelles technologies. Cette stratégie d'attractivité territoriale semble avoir été efficace, Montpellier Méditerranée Métropole se classant au 1er rang des villes européennes de 100 000 à 500 000 habitants (étude KPMG) en nombre d'installations d'entreprises.

Parmi les trois paris d'avenir énoncés dans le SRADDT Languedoc-Roussillon, le «pari de l'ouverture» propose de développer une stratégie d'ouverture et de rayonnement, de tirer parti du dynamisme des régions voisines et d'engager de nouvelles coopérations à l'échelle du sud de la France.

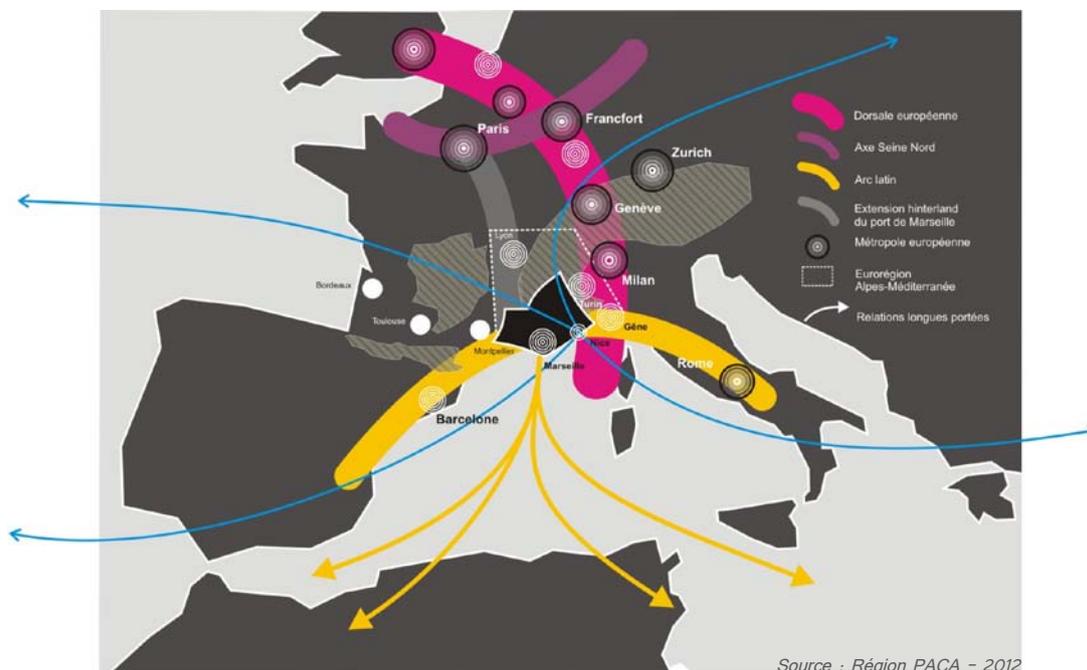
Quelle que soit leur taille, les métropoles et grandes agglomérations de l'arc méditerranéen français mettent en œuvre des stratégies similaires et se développent généralement sur les mêmes thématiques (innovation, grandes infrastructures de déplacement, ouverture sur le monde...). A l'heure de la mondialisation qui exacerbe la concurrence des territoires, ces espaces métropolitains doivent nécessairement engager **une réflexion commune** de positionnement ou de repositionnement pour pouvoir optimiser et pérenniser leur développement, notamment **au sein de l'espace régional**.

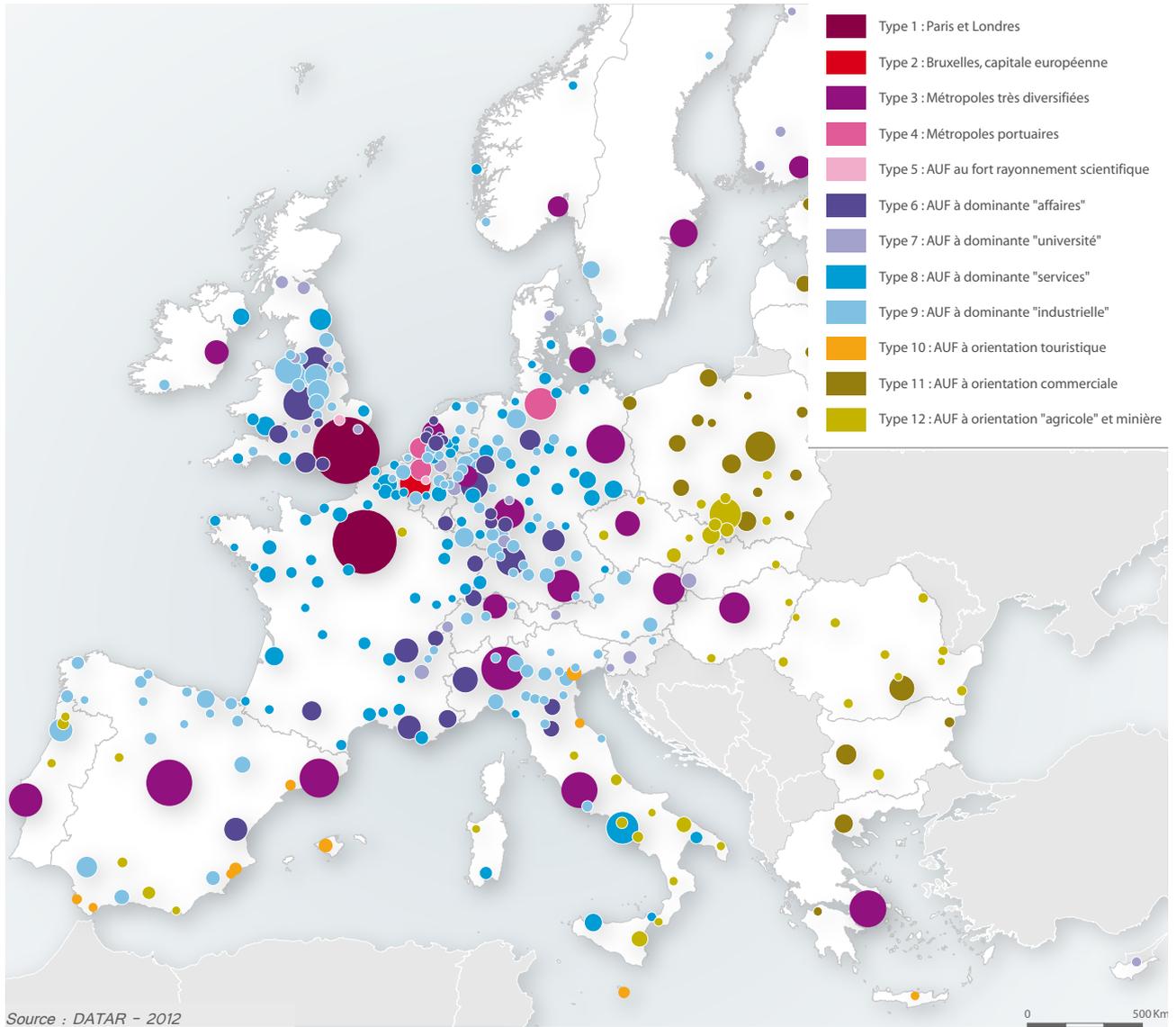
LA VISION RÉGIONALE DU DÉVELOPPEMENT: S'OUVRIRE AU MONDE ET S'ENGAGER EN MÉDITERRANÉE

Dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire 2013-2030, **quatre échelles de relations extérieures et de partenariats sont à prendre en compte**. En premier lieu viennent **les relations de contiguïté/continuité avec les régions voisines, l'Arc Latin et l'arc Alpin** qui partagent des enjeux communs de développement et d'aménagement du territoire et entretiennent des interdépendances économiques, environnementales et sociales importantes. Ensuite le

rôle de «**porte sur la méditerranée**» pour l'Europe est affirmé et suppose de conforter les connexions et échanges économiques notamment avec l'Italie, l'Espagne et l'Allemagne. Le troisième niveau de coopération est **l'inscription dans l'espace méditerranéen avec un enjeu fort de co-développement**.

Enfin l'ambition est de **favoriser les relations économiques lointaines**, notamment avec les pays émergents qui constituent, pour les entreprises régionales, des marchés à fort potentiel. Il s'agit pour cela de s'appuyer sur les plateformes portuaires et aéroportuaires (Nice et Marseille) mais aussi de renforcer le fer et les réseaux numériques.





QUELLES MÉTROPOLIS EN EUROPE? (DATAR, 2012)

L'étude réalisée par la DATAR confirme les conclusions d'autres études comparatives des métropoles européennes, établissant des hiérarchies en fonction de critères différenciés. Si les spécificités des métropoles françaises au regard de ces critères apparaissent, la carte de synthèse confirme **la faible lisibilité internationale des métropoles marseillaise, lyonnaise et toulousaine**, alors que Paris joue avec Londres dans la catégorie mondiale.

C'est peut-être ce surclassement de Paris vis-à-vis des villes de province qui différencie la France de ses voisins européens (Allemagne, Italie, Espagne...) ne bénéficiant pas d'une capitale de catégorie mondiale mais qui possèdent plusieurs grandes métropoles, d'un rang supérieur à Lyon et Marseille.

QUELLE IDENTITÉ POUR LA MÉTROPOLIS, QUELLE AMBITION À L'ÉCHELLE EUROPÉENNE ?

Le GPMM s'affiche « 1er port français, 2ème port de méditerranée, 3ème port pétrolier mondial » et pourtant la DATAR qualifie la métropole marseillaise d'aire urbaine fonctionnelle à dominante « affaires » et non « portuaire ».

Cette différence de vue témoigne de la difficulté à qualifier la métropole. Son économie est diversifiée et l'activité portuaire, bien qu'importante n'est pas assez dominante pour l'identifier comme « métropole portuaire » à l'instar de Rotterdam ou Anvers.

À l'échelle mondiale, les grands flux se sont déplacés vers l'Asie, et c'est là que se trouvent aujourd'hui les grandes plates-formes du commerce portuaire (80% des échanges). À l'échelle Européenne, les ports du Nord ont mieux tiré leur épingle du jeu (Rotterdam et Anvers seuls ports européens parmi les 20 premiers) et la concurrence au Sud a aussi fragilisé notre position (Barcelone, Gènes, Algeiras en Europe mais aussi et surtout l'Afrique du Nord).

Si le port joue un rôle majeur dans l'économie locale et l'ouverture à l'international, il est cependant en perte de vitesse et devra trouver les clés d'une nouvelle dynamique (développement du tourisme, mutation de la plate-forme industrialo-portuaire, mise à niveau des infrastructures pour le trafic conteneurs etc.). Il doit être soutenu mais en matière d'investissements comme de marketing territorial, d'autres pans de l'économie métropolitaine doivent être mieux identifiés et promus.



ÉCLECTISME MÉTROPOLITAIN: S'APPUYER SUR NOS ATOUTS ÉCONOMIQUES ET TERRITORIAUX

Les différents concepts développés par le passé montrent bien **la position de carrefour européen d'Aix Marseille Provence, au croisement de l'Arc méditerranéen et du sillon rhodanien.**

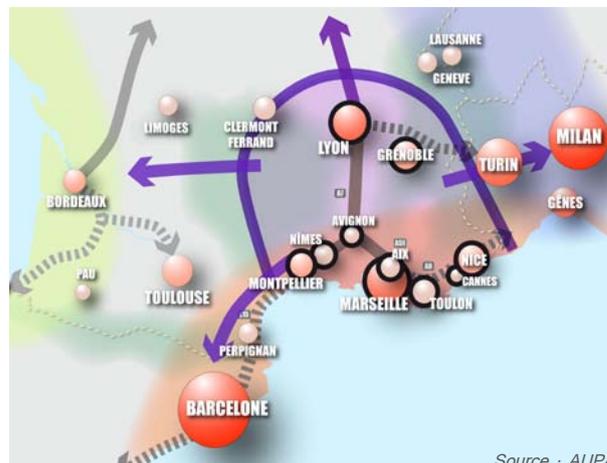
Les études les plus récentes nous enseignent aussi que sur les grands critères de métropolisation, Aix Marseille Provence ne figure pas toujours dans le palmarès de tête des métropoles françaises, mais qu'elle a les atouts pour s'y hisser.

Si l'on revient sur l'analyse des métropoles européennes que fait la Datar, après Londres et Paris qui rayonnent à l'échelle mondiale, toutes les métropoles d'importance sont qualifiées de «très diversifiées». Diversifié, notre territoire l'est aussi, mais il manque sans doute de poids et d'envergure pour prétendre à ce «label».

Le projet de territoire porté aujourd'hui par la Région vaut également pour ses métropoles.

En matière économique, la région est « leader dans des filières comme l'aéronautique et le spatial, la pétrochimie, le numérique, les énergies du futur et un secteur agro-alimentaire dynamique ». La liste n'est pas exhaustive mais c'est bien l'ensemble de ces moteurs économiques qui est à considérer. Ces activités ont une forte composante de recherche et d'innovation et avec le renforcement de l'armature numérique du territoire, de nombreuses coopérations sont possibles (et déjà engagées), qui s'affranchissent des contraintes géographiques.

Pour autant, faciliter les flux de personnes et de marchandises est aussi un impératif pour le développement de la métropole et les infrastructures de transport sont à compléter. **Pour le Fret, il s'agirait de mieux connecter le port à son hinterland, vers l'Est via Marseille et vers le Nord via Miramas, d'achever l'autoroute entre Salon, Arles et Nîmes et de favoriser Ferroutage et Merroulage.**



Source : AUPA

Pour le trafic voyageur, c'est la réalisation de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur qui apparaît la plus importante. A échéance 2030 elle permettra de dessaturer les nœuds Marseillais, Toulonnais et Niçois. A plus long terme, la réalisation complète de la ligne connectera bien mieux la métropole à l'Arc Méditerranéen.

UNE NOUVELLE LECTURE DU TERRITOIRE POUR DEMAIN...

DE LA FRAGMENTATION TERRITORIALE À L'INCLUSION SOCIALE...

Ce vaste bassin de vie de près de 2 millions d'habitants présente la particularité, assez unique en France, d'agglomérer plusieurs « plaques territoriales » qui présentent des caractéristiques différentes et partagent un destin commun.

Dans ce contexte métropolitain particulier, la construction d'un projet territorial, quel qu'il soit, ne devra plus se faire en vase clos, mais en essayant de dépasser les clichés territoriaux et les discours convenus opposant systématiquement Aix et Marseille.

La mise en réseau de l'ensemble des acteurs du territoire est un préalable indispensable au développement. Aujourd'hui, le projet métropolitain, même s'il est en marche, n'existe pas encore. Si les problématiques économiques ou environnementales sont au cœur des préoccupations, les questions sociétales sont souvent occultées, et pourtant...

A l'échelle nationale, la géographie sociale évolue. Au-delà de la paupérisation de certaines cités, l'émergence d'une « France périphérique » (1) interroge sur les phénomènes de relégation aux marges (de plus en plus éloignées) des grandes villes. Aujourd'hui, la France pavillonnaire et périurbaine qui accueille les classes populaires et intermédiaires est en voie de précarisation. Ces nouvelles fractures territoriales et sociales questionnent sur le « vivre ensemble » et sur la cohésion du modèle métropolitain.

Outre la marginalisation avérée de nombreux quartiers renfermés sur eux-mêmes et de plus en plus exclus, la fragmentation sociale semble dépasser largement les limites institutionnelles de la métropole.

L'émergence de « franges » éloignées et précarisées, qui accueillent les classes intermédiaires et populaires issues de la métropole, interroge sur le modèle de développement métropolitain.

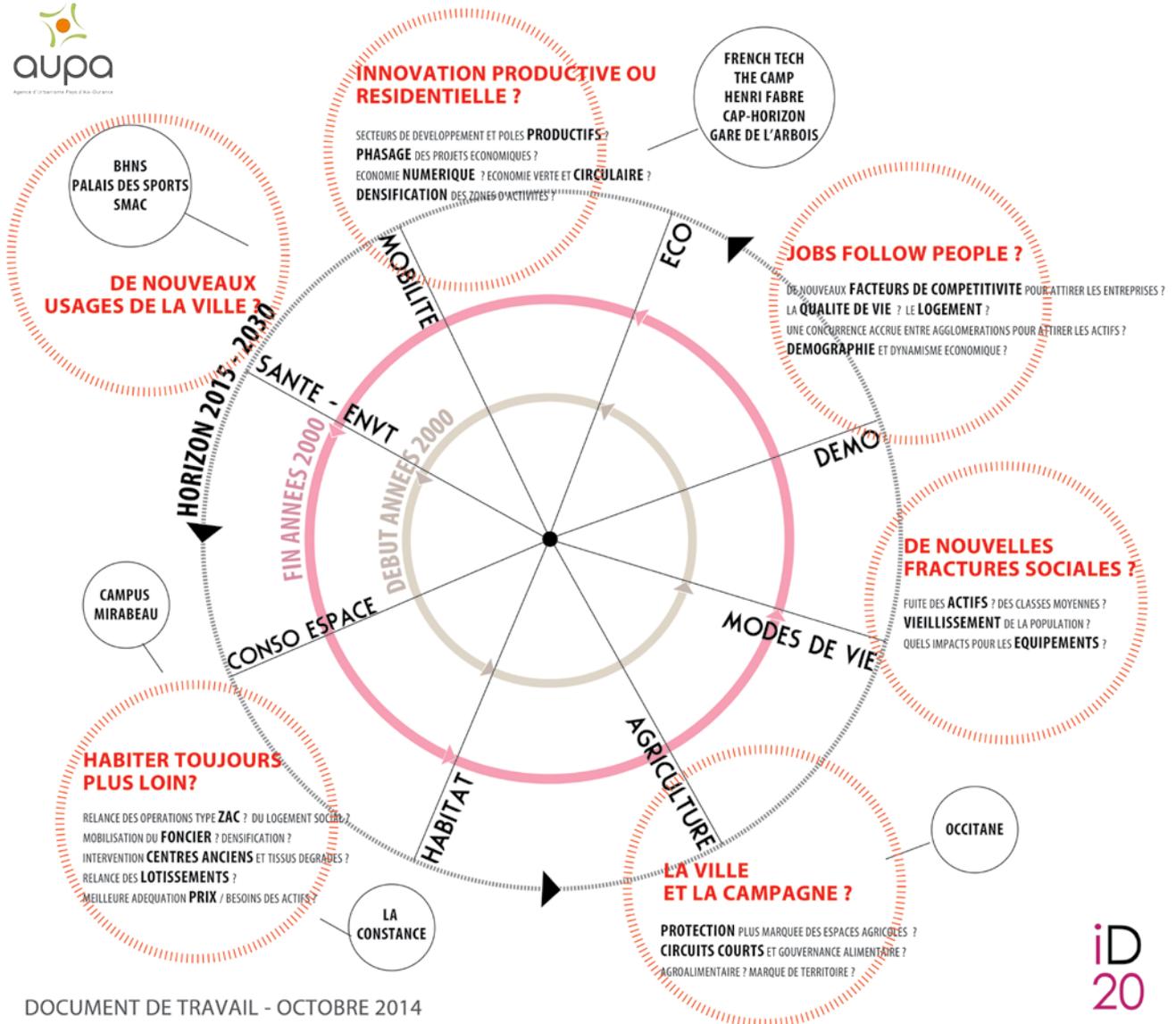
Cela est d'autant plus vrai que la recomposition économique de la métropole (que l'on observe dans la plupart des grandes villes) a accentué cette recomposition sociale. La spécialisation vers un emploi très qualifié offre peu de perspectives d'emplois à des populations sans qualifications... une problématique qui devra être prise en compte dans la stratégie de développement économique.

Cette vision sociétale implique donc la construction d'un projet intégrant certes les quartiers oubliés, mais aussi ces nouvelles franges invisibles et reléguées. La dynamique métropolitaine, dans ses différentes dimensions (résidentielle, économique, sociale ou environnementale) est déjà fortement liée à ces territoires... l'exemple de l'habitat est à ce sujet révélateur.

DANS UN CONTEXTE DE MONDIALISATION ET DE CONCURRENCE TERRITORIALE, DE NOUVEAUX FACTEURS DE COMPÉTITIVITÉ POUR ATTIRER LES ACTIFS ET LES ENTREPRISES ?

A l'heure de la mondialisation, la concurrence entre métropoles va s'accroître. La crise économique va par ailleurs accentuer les inégalités territoriales qui seront de plus en plus marquées (2). Et tous les territoires ne seront pas gagnants... Outre l'opposition vieille France industrielle / métropoles dynamiques... la concurrence inter-agglomérations sera de plus en plus rude.

PAYS D'AIX, QUELLE CULTURE DU TERRITOIRE ?



DOCUMENT DE TRAVAIL - OCTOBRE 2014

iD
20



UNE NOUVELLE LECTURE DU TERRITOIRE POUR DEMAIN...

Afin d'attirer les actifs et les compétences et améliorer le rayonnement du territoire, certains critères deviennent prépondérants. La qualité de vie (transports, pollution...), l'offre culturelle, sanitaire et sportive, le niveau d'équipements... et surtout le logement vont devenir des « facteurs de production » de plus en plus déterminants dans les choix d'installation des entreprises. Ils faciliteront la « mise en désir » de la métropole.

Si le couple dynamique métropolitaine / attractivité résidentielle apparaît comme un « moteur de développement », les prix de l'immobilier, la diversité et la qualité de l'offre résidentielle sont essentielles. Dit autrement, **la croissance démographique serait de plus en plus synonyme de croissance économique, notamment en termes d'emplois présents, mais aussi productifs et en ce qui concerne les transferts d'établissements.**

Une étude de la Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme parue en 2011 (3) montre que la résistance à la crise a été plus marquée dans les grandes métropoles régionales au tissu économique diversifié, attractives au plan résidentiel et avec une forte proportion de cadres ...

C'est aussi le sens que semble donner la DATAR aux dynamiques territoriales dans ses cahiers prospectifs (4) . Selon la DATAR, le lien historique qui unit la localisation des ménages à celle des emplois évolue. Après des décennies où les ménages suivaient les implantations d'entreprises (l'exemple de l'industrialisation des rives de l'étang de Berre en est une illustration), les mécanismes changent. Désormais, les stratégies résidentielles des ménages, sensibles au cadre de vie, deviendraient prépondérantes et commanderaient celles des emplois. **Dit autrement, nous sommes en train de passer du « people follow jobs » au « jobs follow people »...**

VERS L'ÉMERGENCE D'UN ÉCOSYSTÈME MÉTROPOLITAIN ?

Le modèle actuel de développement du Grand Territoire semble générer ses propres facteurs limitants (congestion des axes, pollution, relégation sociale, ghettoïsation de certains quartiers...) qui remettent en cause sa compétitivité. A ce titre, le fonctionnement de la métropole peut s'apparenter à celui d'un écosystème (5)... mais un écosystème urbain sclérosé dans lequel les interactions ne fonctionnent plus. La structure polycentrique y est pour beaucoup, la multiplicité de « plaques territoriales » fragmentant les territoires...

Afin de lutter contre cette fragmentation, la mise en réseau des acteurs est fondamentale. Afin de dépasser les antagonismes historiques (facteur de blocage), il convient de privilégier une approche systémique du développement, les projets de développement étant pensés à la bonne échelle et de façon globale, tant sur le plan résidentiel qu'économique (ce qui est décidé à Marseille ou à Aix impacte directement des territoires éloignés comme ceux de Manosque ou de l'Ouest varois, et inversement). Dans cet écosystème vertueux, l'amélioration des réseaux d'échanges, qu'ils soient matériels ou immatériels, faciliterait les interactions socio-spatiales... un modèle qui reste à construire...

(1) « Atlas des nouvelles fractures sociales en France », Christophe Guilluy et Christophe Nové, 2006 et « les Fractures françaises », Christophe Guilluy, 2010

(2) Laurent Davezies « La crise qui vient : La nouvelle fracture territoriale », 2012

(3) FNAU, « L'emploi local face à la crise 2008-2009 : Un révélateur des divergences territoriales » - Mars 2011

(4) Francis Aubert, « Et si les choix résidentiels des ménages s'étaient libérés des contraintes de localisation liées à l'emploi...? », N°1 - Territoires 2040, DATAR, premières controverses prospectives)

(5) Un écosystème est un ensemble dynamique d'organismes vivants (plantes, animaux et micro organismes) qui interagissent entre eux et avec le milieu (sol, climat, eau, lumière) dans lequel ils vivent.

UNE NOUVELLE LECTURE DU TERRITOIRE POUR DEMAIN...

UNE DÉMARCHE D'ANTICIPATION ET UNE NOUVELLE FAÇON DE VOIR...

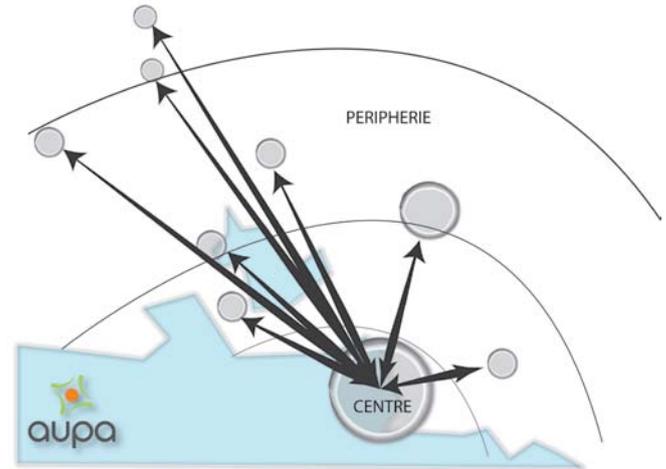
Une démarche originale est pilotée depuis trois ans par l'AUPA pour constituer une sorte « d'appel à projets métropolitains ». Transports entre Aix et Marseille, Gare de l'Arbois, Plan de Campagne, GPMM, parcs naturels... L'ensemble de ces réflexions veut être aujourd'hui une véritable contribution au projet métropolitain.

A l'origine de cette démarche, le premier des 10 « tomes » réalisés par l'AUPA, « le Grand 8 » est le fruit d'un partenariat avec les 8 EPCI des Bouches-du-Rhône, dans l'objectif d'une vision partagée du Grand Territoire.

A l'heure des réformes territoriales et des choix qu'il reste à faire, nous avons souhaité porter **un regard prospectif et surtout constructif sur quelques sujets forts pour l'avenir du Grand Territoire métropolitain.**

Cohérence des réalisations accomplies, ambition des projets à venir : au fur et à mesure qu'il s'écrit le scénario se précise. Le territoire se construit : son identité, son rayonnement et son destin s'affirment.

Toutefois un principe de réflexion nous a guidé : **l'élu communal incarne une des valeurs fondamentales pour le projet.** Cette dimension est fondamentale face aux pensées globalisantes. Les élus font valoir leur « culture de territoire », leurs différences pour être sûrs de ne pas être fondus dans la masse. C'est de cette manière que doit être mis en perspective et dessiné l'avenir du Grand Territoire.



D'une représentation «centre-périphérie»...



... à celle d'une métropole multipolaire : le « Grand Huit »

Ce futur s'inscrit dans une approche respectueuse de ses habitants, de ses atouts historiques et de son environnement naturel et agricole. Le maintien d'une économie forte et le rayonnement des grands projets, pourvoyeurs d'emplois, sans lesquels rien n'est possible, sont vitaux pour l'avenir... **Le numérique, l'aéronautique, l'ITER sont autant de marqueurs de territoire. Ils démontrent cette capacité à innover, à entreprendre et à gagner des forces vives. Mais nos territoires ne sont pas isolés, il faut parfois dépasser certains clichés pour se projeter dans le Grand Territoire.**

UNE MÉTHODE ORIGINALE

À la méthode traditionnelle consistant à élaborer un diagnostic, faire émerger les enjeux et bâtir un projet, nous avons préféré cibler les projets relevant, à notre connaissance, d'échelle territoriale élargie et esquisser de façon intuitive des propositions qui seront soumises au débat. La méthode s'appuie également sur des approches stratégiques ciblées, à l'image de la démarche ID20, faisant reposer l'expertise sur des éclairages nouveaux et soulevant les «bonnes» questions pour éclairer la prospective.

La prise en compte des évolutions sociales et sociétales fait partie des éclairages indispensables à l'élaboration du projet: évolution des pratiques de consommation, développement du e-learning, des Mooc, économie du partage, économie circulaire, **mutation numérique des territoires**...Autant d'évolutions rapides et profondes dont on mesure encore mal les impacts à venir sur le fonctionnement territorial, mais qui démontrent l'importance d'une veille permanente sur ces sujets émergents.

De même, les dynamiques démographiques sur les franges du grand territoire nous poussent à nous interroger sur les motivations dans les choix résidentiels des populations périurbaines et sur les phénomènes de précarisation susceptibles de concerner ces populations.

...À GÉNÉRALISER AU GRAND TERRITOIRE

Ces travaux interpellent, interrogent et éclairent sur une vision du territoire à long terme. Des points de vue et des questions d'urbanistes, intervenant à des échelles différentes et sur des thématiques variées et complexes, s'expriment mais ne sont que prétexte pour affiner et affirmer ou réévaluer la vision politique du Grand Territoire. Pour répondre aux difficultés rencontrées par les habitants et entreprises, et face aux grands défis à venir, mettons à profit cette intelligence du territoire pour imaginer des solutions tenant compte des modes de vie actuels et futurs des habitants et en sachant anticiper sur leurs usages et leurs besoins.

Il nous paraît fondamental d'avoir une vision la plus large et globale possible, tenant compte des constantes et rapides évolutions sur les questions de l'emploi, du chômage, de la sécurité, du logement, de la compétitivité des territoires et des concurrences accrues...

Ces propositions, qui ont concerné majoritairement les territoires d'intervention de l'AUPA mais ne demandent qu'à s'élargir, doivent être à présent portées par les représentants de toutes les composantes territoriales de la future métropole.

UN GRAND TERRITOIRE, DE GRANDS DESSEINS

Ce « dessein » est une vision du grand territoire de projets, conforme à une certaine réalité, qui met en avant les spécificités et potentialités de l'espace métropolitain.

La mer, le littoral, les grands massifs et l'étang de Berre, constituent un **héritage exceptionnel** contribuant à une qualité paysagère unique et façonnant une organisation urbaine **multipolaire** en forme de **Grand 8**.

La mise en valeur de la façade littorale est un vecteur important de requalification pour l'étang de Berre comme pour Marseille, où le changement d'image autour d'Euromed symbolise le renouveau de la ville.

Plus au nord, **l'agriculture et la forêt représentent des enjeux forts** en Pays d'Aix, de Salon, ou d'Aubagne.

Ces espaces, aux franges métropolitaines, posent par ailleurs la question d'une offre d'habitat plus accessible à renforcer autour des centres-bourgs et d'un développement économique plus intégré aux tissus urbains en valorisant notamment l'offre de très haut débit numérique.

La localisation des grands espaces d'activités métropolitains montre une concentration autour de deux axes majeurs: **l'axe Aix-Marseille et l'axe Est-Ouest allant du Port de Fos à la Haute vallée de l'Arc**. Tel le Cardo et le Decumanus, axes emblématiques des villes romaines, c'est autour de ces deux axes structurants que se positionnent les grands projets à venir.

L'enjeu majeur sur ces espaces à forte densité économique et résidentielle, est d'organiser **des transports collectifs et une gouvernance efficaces** en s'appuyant sur les grands axes routiers avec un réseau de cars à haut niveau de services (CHNS) complémentaire du réseau ferré.

D'autres enjeux économiques se dessinent autour d'ITER et de la Cité des énergies, à travers le projet de Vallée des énergies; autour des activités industrielles et aéronautiques du Port et de l'Étang de Berre et de leurs mutations engagées; autour de l'innovation et du numérique en Pays d'Aix, autour de Marseille et de l'achèvement d'Euromed notamment... **Le tissu productif est diversifié et les filières porteuses de croissance sont présentes.**





LES PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS ACTÉS ET/OU ENVISAGÉS (PUBLIC/PRIVÉ)

L'avenir du grand territoire se profile d'ores et déjà au regard des nombreux projets engagés ou annoncés. Mais que représentent-ils en termes d'investissements financiers, publics et privés, et où se situent-ils ?

Plus de 180 projets ont été recensés pour plus de 33 milliards d'euros. Cela représente plus d'1 milliard par an sur les 30 prochaines années. Ce chiffre est le résultat d'un recueil de projets « phares » portés par des entreprises ou des collectivités dans des domaines très diverses (économie, transports, équipements...). **Non exhaustif, ce chiffrage très global n'a aucune valeur programmatique. Il apporte un éclairage par des ordres de grandeur sur ce que pèsent les principaux investissements à l'échelle métropolitaine.**

La carte ci-jointe éclaire sur la répartition de ces investissements:

- plus de 16 milliards d'euros en Pays d'Aix liés notamment au projet ITER,
- plus de 13 milliards sur Marseille liés notamment à Euromed 2,
- près de 5 milliards sur l'Ouest de l'Étang de Berre de Fos à Salon.

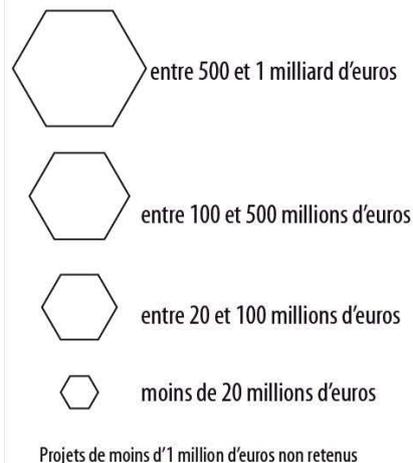
Certains projets de grande envergure comme ITER, l'extension souterraine de la Gare St-Charles ou l'achèvement de la L2, ont un impact plus ou moins direct sur l'ensemble du fonctionnement métropolitain.

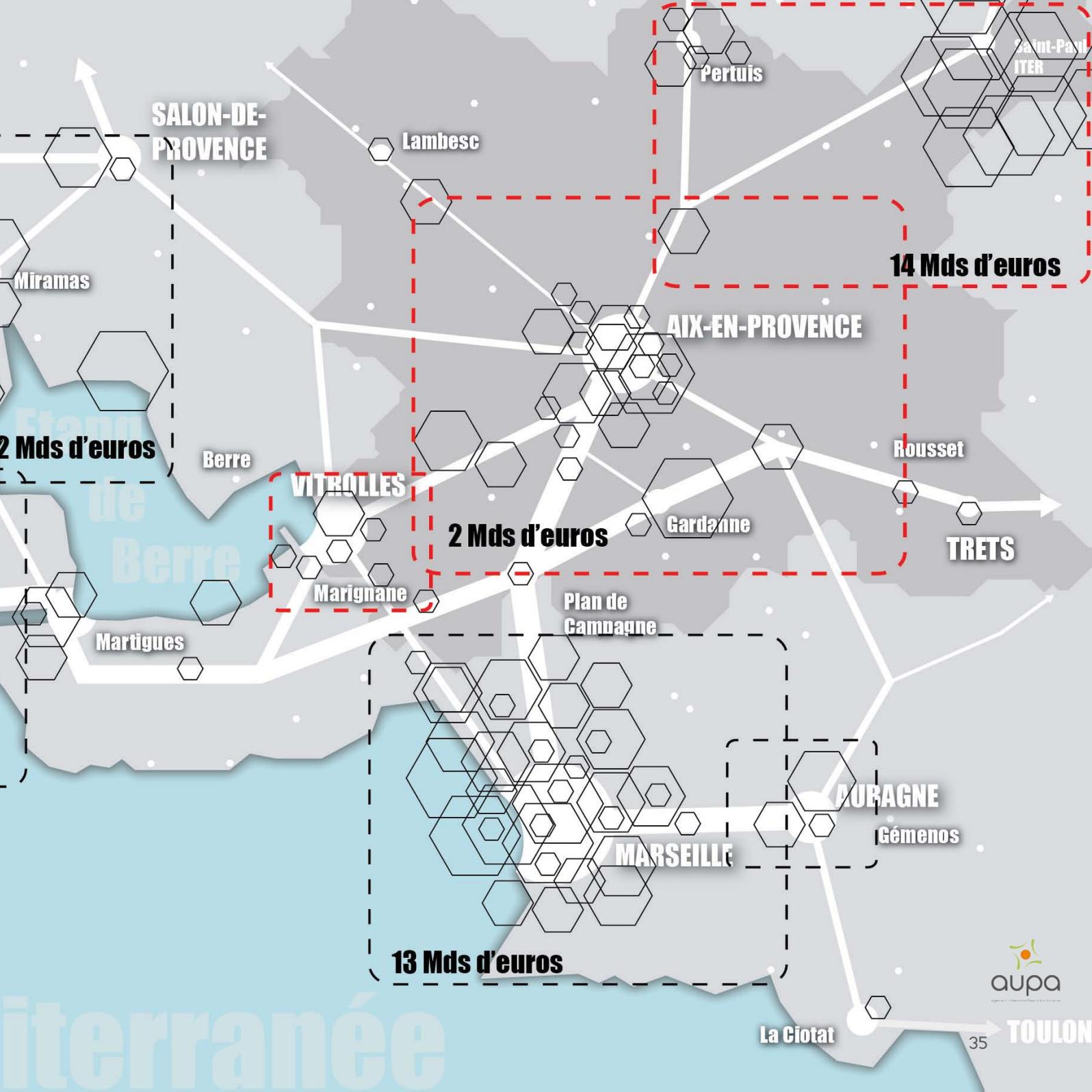
Ce recensement met également en évidence quelques projets d'équipements ou de centre commerciaux qui paraissent plus concurrents que complémentaires.

Des précautions d'usage sont évidemment nécessaires pour traiter de ces chiffres. L'exercice n'est pas aisé et devra sans doute être affiné : d'abord pour obtenir une information complète, ensuite pour déterminer l'état d'avancement de ces projets et la contribution publique ou privée. D'autre part ne rentrent pas en compte certains projets annoncés mais non chiffrés (secteurs de l'amphithéâtre romain et des gares d'Aix-en-Provence, projet Fos 3XL/4XL, projet Belle de Mai à Marseille...) ou la probabilité à l'avenir que certains projets décidés soient abandonnés.

Enfin, ce chiffre n'est sans doute que l'arbre qui cache la forêt si l'on considère l'ensemble des coûts de gestion et d'investissement liés à la mise en place des diverses politiques publiques.

PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS (PUBLIC/PRIVÉ)





SALON-DE-PROVENCE

Lambesc

Pertuis

Saint-Paul-Tripty

14 Mds d'euros

Miramas

AIX-EN-PROVENCE

2 Mds d'euros

Berre

VITROLLES

2 Mds d'euros

Gardanne

Rousset

TRETS

Marignane

Plan de Campagne

Martigues

AUBAGNE

Gémenos

MARSEILLE

13 Mds d'euros

La Ciotat



TOULON

LES MÉTROPOLIS EN CHIFFRES

NIVEAU NATIONAL «MÉTROPOLE» ET
«AIRE URBAINE»

SUPERFICIE

1^{ère} métropole française en superficie
(4 fois plus vaste que le Grand Paris)

POPULATION

2^{ème} métropole française en nombre d'habitants
(527 000 habitants de plus que le Grand Lyon)

EMPLOI

2^{ème} métropole française en nombre d'emplois
(56 500 emplois de plus que le Grand Lyon)

AIX-MARSEILLE



PARIS



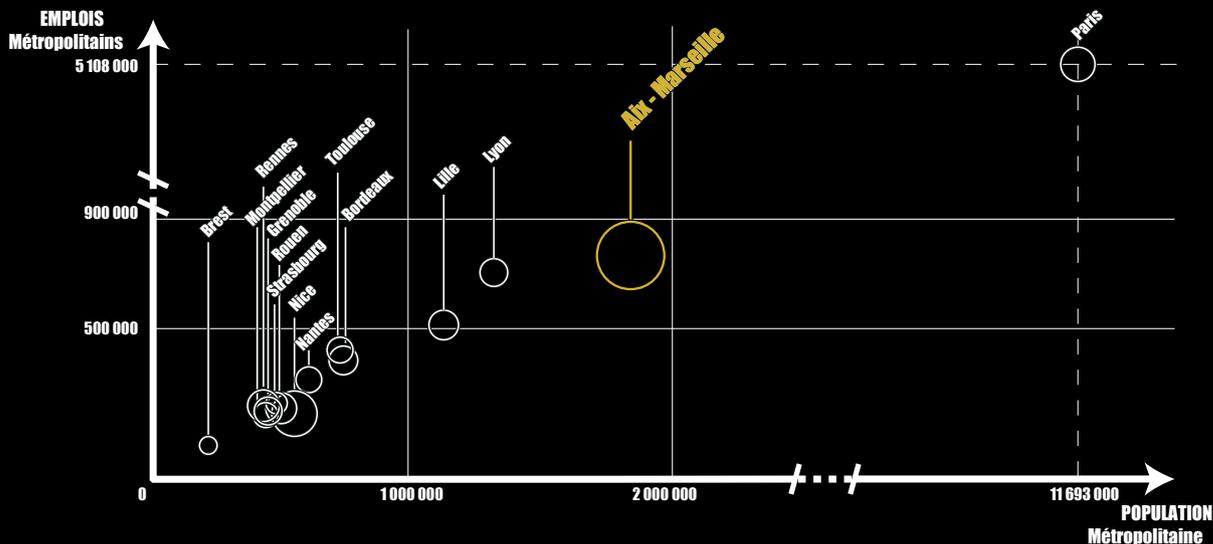
NICE



LYON



source INSEE



La taille des
cercles indique
la surface des
métropoles



Une **aire urbaine** ou «**grande aire urbaine**» est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10000 emplois et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40% de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

LES MÉTROPOLIS EN CHIFFRES

DES COMPARAISONS CHIFFRÉES

Le grand territoire métropolitain se caractérise d'abord par son caractère multipolaire et sa vaste étendue. En quoi cela différencie-t-il le projet de métropole Aix-Marseille-Provence des autres métropoles françaises et étrangères ?

La comparaison, en termes de superficie, de population et d'emplois, permet de dégager des particularités vis à vis d'autres métropoles.

LES MÉTROPOLIS FRANÇAISES

La première planche d'illustration superpose le périmètre de métropole (zone verte) et l'aire urbaine (zone grise) au sens de l'INSEE : Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Sur chacune des cartes figure un carré de 70 Km de côté, correspondant schématiquement à l'emprise du projet de métropole Aix-Marseille-Provence, à l'exception de la métropole niçoise, dont le périmètre ne coïncide que partiellement avec l'aire urbaine, **les grandes métropoles de Paris et Lyon sont assez peu étendues, et se situent au centre d'une aire urbaine beaucoup plus vaste. La plupart des métropoles françaises se calquent sur ce schéma, qui traduit une logique « centre - périphérie ».**

Le statut de métropole a en effet été conçu pour les grandes agglomérations intégrées, avec une ville centre exerçant un fort pouvoir d'attraction, ce qui n'est pas tout à fait le cas d'Aix - Marseille.

La quasi superposition des périmètres métropole / aire urbaine traduit un contexte géographique caractérisé par la présence de vastes espaces naturels et un fonctionnement basé sur l'existence de pôles urbains complémentaires et à fortes identités, à l'origine des réflexions autour du « grand Huit ».

LES MÉTROPOLIS EUROPÉENNES

Pour comparer les métropoles européennes, les périmètres de référence sont les aires urbaines fonctionnelles définies par l'OCDE: regroupement « d'aires centrales urbaines » et des territoires sous leur influence. L'aire centrale urbaine est un agglomérat de zones contiguës de 1 Km² où vivent au moins 1 500 habitants.

Deux ou plusieurs aires centrales sont regroupées si plus de 15% des habitants de l'une des deux aires centrales urbaines travaillent dans l'autre. Les territoires sous influence sont ceux dont au moins 15 % des habitants salariés travaillent dans l'aire centrale (sans notion de densité).

Une seule des métropoles observées présente des caractéristiques similaires (étendue, poids de population et d'emplois), il s'agit de Dublin.

Rotterdam et Turin présentent des poids de population et d'emplois comparables, mais sur des étendues représentant 30 à 40% de celle de l'aire urbaine fonctionnelle d'Aix-Marseille.

L'aire urbaine de Lisbonne présente une superficie comparable, mais présente un poids démographique de +60% et un nombre d'emplois de 84% supérieur.

LES MÉTROPOLIS EN CHIFFRES

NIVEAU MONDIAL «AIRE URBAINE FONCTIONNELLE»

SUPERFICIE

POPULATION

EMPLOI

source OCDE



Définition de l'Aire Urbaine Fonctionnelle selon l'OCDE: c'est le regroupement «d'aires centrales urbaines» et des territoires sous leur influence. L'aire centrale urbaine est un agglomérat de zones contiguës de 1km² où vivent au moins 1500 habitants. Deux ou

plusieurs aires centrales sont regroupées si plus de 15% des habitants de l'une des deux aires centrales urbaines travaillent dans l'autre. Les territoires sous influence sont ceux dont au moins 15% des habitants salariés travaillent dans l'aire centrale(sans notion de densité).

LE GRAND HUIT

UN « ACCÉLÉRATEUR DE TERRITOIRE(S) »

La réflexion engagée dès 2012 par l'AUPA sur le «Grand Territoire» a pour objectif de faire partager une vision prospective différente pour l'avenir du territoire métropolitain.

Dans un contexte de création de la métropole Aix-Marseille-Provence, les huit EPCI ont souhaité apporter un éclairage différent, novateur, prospectif sur le Grand

Territoire, avec pour but de donner une impulsion nouvelle et ambitieuse partagée par tous. **La démarche de projet pilotée par l'AUPA a consisté à s'appuyer sur le rôle des Maires et la proximité qu'ils incarnent, pour penser local et alimenter une « vision globale »**. A l'origine de cette démarche, le partenariat avec les 8 EPCI des Bouches-du-Rhône, en 2013 et 2014, a permis de proposer, à l'époque déjà, une vision partagée du Grand Territoire; conceptualisée à travers « **le Grand 8** ».

CA Rhône-Alpilles-Durance

CC Vallée des Baux et des Alpilles

CA Salon Etang de Berre Durance

CA Pays d'Aix

SAN Ouest Provence

CA Arles-Crau Camargue Montagnette

CA Pays de Martigues

14 Février 2013

CA Pays d'Aubagne et de l'Étoile

QUELLE VISION PROSPECTIVE?

CU Marseille Provence Métropole

aupa
Agence d'Urbanisme Pays d'Aix



LE GRAND HUIT

UN PROJET QUI DOIT ÉMERGER DU «TERRAIN»

Contrairement à une démarche « descendante », la méthode consiste à partir « du particulier au général » pour construire un véritable projet de territoire. Il est proposé aux élus d'exprimer leurs particularismes, leurs projets et ainsi construire une vision d'ensemble du grand territoire.

L'éclectisme du territoire se lit au travers de différences marquées entre les espaces qui le composent, aussi bien culturelles que sociales, économiques, environnementales...

Cette démarche a été proposée aux représentants des EPCI dans le cadre du premier document élaboré par l'AUPA en février 2013, sur la base des dix propositions de coopération concrètes.

Un travail de recueil de projets, nécessitant plusieurs phases de validation, a permis de dessiner le portrait du Grand Territoire, par une série de cartes thématiques. Elles ont servi de support aux échanges entre les intercommunalités et ont permis de révéler les territoires, leurs attentes et leurs besoins, leurs complémentarités et les différences.

LA CONFÉRENCE DES PRÉSIDENTS DES INTERCOMMUNALITÉS UNE PREMIÈRE INSTANCE DE PARTAGE ET DE CONSTRUCTION DU PROJET MÉTROPOLITAIN

« En **mai 2011**, a été organisée à Aix-en-Provence la première conférence des Présidents des intercommunalités. Celle-ci a lancé la **réflexion sur la construction d'un pôle métropolitain au niveau politique.**

Une deuxième conférence, organisée en septembre 2011 à Marseille, s'est clôturée par une déclaration commune des neuf Présidents d'EPCI du département.

Cette déclaration commune a lancé des ateliers thématiques (déplacements, logement, développement économique) et proposé **dix actions de coopération concrètes** (coordination des travaux des agences d'urbanisme, démarche interSCOT, schéma des déplacements, mise en réseau de l'offre touristique, etc.).

En **novembre 2011, à Aubagne**, une troisième conférence a abouti à une déclaration affirmant la **nécessité de mettre en place le pôle métropolitain dès 2013.**

En **mars 2012**, à Martigues, la quatrième conférence s'est terminée par la **signature d'un protocole d'accord fixant un calendrier de mise en place d'un pôle métropolitain au plus tard au 1er janvier 2013** et proposant une **gouvernance spécifique, sous la forme d'un syndicat mixte**, doté d'une structure permanente légère et orientée vers la coordination du travail commun des services des EPCI ainsi que des agences d'urbanisme.

Une cinquième conférence, devant se tenir à Aix-en-Provence quelques mois plus tard, n'a finalement pas eu lieu, du fait notamment du projet de loi de décentralisation du nouveau gouvernement ».

SOURCE: VERS UNE CROISSANCE PLUS INCLUSIVE DE LA MÉTROPOLÉ AIX-MARSEILLE : UNE PERSPECTIVE INTERNATIONALE © OCDE 2013

LE GRAND 8

Le concept du « Grand 8 » vise à proposer une vision réaliste du territoire, passant d'une métropole autocentrée sur Marseille ou sur Aix à une vision calée sur une réalité d'un espace multipolaire et complémentaire pour l'avenir.

Plus de 2 millions d'habitants, 121 communes, 9 intercommunalités, un réseau de villes historiques et patrimoniales, une trame naturelle emblématique (Calanques, Camargue, Alpilles, Luberon), une façade maritime exceptionnelle.

Une terre de festivals et de culture avec plus de 2 millions de visiteurs pour les sites et monuments historiques, 1,3 millions d'entrées dans les musées et autres lieux d'expositions, 8 millions de touristes et 42,2 millions de nuitées...

Une performance économique exceptionnelle avec 280 zones d'activités, 24 000 entreprises et 250 000 emplois déclarés. 2 500 hectares de foncier à vocation économique annoncés dont 700 rapidement mobilisables (hors ZIP de Fos).

La plus grande université de France en termes d'effectifs avec 70 000 étudiants inscrits dont 10 000 étudiants d'origine étrangère de la licence au doctorat, 20 000 étudiants inscrits en écoles supérieures, classes préparatoires aux grandes écoles, sections techniques supérieures et 4 500 enseignants chercheurs.

Un des territoires français les plus diversifiés en matière de productions agricoles. Un modèle de production en cohérence avec le régime alimentaire méditerranéen.

Une fonction exportatrice et une fonction « nourricière » pour un vaste bassin de vie de 2 millions d'habitants.

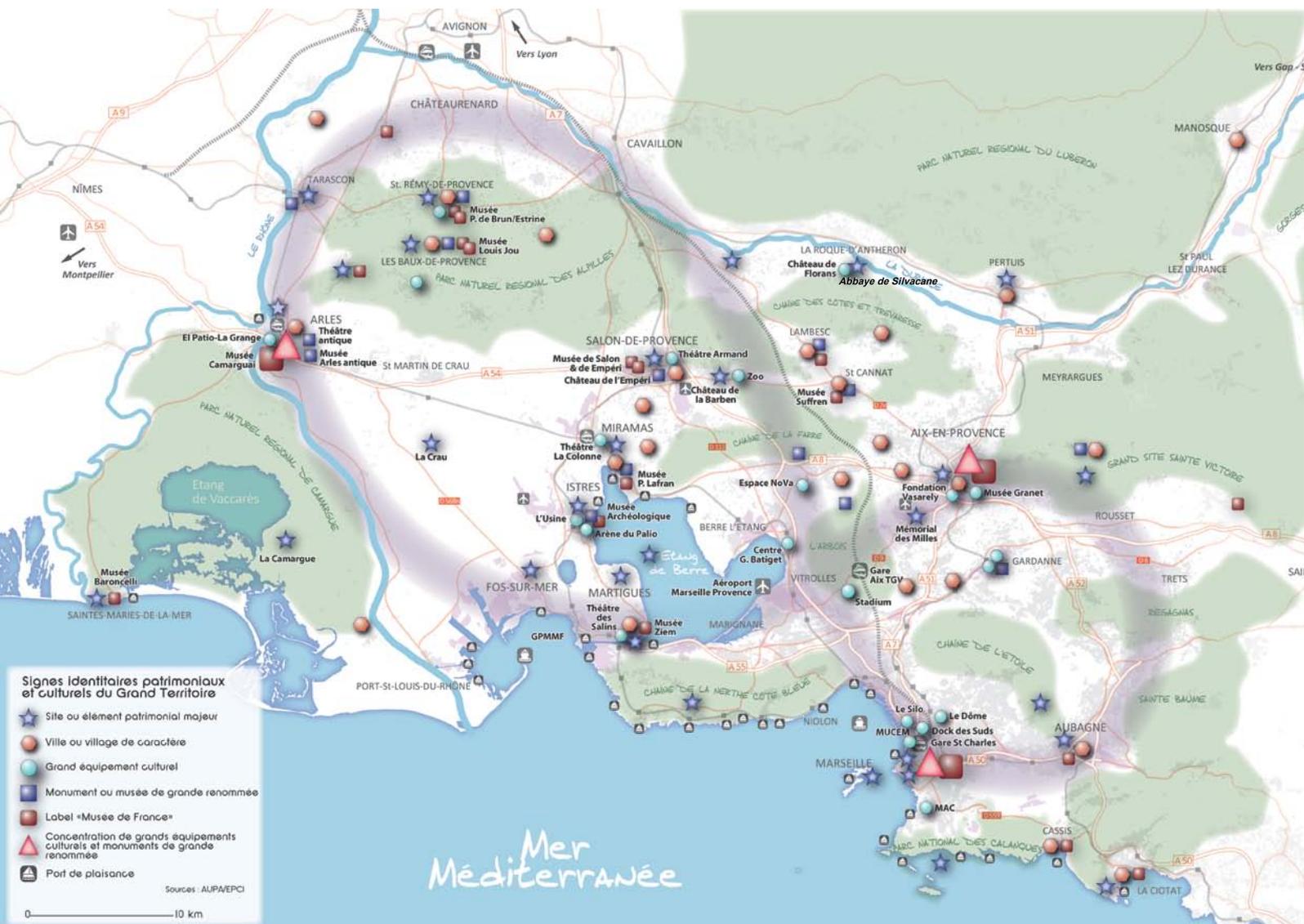
Un grand territoire contrasté, à la fois fortement urbanisé et plus résidentiel, mais une certaine spécialisation des territoires en termes d'offre de logement et de sociologie.

Depuis les « années 2000 », les prix continuent de progresser et restent très élevés au regard de la capacité financière d'une grande partie des ménages.

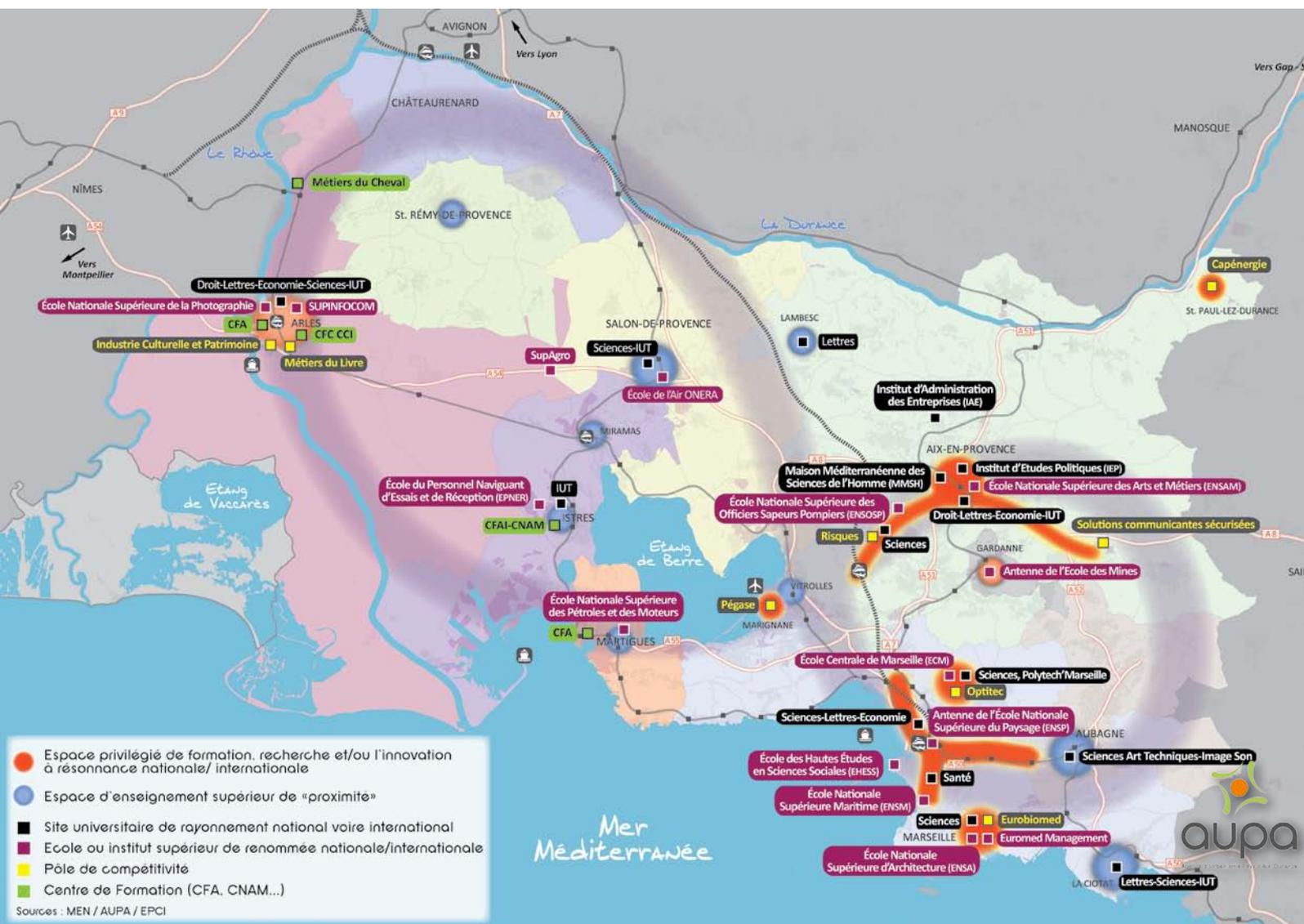
Un réseau ferré qui ne pourra se montrer à la hauteur des enjeux en matière de déplacements ni à court ni à moyen terme. Cette situation nécessite une alternative envisageable s'appuyant en priorité sur des transports collectifs routiers de qualité.

LE GRAND HUIT

SIGNES IDENTITAIRES & PATRIMOINE



LE GRAND HUIT LES SITES D'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR



LE GRAND HUIT LES PROJETS ÉCONOMIQUES



2. DES DÉFIS À RELEVER POUR DEMAIN

QUELLES SONT LES DYNAMIQUES À L'OEUVRE ?

Quels que soient les champs observés, des changements de modes de vie, voire des « basculements » sont en cours, et des risques de rupture apparaissent.

Le « tout voiture », autrefois synonyme de liberté individuelle, menace l'attractivité économique par les engorgements routiers qu'il génère, fragilise les ménages modestes qui ont fait le choix résidentiel du périurbain et dégrade la qualité de l'air (enjeux de santé publique).

La sélectivité croissante des marchés de l'habitat génère des mouvements résidentiels au sein de la métropole et sur ses franges territoriales.

Grand nombre de ménages sont contraints, voire contrariés dans leurs parcours résidentiels et certains se retrouvent « captifs »...

Les concurrences entre espaces économiques, grandes zones commerciales périphériques, se traduisent ou risquent de se traduire par des friches.

L'étalement urbain, bien qu'encadré par les dispositions législatives (Grenelle) et les documents de planification, se poursuit en fragilisant l'agriculture.

Pourtant, les ressources naturelles et agricoles représentent un atout indéniable pour le territoire, ses paysages, son autonomie alimentaire, sa valorisation touristique, etc.

DES ENJEUX À PARTAGER

Si ces évolutions se traduisent différemment sur le territoire métropolitain, la plupart des politiques publiques auxquelles elles renvoient nécessitent une approche « systémique ».

Il est donc essentiel que les enjeux soient partagés et que des réponses soient apportées, tant au niveau global de la métropole, qu'au niveau local.

« Aujourd'hui, les transports sont au cœur des débats sur la métropole, aujourd'hui, la presse multiplie les articles sur la qualité de l'air et les menaces sur la santé, aujourd'hui, chacun de nous, au quotidien, fait l'expérience du temps perdu dans les embouteillages...

Une part importante des réponses à ces questions réside dans le développement d'une offre de transports collectifs efficace. Mais la question majeure et préalable à ce développement est celle de la gouvernance pour définir qui fait quoi, avec quelles ressources, pour quels investissements et avec quels coûts de fonctionnement.

L'analyse des tendances récentes montre clairement que le développement de la qualité et de la quantité de l'offre entraîne une hausse de la fréquentation des transports collectifs. Ce qui manque maintenant pour passer à la vitesse supérieure, pour changer de braquet, pour faire de ce Grand territoire un exemple en matière de transports, c'est la réalisation de voies réservées aux cars et aux bus, pour qu'ils circulent rapidement en dehors des embouteillages et soient donc encore plus attractifs.

TRANSPORTS

TRANSPORTS

Au-delà de projets ferroviaires, certes nécessaires, mais beaucoup trop longs à se réaliser, au-delà de projets routiers complètement dépassés et opposés à une vision moderne de la place des transports dans ce grand territoire. Il nous faut maintenant être inventifs et audacieux en proposant, pour exemple, un Tram-Train pour relier le pôle d'activités au centre d'Aix ou deux voies entièrement réservées à la circulation des cars entre les gares routières d'Aix et de Marseille. Certes, la mise en place de ces voies réservées vise à réduire la circulation. Mais il faut que les comportements évoluent. Pour que nos efforts passés et à venir trouvent leur pleine efficacité, il faut maintenant diminuer la place de la voiture en déclinant un système multimodal respectueux de l'environnement et adapté aux choix des citoyens : moins de pollution et plus d'efficacité des transports. Cette orientation est un vrai défi et ne sera peut être pas facile mais il en va du rayonnement de ce Grand Territoire comme de la santé et du bien-être de ses habitants.

Enfin et surtout, nous devons prendre en compte dès aujourd'hui les évolutions de la société et notamment celles liées aux nouvelles technologies numériques pour imaginer une mobilité plus économe et plus moderne. >>

Maryse Joissains-Masini

TRANSPORTS : POUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS ET UNE GOUVERNANCE EFFICACES

UN DIAGNOSTIC GLOBALEMENT PARTAGÉ

Le Grand Territoire s'étend sur environ 5.000 km² et compte plus de 2 millions d'habitants en débordant sur l'Ouest Varois, le Sud Vaucluse et le Sud des Alpes de Haute Provence. Il s'est constitué par intégration, agrégation d'aires urbaines antérieurement distinctes du fait de l'étalement urbain.

En résulte une configuration que l'on peut qualifier de multipolaire ou polycentrique ou plus grossièrement « éclatée » du territoire, générant notamment une très forte demande de déplacements aux origines, destinations multiples et à laquelle il est répondu pour les déplacements motorisés essentiellement par l'utilisation du mode voiture particulière (90 %).

A l'échelle de chacun des différents pôles, villes, villages, pôles commerciaux ou d'activités, l'étalement urbain s'exprime aussi par la prépondérance d'espaces urbanisés à faible densité, favorisant encore plus l'usage de la voiture particulière pour les déplacements les plus courants, et rendant encore plus difficile le transfert modal vers les modes doux ou les Transports Collectifs.

La banalisation de la voiture particulière et la création d'un réseau performant d'infrastructures routières a permis l'allongement des distances de déplacements, favorisé l'accès à de nouveaux marchés fonciers et nourri la périurbanisation. Le dessin du réseau métropolitain de transports devra évidemment prendre en compte ce contexte urbain très particulier.

Les conséquences négatives de l'utilisation excessive de la voiture liée à ce type d'urbanisation sont aujourd'hui largement partagées (pollution, bruit, perte de temps,

stress, fatigue, coûts pour les ménages et les entreprises), et les attentes de solutions par les habitants comme par le monde économique perdurent et grandissent.

Mais si les avis sont unanimes pour le développement d'une nouvelle offre de déplacements alternative à la voiture, le projet de territoire favorisant cette nouvelle offre, ou du moins ne la contredisant pas, semble moins débattu.

LA QUESTION DU PROJET DE TERRITOIRE

La réalisation des infrastructures de transports collectifs, n'a ni précédé ni suivi le rythme de l'urbanisation. Pour exemple, le doublement de la voie ferrée entre Aix et Marseille n'est toujours pas effectif après cinquante ans d'études (schémas OREAM). La question du réseau de transport métropolitain, abordée au paragraphe suivant, doit être appréhendée avec celle du projet de territoire.

Peut-on continuer à développer toutes parties du Grand Territoire, notamment celles qui ne pourront jamais être desservies par des transports collectifs efficaces ?

Quels espaces privilégier pour le développement de l'habitat, de l'activité économique ?

Quelle accessibilité aux nombreux grands projets commerciaux ?

Faut-il urbaniser certains espaces agricoles ou naturels à proximité d'axes très performants de transports collectifs ?

Faut-il fortement augmenter la densité urbaine aux abords des nœuds d'échanges importants du futur réseau ?

LA QUESTION DU RÉSEAU MÉTROPOLITAIN / DES INVESTISSEMENTS

Ce territoire dispersé et multipolaire est un territoire dont les ressources ne permettent pas de desservir toutes les parties par des transports collectifs suffisamment performants pour constituer une alternative à la voiture.

Les deux solutions qui semblent adaptées sont le rabattement en voiture pour les parties dispersées et l'intermodalité pour les parties multipolaires. Et donc, **plus que dans d'autres métropoles radioconcentriques, l'effort doit porter sur la recherche de performances dans le rabattement et l'intermodalité**, ce qui passe par un travail de définition des fonctions de chaque point de rabattement ou d'échanges (quelle offre en fonction d'où je viens et où je vais) entre les axes du réseau.

Un réseau qui reste à construire puisqu'il n'est pas aujourd'hui à la hauteur des enjeux en matière de déplacements, en définissant et en priorisant les investissements en matière d'infrastructures de transports.

LA QUESTION DU TRAIN OU DU CAR

La définition d'un réseau de transport métropolitain, préalable à de lourds investissements, devrait statuer sur les rôles respectifs du car et du train, essentiellement en fonction des quatre critères suivants : délai de mise en service, coûts généralisés (coût financier et environnemental pour les collectivités, les ménages et les entreprises), capacité (un train peut déplacer plus de passagers qu'un car) et souplesse dans la définition de l'offre (le train ne circule que sur des voies ferrées et ne peut s'arrêter n'importe où, mais il est en site propre intégral, alors que le car

peut circuler et s'arrêter à peu près n'importe où, mais nécessite qu'on lui offre du site propre, notamment en lieu et place de la voiture.

Il devrait également **tirer les enseignements de deux décennies d'engagements et de désengagements financiers sur les projets ferrés** n'autorisant aucune visibilité sur l'armature du réseau ferré métropolitain et donc sur les projets d'aménagement à y associer.

En matière d'offre ferroviaire, le retard accumulé, les coûts et les délais de réalisation sont tels que le réseau ferré ne pourra se montrer à la hauteur des enjeux en matière de déplacements ni à court ni à moyen terme.

Et le territoire **ne pouvant plus se permettre de patienter 10 ans avant de bénéficier de solutions significatives**, il apparaît donc urgent de proposer des solutions nouvelles, moins coûteuses et opérationnelles rapidement qui passent par la mise en œuvre d'un réseau de Cars à Haut Niveau de Service articulé autour de points de rabattement et d'échanges.



L'**armature du réseau principal proposée** est constituée:

- d'une **liaison Aix-Marseille Express en site propre sur l'autoroute A51** avec un seul arrêt au grand pôle d'échange métropolitain de Plan de Campagne et un temps de parcours d'environ 20 minutes, et un matériel nouveau de type car voire un mode plus lourd,
- de **deux liaisons innovantes** pour relier l'Aéroport à la gare VAMP, et un tram-train pour relier la gare d'Aix-centre au Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence,
- des **trois voies ferrées existantes dont la vocation serait d'assurer des dessertes semi-directes et de connecter les franges métropolitaines** et dont la vocation de chaque gare ou halte dans ce nouveau réseau devrait être interrogée,

- d'un **réseau de lignes de Cars à Haut Niveau de Service complétant cette armature pour relier les principaux pôles du Grand Territoire entre eux** et notamment irriguer l'axe Est-Ouest en plein développement.

Une fois partagée la vision du réseau à bâtir progressivement selon un phasage correspondant à des priorités également débattues, demeure la question cruciale de la gouvernance, du fonctionnement et de l'exploitation de ce réseau.



VERS UN PROJET MÉTROPOLITAIN DES TRANSPORTS

LA QUESTION DE LA GOUVERNANCE ET DU FONCTIONNEMENT

Il existe aujourd'hui 8 Autorités organisatrices de Transports (AOT) qui sont très différentes sur nombre de points essentiels :

- Périmètres des réseaux, types d'infrastructures et de matériels roulants, du réseau de bus et de cars d'Aggloprope Provence jusqu'au réseau ferré de la Région PACA,
- Mode juridique d'exploitation avec des régies, des délégations de services publics et des contrats,
- Ressources, dépenses, investissements et taux du versement transport qui montrent des réalités très différentes, avec par exemple la curiosité nationale d'investissements marseillais qui superposent les sites propres lourds (métro et tramway).
- Coûts d'exploitation et de fonctionnement également très différenciés d'un réseau à l'autre et d'un territoire à l'autre, 9,8 € le km à Marseille, 5 € le km à Aubagne, 4,4 € le km à Aix, 3,7 € le km à Salon...
- Tarification avec des coûts du ticket unitaire, des gammes de tarifs et surtout le degré de gratuité qui varient encore fortement.

Au regard de tels enjeux pour parvenir à exploiter le réseau métropolitain esquissé

ci-contre, la question centrale ne serait-elle pas celle de la gouvernance et du mode d'emploi pour définir qui fait quoi et comment ?

UNE ARMATURE DES TRANSPORTS À COMPLÉTER

La carte ci-contre met en évidence les faiblesses du réseau ferré (bleu), convergeant vers Marseille mais n'offrant pas de réel maillage territorial : Aix-étang de Berre dont la réouverture au trafic voyageurs ne sera pas effective avant 2020 ou la gare Aix-TGV qui n'est toujours pas connectée au réseau de TER, alors qu'un débranchement à partir de cette voie Aix-étang de Berre le permettrait.

Seule une offre «souple» et complémentaire (tram-train, cars à haut niveau de service, etc.) est susceptible de compléter efficacement cette armature, en lui offrant des sites propres sur les infrastructures majeures, au détriment de la voiture particulière.

L'exemple récent du projet d'insertion des 2x2 voies « voitures » de la L2 sur l'A51 au niveau des Arnavaux (et idem sur l'A50 entre Marseille et Aubagne), en contradiction totale avec les propositions étudiées par la DREAL, la CPA et l'AUPA, est à cet égard significatif de l'impérative nécessité d'une gouvernance éclairée... La MIM dans son Livre Blanc des Transports reste muette sur ce sujet.





SALON-DE-PROVENCE

MANOSQUE

Pertuis

Meyrargues

St. Paul les Durance

Lambesc

Venelles

La Calade

AIX-EN-PROVENCE

ROGNAC

BERRE

TRETS

St MAXIME

Les Milles

Gardanne

Vitrolles

Marignane

Plan de Campagne

La Bouilladisse

La Castellane

Hôpital Nord

St Jérôme

Château Gombert

La Rose

Bougainville

St Just

La Fourragère

MARSEILLE

Castellane

St Loup

La Barasse

Aubagne

Rond-Point du Prado

Pointe Rouge

La Rouvière

Valmante

Luminy

Projet LGV liaison Marseille-Toulon-Nice

La Ciotat

TOULON

Mer Méditerranée



PORTER UNE VISION PROSPECTIVE

Au-delà des projets d'infrastructures à réaliser et de la gouvernance à mettre en place, qui seront tous deux déterminants pour l'avenir de la métropole, il convient de porter une vision prospective en matière de nouvelles mobilités qui prenne en compte des évolutions sociétales, **les évolutions profondes apportées par les nouvelles technologies numériques**, la recherche d'une mobilité plus économe et les questionnements qui en découlent sur le fonctionnement comme les investissements des réseaux de transports actuels.

Des évolutions sociétales notables sont à l'œuvre avec le renchérissement des transports pour les usagers, la réduction des capacités d'interventions publiques, la diversification des aspirations individuelles, le développement de l'économie partagée, l'évolution de l'opinion publique en matière de transports, l'évolution des modes de vie et la diversification des aspirations individuelles.

Ces évolutions sociétales remettent en question le modèle classique basé sur les flux des heures de pointe.

Les évolutions technologiques liées au développement des outils numériques et facilitant la mise en relation des individus et des organisations (accès internet, réseaux sociaux, applications, géolocalisation, le tout en continu et en mobilité) sont tout aussi fortes de conséquences et imposent de **repenser les offres de transport, en rompant avec la dichotomie simple entre transports collectifs et voiture individuelle**, pour les adapter aux nouvelles contraintes et demandes.



Au cœur de ces évolutions, se trouve la place prise par **des usagers connectés**. Les évolutions récentes en matière de covoiturage qui peuvent avoir un effet significatif sur le trafic automobile sont un bon exemple des effets de la géolocalisation, des réseaux sociaux ou de l'information en temps réel.

Les technologies numériques donnent un nouveau « sens » à la mobilité qui ne doit pas être confondue avec le déplacement.

La mobilité n'est plus un concept basé seulement sur le déplacement, mais plutôt sur un potentiel d'accessibilité à différents services.

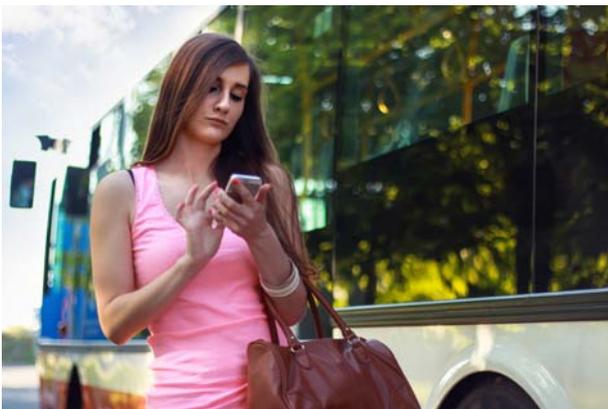
L'individu acquiert une « agilité » pour maîtriser suffisamment les informations et les moyens d'accéder à ces services.

L'e-mobilité peut permettre de supprimer des déplacements physiques contraints et permettre ainsi d'améliorer la qualité de vie. La dématérialisation des activités augmente la capacité à maîtriser son temps.

Ces évolutions sociétales et technologiques en cours imposent, incitent et permettent de repenser les offres de transport pour les adapter aux nouvelles contraintes et demandes.

Qu'il s'agisse de personnaliser les offres collectives ou de partager les modes individuels, ces évolutions replacent très clairement l'individu au cœur du modèle de mobilité.

Ces évolutions appellent également un **nouveau management de la mobilité** qui s'appuie sur le développement des outils et des services pour les individus, les collectivités ou les entreprises afin que la demande en déplacements soit satisfaite de manière pérenne et efficace.



Le management de la mobilité est principalement fondé sur l'information et la communication et intègre des mesures puisées dans l'organisation des services et la coordination des actions des différents partenaires.



Il permet de rationaliser les coûts liés aux transports et de contribuer à résoudre, dans des délais courts, des problèmes de saturation.

Les outils du management de la mobilité sont par exemple les plans de déplacements d'entreprises (PDE), les plans de déplacements scolaires, les plateformes ou les agences de conseils en mobilité.



HABITAT

HABITAT

« Les modes de vie changent, l'habitat doit s'y adapter. Nous n'avons plus les moyens de faire autant de logements individuels sur notre territoire. Au sein d'un ensemble de petits collectifs il est tout à fait possible de combler les attentes des gens vis-à-vis de l'individuel. Il s'agit de bien vivre son quotidien, d'être heureux de l'endroit où l'on vit et de le respecter grâce aux liens sociaux.

Il s'agit également de compenser la situation des plus vulnérables, de mélanger les plus modestes et les plus aisés, prendre en compte le vieillissement des ménages ou des personnes à mobilité réduite, l'accessibilité des immeubles notamment et plus généralement celle de son quartier en bus, à pied ou à vélo.

C'est le souhait d'un autre modèle d'habitat qui repose sur la qualité des espaces publics et privés qui favorisent le confort et la tranquillité comme celle offerte par un parc à proximité de son logement. Car l'environnement du logement est tout aussi important que le logement en lui-même. Cet équilibre à trouver interroge tout autant l'architecte que l'urbaniste. »

Maryse Joissains-Masini

HABITAT: POUR UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN

Héritée du développement passé, **la répartition des logements montre des spécialisations territoriales tant en termes de forme urbaine que de statut d'occupation des logements.** Les principales villes se caractérisent par une offre de logements diversifiée en termes de formes urbaines (les logements en collectifs sont dominants et continuent à se développer) et de statuts d'occupation (plus de la moitié du parc locatif privé se concentre sur les pôles urbains).

L'offre de logements locatifs sociaux reste l'exclusivité des territoires urbains, même si un mouvement se dessine dans les communes à proximité des grandes centralités, qui hésitent moins aujourd'hui à développer ce type de produits.

Les opportunités d'accès au logement sont globalement plus envisageables dans une ville où la structure du parc est complète. La mobilité des ménages est possible. Toutefois les coûts d'acquisition et de location se maintiennent à des niveaux élevés pour une grande partie des ménages locaux. Le marché du logement actuel connaît de plus en plus de tensions, même si tous les territoires ne semblent pas concernés de façon identique et sur les mêmes problématiques. Des catégories de publics de plus en plus diversifiées entrent en concurrence sur les différents segments de marché immobilier des villes les plus importantes (cadres supérieurs, « classes moyennes », étudiants, jeunes actifs, populations les plus modestes).

Sur les territoires moins urbanisés, les communes possèdent un parc de résidences principales majoritairement (voire exclusivement) pavillonnaire et en accession. La prédominance de cette forme d'habitat (loti, linéaire ou en extension des villages) caractérise la plupart des communes de moins de 10 000 habitants.

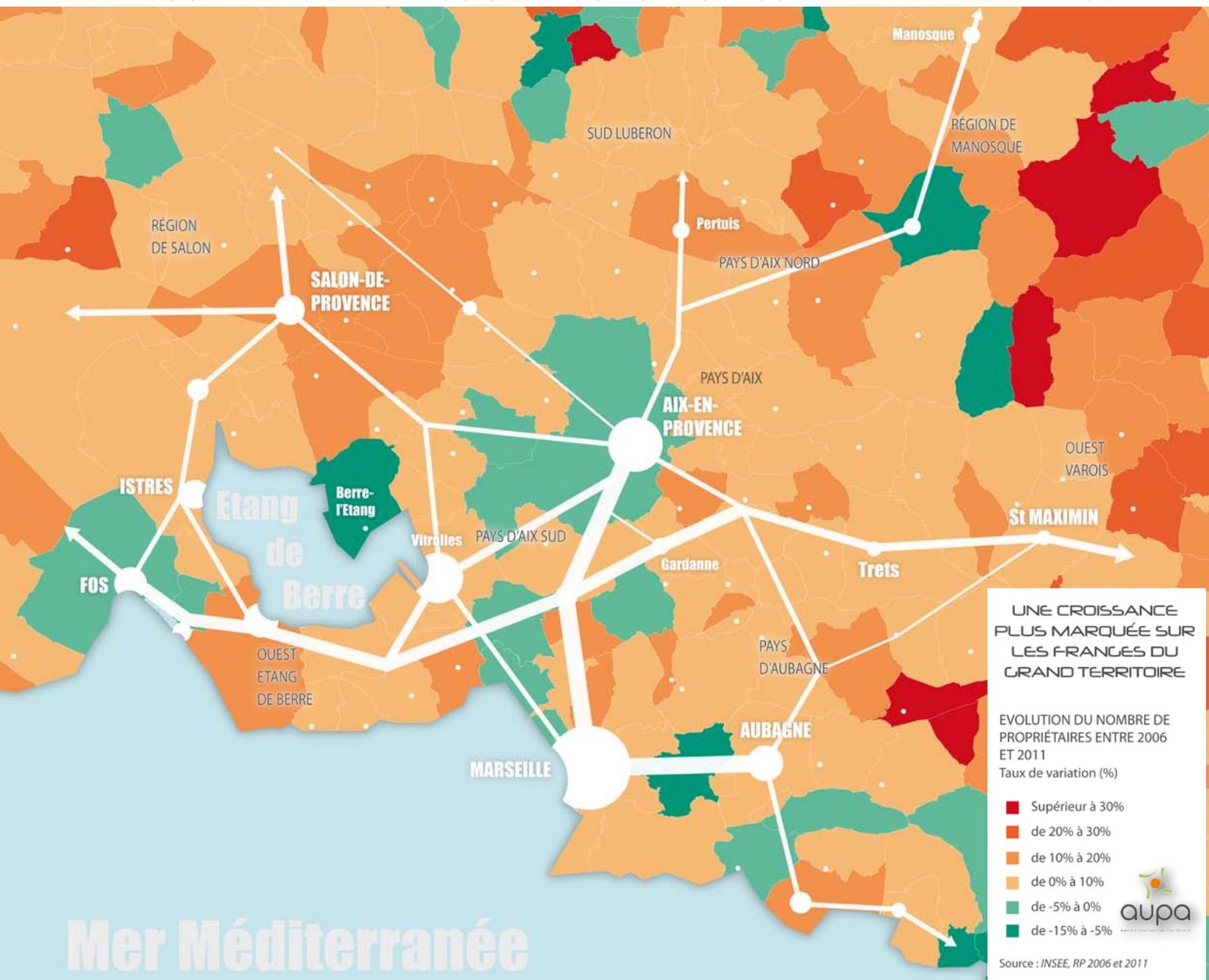
Cette spécialisation de l'habitat permet difficilement aux habitants de ces communes (plus particulièrement aux décohabitants, aux jeunes et aux personnes âgées) de réaliser un parcours résidentiel complet et tend d'avantage à favoriser les flux de populations (départ des décohabitants et arrivée de nouveaux ménages ayant déjà entamé leur parcours résidentiel).

Parallèlement et plus globalement, la pérennité du développement économique du Grand territoire, qui doit faire face à une concurrence de plus en plus accrue entre les territoires (se loger sans perte de pouvoir d'achat), nécessite de prendre durablement des mesures visant à développer une offre de logement répondant aux besoins diversifiés, des habitants/ salariés/ entrepreneurs actuels et futurs.

Aujourd'hui, en période de crise économique et budgétaire, il s'agit de **proposer des systèmes, des stratégies tirant le meilleur du développement passé pour engager un futur réactif et adaptable aux enjeux d'aujourd'hui :**

- Prendre appui sur l'existant : renforcer l'armature urbaine existante (les principales villes) en confortant la gamme de l'ensemble des logements (accession libre, à coût maîtrisé, locatif privé et social) avec des densités plus importantes,
- Reconquérir les centres urbains (historiques et récents) en offrant des logements adaptés aux nouveaux besoins et aux nouvelles façons d'habiter.
- Redonner de la fluidité aux parcours résidentiels dans le reste du territoire en jouant sur la mixité des produits (collectifs et individuels), leur occupation (en développant le statut de locataire),
- Inventer, peut-être, un nouveau modèle urbain.

LES FRANGES MÉTROPOLITAINES CONTINUENT D'ATTIRER LES PROPRIÉTAIRES



HABITAT: POUR UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN

DÉVELOPPEMENT URBAIN ÉCLATÉ

Depuis 50 ans, la croissance du Grand territoire s'est fortement accélérée, à travers une planification urbaine plus ou moins maîtrisée (grandes opérations d'urbanisme en milieu urbain / diffusion résidentielle périurbaine).

Aujourd'hui, cette « armature urbaine » éclatée est à l'origine d'une grande partie des dysfonctionnements observés et tend à se généraliser au-delà de l'aire métropolitaine.

LES GRANDES PLANIFICATIONS DE LOGEMENTS DES ANNÉES 60 À 80

Le parc de logement a suivi l'essor fulgurant de l'après guerre où **les stratégies de logement ont été particulièrement ambitieuses et encadrées.**

Le développement du parc de logements s'est d'abord organisé dans les villes principales. Il s'est appuyé sur les grandes opérations de planification de logement sous forme de ZUP, ZAC et de villes nouvelles autour de l'Étang de Berre jusqu'à la fin des années 90.



Le type de développement initié dans les années 60 a privilégié la croissance des pôles urbains existants, et des villes moyennes provençales autour d'un modèle multipolaire plutôt qu'un modèle radioconcentrique « ville - banlieue » observé dans les principales métropoles françaises.

FIN 70' DÉBUT 80' : LA VAGUE PÉRIURBAINE

Parallèlement à ces grandes planifications, le phénomène de périurbanisation, **le desserrement « à la campagne » des populations urbaines**, marque la fin des grandes périodes de construction des années 70. **Il a conduit, de manière non planifiée à l'échelle du grand territoire**, des milliers de personnes à construire ou acquérir des logements, essentiellement sous forme pavillonnaire, en périphérie des principales villes.

Ainsi, la périurbanisation, poussée par les fortes dynamiques démographiques («génération babyboomers»), **a entraîné une spécialisation de l'habitat dans les communes jouxtant les villes centres.**

Les communes de « première couronne » (Allauch, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Venelles, Eguilles, Auriol, Lançon de Provence ou la Fare les Oliviers...) se sont particulièrement développées pendant cette période.

Les communes plus structurées en termes d'équipements et proposant également du foncier (Pertuis, Trets, les Pennes Mirabeau...) ont également été plébiscitées dans les parcours résidentiels des habitants du grand territoire.

Le phénomène périurbain s'inscrit au sein même de la commune d'Aix où les « villages » de Luynes, les Milles ou Puyricard ont enregistré de fortes croissances dans la



construction neuve, sous forme diffuse (zones NB et NA du POS) comme planifiée quand le centre-ville stagnait.

LES ANNÉES 90, RÉÉQUILIBRE ENTRE LES VILLES-CENTRE ET LEUR PÉRIPHÉRIE

Les années 90 se concrétisent par un tassement de la mouvance résidentielle aixoise et marseillaise vers leur première couronne.

En effet, après une quinzaine d'années de forte croissance, la plupart de ces communes ont « consommé » leur POS. **Le besoin de digérer la forte croissance passée se généralise dans la plupart des communes périphériques.**

A partir de cette période, la construction neuve repart sur Aix et Marseille.

Des opérations programmées sous forme de ZAC voient le jour à Aix (Rostolane à Puyricard, Sextius-Mirabeau, la Duranne). C'est surtout au milieu des années 90 que naît une opération de planification majeure à Marseille.

En 1995, **une Opération d'intérêt National** à l'initiative de l'État et des collectivités territoriales est décidée. **Le projet Euroméditerranée est retenu à Marseille.**

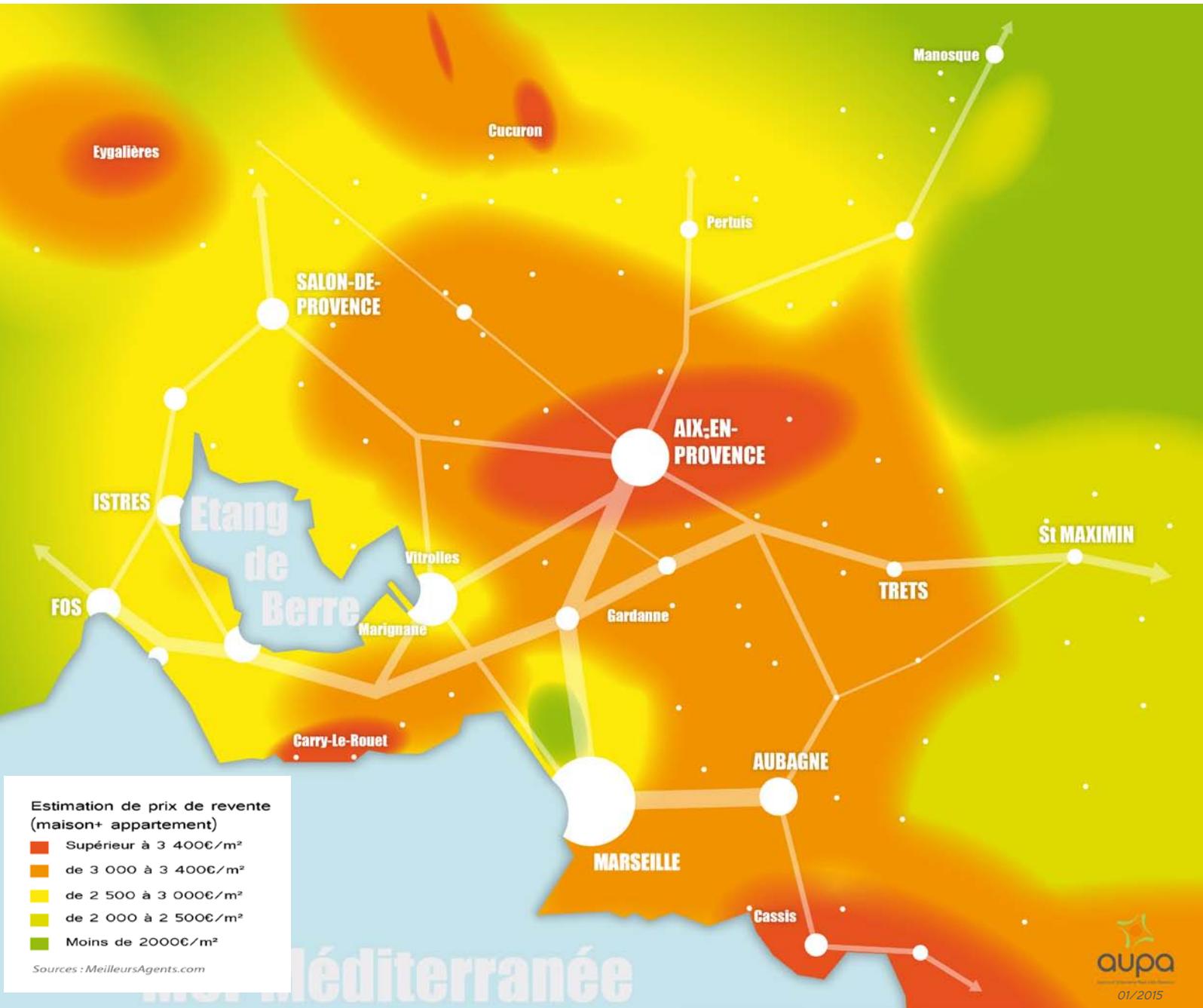
Il a pour ambition de placer Marseille au niveau des plus grandes métropoles européennes. **Avec 480 hectares (Euromed 1 + Euromed 2)**, cette démarche, planifiée sur 15 ans dans un premier temps, est considérée comme **la plus grande opération de Rénovation Urbaine d'Europe.**

ANNÉES 2000, ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE À SON COMBLE ET NAISSANCE D'UNE NOUVELLE VAGUE PÉRIURBAINE, ENCORE PLUS LOIN

Ces grands projets urbains boostés par l'arrivée du TGV, le contexte économique favorable et le phénomène d'héliotropisme engagent les chefs d'entreprises à développer des activités dans les Bouches du Rhône et en particulier dans les zones d'activités aixoises. Des entreprises à haute valeur ajoutée se développent et entraînent l'arrivée d'actifs ayant des revenus supérieurs aux moyennes locales, contribuant à une forte augmentation des prix de l'immobilier.



DYNAMIQUE DES MARCHÉS IMMOBILIERS



Parallèlement, différents dispositifs contribuent à entretenir cette évolution des prix : allongement de la durée des prêts, baisse des taux d'intérêts, assouplissement du prêt à taux zéro, dispositifs fiscaux d'investissements locatifs attractifs...

Depuis 2008/2009, les coûts d'acquisition se stabilisent et demeurent élevés au regard de la capacité d'une grande partie des ménages.

Une nouvelle réalité en termes de recherche de logement s'est imposée en une quinzaine d'années.

Une offre plus accessible en termes de prix, amène les futurs acquéreurs à aller de plus en plus loin pour accéder à la propriété et ceci malgré l'augmentation du coût des carburants. Le réseau routier permet en effet de relier relativement rapidement l'ensemble des communes aux pôles économiques.

Ce sont sur les communes de plus petite taille, non urbaines, à l'Ouest et sur les franges du Grand Territoire, que l'évolution du nombre de propriétaires est la plus importante depuis les années 2000. Cette observation ne se dément pas sur la période plus récente (2006-2011).

Un nombre important de candidats à l'accession, bien qu'actifs, n'ont d'autre choix que de s'éloigner des centres urbains pour accéder à la propriété. L'étalement urbain et à la spécialisation sociale des territoires sont liés et perdurent.

APRÈS 2010

Les objectifs de logements neufs prévus dans les SCOT montrent une volonté de croissance plus forte sur les franges du grand territoire (carte page suivante). Les tensions sur le marché du logement ne semblant pas se résorber et le souhait d'une grande partie de la population pour accéder ne se démentant pas, la péri-urbanisation, **sans un nouveau modèle urbain**, pourrait se poursuivre et s'intensifier dans les prochaines années.

POUR UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN

PRINCIPAUX CONSTATS

- Un système de vases communicants entre les communes en termes de dynamiques résidentielles,
- Une spécialisation des territoires en termes de « produits logements » qui engendre une sociologie sélective,
- Un report résidentiel qui s'opère de plus en plus loin et démontre la nécessité de politiques concertées dépassant les « frontières » du Grand Territoire

CE QUI INTERROGE SUR LES QUESTIONS DU LOGEMENT

L'attractivité d'un territoire se mesure en partie à sa capacité à loger ses habitants (Jobs follow people...),

- Quel équilibre trouver entre concentration des emplois et dispersion de l'habitat ?
- Comment optimiser l'usage de l'espace : construire les logements dont la population a besoin, tout en limitant la pression sur les terres agricoles et naturelles ? Activer le renouvellement urbain ? Développer une densité de logements vertueuse ? Créer une Opération d'Intérêt National entre Aix et Marseille ?

PLANIFICATION DE LOGEMENTS ET DYNAMIQUES RÉSIDENTIELLES

12 LOGTS/1000 EXISTANTS

Nombre de logements neufs annuels projetés dans les SCOT pour 1000 logements existants

2800 LGTS/AN

Objectif annuel de logements neufs des SCOT



Part du territoire dans l'objectif global de production

Sources : SCOT arrêtés et ou approuvés au 1er juin 2015

Evgalières

19 LOGTS/1000 EXISTANTS

1100 LGTS/AN
SCOT AGGLOPOLE PRO

ISTRES

FOS

16 LOGTS

1100 LGTS
SCOT OUE

Nb de logements projetés dans les PLH ou les SCOT

résidences principales en 2011

Sources: MeilleursAgents.com, 1er janvier 2015, Programmes locaux de l'Habitat et Schémas de Cohérence Territorial adoptés, INSEE-RP 2011

Mer Méditerranée



15 LOGTS/1000 EXISTANTS

725 LGTS/AN

SCOT CAVAILLON-COUSTELLET
L'ISLE SUR LA SORGUE
SCOT SUD LUBERON
Cucuron

Manosque



18 LOGTS/1000 EXISTANTS

500 LGTS/AN

SCOT DURANCE LUBERON
VERDON AGGLOMÉRATION

Pertuis

SALON-DE-PROVENCE



AIX-EN-PROVENCE

15 LOGTS/1000 EXISTANTS

2500 LGTS/AN
SCOT PAYS D'AIX

Vitrolles

TRETS

St MAXIMIN



22 LOGTS/1000 EXISTANTS

1000 LGTS/AN
SCOT PROVENCE VERTE

Gardanne

LOGTS/1000 EXISTANTS

Marignane

LGTS/AN
ST PROVENCE

Carry-Le-Rouet

MARSEILLE

AUBAGNE

12 LOGTS/1000 EXISTANTS

500 LGTS/AN
SCOT PAYS AUBAGNE
ET DE L'ETOILE

9 LOGTS/1000 EXISTANTS

4000 LGTS/AN
SCOT MARSEILLE
PROVENCE MEDITERRANEE

Cassis



HABITAT: POUR UN NOUVEAU MODÈLE URBAIN

Les dynamiques résidentielles récentes montrent une sélectivité importante sur les secteurs centraux (Aix, Marseille Sud, Côte bleue...) et un report des couches moyennes vers les territoires de franges dotés d'une offre d'habitat pavillonnaire accessible en termes de coûts.

Cela semble se confirmer par une stagnation démographique sur les grands pôles urbains de la métropole, alors que les territoires périurbains des franges métropolitaines gagnent les 3/4 de l'accroissement démographique : 25.000 habitants supplémentaires sont recensés sur le pays salonnais, l'ouest varois, le pays de Manosque et le sud Luberon, alors que le « sud métropolitain » ne gagne que 9.000 habitants.

Cela interroge sur la capacité du Grand Territoire à créer une offre résidentielle accessible en termes de prix et attractive d'un point de vue qualitatif.



PROPOSER UNE ALTERNATIVE CRÉDIBLE AU PAVILLONNAIRE

Pourquoi le choix des français en général et des provençaux en particulier se porte-t-il préférentiellement sur l'habitat individuel ?

Ce « rêve pavillonnaire » englobe-t-il consciemment la dépendance à la voiture individuelle, l'éloignement des pôles d'emplois, d'équipements et de services, le risque de précarisation énergétique et un mode de vie que l'on qualifie souvent « d'entre soi », par opposition au « vivre ensemble » ?

À quels besoins prétend répondre ce modèle pavillonnaire ?

- un prolongement naturel de l'habitat bénéficiant d'un climat favorable ?
- un espace extérieur où les enfants peuvent jouer ?
- un bout de jardin à cultiver ?
- la maîtrise des choix en termes de gestion ?

Ces aspirations se concrétisent-elles vraiment dans ce type d'habitat? Se confrontent-elles à un manque d'intimité, ou au contraire à un certain isolement voire à un sentiment d'insécurité ?

Le Pays d'Aix a fait le choix d'une préservation des secteurs paysagers sensibles. La rareté foncière, conjuguée à l'importance des risques (inondation, incendie...) et nuisances (bruit et pollution aux abords des grandes infrastructures), nous conduit aujourd'hui à **une autre approche urbaine, conjuguant qualité résidentielle pour les ménages et cadre de vie pour tous (le « bien commun »).**

INVENTER UN NOUVEAU MODE D'HABITER ET PROMOUVOIR UNE NOUVELLE URBANITÉ

Partant du constat que l'espace urbanisable est rare et précieux, il est indispensable de travailler sur la densité, mais en proposant un modèle satisfaisant pour chacun et pour tous.

En priorité il est souhaitable d'intervenir sur les quartiers existants, en favorisant une optimisation des tissus «mutables» de faible densité et en réhabilitant l'habitat ancien, par exemple avec l'intervention des sociétés publiques d'aménagement.

Dans les quartiers nouveaux, ainsi que dans ceux à recomposer, il faut proposer un habitat confortable, accessible notamment pour les personnes âgées ou handicapées (ascenseur), avec un «extérieur» attenant au logement (terrasse, balcon, etc.) et dans un espace urbain apaisé, verdoyant. Pour parvenir à un équilibre



financier en permettant une diversification de l'habitat (social et intermédiaire), la question des hauteurs de bâti ne doit pas être un obstacle mais être conditionnée à la création d'un environnement urbain de qualité.

La question du vivre ensemble appelle également une prise en compte de la mixité, qu'elle soit sociale, générationnelle ou fonctionnelle. Le maintien et la création de «centralités de quartier» sont à promouvoir, afin d'offrir aux habitants une vraie vie de quartier, alternative aux grands espaces commerciaux monofonctionnels. Le développement d'activités au sein des quartiers d'habitat est également à promouvoir pour limiter les déplacements –souvent motorisés– vers les grandes zones d'activités.

C'est donc une ville de la proximité et de la convivialité qu'il est souhaitable de développer, en s'appuyant sur les centralités de quartiers, l'espace public, les secteurs urbains joutant les lignes de transports.



ESPACE PUBLIC



PROXIMITÉ



VIE DE QUARTIER



« A l'heure où certains évoquent une situation d'apartheid, le vivre-ensemble et plus généralement les grandes mutations sociétales interrogent notre projet de développement. Les inégalités ne cessent de s'accroître dans le monde et elles sont un frein à la croissance.

En pays d'Aix, la tendance est à la réduction de ces inégalités et à l'amélioration du niveau de vie des habitants. Néanmoins, des phénomènes de relégation et d'exclusion subsistent. Si la pauvreté se concentre dans certains quartiers d'habitat social, en cette période de crise elle gagne aussi du terrain dans nos villes et villages, et semble se diffuser auprès des classes moyennes qui font pourtant la force de notre territoire.

Par ailleurs, la géographie sociale du grand territoire évolue rapidement et de nouvelles fractures territoriales semblent se dessiner. Le départ, la relégation des classes moyennes et populaires est un risque pour la cohésion du modèle métropolitain. Une vigilance toute particulière doit être accordée à cette métropole pavillonnaire de plus en plus fragile.

Sur la base de notre expérience et de notre méthode de travail, nous souhaitons que la métropole devienne un véritable laboratoire du développement social, basé sur quelques idées simples :

Il faut réparer les quartiers fragiles en les reconstruisant, comme cela s'est déjà fait à

SOCIÉTÉ

Aix-en-Provence (Corsy, Beisson), à Vitrolles (les Pins) ou dans les quartiers Nord de Marseille. Mais il faudra aussi attirer des entreprises, réintroduire des commerces et services et enfin, et c'est peut-être le plus important, libérer les énergies créatives.

Nous croyons beaucoup dans la capacité d'innovation des jeunes, particulièrement dans ces quartiers dits difficiles souvent stigmatisés.

Il faut revoir la politique de peuplement des quartiers d'habitat social, pour éviter une concentration excessive des populations précaires, source de dysfonctionnements et de problèmes sociaux. L'attribution des logements sociaux doit être repensée dans une logique communautaire. Les opérations de renouvellement urbain doivent permettre de lutter contre la concentration et favoriser la mixité des fonctions au sein des quartiers sensibles. Il faudra aussi favoriser l'accès à la propriété à coûts maîtrisés ainsi que le logement étudiant pour diversifier ces quartiers.

Il faut réaménager nos centres-villes, seuls véritables lieux de mélange entre jeunes et seniors, entre riches et pauvres, entre habitat, commerce et emploi. Pour cela, un vaste programme de réhabilitation et de rénovation des centres anciens, qui sont souvent en voie de précarisation, me paraît indispensable. Le numérique et plus précisément le très haut débit vont nous aider à redynamiser ces centralités en perte de vitesse. »»

Maryse Joissains-Masini

SOCIÉTÉ/MODES DE VIE : POUR UN DÉVELOPPEMENT SOCIAL VERTUEUX

DES DYNAMIQUES SOCIÉTALES QUI INTERROGENT SUR LA COHÉSION DU MODÈLE MÉTROPOLITAIN: LES DEUX FACETTES DU GRAND TERRITOIRE ?

LA NOUVELLE DONNE DÉMOGRAPHIQUE

Après des décennies de croissance de la première couronne périurbaine située entre Aix et Marseille, **l'extension des phénomènes de périurbanisation semble s'accroître depuis quelques années.** La demande des ménages couplée à un déficit d'offre accessible dans les espaces urbains centraux peut expliquer ce décalage. Le plébiscite pour la maison individuelle est toujours d'actualité.

Après le desserrement de Marseille vers sa proche banlieue, le desserrement de la métropole vers les franges éloignées (Ouest varois, région de Manosque, région de Salon, Sud Luberon et pays d'Aix Nord) met en évidence des phénomènes de report. Ces franges apparaissent de plus en plus comme un **« nouvel eldorado » démographique**, alors que le « cœur » de la métropole (Marseille Provence Métropole, Ouest de l'Étang de Berre, pays d'Aubagne et pays d'Aix Sud) stagne. Plusieurs facteurs expliquent cette situation :

- Des phénomènes de saturation entre Aix et Marseille (urbanisation de plus en plus contrainte, volonté de limiter la consommation d'espaces - effet « PLU »...).
- Un effet « prix » et sélectivité des marchés de l'habitat à Aix et dans sa première couronne, ainsi que dans les quartiers Sud de Marseille.
- Un effet « repoussoir » et un déficit d'image pour certains territoires (rives de l'étang de Berre, quartiers Nord de Marseille...).

Dans le « cœur métropolitain », la tension immobilière est accentuée par un déficit d'offre neuve (à Aix notamment) et une montée en puissance des phénomènes de vacance (logements qui échappent à la demande car vétustes, trop chers, ne répondant aux nouvelles normes environnementales...). Par ailleurs, la baisse de la taille des ménages (« point mort » lié à des phénomènes de décohabitation, de recompositions familiales...) accentue les besoins.

Mais au-delà de ces facteurs endogènes, l'attractivité du « cœur métropolitain » pourrait être fortement remise en cause, notamment pour les familles et les actifs.

A titre d'illustration, **les « franges » gagnent, en volume, beaucoup plus d'habitants (+25.000 habitants) que le reste de l'aire métropolitaine (+9.000), avec des taux d'accroissement très forts.**

C'est en revanche dans cet espace central (et notamment sur un axe Est-Ouest / RD6-RD9) que se porte l'essentiel du développement économique, accentuant la déconnexion lieu de résidence / lieu de travail.

LE NOUVEAU RECENSEMENT DE LA POPULATION DE L'INSEE : DES RESULTATS QUI INQUIETENT ET INTERPELLENT !

Après avoir été exhaustif jusqu'en 1999, le recensement de la population est désormais effectué en continu et par sondage (8% des logements des communes de plus de 10.000 habs enquêtés chaque année sur des cycles de cinq ans, soit 40 % du parc). Cette méthode nouvelle permet de bénéficier de données relativement récentes et actualisées tous les ans. Toutefois, si la mise à jour des données s'est grandement améliorée, leur qualité est aujourd'hui discutée.

Les derniers résultats publiés par l'INSEE font ainsi état d'un ralentissement de la croissance démographique régionale entre 2007 et 2012, notamment dans les grandes villes où la population stagnerait (voire diminuerait dans certains cas). Par ailleurs, au regard de la nouvelle méthode employée, de nombreuses villes importantes remettent en cause la fiabilité de ces résultats ainsi que les dernières évolutions démographiques.

L'exemple de Marseille illustre bien la complexité de cette nouvelle méthode. En effet, en décalant d'une année les cycles de recensement, les résultats diffèrent fortement : +121 habitants entre 2007 et 2012, +11.593 habs entre 2006 et 2011 ! Comment expliquer de tels écarts ? Comment estimer au mieux la population d'une commune ? Quelle est la réalité de la croissance démographique ?

VERS UNE NOUVELLE METHODE INSEE-DGI POUR ESTIMER LA POPULATION ?

Outre les chiffres du recensement de la population (qui sont d'ailleurs les seules données légales existantes), la population d'une commune peut être estimée à partir d'autres sources administratives, et notamment celles des impôts (source : INSEE - DGI).

Plus précisément, le Répertoire Statistique des Logements (RSL - donnée produite par l'INSEE pour les années 2011, 2012, 2013 et 2014) permet d'établir, par compilation de sources administratives, la liste des logements (ainsi qu'une estimation de la population) situés sur le territoire français. Cette méthode, exploratoire à ce jour, croise à la fois des fichiers fiscaux (Fichiers des propriétés bâties et non bâties / Taxe d'habitation / Impôt sur le revenu), mais aussi le répertoire des communautés, le répertoire d'immeubles localisés, la Base Permanente des Équipements...Les données recueillies sont exhaustives et déclaratives.

Avec cette méthode, la population du Pays d'Aix (qui était évaluée à 391.536 habitants en 2012 - population totale INSEE - Recensement) dépasserait les 400.000 habitants en 2014.

QU'EST-CE QU'UN ARRÊTÉ DE SUR-CLASSEMENT DÉMOGRAPHIQUE ?

Toute commune ou établissement public de coopération intercommunale comportant au moins un quartier prioritaire de la politique de la ville peut être surclassé dans une catégorie démographique supérieure (arrêté préfectoral permettant de bénéficier de dotations plus importantes).

La population totale recalculée est obtenue en multipliant par deux la population des quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Sur cette base, la population du Pays d'Aix atteindrait 414.756 habitants (surclassement démographique de la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix - arrêté du 5 Août 2015 - Préfecture des Bouches-du-Rhône).

DE NOUVELLES FRACTURES SOCIALES ET TERRITORIALES ?

Les « franges » de l'aire métropolitaine ont donc connu récemment un fort renouvellement de leur population qui s'est accompagné d'une croissance importante du nombre d'actifs (+6,7% entre 2006 et 2010, soit +12.200 actifs). Celle-ci a été beaucoup plus rapide que dans les territoires du « cœur » (+2,4%, +16.700 actifs).

Au plan social, si la croissance a été forte pour toutes les catégories socioprofessionnelles, celle-ci a été encore plus marquée pour les classes moyennes et populaires (ouvriers et employés). Ceci semble confirmer l'hypothèse de forte « sélectivité » métropolitaine et de report des catégories intermédiaires sur les franges. **Ces dynamiques pourraient s'accompagner d'une tendance à la diffusion de la précarité qui pourrait monter en puissance dans les prochaines années.**

En effet, selon Anne Lambert (lauréate de la Fondation pour les Sciences Sociales et sociologue à l'INED - Cahier culture et idées du Monde, samedi 13 décembre 2014, « Les mirages des politiques de l'habitat »), depuis de nombreuses années, « les prix de l'immobilier poussent les employés et les ouvriers vers les zones périurbaines, et cet éloignement a un coût social ».

LÉGENDE



SECTEURS DE CONCENTRATION DE MÉNAGES À BAS REVENUS

Source : INSEE, Données carroyées de la population (200m x 200m)

- Revenus Fiscaux Localisés (RFL) au 31/12/2010
- Taxe d'habitation (TH) au 01/01/2011

Regroupement schématisé de carreaux contigus dont la part des ménages à bas revenus est supérieure à 21%.



TERRITOIRES TRÈS FAVORISÉS

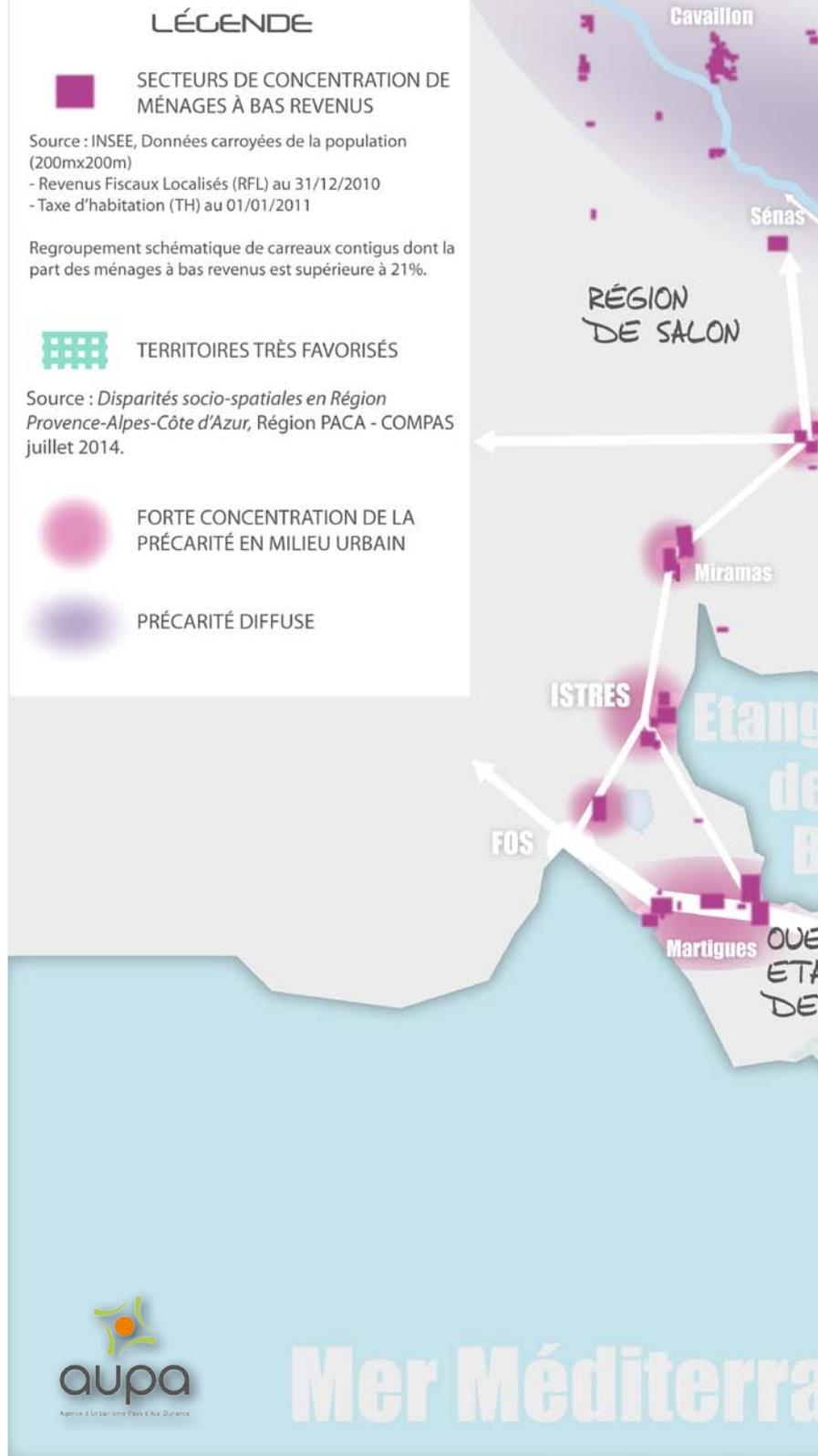
Source : *Disparités socio-spatiales en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Région PACA - COMPAS* juillet 2014.



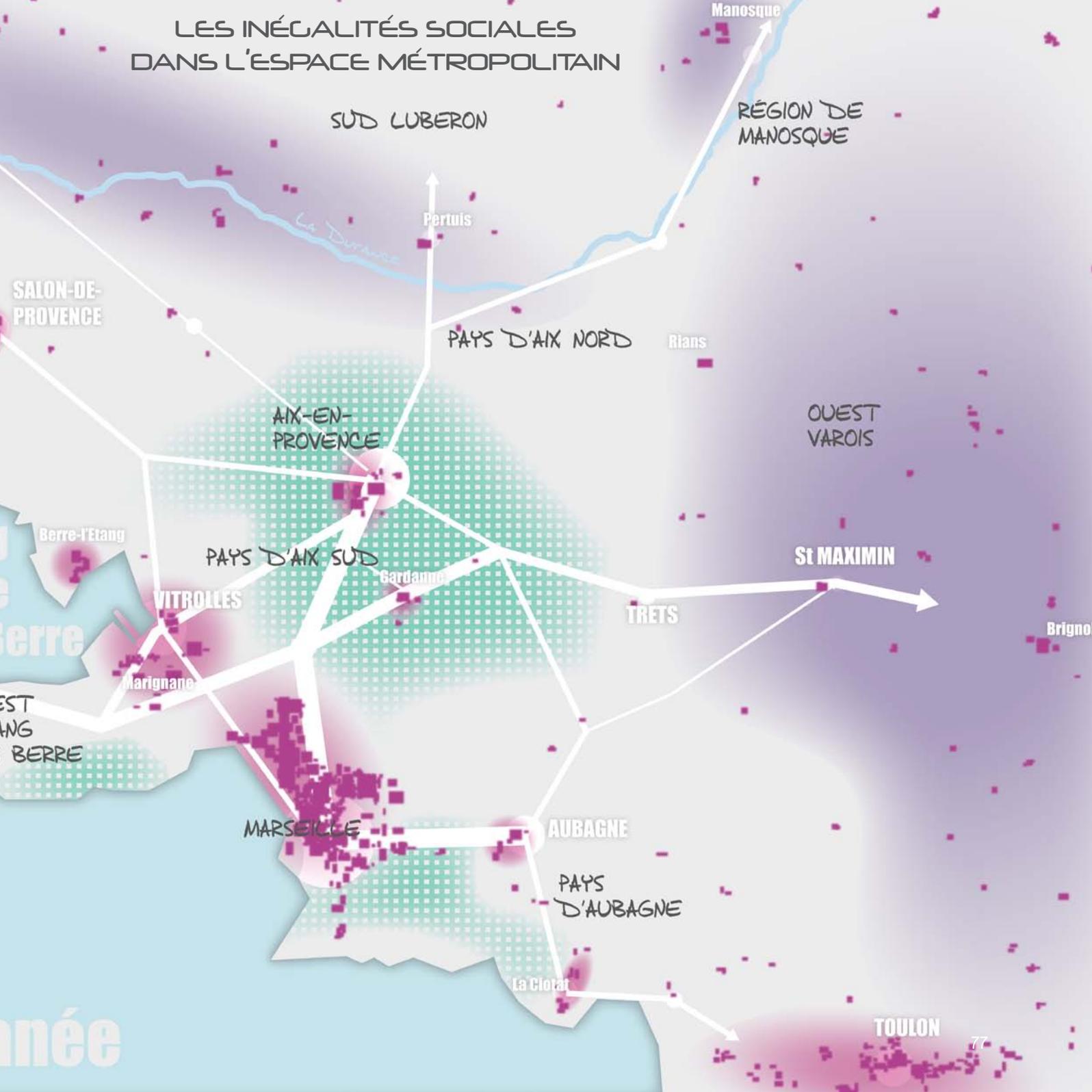
FORTE CONCENTRATION DE LA PRÉCARITÉ EN MILIEU URBAIN



PRÉCARITÉ DIFFUSE



LES INÉGALITÉS SOCIALES DANS L'ESPACE MÉTROPOLITAIN



Dit autrement, **le rêve pavillonnaire n'est pas toujours au rendez-vous** et les déconvenues de ces familles souvent modestes peuvent être importantes: cohabitation parfois difficile, endettement qui peut peser très lourd dans le budget des ménages, difficultés plus marquées pour sortir du chômage du fait d'un éloignement des grands pôles d'emplois (notamment pour les femmes), coût élevé des transports... Au final, ces dynamiques périurbaines ont un coût social et font émerger de nouvelles formes d'exclusion.

Selon certains chercheurs, la géographie sociale évolue en France (« Fractures françaises », Christophe Guilluy, 2010). Au-delà de la paupérisation de certaines cités, l'émergence d'une « France périphérique » interroge sur les phénomènes de relégation aux marges (de plus en plus éloignées) des grandes villes.

Aujourd'hui, la France pavillonnaire et périurbaine qui accueille les classes populaires et intermédiaires serait en voie de précarisation. **Ces nouvelles fractures territoriales et sociales questionnent sur le « vivre ensemble » et sur la cohésion du modèle métropolitain.** Outre la marginalisation avérée de nombreux quartiers renfermés sur eux-mêmes et de plus en plus exclus, la fragmentation sociale semble dépasser largement les limites institutionnelles de la métropole. La recomposition économique de la métropole (que l'on observe dans la plupart des grandes villes) a accentué cette recomposition sociale. La spécialisation vers un emploi très qualifié offre peu de perspectives d'emplois à des populations sans qualifications... une problématique qui devra être prise en compte dans la stratégie de développement économique.

Légende

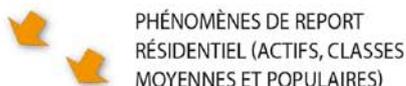
DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES



SPECIALISATIONS SOCIALES



REPORT RESIDENTIEL



SOURCES : INSEE, RECENSEMENT 2007-2012
CONSTRUCTION : SITADEL 2002-2011



ISTRES
QUEST ETANG
DE BERRE

FOS



SUD METROPOLITAIN⁽²⁾

1.606.000 HABITANTS

352 EMPLOIS / KM²

+9.000 Habitants

ENTRE 2007 ET 2012 (+0,11%/AN)

⁽¹⁾ FRANGES = RÉGION DE SALON + SUD LUBERON + RÉGION DE MANG

⁽²⁾ SUD METROPOLITAIN = MARSEILLE PROVENCE METROPOLE + O
+ PAYS D'AIX SUD + AIX-EN-PROVENCE

DE NOUVELLES DYNAMIQUES DEMOGRAPHIQUES ET SOCIALES

FRANGES METROPOLITAINES⁽¹⁾

440.000 HABITANTS

32 EMPLOIS / KM²

+25.000 Habitants

ENTRE 2007 ET 2012 (+1,18%/AN)

MANOSQUE

RÉGION DE
MANOSQUE

+25.000

REGION
SALON

SALON-DE-
PROVENCE

SUD LUBERON

PERTUIS

REPORT RESIDENTIEL ?

PAYS D'AIX NORD

AIX-EN-
PROVENCE



OUEST
VAROIS

St MAXIMIN

Etang
de
Berre

VITROLLES

PAYS D'AIX SUD

GARDANNE

TRETS

MARIGNANE

PAYS
D'AUBAGNE

AUBAGNE

MARSEILLE



MANOSQUE + OUEST VAROIS + PAYS D'AIX NORD

OUEST ETANG DE BERRE + PAYS D'AUBAGNE

VERS L'ÉMERGENCE D'UN ÉCOSYSTÈME MÉTROPOLITAIN ?

Le modèle actuel génère ses propres facteurs limitants (congestion des axes, pollution, relégation sociale, ghettoïsation de certains quartiers...) qui remettent en cause sa compétitivité. A ce titre, le fonctionnement de la métropole peut s'apparenter à celui d'un écosystème... mais un écosystème urbain sclérosé dans lequel les interactions fonctionnent mal. La structure polycentrique y est pour beaucoup, la multiplicité de «plaques territoriales» fragmentant les territoires. Dans ce contexte, la construction d'un projet territorial, quel qu'il soit, ne devra plus se faire en vase clos, sans prendre en compte l'ensemble des composantes sociales et territoriales.

Afin de dépasser les antagonismes historiques, il convient de privilégier une approche systémique du développement et élargir la réflexion aux territoires voisins (ce qui est décidé dans le grand territoire impacte directement ceux de Manosque ou de l'Ouest varois, et inversement). Dans cet écosystème vertueux, l'amélioration des réseaux d'échanges, qu'ils soient matériels ou immatériels, faciliterait les interactions socio-spatiales, un modèle qui reste à construire...



VERS UNE MEILLEURE ARTICULATION DES POLITIQUES RÉSIDENTIELLES ENTRE LES FRANGES ET LE COEUR MÉTROPOLITAIN ?

Aujourd'hui, les territoires de frange, par l'offre foncière massive qu'ils proposent, alimentent le modèle périurbain.

Tant que cette offre massive en individuel (accessible et correspondant à la demande) existera aux franges, le système métropolitain ne pourra pas s'auto-réguler.

Une réflexion sur l'articulation des politiques d'habitat est indispensable, dans le cadre par exemple d'une démarche INTER-SCOT. Plus généralement, ces phénomènes interrogent sur la place des classes moyennes dans la métropole, sur la viabilité économique de ce mode de développement, et notamment sur ses conséquences pour la compétitivité des entreprises. Un territoire sans main d'œuvre est-il viable au plan économique ?

VERS UNE POLITIQUE FONCIÈRE MÉTROPOLITAINE ?

Face à la tension immobilière observée dans l'ensemble de l'aire métropolitaine, la maîtrise foncière apparaît comme un enjeu fondamental. Plus précisément, **la définition de secteurs prioritaires d'intervention foncière, dans les secteurs de développement et les tissus urbains existants (en collaboration avec l'Établissement Public Foncier) est une solution pour réduire le coût de la construction.** Une intervention sur les centres historiques dégradés (en complément des actions menées sur les quartiers d'habitat social dans le cadre de la politique de la ville) pourrait permettre de redynamiser certains secteurs (actions de réhabilitation / rénovation).

VERS DE NOUVEAUX ÉQUILIBRES TERRITORIAUX : RAPPROCHER LES ACTIFS DES EMPLOIS OU LES EMPLOIS DES ACTIFS ?

Aujourd'hui, la polarisation économique se renforce (AXE Est-Ouest notamment), alors que le desserrement résidentiel est de plus en plus marqué. Cette déconnexion questionne sur la stratégie de développement métropolitain. **Doit-on favoriser la tendance à la concentration économique en l'accompagnant d'un développement résidentiel ou rechercher de nouveaux secteurs de développement économique aux franges du Grand Territoire, dans des hinterlands dotés de fortes aménités résidentielles ?**

VERS L'ÉMERGENCE DE « SYSTÈMES PRODUCTIVO-RÉSIDENTIELS » (SPR) À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE ?

Ces SPR qui prendraient appui sur des centralités « historiques » pourraient ainsi structurer leurs bassins de vie qui pourraient se développer de façon relativement autonome (en associant emploi, services, équipements...).

Dans ce schéma, la restructuration du « cœur » métropolitain pourrait s'accompagner d'un développement autour de pôles autonomes, via notamment un nouvel investissement public (transports collectifs, grands équipements, infrastructures, pôles de recherche...).

PROSPECTIVE ET ÉQUITÉ TERRITORIALE ?

Même dans les aires métropolitaines les plus riches, des disparités sociales et territoriales existent, particulièrement dans le Sud de la France. Face à ce constat, la question de **l'équité territoriale** se pose. Il est donc nécessaire d'élaborer un projet de territoire qui propose un nouveau modèle de développement plus inclusif.

LA SEGREGATION, UNE RÉALITÉ COMPLEXE, DES RÉPONSES DIFFÉRENCIÉES ?

La ségrégation socio-spatiale est un phénomène complexe qui désigne la concentration de groupes sociaux aux caractéristiques similaires dans les mêmes espaces résidentiels. Face à la diversité des situations et des enjeux, la « Politique de la Ville » a proposé une lecture trop sommaire et simplifiée (propositions uniformes, manque d'effets d'entraînement, absence de transversalité, critère unique...). Cela explique en partie pourquoi, en dépit des financements engagés, les disparités ne sont pas réduites dans les quartiers dits prioritaires.

LA MIXITÉ SOCIALE, DU RÊVE À LA RÉALITÉ ?

Après plus de trente années de « Politique de la Ville », l'idéal de mixité sociale semble de plus en plus contesté. Tout d'abord parce que dans le cadre des opérations de renouvellement urbain, les habitants souhaitent dans la plupart des cas être relogés dans leur quartier (logique d'attachement). A contrario, les classes moyennes (ainsi que les entreprises) ne veulent pas vraiment s'y installer... Les politiques d'attractivité seraient donc particulièrement difficiles à mettre en place.

Il faut donc **réévaluer les objectifs de mixité sociale**, repenser les stratégies de peuplement en redonnant aux habitants des quartiers fragiles le choix au plan résidentiel.

Pour cela, une des solutions consisterait à développer, dans les quartiers fragiles, **une offre en logement intermédiaire en accession à la propriété** tournée principalement vers les habitants de ces quartiers. Pour ancrer les classes moyennes (et elles sont nombreuses), il faut aussi travailler le cadre de vie et les aménités offertes (éducation / commerces / services...). Dit autrement, il s'agit de favoriser la mobilité sociale et résidentielle dans / à l'intérieur des quartiers (vecteur d'ascension sociale).

NE FAUT-IL PAS IMAGINER UNE NOUVELLE FORME D'ÉQUITÉ TERRITORIALE ?

La notion d'**équité territoriale** repose sur l'idée simple qu'il faut faire plus et mieux là où il y a moins, c'est-à-dire où les besoins sont plus importants. Cela passe par une meilleure articulation entre des politiques spatialement ciblées (type Politique de la Ville) et des politiques plus générales dites de **droit commun** qui doivent être prioritaires. Outre les quartiers les plus en difficulté repérés par la « Politique de la Ville », cette stratégie d'équité territoriale devra inclure les territoires marqués par une précarité plus diffuse (centres anciens, copropriétés dégradées...).

Sachant qu'une partie des réponses aux problèmes sociaux se trouve non pas à l'échelle du quartier mais à celle de l'agglomération, il est nécessaire d'élargir

la réflexion et de **changer d'échelle** (interdépendance des territoires). La mise en relation du quartier avec son environnement, par une politique renforcée d'accès aux ressources, est fondamentale (désenclavement, accès à l'emploi, à la formation, à la culture...).

Réfléchir en terme d'équité territoriale signifie enfin renforcer **l'attractivité des territoires fragiles**, ce qui passe en partie par un développement « exogène » (arrivée de populations nouvelles via la rénovation, d'entreprises par les zones franches, implantation de grands équipements...). Bien que ce type d'action ne soit pas forcément aisé dans les quartiers les plus précaires, ce « choc exogène » pourrait davantage jouer pour d'autres territoires comme les centres anciens (à forte valeur identitaire et patrimoniale) où domine un habitat dégradé.

UN NOUVEAU MODÈLE, L'EMPOWERMENT ?

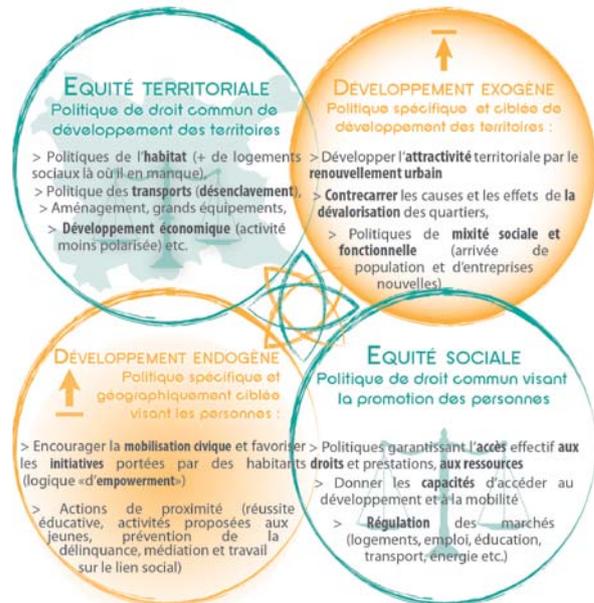
L'EMPOWERMENT, très en vogue dans les pays anglo-saxons et les pays du Sud, désigne le processus permettant aux individus de prendre conscience de leur capacité d'agir et d'accéder à plus de pouvoir. En s'appuyant plus fortement sur les acteurs de proximité et les initiatives citoyennes (collectifs, associations...), l'objectif est de relancer la participation locale. L'idée sous-tendue est de sortir les habitants d'une forme de « passivité », de leur permettre de devenir des interlocuteurs incontournables, et plus généralement de changer l'image souvent stigmatisante des quartiers.

En partant du « terrain » et des idées émanant des habitants, on privilégie une logique ascendante (du local au global) afin de mieux s'adapter aux différentes formes

de précarité (on n'applique pas systématiquement les mêmes « recettes » aux mêmes endroits).

Cela peut se traduire très concrètement par un soutien aux initiatives économiques (jusqu'à présent un peu négligées), en aidant et en accompagnant les jeunes entrepreneurs qui y vivent (espaces de co-working, pépinières d'entreprises, incubateurs...). Des déclinaisons dans les domaines culturels, sportifs ou associatifs peuvent aussi être imaginées.

POLITIQUES DE DROIT COMMUN Un enjeu majeur, l'**ÉQUITÉ** : Faire plus et mieux là où les besoins sont les plus importants pour éviter d'accroître les contrastes sociaux entre les territoires.



POLITIQUES SPÉCIFIQUES

Des dispositifs et des moyens ciblés sur certains quartiers

« Avec près de 90 000 étudiants essentiellement répartis entre les villes d'Aix-en-Provence et de Marseille, la métropole fera partie des principaux pôles d'enseignement supérieur et de recherche au niveau national.

La quasi totalité des formations et des diplômes obtenus après le baccalauréat est représentée, des enseignements classiques aux écoles en alternance issues de collaboration avec les entreprises aux démarches innovantes associant les formations en lien avec des laboratoires de recherche prestigieux implantés au coeur de nos territoires.

Salon-de-Provence, Martigues, Vitrolles, Gardanne ou Istres ont chacune des formations et des étudiants en lien avec leur spécificité et leur développement économique local.

L'Université occupe une place particulière pour la métropole, à Aix comme à Marseille. Présente depuis plus de 600 ans à Aix-en-Provence, l'Université fait partie de notre ADN, garante de la connaissance et de sa renommée internationale.

SUPÉRIEUR, RECHERCHE

Les défis seront nombreux pour garder notre culture de l'excellence. Elle permet aux étudiants et plus généralement aux jeunes de trouver leur voie tout en se préparant aux métiers du futur et en faisant progresser le savoir d'Aix-Marseille Provence.

Le projet métropolitain devra assurer une cohérence entre les formations, donner des priorités à l'implantation des logements étudiants, rénover des locaux d'enseignements, s'adapter aux nouvelles générations de formations et inventer de nouveaux modèles de coopération.

Le projet métropolitain devra traduire l'ambition d'excellence des collectivités, des acteurs académique et du monde économique. Ainsi notre territoire pourra accroître sa visibilité et son attractivité en créant des emplois qualifiés qui tirent la croissance économique.



Maryse Joissains-Masini

POUR LE RAYONNEMENT DU GRAND TERRITOIRE

UNE UNIVERSITÉ PLUS LISIBLE ET PLUS ATTRACTIVE

L'État a impulsé une dynamique pour améliorer l'attractivité et la lisibilité de l'université à travers l'harmonisation des diplômes nationaux aux critères internationaux mais également avec la réforme liée à l'autonomie budgétaires des universités lancés dès 2007.

Avec d'importants financements, une série de mesures vise à accompagner cette stratégie d'attractivité pour la recherche (investissements d'avenir, laboratoires d'excellence...) et pour la vie étudiante (Plan Campus en particulier, Plan 40 000 logements étudiants...).

Dans le cadre des investissements d'avenir, 80 projets ont été labellisés par Aix-Marseille Université.

Aix-Marseille Université est entrée en vigueur le 1er janvier 2012, se substituant à l'université de Provence, de la Méditerranée et Paul Cézanne. C'est aujourd'hui une des plus jeunes universités de France, c'est aussi la plus grande de par le nombre de ses étudiants, de ses personnels et par son budget. C'est également la plus grande université francophone qui accueille 10 000 étudiants étrangers.

Autant d'atouts, au-delà des résultats d'ores et déjà notables dans le domaine de l'enseignement et de la recherche, qui font d'Aix-Marseille Université un établissement d'enseignement supérieur et de recherche d'excellence.

PRÈS DE 90.000 ÉTUDIANTS SUR LE GRAND TERRITOIRE D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE:

Depuis 2000, les effectifs étudiants de la métropole sont stables, **environ 90 000 étudiants dont 70 000 à l'Université** quand les 10 métropoles nationales enregistrent une augmentation de 15% en moyenne de leurs effectifs étudiants. A l'échelle nationale et plus marquée sur la métropole Aix-Marseille- Provence, ce sont les inscriptions à l'université qui se sont stabilisées voire diminuées (particulièrement sur la métropole).

La quasi totalité des formations est présente sur une vingtaine de sites universitaires et d'enseignements.

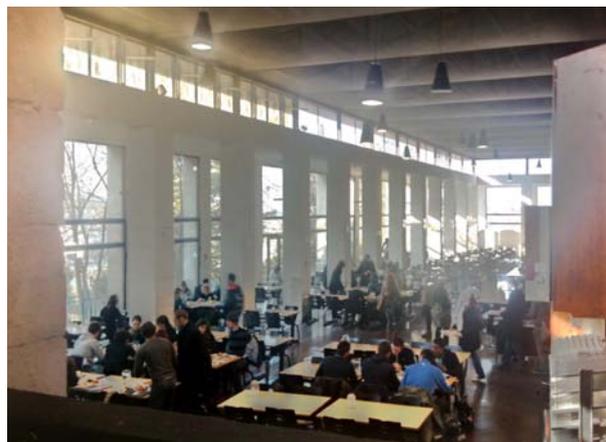
La ville d'Aix-en-Provence a développé autour du projet Plan Campus, un projet urbain «**Campus Mirabeau**» qui rassemble l'ensemble des acteurs lié à l'aménagement où il s'agit d'intégrer un projet cohérent à l'échelle de la ville qui accompagnera l'amélioration du rayonnement universitaire et de son économie liée.

Parallèlement à ces investissements et ce projet partenarial, le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 associe la Région et l'État et les collectivités (villes, agglomérations, conseils départementaux, université, grandes écoles) pour poursuivre une dynamique d'amélioration des sites d'enseignements et de recherche n'ayant pas bénéficiés des financements du plan campus notamment. A partir de du 1er janvier 2016, la Métropole fera parti des interlocuteurs privilégiés de la mise en route et de la pérennité des projets portés par le CPER.

Dans un contexte de plus en plus compétitif où les budgets de l'État se réduisent, la métropole fait parti des acteurs qui aura à faire des choix en matière de stratégie de développement de l'enseignement supérieur.

VERS UN SCHEMA DIRECTEUR DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

- Établir un schéma directeur à l'échelle métropolitaine pour l'organisation de puissants pôles d'ESR, ouverts à l'innovation et au monde économique.
- Soutenir le développement et le renforcement des formations d'ingénieurs, en cohérence avec les filières prioritaires.
- Promouvoir la culture de l'entrepreneuriat étudiant
- Encourager la création de passerelles entre la recherche et les entreprises (plateformes technologiques mutualisées, incubateurs...)
- Poursuivre l'investissement dans la R&D collaborative au travers du Fonds Unique Interministériel des pôles de compétitivité, des plateformes technologiques, en favorisant les mutualisations recherche/entreprises,
- Accompagner et rendre plus attractif les conditions de vie étudiante (favoriser l'implantation de logement étudiant, de transports adaptés entre les sites d'enseignement, l'intégration des populations étudiantes à la ville...).



ANCER UNE ÉCONOMIE DU SAVOIR ET RENFORCER LES FILIÈRES D'EXCELLENCE

A l'articulation entre les politiques d'enseignement, de recherche et d'innovation et l'économie locale, plusieurs initiatives sont menées pour accroître la lisibilité des filières d'excellence et favoriser l'interactivité entre la formation, la recherche (privée et publique) et le monde de l'entreprise (technopôles, pôles de compétitivité -clusters-, incubateurs...).

A l'échelle métropolitaine, plusieurs sites sont concernés par ces initiatives :

- La Santé : 76 000 emplois publics et privés essentiellement localisés à Marseille les liens avec l'enseignement supérieur et la recherche sont modélisés à travers Marseille Immunopôle
- L'Énergie : 10 000 emplois dont plus de la moitié sur le site de Cadarache

- Le numérique et production de contenu : 40 000 emplois

Le label French Tech Numérique et l'initiative The camp viennent à Aix-en-Provence compléter ce secteur

- L'aéronautique : 10 000 emplois coeur de filière, où le projet national Henri Fabre vient valoriser cette activité d'excellence

METTRE EN PLACE UNE POLITIQUE INNOVANTE AVEC LE MONDE ÉCONOMIQUE

La qualité des infrastructures éducatives, de formation et de savoirs locaux font partie des facteurs essentiels dans le choix d'implantation des entreprises. En élaborant une stratégie métropolitaine pour l'enseignement supérieur et la recherche Aix Marseille Provence s'affichera comme métropole du savoir et visera à rendre le territoire encore plus attractif auprès des étudiants, des établissements d'enseignement et plus globalement auprès des acteurs économiques (des petites entreprises aux grands groupes industriels).

Etablir avec les dirigeants publics et privés, une ambition économique et sociale en termes d'innovation et de formation semble indispensable pour favoriser la lisibilité de la métropole à travers le monde (et les investissements qui y seront fait).

Développer de nouveaux partenariats avec les écoles et les formations universitaires

Les formations professionnalisantes et en alternance font partie des atouts dont peuvent bénéficier à la fois les plus jeunes mais également les entreprises et les centres

de recherches (publics comme privés) qui pourront bénéficier d'une main d'oeuvre formée et qualifiée.

Les écoles d'ingénieurs, de qualités mais peu représentées à l'échelle de la métropole, ont également toute leur place dans ce type de développement.

Intégrer les nouvelles générations de formations

A l'instar du projet The Camp, de nouvelles formes d'enseignements voient le jour. Basé sur une thématique clef (le numérique pour the Camp), des conditions de création et d'innovation sont créées pour favoriser les interactions entre des populations de profils et d'expériences différents étudiants... mais également des cadres d'entreprise, des entrepreneurs et des experts de rang mondial. Ces populations viendront vivre et travailler sur ces campus sur des périodes courtes et intenses, pour imaginer et expérimenter les solutions qui enrichiront la connaissance, les process et les business de demain.

Fluidifier le marché du travail

La recherche d'une meilleure adéquation entre appareil de formation et tissu économique est un enjeu majeur qui doit permettre au territoire de s'inscrire dans une dynamique vertueuse de développement. L'objectif est à la fois d'anticiper et de susciter le développement futur, en formant localement une main d'oeuvre qualifiée, sur les emplois de demain mais aussi de résorber le chômage et notamment le chômage des jeunes, particulièrement sensible dans la métropole.

Le tissu économique tel qu'il est structuré aujourd'hui présente une grande diversité, et propose donc des

emplois eux aussi très divers, dans l'agriculture, le tourisme, l'industrie, les services, et ce pour la plupart des niveaux de qualification.

Pour mieux appréhender les besoins de formation il faut donc tenir compte à la fois des besoins actuels que l'on peut approcher par la connaissance des métiers en tension mais aussi des filières stratégiques à promouvoir qui sont porteuses de développement futur.

A partir de différentes sources d'informations (données pôle emploi sur l'offre et la demande, enquêtes auprès des entreprises sur les difficultés de recrutement...), l'ORM (Office Régional des Métiers) identifie 28 métiers en tension structurelle en PACA. Ces métiers sont très variés et tous les niveaux de qualification sont concernés. Certains domaines professionnels sont cependant plus touchés que d'autres, comme ceux de l'électricité, électronique, de la mécanique, travail des métaux, des industries de process, de la maintenance ou encore celui de l'hôtellerie, restauration, alimentation.

La liste des métiers pour lesquels la tension sur le marché du travail est la plus forte et où les offres sont très majoritairement pérennes s'inscrivent pour la plupart dans des domaines d'action Stratégiques retenus par la région. (Industries mécaniques, électricité électronique, informatique, maintenance). Il s'agit d'emplois spécialisés d'agents de maîtrise, de techniciens et d'ingénieurs. La pénurie de main d'œuvre sur ces métiers est d'ores et déjà un frein au développement de ces filières. Renforcer l'offre locale de formation pour ces métiers apparaît donc comme un impératif pour le développement économique actuel et à fortiori futur.



« Notre territoire a su de longue date attirer des entreprises qui ont trouvé ici les conditions de leur épanouissement. Notre réussite n'est pas due au hasard. Nous avons su développer une offre adaptée à la demande des entreprises, dans nos villes et nos espaces d'activités. Nous avons aussi su offrir aux actifs une qualité de vie, des équipements, un environnement préservé.

Nous avons pour l'avenir, une vision claire de ce que doit être le développement économique du Pays d'Aix dans le grand territoire, et des actions transversales à mener pour créer les conditions de la réussite.

Le premier des défis à relever est de relancer la création d'emplois et de richesse. Pour cela, notre action vise à susciter le développement chaque fois que c'est possible et à être aux côtés de nos entrepreneurs pour les accompagner dans leurs projets.

Susciter le développement, nous le faisons en nous impliquant fortement dans des projets phares comme Iter dont l'implantation à Cadarache a été obtenue de haute lutte, ou plus récemment pour remporter l'appel à projets Plan Campus ou obtenir le label French Tech.

Accompagner les porteurs de projets, c'est par exemple trouver des solutions foncières à la Constance ou à l'Arbois pour développer la French Tech, c'est créer « Terres de Provence » pour donner plus de débouchés à nos producteurs locaux, c'est mobiliser des moyens pour aider les créateurs d'entreprises et leur proposer des solutions dans nos pépinières et demain dans nos campus numériques.

ÉCONOMIE

ÉCONOMIE

Le second défi sera de garantir une offre de logement à tous les actifs, ainsi qu'un accès facilité aux zones d'emploi. Cette qualité de vie passera également par l'optimisation du foncier dans nos espaces d'activités existants ou en projet, limitant l'impact sur l'environnement et notre cadre de vie. Limiter la consommation d'espace passe aussi par un retour dans les villes d'activités tertiaires notamment, pour lesquelles une implantation en zone d'activité n'est pas impérative.

L'économie de demain c'est l'énergie, la French tech, l'aéronautique, le tourisme, l'agriculture, la formation... Les acteurs sont là, les projets identifiés, les sites d'accueil fléchés. Demain, ce sont ces choix que nous souhaitons voir retenus pour le Pays d'Aix. Nos projets majeurs ont été construits de manière partenariale, avec les territoires voisins, avec les acteurs institutionnels et économiques. Ils participent à la construction métropolitaine et remontent du terrain. Ce management de projet a maintes fois prouvé son efficacité, peut être en économie plus que dans n'importe quel autre domaine et devrait utilement être promu à l'échelle métropolitaine.

Le Pays d'Aix comme le reste du Grand Territoire a de nombreux atouts économiques. Du port autonome à Iter en passant par l'aéronautique, il s'agira demain de continuer à les valoriser de manière égale et d'éviter le choix d'une filière aux dépens d'une autre. Cultivons notre éclectisme économique ! ➤➤

Maryse Joissains-Masini

LES PROJETS ÉCONOMIQUES DANS LA MÉTROPOLE

UNE OFFRE MASSIVE ET DIFFUSE...

2 800 hectares théoriquement mobilisables par la création ou l'extension d'espaces d'activités:

- 530 hectares à court terme
 - 2 270 hectares à moyen/long terme
- mais:**
- Une pénurie immédiate sur l'offre foncière
 - Des contraintes environnementales fortes sur les secteurs de projet
 - Un parc de bureaux vieillissant qui peine à se commercialiser
 - De vastes espaces à réhabiliter

...UNE MOBILISATION QUI NÉCESSITE DES ARBITRAGES PRÉALABLES:

En matière économique:

- Quels pans de l'économie promouvoir et où?
- Quelle réponse à la demande des entreprises?
- Quel équilibre entre économie urbaine et périphérique?
- Quel équilibre entre développement et requalification?
- Quel traitement qualitatif des espaces, pour quelle vocation?

Dans l'aménagement et le fonctionnement du territoire:

- Quelles réponses en matière de logements?
- Quels espaces privilégier pour plus d'équité sociale?
- Quel équilibre entre proximité emploi / habitat et structuration du réseau de Transports en commun?
- Comment améliorer l'accessibilité des pôles d'emploi?

Les Projets économiques

plus de 10 hectares

 Projets à court terme

 Projets à moyen/long terme

 Projets commerciaux

 Centres-villes commerciaux majeurs

 Secteurs à requalifier



ZIP DE FOS - 210 HA

ZIP DE FOS - 1 220 HA

LES PALUDS

BROQUETI

PARC D'AC
DE LA CRA

CLÉSUD - 100 HA

PERONNE
BOULE NOIRE - 27 HA

AREVA - 30 HA

ZAC DE
LA GARE - 30 HA

PÔLE AÉRONAUTIQUE
ISTRES ÉTANG DE BERRE - 40 HA

LE TUBE - 20 HA

PÔLE CINÉ
CARONTE - 20 HA

POUR UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT PARTAGÉ: L'ÉCLECTISME ÉCONOMIQUE

DES FAIBLESSES À DÉPASSER...

En matière économique le territoire métropolitain présente des faiblesses. **Il souffre d'un déficit d'emplois mais aussi d'un mode de développement où les fonctions les plus stratégiques sont en retrait par rapport à d'autres métropoles.**

Le phénomène le plus inquiétant est le déficit global d'emplois à l'échelle métropolitaine. Au regard de la situation dans des territoires comparables, selon une étude INSEE intitulée « un territoire fragmenté, des solidarités à construire » analyse n°34, octobre 2013, ce sont plus de 60 000 emplois qui manquent aujourd'hui et qui se traduisent par une situation sociale préoccupante, un taux de chômage élevé, des écarts de richesse marqués.

Second angle de lecture: le mode de développement. L'économie peut être analysée selon qu'elle relève de la sphère présentielle (activités liées à la présence d'habitants et de touristes) ou de la sphère non présentielle (activités productives, sans lien direct à la satisfaction des besoins locaux). La sphère présentielle concentre ici 69% des emplois contre 63% dans des territoires comparables.

C'est donc à priori le moteur productif qui doit être renforcé, même si, dans la période de crise que nous connaissons ce sont les activités présentielles qui résistent le mieux et amortissent le choc. Là encore, la métropole présente différentes facettes. L'économie présentielle est particulièrement prégnante autour de Marseille et d'Aubagne, elle l'est beaucoup moins en Pays d'Aix ou dans la région de Salon.

Si l'on se penche sur la nature des emplois présents, on relève un déficit d'emplois d'encadrement dans les fonctions les plus stratégiques qui sont pourtant l'apanage des métropoles et constituent un élément essentiel de leur attractivité.

Les emplois cadres des fonctions métropolitaines représentent 10,3% de l'emploi total dans la métropole contre 12,4% dans des territoires comparables. Cet écart de près de 2 points s'est creusé au cours des 20 dernières années et témoigne d'une difficulté pour la métropole, à s'intégrer dans l'économie de la connaissance et des réseaux. Là encore, les situations locales sont contrastées et seul le Pays d'Aix, avec 14% d'emplois cadres des fonctions métropolitaines se situe au niveau de villes comme Grenoble ou Toulouse, en pointe sur des filières porteuses et génératrices d'emplois qualifiés dans l'aéronautique ou la micro-électronique.

Ces caractéristiques montrent qu'il est important, en matière de développement économique, de relancer l'attractivité de la métropole pour rattraper son déficit structurel d'emploi, d'y promouvoir en priorité les activités productives et parmi elles, celles qui génèrent des emplois qualifiés et stratégiques, vecteurs de métropolisation.

... EN CULTIVANT L'ÉCLECTISME ÉCONOMIQUE

Pour parvenir à cela, certains territoires misent sur une ou deux activités phares pour construire leur image économique. Ce type de marketing territorial peut paraître inadapté dans le cas du Grand Territoire métropolitain. Le tissu productif est diversifié et les filières potentiellement porteuses de développement et de rayonnement sont nombreuses.

En matière industrielle, la métropole accueille des activités à forte intensité de connaissance et d'innovation. Les deux secteurs les plus emblématiques sont la micro-électronique (Rousset/Gémenos) et l'aéronautique, implantées en de nombreux points du territoire.

ST-Microelectronics, Gemalto pour ne citer que les majors du secteur sont des entreprises de rayonnement international, à fort potentiel de développement et adossées à des pôles de compétitivité. Elles permettent de développer des savoirs faire et une expertise qui contribuent au rayonnement du territoire. L'implantation à Gardanne du Centre Microélectronique de Provence Georges Charpak participe à cette dynamique en proposant des formations qui répondent aux besoins de main d'œuvre hautement qualifiée de la filière.

L'Aéronautique, première filière industrielle régionale connaît également un développement important et multi site. L'épicentre de cette industrie est dans le secteur Vitrolles - Marignane mais des villes comme Istres y sont également impliquées. Le pôle de compétitivité Pégase accompagne la filière et des projets tels qu'Henri Fabre renforcent aussi son ancrage local. Il s'agit, au

travers de ce projet, de fédérer un large réseau d'acteurs autour d'une ambition commune : donner les moyens à cette filière de se développer et se diversifier. Pour cela, des actions concertées sont menées pour améliorer les conditions d'accueil (foncier économique, logements, déplacements...), promouvoir la recherche et l'innovation (mise en places de formations, cofinancement de plateformes innovantes...) et fédérer un tissu d'entreprises (donneurs d'ordre, fournisseurs, sous-traitants).

Toujours dans l'industrie, l'Étang de Berre a été de longue date un secteur privilégié pour l'accueil d'activités chimiques et pétrochimiques. Ces industries évoluent et ces vastes sites industriels ont pour certains engagé leur mutation vers les énergies vertes, l'économie circulaire ou collaborative. Ils sont des espaces d'expérimentation, au potentiel important dans la période de transition énergétique ou nous nous trouvons.

Le Grand Port Maritime de Marseille, une mutation engagée. Le GPMM est aussi dans une phase de mutation, il doit trouver de nouveaux relais de croissance face au déclin de l'industrie pétrochimique, à l'origine d'une part de son activité (vracs liquides).

Une étude menée par le GPMM estime à 43 000 les emplois générés par le port dans le département, soit 8% de l'emploi salarié de ce territoire. Cette part varie de 4% en Pays d'Aix (5 000 emplois) à 33% dans le SAN Ouest Provence et la communauté d'agglomération de Martigues. Elle s'établit à 7% sur MPM. Sur ces 43 000 emplois, plus de 27 000 (2/3) sont liés à l'activité marchandises, dont 13 650 à l'activité conteneurs (1/3). Le traitement des vracs liquides et des vracs solides génèrent 1/3 de l'emploi total.

Dans une étude prospective, le port fait l'hypothèse que les tonnages de vrac liquides transitant par le port devraient reculer, avec les fermetures avérées ou potentielles de raffineries et que les hausses de trafic attendues concerneront les vracs solides et les marchandises. Cette réorientation de l'activité portuaire vers plus de trafic marchandises est une opportunité à saisir. Il s'agit, comme le dit Christian Saint Etienne dans un récent rapport sur le devenir de la métropole, de « rendre mondialement visible un système logistique et portuaire faisant de Marseille la porte d'entrée de l'Asie et de l'Afrique en Europe, surtout au moment du doublement du canal de Suez. » Pour parvenir à cet objectif, des actions majeures doivent être menées directement dans les bassins Ouest (mise à niveau des infrastructures portuaires pour accueillir et manutentionner les cargaisons des plus grands navires) et sur les infrastructures à même d'élargir l'hinterland du port (améliorations sur le réseau routier et ferré notamment).

Le port est aussi une grande zone industrielle et l'enjeu est d'optimiser l'utilisation d'un foncier important mais largement sous utilisé (seules 10% des emprises foncières du port sont effectivement occupées). Des initiatives comme le projet PIICTO (Plate forme Industrielle et Innovation de Caban Tonkin), mélange d'économie circulaire et de promotion de l'innovation, semblent à même de relancer l'attractivité économique du port auprès d'industriels. La promotion de l'éolien off shore est aussi un acte fort dans cette mutation énergétique à l'œuvre, tout comme peuvent l'être des projets tels que la valorisation de la filière bois à Gardanne ou Iter et la cité de l'énergie à Cadarache.

Iter, un symbole de l'engagement du territoire dans la transition énergétique. Créé en 1959, Cadarache est l'un des 10 centres de recherche du CEA, implanté sur la commune de Saint Paul Lez Durance. C'est l'un des plus importants centre de recherche et de développement technologique sur les énergies « bas carbone » en Europe.

Il s'agit avec ces énergies de construire un « mix » énergétique pour faire face notamment au réchauffement climatique et à l'épuisement des ressources fossiles. Ses activités sont réparties autour de grands équipements de recherches fondamentales et/ou appliquées essentiellement pour l'énergie nucléaire (fission et fusion), pour les nouvelles technologies de l'énergie : solaire, biocarburants 2ème et 3ème générations, et sur les études d'écophysiologie végétale et de microbiologie environnementale.

Les retombées économiques du CEA Cadarache sur le territoire régional sont considérables, notamment en termes d'emplois directs puisque l'on recense en 2014, 2 400 salariés « CEA » sur le site, sachant que le Centre accueille également 810 salariés d'AREVA et 330 de l'INSERN, soit un total de 3 550 personnes. Une étude récente a permis d'estimer que 1 500 emplois sont également induits par l'activité du CEA (directement liés à la consommation des salariés - 170 M€ de masse salariale). Le CEA travaille également avec des prestataires pour environ 550 M€ d'achat par an, ce qui représente plus de 3 000 emplois indirects. Au global, ce sont 8 000 emplois, dont 6 500 en PACA qui sont générés grâce à l'activité du Centre de Cadarache.

Avec l'effet de levier que crée le site de Cadarache (projets du CEA sur l'énergie nucléaire ou de la Cité des Énergies pour les énergies renouvelables et ITER), les programmes de recherche fondamentales ou appliquées (R&D) sont source d'essaimage (start-up) ou de création de nouvelles lignes de production. Mettre le territoire en capacité de capter ces industries de demain, à fort potentiel, suppose de dégager du foncier pour fixer localement les projets quand ils parviendront à maturité.

L'affirmation d'une Vallée des énergies, le long de la Durance, relève de cette ambition : La cité des énergies s'y inscrit pleinement et permettra l'accueil des entreprises partenaires de recherche du CEA à proximité du site.

Cet espace sera susceptible d'accueillir les entreprises en contrat de partenariat et en phase de développement (démonstrateur industriel, ligne de production pilote). Une fois arrivée au stade de production réelle, les entreprises devront s'installer en propre sur d'autres sites.

L'extension de la zone de Pertuis ainsi qu'une offre nouvelle le long de la vallée des énergies doit permettre un développement de cette nature.

La French Tech: une démarche innovante, un accélérateur de développement. A la frontière entre industrie et tertiaire, des filières comme **le numérique s'imposent de plus en plus dans le paysage économique.**

La labélisation French-Tech obtenue récemment acte la présence d'acteurs majeurs de la filière et contribuera à renforcer son enracinement local en favorisant les synergies (Accélérateurs, incubateurs, pépinières, écoles, Fab Labs, financeurs, tech champions, communautés, événements...). Avec plus de 150 tech champions (grandes entreprises à dominante numérique) 200 start-up et une centaine d'événements dédiés, le territoire d'Aix- Marseille dispose d'un écosystème numérique particulièrement dense et dynamique qui génère de l'ordre de 40 000 emplois.

Quatre sites sont identifiés pour devenir des espaces privilégiés d'ancrage du projet **French Tech** : The Camp et le pôle numérique de la Constance à Aix-en-Provence, le technopôle de Château Gombert et le pôle média de la Belle de Mai à Marseille. Chacun de ses sites vise le développement d'une part de ce vaste écosystème et sont donc pensés en complémentarité.

Aux franges de la Métropole, des espaces productifs dynamiques viennent compléter la palette des activités à fort rayonnement. On peut citer Manosque, qui se développe en lien avec les activités du CEA, mais aussi



sur des filières plus identitaires comme la cosmétique avec l'Occitane, groupe de renommée mondiale.

Au-delà de ce zoom sur l'industrie, **l'éclectisme économique se retrouve dans la plupart des secteurs d'activités.** Dans le tertiaire, la présence de grands donneurs d'ordre industriels d'horizons divers a permis de fixer sur le territoire (pôle d'activités d'Aix, Façade maritime Nord de Marseille, La Ciotat...) de nombreux bureaux d'études qui développent, de manière transversale, une grande expertise. D'autres secteurs d'excellence contribuent au rayonnement de la Métropole. Ils vont de la recherche médicale à la production agricole dans toute sa diversité en passant par la culture et le tourisme, activités génératrices de croissance et d'emploi qui s'appuient sur les atouts du territoire.

LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES PRODUCTIFS

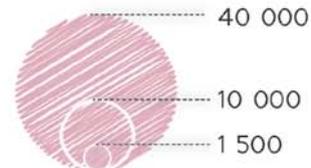
Pôles économiques	Nombre d'entreprises	Nombre d'emplois
Marseille Façade Maritime Nord	2 900	36 000
Vitrolles Marignane	2 100	44 000
Pôle d'Aix en Provence	2 800	33 000
Vallée de l'Huveaune	1 500	15 000
Aubagne Gemenos	1 300	11 000
Fos Port St Louis	400	10 000
Martigues Port de Bouc	500	8 000
Rousset Peynier Fuveau	300	8 000
Berre Rognac	280	4 700
CEA Cadarache	80	4 500
La Ciotat	500	2 500
Canet de Meyreuil	200	3 500
Salon de Provence	250	3 000
Pertuis	400	2 900
Château Gombert	270	3 000
Gardanne Meyreuil	400	2 500
Venelles	400	2 500
Istres	230	7 000
Bouc Bel Air	110	2 500
Miramas Grans	170	1 600

L'offre foncière de court terme se concentre à 80% sur un axe Est-Ouest, du GPMM à la haute vallée de l'Arc.

Ouest Provence	260 ha
CPA	155 ha
MPM	91 ha
Agglopoles	19 ha
Pays d'Aubagne	3 ha
Offre globale	528 ha

LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES PRODUCTIFS (hors zones commerciales)

Nombre d'Emplois



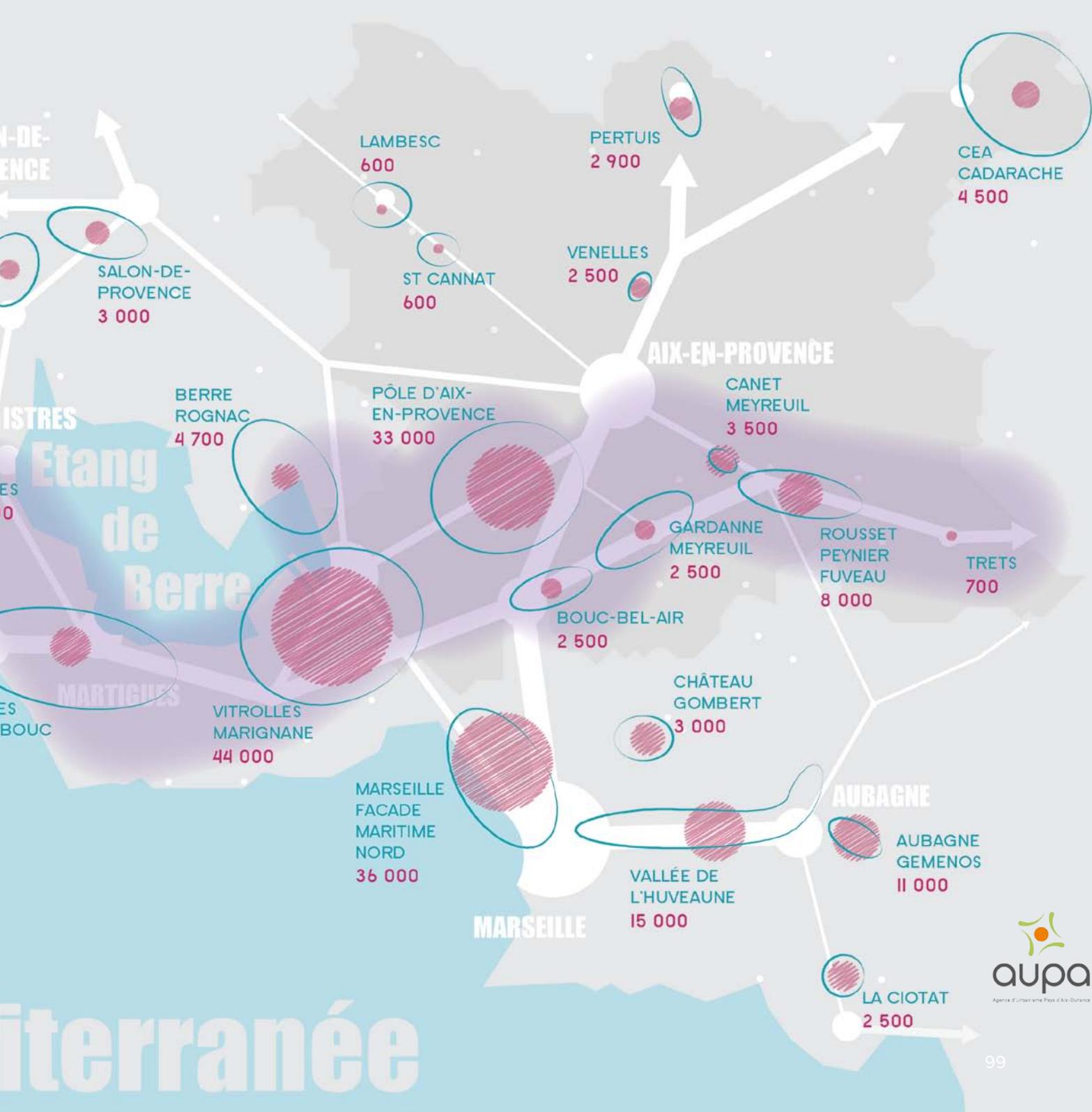
SALON PROV

MIRAMAS GRANS
1 600

ISTR
7 000

MARTIGUES PORT DE
8 000

Mer Méd



Pays d'Aix :

- 46 000 entreprises, 177 000 emplois,
- 1/4 des emplois du département mais :
70% des emplois de la microélectronique
60% des emplois de l'informatique
50% des emplois d'ingénierie
- Taux de chômage : 9,1% zone d'emploi d'Aix, 11,8% BdR, 9,7% France.
- Stagnation de l'emploi en 2013

Le Pays d'Aix concentre 30% des espaces d'activités (en surface) et 40% des emplois en ZA du Grand Territoire



ÉCONOMIE : POUR UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT PARTAGÉ

LE FONCTIONNEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Même si les pôles urbains abritent un tissu économique dense, l'une des caractéristiques forte de la métropole demeure l'importance des pôles économiques périphériques dans la structuration du territoire. Sur la vingtaine d'espaces économiques majeurs, seule la façade maritime Nord de Marseille est pleinement imbriquée à l'espace urbain. La métropole est multipolaire et les grands pôles économiques se sont développés le long des grands axes routiers qui irriguent ce territoire.

Ainsi sur les 700 000 emplois du département, **250 000 se concentrent dans ces polarités économiques majeures**. Elles sont les espaces privilégiés d'implantation des entreprises du secteur productif alors que l'économie urbaine est plus tournée vers l'accueil d'activités résidentielles.

Les espaces d'activités du Pays d'Aix sont particulièrement structurants pour l'économie métropolitaine. Ils totalisent 100 000 emplois, soit 40% des emplois en zone d'activités de la métropole. Si l'on considère l'ensemble des emplois, où qu'ils se situent, cette part du Pays d'Aix n'est plus que de 25%.

Parmi ces 20 espaces économiques majeurs, trois se distinguent très nettement et totalisent plus de 100 000 emplois. Il s'agit de **la façade maritime marseillaise avec 36 000 emplois, du secteur Vitrolles Marignane avec 34 000 emplois et des espaces d'activités du Sud Aixois avec 33 000 emplois**.

Rançon du succès économique et conséquence **d'un système qui s'est développé sur le modèle « tout**

voiture », ces espaces au cœur de la métropole souffrent d'une saturation chronique du réseau routier. Cette difficile accessibilité peut remettre en cause leur compétitivité économique et leur développement futur.

Décongestionner l'accès de ces pôles en améliorant leur desserte en Transports en commun est un enjeu fort pour améliorer le quotidien des salariés qui les fréquentent et pour assurer leur attractivité future auprès des entreprises.

LES ESPACES DE DÉVELOPPEMENT FUTUR IDENTIFIÉS

A l'échelle métropolitaine, les réserves foncières identifiées pour les vingt ans à venir sont considérables, de l'ordre de 2 800 hectares. Cette enveloppe prend en compte l'ensemble des projets connus et engagés mais aussi et surtout, l'ensemble des secteurs potentiellement voués à l'accueil d'activités économiques, pour lesquels les projets en sont à des degrés de maturité divers.

Sur ces 2 800 hectares mobilisables, 2 300 le sont à plus de 5 ans et parmi ces projets de long terme, 1.700 hectares ne pourront être mobilisés que si les contraintes qui les impactent sont levées. **Plus de 60% des surfaces projetées restent donc hypothétiques.**

Les 2 800 hectares potentiellement mobilisables se répartissent schématiquement comme suit sur le territoire:

570 hectares sur le Pays d'Aix, 540 hectares sur le pourtour de l'Étang de Berre, 230 hectares de Marseille à La Ciotat en passant par la vallée de l'Huveaune et 1 430 hectares dans les bassins Ouest du GPMM.

ÉCONOMIE: POUR UN MODÈLE DE DÉVELOPPEMENT PARTAGÉ

Si l'on ne considère que l'offre mobilisable d'ici 3 à 5 ans, l'enveloppe globale n'est plus que de 530 hectares.

Ces espaces rapidement mobilisables sont de 140 hectares en Pays d'Aix, 150 hectares sur le pourtour de l'Étang de Berre, 35 hectares autour de Marseille et Aubagne et 213 hectares dans les bassins Ouest du GPMM.

Si l'offre apparaît importante en volume, elle n'est pas systématiquement en phase avec la demande des entreprises. Les grandes causes de cette inadéquation peuvent être la nature de l'offre (taille, coût, équipements...), son positionnement géographique et la vocation des espaces en développement.

Le Pays d'Aix est un espace à fort potentiel pour le développement économique métropolitain de demain.

Il reste très recherché par les entreprises, et propose une offre diversifiée. Les principales réserves communautaires sont dans le Sud Aixois (pôle d'activités, zone du Tourillon et Gare TGV - 130 ha), le val de Durance (Pertuis et la cité des énergies - 100 ha) et le val de l'Arc (pôle de Rousset-Peynier-Fuveau - 60 ha). Elles sont largement tournées vers l'accueil d'un tissu économique productif et innovant (Énergie, Numérique...).

C'est à l'Ouest du département que l'offre est la plus massive mais c'est aussi dans ce secteur qu'elle apparaît la plus spécifique.

1 430 hectares pourraient être mobilisés sur le GPMM dont 213 à court terme. L'objectif affiché du GPMM est de faire du port de Fos un cluster logistique

et industriel euro-méditerranéen. 360 Millions d'Euros d'investissements y sont programmés à 3 ans, dont près de la moitié pour le développement de la logistique dans les bassins Ouest. C'est donc un secteur avant tout destiné à l'accueil de logisticiens et d'industriels. Les autres secteurs de projets autour de l'Étang de Berre sont également assez spécifiques. Les espaces mobilisables à l'Est de l'Étang (Marignane, Vitrolles, St Victoret) et à Istres sont majoritairement dédiés à l'aéronautique et autour de Grans Miramas, il s'agit de renforcer en premier lieu la logistique.

Enfin, l'offre foncière est aussi très ciblée à Marseille, le long de la façade maritime Nord.

L'OIN Euro méditerranée, engagée en 1995 a permis la réalisation de 400 000 M² de bureaux et 600 000 M² pourraient encore y être réalisés (fin de programmation Euromed 1 et programmation Euromed 2).

Il s'agit d'une opération de requalification urbaine lourde où l'offre économique est avant tout tertiaire. Or, à l'échelle métropolitaine, le marché des bureaux est plutôt excédentaire et le stock disponible d'ores et déjà très important.

Toujours sur cette façade maritime Nord de Marseille, des investissements lourds sont programmés dans les bassins Est du GPMM (130 Millions d'€) pour y renforcer les activités de réparation navale.

Sans parler de véritable pénurie foncière pour le développement économique, ce rapide tour d'horizon de l'offre métropolitaine permet tout de même de pointer certains enjeux.

ANTICIPER LES BESOINS FUTURS

Construire une offre foncière prend du temps et les espaces aujourd'hui commercialisables ont été programmés de longue date. Dans un territoire contraint comme le nôtre, il est urgent de maîtriser le foncier et d'engager des projets pour transformer un potentiel théorique important en une offre réelle.

ADAPTER L'OFFRE À LA DEMANDE

L'offre aujourd'hui mobilisable n'est pas massivement située dans les secteurs les plus recherchés (cœur de l'espace métropolitain). Développer une offre nouvelle au cœur de la métropole est un défi car les zones y sont souvent saturées.

Offrir du foncier suppose donc un réinvestissement lourd sur les espaces existants. C'est là un enjeu fort pour répondre à la demande, économiser l'espace,

potentialiser les réseaux de transport mais cela pose des problèmes de coût, la réhabilitation et la densification de zones étant bien souvent plus chère que la création ex nihilo.

PROMOUVOIR UNE OFFRE GÉNÉRALISTE

La plupart des secteurs de projet sont spécifiques car thématiques. Ils ne répondent qu'à une partie des demandes d'implantation. Proposer des espaces généralistes, à même d'offrir des locaux adaptés à la demande est un enjeu fort pour la métropole. L'offre tertiaire est importante tout comme l'offre de grande logistique. Ce qui semble faire le plus défaut est une offre de locaux mixtes, associant bureaux et entrepôts ou ateliers.



LES ESPACES MOBILISABLES

Pays d'Aix : 570 hectares dont 140 à moins de 5 ans , près d'¼ des réserves foncières du grand territoire

Pourtour de l'Etang de Berre et Région de Salon : 540 hectares dont 150 à moins de 5 ans

Marseille – Vallée de l'Huveaune - Aubagne - La Ciotat : 230 hectares dont 35 à moins de 5 ans

GPMM bassins Ouest : 1 430 hectares dont 213 à moins de 5 ans

LES PRINCIPAUX PROJETS

Pays d'Aix : Tourillon et Gare TGV, Pôle d'activités d'Aix, Pôle de Pertuis et cité de l'énergie, Pôle Rousset Peynier Fuveau, Gardanne

Pourtour de l'Etang de Berre et Région de Salon : Secteur Aéroport/ Eurocopter (Vitrolles, Marignane, St Victoret, Ensues), Zone des Gabins à Salon, Extension de Clesud, Zone du Prignan à Istres, Bassins Ouest du GPMM

Marseille – Vallée de l'Huveaune - Aubagne - La Ciotat : Euromed 2 à Marseille, Les Paluds à Aubagne, Athélia 5 à La Ciotat

LES PROJETS: 2 800 HECTARES DE FONCIER ÉCONOMIQUE ...
...MAIS UNE OFFRE EN «TROMPE L'OEIL» :
DES ESPACES DE PROJETS SOUMIS POUR MOITIÉ À DES
CONTRAINTE FORTES

Foncier économique mobilisable (ha)	3 à 5 ans	+ de 5 ans	dont non soumis à contraintes
Ouest Provence	260	1.369	50
CPA	155	434	160
MPM	91	185	180
Agglopoles	19	242	80
Pays d'Aubagne	3	15	15
Total	528	2.244	485=20%

LES PRINCIPAUX PÔLES ÉCONOMIQUES PRODUCTIFS ET LES PROJETS À LONG TERME (hors zones commerciales)

Nombre d'Emplois



- Projet à long terme** (zone rose)
- Projet à long terme contraintes à lever** (zone orange)

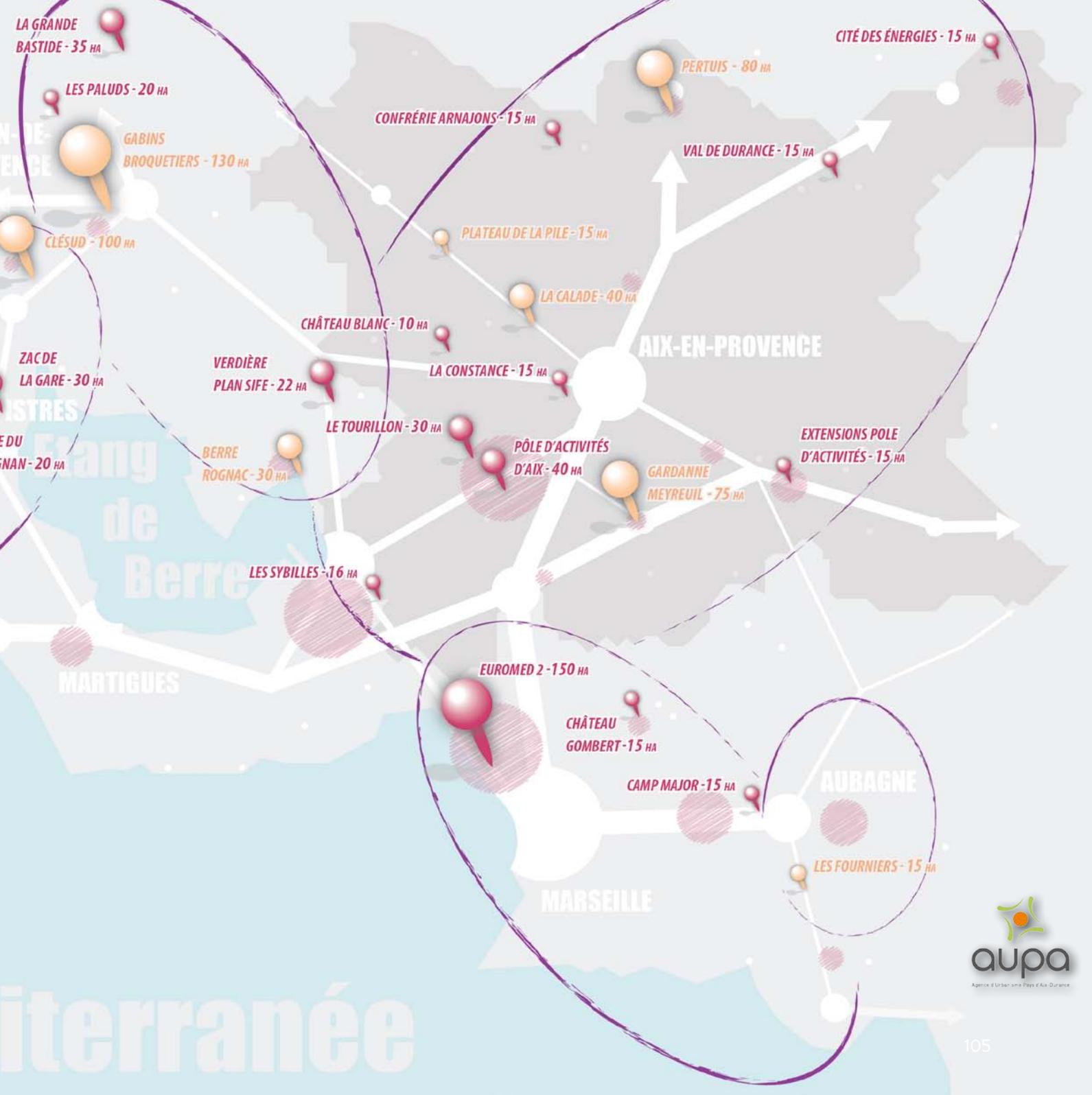


ZIP DE FOS - 1 220 ha

FOS

ZON
PRIG

Mer Méd



◀◀ *Le commerce a toujours occupé une place prépondérante dans l'organisation et l'animation des villes.*

Les modes de vivre et de consommer changent, le paysage de la distribution évolue. Les centres commerciaux périphériques qui maillent le territoire métropolitain correspondent à une époque de « consommation de masse » et à des pratiques périurbaines favorisées par les déplacements en voiture individuelle.

Alors que les zones commerciales périphériques connaissent une remise en question, du fait des nouveaux modes de consommation (e-commerce, drive, etc.) et d'une offre nouvelle et qualitative, notamment sur la ville de Marseille, le commerce de proximité est aujourd'hui re-questionné pour répondre aux nouveaux enjeux de société.

COMMERCE

Les tendances récentes et à venir traduiraient un renforcement, au cours des prochaines années du poids des petites surfaces de proximité. Les marchés, plébiscités par les habitants, sont des lieux de convivialité, d'échanges, de lien social et traduisent un retour à une consommation alimentaire plus saine et plus « locale ».

La réduction de la taille des ménages, les aspirations croissantes à une qualité de vie, plaident en faveur du commerce de proximité. Au-delà des seuls enjeux économiques, il s'agit, au travers d'un aménagement urbain de qualité, de repositionner le « petit commerce » comme un élément central du « mieux vivre ensemble ».

Enfin, il est indispensable d'avoir une politique commerciale responsable, prenant en compte l'offre existante afin de ne pas fragiliser le tissu existant. À ce titre, les Allées provençales ont su proposer une offre nouvelle complémentaire du centre-ville.

Le commerce joue un rôle essentiel dans la «qualité de ville». >>

Maryse Joissains-Masini



COMMERCE : POUR UNE POLITIQUE RESPONSABLE ET DE PROXIMITÉ

Les polarités commerciales les plus fortes de la métropole demeurent les grandes zones commerciales périphériques de Vitrolles, Plan de Campagne, Aubagne, La Valentine et La Pioline.

Le second niveau d'offre, plus axé sur l'équipement de la personne est constitué par les centres ville et notamment ceux d'Aix et Marseille. On trouve ensuite des pôles d'équilibre qui irriguent l'ensemble du territoire.

Globalement, tous les EPCI de la métropole présentent un niveau d'équipement élevé par rapport aux moyennes nationales, à l'exception de MPM qui, au regard de sa population, apparaissait sous équipé.

Marseille a souhaité rattraper ce retard et la mise en œuvre de cette politique se traduit par un développement très soutenu autour de nombreux projets.

Tous ne se réaliseront peut être pas, mais plus de 90 000 m² de surfaces commerciales nouvelles sont attendues sur Marseille et viendraient s'ajouter aux 75 000 m² déjà réalisés.

Ce sont ainsi près de 160 000 m² de surfaces de vente qui ont été réalisées récemment ou sont programmées dans un avenir proche.

Un chiffre à mettre en regard avec les projets programmés hors Marseille et qui représentent une surface commerciale de 90 000 m².

Ces projets consistent pour la plupart à étendre des espaces commerciaux préexistants mais certains, comme à Istres, sont des projets de centre-ville.

La tendance est donc bien au redéploiement du commerce en centre-ville, mais cet objectif louable est

néanmoins problématique. Il est certain que l'appareil commercial doit se renouveler pour mieux répondre aux attentes des consommateurs mais l'offre programmée est telle **qu'elle risque de fragiliser l'appareil commercial métropolitain dans son ensemble.**

Les risques les plus significatifs ne concernent pas, à priori, ces opérations nouvelles qui sont par essence attractives mais plutôt les espaces existants, à commencer par ceux du centre-ville de Marseille.

Dans un contexte de faible croissance démographique et de stagnation du pouvoir d'achat, Marseille renforce son offre commerciale au risque de fragiliser l'appareil métropolitain dans son ensemble et son centre-ville en particulier.

Les zones périphériques traditionnelles sont sans doute des concepts en perte de vitesse mais leur mutation s'inscrit dans un temps long. Face à cette concurrence massive, dans un contexte de stagnation du pouvoir d'achat et de moindre attractivité résidentielle de la métropole, **le risque est d'y voir apparaître des friches commerciales qui pourraient précipiter la dépréciation de ces zones.**



COMMERCE

PRINCIPALES POLARITÉS COMMERCIALES

- Plan de Campagne : 200 000 m²
- Centre Marseille : 170 000 m²
- La Valentine : 160 000 m²
- La Martelle : 130 000 m²
- Grand Vitrolles : ... 115 000 m²
- Grand Littoral : 66 000 m²
- La Pioline : 63 000 m²
- Centre Aix : 61 000 m²

PRINCIPAUX PROJETS ENGAGÉS OU RÉALISATIONS RÉCENTES À MARSEILLE

RÉALISATIONS RÉCENTES À MARSEILLE

- Terrasses du Port : 61 000 m²
- Voûtes de la Major : 8 000 m²
- Extension du Centre Bourse : 5 300 m²

Principaux projets à Marseille :

- Bleu Capelette : 40 000 m²
- Tivoli Parc : 18 000 m²
- Vélodrome : 20 000 m²
- Les Docks : 6 000 m²
- Bonneveine : 7 000 m²

PRINCIPAUX PROJETS ENGAGÉS HORS MARSEILLE

- Les Gargues (Aubagne) : 40 000 m²
- Portes de Provence (Miramas) : 20 000 m²
- Extension Canto Perdrix (Martigues) : 8 600 m²
- Forum des Carmes (Istres) : 7 600 m²
- Extension Grand Vitrolles : 12 000 m²

Des projets majoritairement marseillais : Plus de 160 000 m² en projet ou récemment réalisés contre près de 90 000 m² dans le reste du grand territoire.



LES PRINCIPAUX PÔLES COMMERCIAUX





AGRICULTURE



AGRICULTURE

« Le Pays d'Aix, celui de Salon ou de l'Ouest Etang de Berre ont une grande partie de leur territoire qui demeure agricole et naturel. La frange littorale représente au même titre un patrimoine commun d'exception.

Le grignotage par l'urbanisation, la baisse continue des terres et des emplois agricoles, sont parmi les évolutions les plus inquiétantes. Nous pensons qu'il s'agit de parvenir à renverser cette tendance pour maintenir notre environnement agricole et naturel. C'est une véritable spécificité identitaire, une vraie richesse pour notre bien-être, notre économie et notre cadre de vie. Nombreux sont ceux qui choisissent de travailler en Pays d'Aix car il y fait avant tout bon vivre.

Les besoins alimentaires vont continuer à augmenter avec la croissance démographique. Comment nourrir durablement la population aujourd'hui et demain? «Manger bon et local» est une tendance aujourd'hui qui peut se généraliser demain, notamment sous l'impulsion des élus locaux que nous sommes. Il faut chercher à rapprocher la production agricole locale et les consommateurs locaux. Il est important de prendre conscience des aliments que nous consommons, du lieu d'où ils proviennent, des pratiques de production, de transformation et de distribution...

Au même titre que nous sommes capables de nous mobiliser sur de grands projets urbains, il faut avoir cette même ambition pour de grands projets nature ou encore pour du renouvellement agricole. »

Maryse Joissains-Masini

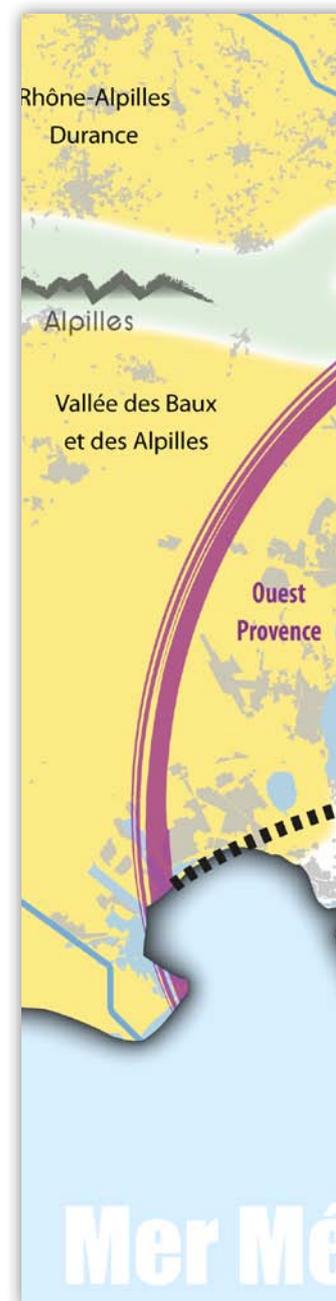
AGRICULTURE: POUR UNE VALORISATION DES RICHESSES ET DES IDENTITÉS LOCALES

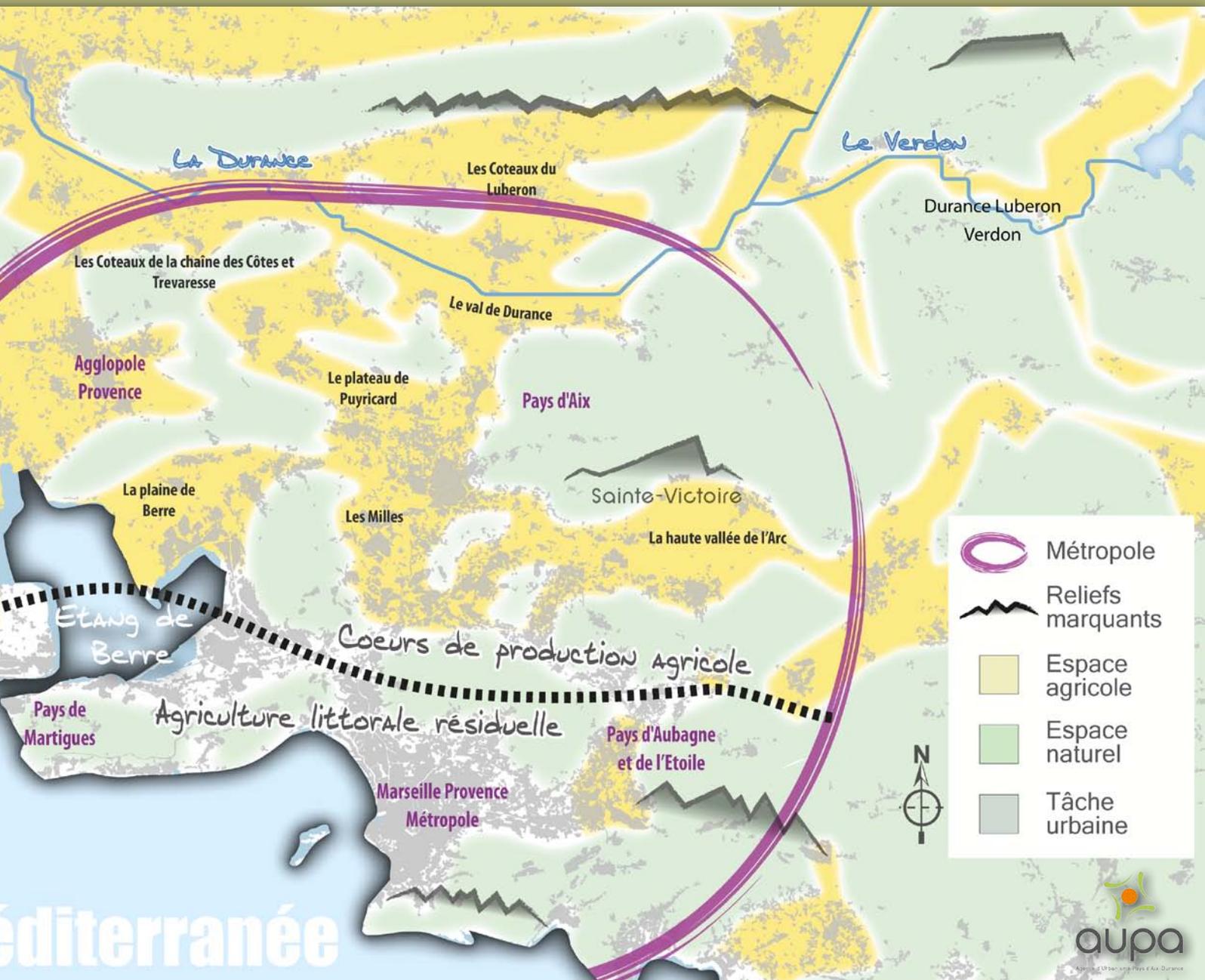
UNE MÉTROPOLE AGRICOLE

- **62.000 ha de surfaces agricoles utilisées soit 43% des terres cultivées du département** des BdR (RGA 2010),
- 2.500 exploitations professionnelles entretiennent près d'1/5 du territoire,
- 12.600 actifs agricoles (48% des actifs agricoles du département),
- 4.100 emplois équivalents temps plein (2010)
- Un potentiel de production de 188 millions d'euros,
- Des productions très diversifiées. 3 principales filières : le blé dur, la vigne, les productions maraîchères.
- **Une grande disparité territoriale : une agriculture littorale résiduelle** (4% des terres cultivées en 2010 et 20% des exploitations agricoles)/ **des cœurs de production agricole au nord** (96% des terres cultivées/60.000 ha et 80% des exploitations).
- **Une agriculture menacée** : entre 2000 et 2010, l'agriculture locale a perdu 29% de ses emplois (équivalent temps plein) et 6.300 ha de surfaces en culture (source: RGA).



Credits photos : AUPA







UNE MÉTROPOLE AGRICOLE À «DEUX VISAGES»

L'agriculture est une activité majeure sur le territoire métropolitain. **Les espaces agricoles et pastoraux occupent près de 62 000 hectares de surfaces exploitées en 2010** et représentent un cinquième de la superficie métropolitaine. La plupart de ces espaces sont situés dans la partie nord de la métropole. En effet, **le Pays d'Aix, Agglopoles Provence et l'Ouest Provence sont les cœurs de production agricole caractérisés par des filières structurées. Ils couvrent 96% des terres cultivées (60 000 ha) et 2 000 exploitations soit 80% des exploitations totales.** L'enjeu économique est central. Il passe notamment par la conservation des capacités productives de ces espaces (encore trop peu protégés) en évitant leur mitage progressif.

A l'inverse, les espaces agricoles de la frange littorale (MPM, Pays de Martigues et Pays d'Aubagne) sont résiduels en termes de surface (2 300 ha soit 4% de la SAU), morcelés par la pression urbaine. Ils comptent encore 500 exploitations. Certains secteurs sont en voie de sanctuarisation (notamment sur le pays d'Aubagne) pour soutenir une agriculture périurbaine économiquement viable concernée par des enjeux de développement d'une politique alimentaire. Imbriquée dans les espaces urbains, l'agriculture du Sud de la métropole remplit également des fonctions environnementales, sociales et culturelles majeures.

FOCUS SUR L'ÉCONOMIE AGRICOLE DU PAYS D'AIX

L'identité et l'attractivité du Pays d'Aix sont fortement liées à ses espaces agricoles vecteurs d'images de marque, facteurs d'équilibre écologique et paysager. Près de 1000 exploitations agricoles entretiennent près d'1/4 du territoire et s'étirent sur 24.000 ha de surfaces cultivées (SAU) selon le dernier recensement agricole de 2010.

L'agriculture façonne les paysages et joue un rôle important en matière de biodiversité mais c'est avant tout une activité économique à part entière qui fait vivre 3500 actifs agricoles et qui génère de nombreux emplois indirect et induits notamment dans le secteur agro-alimentaire. Si l'on considère l'ensemble des emplois (directs, indirects et induits) générés par l'agriculture sur le Pays d'Aix, le chiffre d'élève à environ 9.000 emplois.

Les filières en Pays d'Aix représentent un potentiel de production de l'ordre de **86 millions d'euros et un chiffre d'affaire annuel (CA) de 67 millions d'euros** (soit 15% du CA des Bouches du Rhône). Dans un contexte relocalisation de l'économie, cette production locale est un atout indéniable.

Le Pays d'Aix tient une place importante au niveau régional : 1er territoire régional en nombre d'exploitations, 3^{ème} bassin régional en surfaces exploitées et principal bassin de production de la future métropole AMP (40% des surfaces cultivées et des exploitations métropolitaines).

La grande diversité des productions renvoie directement à la diversité des terroirs (les Milles, le Val de Durance, le plateau de Puycard, la haute vallée de l'arc) dont 80 % des surfaces présentent une bonne qualité agronomique et un degré d'équipements en irrigation important (réseaux gravitaires et sous pression).

Nombreuses de ces productions sont valorisées : 5 AOP vin, 3AOP huile d'olive, 4 IGP (miel de Provence, Vins de Pays des Bouches-du-Rhône, Vins de Pays du Vaucluse, Agneau de Sisteron) et 1 IGP en projet (les calissons d'Aix). 2 labels rouges pour le miel, 1 label rouge pour les plantes aromatiques. 1 AOP brousse du Rove en projet, une marque collective pour la pomme de terre de Pertuis.

DES ÉVOLUTIONS INQUIÉTANTES

Compte tenu du niveau d'urbanisation, l'agriculture métropolitaine peut-être qualifiée de périurbaine et doit surmonter plus qu'ailleurs des contraintes spécifiques (prix élevé du foncier, pression urbaine, morcellement des parcelles, difficulté d'installation pour les agriculteurs,...).

Si la réduction de l'activité agricole est un processus national, elle est amplifiée sur le territoire métropolitain où l'on observe des évolutions qui interpellent l'action publique :

- **une baisse continue des terres et des emplois agricoles depuis 30 ans :** les bassins agricoles de Châteauneuf, des Milles, de Trets, d'Auriol et de Gardanne comptent parmi les dix secteurs agricoles de la Région PACA les plus fortement soumis à des pertes d'espaces agricoles (entre 2 et 5% de la surface agricole) ces 5 dernières années (source : géomarchés de la SAFER).



Cette raréfaction des terres agricoles s'accompagne d'un vieillissement des chefs d'exploitation qui peinent à trouver des repreneurs.

- **La difficulté d'installation des agriculteurs.** Acheter un terrain agricole sur le territoire représente souvent une somme considérable. A titre d'exemple, en Pays d'Aix la valeur vénale d'un hectare de terre agricole était estimée à 31 150 € en 2012. Ceci s'explique principalement par la forte pression foncière et la spéculation sur le foncier agricole. Par ailleurs, il est également difficile de trouver des terres agricoles en location pour exercer son activité (les baux ruraux restant très contraignants pour les propriétaires). L'instabilité des documents d'urbanisme renforce ce problème criant d'accès au foncier agricole.

- **Les espaces agricoles sont les premiers impactés par l'urbanisation.** Contrairement aux espaces naturels souvent moins accessibles et bénéficiant pour partie de mesures de protection, les espaces agricoles restent encore les principaux réservoirs fonciers pour l'urbanisation.

Ils représentent 71% des terres artificialisées/consommées entre 1998 et 2006 contre 29% pour les espaces naturels.

La reconnaissance des enjeux multiples que représente l'agriculture nécessite de limiter l'érosion rapide et continue des terres agricoles. C'est un objectif partagé par tous les territoires de projet de la métropole (SCOT, PNR...).



DES PRODUCTIONS AGRICOLES VECTEURS DE L'IDENTITÉ PROVENÇALE ET MÉDITERRANÉENNE

AGRICULTURE ET ALIMENTATION LOCALE: DES ENJEUX AU-DELÀ DU PAYS D'AIX

Sur le territoire métropolitain l'agriculture dite périurbaine est fortement soumise aux pressions d'urbanisation et aux contraintes d'exploitation. Pourtant cette agriculture de «proximité», proche des villes et villages, est une chance puisque qu'elle constitue un important potentiel approvisionnement alimentaire.

Le bassin de consommation métropolitain concerne près de **2 millions d'habitants**. La demande sociale est croissante en produits de qualité et de proximité. La diversité des productions locales est un atout en cohérence avec le régime alimentaire méditerranéen.

Pourtant, à l'exception des produits viticoles, les productions locales approvisionnent quasi-exclusivement les marchés extérieurs.

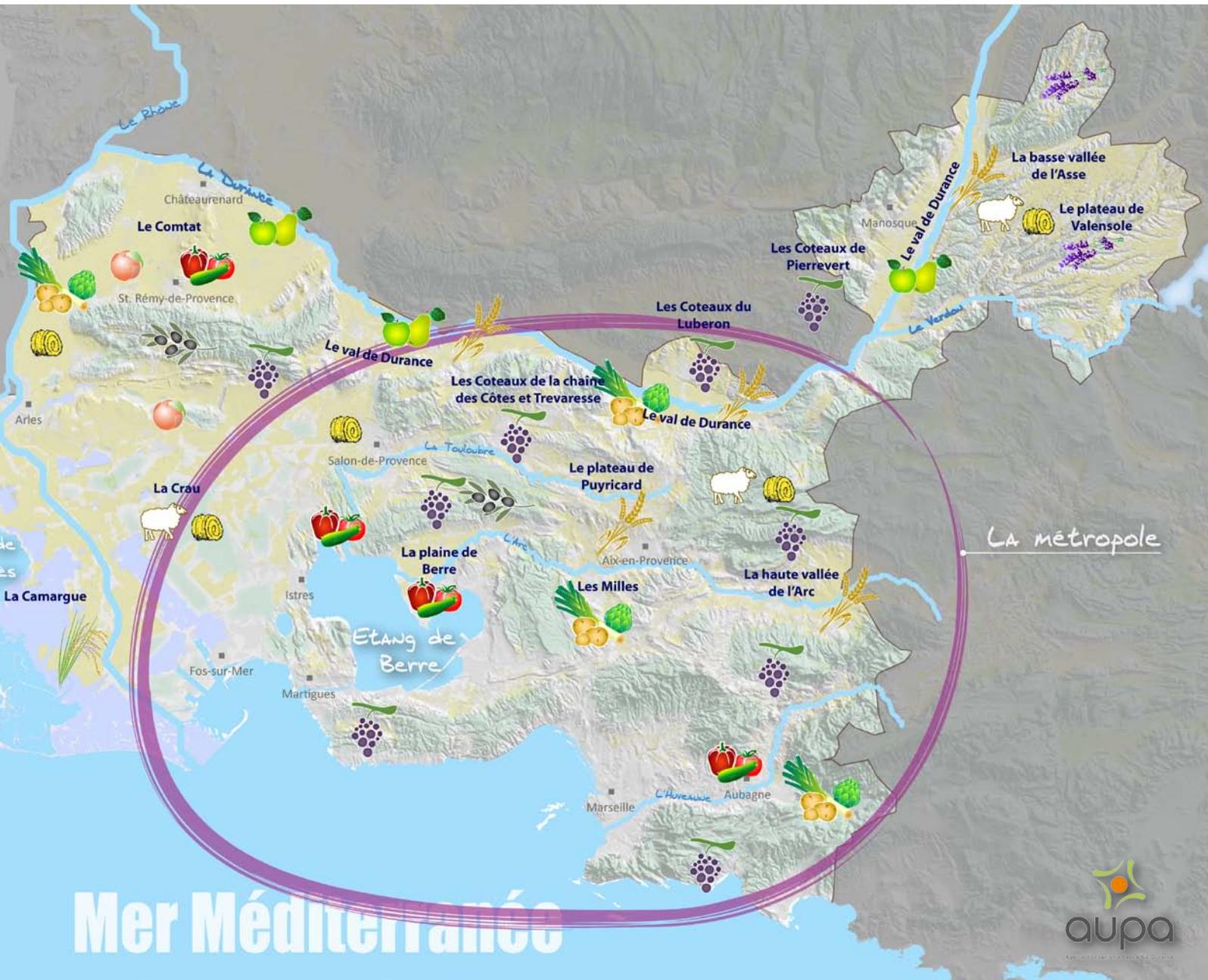
Ceci reflète le système alimentaire dans lequel nous sommes, mondialisé et très complexe, qui tend à éloigner le producteur du consommateur.

A titre d'exemple, 90% des productions maraîchères partent à l'expédition, 10% seulement approvisionnent le marché local. Répondre aux nouvelles attentes des marchés locaux se pose également pour les grandes cultures, l'élevage, l'arboriculture et l'oléiculture (seulement 5% approvisionnent le marché local).



Production dominante :





Mer Méditerranée



**AGRICULTURE ET ALIMENTATION LOCALE :
DES ENJEUX AU-DELÀ DU PAYS D'AIX**



POURQUOI S'INTÉRESSER À L'ALIMENTATION AUJOURD'HUI ?

La nutrition et la santé publique, l'équilibre environnemental, le développement économique, l'aménagement du territoire et l'identité culturelle sont autant de champs qui entrent dans le cadre de la construction d'une politique alimentaire intégrée. L'alimentation est en effet un sujet transversal permettant de relier différents champs des politiques locales.

Aucune ville au monde n'est en mesure aujourd'hui d'assurer son «autosuffisance alimentaire» toutefois plus d'échanges entre les espaces agricoles périurbains et l'agglomération peuvent être imaginés, organisés pour renforcer la souveraineté alimentaire à l'échelon local.

- **Lutter contre le réchauffement climatique;** Nos choix alimentaires, les pratiques agricoles «gourmandes» en pétrole et l'organisation du système d'approvisionnement contribuent au niveau national à hauteur de 20 % des émissions de Gaz à effet de Serre, responsables du réchauffement climatique (Sources : AFTERRE, ADEME). Sans prétendre pouvoir remplacer le modèle alimentaire

actuel, une réelle réflexion doit être mise en place sur les alternatives possibles au niveau local pour se nourrir plus durablement. La conception d'une «chaîne» alimentaire locale en renforçant les circuits courts est un vecteur possible du développement plus durable des territoires.

- **Répondre à une demande de plus en plus forte des citoyens;** Les citoyens appellent de plus en plus à une plus grande transparence dans les processus d'élaboration des produits alimentaires, à un retour vers une alimentation plus «responsable», de qualité, davantage «identifiée» à un terroir. Développer une politique alimentaire locale c'est répondre à une demande sociale clairement exprimée d'une plus grande maîtrise de son alimentation.

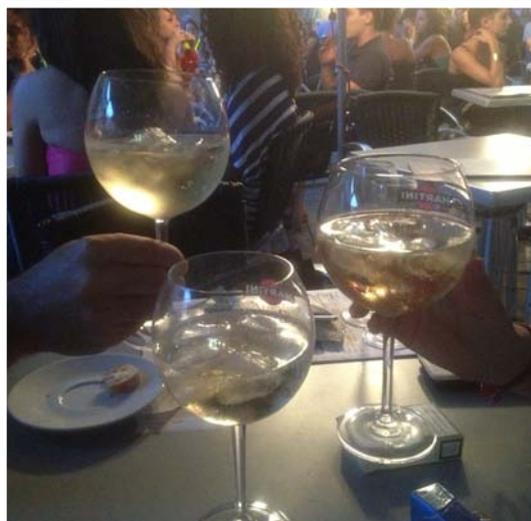
- **Une opportunité commerciale pour les agriculteurs locaux;** Pour les agriculteurs développer une agriculture en circuits courts de proximité c'est l'opportunité de développer une stratégie commerciale complémentaire aux débouchés existants très concurrentiels.

- **Un contexte favorable;** la loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 incite au développement des Projets Alimentaires Territoriaux pour rapprocher production et consommation locale.



LES AXES D'UNE POLITIQUE AGRICOLE ET ALIMENTAIRE LOCALE

- **Protéger prioritairement le foncier agricole sur le long terme.** La métropole a la chance de disposer encore d'une agriculture dynamique qui répond en grande partie aux besoins de sa population. Les terres agricoles sont une ressource stratégique et irremplaçable.
- **Maintenir et d'encourager la diversité des cultures aux portes des villes et villages.** Il s'agira notamment de soutenir certaines filières déficitaires à fort potentiel de développement par rapport à la consommation locale (ex : les légumineuses en rotation avec le blé dur).
- **Conforter une agriculture de qualité** face à des consommateurs locaux de plus en plus exigeants. Le développement de l'approche agroenvironnementale visant la préservation de l'eau et des sols devrait induire un besoin en foncier plus important à anticiper (rotations des cultures).
- **Améliorer la valorisation des productions locales** notamment en renforçant le lien entre producteurs et consommateurs locaux (via des circuits courts de commercialisation) mais aussi en favorisant du lien entre agriculture et agroalimentaire locale (soutien à la transformation locale des produits).



QUELQUES CHIFFRES CLÉS SUR LE POTENTIEL ALIMENTAIRE DU PAYS D'AIX

- En 2010, la production en Pays d'Aix permet de couvrir 80% des besoins alimentaires locaux en produits céréaliers, huile d'olive, fruits et légumes, base de l'alimentation méditerranéenne.
- Toutefois, il existe une forte disparité entre les filières : les légumes (130% des besoins couverts), les fruits (15% des besoins couverts), la pomme de terre (110% des besoins couverts), etc.
- Certaines filières caractéristiques de la Provence sont nettement sous-représentées (amande et autres fruits à coque, huile d'olive, légumes secs...) au regard des besoins des habitants.
- A l'horizon 2040, l'INSEE estime une croissance démographique de l'ordre de 13% soit 50.000 habitants supplémentaires en Pays d'Aix. En prolongeant les tendances de consommation, de production et d'érosion du foncier agricole, moins de 50% des besoins alimentaires locaux futurs seraient «potentiellement» couverts en fruits, légumes, céréales et huiles végétales. Dans un contexte de changement climatique, la modification des pratiques agricoles (vers des modes plus durables) et le changement de l'assiette alimentaire (moins de viandes, plus de fruits et légumes...) sont à promouvoir.

En tenant compte de ces paramètres, **seulement 20% des besoins alimentaires locaux seraient couverts** si le recul des terres agricoles se poursuit. Quels que soient les scénarios, **les besoins en fonciers agricole seront croissants.**

DES RÉFLEXIONS EN COURS

Une étude est en cours à l'AUPA pour évaluer le potentiel alimentaire du grand territoire incluant le périmètre de la future métropole, le Pays de Manosque et le Pays d'Arles (les 3 premiers bassins agricoles de la région PACA).

En imaginant que la production locale soit destinée à la consommation locale, est-ce que notre territoire est en mesure de nourrir les deux millions d'habitants ?

Par ailleurs, est-ce que la diversité des cultures locales est représentative de l'assiette alimentaire des provençaux ?

A l'horizon 2040, quel potentiel agricole faut-il théoriquement maintenir voire acquérir pour répondre aux besoins alimentaires locaux ?



Crédit photo : AUPA



..... NATURE ET ENVIRONNEMENT

NATURE ET ENVIRONNEMENT

« Les espaces naturels occupent une place considérable au sein du vaste territoire métropolitain. Nos grands massifs, notre littoral, nos cours d'eau, nos espaces agricoles sont de fait une composante majeure de notre identité, de notre attractivité et de notre avenir commun. La pérennité de nos modèles économiques face aux enjeux écologiques peut relever de la gageure. Face aux défis du développement, nous avons besoin d'idées pour l'avenir qui ne sacrifient ni la planète à l'homme, ni l'homme à la planète.

Aix-Marseille-Provence est un grand territoire à deux visages : plutôt dense et urbanisé au sud, plutôt agricole et préservé au nord. La dynamique métropolitaine va aiguïser les appétits et les tentations de développement seront fortes. Sans maîtrise, le risque est de devenir le déversoir d'un sud saturé. Nous ne pouvons plus nous développer comme avant ! Il va falloir apprendre à travailler autrement pour ne pas entacher irrémédiablement, ce qui fait encore l'attrait de notre cadre de vie.

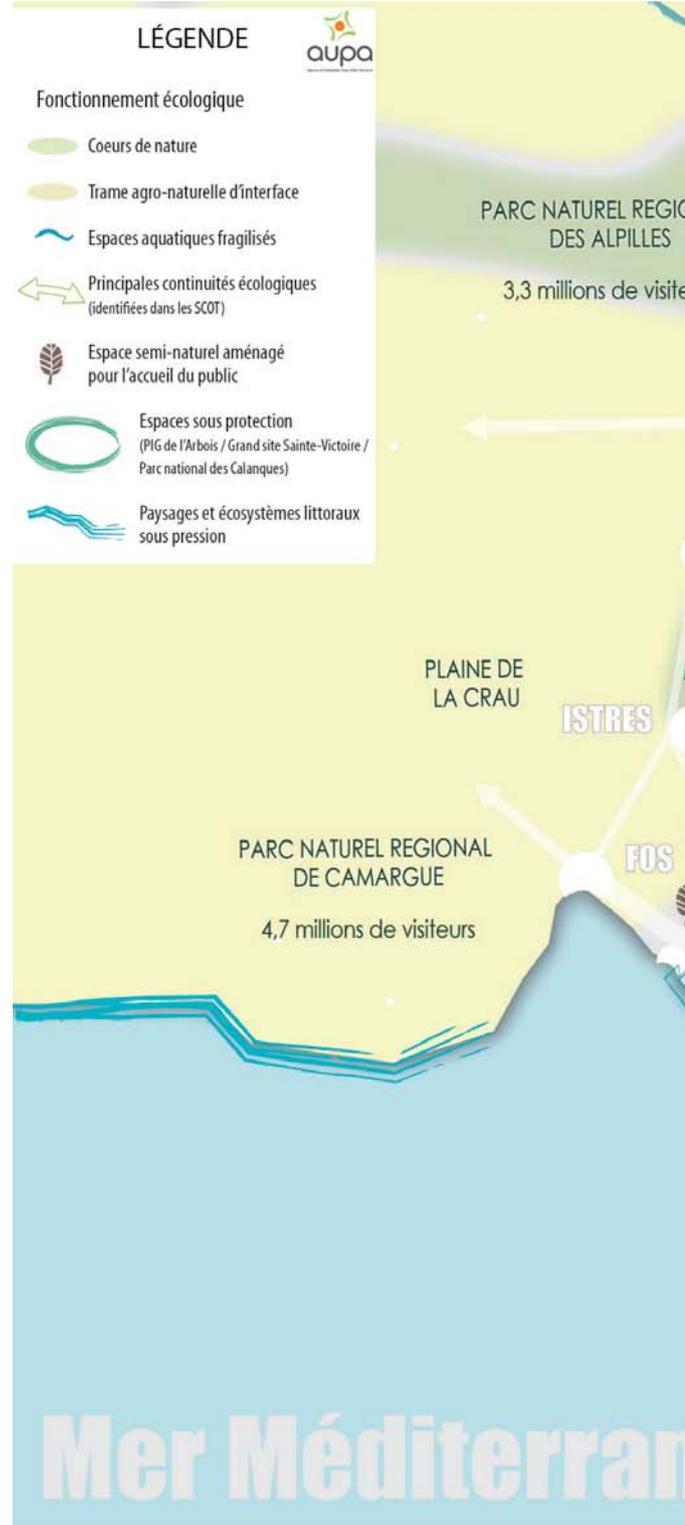
Afin d'assurer les conditions d'une croissance plus « verte » il nous faut mettre en synergie nos politiques publiques, notamment en matière d'habitat, de transports, de traitements de nos déchets et d'aménagement de l'espace. L'environnement ne peut demeurer une simple politique d'accompagnement. Il s'agit de prendre des engagements concrets comme par exemple la promotion de l'éco-construction, la préservation de la biodiversité, de la qualité de la ressource en eau et de l'air... Le changement de nos pratiques et nos comportements permettra d'évoluer vers des modes de production et de consommation durables. »

Maryse Joissains-Masini

NATURE ET ENVIRONNEMENT: POUR UNE CROISSANCE MAÎTRISÉE, VERTE ET RESPECTUEUSE

LA DIVERSITÉ DES SITES ET DES PAYSAGES, VECTEUR D'IDENTITÉ ET D'ATTRACTIVITÉ

- **85 % d'espaces naturels et agricoles**
- 180 km de façade maritime
- **La plus grande lagune d'Europe** (l'étang de Berre - 15.500 ha - 75 km de pourtour)
- **4 cours d'eau majeurs** : la Durance, l'Huveaune, l'Arc et la Touloubre
- **1 parc national** : les calanques/ le seul parc national à la fois terrestre, marin, et périurbain d'Europe. 8.500 ha (coeur terrestre) et 43.500 ha (coeur marin)
- **Plusieurs sites inscrits et classés** dont la montagne Sainte Victoire (6 600 ha) et le massif du Concors (16 800 ha)
- Un projet de PIG sur le Massif de l'Arbois
- **4 Parcs Naturels Régionaux** dont 1 en projet (aux extrémités de la métropole) : le PNR de Camargue, le PNR du Luberon, le PNR des Alpilles, PNR Sainte Baume (2017)
- **1 site labellisé «Grand Site de France»** (la Sainte Victoire) / unique en PACA
- 22% des espaces agricoles et pastoraux métropolitains participent la préservation de la trame verte





MANOSQUE

PARC NATUREL REGIONAL
DU LUBERON

PERTUIS

CHAÎNES DES CÔTES ET TREVARASSE

GRAND SITE CLASSÉ
CONCORS - SAINTE-VICTOIRE

1,7 millions de visiteurs

AIX-EN-
PROVENCE

LA FARE

L'ARBOIS

Vitrolles

TRÈTS

ST MAXIMIN

Gardanne

MASSIF DE
L'ETOILE

MASSIF DE LA
SAINTE BAUME

MARSEILLE

AUBAGNE

PARC NATIONAL
DES CALANQUES

1,5 millions de visiteurs

« ZONE MARINE PROTÉGÉE »
DE LA CÔTE BLEUE

TOULON

UN PATRIMOINE NATUREL ET AGRICOLE D'EXCEPTION SOUS PRESSION

Outre sa grande superficie (3 150 km²) et son organisation multipolaire, la métropole se distingue des autres par la place importante qu'occupent les espaces naturels (et agricoles). La présence d'une façade littorale significative est en outre une spécificité notable comme la présence d'imposants massifs structurants dont certains, comme la sainte Victoire sublimée par Cézanne, ont une renommée internationale.

La diversité des sites et paysages constitue un patrimoine unique, fondement culturel, identitaire et économique de la métropole. C'est un atout majeur pour l'attractivité de ce territoire:

- Attractivité large (nationale et internationale) car générant d'importants flux touristiques.
- Attractivité locale, car les métropolitains disposent à proximité des villes et villages d'espace de « respiration », de loisirs exceptionnels.
- Attractivité au sens de l'avantage comparatif, concurrentielle et économique que possède cette métropole par rapport aux autres aires métropolitaines.

De fait, l'environnement traditionnellement considéré comme une « politique d'accompagnement », revêt sur Aix-Marseille-Provence un enjeu bien plus important. Il constitue une composante à part entière du développement, car il est une richesse considérable en matière d'image et de rayonnement vis à vis de l'extérieur.



UN CADRE DE VIE D'EXCEPTION MAIS EN PARTIE MENACÉ

- Les massifs provençaux forment les cœurs de nature de la métropole et « la toile de fond » du paysage. Parallèlement, les espaces boisés subissent pour la plupart des pressions liées à l'urbanisation diffuse qui contribuent à augmenter les risques d'incendie et à « banaliser » les paysages.
- La frange littorale et lacustre compte plusieurs sites remarquables et caractéristiques (les calanques, le Cap Canaille, la Côte bleue...) et subit des pressions anthropiques importantes. La reconquête paysagère et écologique de l'étang de Berre porte de nombreux enjeux notamment touristiques.

- 4 cours d'eau majeurs, la Durance, l'Huveaune, l'Arc et la Touloubre ont façonné un paysage de vallées, de vallons et de plaines. Au cœur d'une Provence sèche, les cours d'eau et leurs ripisylves présentent une valeur paysagère et écologique encore trop peu connue et faiblement valorisée.

- Les espaces agricoles assurent au-delà de leur fonction économique et productive, des enjeux paysagers majeurs, écologiques, de gestion des risques naturels et contribuent à la qualité du cadre de vie de la métropole. A ce titre, 22% des espaces agricoles et pastoraux métropolitains participent la préservation de la trame verte, 9% sont situés dans les réservoirs de biodiversité et 13% au sein de corridors écologiques. Les espaces agricoles (ne bénéficiant pas de mesures de protection fortes) sont en régression depuis 30 ans altérés par les pressions d'urbanisation.





UNE ABSENCE DE STRATÉGIE GLOBALE ET COORDONNÉES EN MATIÈRE DE PROTECTION

Face aux pressions auxquelles est confronté l'environnement et l'agriculture locale, un certain nombre de mesures de protection et de gestion des milieux ont été mises en place afin de maintenir la biodiversité et de protéger les paysages identitaires de la métropole. Ces mesures concernent principalement la Camargue, les Alpilles, le Luberon (PNR), les calanques (parc national), la côte bleue (parc marin), la Sainte Victoire (opération Grand Site), le Concors (site classé) et l'Arbois (PIG).

Il n'en demeure pas moins que **ces périmètres de protection ne peuvent suffire à définir une gestion globale**. A titre d'exemple, pour le bon fonctionnement des continuités écologiques, les différents réservoirs de biodiversité (cœurs de nature) doivent être connectés par des corridors écologiques supports au déplacement des espèces. Les corridors écologiques constitués des principaux cours d'eau et de la trame ouverte des espaces agricoles restent en grande partie altérés par les pressions anthropiques et les réseaux d'infrastructure de transports.



Les mesures de protections s'avèrent insuffisantes pour un certain nombre de sites ou de milieux d'intérêt majeur : l'Estaque, la chaîne des côtes et Trévaresse, la Fare, le Garlaban, le massif de l'Étoile, la chaîne de l'Estaque, les espaces agricoles périurbains.

Pour répondre à cet enjeu, il est essentiel de renforcer la cohérence des outils de planification, d'avoir une approche globale des territoires par la constitution d'une vision partagée des élus sur les enjeux

de protection des espaces patrimoniaux métropolitains.

Cette trame naturelle et agricole peut être le moyen de structurer le développement urbain de demain. Il s'agirait alors d'assumer le développement urbain liées aux ambitions métropolitaines et dans le même temps de faire le choix d'une véritable protection naturelle et agricole, gages d'un développement plus durable.



« LE TERRITOIRE DE TOUTES LES ÉNERGIES »

LE SECTEUR DE L'ÉNERGIE : UN POIDS ÉCONOMIQUE MAJEUR EN RÉGION ET LOCALEMENT

Sans énergie, pas de progrès possible ! Le territoire métropolitain déborde d'énergies facteurs de croissance et d'emplois. En effet, l'activité de production d'électricité et de transformation d'énergie est développée dans les Bouches-du-Rhône et représente à l'échelle de la Métropole environ 17 000 emplois en 2010 (tous secteurs confondus).

Le Grand Port Maritime de Marseille a un positionnement historique significatif sur les énergies primaires (pétrole, gaz naturel, charbon, propane, butane). C'est le troisième port pétrolier mondial et le premier port gazier de Méditerranée, une place qu'il renforce avec la construction de nouveaux terminaux de gaz naturel liquéfié à Fos-sur-Mer destinés à l'approvisionnement de la France et de l'Europe.

Dans le nucléaire, Marseille possède le centre d'ingénierie du parc en exploitation d'EDF (CIPN) où plus de 1 200 personnes élaborent les programmes de maintenance des installations françaises. Au nord d'Aix-en-Provence, sur la commune de Saint-Paul-lez-Durance, le CEA de Cadarache planche sur les réacteurs de future génération. Plus de 5 400 personnes travaillent sur le site. À proximité, l'organisation internationale ITER veille sur le chantier du **réacteur expérimental de fusion nucléaire avec l'ambition de fournir à la planète une source d'énergie inépuisable**. ITER est un exemple sans précédent de coopération internationale ! Ce programme de recherche rassemble l'Union européenne,

la Chine, la Corée du Sud, les États-Unis, la Russie, le Japon et l'Inde et représente un investissement d'environ 17 milliards d'euros. Par les contrats que cette activité génère (plus de 4 milliards d'euros depuis 2007, dont 1,6 à des entreprises de la région PACA), ITER contribue à la vitalité économique du territoire.

La production énergétique locale est dominée par **l'hydroélectricité** sur la Durance. PACA est à ce titre la deuxième région française productrice (après Rhône Alpes).

Le territoire possède une compétence particulière dans le domaine de **l'énergie thermique** tant sur le plan des producteurs de matériels que des sites de production (centrales thermiques de Martigues, de Gardanne-Meyreuil...), le tout complété par la formation et la recherche (IUSTI, ESIM...).

La centrale thermique de Gardanne, symbolise la capacité d'adaptation du territoire aux enjeux de la transition énergétique. Avec la reconversion de la tranche 4 du site (passage du charbon à la biomasse pour un investissement de 230 millions d'euros), le groupe EON, propriétaire des installations, contribue à réduire les émissions de CO2 dans les Bouches du Rhône, à améliorer la sécurité d'alimentation en électricité de la région à long terme et à accélérer l'organisation de la filière du bois dans le Sud-Est.

Mais le futur se prépare aussi sous l'impulsion et la supervision du pôle de compétitivité Capenergies, qui a labellisé depuis 2005 plus de 240 projets de R&D. La filière peut compter sur l'expertise de 2 700 chercheurs, près de 10 000 entreprises, 55 000 salariés et 25 000 étudiants dans ses écoles d'ingénieurs et laboratoires.

PARALLÈLEMENT, LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE EST FORTE ET LES IMPACTS SUR L'ENVIRONNEMENT IMPORTANTS

En termes de bilan énergétique (rapport production/consommation), la région PACA se caractérise par une faible couverture énergétique puisqu'elle ne produit qu'un 10^{ème} de l'énergie qu'elle consomme. Elle se caractérise par une tension accrue sur l'approvisionnement électrique à l'est du territoire.

Ainsi le territoire importe l'énergie des régions voisines essentiellement l'électricité d'origine nucléaire et du charbon. En PACA, loin devant les autres secteurs (résidentiel, transports, agriculture), l'industrie lourde est le premier consommateur d'électricité. **Les 5 plus grosses entreprises sur la zone de Fos-Berre utilisent 65% de l'énergie consommée dans le secteur industriel régional** et ce, malgré les progrès enregistrés par les industriels et les nombreuses mesures proposées par les autorités telles que le Plan Eco-Énergie qui comprend un volet ambitieux de maîtrise de la demande d'électricité. L'émergence de nouveaux modèles économiques dans le secteur industriel est un enjeu pour répondre au défi énergétique de demain, il passe notamment par le développement de l'économie circulaire (ex : projet de plateforme PIICTO à Fos-sur-Mer).

Le secteur de l'énergie mérite d'être observé et analysé au regard des divers impacts environnementaux qu'il induit :

- La consommation d'énergies fossiles est responsable de 80% des émissions de Gaz à effet de Serre en France ; L'industrie d'extraction, de production et de transformation de l'énergie (raffineries, centrales thermiques, etc.) est

responsable en PACA de la moitié des émissions de dioxyde de soufre, de 20% des émissions de CO₂, de 15% environ des émissions de méthane et d'oxydes d'azote ; ce sont par ailleurs, des établissements à risques, auxquels il convient d'ajouter le risque de rupture de barrage.

- La production d'énergie hydroélectrique qui est très importante localement a des conséquences sur les débits des cours d'eau. A titre d'exemple, les rejets d'eau douce dans l'étang de Berre est une des plus importantes sources de perturbation du milieu aquatique.

- Les lignes électriques, les retenues d'eau pour l'électricité, les éoliennes, les centrales photovoltaïques au sol ont un impact paysager ; la nécessité d'une acceptation locale est un obstacle majeur au développement des filières.



Credits photos : Barrage de Binort - www.grandesesaintesvaltoire.com

UN POTENTIEL D'ÉNERGIES RENOUVELABLES ET LOCALES ENCORE PEU VALORISÉ

Outre l'hydraulique, les autres énergies renouvelables sont encore mal valorisées localement alors que la région affiche un potentiel important. L'ensoleillement de la Provence peut contribuer à l'essor de l'énergie solaire (thermique et photovoltaïque), le mistral au développement des éoliennes et la forêt méditerranéenne est globalement sous-exploitée. En PACA, le taux de couverture par les énergies renouvelables de la consommation électrique est de 26% grâce à la production d'hydroélectricité. En Pays d'Aix, la production d'énergies renouvelables atteint près de 1 547 170 MWh/an ce qui correspond à près de 20 % de la consommation totale du territoire. **Le potentiel théorique de couverture serait de l'ordre de 50% au regard des gisements disponibles** (source: schéma de développement des énergies renouvelables du Pays d'Aix -2015).

L'innovation est un des moteurs du développement de cette économie verte. Les pôles de compétitivité (Mer PACA, Capenergie, Risques, Eau, Trimatec...) et les Pôles Régionaux d'Innovation et de Développement Economique Solidaire (PRIDES Arthémis, Bâtiments Durables Méditerranéens...) portent les projets qui préfigurent les grandes filières de demain : énergies marines, nanotechnologies, biocapteurs, éco-matériaux, stockage de l'énergie ... À Cadarache, la Cité des énergies explore les potentialités de diverses technologies dans les énergies alternatives autour de l'énergie solaire, l'efficacité énergétique des bâtiments, la biomasse de 3ème génération et les Biocarburants. Le site complète l'offre technopolitaine déjà représentée par l'Europole de l'Arbois.

Les enjeux économiques liés au développement des énergies renouvelables sont nombreux : création d'emplois locaux, allègement des contraintes et des coûts pesant sur les réseaux et le transport d'énergie (production localisée), participation à la lutte contre la pollution de l'air et le réchauffement climatique (O3, NOx, GES) en se substituant aux énergies fossiles.

LE DÉFI DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET ÉNERGÉTIQUE

Le changement climatique qui s'intensifie et s'accélère au niveau planétaire nous interroge sur l'adaptation de notre économie et de nos modes de vie pour atténuer, dans la mesure du possible, le processus, diminuer ou différer ses effets.

Au niveau régional, le scénario climatique considéré comme médian indique, pour l'horizon 2030, que:

- Le réchauffement global, été comme hiver, est plus marqué sur le pourtour méditerranéen, plus intense en été, avec une augmentation de la fréquence et de l'intensité des canicules ;
- Les vagues de froid se font plus rares et les précipitations dans leur ensemble diminuent fortement, surtout au printemps dans toute la zone sud-est. Les périodes de sécheresse en été passent de 30 jours maximum par an à 40 jours dans le delta du Rhône. A l'horizon 2080 les massifs alpins seraient aussi concernés impactant en conséquence les réserves en eau.

Un territoire caractérisé par un fort potentiel de production énergétique

La région PACA se trouvera confrontée, au cours des vingt prochaines années, à des vulnérabilités croissantes qui impacteront l'environnement, l'économie et la société. Nous sommes aujourd'hui dans une situation telle que, d'un côté, le système économique dominant, en reposant en partie sur une intensification des flux de transports ainsi que sur une consommation croissante des ressources énergétiques, contribue aux changements climatiques. De l'autre, le changement climatique ayant des effets sur des domaines aussi divers que le prix des matières premières, les besoins énergétiques, l'activité agricole, la ressource en eau, met en danger les activités humaines.

Les mutations qui s'imposent sont d'ordre économique, écologique, social et comportemental. La nécessité de réduire la concentration de GES exige aux politiques et aux collectivités de repenser un nouveau cadre pour accompagner les acteurs économiques (et les particuliers) dans leur adaptation aux défis environnementaux. Pour les entreprises fortement émettrices de GES (fournisseurs et utilisateurs d'énergies fossiles, sidérurgie, cimenterie ...), la réduction des émissions est un impératif stratégique. La plupart des grands groupes, concernés notamment par le marché du carbone, l'ont identifié depuis plusieurs années. Toutefois, il est urgent qu'un nouveau cadre réglementaire offre aux entreprises qui réduisent leurs émissions un avantage compétitif majeur. Pour d'autres entreprises porteuses d'innovations, les nouveaux besoins qui apparaissent appellent de nouveaux marchés : l'efficacité énergétique (ex : l'économie circulaire, la rénovation thermique des bâtiments...), les mobilités douces, l'alimentation moins carbonées avec l'essor des énergies renouvelables sont autant de domaines à investir. Les entreprises positionnées sur ces secteurs ont besoin d'un cadre favorable à leur développement notamment en PACA et d'appui pour exporter leurs solutions. Le besoin d'accompagnement sur le long terme est évident.

Ressources énergétiques

-  Cours d'eau
-  Réseau hydraulique en conduites forcées
-  Barrages / Prises d'eau
-  Centrales hydroélectriques > 10 MW
-  Centrales hydroélectriques < 10 MW
-  Centrale thermique ou à cycle combiné (Cogénération)
-  Filière Biomasse dont bois
-  CEA Cadarache / ITER
-  Réseau de chaleur
-  Biogaz / Méthanisation

Centrales photovoltaïques

Avancement des projets

-  Permis de construire accordés
-  Centrales en construction
-  Centrales en exploitation

Parcs éoliens

-  Parcs existants
-  Parcs en projet

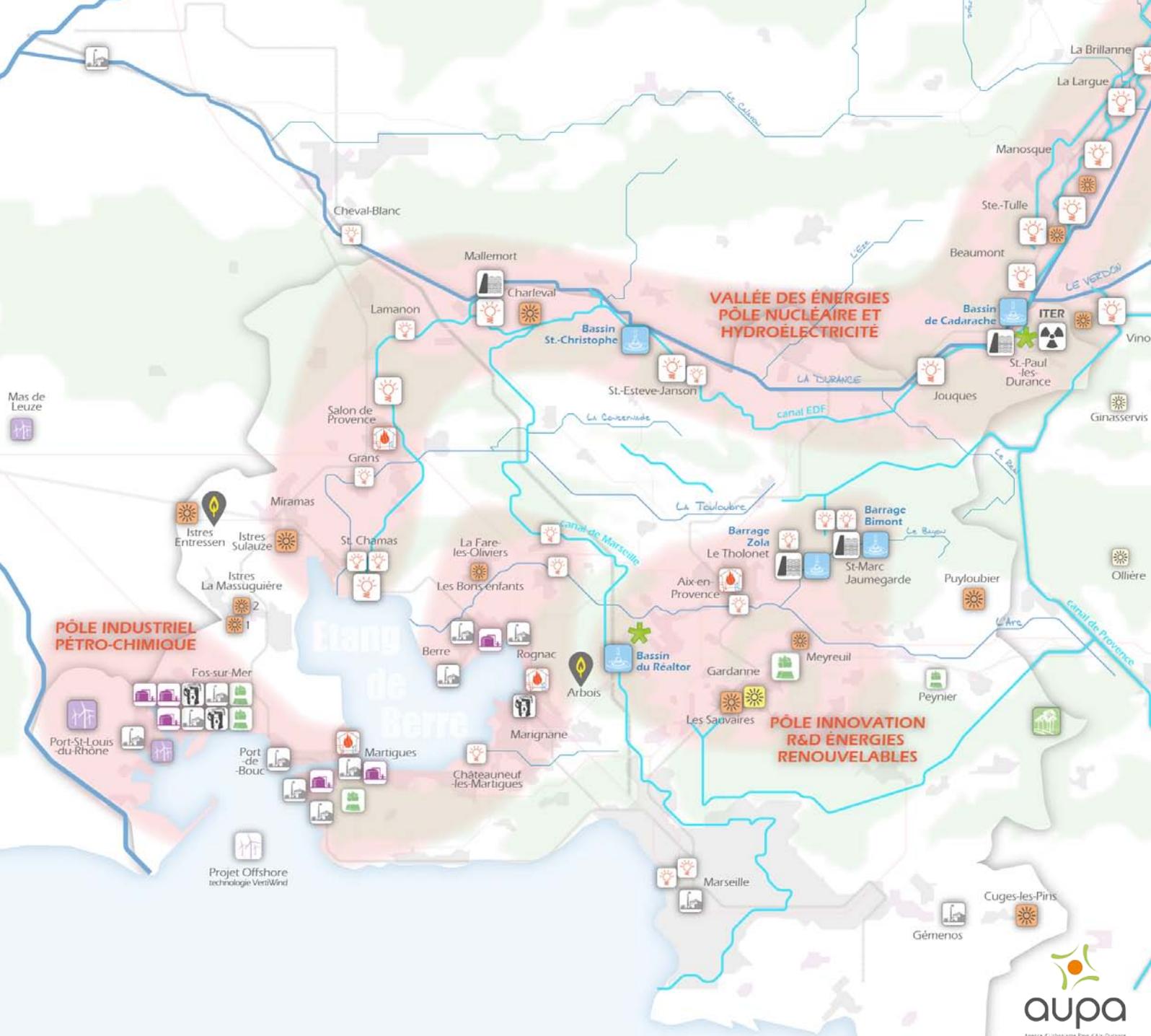
Puissance des installations en MegaWatt (MW)

- 0 à 5 5 à 20 20 à 50 50 à 100

Hydrocarbures et Gaz

-  Raffinage
-  Pétrochimie
-  Stockage pétrole

-  Technopôle et pôle de compétitivité



PÔLE INDUSTRIEL PÉTRO-CHIMIQUE

VALLÉE DES ÉNERGIES PÔLE NUCLÉAIRE ET HYDROÉLECTRICITÉ

PÔLE INNOVATION R&D ÉNERGIES RENOUVELABLES

Etang de Berre

3. DU LOCAL AU GLOBAL

DU LOCAL AU GLOBAL...

Les approches multi-scalaires sont au coeur des pratiques des agences d'urbanisme : proposer un aménagement urbain, élaborer un schéma directeur, chaque projet prend en compte son environnement dans ses différentes dimensions.

Les études et démarches qui suivent interrogent le projet à différentes échelles.

Des représentations originales, inédites, sont proposées pour questionner et remettre en question notre vision des choses.

L'assemblage des projets ne fait pas projet mais traduit une intention. Il fixe le cadre, le contexte sur la base duquel le projet s'élabore.

La transcription des documents d'urbanisme indique les intentions de développement et devient, à travers la lecture « SHAZAM », une représentation des intentions métropolitaines.

Les projets de la CPA sont rassemblés sur une même carte, qui permet d'en comprendre la cohérence d'ensemble, d'en dégager des synergies...

L'ébauche de projet métropolitain s'inscrit sur un assemblage de projets. Certains sont portés, validés, par les acteurs du territoire; d'autres sont suggérés et relèvent de l'intuition...

Les scénarios qui le complètent sont là pour poser les vraies questions : quel territoire voulons nous?

Il ne s'agit pas de modèles «de ce qu'il faut faire», mais d'illustrations d'une démarche de projet qui part du « bas » pour alimenter une vision d'en « haut ».

... ET RÉCIPROQUEMENT

Pour les projets qui achèvent ce document, c'est la démarche, plus que le résultat, qui interpelle : comment, à partir d'un questionnement sur un site, un objectif d'aménagement, on peut, à travers un projet, une illustration, traduire des intentions, des principes vers lesquels on souhaite tendre.

Il s'agit d'offrir au débat des propositions concrètes, même si elles peuvent sembler « hors sol ».

Mais c'est sur la base de telles propositions que l'on orientera le projet, procédera à des choix, des priorisations.

LES INTEN[C]ITÉS MÉTROPOLITAINES : UN NOUVEAU DESSEIN

Inspiré des « SHAZAM », un logiciel de reconnaissance musicale, la carte des inten[c]ités métropolitaines est en quelques sortes «**le dessein numérique**» du Grand Territoire. L'idée est de rompre avec les représentations cartographiques classiques. Par leur rythme, ces inten[c]ités métropolitaines révèlent par ailleurs un **mécanisme d'horlogerie**.

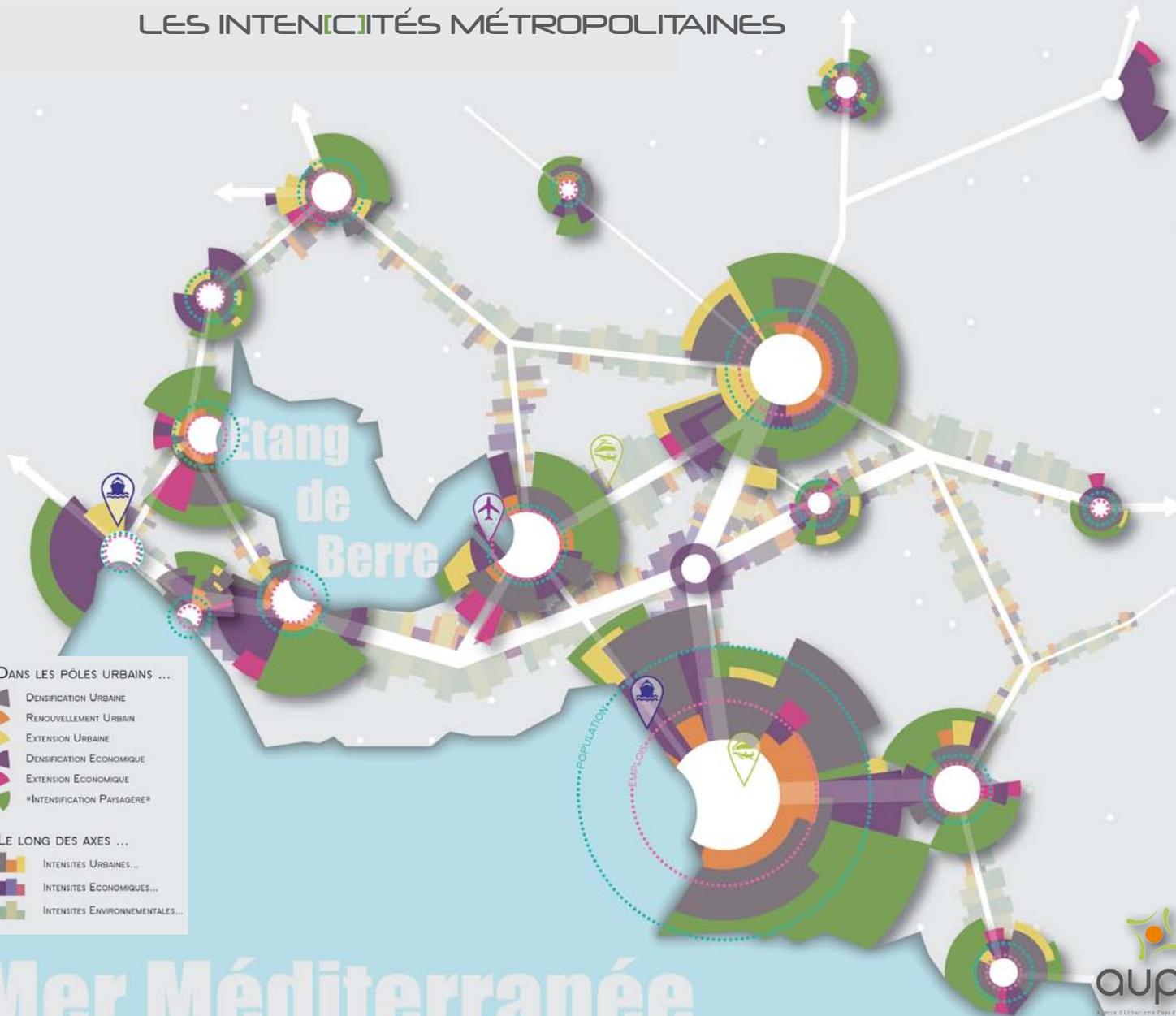
Les principales centralités urbaines sont ainsi représentées sous forme de roues dentées avec des axes d'échanges les reliant entre elles. Chaque dent de ces roues multicolores traduit les intentions des plans d'urbanisme concernant les secteurs à vocation urbaine et naturelle. Leur forme correspond à leur situation géographique et n'est pas proportionnelle à leur superficie.

En synthèse, cette carte montre :

- le caractère multipolaire et interdépendant du mécanisme métropolitain.
- des inten[c]ités porteuses d'énergie qui transmettent une impulsion à travers des axes.
- une dynamique d'intensification urbaine à l'œuvre notamment sur les grandes polarités urbaines et le long de certains axes.
- un potentiel pour l'accueil d'activités prépondérant à l'Ouest.
- des centralités émergentes ou en devenir: Martigues-Port de Bouc, Vitrolles-Marignane, Plan de Campagne.



LES INTENSITÉS MÉTROPOLITAINES



DANS LES PÔLES URBAINS ...

-  DENSIFICATION URBAINE
-  RENOUVELLEMENT URBAIN
-  EXTENSION URBAINE
-  DENSIFICATION ECONOMIQUE
-  EXTENSION ECONOMIQUE
-  «INTENSIFICATION PAYSAGÈRE»

LE LONG DES AXES ...

-  INTENSITÉS URBAINES...
-  INTENSITÉS ECONOMIQUES...
-  INTENSITÉS ENVIRONNEMENTALES...

Mer Méditerranée

LES PROJETS DU PAYS D'AIX : PRÉMICES DU CHANGEMENT

SOUTENIR HUIT GRANDS PROJETS D'INTÉRÊT MÉTROPOLITAIN

• **Aix-Marseille Express** : la liaison entre les deux plus grandes villes de la métropole s'appuie sur trois infrastructures. L'**urgence d'aménager un site propre dédié à une liaison TC express sur l'autoroute A51** fait l'unanimité auprès des différents acteurs. Cette approche concerne aussi la RD8n et la voie ferrée, autour desquelles transports et aménagement doivent s'envisager concomitamment et avec des vocations claires et complémentaires pour chaque infrastructure.

• **Axe Est-Ouest** : de Fos à Trets, un **axe de développement émergent est le support privilégié de la dynamique économique du Grand territoire**. Il est fondamental de comprendre le fonctionnement de cet axe pour inscrire son aménagement dans une articulation cohérente entre transports et armature urbaine.

• **Gare de l'Arbois** : espace stratégique à la croisée de la LGV et de la RD9 (axe « technopolitain » reliant Aix, ses espaces tertiaires et les futurs quartiers numériques à l'Aéroport Marseille Provence). Au cœur du futur Site Classé de l'Arbois, l'aménagement de cet espace doit traduire une ambition à la hauteur des enjeux de visibilité internationale et de respect des paysages et de l'environnement.

• **Ligne Aix-étang de Berre** : enfin conforté au travers de son inscription au CPER, ce projet d'ouverture aux voyageurs de la ligne Aix-Rognac permet de redessiner l'armature des transports métropolitains.

Pour le Pôle d'Activités des Milles (Plan d'Aillane) comme à plus long terme pour la Gare TGV (liaison ferrée Gare

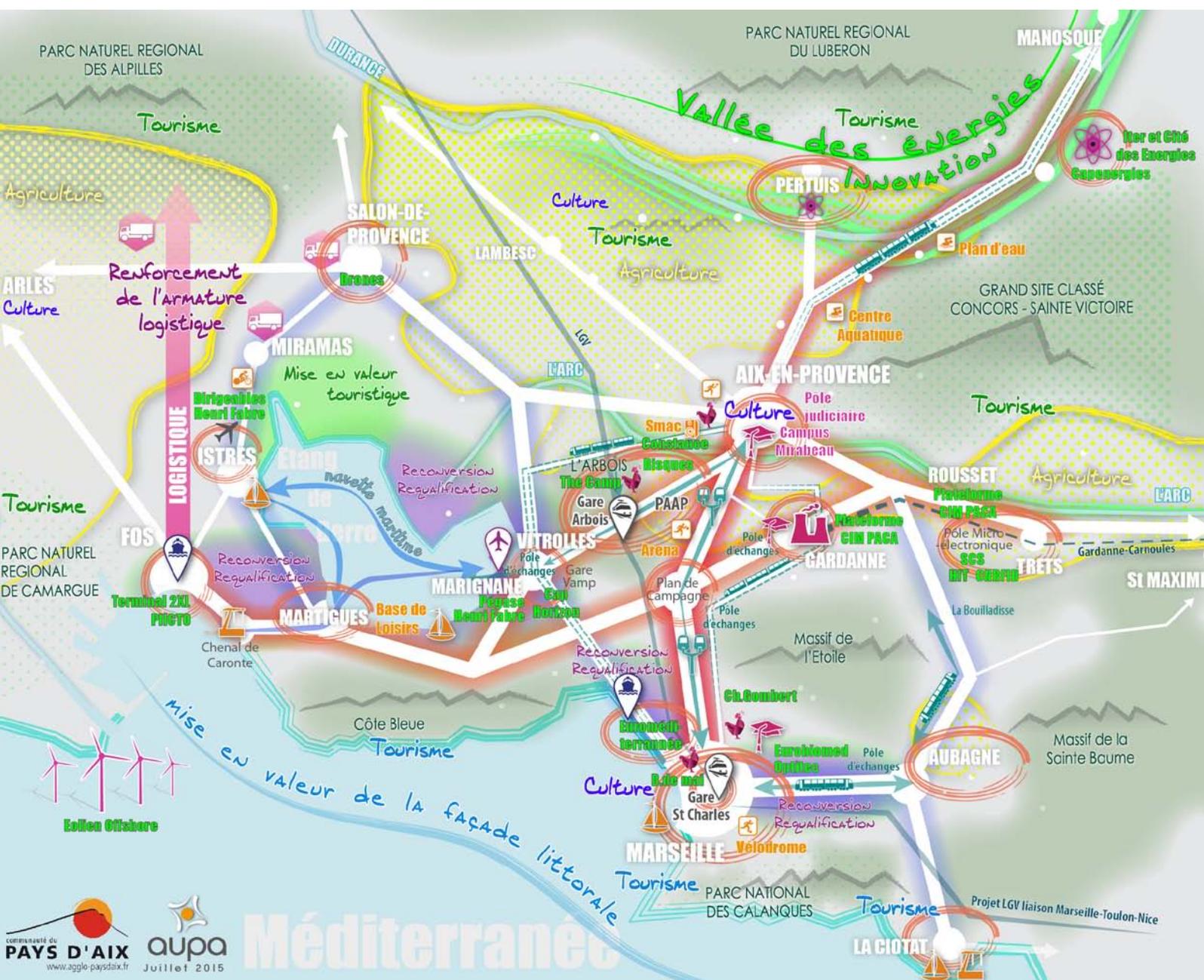
de l'Arbois/ligne Aix-étang de Berre), de nouvelles perspectives s'ouvrent en termes d'armature de transports comme de développements économiques et urbains.

• **ITER et le CEA de Cadarache et par association la ZA de Pertuis** ont pour vocation d'accueillir les emplois liés au futur générateur. Un enjeu de taille en matière de retombées économiques, notamment pour les sous-traitants, mais également en termes de rayonnement international. Parallèlement, se mettent en place la première phase de la **Cité des Énergies** et les **réflexions autour d'une Vallée des Énergies**.

• **Cap Horizon** : parce qu'il s'inscrit dans le projet Henri Fabre et dans l'espace métropolitain de l'Est étang de Berre, Cap Horizon est une vitrine du projet métropolitain croisant une dimension économique et paysagère à des questions majeures de déplacements autour des grands pôles économiques et de la « porte d'entrée » internationale du Grand territoire.

• **Campus-Mirabeau** : Cette démarche articule les projets de l'opération Campus (extension et réaménagement en profondeur des sites universitaires aixois, avec création de grands équipements, de nombreux logements étudiants et lieux de vie étudiante) et la recomposition urbaine autour du futur BHNS et de grands projets d'équipements d'agglomération. Elle conforte la place de l'Université et de l'Enseignement supérieur, «ADN du territoire» aixois.

• **French tech, TheCamp** : avec le numérique et la réussite de l'appel à projet, le Pays d'Aix tiens là le fil conducteur de l'économie du Pays d'Aix dans les années à venir. L'angle numérique pourra **innover tout le territoire pour toute une série de projets** (CFA, université...).



UNE POLITIQUE COHÉRENTE DES PROJETS EN PAYS D'AIX

VALORISER LES ESPACES AGRICOLES

Trois types d'espaces agricoles ont été mis en évidence dans le cadre de l'élaboration du SCOT : l'agriculture périurbaine au contact et sous pression de la ville, les cœurs de production agricoles très productifs en plaine et les espaces agricoles à forte valeur environnementale et paysagère sur les coteaux. La tache urbaine occupe seulement 20% du territoire, les 80% restants étant constitués d'espaces naturels et agricoles. Une spécificité valorisante pour le Pays d'Aix.

AMÉNAGER DES OPÉRATIONS D'INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE

Les hexagones de la carte représentent les espaces d'intérêts communautaires : Cap Horizon, Plan de Campagne, l'Enfant, Plan d'Aillane, Meyreuil, Pertuis...

En matière d'habitat les opérations sont plus rares: Pertuis, Coudoux, ou Trets.

La question de la création de logements reste essentiellement d'initiative communale.

RENFORCER ET COMPLÉTER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Le Pays d'Aix multiplie ses efforts pour développer le réseau ferroviaire avec la deuxième phase de modernisation de la ligne Aix-Marseille prévue d'ici 2020. De même pour la **ligne Aix-étang de Berre** mais sur des échéances plus longues ainsi que l'**hypothèse d'une desserte TER de la gare TGV**, sans oublier la **ligne des Alpes** pour qu'elle soit également modernisée.

Cette offre ne serait pas complète si elle n'était renforcée par un certain nombre de **haltes qui seront les nœuds**

-  *Espaces agricoles à forte valeur environnementale*
-  *Cœurs de production agricole*
-  *Agriculture périurbaine*
-  *Economie*
-  *Habitat*

GRANDS PROJETS STRATÉGIQUES

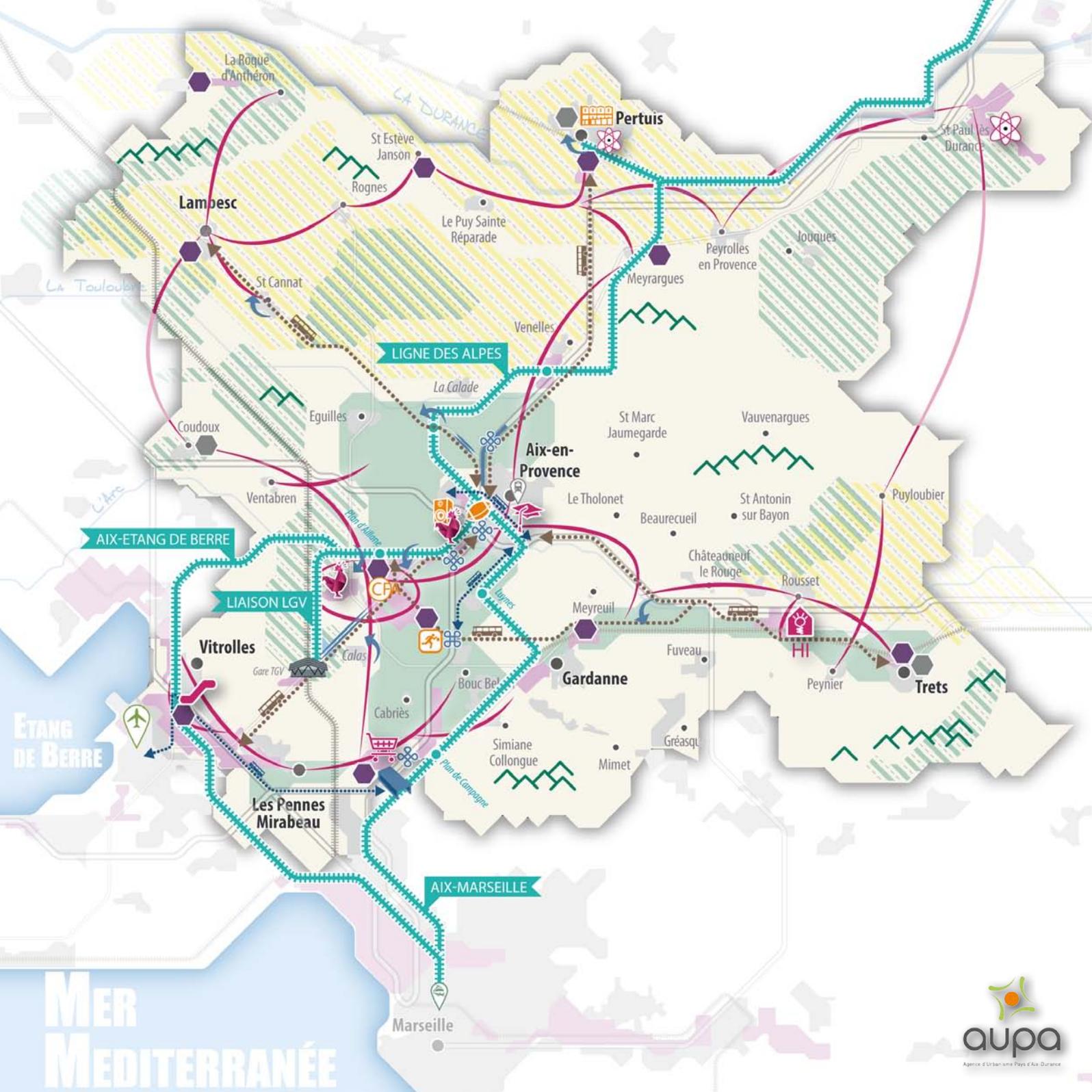
-  *Quartier numérique French Tech+The Camp*
-  *Très Haut débit*
-  *HIT (Rousset)*
-  *Campus Mirabeau*
-  *ITER - Cité des Énergies + extension ZA Pertuis*
-  *Cap Horizon*
-  *Plan de Campagne*

GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURE

- Développement ferroviaire*
 -  *MGA2/Aix-Etang de Berre/Liaison LGV/ Ligne des Alpes*
- Approche multimodale Grand Territoire*
 -  *Bus et cars à Haut niveau de service*
 -  *Pôles d'échanges multimodaux*
- Grands Projets Routiers*
 -  *Échangeurs (A8/A51, 3 Pigeons...)*
 -  *Déviations (La Barques, Célony...)*
 -  *Élargissement ou amélioration des voies*

GRANDS PROJETS D'ÉQUIPEMENTS

-  *SMAC*
-  *Palais des Sports*
-  *Stade de Rugby*
-  *CFA*
-  *Médiathèque de Pertuis*



La Roque d'Anthéron

LA DURANCE

Pertuis

St Paul les Durances

Lambesc

St Estève Janson

Rognes

Le Puy Sainte Réparate

Meyrargues

Peyrolles en Provence

Jouques

LA TOULOUSE

St Cannat

LIGNE DES ALPES

Venelles

La Calade

Coudoux

Eguilles

Aix-en-Provence

St Marc Jaumegarde

Vauvenargues

AIX-ETANG DE BERRE

Ventabren

Le Tholonet

Beaurecueil

St Antonin sur Bayon

Puylobier

Vitrolles

Gare TGV

Calas

Châteauneuf le Rouge

Roussset

ETANG DE BERRE

Les Pennes Mirabeau

Laynes

Gardanne

Fuveau

Peynier

Trets

Cabriès

Bouc Bel

Meyreuil

Simiane Collongue

Mimet

Gréasque

AIX-MARSEILLE

Marseille

MER MEDITERRANÉE

LES PROJETS DU PAYS D'AIX

d'un réseau multimodal (La Calade, gare de Pertuis ou de Meyrargues, Plan d'Aillane, et deux projets sur Plan de Campagne et Luynes sur l'axe Aix-Marseille). L'inconvénient c'est que des lignes faites pour aller plus vite deviennent des lignes à multiples arrêts. L'inconvénient c'est que des lignes faites pour aller plus vite deviennent des lignes à multiples arrêts. Dès lors se pose également la question des haltes sur les quartiers nord de Marseille par exemple qui déjà rompent l'efficacité en temps. Cependant, l'alternance ligne directe et ligne omnibus fonctionne très bien comme en Ile de France mais des gares sont sous utilisées...**Il faut mettre en place une réflexion politique sur la mise en place des haltes et des lignes qui les desservent.**

Complément indispensable au réseau ferré, le réseau de transport en commun routier et notamment les axes de CHNS devront desservir les secteurs non desservis par le train et même parfois en doublement de l'offre avec le train sur certains axes très sollicités. L'axe Aix-Marseille en est le meilleur exemple. Deux axes de BHNS sont également projetés depuis Marignane-Vitrolles jusqu'à Plan de Campagne en passant par les Pennes Mirabeau et sur la commune d'Aix-en-Provence, pour une liaison sud Aixois de Luynes à Plan d'Aillane et une autre dans le cœur d'Aix. **Logique de maillage et de complémentarité** qui permet un rabattement de toutes les parties du territoire vers les transports en commun.

Double objectif : Relier les zones d'habitat et les espaces d'activités pour faciliter les déplacements et réduire les temps de parcours entre habitat et emploi. Par ailleurs les adaptations du réseau routier sont priorisées pour **faciliter le contournement des cœurs de village** et les **connexions entre grands axes** (échangeurs).

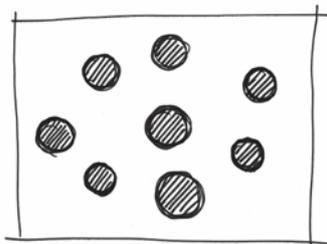
AMÉNAGER LE TERRITOIRE GRÂCE AU TRÈS HAUT DÉBIT

Autre éléments décisif pour la dynamique du territoire, le **réseau très haut débit** mis en place par la communauté. Un prochain investissement permettra d'établir une **meilleure capillarité des zones** de façon à ce que chaque entreprise puisse bénéficier du réseau très haut débit et la seconde sera de **monter en débit** avec un programme en cours et surtout prioritaire pour le développement économique.

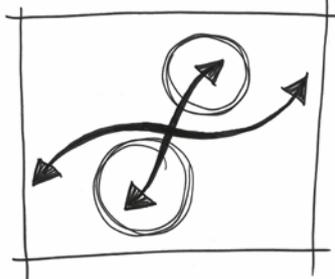
En effet **les « data centers » demandent déjà beaucoup de réseau et avec l'avènement du Cloud pour l'usage des ordinateurs de demain, ces réseaux seront très sollicités et indispensables.**

LES SCÉNARIOS DU GRAND TERRITOIRE EN DÉBAT

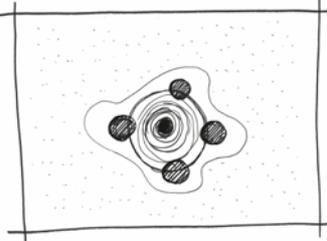
1 # FIL DE L'EAU



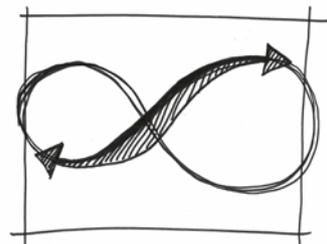
2 # BI-POLAIRE



3 # COEUR MÉTROPOLITAIN



4 # CONTRASTÉ



Comment aborder l'expression du projet?

Sur la base de la carte-projets du «Grand Huit», enrichie des différentes réflexions conduites par l'agence depuis plus de trois ans, une représentation «cumulative», mais aussi intuitive et aléatoire, conduit à ces illustrations – provisoire – du projet.

Elle met en avant les spécificités et potentialités pressenties sur les principaux espaces de la métropole. Derrière chaque intention ou projet, il convient d'associer les acteurs locaux qui pourront amender ou contredire ces propositions. Un certain nombre de ces projets sont détaillés en dernière partie de ce document.

Encore une fois, il ne s'agit pas de modèles «de ce qu'il faut faire», mais d'illustrations d'une démarche de projet qui part du « bas » pour alimenter une vision « d'en haut ».

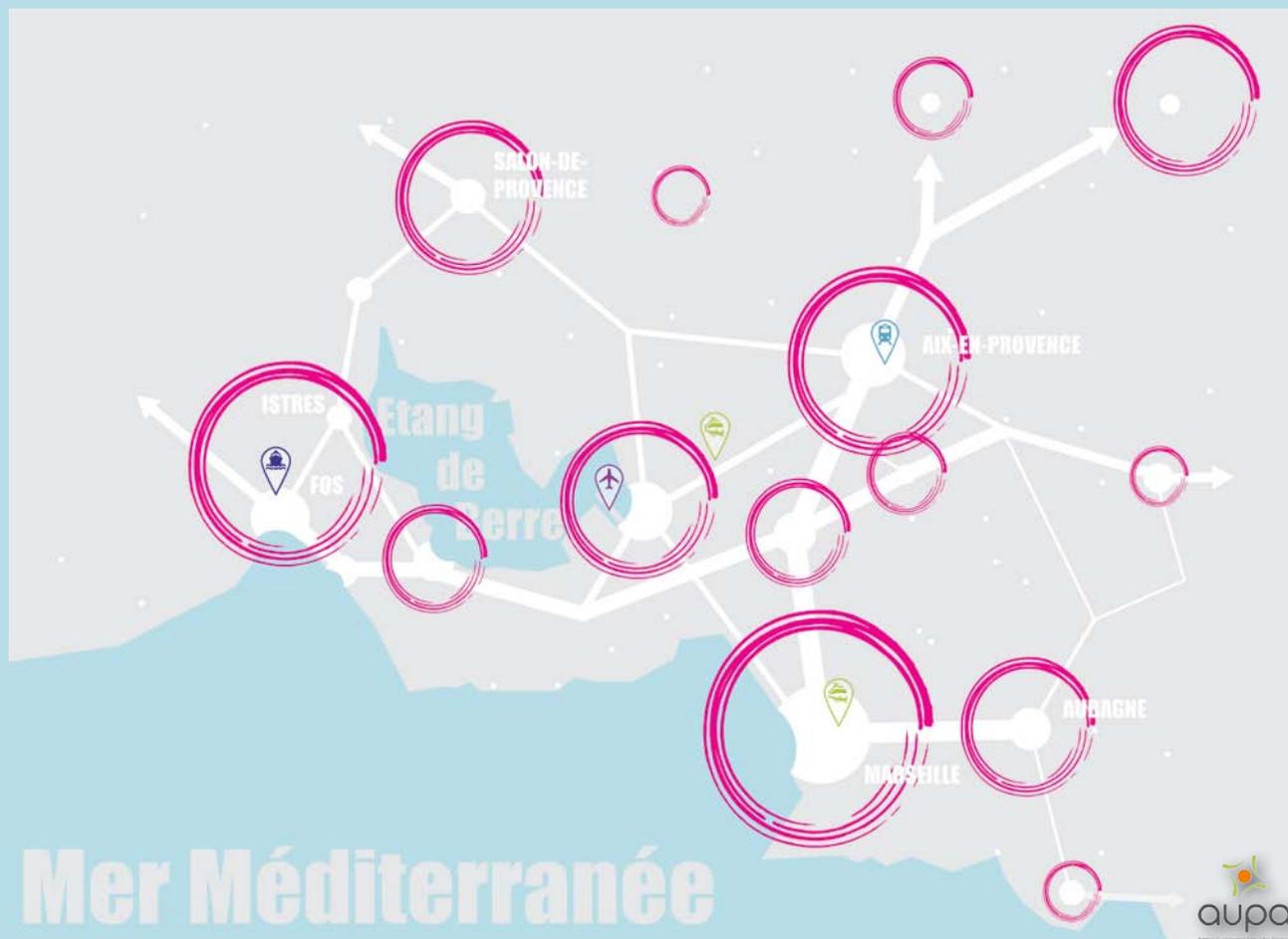
Les pages suivantes proposent des scénarios contrastés qui interrogent sur le projet métropolitain : doit-il être une addition des projets des différents pôles urbains, doit-il s'appuyer sur un tandem Aix-Marseille, se concentrer sur la résolution des problèmes du «coeur métropolitain», ou proposer un développement adapté à chaque «plaque territoriale»?

Ces 4 scénarios visent avant tout à susciter un débat sur les lignes de force du projet de territoire.

I # LE SCÉNARIO DU LAISSER FAIRE

1/ Développement multipolarisé sur le principe préexistant des bassins de vie

2/ Effets de concurrences territoriales au sein même du grand territoire



2 # LE SCÉNARIO BI-POLAIRE

1/ Les deux grands pôles urbains d'Aix et Marseille, et le corridor qui les réunit, concentrent l'essentiel des investissements publics et privés.

2/ L'axe Aix-Marseille devient la colonne vertébrale du développement métropolitain et concentre l'essentiel

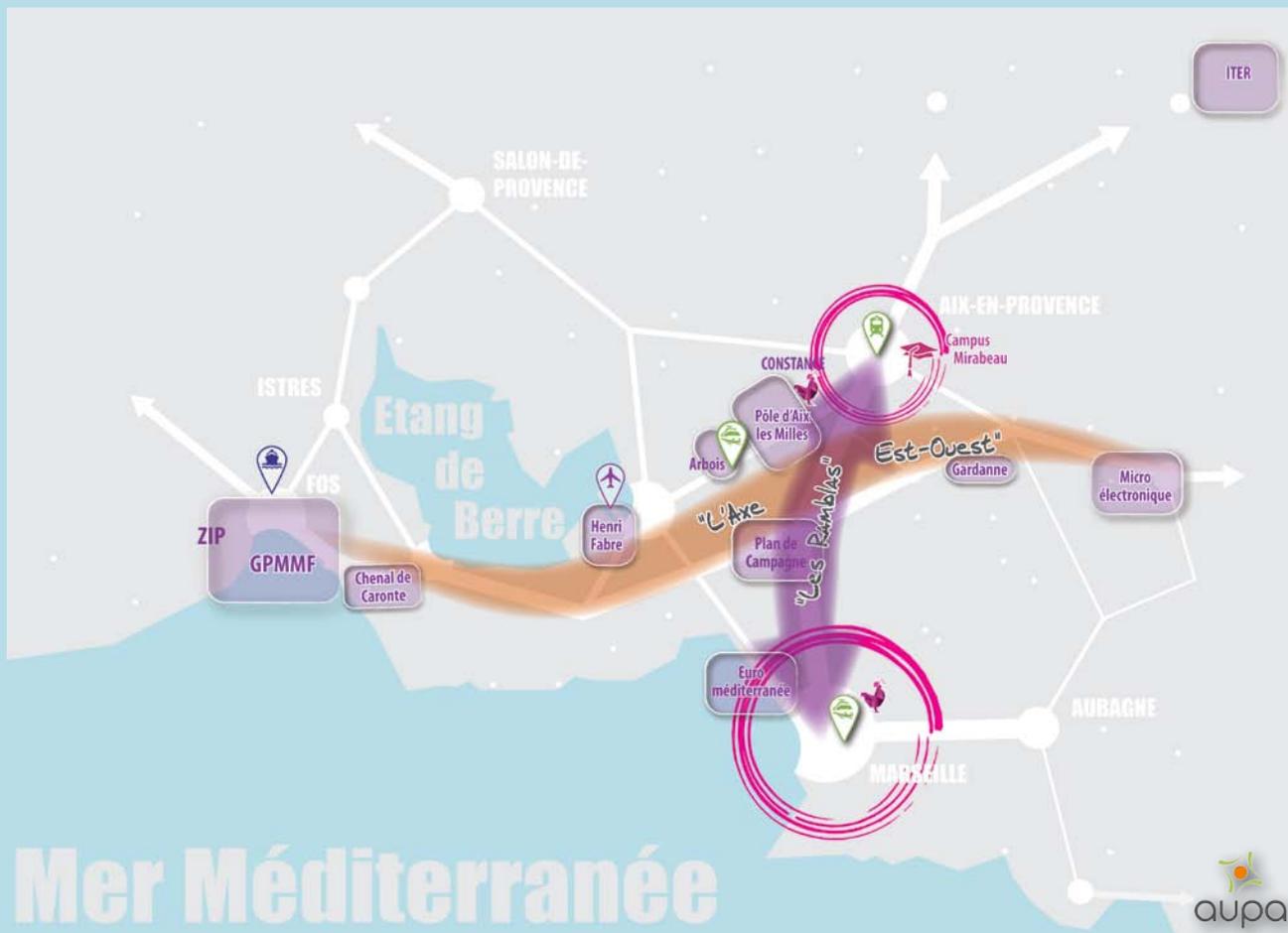
de la croissance (habitants, emplois, logements)

3/ Un effort particulier est mis sur la desserte TC du Sud métropolitain

4/ Le développement du reste du territoire s'appuie sur les projets déjà

engagés, sans autres perspectives que «l'accompagnement».

5/ Le reste du grand territoire est protégé et se développe faiblement, bénéficiant de l'attractivité renforcée des deux locomotives métropolitaines.



3 # LE SCÉNARIO DU COEUR MÉTROPOLITAIN

1/ L'essentiel du développement et de l'investissement public se fait autour d'une centralité métropolitaine élargie: le coeur métropolitain (Aix-Marseille-Vitrolles/Marignane/Gardanne)

2/ Dans un rayon de 10 km autour de Plan de Campagne, investir sur le lien de proximité habitat/transport/

équipement/emplois en s'appuyant sur la position de carrefour des deux grand axes Nord-Sud et Est-Ouest.

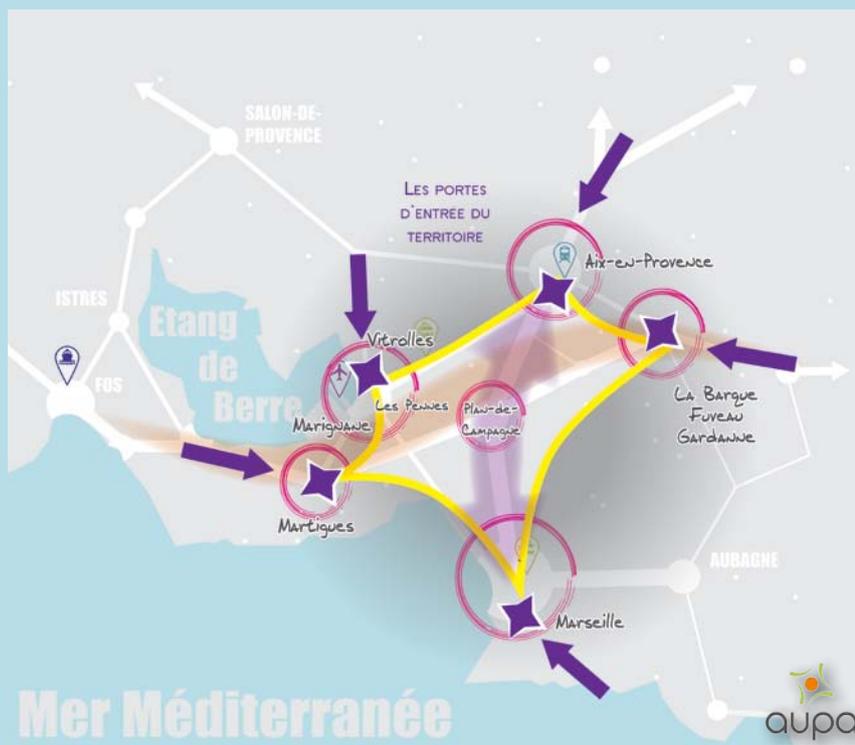
3/ Pas d'urbanisation continue le long des axes mais une intensification dans les coeur de villes et sur de nouveaux sites stratégiques desservis en TC (Cap Horizon, Arbois TGV, Plan de Campagne...)

4/ Création d'un réseau de parcs métropolitains protégés: la ville dans les vallées et les parcs sur les hauteurs (Arbois, Montauguet, Étoile...)

5/ Principe d'apaisement du coeur de villes métropolitaines grâce à des portes d'entrées, avec des pôles multimodaux et des parking relais, permettant de capter les actifs non résidents (les périurbains) vers les TC.

6/ Un centre métropolitain enfin fluide: avec une offre de TC performante comme dans tout centre-ville moderne. Principe de 15 minutes depuis le centre et 30 minutes de portes à portes: couloirs bus sur autoroute, tramway, métro, BHNS etc...

7/ Le reste du Grand Territoire se développe en bénéficiant de l'attractivité renforcée du coeur métropolitain.



4 # LE SCÉNARIO DES CONTRASTES

1/ Un scénario basé sur la recherche de nouveaux équilibres territoriaux (rééquilibrage nord-sud).

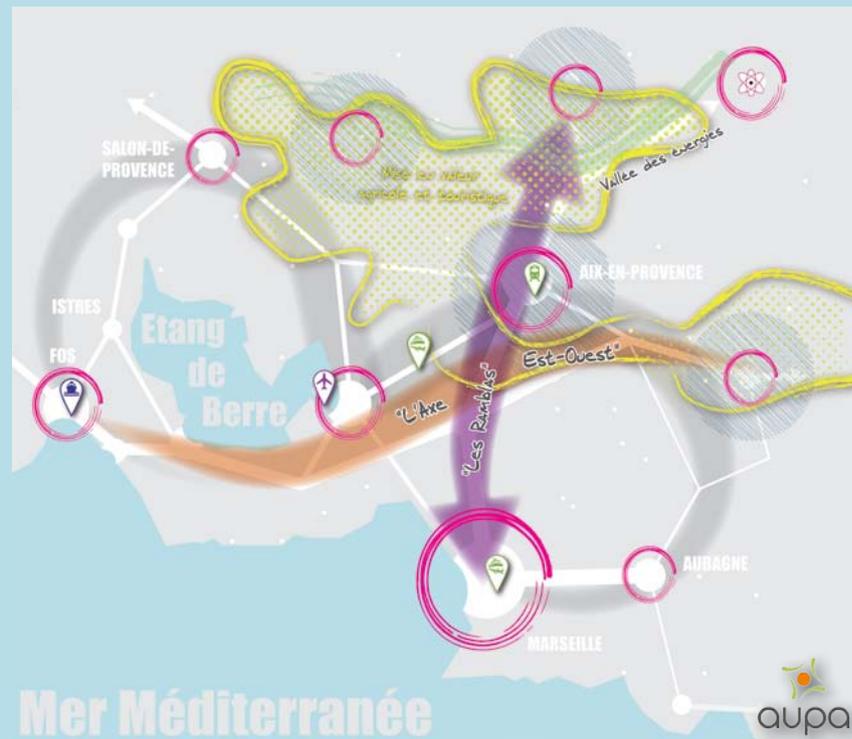
2/ Valorisation et développement marqué des centres urbains historiques (Pertuis / Trets / Lambesc / Salon / St-Maximin / Manosque...) supports à une attractivité résidentielle et économique et à structuration de leurs bassins de proximité. Un scénario basé sur le renforcement de bassins de proximité en privilégiant un développement multifonctionnel : économique (vallée des énergies, ZAC de Pertuis...), résidentiel, culturel et patrimonial.

3/ Aménagement numérique comme vecteur de développement. Le numérique comme outil d'aménagement du territoire et de revitalisation des centres-urbains (villages connectés).

4/ Un développement fondé sur les particularités agricoles et touristiques de l'arrière-pays métropolitain. Mise en valeur agri-touristique favorisant les circuits-courts et la proximité. Développement d'une filière agro-alimentaire de qualité (axe RN7) et valorisation de filières émergentes (vallée des énergies...).

5/ Maintien des coupures vertes et agricoles au Sud (pas de conurbation) et restructuration des axes E-O et N-S autour de transports collectifs performants.

6/ Renforcement des fonctions de centralités sur Aix et Marseille.





4. DES PROJETS ET SITES D'ENJEUX MÉTROPOLITAINS

Vers un nouveau modèle urbain

Une réflexion globale est à mener pour tenir compte des problématiques de consommation d'espace, de recherche de mixité fonctionnelle et sociale et plus généralement pour proposer un modèle urbain favorisant le «vivre ensemble».

Cette démarche servira notamment de fil conducteur aux propositions d'aménagement de l'axe Est-Ouest, regroupant plus de 100 000 emplois, et autour duquel une nouvelle offre résidentielle et urbaine pourrait être proposée.

Des sites à enjeux

Un certain nombre de sites sont également étudiés car relevant d'enjeux métropolitains à divers titres: axe Aix-Marseille, Plan de Campagne, Gare de l'Arbois, Cap Horizon / Henri Fabre, etc.

L'AXE AIX-MARSEILLE, «RAMBLA» DE LA MÉTROPOLE

La notion d' « axe » ou bien encore de « corridor » est largement mise en avant dans l'approche du fonctionnement métropolitain.

L'axe polarisé par les deux centres urbains majeurs Aix-en-Provence et Marseille concentre la majorité des flux métropolitains. Pour résoudre les problèmes de saturation routière et le manque d'efficacité des transports collectifs, il est important de mener une double réflexion sur le transport et le développement urbain.

Le déploiement d'un réseau de transports collectifs efficace nécessite de tendre vers un nouveau modèle de développement privilégiant un regroupement et une compacité renforcée autour des nœuds d'échanges.

LE DIAGNOSTIC

L'axe autoroutier Aix-Marseille est le plus fréquenté et le plus saturé de l'espace métropolitain. Il est emprunté pour des déplacements aux origines et destinations multiples qui empruntent rarement la totalité de l'axe. Cette saturation entraîne des effets particulièrement néfastes sur les territoires concernés : pollution et stress avec leurs conséquences sur la santé des habitants, temps perdu dans les embouteillages, accidents...

L'offre de transports collectifs sur cet axe, même si elle a considérablement progressé, n'est pas encore à la hauteur des enjeux puisqu'elle ne constitue pas une alternative crédible à la voiture. La navette 50 est la ligne de car interurbaine la plus fréquentée en France mais elle demeure prisonnière de la saturation autoroutière aux heures de pointes. L'offre ferroviaire est quantitativement (nombre de trains selon les horaires et les gares) et qualitativement (temps de trajets, régularité,

affluence, sécurité) insuffisante et donne lieu à beaucoup de critiques notamment quant au nombre de gares.

LA POSITION DES ACTEURS

L'État, en tant que gestionnaire de l'autoroute A.51/A.7 et après l'expérience réussie du site propre pour les cars sur le tronçon terminal menant à la gare St-Charles, souhaite réaliser d'autres tronçons de sites propres latéraux à Plan de Campagne ou à Aix.

La Région poursuit les études de modernisation de la voie ferrée Aix-Marseille, avec une logique de desserte qui semble privilégier les longues distances et donc les trains semi-directs mais qui apparaît peu lisible et fortement soumise à des contraintes financières croissantes.

Le Conseil Départemental souhaite développer l'attrait de sa navette directe par car entre Marseille et Aix par la réalisation de haltes sur l'autoroute A.51/A.7, mais, à notre connaissance, ne porte pas de projet de développement de la ligne Aix - Marseille par la RD8n.

La CPA et MPM financent des études de modernisation de la voie ferrée mais ne proposent pas de projet global sur cet axe, à cheval sur leurs périmètres.

QUATRE QUESTIONS ESSENTIELLES

Il existe trois infrastructures de transports sur cet axe (A.51/A.7, RD8N et voie ferrée) et une relative absence de vision d'ensemble, nécessaire à la définition d'un projet global et multimodal de transports qui détermine les vocations respectives de ces trois infrastructures.

La définition du projet de transports pour cet axe, préalable à de lourds investissements, devrait statuer sur

les rôles respectifs du car et du train, essentiellement en fonction des quatre critères suivants :

- Délai de mise en service
- Coûts généralisés (coût financier et environnemental pour les collectivités, les ménages et les entreprises)
- Capacité (un train déplace plus de passagers qu'un car)
- Souplesse dans la définition de l'offre (le train ne circule que sur des voies ferrées et ne peut s'arrêter n'importe où, mais il est en site propre intégral, alors que le car peut circuler et s'arrêter à peu près n'importe où, mais nécessite qu'on lui offre du site propre, notamment au détriment de la voiture).

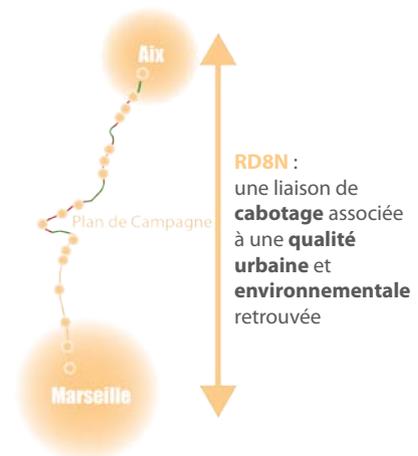
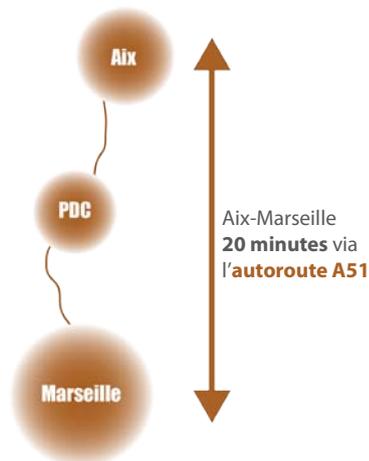
La question du service offert aux habitants, aux actifs, aux étudiants semble aussi insuffisamment débattue.

La question du projet d'aménagement à associer et croiser avec le projet de transports est tout aussi importante, particulièrement autour des nœuds d'échanges et le long de la RD8N. Quelle densification autour des gares, quel projet pour le nœud majeur de Plan de Campagne, quelle qualité urbaine dans la traversée des villes et villages ?



La réflexion conduite par l'AUPA consiste à hiérarchiser et rendre complémentaires les transports collectifs, en affirmant une vocation pour chaque infrastructure :

- L'autoroute **A51 avec un site propre intégral** (liaison express)
- La voie ferrée Aix-Marseille en **desserte semi-directe**
- La RD8n transformée en **boulevard urbain** dans les noyaux villageois : amélioration de la qualité urbaine pour dessiner des « ramblas » du Grand territoire.



L'AXE EST-OUEST : ELEMENTS D'ÉCLAIRAGE

Dans le cadre des réflexions engagées sur l'aire métropolitaine, l'AUPA a souhaité apporter des éléments d'éclairage et des pistes d'action sur **deux axes majeurs de développement nécessitant une vision prospective** : l'axe Nord-Sud allant d'Aix-en-Provence à Marseille et l'axe Est-Ouest allant de Trets à Fos en passant par Marignane et Vitrolles.

L'identification de l'axe Est-Ouest n'est pas immédiate comparée à l'axe Aix-Marseille. Cet espace s'étend depuis Trets et la vallée de l'Arc jusqu'à Fos et les rives sud de l'étang de Berre. Il est irrigué par des réseaux structurants que sont l'A8, la D6, la D9 ou l'A55 avec un effet d'agglomération le long de ces infrastructures, amplifié par la géographie. **L'axe Est-Ouest c'est 22 communes, près de 440 000 habitants et 220 000 emplois, près d'1,4 millions de déplacements quotidiens** (soit près de 25% de l'ensemble des déplacements de l'enquête ménages déplacements de 2009). Aix-en-Provence à part, 5 communes comptent entre 20 000 et 50 000 habitants (Martigues, Marignane, Vitrolles, Gardanne, Les Pennes-Mirabeau) et structurent des bassins de vie locaux (besoins de proximité quotidienne des habitants).

Les autoroutes irriguant le Grand Territoire correspondent à un modèle urbain centre-périphérie d'hier mal adapté

au fonctionnement multipolarisé d'aujourd'hui. Les départementales sont les seuls axes calibrés (2X2 voies) pour des échanges Est-Ouest. Le développement des TC peut s'y développer plus rapidement que sur les voies ferrées assurant pour l'instant du fret et plus efficacement par rapport aux zones habitées.

Si les centres souffrent d'une certaine inertie liée à leur poids, l'espace d'entre-deux que représente l'axe Est-Ouest offre des solutions complémentaires.

Au sein de cette diagonale métropolitaine, trois secteurs doivent être distingués:

- A l'est, un espace de vallée à forte prédominance résidentielle sans réelle image économique malgré la présence industrielle à Rousset ou Gardanne.
- Au centre un espace polycentrique entre Aix et Marseille où se concentrent activités et emplois, fortement tributaire des conditions de circulation des habitants et des marchandises.
- A l'ouest, un bord d'étang en pleine évolution où les difficultés sociales persistent malgré le renouvellement des activités, une attractivité résidentielle malgré tout en berne.



LES ENJEUX ET PISTES DE RÉFLEXION AU REGARD DU DÉVELOPPEMENT DE L'AXE EST-OUEST

L'accessibilité aux pôles d'emplois de l'axe Est-Ouest est un enjeu majeur et stratégique pour l'économie productive métropolitaine. Compte tenu du recul des investissements sur le routier, la desserte en TC est le moyen privilégié pour y gagner en attractivité et en fluidité. Les départementales devraient être le support au développement d'une offre de TC plus performante d'Est en Ouest.

VERS UN PROJET D'INTÉRÊT MAJEUR (PIM) SUR L'AXE EST-OUEST ?

La loi ALUR a créé le Projet d'Intérêt Majeur (PIM). Entre la ZAC et l'OIN, le PIM rend possible un partenariat contractuel entre différents niveaux de collectivités dans le domaine de l'aménagement à l'échelle de plusieurs communes. Ce PIM pourrait par exemple se fonder sur :

- **Un développement autour des pôles urbains structurants.**

Aménager des sites stratégiques à densifier en cohérence avec la desserte par les transports collectifs. A titre d'exemple : le triangle Vitrolles/Marignane/Les Pennes, la rotule de « Plan de Campagne », le trait d'union du chenal de Caronte...

- **L'aménagement et le renforcement des grands sites économiques.**

Il s'agirait notamment de s'appuyer sur les filières fortes et caractéristiques de l'axe, comme l'industrie. Le soutien à ces filières amène par ailleurs à donner des perspectives d'avenir aux populations les plus fragiles. A titre d'exemple : les bassins ouest du port autonome (Fos), les usines d'alumine (Gardanne-Meyreuil), l'aéronautique (Marignane-Florides), le pôle d'activités d'Aix-en-Provence, le pôle microélectronique de (Rousset/Peynier/Fuveau)...

DES PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DE L'ESPACE COHÉRENTS

- **Imaginer un développement résidentiel aux abords des futures lignes de TC Est-Ouest selon des séquences urbaines à définir.** (loger les actifs à proximité des emplois). Une densification assumée et régénératrice s'appuyant sur les espaces déjà urbanisés aux abords des points de rencontre multimodaux et des départementales les traversant.

Intégrer la notion de « qualité de ville » en encourageant une production qualitative de la ville, respectueuse de l'environnement, une ville de la proximité au service des habitants dans leur quotidien, bénéficiant de plus d'espaces publics, de modes alternatifs à la voiture,

DES LIAISONS EST-OUEST RENFORCÉES ET CONNECTÉES AUX LIAISONS NORD-SUD

Sur un espace d'entre-deux aussi vaste et varié, **la notion de proximité géographique doit s'effacer au profit de la proximité temporelle.**

- **Réévaluer l'offre de TC et l'accessibilité quotidienne vers les zones d'activités:** La connexion intermodale est au cœur des enjeux envisagés sur les grands projets comme à la ZAC de l'Arbois ou sur le projet Henri Fabre.

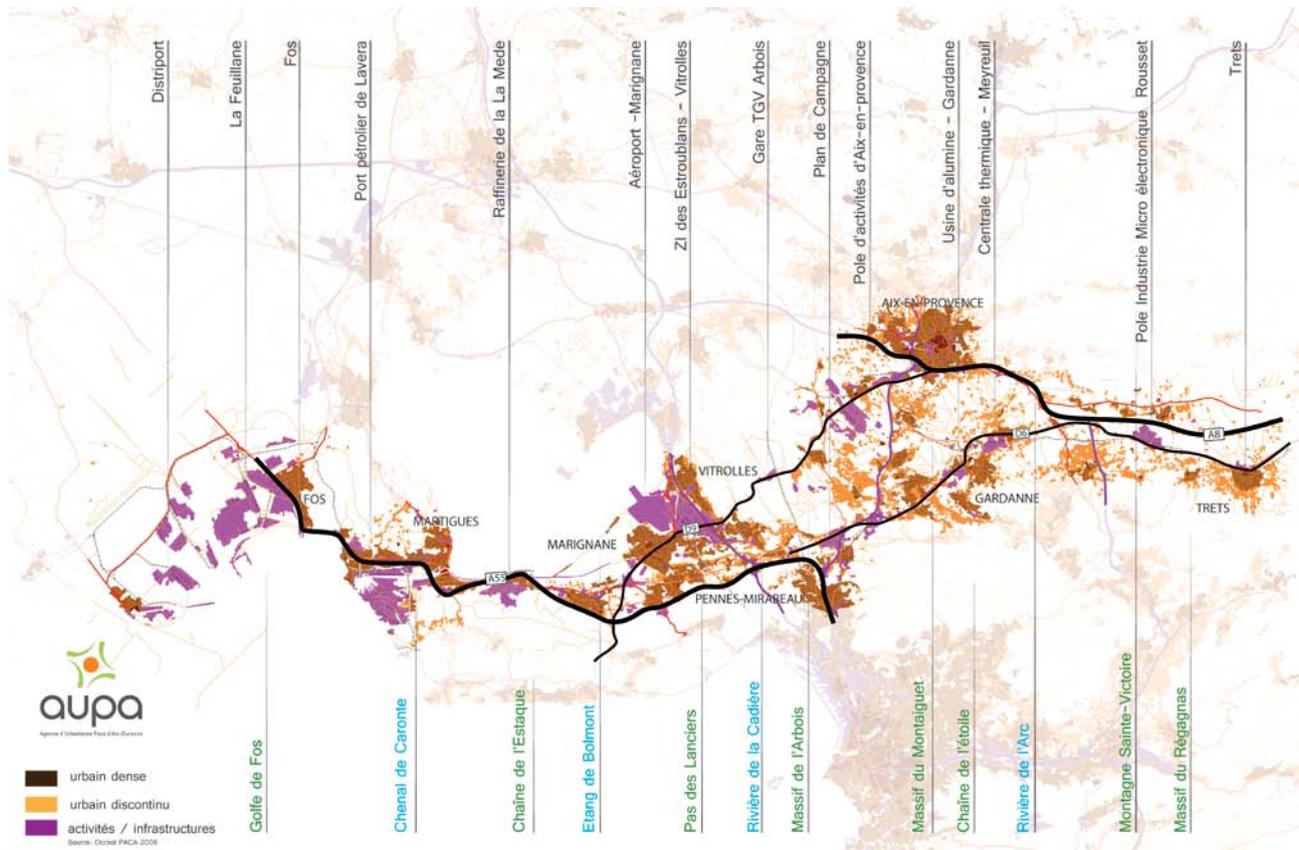
- **Réinventer le rail :** Rétablir l'attractivité de l'offre ferroviaire en proposant une réelle alternative à la route à partir de pôles d'échanges multimodaux.

- **Aménager les quartiers de gare avec les principes de mixité fonctionnelle et mixité sociale,** en privilégiant la requalification ou la reconversion de friches, la création d'espaces et d'équipements publics et l'implantation de logements notamment sociaux.

UNE VRAIE CEINTURE VERTE ET BEAUCOUP D'ESPACES PUBLICS POUR PACIFIER LE DÉBAT SUR LA DENSITÉ

Établir une règle de gagnant-gagnant entre les « développeurs » et les « défenseurs ». Des extensions seront nécessaires et justifiées avec en contrepartie une meilleure assurance du maintien des espaces agricoles et naturels.

- Assumer le développement urbain lié au changement d'échelle et aux ambitions d'un grand territoire et dans le même temps assumer le choix d'une véritable protection naturelle et agricole, donner les gages d'un développement durable.



L'AXE EST-OUEST, UN «LABORATOIRE» DU PROJET URBAIN

SECTEURS «TEST»

Sur ce grand axe Est-Ouest, des secteurs correspondant à des contextes urbains bien différenciés pourraient servir de base à l'expérimentation d'un «nouveau modèle urbain» (cf. § précédent).

L'objectif est de proposer, sur ce grand axe économique, un renforcement de l'offre résidentielle selon un nouveau modèle urbain proche de l'éco-quartier : promouvoir une qualité urbaine alliant densité, environnement naturel, mixité sociale et fonctionnelle,



présence de services de proximité, insertion des modes doux. Les projets, très « illustratifs », ont avant tout une visée « pédagogique » portant, à travers les exemples développés, un regard renouvelé sur l'environnement de ces secteurs. Certains de ces sites nécessitent en effet une lecture paysagère révélant leur véritable potentiel.

EXEMPLE DU CHENAL DE CARONTE

Les abords du chenal sont fortement marqués par la présence de bâtiments industriels ou d'activités artisanales, de délaissés, de friches, d'anciens sites d'exploitation...

En cas de « reconquête », en termes d'image comme d'usage, **le chenal pourrait être reconfiguré comme un**

trait d'union urbain entre les centres de Port de Bouc et de Martigues.

POUR DÉCLINER LE PROJET À L'ÉCHELLE DU GRAND AXE EST-OUEST

La capacité d'accueil estimative de ces différents projets permettra par la suite de développer un vaste projet à l'échelle de l'axe Est-Ouest, couplant une approche macro-territoriale (prenant notamment en compte les infrastructures de transports et pôles d'échanges, les respirations paysagères, les contraintes de toutes natures, etc.) et une vision planificatrice de projet urbain à l'échelle métropolitaine.

Un exemple de réaffectation des quais, aujourd'hui en friche : aménagement d'une halte maritime. Plusieurs projets de navette fluviale sont envisagés sur l'étang de Berre («vaporetto», navette Fos - Martigues - étang de Berre...)



Document de travail non contractuel.

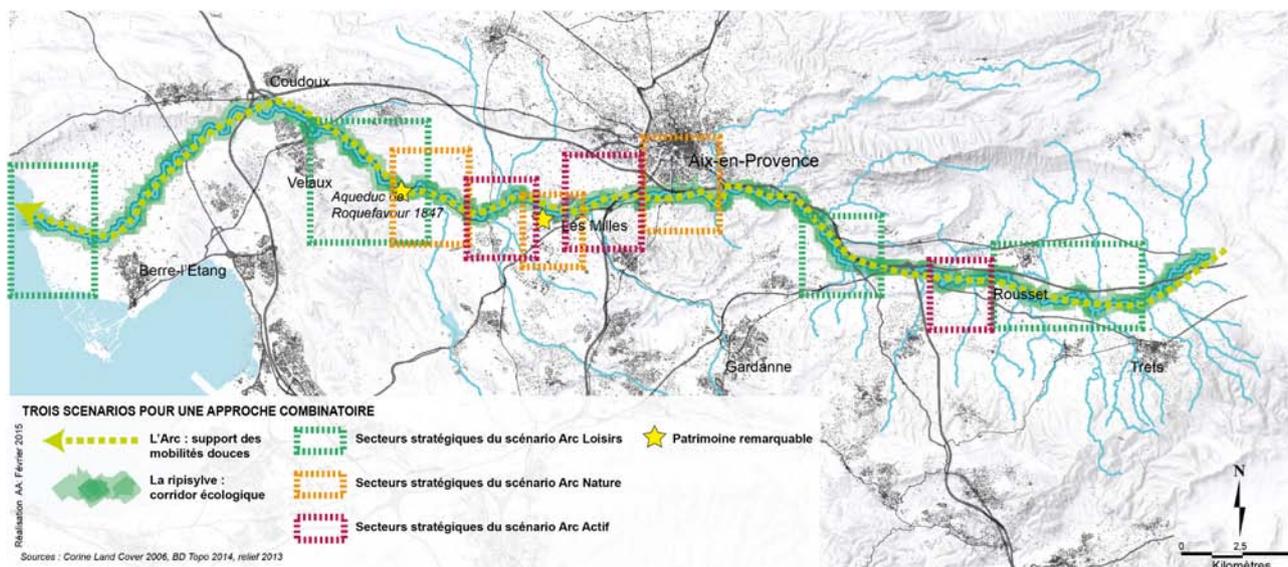
L'ARC, UN LIEN STRUCTURANT POUR UN PROJET DE TERRITOIRE

Dans le cadre de la convention partenariale entre l'Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance (AUPA) et Aix-Marseille-Université (AMU), deux ateliers d'étudiants du Master « Urbanisme et aménagement » de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional (IUAR) ont été mis en place au cours de l'année 2014-2015. Ces ateliers qui visent à mettre les étudiants en situation professionnelle, se sont penchés à considérer l'Arc dans l'ensemble de son parcours et dans son bassin versant.

Ce travail s'inscrit également dans une vision plus large et prospective, celle du grand territoire métropolitain. Il veut être **une contribution méthodologique sur la manière de re-considérer les cours d'eau de la métropole en tant qu'espaces d'enjeux multiples, supports de valorisation de l'ensemble du territoire.**

Ces ateliers ont permis également d'approfondir ces propositions sur les quartiers sud de la Ville d'Aix, du Quartier de La Parade jusqu'au Pont des trois Sautets. L'intention est de nourrir les réflexions sur la mise en valeur de l'Arc dans le cadre de la recomposition des quartiers Sud d'Aix-en-Provence et plus particulièrement du plan Campus-Mirabeau.

La réflexion des étudiants de formation initiale a porté sur les enjeux de l'aménagement de l'Arc à grande échelle: présence de la nature en ville; recomposition des espaces urbains ou péri-urbains; place des modes dits « doux » dans l'organisation des déplacements; liens avec la gestion de la qualité de l'eau, des milieux écologiques associés, du risque inondation; contraintes techniques, foncières ou juridiques....



LOISIRS, NATURE ET ÉCONOMIE : 3 VECTEURS DE PROJET POUR L'ARC

En phase projet, les étudiants de formation initiale ont proposé de s'appuyer sur les potentialités marquantes de l'Arc. Le projet se décline selon trois thématiques: les loisirs, la nature et l'économie.

L'Arc Loisirs

Un système d'espaces à vocation récréative. S'articule autour des notions d'espace public et de loisir. Dans le cas de l'Arc, cela signifie aussi bien l'accès aux berges et à la rivière que le cheminement long de celles-ci. Le terme de loisir renvoie à la temporalité. Il fait écho à la dualité temps libre / temps contraint.

La rivière comme couture urbaine

Un lien entre les quartiers

L'intervention prévue vise à faire de l'Arc non plus une coupure mais une couture qui relie les deux entités du village des Milles.

Pour un public familial et sportif

Les berges de l'Arc sont ainsi aménagées comme un vaste espace ouvert accueillant familles et sportifs, point névralgique qui concilie les équipements publics et fait le lien entre le noyau villageois et l'extension pavillonnaire.



Le pont du port des Milles aménagé, en phase de projet. Photo: S.A. 2015



Le pont du port des Milles aménagé, en phase de la centrale urbaine. Crédit: S.A. 2015

La place de la sardine

L'espace au pied du port des Milles fait l'objet d'un traitement particulier. Point central de transition entre le village et la zone pavillonnaire, il s'agit d'en faire une esplanade publique, ouverte sur les eaux de l'Arc, véritable lieu de rencontres et d'animation des Milles. Cette nouvelle centralité accueille les manifestations traditionnelles du village (sardine des Milles).

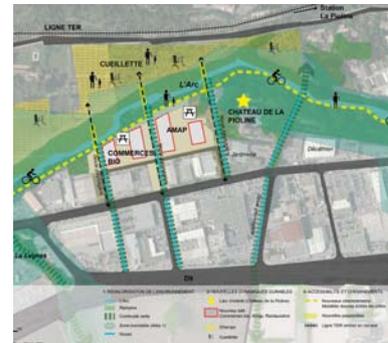
L'Arc Nature

Un lien écologique pour préserver et valoriser le territoire. La notion de nature est envisagée non pas sous son aspect ornemental mais dans sa dimension sauvage. « L'Arc Nature » sert le dessein de la reconquête des espaces naturels sur les espaces anthropisés, réparant les effets de l'urbanisation.



L'Arc Actif

Un vecteur d'urbanité dans un territoire attractif et dynamique. L'Arc est envisagé ici comme une plus-value pour les zones d'activités permettant d'apporter une qualité urbaine et une meilleure intégration à l'environnement. L'espace public se tourne vers l'Arc. L'existant est revalorisé et requalifié.



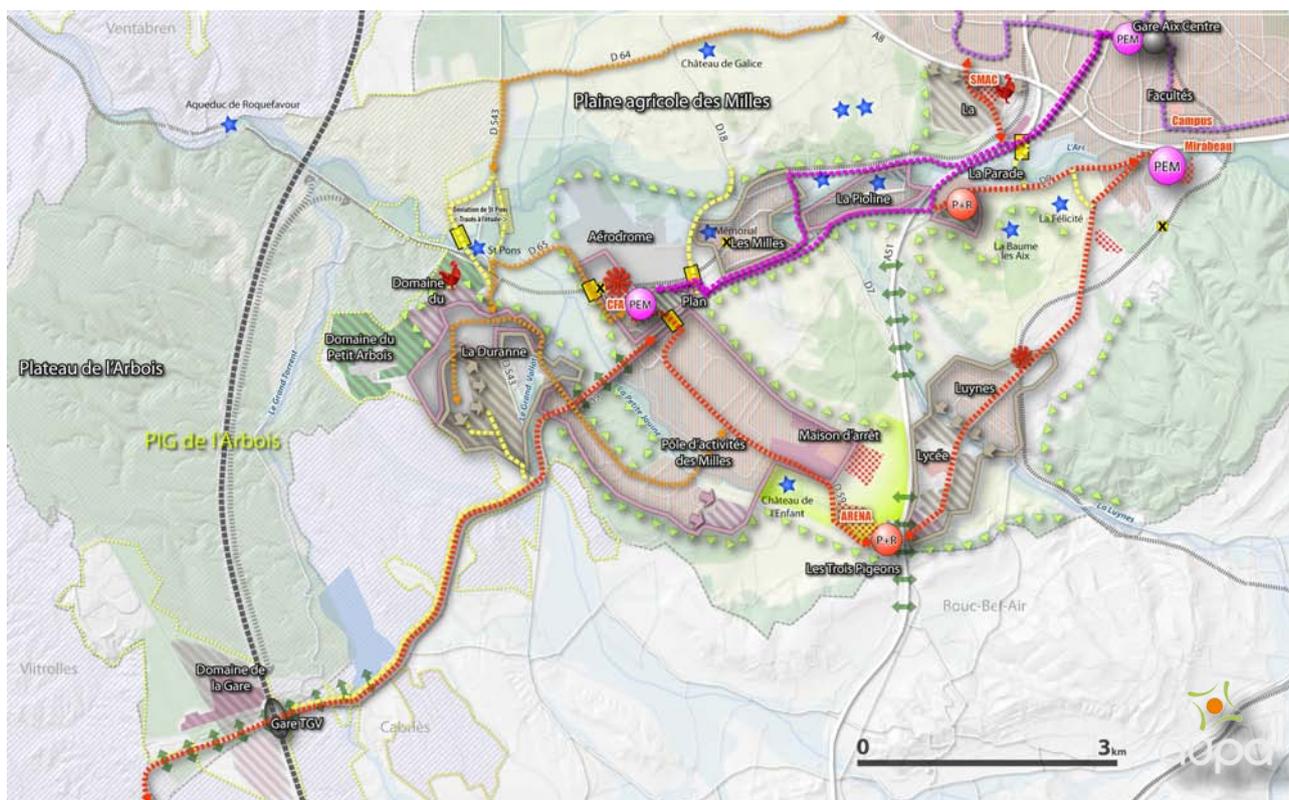
LE SECTEUR SUD D'AIX EN PROVENCE : CARREFOUR MÉTROPOLITAIN

2 FOIS PLUS D'EMPLOIS QUE D'HABITANTS

En termes quantitatifs, le « grand sud aixois » correspond à une ville moyenne (17 000 habitants) dispatchée en trois quartiers distincts (Milles, Luynes, Duranne) et à un pôle d'emplois de niveau métropolitain (39 000 emplois total, dont 30 000 sur le seul pôle d'activités d'Aix - les Milles). Plus de 52 000 déplacements quotidiens sont générés en semaine par le Pôle d'activités d'Aix, soit le double des autres pôles générateurs métropolitains (26 500 pour la

Valentine, 26 200 pour les Paluds à Aubagne et pour Plan de Campagne). 50% sont des actifs du Pays d'Aix et 25% de MPM. Les déplacements comptabilisés ne concernent ni les mouvements internes, ni les retours au domicile.

Au sud d'ouest d'Aix-en-Provence, depuis plus de 30 ans, des « zones » se sont développées le long de la D9 à travers la plaine des Milles sans réelle cohérence d'ensemble. Cette concentration de zones monofonctionnelles (zone commerciale de la Pioline, Pôle d'activités, ZAC d'habitat)



n'a pas fait l'objet d'un schéma d'ensemble et souffre notamment d'un réseau viaire dont l'accessibilité repose essentiellement sur la RD9, axe de transit «étanche» distribuant le secteur à partir de 4 échangeurs, et saturé aux heures de pointe. Après la plaine agricole des Milles, cette expansion a concerné plus récemment les contreforts du massif de l'Arbois (Duranne).

S'APPUYER SUR L'ARMATURE PAYSAGÈRE

-  Préserver les entités paysagères remarquables
-  Préserver les zones d'expansion de crues, valoriser les cours d'eau
-  Prendre en compte la coupure l'urbanisation (DTA)
-  Mettre en valeur le patrimoine et les axes de composition
-  Rétablir ou conforter les continuités écologiques
-  PIG de l'Arbois: Site en cours de classement

CONFORTER LES PÔLES URBAINS EXISTANTS

-  Intensifier les tissus urbains existants
-  Urbaniser en continuité urbaine
-  Projet d'urbanisation à court/moyen terme

TRAITER LES LIMITES D'URBANISATION, FAVORISER LA RECOMPOSITION ET L'INTENSIFICATION URBAINE

-  Pôles urbains à dominante résidentielle
-  Pôles urbains à dominante économique/commerciale
-  Redéfinir la composition des projets d'urbanisation en site sensible
-  Projet d'équipement
-  Quartier numérique (French Tech)

METTRE EN PLACE L'ARMATURE TC/MODES ACTIFS A COURT TERME

-  Parc relais
-  Pôle d'échanges multimodal
-  Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

A MOYEN TERME: HALTES FERRÉES, ITINÉRAIRES SITE PROPRE

-  Halte ferrée projetée
-  BHNS à aménager
-  Site propre à aménager

COMPLÉTER LE MAILLAGE VIAIRE

-  Voie de liaison ou de contournement à créer
-  Passage à niveau à supprimer
-  Franchissement à créer

UN VASTE SECTEUR «SOUS PRESSION»

Les nombreux projets d'extension de zones à vocation économique ou d'habitat posent la question de la cohérence et du devenir de cet espace péri-urbain, couvrant l'équivalent de la zone agglomérée d'Aix.

Le secteur Sud doit-il garder sa dominante activité ou peut-il renforcer sa vocation résidentielle en proposant notamment aux actifs du pôle des logements à proximité, dans les villages existants des Milles ou de Luynes?

Au regard des potentialités de développement du pôle et des réserves du parc de bureaux vacants, les extensions du pôle, dans une conjoncture économique morose, interrogent. Par ailleurs **sans une desserte générale de TC fiable (Aix-Marseille notamment), il semble hasardeux de vouloir développer davantage le Sud aixois, déjà engorgé par la circulation automobile.** Des investissements publics sont nécessaires et d'autant plus acceptables pour les collectivités qu'ils desserviront des quartiers denses, adaptés aux mobilités douces et bien desservis par un réseau de TC spécifique au secteur Sud.

Quid de l'axe Est-Ouest par la D9? L'impact de son doublement en fait quasiment une autoroute entre Aix et l'Aéroport international Marseille Provence, en connexion directe avec la Gare TGV de l'Arbois. **Avec de tels enjeux, quelle vision partagée pour l'avenir?**

CAMPUS MIRABEAU :

VILLE - UNIVERSITÉ DE DEMAIN

« Campus Mirabeau ». Derrière ces deux mots se trouve le plus vaste programme de construction et de rénovation qu'ait jamais connu le milieu universitaire aixois, et ce sous tous ses aspects : amphithéâtres, bibliothèques, bâtiments d'enseignements ou administratifs, restaurant universitaire, logements étudiants, parkings et même installations sportives.

Le projet Campus Mirabeau s'inscrit dans l'ADN de la ville d'Aix-en-Provence pour imaginer son futur. Depuis 600 ans, l'histoire de la ville et de l'université sont étroitement imbriquées. Campus Mirabeau écrit un nouveau chapitre de cette histoire.

Symbole pour la Ville d'Aix en Provence, Campus Mirabeau est un projet urbain qui consiste à mettre en œuvre les aménagements nécessaires pour répondre aux exigences de la ville et de l'Université du 21^{ème} siècle.

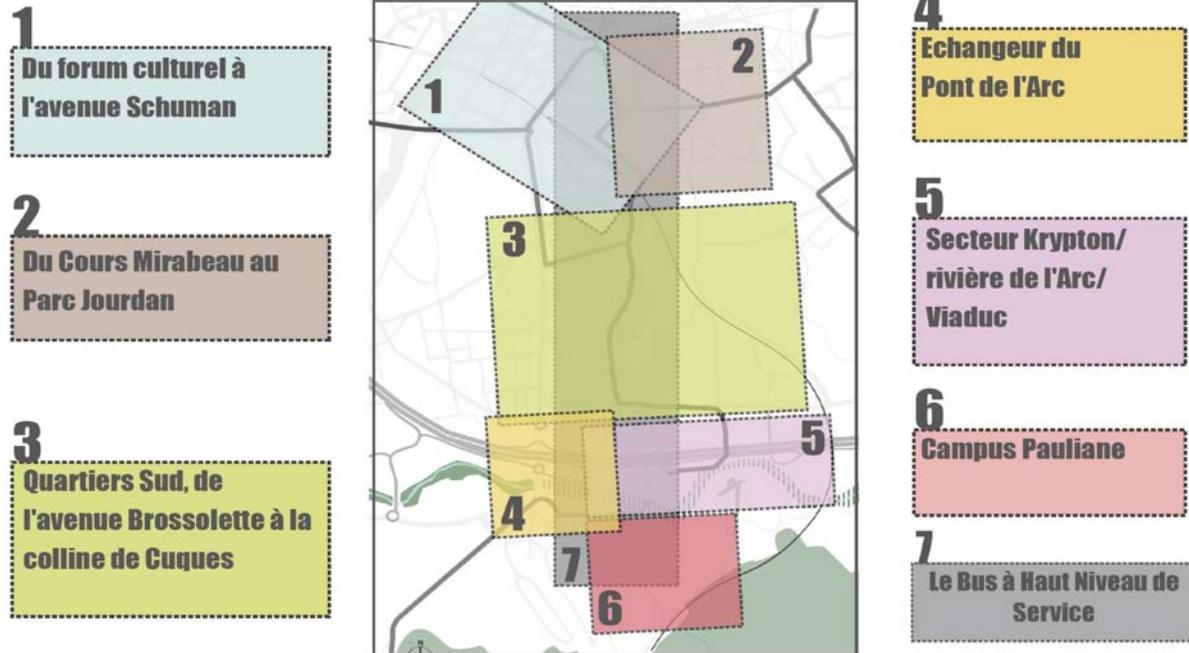
En 2008, les sites d'enseignement et de vie étudiante du

quartier des facultés aixois sont retenus par l'État dans le cadre d'un programme exceptionnel, Plan Campus. Cette distinction, pilotée par Aix-Marseille Université, va permettre un investissement de 170 millions d'euros de l'État pour disposer d'un site d'excellence pour l'enseignement, la recherche et la vie étudiante. En lien direct avec ce programme insolite, le CROUS, le Rectorat et les collectivités locales (Ville d'Aix-en-Provence, Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix) amplifient leurs engagements dans une série de réhabilitations, constructions et aménagements visant à soutenir l'Université et la ville de demain.

L'année 2014 est marquée par la mise en œuvre du processus de projet urbain. Sous la dénomination de Campus Mirabeau, la Ville d'Aix accompagnée par l'AUPA, a réuni l'ensemble des institutions, acteurs des transformations urbaines des quartiers sud de la ville (Aix Marseille Université, Rectorat, CROUS, CPA mais



ARTICULER LES PROJETS ET GÉRER LES INTERFACES



également la SNCF et l'État) et établi une convention partenariale pour déterminer les principes et les modalités opérationnelles selon lesquels les aménagements seront coordonnés.

En 2015, réunions publiques et visites de terrain sont programmées

L'UNIVERSITÉ À TRAVERS LA VILLE

En dehors des nombreuses installations des quartiers Sud, l'université et plus globalement l'enseignement supérieur est présent partout dans Aix : dans le centre

historique bien sûr, avec l'IEP et son voisin l'Institut de management public et de gouvernance territoriale (IMPGT), ses proches abords avec les Arts-et-Métiers et le Service universitaire du français langue étrangère, anciennement Institut d'études françaises pour étudiants étrangers, mais aussi des lieux excentrés : Montperrin (Droit et Sciences) Puyricard (Institut d'administration des entreprises - IAE), Jas de Bouffan (Maison méditerranéenne des sciences de l'homme - MMSH) et Europôle de l'Arbois (Sciences, Environnement).

PLAN DE CAMPAGNE : VERS LE CHANGEMENT DE CAP ?

La localisation de la plus grande zone commerciale de France à la croisée des axes structurants et des grands bassins de vie, place **Plan de Campagne au cœur du grand territoire.**

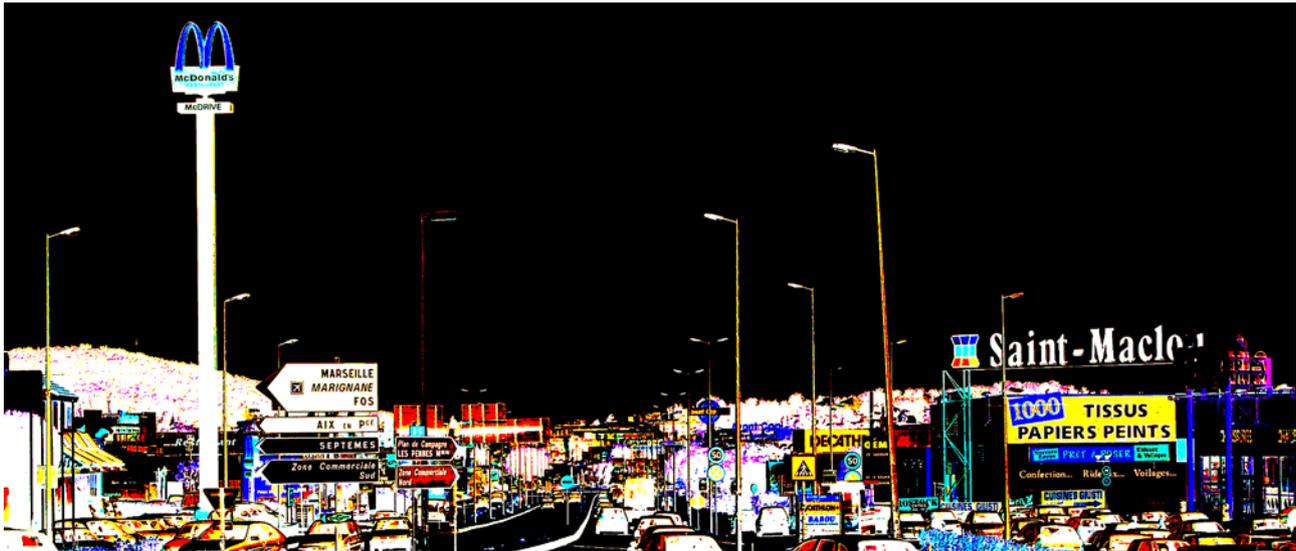
Son potentiel d'accessibilité par les transports collectifs (projets de Halte ferrée, de prolongement du BHNS du SMITEEB, etc.) constitue un atout majeur pour repositionner Plan de Campagne au sein de l'espace métropolitain.

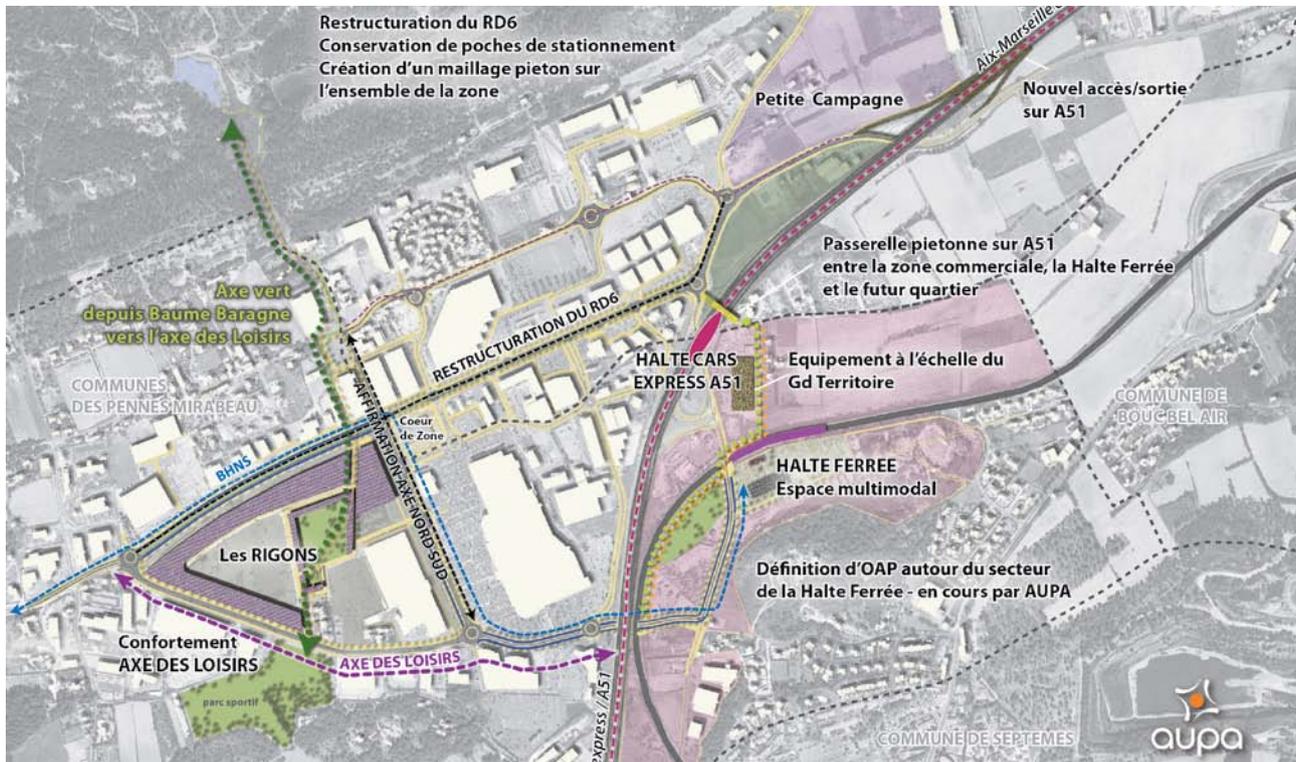
Face aux **bouversements de l'armature commerciale, liés à la multiplication de projets** (150 000 m² sur la ville de Marseille, Village de marques à Miramas, extensions des grandes zones périphériques, y compris Plan de Campagne) et aux évolutions rapides des pratiques de consommation (e-commerce, drive...), une **différenciation de la zone** doit être recherchée.

Cela pourrait passer par un renforcement de l'offre de loisirs (y compris culturels et sportifs), de l'événementiel, une requalification de l'environnement urbain selon des concepts commerciaux plus qualitatifs, de nature à limiter les risques et repositionner Plan de Campagne au cœur des modes de vie métropolitains.

La mise en place progressive de nouvelles formes de mobilités place la **reconquête de l'espace public**, accompagnée d'une harmonisation architecturale et urbaine, au cœur du projet.

Ce changement de modèle, passant du « tout voiture » à un projet urbain plus dense et structuré autour des transports, passe par une vision large du secteur et l'introduction d'une dimension urbaine à développer notamment autour du Pôle d'échanges.





Le **schéma d'orientations stratégiques**, en cours d'élaboration par l'AUPA, est un document ouvert au débat et qui évolue au fur et à mesure des démarches connexes (études de circulation, projets d'infrastructures, audit commercial, etc.).

Il propose des principes de redéfinition des vocations sur les espaces «mutables» (axe des loisirs au Sud, secteur du multimodal à l'Est, promenade vers Baume-Baragne...), présente une nouvelle lecture de la zone et pose les jalons d'une nouvelle mobilité.

Le projet de halte ferrée interroge les tracés possibles de BHNS en provenance de l'étang de Berre, les réflexions en cours d'aménagement d'un site propre de transport sur l'A51 avec halte à Plan de Campagne, les liaisons douces en direction de la zone commerciale...

Les propositions de mutualisation des stationnements s'inscrivent également dans cette perspective et vont de pair avec une requalification importante des espaces publics et du cadre bâti, offrant des itinéraires agréables (la **promenade du dimanche = ADN de Plan de Campagne**).

L'évocation d'un **grand équipement**, dont le contenu reste à définir, correspond à l'amorce d'une **mutation qualitative** recherchée dans les nouvelles zones commerciales, qu'elles soient périphériques ou non.

L'avenir de Plan de Campagne s'inscrit dans une prospective territoriale s'appuyant sur des fondamentaux «historiques» et une **accessibilité potentielle hors norme dans le grand territoire**.

LE GRAND ARBOIS : UN PROJET AU COEUR DU GRAND TERRITOIRE

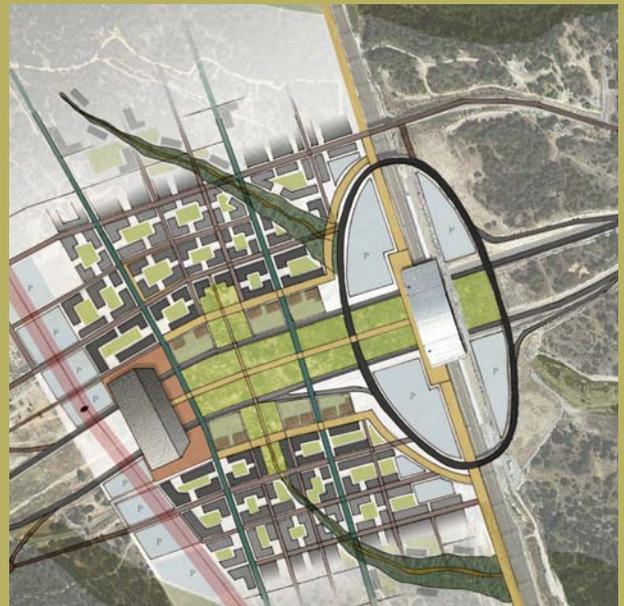
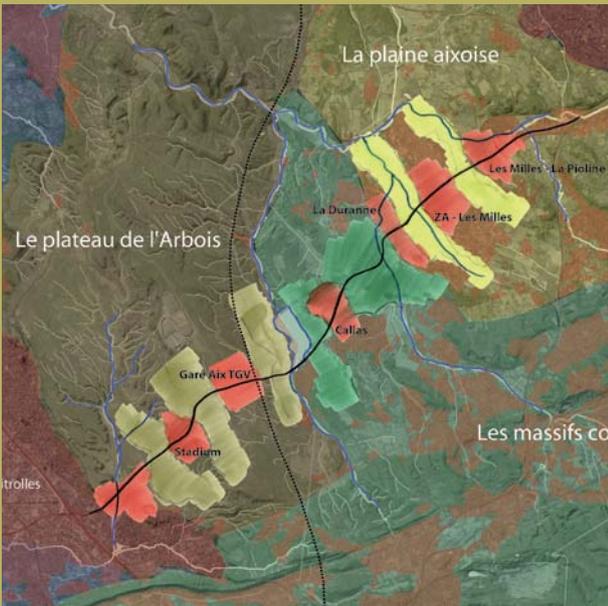
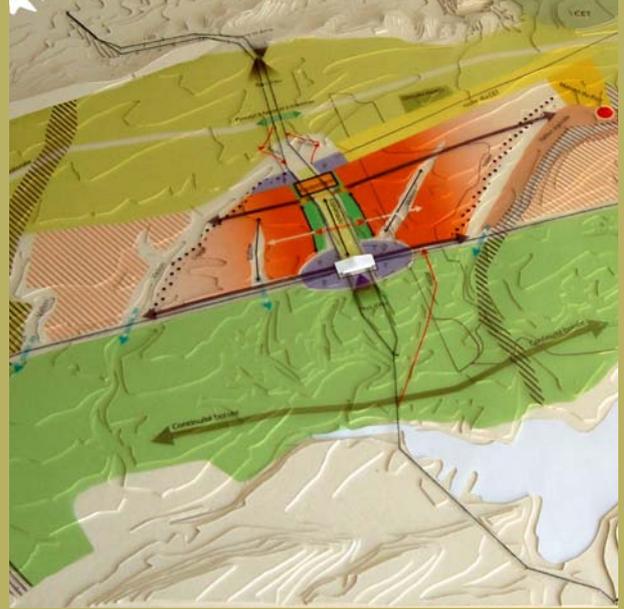
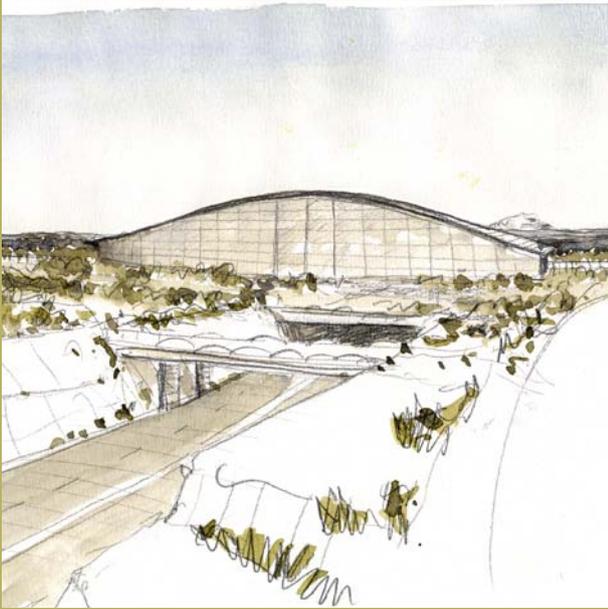
Des enjeux paysagers et environnementaux et des enjeux d'aménagement du territoire et économiques ont conduit les Services de l'État à instaurer en 2001, un PIG sur l'Arbois autour d'objectifs de protection du Plateau.

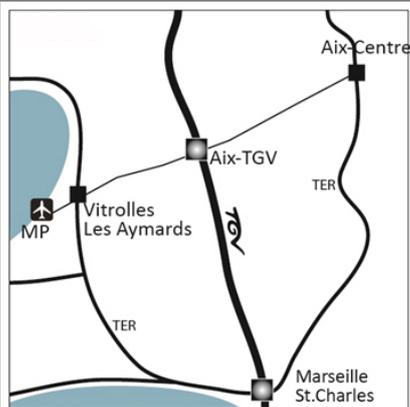
Pour éviter des demandes d'exclusion du Site classé «au coup par coup» exprimées par les collectivités concernées, l'État a invité les trois maîtres d'ouvrage (CPA, CG13 et Syndicat Mixte de l'Arbois) à démontrer leur capacité à travailler de concert autour d'un projet d'ensemble.

à la demande de la CPA, l'AUPA a assuré la coordination technique de cette démarche et la traduction d'un projet de paysage partagé, non seulement par les trois maîtres d'ouvrage précités, mais également par RFF / SNCF / Gares et connexions, ainsi que les communes d'Aix et Cabriès (en révision de PLU et par ailleurs membres de l'AUPA).

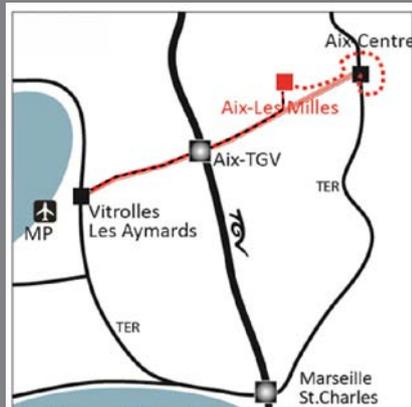
Le projet d'aménagement et de paysage finalisé en juillet 2012 a servi de base au périmètre de classement autour de la Gare TGV de l'Arbois.



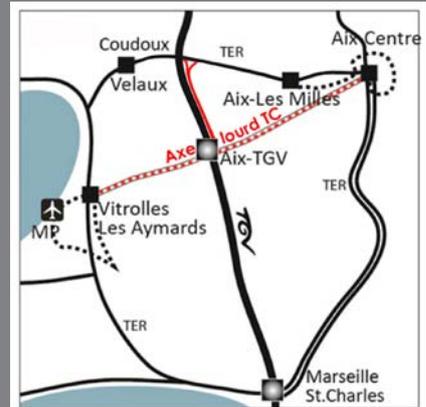




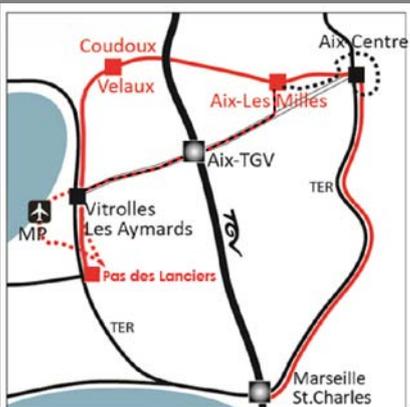
Desserte ferroviaire par la ligne Marseille - Paris
Desserte TC Aix-Gare TGV-Marignane toutes les 15 minutes
aux heures de pointes



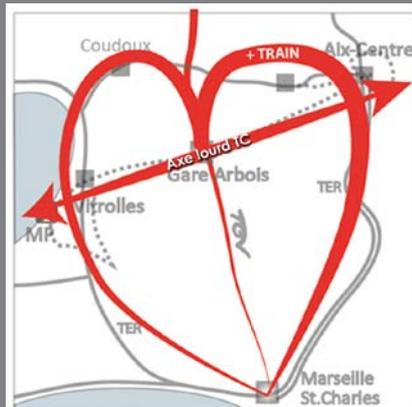
D9 entièrement à 2X2 voies entre Aix et Vitrolles
... BHNs Aix-gare routière / Aix-Les Milles (Plan d'Aillane)



Raccordement ligne Aix-Rognac / Aix-TGV
... BHNs Vitrolles-Les Aymards / Aix-Centre ?



Réouverture ligne Aix-Rognac-Vitrolles
Doublement ligne Aix-Marseille
... BHNs Vitrolles-Les Pennes-Marignane



La desserte du secteur de la gare:
l'ambition d'un coeur métropolitain ?



A. Fabriquer une trame urbaine

1. La ville dense: une centralité autour de la gare

- La Gare TGV, cœur du projet
- La Grande Esplanade, pièce centrale du Parc de la Traversée
- Le parc de la Traversée, espace de vie, commerces, services
- "L'équipement métropolitain", intégré à l'espace central en écho de la gare
- Gestion de la majorité des stationnements (Gare, Equipements, Technopole)
- Zone urbanisable, un dégradé de densité, d'un centre urbain à l'espace naturel
- Périmètre actuel de la ZAC de la gare
- Emprise de projets actés (extension CET, aire d'accueil des Gens du voyage, Station d'épuration ZAC de la Gare)
- Zone d'urbanisation optionnelle, sous réserve de fortes contraintes paysagères

2. La ville passante: un maillage desservi par le centre

- Axes piéton, modes doux, transport en commun
- Trame primaire longitudinale
- Trame secondaire transversale
- Franchissement piéton et modes doux
- Pôle relais du transport en commun interne
- Desserte automobile
- Raccordement à la RD9
- Franchissement automobile de la RD9

B. Révéler le paysage : trame fondatrice du projet

1. Composer avec les éléments du paysage

- Points de vues remarquables
- L'esplanade, belvédère ouvert sur l'horizon cézien
- Maîtriser le rapport entre silhouette urbaine et paysage
- Préserver les vallons, Fabriquer des espaces de vie, des liens cuesta - vallée
- Lisières de transitions paysagères, espaces de vies tournés vers le parc

2. Un projet comme porte d'entrée du parc naturel!

- Le vallon de la Bastide Neuve, porte d'entrée du parc
- La ferme de la Bastide Neuve réhabilitée en maison du parc
- Entrée du parc, zone d'accueil

3. Gérer les délaissés et les espaces dégradés

- Requalifier la route du CET, boulevard ouvert sur le grand arbois
- Penser l'avenir du CET à long terme, vers une fonction liée au site (pastorale, bois énergie, compostage, biogaz...)
- Penser l'accueil des gens du voyage, en cohabitation avec le site et le quartier de la gare

C. Penser l'urbain au sein d'un espace naturel et agricole

1. Diminuer la consommation et la fragmentation des milieux naturels

- Assurer une continuité végétale et paysagère à l'extérieur du tissu urbain
- Penser les lisières, y développer de nouveaux usages

2. Préserver les continuités écologiques et pastorales

- Bande pastorale
- Rétablir la continuité du milieu ouvert par une activité pastorale
- Créer un passage à faune et à troupeau
- Conserver la continuité du milieu boisé (pinède et ripisylve); Zone tampon entre le projet et la vallée
- Rétablir les continuités écologiques et hydrauliques des franchissements de la ligne TGV (passages mixtes)

3. Conserver le bon état écologique ou le bon potentiel des masses d'eaux superficielles

- Utiliser les vallons pour la gestion des eaux pluviales et/ou usées

4. Limiter le risque incendie

- Renforcer le schéma de coupure de combustible, au nord de la gare (risque subtil), au sud de la gare (risque induit)

CAP HORIZON - HENRI FABRE :

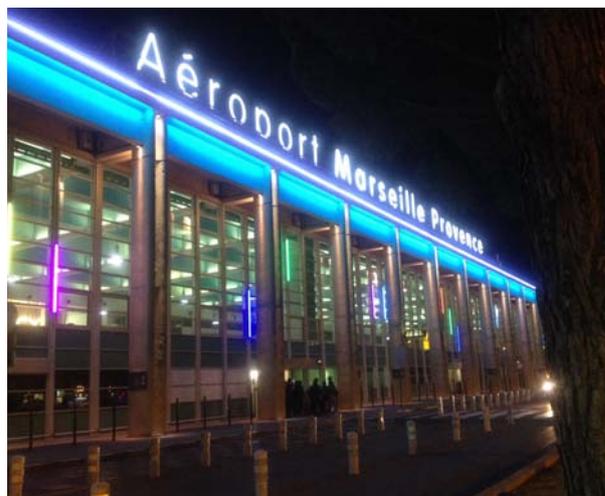
UN PROJET PARTENARIAL PRÉCURSEUR

Le projet Henri Fabre vise à conforter la filière aéronautique et mécanique à l'Est de l'Étang de Berre.

Il a été initié suite aux États Généraux de l'industrie de 2009 et de la conférence régionale de l'industrie qui s'est tenue sur le site d'Eurocopter en octobre 2011.

Gouvernance :

- Un comité de pilotage co-Présidé le Préfet de Région et le Directeur général exécutif d'Airbus Helicopters et associant le Conseil régional, le Conseil général, la CUM, la CPA, les villes de Vitrolles, Marignane et St Victoret, le Rectorat, le Pôle Pégase, la CCIMP, l'UIMM, l'École Centrale de Marseille, l'Université, l'École des Arts et Métiers, l'École des Mines, le CFAI, le SGAR, La DIRECCTE, la DDTM, Euromed, 3 consultants et de nombreuses entreprises (Eurocopter, Daher, EDF...)
- Un comité de direction associant les services de l'État, le conseil régional, la CCI, les acteurs du pôle Pégase et les institutions académiques
- 3 groupes de travail qui approfondissent la réflexion sur les différentes composantes du projet L'AUPA a contribué aux travaux du groupe de travail sur l'offre territoriale.



Le projet Henri Fabre a pour fondement la compétitivité des entreprises. Elle est fonction, entre autre, de l'offre territoriale. Sur la question de l'offre foncière, il s'agissait d'identifier les espaces d'activités et projets les plus clairement dédiés à l'Aéronautique.

En Pays d'Aix, c'est le projet Cap Horizon qui a été retenu comme un espace à enjeux pour le développement de cette filière.

Cap Horizon vise donc à cibler l'accueil d'activités liées à l'aéronautique mais constitue également un projet urbain ambitieux reliant le centre urbain de Vitrolles à la Gare VAMP et au-delà, à l'aéroport Marseille Provence.

L'aménagement de la cuesta et la mise en oeuvre de dispositifs de liaison mécanisée (escalator), ainsi que les réflexions autour d'une liaison hectométrique en direction de l'aéroport, sont au coeur de ce grand projet.



VOIE AIX-ÉTANG DE BERRE : L'OPPORTUNITÉ D'UN TRAM-TRAIN

Dans le cadre des études du PLU d'Aix (Cahier sectoriel du Secteur Sud), l'AUPA a montré dès 2013 l'urgence de remettre à plat toute la problématique des déplacements à cette échelle avant de poursuivre le développement et l'urbanisation.

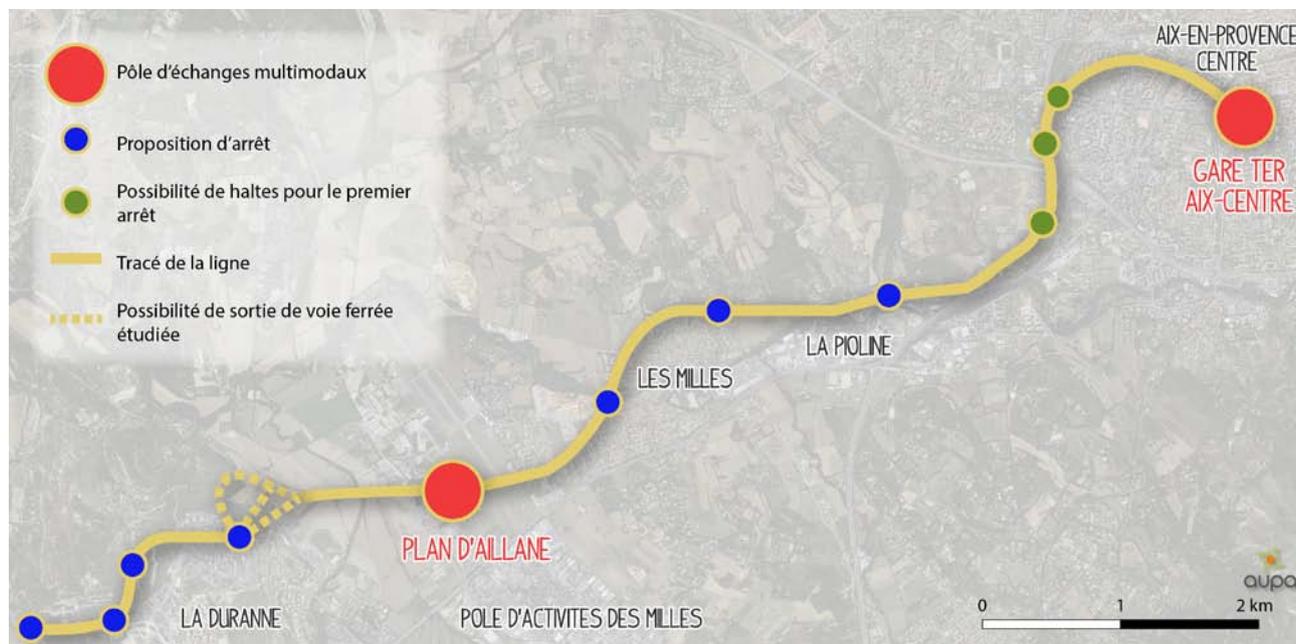
Le **secteur Sud-Ouest de la commune d'Aix en Provence**, comprenant le pôle d'activités des Milles, le pôle commercial de la Pioline, les espaces d'activités de la Duranne et l'Europôle de l'Arbois, constitue, en dehors des centres villes, le **premier générateur de déplacements de l'espace métropolitain**.

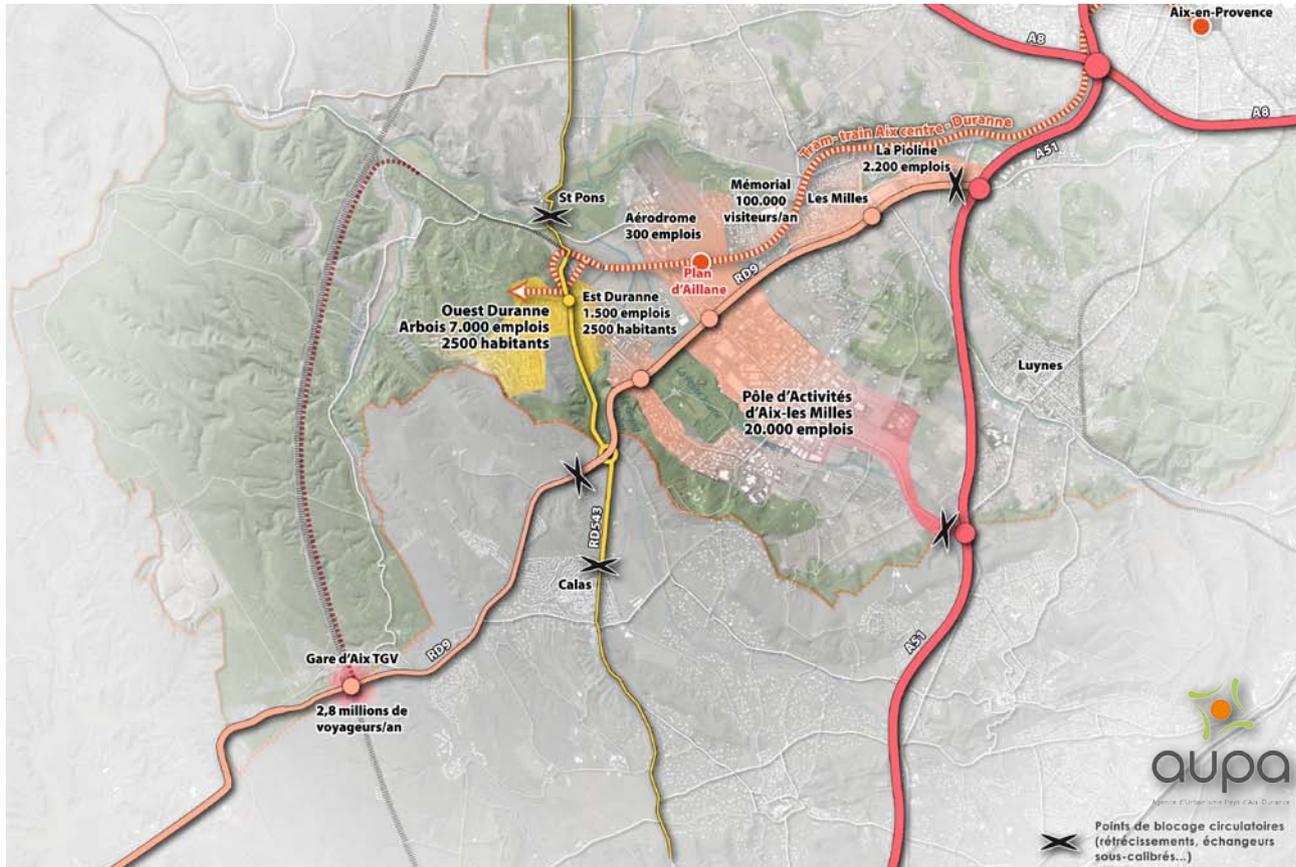
En 2009, avec plus de 52 000 déplacements un jour moyen de semaine ce secteur générait le double des

autres pôles générateurs métropolitains (Valentine à Marseille, Les Paluds à Aubagne ou Plan de Campagne). En comparaison avec 1997, le volume de ces déplacements a été multiplié par 2 en 12 ans.

Or la réalisation des infrastructures routières et surtout des infrastructures de transport n'a ni précédé ni accompagné le développement urbain de ce secteur.

Concomitamment, ce grand secteur Sud a vu la réalisation de centaines d'hectares d'espaces d'activités, la création de dizaines de milliers d'emplois et l'émergence d'une «ville nouvelle» à la Duranne. D'une part les volumes de trafics routiers à écouler sont devenus tels qu'il n'existe plus de solutions routières et d'autre part, les nouvelles opérations





en cours ou programmées à court terme n'étant toujours pas conditionnées par le déclenchement opérationnel de solutions en matière de transports collectifs : il est devenu urgent de définir et mettre en oeuvre un schéma directeur de transports sur ce secteur (Cf. chapitre secteur sud)

Dans une recherche de solutions innovantes, modernes et efficaces, l'AUPA s'est penchée sur les moyens de relier le centre-ville d'Aix à l'ensemble de ce secteur. C'est l'hypothèse d'un tram train utilisant la voie ferrée Aix-Étang de Berre jusqu'à Plan d'Aillane puis une voie nouvelle jusqu'à l'Arbois.

Le grand avantage d'un tel matériel est qu'il combine grande capacité, rapidité et desserte fine. Il permettrait de desservir les quartiers d'Encagnane et du Jas de Bouffan, le projet de la Constance, la zone commerciale de la Pioline, le village des Milles, le nouveau Pôle d'échanges de Plan d'Aillane, la Duranne et le Petit Arbois.

On comprend donc que ce moyen innovant, moderne et efficace permettrait de relier une majorité des secteurs à enjeu d'Aix en Provence et présente une solution à la hauteur des enjeux.

5. LES DOCUMENTS QUI ALIMENTENT LA DÉMARCHE GRAND TERRITOIRE



LES CAHIERS DU GRAND TERRITOIRE

TOME 1 / Le Grand 8, l'accélérateur du Territoire

TOME 2 / Les Chantiers Capitaux. Le Révélateur de Projet

TOME 3 / De la Métropole administrative à la Métropole de Projet

TOME 4 / Culture du Territoire en Pays d'Aix

TOME 5 / Les Projets Axe Est-ouest, Axe Nord-Sud

TOME 6 / Les Projets Plan de Campagne

TOME 7 / Les Projets, l'Arbois

TOME 8 / Les Projets, Cap Horizon

TOME 9 / Les Projets Tram-train

TOME 10 / Nourrir le Grand Territoire Métropolitain







Pays d'Aix, Le Portrait social

Les problématiques sociétales sont au cœur de l'actualité et interrogent les Élus et les Maires dans la formulation de leur projet de développement. A l'heure où certains évoquent une situation « d'apartheid », la question du « vivre ensemble » interroge de plus en plus.

Pour mieux qualifier et comprendre les phénomènes à l'œuvre sur le territoire, l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix (AUPA), en étroite relation avec les services de la communauté, a élaboré un « portrait social du pays d'Aix ». Cette démarche nouvelle s'appuie sur une méthode originale consistant à croiser de multiples indicateurs (ménages à bas revenus, chômage, familles monoparentales, emplois précaires, habitat dégradé...), mais aussi à confronter les approches et les problématiques du développement territorial (économiques, résidentielles, sociales...), afin de renouveler notre regard sur ces questions émergentes.



ID20 UN OBSERVATOIRE DES DYNAMIQUES TERRITORIALES

PARTIE 1 / Emploi salarié privé, précarité, immobilier de bureaux, enseignement supérieur, démographie

PARTIE 2 / Tissu artisanal, revenus, «tension» du marché de l'habitat, commerce de proximité

PARTIE 3 / Construction neuve, renouvellement urbain et densification, extension du tissu urbain, trafic routier, demandeurs d'emplois, rayonnement touristique.

PARTIE 4 / Créations d'entreprises, qualité de l'air, transports collectifs, diversité sociale, mixité fonctionnelle.

PROJET DE SCOT CPA / 2015-2030

ARRÊTÉ LE 19 FÉVRIER 2015

TROIS GRANDS AXES POUR LE PAYS D'AIX:

Héritage exceptionnel porteur d'avenir (développement maîtrisé, cadre de vie...)

Moteur économique de l'espace métropolitain (excellence économique, performance agricole, croissance verte)

Capitale au service de ses habitants (territoire) taille humaine, équipements et logements de qualité, attractivité commerciale, transports performants)

OBJECTIFS:

2 000 emplois, 2 500 logements nouveaux, 2 000 habitants supplémentaires par an

50 000 logements nouveaux + 10 000 logements réhabilités dans le parc existant

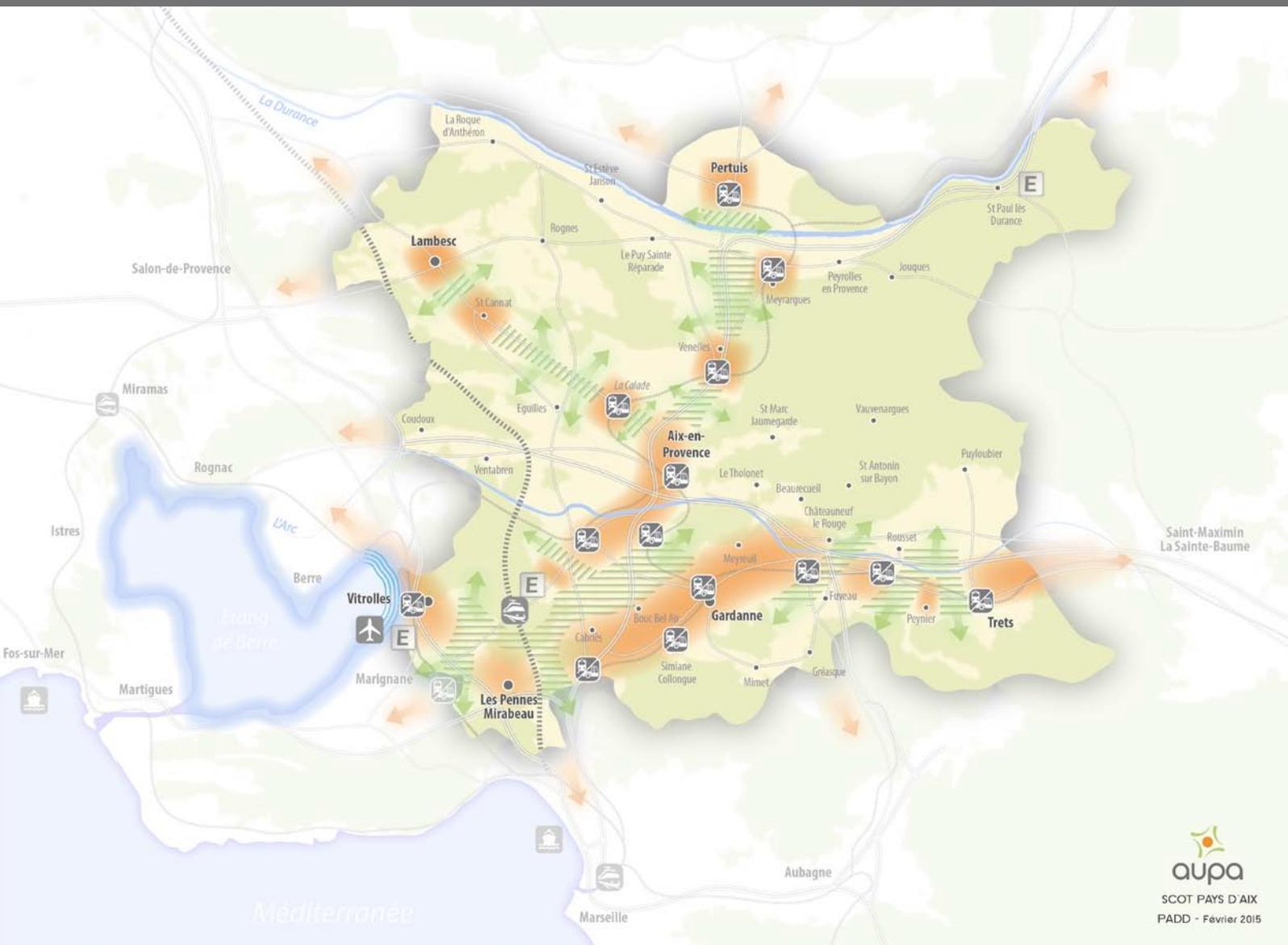
40% de logements sociaux dans la production (pas de répartition à la commune)

Potentiel foncier brut pour extension urbaine mixte à dominante habitat : 1 400 hectares (dont 70% dans espaces de développement prioritaire)

Réduire de 40% environ la consommation d'espace sur la durée du SCOT, soit 135 hectares par an en moyenne

Potentiel foncier mobilisable pour les activités économiques : 650 hectares (surface brute)





PROJET DE PDU CPA / 2015-2030

ARRÊTÉ LE 19 FÉVRIER 2015

DIAGNOSTIC

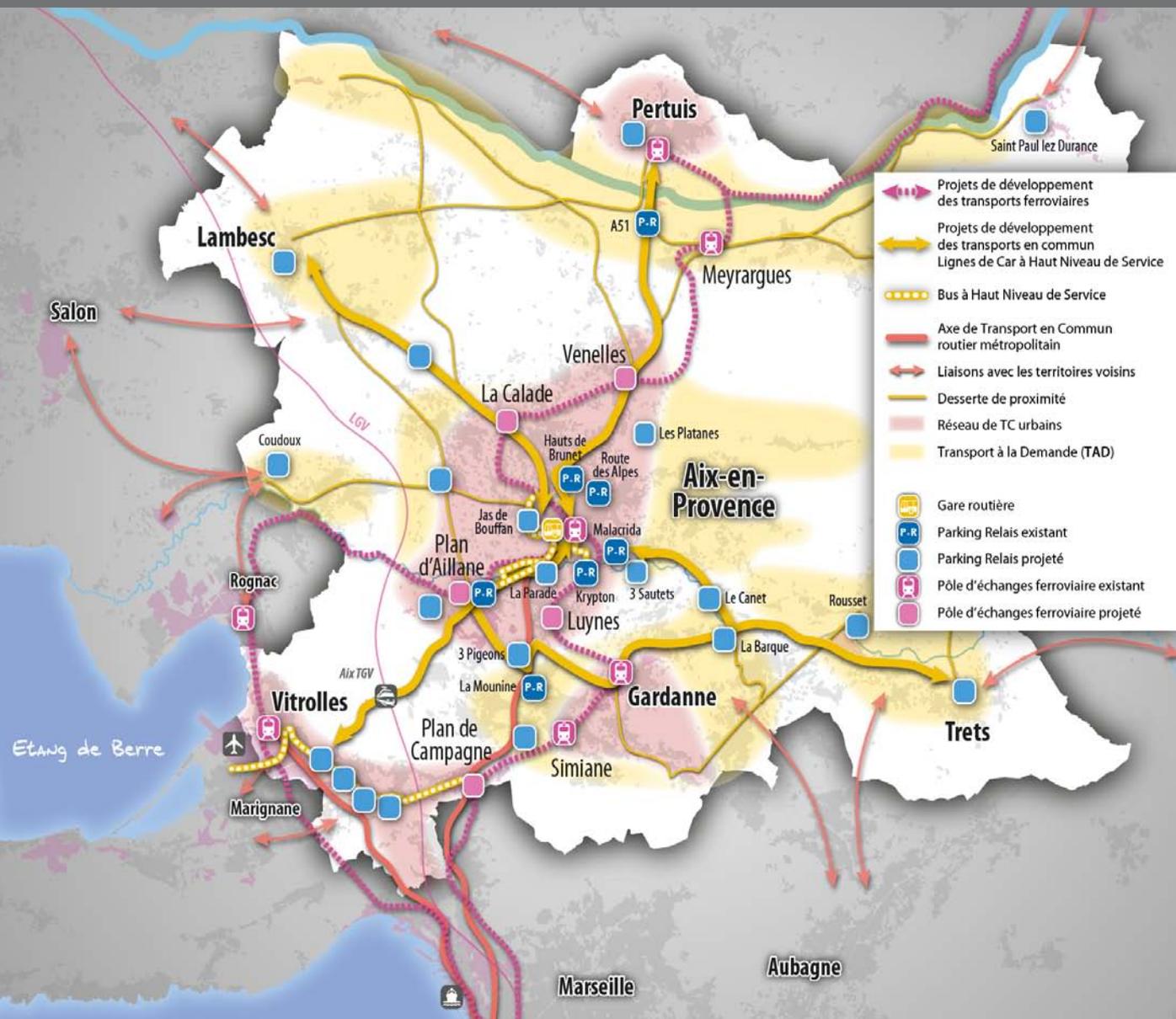
- 3,9 déplacements par jour et par personne, une mobilité plus élevée que dans le reste du grand territoire, signe de la vitalité du Pays d'Aix
- 1,7 millions de déplacements quotidiens en Pays d'Aix dont 500 000 effectués par des non-résidents, signe de l'attractivité du Pays d'Aix
- Avec 250 000 déplacements quotidiens, l'axe Aix-Marseille est le plus important du Grand Territoire mais l'axe Trets-Gardanne-Vitrolles est celui qui connaît la plus forte croissance
- Entre 1997 et 2009, le nombre de déplacements réalisés en transports collectifs augmente fortement en Pays d'Aix (+24%) et très fortement à Aix (+44%).
- 80 % des habitants du Pays d'Aix ont dit qu'il fallait continuer à développer les transports collectifs même si pour cela on est obligé de gêner les automobilistes.
- La moitié des déplacements de moins de 3 km réalisés chaque jour par les habitants du Pays d'Aix sont effectués en voiture, aussi la marge de progression du vélo est considérable

LES OBJECTIFS ET LES MONTANTS

Le PDU se fixe 4 objectifs qui ne sont pas hiérarchisés mais qui s'articulent entre eux, et ce, au service d'une combinaison facilitée des déplacements :

1. Des transports en commun toujours plus performants et attractifs : (Vers un réseau de couloirs réservés) : 1095 millions d'euros
2. Réduire l'usage de la voiture et mieux organiser les livraisons : (Vers un nouveau partage du réseau routier) : 158 millions d'euros
3. Donner plus de place aux modes actifs : le vélo et la marche à pied (Vers des espaces apaisés) : 26 millions d'euros
4. Inciter à de nouvelles pratiques de mobilités pour des déplacements plus intelligents : (Vers de nouvelles pratiques de déplacements) : 4 millions d'euros

Le montant total du PDU s'élève à 2 milliards d'euros soit 1.3 milliards d'euros pour la CPA en additionnant investissement et fonctionnement et 0.7 milliards d'euros pour ses partenaires hors fonctionnement.





LE PROJET DE 2^e PLH 2015>2021



PROJET DE PLH CPA / 2015-2021

ARRÊTÉ LE 19 FÉVRIER 2015

DONNÉES DE CADRAGE / 36 communes – 380 habitants – 182 000 logements – 176 000 emplois

25 500 logements sociaux (SRU) au 1er janvier 2013 - 25 communes assujetties article 55, seules Vitrolles et La Roque d'Anthéron respectent la loi (taux > 25%), Aix : 19%

OBJECTIF TOTAL / 21 800 logements (neuf + ancien) sur 6 ans, soit 3 600 par an en moyenne

PRÉVISIONNEL PAR AGE / 15 900 neuf (2 650 par an) + 4 300 ancien (700 par an) + 1 600 achat en copro (270 par an)

PRÉVISIONNEL PAR PRODUIT / 8 400 logements sociaux (39%) + 4 300 accession sociale et coûts maîtrisés (20%) + 2 200 locatif défiscalisé et coûts maîtrisés (10%) + 6 900 libre (31%)

BUDGET TOTAL PRÉVISIONNEL: 32,7 M€ (investissement)

BIBLIOGRAPHIE

- AIX MARSEILLE PROVENCE 2030 Le grand dessein économique pour réussir la Métropole - CCI MARSEILLE PROVENCE - Juin 2015*
- UNE STRATÉGIE EN ACTIONS 2015-2020 - MPM - Juin 2015*
- CONTACT - Magazine économique de la métropole 2005-2015 - N° 97 - METROPOLE La décennie prodigieuse – CCI - Juin Août 2015*
- PSO 2015-2030 Marseille vers une Métropole Euro-méditerranéenne de référence, pionnière du développement durable EPAEM - Juin 2015*
- AIX MARSEILLE PROVENCE – FUTUR ENGAGÉ – Une vision d'ensemble des projets de transport, logement, d'activité et d'environnement - AGAM - Avril 2015*
- Document de convergence stratégique 1 – Vers une vision commune de la métropole d'Aix Marseille Provence – MIM - Juillet 2013*
- Projet Métropolitain – Des réponses aux questions institutionnelles - MIM - Décembre 2013*
- La Métropole en Marche – Les chantiers du projet d'Aix Marseille Provence - Document de convergence stratégique 2 - MIM - Décembre 2013*
- Document de convergence stratégique 3 – La métropole en Projets : intentions d'étape – MIM - Décembre 2014*
- La métropole des Archipels - MIM - Décembre 2014*
- Les systèmes urbains français et leur métropolisation - Travaux en ligne n° 10 – DATAR 2013*
- Quelles métropoles en Europe ? Des Villes en réseau – Tome 2 Analyses thématiques - Travaux en ligne n° 11 – DATAR 2013*
- Métropole Aix Marseille – Synthèse – Disparités socio-spatiales en région PACA – COMPAS - Novembre 2013*
- MOBILITÉS – Le livre blanc des transports métropolitains Aix Marseille Provence - 01 Interpellations stratégiques - MIM – Décembre 2014*
- Vers une croissance plus inclusive de la métropole Aix Marseille : une perspective internationale - Rapport de l'OCDE - Décembre 2013*
- Comprendre l'espace métropolitain - Atlas cartographique - AGAM – MIM - Juin 2014*
- Projet métropolitain- Démarche pilotée par l'État - AGAM - MIM - Novembre 2012*
- La métropole en chiffres, AGAM - MIM - Décembre 2014*
- Métropole Aix Marseille Provence - Futur engagé, AGAM – MIM - Avril 2015*
- Région Provence-Alpes-Côte d'Azur : Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire - Notre Région à 2030 SRADDT - Juin 2015*
- Contrat de Plan État-Région 2015 - 2020 Provence-Alpes-Côte d'Azur - Mai 2015*
- Agricultures et territoires - L'agriculture au cœur de la métropole marseillaise : un secteur économique à préserver – chambre d'agriculture des Bouches du Rhône - Octobre 2014*

Conception Réalisation : AUPA
Crédit photographique : AUPA, CPA ou Ville d'Aix sauf mention contraire



Agence d'Urbanisme Pays d'Aix-Durance

*Le Mansard - Bât C - 4^{ème} étage
Place Martin Luther King
Avenue du 8 Mai 1945
13090 Aix-en-Provence*

www.aupa.fr



*CS 40868
13626 Aix-en-Provence cedex 1*