



Démarche interministérielle
État et établissements publics



Dire de l'État pour le SCoT de la Métropole Aix-Marseille-Provence



SOMMAIRE

SYNTHÈSE p.5

INTRODUCTION p.9

1. Une métropole pour mieux préparer l'avenir et les défis de demain..... p.9
2. Des défis portés par les politiques et stratégies nationales dans lesquelles devra s'inscrire le projet de territoire métropolitain..... p.10
3. Un SCoT métropolitain stratégique p.12
4. Structuration du Dire de l'État p.12

CONFORTER LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL DE LA MÉTROPOLE ET SON RÔLE DANS LA CRÉATION DE RICHESSES NATIONALES ET RÉGIONALES..... p.13

1. Conforter le rayonnement international p.13
 - 1-1 Optimiser le hub euro-méditerranéen p.13
 - 1-2 Développer les activités à rayonnement international ... p.18
 - 1-3 Faire de la Métropole la porte d'entrée de l'Europe depuis l'Afrique..... p.22
2. Contribution à la production de richesses nationales et à la transition énergétique de la France p.23
 - 2-1 La ZIP de Fos-sur-Mer : espace industriel majeur du sud de la France p.23
 - 2-2 Mobiliser le fort potentiel de développement des ENR, inscrire le territoire dans la transition écologique..... p.28
3. Renforcer les dynamiques d'entraînement et de partage des ressources régionales p.31

ORGANISER L'ACCUEIL DES ACTIVITÉS HUMAINES ET ACCROÎTRE LA QUALITÉ DES ESPACES URBAINS, DES RESSOURCES ET ESPACES NATURELS p.35

1. Des constats et évolutions à prendre en compte pour définir un nouveau cap p.35
 - 1-1 Des évolutions et projections démographiques qui interrogent p.35
 - 1-2 Des mutations sociales et économiques qui obligent à réinventer les modalités d'un développement inclusif et durable p.36
 - 1-3 Des mutations qui offrent de nouvelles opportunités pour transformer et requalifier sans altérer de nouveaux espaces naturels, forestiers ou agricoles..... p.37
2. Structurer une armature métropolitaine à partir de l'offre de mobilités..... p.39
3. Refonder les rapports et les interfaces entre ville et nature p.43
4. Conforter les fonctions de centralité des villes, revitaliser les centres, structurer le commerce de périphérie, anticiper les mutations et optimiser le foncier existant p.45
 - 4-1- Conforter les grands pôles urbains et villes moyennes dans leur fonction d'accueil de population et d'activités..... p.46
 - 4-2 Définir une stratégie de revitalisation des centres- villes et centres bourgs : les inscrire dans une offre attractive et génératrice de lien social, d'activités et d'urbanité..... p.49

- 4-3 Définir l'armature commerciale métropolitaine et son évolution à long terme..... p.51
- 4.4 Inscrire les parcs de logements des QPV et des zones pavillonnaires dans les parcours résidentiels p.51
- 4-5 Créer de la ressource foncière par mutation, recyclage, optimisation du foncier bâti existant p.52

CRÉER UNE VISION MÉTROPOLITAINE POUR CERTAINS TERRITOIRES DE LA MÉTROPOLE..... p.55

1. Pourtour de l'Étang de Berre p.55
2. Les espaces d'interface mer et littoral : un enjeu stratégique d'une métropole maritime p.60
3. Marseille..... p.64

SYNTHÈSE

Le statut de métropole a notamment été créé pour affirmer le rôle des grandes agglomérations comme moteurs de la croissance et d'attractivité du territoire national et pour inscrire les grandes agglomérations urbaines françaises dans le concert des métropoles mondiales.

Pour s'inscrire dans cette dynamique, le territoire métropolitain d'Aix-Marseille Provence a à relever plusieurs défis :

- s'affirmer comme une métropole européenne et mondiale de premier rang,
- répondre aux besoins et aspirations principaux de la population métropolitaine tels que le logement, les mobilités, la pauvreté et la création de richesses,
- s'inscrire dans les dynamiques économiques nationales et euroméditerranéennes et constituer une locomotive de l'économie régionale en renforçant ses liens avec les territoires ruraux et les autres métropoles de la région.

Le territoire métropolitain se caractérise par une structuration polycentrique, autour de grands pôles comme Marseille, Aix, Aubagne, Salon, Istres, Martigues. Il connaît des dynamiques de création de richesses, d'innovations et d'emplois et une forte variété territoriale : espaces ruraux, urbains, naturels et agricoles. Aix-Marseille-Provence est attractive par ses performances économiques supérieures à celles des autres métropoles françaises, mais ses potentiels demeurent sous-valorisés notamment du point de vue de la qualité de vie offerte à ses habitants.

La Métropole est constituée d'espaces spatialement et socialement fragmentés. Elle connaît un ralentissement de sa croissance démographique, avec un solde naturel positif et un solde migratoire négatif. L'âge moyen de sa population augmente et les communes de plus de 30 000 habitants connaissent d'importants déficits migratoires, au profit des territoires plus ruraux et des franges métropolitaines. Les projections à horizon 2040 prévoient un prolongement de ces tendances qui interpellent :

- Quels impacts du vieillissement sur le développement de l'économie, des mobilités, des besoins en matière d'habitat, de services de proximité, d'équipements de santé ?
- Quelles conséquences sur les nouvelles relations entre les générations, quelles implications en termes de mixité fonctionnelle et sociale ?
- Quels moteurs d'attractivité pour les habitants et les entreprises ?

Ces questionnements peuvent constituer le point de départ de l'élaboration du SCoT, notamment du point de vue des objectifs d'accueil de populations, de création d'emplois, d'équipements, de logements, de préservation des espaces agricoles et naturels.

Dans un tel contexte, l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale peut constituer une opportunité pour permettre à la Métropole de se projeter dans l'avenir en définissant les bases d'une stratégie d'aménagement du territoire, intégratrice des différentes entités qui la constituent (caractère polycentrique).

Pour accompagner la Métropole dans cette dynamique, les services de l'État ont entrepris une démarche de co-construction d'un Dire de l'État sur le SCoT métropolitain à visée stratégique, en complément au porté à connaissance à caractère législatif et réglementaire, adressé à la métropole le 28 avril 2017.

Le travail transversal des services de l'État engagés dans le cadre de l'élaboration du Dire de l'État sur le SCoT Métropolitain a permis d'identifier 3 axes stratégiques de développement :

- conforter le rayonnement international de la Métropole et son rôle de création de richesses nationales et régionales,
- organiser l'accueil des activités humaines, accroître la qualité des espaces urbains, des ressources et des espaces naturels,
- créer une vision métropolitaine pour certains territoires à enjeux particuliers.

AXE 1 : Conforter le rayonnement international de la Métropole et son rôle dans la création de richesses

Pour jouer un rôle de hub euro-méditerranéen, il est important que les grandes portes d'entrées (aéroport, port, gares ferroviaires) du territoire soient faciles d'accès et que les interconnexions avec les réseaux de transports de personnes et de marchandises soient efficaces.

Des conditions d'accueil et d'accessibilité performantes doivent être créées. Cela peut notamment permettre à la métropole de renforcer son rôle de porte d'entrée de l'Europe, en particulier depuis la Méditerranée et

l'Afrique, dont les potentiels de développement pour les prochaines décennies sont considérables. La métropole dispose de zones logistiques dispersées. Le SCoT doit permettre de recentrer le développement de la logistique dans les secteurs bénéficiant d'une connexion multimodale performante, de limiter le développement spontané et le mitage d'activités logistiques. Pour définir sa vision du développement logistique, la Métropole AMP devra définir sa stratégie en intégrant le rôle du port comme pivot international à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhin-Rhône.

Pour soutenir les dynamiques d'internationalisation, le SCoT doit contribuer à intégrer le développement de l'activité aéroportuaire, notamment dans la stratégie économique du territoire. Il doit également permettre d'accompagner les stratégies d'internationalisation de l'université d'Aix-Marseille, des organismes de recherche métropolitains et des activités économiques, notamment touristiques.

La valorisation des potentiels de la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer, principal pôle industriel du sud de la France, constitue un défi majeur. Pour accroître la compétitivité de son offre d'accueil d'activités, il est très important de mieux anticiper les besoins des entreprises existantes ou susceptibles de s'y implanter et d'accompagner sa mutation vers les nouvelles industries (bio-industries notamment) plus durables. La conciliation et la compatibilité du développement des activités industrielles avec son environnement naturel et urbain (notamment la qualité de l'air) constituent un enjeu fort pour l'aménagement du territoire Métropolitain.

En matière de transition énergétique, il est important que le SCoT contribue à développer le potentiel remarquable du territoire en énergies renouvelables, par l'identifica-

tion de secteurs propices, notamment des espaces à requalifier. Les réflexions inscrites dans le cadre du SCoT pourraient également contribuer à valoriser la singularité d'une métropole méditerranéenne innovante en matière de développement urbain, face aux défis du changement climatique.

AXE 2 : Organiser l'accueil des activités humaines et accroître la qualité des espaces urbains, des ressources et espaces naturels

Le SCoT constitue un cadre de réflexion pertinent pour relever le défi métropolitain de l'attractivité démographique. Il est important qu'il contribue à définir des orientations stratégiques permettant de faire évoluer positivement le solde migratoire et précise les objectifs d'accueil de populations de la Métropole.

Il est important que le SCoT contribue à promouvoir la mixité sociale et l'équilibre territorial en matière de logement et d'accueil de populations. Les interactions et effets des politiques de développement métropolitaines sur les territoires voisins (franges métropolitaines et espaces ruraux) sont également à prendre en considération et peuvent faire l'objet d'une concertation spécifique avec les responsables de ces territoires, en lien avec leurs enjeux et perspectives de développement.

L'une des singularités de la Métropole Aix-Marseille-Provence est liée à la présence d'espaces naturels majeurs entre les différents pôles urbains structurants : massif de la Sainte-Victoire, massif de la Sainte-Baume, massif du Garlaban, chaîne de l'Étoile, massif de la Trévaresse, chaîne de la Nerthe et Étang de Berre... Cette singularité constitue un atout et une opportunité sur lesquels construire l'attractivité et le développement futurs de la métropole.

Pour préserver la qualité de ces espaces et leurs aménités, il est important que le SCoT :

- contribue à la lisibilité des limites d'urbanisation et définit une vocation aux espaces d'interface ville-nature,
- conforte les grands pôles urbains et villes moyennes dans leur fonction d'accueil de population et d'activités (Marseille, Aix, Martigues, Aubagne, Salon, Istres, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Miramas, Gardanne, Pertuis),
- inscrive le devenir des centres bourgs et villages dans une stratégie urbaine cohérente.

La définition d'une armature métropolitaine structurée à partir de l'offre de mobilités, articulant centres-villes, corridors de déplacements et pôles d'échanges multimodaux, est un défi pour le SCoT métropolitain. Cette ambition requiert une coordination entre l'offre de mobilité et les orientations de développement des espaces urbains, commerciaux et d'activités. Dans cette perspective, il est important que le SCoT définisse une stratégie de renouvellement et de restructuration des espaces urbains et économiques disqualifiés. Cela apparaît comme une condition pour accompagner les mutations socio-économiques qui permettront de créer l'attractivité d'aujourd'hui et de demain.

AXE 3 : Créer une vision métropolitaine pour certains territoires de la métropole

Le SCoT constitue le bon outil pour donner une vision métropolitaine aux territoires stratégiques du **pourtour de l'Étang de Berre**, de la **façade littorale**, de la **commune de Marseille**.

Territoire morcelé par sa position à l'interface de cinq conseils de territoire, le territoire du pourtour de l'Étang de Berre recèle des potentiels de développement dont la valorisation requiert une vision globale et intégrée et une stratégie de restructuration et de requalification. La présence d'écosystèmes naturels et économiques ex-

ceptionnels, les enjeux de mutations économiques et d'attractivité résidentielle incitent à formuler une vision d'avenir pour ce grand territoire. Le SCoT constitue une opportunité pour y contribuer.

La dimension littorale de la Métropole, atout et singularité majeurs, invite à définir une politique littorale qui permette de valoriser le potentiel d'attractivité et d'activités tout en préservant la richesse des ressources naturelles, condition de la pérennité de cette attractivité.

2^e ville française la plus peuplée et rassemblant près de la moitié des emplois et des habitants de la Métropole, Marseille est une ville singulière de forts contrastes et à fort potentiel. Deux entités retiennent l'attention : le grand centre-ville et l'espace nord littoral. Leurs situations et dynamiques d'évolution nécessitent une stratégie métropolitaine de requalification et de cohésion sociale. Marseille porte également en elle des dynamiques d'innovation et d'expérimentations économiques et sociétales : nouvelles technologies, ville méditerranéenne, mobilités innovantes, développement inclusif, accueil des populations. Il est important que le SCoT conforte ses potentiels et affirme le rôle de Marseille comme porte d'entrée de la Métropole.

Sur ces différents plans, l'État s'engagera auprès de la Métropole pour la mise en œuvre de réponses concrétisant les orientations stratégiques que le SCoT précisera.

Le travail partenarial sur Euroméditerranée, les développements portuaires et l'amélioration des mobilités (avec la L2, le contournement de Martigues Port-de-Bouc ou la réalisation des voies bus sur autoroutes sur les 3 grands corridors de la métropole) se poursuivra au-delà de l'élaboration du SCoT. Après avoir accompagné la Métropole dans son émergence, l'État se mobilisera pour la réussite de son action et de ses projets.

INTRODUCTION

1. UNE MÉTROPOLE POUR MIEUX PRÉPARER L'AVENIR ET LES DÉFIS DE DEMAIN

Le statut de métropole a été créé par la loi du 16 décembre 2010 pour affirmer le rôle des grandes agglomérations comme moteurs de la croissance et de l'attractivité du territoire national.

Le rôle attendu des Métropoles est prioritairement d'impulser le développement économique et le potentiel d'innovation pour jouer le rôle de locomotive de tout un territoire régional. Pour cela, comme l'indique la stratégie nationale de développement des métropoles fondée sur l'innovation, trois défis devront être relevés :

- **Affronter la concurrence entre métropoles mondiales.** « C'est en s'appuyant sur leurs projets marqués par l'exigence de l'excellence qu'elles pourront être pleinement reconnues dans le concert urbain européen et mondial ».
- **Répondre aux besoins de leur population.** Économiquement fortes, les métropoles sont socialement fragiles. Elles doivent répondre à des enjeux essentiels pour leur équilibre comme la crise du logement, les quartiers sensibles, les congestions urbaines, la paupérisation du milieu étudiant, l'accueil régulier de nouvelles populations.
- **Favoriser leur rôle de locomotive de l'économie nationale.** Les métropoles doivent devenir des catalyseurs du développement régional et soutenir le développement des territoires ruraux.

Comparée aux métropoles européennes, Aix-Marseille-Provence revêt aujourd'hui un profil plutôt moyen, attractive par des performances économiques supérieures à celles des autres métropoles, sans offrir cependant une qualité de vie aussi attractive pour des résidents potentiels¹. Par ailleurs, le territoire métropolitain est constitué d'espaces spatialement et socialement fragmentés.

Parmi les 1,8 millions d'habitants, 300 000 résident dans une soixantaine de quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV). Un grand nombre de ménages et de quartiers ne bénéficient pas suffisamment des ressources et des dynamiques de développements du territoire.

Forces	Faiblesses
<p>CRÉATRICE DE RICHESSE 3^e place des contributeurs métropolitains au PIB national (3 sur 29) – 45 % de la richesse de PACA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • De fortes inégalités – écarts de richesse (10 % des plus riches ont des revenus 8 fois supérieurs aux 10 % les plus pauvres) – forte ségrégation spatiale – 200 000 ménages sous le seuil de pauvreté (moins de 780€/personne)
<p>CRÉATRICE D'EMPLOIS 7000 emplois créés par an et une augmentation significative des emplois qualifiés</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un taux d'emploi des 15-64 ans qui reste faible (58,9 % en 2014) et un chômage élevé (12,5 % en 2013 contre 10,5 % en moyenne nationale – 29 % des 15-24 ans sans emploi) Des emplois de fonctions métropolitaines inférieurs aux autres métropoles (11,3 % contre 18,2 % à Toulouse)
<p>ENTREPRENEURIALE forte densité d'entreprises</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un faible nombre d'entreprises intermédiaires
<p>INNOVANTE 7^e sur 31 métropoles au classement international « Innovation Cities Index » - 8^e place sur 22 pour le dépôt de brevets</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un transfert technologique qui se fait le plus souvent hors du territoire métropolitain. • Des brevets qui concernent surtout le domaine médical.
<p>QUALIFIÉE - La plus grande Université francophone, de nombreux Organismes nationaux de recherche et de formation</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Un déficit d'étudiants dans l'ES, IUT et Ecoles, un niveau de qualification des 30-35 ans insuffisant. • Un adulte sur 5 n'a aucun diplôme.
<p>FORT RAYONNEMENT INTERNATIONAL 3^e place derrière Paris et Lille. En 2014, AMP s'est hissée à la 2^e place du podium pour le tourisme d'affaires en France après Paris.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plus de 50 % des emplois salariés privé contrôlés par des centres de décision externes - forte dépendance et fragilité. • Un attrait touristique encore peu marqué (16^e place sur 27 métropoles européenne). • Une métropole moins cosmopolite que les autres métropoles françaises.

¹Sources : Attractivité comparée d'Aix-Marseille-Provence – Agam, CCIMP, Euroméditerranée – juin 2017

2. DES DÉFIS PORTÉS PAR LES POLITIQUES ET STRATÉGIES NATIONALES DANS LESQUELLES DEVRA S'INSCRIRE LE PROJET DE TERRITOIRE MÉTROPOLITAIN

STRATÉGIES NATIONALES EN MATIÈRE DE MOBILITÉS

Le point d'entrée de la politique nationale en matière de mobilité est l'amélioration de la mobilité quotidienne des Français.

Les orientations nationales en matière de mobilités sont :

- la préservation de la performance des réseaux d'infrastructure existants,
- les réponses aux besoins de la mobilité du quotidien en veillant à un aménagement équilibré du territoire prenant en considération les besoins liés à la dynamique de l'emploi et à l'accès aux services dans tous les territoires.

Le gouvernement fixe l'ambition d'un plan de désenclavement de la France. Deux points concernent plus particulièrement le territoire métropolitain :

- Réaliser des investissements vitaux pour les transports du quotidien : mise à niveau des routes nationales, désaturation des nœuds ferroviaires et mise à niveau des lignes ferroviaires vitales pour relier les villes petites et moyennes à la métropole la plus proche.
- Tenir compte de l'émergence des métropoles qui doivent être dotées d'un réseau ferroviaire capable d'apporter une réponse à la saturation et à la congestion routière

STRATÉGIES NATIONALES EN MATIÈRE DE TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

• Améliorer le quotidien de tous les Français :

- développer une mobilité propre et accessible à tous notamment par le remplacement des véhicules thermiques en véhicules électriques,
- éradiquer la précarité énergétique en dix ans : faire disparaître en 10 ans les logements « passoires thermiques »,
- consommer plus responsable : produire et consommer ses propres énergies renouvelables (biogaz, énergie solaire, etc.).

• En finir avec les énergies fossiles et s'engager dans la neutralité carbone

• Accélérer massivement la transition écologique et faire de la France le leader de la révolution numérique, environnementale

Un objectif national de transition énergétique a été fixé par la loi TECV de 2015 : atteindre une part de 32% d'énergie renouvelable dans la consommation d'énergie finale en 2030, ainsi qu'une réduction de 50% de la consommation d'énergie fossile en 2030.

STRATÉGIES NATIONALES EN MATIÈRE D'HABITAT ET DE LOGEMENT

Le projet de loi ELAN² s'articule notamment autour des axes suivant :

• Construire mieux et moins cher :

- simplifier les normes pour construire plus et plus vite
- accélérer les procédures et lutter contre les recours abusifs contre les permis de construire
- faciliter la transformation des bureaux vides en logements

• Faire évoluer le logement social :

- favoriser le regroupement des organismes
- adapter et simplifier le cadre juridique
- vendre des logements sociaux pour en construire d'autres et favoriser l'accès à la propriété

• Répondre aux besoins de chacun :

- faciliter la réquisition des locaux vacants pour héberger des sans abris
- renforcer les sanctions pour les locations touristiques abusives

• Améliorer le cadre de vie :

- revitaliser les centres-villes
- engager la rénovation énergétique
- accélérer le déploiement du très haut débit et de la téléphonie mobile³

² Présenté le 4 avril 2018 au Conseil des ministres et examiné en séance publique à l'Assemblée nationale à partir du 30 mai 2018

³ La mission Société Numérique a publié ses travaux pour un plan France THD, stratégie nationale pour un numérique inclusif – mai 2018

STRATÉGIE NATIONALE MER ET LITTORAL

La stratégie nationale relative à la mer et au littoral identifie 4 orientations prioritaires :

- Protéger et restaurer les milieux marins en développant une stratégie d'extension des aires marines protégées.
- Développer les énergies marines renouvelables : participer à l'atteinte de l'objectif de 40% d'électricité produite par des ENR en 2030, en définissant des objectifs de développement des filières en 2023 et 2028.
- Accompagner les filières maritimes dans la transition écologique. Déployer la stratégie de réduction des GES de 70% en 2050 par rapport à 2008 en valeur absolue :
 - Accélérer la transition des navires (GNL) et créer une zone à basses émissions.
 - Pour la plaisance et les sports nautiques : concilier les usages vers un moindre impact sur les milieux.
 - Mettre en place en 2019 une filière de recyclage des bateaux en fin de vie.
- Réussir la transformation économique des Grands Ports Maritimes : remettre les ports au cœur des chaînes logistiques.

Une délégation interministérielle a été mise en place et dédiée à la compétitivité de l'axe Rhône-Saône-Méditerranée. Ses travaux portent notamment sur le développement de l'intermodalité du fret.

STRATÉGIE NATIONALE EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT TOURISTIQUE

L'orientation nationale structurante en matière de développement touristique est de conforter la 1^{re} place de la France comme destination touristique mondiale. Les actions identifiées consistent notamment à :

- favoriser l'émergence de nouvelles offres touristiques (startups, réseau d'incubateurs touristiques),
- rénover le parc privé d'hébergements touristiques.

Le secteur du tourisme d'affaires, particulièrement florissant sur le territoire Métropolitain est ciblé par les stratégies nationales. Il est considéré comme un secteur à fort potentiel. Au travers du contrat de destination et du contrat de filière, l'État en fait un secteur prioritaire. Il définit notamment l'orientation suivante : améliorer l'accessibilité du territoire par le développement de lignes aériennes, faciliter les liaisons aéroport-gare-centre-ville.

Dans la stratégie de façade maritime, l'accent est porté sur l'orientation du tourisme balnéaire vers des pratiques plus durables sur les plans environnementaux et sociétaux. La modernisation du transport maritime pour lutter contre les pollutions diverses constitue également un axe de développement majeur.

3. UN SCOT MÉTROPOLITAIN STRATÉGIQUE

L'élaboration du SCoT Aix-Marseille-Provence, constitue une étape importante de la construction métropolitaine. Au service du projet métropolitain, cet outil de planification doit contribuer à sa mise en œuvre par un processus de convergence des différentes politiques métropolitaines en cours (PDU, PCAEM, Schémas de développement économique, PLH, Trame verte et bleue, PAT...) et par l'énonciation d'une stratégie d'ensemble sur des choix de développement et de préservation de long terme (horizon 2040) dans un contexte de transformation socio-économique difficile à appréhender.

En ce sens, la dimension prospective du SCoT revêt une importance particulière.

Le regroupement de la compétence SCoT et PLUi au sein du même EPCI crée par ailleurs un contexte favorable aux recommandations du CGDD d'avril 2017 sur l'évolution des SCoT, visant à :

- séparer la finalité des deux documents SCoT et PLUi,
- centrer le SCoT métropolitain sur les enjeux essentiels dans une logique de projet de territoire,
- réserver sa vocation prescriptive aux thématiques relevant de son échelle. Ainsi, au-delà du développement commercial et économique (dont la logistique), il reviendra tout particulièrement au SCoT de définir :
 - un cadre de cohérence pour mieux articuler les politiques de transports/mobilités et les localisations résidentielles et économiques,

- la vocation et les principes de développement durable des grandes opérations métropolitaines,
- les principes de restructuration des espaces urbanisés, de revitalisation des centres pour contenir le développement urbain et accroître son attractivité,
- les principes de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers.

Le SCoT devra donner une vision commune d'un polycentrisme assumé du territoire métropolitain précisant le rôle et les fonctions des espaces qui le constituent en termes résidentiel, économique et d'offre d'équipements.

Il devra renvoyer explicitement aux PLUi, la définition des projets d'urbanisme et l'édiction des règles d'occupation des sols pour permettre la mise en œuvre de ces dispositions.

Pour contribuer à l'élaboration du SCoT, le présent document exprime les attentes de l'État au regard des problématiques et enjeux clés du territoire et porte l'attention, suscite des questionnements sur des points stratégiques en complément du porter à connaissance juridique, transmis à la métropole Aix-Marseille-Provence le 28 avril 2017.

Des contributions à venir permettront également de préciser les enjeux relatifs à l'intégration des enjeux de préservation des espaces agricoles, de l'eau et des risques naturels dans les orientations d'aménagement.

L'ensemble de ces travaux a pour objectif de contribuer au mieux à l'association de l'État à l'élaboration du SCoT.

4. STRUCTURATION DU DIRE DE L'ÉTAT

Le travail transversal des services de l'État engagés dans le cadre de l'élaboration du Dire de l'État sur le SCoT Métropolitain a permis d'identifier 3 axes stratégiques de développement :

- conforter le rayonnement international de la Métropole et son rôle de création de richesses nationales et régionales,
- organiser l'accueil des activités humaines, accroître la qualité des espaces urbains, des ressources et des espaces naturels,
- créer une vision métropolitaine pour certains territoires à enjeux particuliers.

Le Dire de l'État a pour ambition de préciser les attentes de l'État vis-à-vis de l'élaboration du SCoT et des dynamiques qu'il doit tracer.

CONFORTER LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL DE LA MÉTROPOLE ET SON RÔLE DANS LA CRÉATION DE RICHESSES NATIONALES ET RÉGIONALES

1. CONFORTER LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL

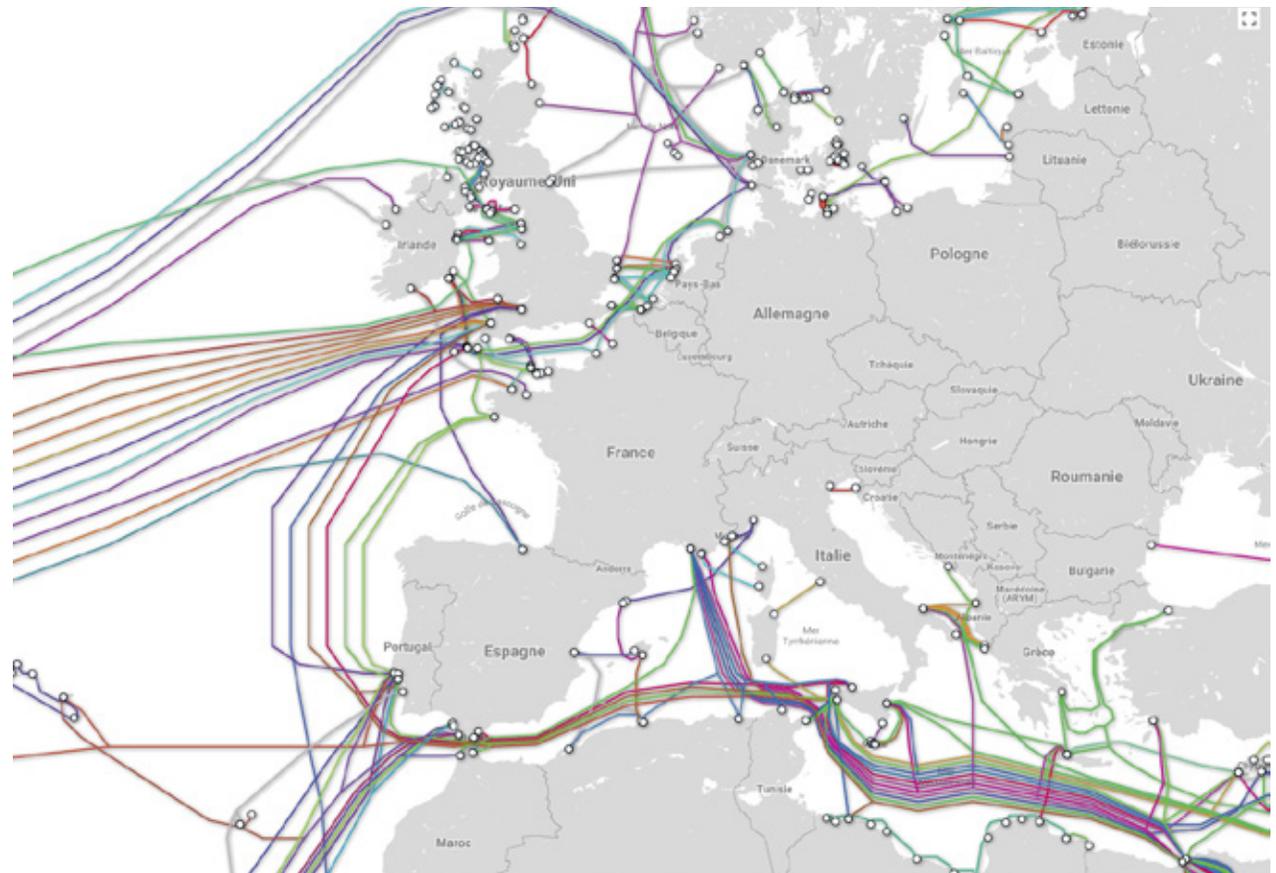
1-1 OPTIMISER LE HUB EURO-MÉDITERRANÉEN

Un positionnement stratégique

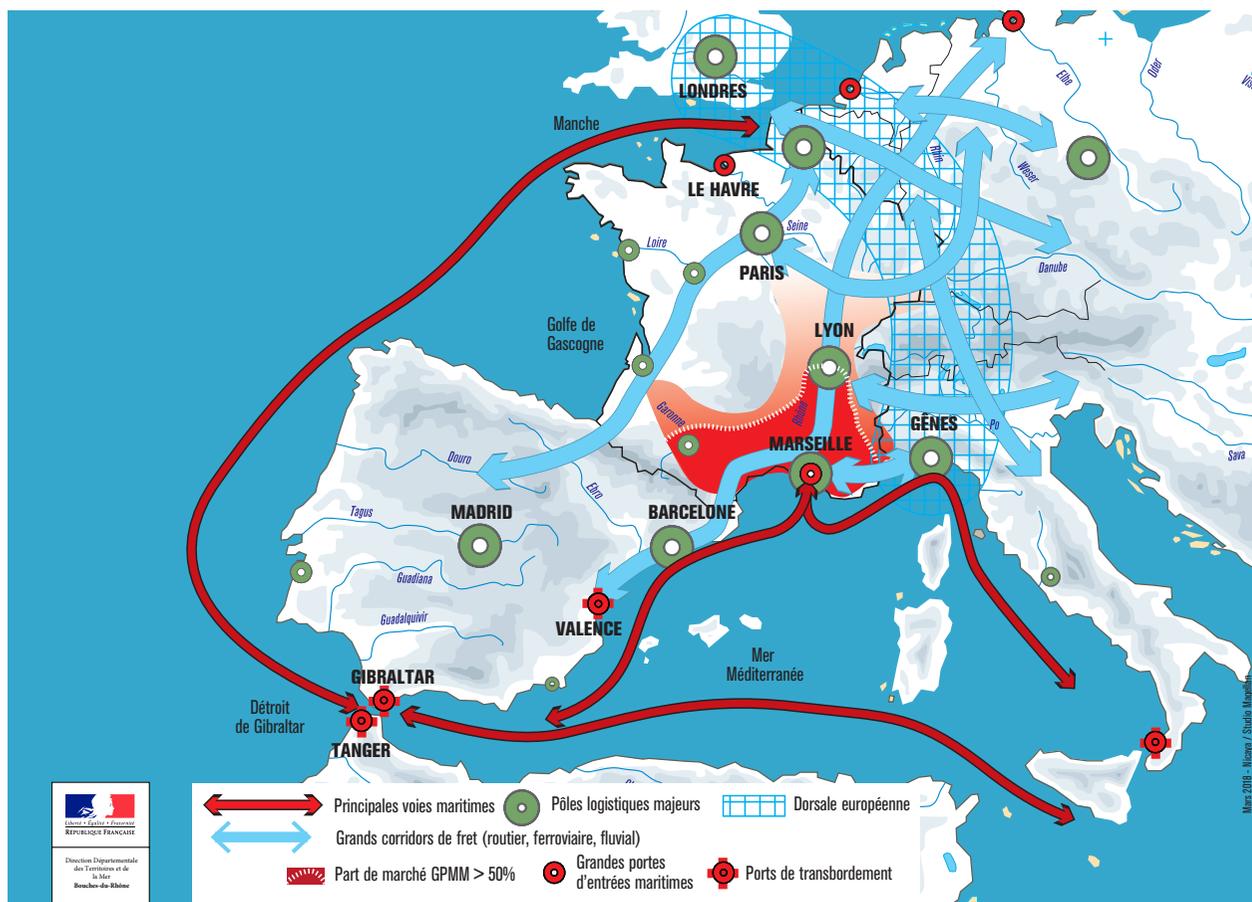
Le territoire métropolitain se situe sur les grandes voies maritimes mondiales, sur les principaux corridors de fret français et européens (routier, ferroviaire, fluvial) et sur le passage de pipelines.

Les infrastructures de transports - les points nodaux (gares, ports...) - et les câbles sous marins jouent le rôle de portes d'entrées ouvertes sur le monde. Elles permettent le développement des échanges (fret, tourisme d'affaires et de loisirs - croisières, flux migratoires...) et contribuent à favoriser l'installation et le développement d'activités économiques.

De nombreuses entreprises d'envergure internationale ont d'ores et déjà leur siège social ou des implantations stratégiques sur le territoire métropolitain. C'est notamment le cas pour CMA-CGM, Airbus Helicopters, Lyondell, ONET, SNEF, Richardson, Ineos, Haribo, Odalys Résidences, Thyssenkrupp, Daher...



Cartographie des câbles sous-marins - Source : submarinecablemap - Données 2018 Google, INEGI, Orion-me



Principaux axes de transport maritime - Source : DREAL PACA 2012

La capacité de la Métropole à être connectée aux grands réseaux d'échanges, à être ouverte sur le monde et facilement accessible est décisive pour faire franchir le pas aux entreprises, habitants et touristes de s'y implanter pour y exercer leurs activités.

Marseille est par ailleurs positionnée sur l'axe de passage des réseaux de câbles sous-marins entre l'Europe

et l'Afrique. Cette position doit permettre aux entreprises de la métropole de s'insérer dans les nouveaux écosystèmes numériques mondiaux, non seulement en matière d'e-commerce, mais aussi s'agissant des flux de données de R&D.

La Métropole se situe aussi face à un continent, l'Afrique, qui connaît une explosion démographique (sa population

doit doubler de 1 à 2 milliards d'habitants d'ici 2050, principalement dans des mégapoles).

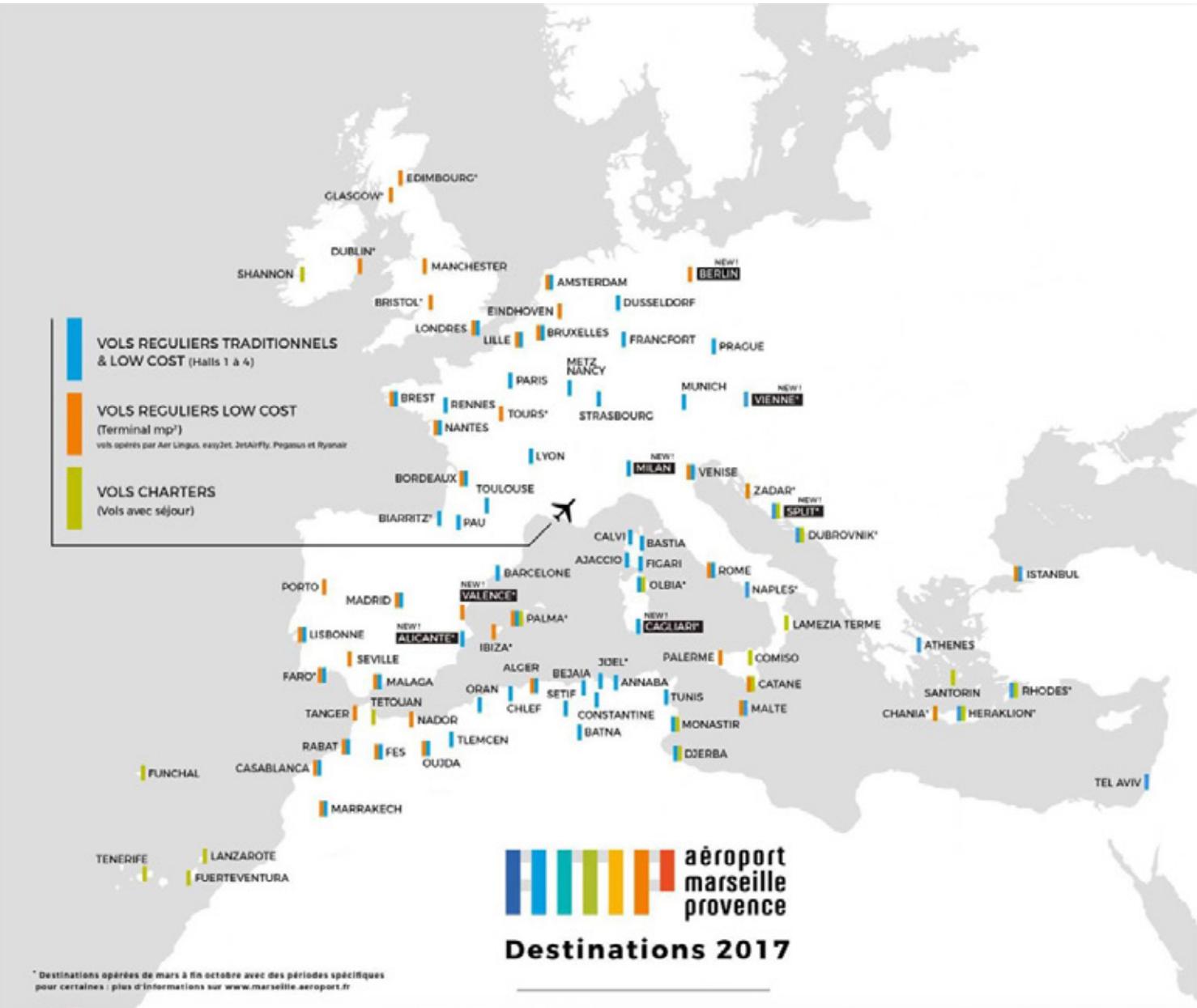
LES PORTES DE LA MÉTROPOLE POUR LES PASSAGERS

L'aéroport d'Aix Marseille Provence dispose d'infrastructures à fort potentiel de développement dont la capacité d'accueil sera de 16 millions de passagers en 2027. Sa stratégie de développement prévoit 11 millions de passagers en 2025 dont 66 % de trafic international (59% du trafic total en 2016). Il est par ailleurs, le premier aéroport régional français et de la Méditerranée occidentale en fret express.

Le bassin portuaire méditerranéen d'Aix-Marseille-Provence constitue le 2^e bassin de navigation mondial pour la croisière après les Caraïbes. Ses infrastructures ont un fort potentiel d'accueil et leurs capacités permettent le développement des activités de réparation. À l'horizon 2020, la Métropole Aix-Marseille-Provence souhaite atteindre le Top 3 des ports de croisière en Méditerranée, avec plus de 2 millions de passagers par an.

La fréquentation des services ferroviaires a plus que doublé dans les Bouches-du-Rhône depuis 2000, les gares (Aix-en-Provence, Marseille Saint-Charles, Blancarde...) sont elles-mêmes en limite de capacité. La gare de Marseille Saint-Charles ne peut pas accueillir plus de 23 trains par heure. Avec 11,4 millions de voyageurs par an, elle ne se classe qu'au 5^e rang des gares les plus fréquentées (derrière Strasbourg et Lille) alors qu'elle dessert la 2^e ville de France.

Avec la croissance démographique et l'évolution du nombre de déplacements, la demande de transports ferroviaires va doubler d'ici 2030 et une hausse de 80 % des voyageurs en gare de Marseille Saint-Charles est atten-



CONFORTER LE RAYONNEMENT INTERNATIONAL DE LA MÉTROPOLE ET SON RÔLE DANS LA CRÉATION DE RICHESSES NATIONALES ET RÉGIONALES

Destinations 2017 - aéroport amp - Source : aéroport AMP

due, ce qui représente 9 millions de voyageurs supplémentaires. Seul le doublement de la ligne existante et la réalisation d'une gare souterraine pour Marseille Saint-Charles permettront de constituer un réseau performant et apporteront une réponse efficace et durable au fonctionnement du système ferroviaire.

LES PORTES DE LA MÉTROPOLE POUR LES MARCHANDISES ET LES ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

Le Grand Port Maritime de Marseille Fos constitue, avec un trafic de 82 millions de tonnes, le 3^e port pétrochimique mondial, le 5^e port européen et le 1^{er} port français et bénéficie d'une diversité des filières d'activités de son hinterland : logistique, chimie, énergie, sidérurgie, construction, agroalimentaire... Le développement de ses activités est conditionné par l'élargissement de son hinterland à la vallée du Rhône, principal corridor de transports européen reliant l'Europe du Nord à celle du Sud (25% du transport de marchandises français).

Les trafics liés au transport de marchandises et sites logistiques :

- Près de 84% des conteneurs qui partent du port ou qui en arrivent circulent par la route. La croissance attendue du trafic de marchandises sur les ports s'accompagnera d'une augmentation du trafic routier. Les enjeux sont donc de renforcer les axes routiers structurants desservant les pôles économiques (ZIP, zones logistiques) à des fins de sécurité et de fluidité de trafics.
- La desserte ferroviaire représente en 2017 moins de 10% du trafic total. Elle est en croissance forte depuis 2 ans au sortir des bassins du GPMM, particulièrement sur les conteneurs. Le mode ferroviaire est le levier d'élargissement de l'hinterland du port de Marseille-Fos.
- Le trafic du Bassin Rhône-Saône représente en 2017



Portes d'entrée de la Métropole AMP - Source : DDTM 13

près de 10% du trafic total français. Le report fluvial du GPMM totalise 3% du trafic, en diminution significative depuis 2015. Le Rhône pourrait dès aujourd'hui supporter un trafic (fret et passagers) supérieur, sans nouveaux investissements sur les infrastructures.

- Le port de Marseille Fos constitue le pivot international des plateformes logistiques intérieures, fluviales et maritimes à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône.
- 58% des poids-lourds transitant par les bassins du GPMM restent dans les Bouches-du-Rhône, dont 65%

en lien avec les zones logistiques locales. Les sites logistiques sont répartis en plusieurs sites sur la Métropole et représentent plus de 2 000 ha, principalement le long des infrastructures routières. Il n'existe pas pour l'heure de schéma global de développement de ces zones. L'obsolescence des sites de l'Étang de Berre et de la façade maritime Nord de Marseille constitue un enjeu au regard des nouveaux besoins et de la nécessaire articulation entre la logistique de grands flux et la logistique urbaine / de proximité.

DATA CENTERS

Marseille se positionne aujourd'hui, de par sa situation géographique, comme la porte d'entrée numérique de l'Asie et du Moyen-Orient sur l'Europe, et à moyen terme le point privilégié d'accès à l'Afrique et à son fort potentiel de croissance.

Elle est la seule ville de Méditerranée où « atterrissent » non moins de 14 câbles sous-marins connectant 3 continents. La capacité des datacenters, implantés ou en construction, positionne Marseille au 5^e rang européen, derrière Londres, Amsterdam, Francfort et Paris. Marseille possède le potentiel d'un « hub » (concentrateur) pouvant accueillir les plus grandes entreprises de la connectivité, des médias sociaux ou du cloud.

La présence de câbles sous-marins induit des demandes de création de datacenters à destination des marchés internationaux (fermes numériques). Parallèlement des projets de datacenter à destination du marché local se multiplient. Les contraintes foncières, énergétiques et télécoms de ces différents projets nécessitent de rechercher des zones et de définir des modalités d'accueil acceptables pour ces différents types d'équipement, et pour le territoire (utilisation réelle de l'énergie, part d'énergie renouvelable, réutilisation de la chaleur fatale pour limiter l'îlot de chaleur...).

Constats / Enjeux :

- Des portes d'entrées insuffisamment connectées entre elles et avec les autres réseaux de transport.
- Des zones d'activités et des pôles d'activités (dont logistique) dispersés sans vision globale de développement.
- Des infrastructures de transports existantes dont les capacités sont limitées à moyen et long terme.
- Un potentiel de quadruplement du trafic fluvial sur le Rhône à valoriser au regard des difficultés d'articulation du traitement des barges fluviales par rapport au fret maritime.
- Un potentiel de développement numérique lié à l'implantation de data centers qui doit être précisé, anticipé et accompagné au regard de ses implications en matière d'aménagement. L'enjeu est de déterminer si l'installation de data centers pourrait priver le territoire métropolitain de ressources foncières et énergétiques, sans générer d'impacts significatifs en termes d'emplois qualifiés, d'attractivité et de rayonnement international.

LES ATTENTES DE L'ÉTAT

Créer des conditions d'accueil et d'acheminement performantes :

- Garantir une desserte terrestre performante répondant aux besoins de capacité, de fluidité et de fiabilité et de sécurité pour l'acheminement des marchandises :
- Réaliser le contournement de Martigues-Port-de-Bouc (2023) et la liaison Fos-Salon (2030). Contribuer à diminuer l'exposition des habitants à la pollution de l'air.
- Faciliter la mise en œuvre des projets ferroviaires (création d'une nouvelle plateforme de transport combiné Clésud 2 à Grans – Miramas et sur les bassins ouest) et par la préservation à long terme des emprises ferroviaires (site de Berre notamment).
- Favoriser la mise en œuvre des projets ferroviaires sur les bassins Est dans les meilleures conditions de co-existence avec les espaces urbains par l'amélioration des conditions de vie. Faire le lien avec les opé-

rations de rénovation urbaine : Euroméditerranée et NPNRU dans les quartiers nord de Marseille.

- Optimiser l'organisation pour fluidifier le traitement des barges fluviales.

Construire une armature multimodale et logistique visant à ancrer durablement des trafics dans le port de Marseille Fos, de la valeur ajoutée et de l'emploi dans le territoire métropolitain.

Les besoins en foncier logistique sont estimés à 550ha¹ dont la moitié concerne la logistique portuaire.

Le SCoT doit permettre de re-concentrer le développement de la logistique dans les secteurs bénéficiant d'une connexion multimodale performante pour les activités de logistique portuaire et de distribution métropolitaine et de définir un maillage des territoires urbains pour la gestion du dernier kilomètre. Il s'agit par ailleurs, de :

- Pérenniser sans étendre la couronne logistique autour de la plaine de la Crau (de Distriport à la Zac de la Crau), et le secteur de Berre/Rognac (qui dispose d'infrastructures ferroviaires) et développer prioritairement la ZIP de Fos.
- Intégrer les perspectives de développement du fret aéroportuaire.
- Conforter la vocation des zones logistiques existantes, les requalifier ou anticiper leur modernisation (les 30 hectares de la façade maritime Nord de Marseille, les zones logistiques de Clésud, de l'Anjoly et d'Agavon et d'Aix les Milles)
- Limiter le développement spontané et le mitage d'activités logistiques dans les zones d'activité, notamment à l'Est du territoire (vallée de l'Arc), voire de rechercher leur mutation pour d'autres besoins économiques. La réflexion relative aux activités logistiques devra s'ouvrir aux stratégies de développement portées par les territoires de frange : le travail de planification des activités

¹ 80 ha liés à l'activité portuaire des bassins Est et 200 ha liés à l'activité des bassins Ouest, des entrepôts inférieurs à 5 000 m² dans ou à proximité de la façade maritime Nord pour les bassins Est et des entrepôts de plus de 10 000 m² dans la ZIP et sa couronne logistique.

logistiques devra se faire en tenant compte des velléités de développement des territoires voisins de la Métropole (exemple de la zone logistique de Saint-Martin de Crau) et plus largement à l'échelle régionale.

Favoriser le bon fonctionnement et l'amélioration de la qualité des portes d'entrée - vitrines internationales - du territoire métropolitain pour les passagers : l'aéroport Marseille Provence, le Grand Port Maritime de Marseille et les gares TGV d'Aix et de Marseille.

Améliorer la fluidité d'accès aux portes d'entrées du territoire :

- Accès tous modes aux gares TGV, à l'aéroport, aux terminaux de transports maritimes de passagers – en privilégiant les transports en communs à haut niveau de service et les transports innovants, et en améliorant les infrastructures d'accès existantes (autoroute A7 notamment). Le développement des capacités de la gare Saint-Charles passant nécessairement par la création d'une gare souterraine passante.
- Mieux connecter les portes d'entrées du territoire entre elles : le port, l'aéroport et les gares TGV. Renforcer le rôle de Marseille en tant que tête de ligne pour l'activité Croisière et pour le trafic de passagers vers la Corse et le Maghreb, et augmenter les retombées économiques de ces activités.

Améliorer la qualité des portes d'entrées et leur attractivité (services rendus, qualité de leur accessibilité, abords de l'aéroport Aix Marseille Provence, lisibilité et qualité des aménagements autour des gares TGV d'Aix et Marseille Saint-Charles).

À l'échelle du grand delta du Rhône et en lien avec le développement de l'axe Rhône Saône, le SCoT pourra engager des réflexions permettant d'appréhender les développements des activités de transport de marchandises et logistiques à l'échelle métropolitaine, en veillant à les inscrire en complémentarité avec les développements prônés sur le reste de la façade méditerranéenne et sur l'axe Rhône-Saône.

Contribuer à intégrer le développement de l'activité aéroportuaire dans la stratégie économique du territoire, notamment dans la perspective de l'ouverture de nouvelles lignes – dont les négociations sont et seront ouvertes aux aéroports régionaux.

Définir une stratégie d'accueil des projets de Data Center. Mettre en place un schéma de développement partagé des data centers sur le territoire métropolitain :

- Identifier des lieux d'implantation, les capacités d'accueil à différents horizon (CT, MT et LT), la demande potentielle (surface)
- Préciser les besoins en énergie électrique et en raccordement en fibre optique
- Être en capacité d'évaluer les projets potentiels et leur viabilité

Engager des réflexions pour la durabilité de l'installation de Data Center :

- Utilisation des sources froides locales (thalassothermie)
- Récupération de la chaleur pour la valoriser
- Impact sur l'écosystème numérique local : attraction de nouvelles activités ?

1-2 DÉVELOPPER LES ACTIVITÉS À RAYONNEMENT INTERNATIONAL

UNIVERSITÉ ET RECHERCHE : DES FACTEURS D'ATTRACTIVITÉ

Aix-Marseille Université se distingue par un effectif important : 75 000 étudiants sont inscrits en 2016 soit 44% du nombre d'étudiants inscrits en 2016 en PACA.

L'université s'inscrit dans une dynamique de renforcement de son internationalisation et de son excellence. Elle souhaite atteindre le Top 100 des universités mondiales.

Elle est l'une des universités de France à bénéficier du statut « d'initiative d'excellence » Jury international / IDEX et devrait notamment accueillir des chercheurs étrangers en devenir (étoiles montantes). Afin de répondre aux nouveaux enjeux et défis de la mondialisation de l'enseignement supérieur et de la recherche et de renforcer son ancrage en Méditerranée, AMU entreprend une politique proactive de consolidation et d'enrichissement de ses partenariats internationaux, par la définition de zones prioritaires et de partenariats institutionnels renforcés à l'échelle mondiale.

LES GRANDES ÉCOLES

L'école Centrale de Marseille s'implique dans une politique active de coopération avec des établissements internationaux d'enseignement supérieur parmi les meilleurs dans le domaine des sciences et sciences de l'ingénieur. Centrale Marseille a fondé et héberge le Réseau Méditerranéen des Écoles d'Ingénieurs (RMEI).

Ce réseau promeut les relations institutionnelles, les échanges d'étudiants et d'enseignants-chercheurs, dans le bassin Méditerranéen, facilite et intensifie la relation Universités – grandes écoles – laboratoires de recherche – entreprises au service de l'innovation mais aussi du re-



Carte des zones prioritaires et partenariats institutionnels renforcés d'AMU

crutement d'ingénieurs et de scientifiques. L'école s'inscrit dans une politique « réseaux » et poursuit le développement de son réseau de partenaires en Asie, Europe, Amérique du Nord et Amérique Latine.

L'Ecole Nationale d'Architecture de Marseille (ENSA-M) accueille chaque année une proportion d'étudiants étrangers qui atteint 14 % des inscrits, ce qui la situe dans une fourchette haute du réseau des ENSA. L'ENSA-M entretient depuis longtemps des relations avec des zones géographiques bien déterminées : bassin méditerranéen, Amérique du Sud, Pays de l'Est en particulier.

L'école s'inscrit dans une dynamique de renforcement ou de développement de ses coopérations avec les pays anglophones, la Scandinavie, l'Amérique latine et centrale, l'Asie, L'Afrique et le bassin méditerranéen qui demeure une zone privilégiée.

L'établissement de campus à l'étranger est un pilier clé de la stratégie internationale Kedge depuis plus de 13 ans, et a débuté par une collaboration avec la Shanghai Jiao Tong University, avant d'aboutir plus récemment à l'ouverture du campus de Suzhou, en Chine (2010), et de Dakar, au Sénégal (2010). Parmi les objectifs économiques figurent l'accès aux nouveaux marchés (s'agissant du recrutement des étudiants), et l'offre de nouvelles opportunités aux entreprises européennes ou implantées dans les pays où ont été ouverts les campus.

Constats / Enjeux :

- Une volonté forte de développer des collaborations avec des établissements internationaux, notamment sur l'espace méditerranéen, qui nécessite un accompagnement territorial par Aix-Marseille-Provence
- Des enjeux d'amélioration des conditions de vie étudiante et des synergies formations / recherche / monde

économique, pour améliorer l'attractivité du territoire métropolitain

LES ATTENTES DE L'ÉTAT

- **Accompagner le développement du positionnement euro-méditerranéen de l'AMU**
- **Élargir les écosystèmes : organiser le rapprochement physique de l'AMU et des zones d'activités et d'emplois**
 - *Consolider le rayonnement des filières d'excellence et des synergies entre pôles universitaires et partenaires économiques par le développement d'une offre foncière ou immobilière de proximité (notamment sur les campus de la Pauliane à Aix-en Provence, le site de l'hôpital Nord)*
- **Améliorer les conditions de vie étudiante sur Marseille et consolider le rôle d'Aix-en-Provence**
- **Faciliter l'accueil temporaire ou moyen-long terme de chercheurs dans une logique de packs de services multilingues (logements, familles, scolarité, santé...), sur le modèle petite échelle de l'IMERA.**

TECHNOPÔLES ET QUARTIER D'AFFAIRE EUROMED : ESPACES DE RAYONNEMENT ET D'ATTRACTIVITÉ

La région PACA compte 6 technopôles dont 3 sont localisées sur le territoire métropolitain. Ces technopôles ont un rayonnement de niveau international.

- Arbois-Méditerranée : la technopôle de l'Arbois est la première technopole de France dédiée à l'environnement
- Château-Gombert : les activités sont spécialisées sur la formation supérieure, la recherche et l'innovation en matière de mécanique énergétique.
- Grand Luminy : cette technopôle est spécialisée dans l'immunologie, les neurosciences et la physique.

Constats / Enjeux :

- Le développement de ces technopoles et l'amélioration de leur attractivité nécessitent un accompagnement territorial par Aix-Marseille-Provence, pour réunir de bonnes conditions d'accessibilité et d'aménagement
- La croissance du rayonnement de ces technopôles est également liée à la densité et au nombre de centres décisionnels présents sur le territoire métropolitain

LES ATTENTES DE L'ÉTAT

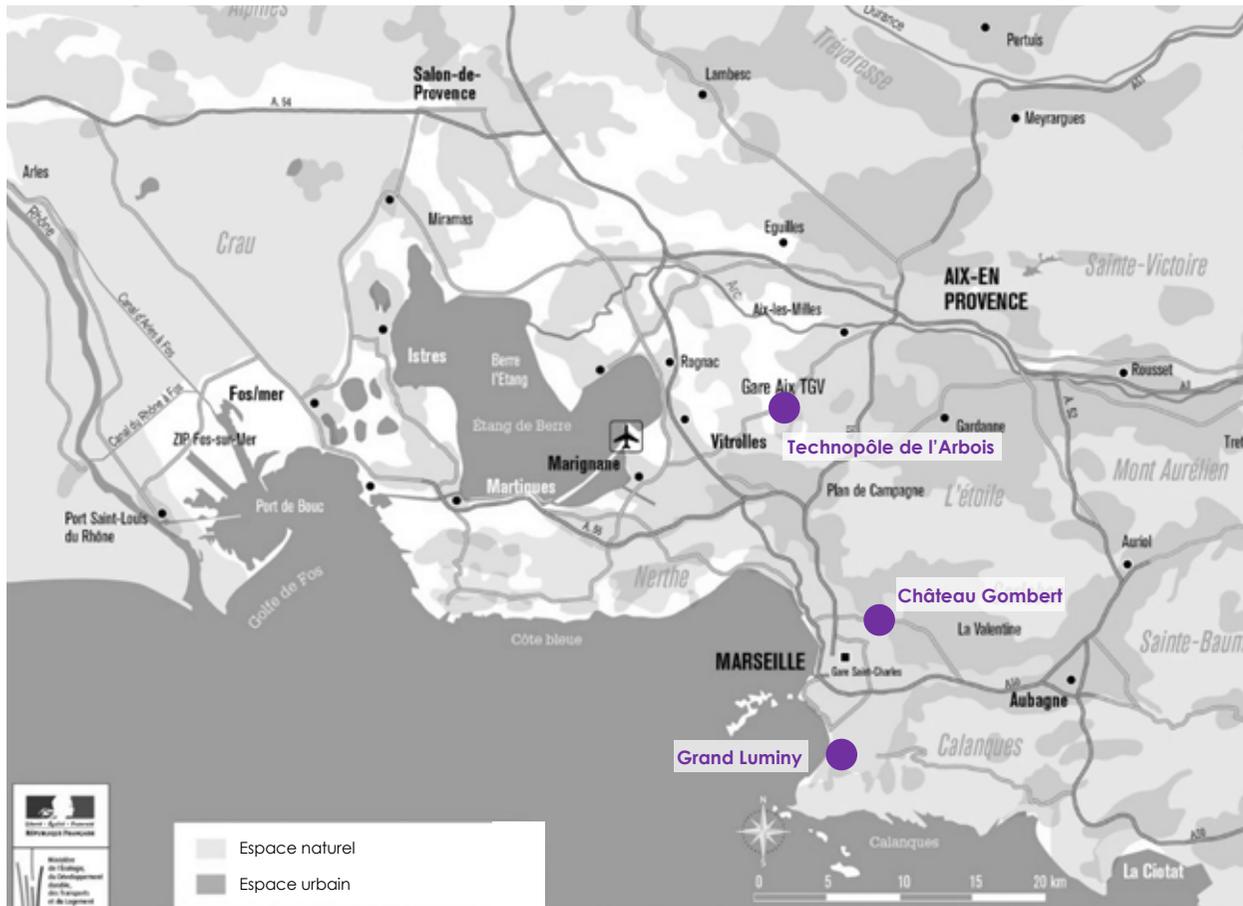
Améliorer les capacités du territoire à offrir des espaces propices au développement de l'économie de la connaissance :

- Favoriser l'accueil des start-up préférentiellement dans un environnement foisonnant d'échanges et avec des services adaptés au sein des pôles existants : Euroméditerranée, Technopole de l'Arbois, Château Gombert...
- Définir une stratégie métropolitaine d'accueil des centres décisionnels du sud de l'Europe - Skyline littorale – GPMM / Euroméditerranée

ACTIVITÉS TOURISTIQUES ET TOURISME D'AFFAIRES

La France, 1^{er} destination touristique mondiale est confrontée depuis quelques années à une concurrence de plus en plus vive et perd des parts de marché dans le tourisme mondial face à d'autres pays qui, privés d'atouts se sont préoccupés de structurer des offres touristiques attractives et compétitives. La métropole Aix-Marseille-Provence se situe à la 16^e place sur 27 métropoles européennes. L'activité croisière constitue un atout important dans la stratégie nationale.

Le tourisme d'affaires et de congrès représente un chiffre d'affaires de 1,2 Md€ en région PACA. L'offre est structurée autour de lieux phares : la Côte d'Azur avec Cannes, Nice et Monaco et le territoire métropolitain avec Marseille



Carte des technopoles du territoire d'AMP - Source : DDTM 13

en premier lieu puis Aix-en-Provence. En 2013 le classement ICCA (International Congress and Convention Association) positionne Marseille à la 74^e place au niveau mondial alors qu'elle occupait la 142^e place en 2012.

En moins de 15 ans le nombre de journées de congressistes a doublé sur le territoire Marseillais. Près de 40% des manifestations sont liées au secteur médical.

Constats / Enjeux :

- Pour répondre aux enjeux nationaux de définition d'une offre touristique compétitive, le territoire métropolitain doit définir une stratégie de développement de l'activité touristique, passant notamment par des conditions de mobilité efficaces et par une vision globale à l'échelle métropolitaine
- La croissance forte des activités de tourisme d'affaires liées au secteur médical doit constituer une base à consolider et un tremplin pour le développement d'autres secteurs.

LES ATTENTES DE L'ÉTAT

- Structurer l'offre touristique en accompagnant des projets structurants notamment ceux de la rénovation de l'hôtellerie urbaine.
- Inscrire l'accueil touristique des communes dans les objectifs de réinvestissement des centres-villes et centres-bourgs de la métropole.
- Accompagner le développement de la croisière en intégrant les potentiels d'amélioration de la pollution de l'air et de retombées économiques locales.
- Élargir le tourisme d'affaires à d'autres filières que la santé.

1-3 FAIRE DE LA MÉTROPOLE LA PORTE D'ENTRÉE DE L'EUROPE DEPUIS L'AFRIQUE

AMP, SEULE MÉTROPOLE FACE À L'AFRIQUE

1,2 milliards d'Africains au seuil d'une émergence programmée, assumée et portée par une nouvelle génération d'entrepreneur(e)s, adossée à une classe moyenne en croissance de plus de 350 millions de personnes.

Des taux de croissance diversifiés selon les États africains, mais souvent supérieurs à 6%, 1,7 milliards d'habitants et une croissance de développement de l'entrepreneuriat sur les deux rives : des stratégies de développement vers l'Afrique et une forte volonté de développer des partenariats.

Ces dix dernières années ont vu l'émergence de réseaux d'entrepreneurs solides et fiables en « Méd-Afrique » avec l'Africalink. Les relations humaines et économiques entre les deux rives de la Méditerranée sont très fortes, bien que peu portées institutionnellement aujourd'hui.

Aix-Marseille Provence compte 2 600 ans d'ouverture au sud. Elle constitue la porte historique naturelle de l'axe majeur Afrique-Méditerranée-Europe. Le GPMM a lancé avec les autorités portuaires de Méditerranée le MedPorts Forum, lieu d'échanges entre professionnels sur les sujets portuaires de compétitivité, d'innovation et de diversification énergétique.

Au sein du Maghreb, le Maroc entend devenir un point de convergence pour les acteurs économiques et financiers intéressés par le fort potentiel africain. Sa vocation de « hub africain » se confirme à travers sa place financière panafricaine, Casablanca Finance City, et sa compagnie aérienne, Royal Air Maroc, qui ambitionne de faire de la capitale économique un véritable carrefour continental. La stratégie portuaire pour 2030 vise à positionner le Maroc comme plateforme logistique du bassin méditerranéen.

Le Maghreb constitue toujours un des clients majeurs du port de Marseille-Fos (2^e partenaire du GPMM avec 11,5 % du trafic global après l'Aise Sud-Est/Extrême Orient 46%) mais concerne plus l'Algérie et la Tunisie. Le développement de l'économie digitale en Afrique se structure également autour du Maghreb (notamment au Maroc).

Constats / Enjeux :

- Valoriser le potentiel de l'émergence des pays africains et se positionner comme le hub à l'interface des deux continents, accélérateur du développement du sud de la Méditerranée. L'installation du Programmes des Nations Unies pour le Développement peut constituer un levier potentiel fort.
- L'avantage du positionnement euroméditerranéen de la métropole doit être réinterrogé au vu du développement des pays du Maghreb qui entendent développer les relations économiques et financières afin de jouer un rôle de hub africain.

LES ATTENTES DE L'ÉTAT

- *Accompagner et contribuer au développement des partenariats entre les entrepreneurs de l'Europe et de l'Afrique, potentiel de contribution à une croissance diversifiée, partagée et endogène : offrir des conditions d'accueil attractives et facilitant ce développement - Positionner la Métropole comme un hub avancé pour l'implantation des sociétés ciblant leur développement commercial vers l'Afrique (desserte THD, sécurité juridique et qualité de vie)*
- *Développer les partenariats de la métropole AMP avec les pays du Maghreb, dont le Maroc. L'ambition du Maghreb de rayonner sur l'Afrique entraînant d'ores et déjà des stratégies d'acteurs publics comme privés.*



Carte des espaces industriels français - Source : F Sauzeau / réalisation : DDTM 13

2. CONTRIBUER À LA PRODUCTION DE RICHESSES NATIONALES ET À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DE LA FRANCE

2-1 LA ZIP DE FOS : ESPACE INDUSTRIEL MAJEUR DU SUD DE LA FRANCE

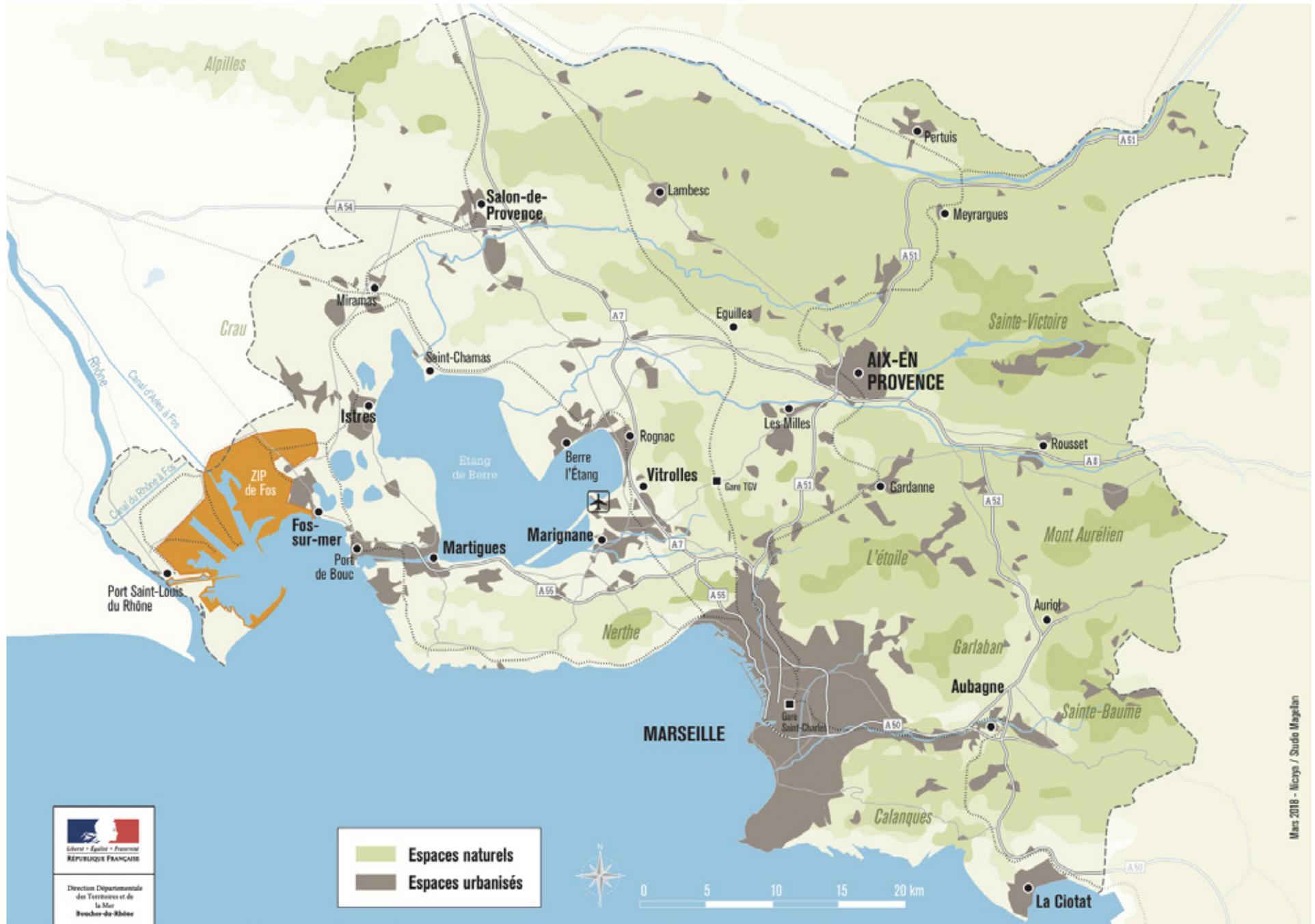
LE GPMM

Le Grand Port Maritime de Marseille dispose d'accès maritimes de qualité (port en eau profonde), d'importantes réserves foncières pour construire de nouveaux terminaux maritimes, aménager des arrières quais et des zones logistiques et accueillir des activités industrielles, contrairement à la plupart de ses concurrents.

Il dispose également d'infrastructures multimodales capacitaires et divers équipements (stations GNL, stations de thalassothermie, réseau de distribution d'eau brute...). L'espace portuaire représente près de 10 400 ha.

Pour gagner en compétitivité et attractivité, les ports maritimes et fluviaux se modernisent, participent à l'optimisation de la chaîne logistique en proposant des services liés à la digitalisation et accompagnent la transition énergétique et numérique. La nouvelle génération des smart-port s'engage dans l'insertion territoriale et la réduction de leur empreinte environnementale, à l'image de l'initiative partenariale et multisectorielle « French Smart Port in Med ».

Le socle industriel énergétique des activités liées à l'économie portuaire est en voie de mutation. L'évolution vers de nouvelles activités (éco-industrie, ENR, etc.) contribue à la création de nouvelles filières et de nouveaux emplois.



Mars 2018 - Micrys / Studio Magellan

Superficie de la ZIP au sein du territoire métropolitain - Source : DDTM 13

Les activités développées au sein de la ZIP en lien avec le GPMM et son hinterland génèrent 45 000 emplois dont 18 000 à Marseille. Plus largement, Le territoire métropolitain s'inscrit dans le grand delta du Rhône. Le foisonnement des échanges au sein de ce grand delta replace au centre des préoccupations l'enjeu de la complémentarité des plateformes logistiques intérieures, fluviales et maritimes à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône dont le port de Marseille Fos est le pivot international.

LES ACTIVITÉS INDUSTRIELLES

L'industrie métropolitaine se distingue par la diversité des secteurs d'activité qu'elle adresse dans plusieurs grandes filières : aéronautique/mécanique, santé, énergie, environnement, numérique, raffinage, chimie, sidérurgie, réparation navale.

Ces activités se concentrent sur quatre plateformes industrielles, dont trois également portuaires. Ces plateformes industrialo-portuaires ont un rayonnement international, elle présentent des synergies logistiques grâce au maillage du réseau de pipelines pour les flux d'hydrocarbure et représentent environ 5 000 emplois directs et indirects. Elles présentent des caractéristiques complémentaires (foncier disponible, synergie industrielle, utilisés et services valorisables).

En pleine mutation, ces plateformes industrielles poursuivent une politique volontariste visant la consolidation par l'économie circulaire des sites existants et l'implantation de nouvelles activités y compris au stade de l'innovation. Ces plateformes ainsi organisées sont de nature à constituer une offre d'implantation variée et compétitive pour de nouvelles activités en croissance, en particulier dans le champ des applications de la transition énergétique (énergies renouvelables, stockage énergétique, carburants du futur) et des bio-industries.

L'Appel à Manifestation d'Interêt Provence Industry'nov confirme le sens des mutations industrielles et les défis que l'industrie doit relever. Les acteurs métropolitains s'engagent dans une politique volontariste visant la pérennisation des sites existants et l'implantation de nouvelles activités y compris au stade de l'innovation. Cette politique s'attache également à prendre en compte les attentes des populations ainsi que les enjeux climatiques (réduction des émissions de gaz à effet de serre).

Le développement de l'Ecologie Industrielle et Territoriale constitue un enjeu fort en matière de création de richesses à l'échelle de la ZIP de Fos, et également pour la métropole. L'énergie est un levier pour le renouvellement de la coopération entre les sous-systèmes territoriaux, à travers par exemple des projets d'alimentation en énergie de serres agricoles ou de quartiers résidentiels à partir de chaleurs fatales d'origine industrielle, ou encore à travers la production de biocarburants issus de l'algoculture et les déchets verts permettant une reconversion des raffineries.

DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET ÉCOLOGIQUES DE LA ZIP

Les espaces portuaires recèlent une richesse écologique exceptionnelle qui s'explique par l'état originel du site (secteur d'étangs et de marais entre la Camargue et la plaine de la Crau) et par l'arrêt du développement portuaire et industriel dans les années 70 (choc pétrolier) laissant de nombreux espaces revenir à un état naturel, traduisant la capacité de résilience de ces territoires.

Ils concentrent donc des enjeux relatifs à la préservation des habitats, notamment des zones humides, à la reconstitution des fonctionnalités écologiques, à la qualité des eaux maritimes et de l'air, à l'approvisionnement en eau potable de la métropole et à l'adaptation au changement climatique.

La qualité de vie des riverains et la maîtrise des risques sanitaires font de la qualité de l'air un enjeu pour garantir l'acceptation sociale du développement des activités et projets portuaires.

Les espaces portuaires sont pénalisés par le manque de lisibilité du port et de l'activité portuaire dans le territoire et par les aménagements inachevés ou limités des interfaces.

Constats / Enjeux :

- Pour répondre aux besoins fonciers des filières logistiques et industrielles tout en tenant compte des enjeux environnementaux et écologiques, l'aménagement et la valorisation du foncier constituent une condition déterminante de la capacité à accueillir de nouvelles activités
- Les enjeux de la qualité du cadre de vie (amélioration de la qualité de l'air notamment) doivent être intégrés au développement des activités avec pour objectif de concilier et rendre compatibles industrie et amélioration du cadre de vie.
- La qualité des interfaces portuaires et urbaines (liées aux centres de décision) constitue une voie de progrès pour améliorer la compétitivité de cet espace industriel, notamment pour les bassins Est.
- Pour faire face aux nouveaux défis des « smart-port », les services proposés sur la ZIP doivent évoluer vers une offre clé en main attractive, proposée aux investisseurs nationaux et internationaux
- Le rôle stratégique du territoire métropolitain, tenant compte de la porte d'entrée que constitue le Grand Port Maritime de Marseille, doit être précisé à l'échelle de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône, avec l'accompagnement nécessaire de cette dynamique par l'aménagement territorial.

Vocations et usages existants

-  Espaces naturels et / ou agricoles
-  Réseau hydrologique (canaux, roubines, zones humides)
-  Activités logistiques conteneur existantes
-  Activités industrielles
-  Activités vrac solide / matériaux
-  Activités vrac liquide (GNL, hydrocarbures)

Orientations de développement

-  Accompagner les mutations du pôle pétrole

Définir un réseau d'espaces naturels

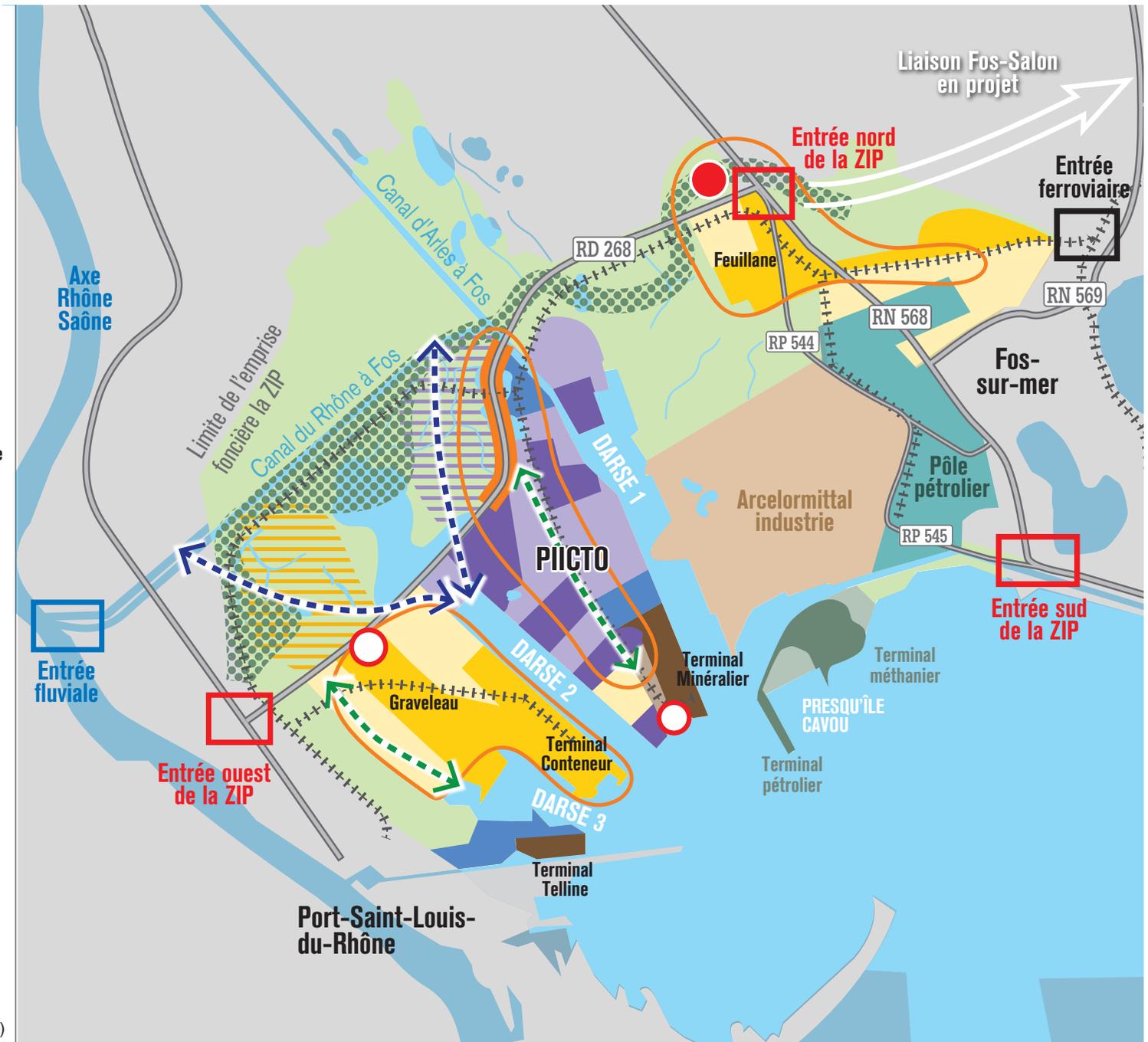
-  Préciser la couronne agro-environnementale (en compatibilité avec la DTA)
-  Favoriser un maillage naturel cohérent
-  Créer une liaison fluviale supplémentaire entre le canal et la darse 2 tenant compte de la valeur écologique des espaces

Préciser la localisation des réserves foncières à différents horizons (CT - MT - LT)

-  Espaces d'extension de la ZIP
-  Réserve foncière pour le développement des activités logistiques / conteneur
-  Réserve foncière pour les activités industrielles génératrices de risques
-  Réserve foncière pour les activités vrac solide
-  Réserve foncière pour les activités vrac liquide
-  Réserve foncière pour le développement de la filière transition énergétique

Penser l'organisation fonctionnelle de chaque projet pour mailler, favoriser la sécurité et la fluidité et améliorer la lisibilité

-  Traiter l'entrée de Piicto et les covisibilités depuis la RD
-  Enjeux de maillage fonctionnel lisibilité et liens à créer / favoriser, conditions de mobilité à améliorer
-  Pôle de vie à consolider
-  Pôle de vie à créer (localisation indicative)



LES ATTENTES DE L'ÉTAT

Positionner la ZIP de Fos comme l'espace industriel majeur du sud de la France – notamment pour les industries du futur et le smart-port

Construire un réseau de plateformes industrialo-portuaires attractif pour de nouveaux investisseurs et développer l'industrie de demain

- Identifier le foncier potentiel pour accueillir de nouvelles activités industrielles, bio-industries / éco-industries dans ou à proximité du réseau actuel de plateformes industrielles : friches industrielles, foncier en mutation, foncier vierge en précisant le niveau de contraintes associé et les temporalités associées
- Définir un équilibre entre la stratégie de mobilisation des différents fonciers disponibles : ceux à mobiliser et à reconquérir en précisant les principes et les coûts de viabilisation et d'aménagement en cohérence avec des identités à affecter à chaque plateforme industrielle.
- Identifier les besoins connexes aux activités industrielles en services, équipements afin d'être compétitif au regard des autres offres portuaires et pour maintenir la pérennité des activités une fois celles-ci installées.

Conforter la ZIP comme territoire d'expérimentation et locomotive de la transition énergétique

- Contribuer à la production d'ENR du territoire :
 - Permettre, sur le foncier portuaire adapté, le développement de projets d'ENR photovoltaïque en priorité sur le bâti (entrepôts et hangars)
 - Utiliser des espaces portuaires adaptés pour développer des projets éoliens (délaissés portuaires...)
 - Accompagner les projets relatifs au développement de la thalasso-thermie et de la géothermie

Aménager la ZIP et la connecter aux réseaux pour accompagner son développement

Faciliter l'aménagement du foncier mobilisable de la ZIP

- Réaffirmer la vocation industrielle, logistique et portuaire de la ZIP de Fos sur Mer et la spécialisation de chaque secteur de la ZIP :
 - le secteur de Graveleau, de la Feuillane et du Ventillon : une vocation logistique, multimodale et portuaire - trafic de marchandises diverses,
 - le secteur de PIICTO : une vocation industrielle réaffirmée et confortée par la plateforme économique au titre du Plan de Prévention des Risques Technologiques au nord et une vocation portuaire, principalement vrac solide et conteneur ; au sud
 - le secteur de la presqu'île du Cavaou : une vocation portuaire - vrac liquide
 - le secteur à l'est de la ZIP (Fenuillère, Guignonnet, Audience) : une vocation ouverte à la mixité économique
- Préciser les conditions d'aménagement du Caban nord et du Ventillon et préciser la couronne agri-environnementale en prenant en compte la qualité écologique des milieux et le projet de liaison fluviale en fond de la darse 2, tout en respectant les orientations d'aménagement de la ZIP de Fos sur Mer et de la DTA des Bouches-du-Rhône
- Articuler le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel de la ZIP, en cours d'élaboration par le GPMM, avec la trame métropolitaine verte et bleue
- Créer une identité paysagère, urbanistique et architecturale de la ZIP, pouvant être commune aux autres plateformes économiques du territoire : prévoir des cahiers de prescriptions paysagères, urbanistiques et architecturales, de fiches d'îlots à l'usage des acquéreurs ou des utilisateurs

- Anticiper la densification économique de la ZIP : alimentation en eau potable, sécurisation de la ressource en eau, modalité d'assainissement, gestion des eaux pluviales

Définir une solidarité environnementale entre le territoire portuaire et métropolitain

- Définir une stratégie globale de préservation et de compensation à l'échelle du territoire métropolitain – intégrant le cas échéant des compensations de proximité ou plus éloigné – en accompagnement de la stratégie de concentration et de densification industrielle de la ZIP de Fos-sur-Mer.
- Identifier des espaces à haut potentiel écologique non protégés ou dégradés ou en cours de disparition, susceptibles d'accueillir des mesures compensatoires et de devenir des sites naturels de compensation.
- Localiser des zones environnementales à vocation de compensation, en contre-partie des zones de développement, dont la localisation devrait se situer dans les zones de moindre impact.
- Développer les éco-activités et les industries nouvelles dans une logique de compatibilité avec le cadre de vie et l'amélioration de la qualité de l'air du territoire métropolitain.

Contribuer à créer des centres de vie et des pôles de services pour rendre les plateformes attractives pour les travailleurs et répondant aux besoins des activités pourvoyeuses d'emplois :

- Permettre le développement d'une offre de services qualitative sur place (restauration, commerces, services à la personne...) accompagnée d'une amélioration du cadre de vie des travailleurs.
- Afin de permettre aux salariés de se déplacer sur les sites pourvoyeurs d'emplois : développer des solutions de mobilité alternatives à l'auto-solisme, en cherchant quand c'est possible à organiser les déplacements dans

une logique inter-entreprises, tout en accompagnant ces démarches par une amélioration de la desserte en transports en commun.

2-2 MOBILISER LE FORT POTENTIEL DE DÉVELOPPEMENT DES ENR, INSCRIRE LE TERRITOIRE DANS LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

PRODUCTION ET CONSOMMATION D'ÉNERGIES

Le territoire d'Aix-Marseille-Provence bénéficie d'un fort potentiel de développement des EnR :

- Les secteurs anthropisés peuvent être valorisés notamment via les innovations liées au solaire hybride (Dual Sun) et souple (exemple de Sun Partner à Rousset) – le potentiel photovoltaïque au sol est estimé à 2249 ha « sans contraintes »¹.
- Territoire marqué par les vents et notamment le Mistral, le potentiel éolien est particulièrement fort au regard de l'échelle nationale.
- AMP recèle d'autres potentiels : filière hydrogène portuaire, récupération de la chaleur fatale des industries et des data-center, thalassothermie, et solidarité énergétique (exemple de l'opération située sur l'îlot Allar). La ZIP recèle également un fort potentiel de création de réseaux de chaleurs et d'énergies de récupération (pour s'alimenter entre industries), qui peuvent contribuer à la compétitivité des sites industriels.
- La métropole est, avec un taux de 7 % de couverture de ses besoins en énergie primaire, particulièrement dépendante sur le plan énergétique. De plus, à peine un tiers de l'énergie produite localement (hors biomasse) l'est à partir d'énergies renouvelables ou de récupéra-

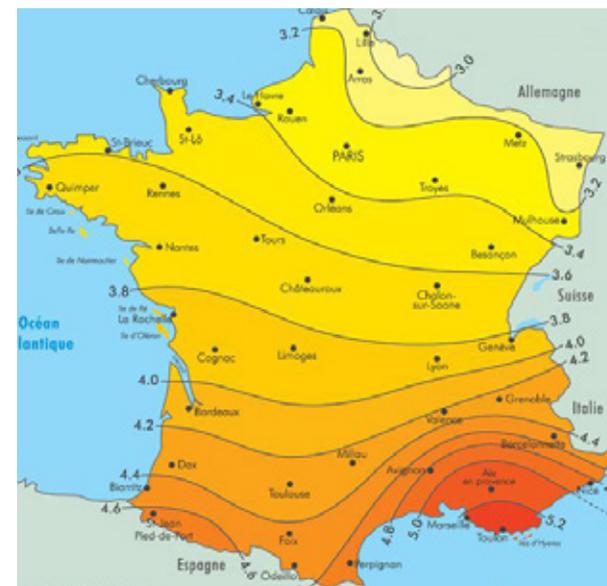


	Plaine	Côte maritime	Collines
	> 500	> 700	> 1800
	300-500	400-700	1200-1800
	200-300	250-400	700-1200
	100-200	150-250	400-700
	< 100	< 150	< 400

Potentiel éolien en France - Source : ADEME

tion, dont 85% grande hydraulique, 7,5 % biogaz, 3 % éolien, 2 % solaire, 2 % petite hydraulique. L'industrie absorbe 68 % de la consommation énergétique métropolitaine.

- Les sites de production et de recherche existent sur le territoire métropolitain : CEA de Cadarache, Puit Morandat / centrale thermique à Gardanne.



Potentiel ENR solaire - kWh/m² jour - source : atlas européen du rayonnement solaire

Économie circulaire : recyclage des déchets de matériaux de construction, des ménages et des entreprises

En 2012, en PACA, plus du 1/4 des déchets (ménagers et assimilés) recueillis dans les Installations de stockage auraient pu être valorisés. En 2015, sur le territoire de la métropole Aix Marseille, 28 carrières sont autorisées pour une production maximale de 18 300 000,00 tonnes, dont 9 carrières de plus de 1 million de tonnes.

L'agglomération d'Aix-en-Provence ne dispose d'aucune ressource en granulats courants dans un rayon d'environ 20 km, ce qui est de nature à favoriser une exploitation des gisements de la Durance les plus proches pour des usages non nobles ou induit des trafics importants depuis le sud-est du département.

¹ Étude CEREMA 2018 pour AMP, 967 MWc

L'approvisionnement de l'aire marseillaise est assuré par une douzaine d'exploitations dont certaines autorisées à 1 million de tonnes et plus. L'arrêt d'une de ces exploitations aurait pour effet principal de générer des trafics en milieu fortement urbanisé du fait de l'éloignement des lieux de production et de consommation, d'augmenter la pollution atmosphérique ainsi que les coûts pour les maîtres d'ouvrages et les collectivités territoriales.

Le tri des déchets des ménages et des entreprises constitue un défi pour la Métropole AMP.

L'économie circulaire peut constituer une opportunité pour renouveler l'interface territoire-port, par une plus grande interconnexion des flux urbains et industrialo-portuaires. Par exemple, les synergies énergétiques et spatiales entre port-industrie et ville pourraient avoir pour effet de renouveler la connexion entre ces différents sous-systèmes. Le port pourrait également s'intégrer avec d'autres filières économiques territoriales, via la création de filières intégrées biomasse notamment, articulant agriculture sous serre, algoculture, pisciculture off shore et on shore, logistique, chauffage urbain et chimie du végétal et éolien off-shore. Le GPMM souhaite développer les filières de valorisation des déchets (ISDI, tri, mâchefers...) et de déconstruction des navires.

Constats / Enjeux :

- L'atteinte de l'ensemble des objectifs nationaux et régionaux (plans climats : européen de 2012 ou de la région PACA 2017), est conditionnée à la capacité des territoires à réduire leur consommation d'énergie comme à celle d'augmenter leur production d'ENR.
- Le territoire métropolitain doit contribuer activement à la transition énergétique nationale par la sobriété énergétique et la production d'ENR
- Pour s'engager dans la transition écologique, le terri-

toire métropolitain doit déployer une politique d'économie circulaire des matériaux de construction et des déchets des ménages et entreprises.

LES ATTENTES DE L'ÉTAT

Identifier les secteurs à requalifier propices au développement des ENR :

- Mettre en place un dispositif collectif associant les acteurs publics et économiques visant à lever les obstacles à un développement massif du photovoltaïque sur grandes toitures et espaces artificialisés.

Identifier les secteurs nouveaux propices au développement des ENR :

- Organiser le recours subsidiaire au photovoltaïque au sol, sur des zones qui auront au préalable été définies comme propices à la création de fermes photovoltaïques.
- Accompagner le développement d'une filière industrielle de l'éolien offshore flottant sur le linéaire de darses des bassins ouest du GPMM (l'étude Ancre Verte ayant identifié un fort potentiel de bord à quai, foncier particulièrement recherché par les industriels).

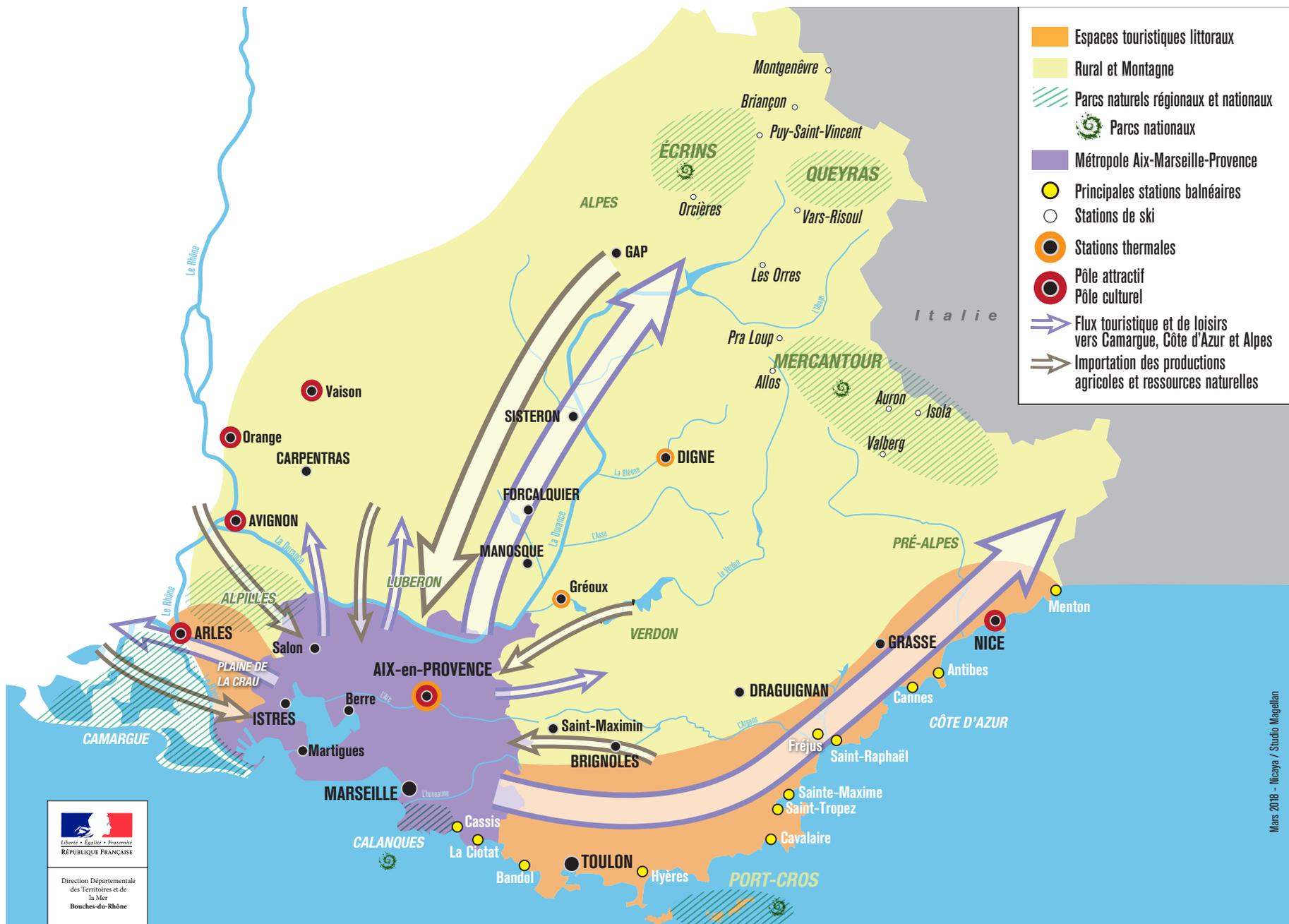
Favoriser la réalisation de formes urbaines propices pour réaliser des bâtiments « méditerranéens » bioclimatiques performants :

- Traduire la stratégie de performance énergétique du territoire qui sera définie dans le PCAEM, en favorisant la réalisation de formes urbaines (compacité, orientation, raccordement aux réseaux de chaleur et de froid, smart-grids...) propices à la réalisation de bâtiments « méditerranéens » bioclimatiques performants.
- Définir ce qui est attendu des PLUI en termes d'atténuation comme d'adaptation au changement climatique :
 - Bonus de constructibilité pour les bâtiments exemplaires

en terme énergétique, voire obligation de performances énergétiques renforcées sur certains secteurs

- Réduction au strict nécessaire des règles contraignant la mise en place de dispositifs de production d'ENR ou la performance énergétique des bâtiments
- Adoption des règles préservant la possibilité de réaliser des bâtiments bioclimatiques
- Obligation de raccordement au réseau de chaleur pour les consommateurs et producteurs (type data-center),
- Dispositions constructives atténuant les effets d'îlots de chaleur urbains...

- Rechercher une exploitation plus durable des matériaux de construction en établissant une stratégie de développement d'une économie circulaire via :
 - Un maillage d'équipements répondant aux besoins de collecte, de tri et de recyclage des déchets du BTP ;
 - La définition des modalités d'extension des carrières existantes.
 - Le développement des filières de valorisation des déchets (ISDI, tri, mâchefers...) et de déconstruction des navires au sein du GPMM.
- Rattraper le retard en matière de tri des déchets des ménages et des entreprises, notamment en identifiant des espaces pour constituer un maillage performant de plateformes de collecte, de gestion, de valorisation et de recyclage des déchets des ménages



Direction Départementale
des Territoires et de
la Mer
Bouches-du-Rhône

Mars 2018 - Micaeva / Studio Magellan

Aménités régionales - Source : DDTM 13

3. RENFORCER LES DYNAMIQUES D'ENTRAÎNEMENT ET DE PARTAGE DES RESSOURCES RÉGIONALES

LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE- PROVENCE AU SEIN DE LA RÉGION PACA

La région PACA compte 5 millions d'habitants répartis sur 31 400 km². Parmi ses singularités démographiques, 47 % des habitants de PACA n'y sont pas nés.

La Région PACA est un territoire particulièrement attractif et qui rayonne grâce aux aménités patrimoniales qu'elle possède : territoire provençal, le couloir rhodanien, la Côte d'Azur, la Val de Durance, les Alpes...).

La Métropole Aix-Marseille-Provence bénéficie de ce rayonnement et joue également un rôle important dans le développement des éco-systèmes économiques régionaux : économie maritime, économie logistique, économie de l'innovation...).

Les dynamiques de métropolisation à l'œuvre ces vingt dernières années à l'échelle internationale conduisent à reformuler les stratégies de rayonnement des territoires et à faire émerger de façon prégnante les Métropoles comme polarités régionales structurantes.

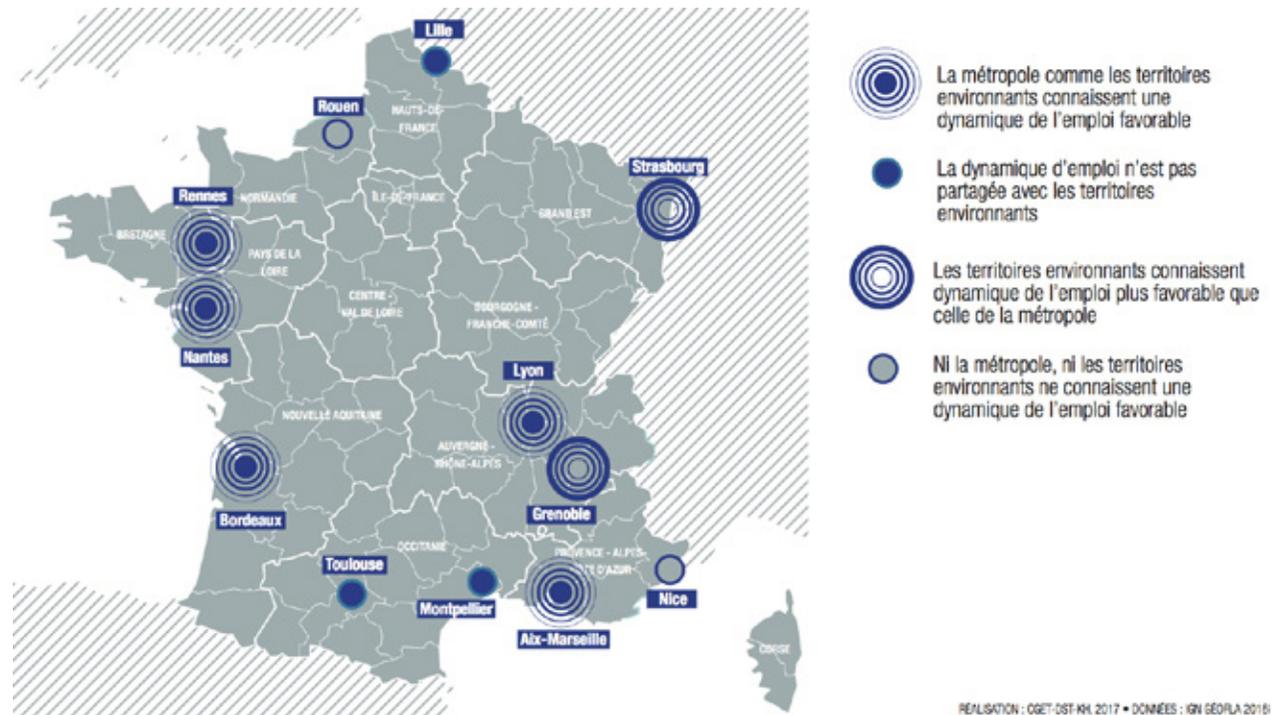
En 2014, la métropole Aix-Marseille-Provence concentre 37% de la population régionale et 37% des actifs, elle s'étend sur 10% de la superficie régionale. Elle compte également 7 pôles de compétitivité sur les 10 pôles régionaux existants :

- Capénergies : Aix-en-Provence - Développement de systèmes énergétiques en remplacement des énergies fossiles

- EAU : Montpellier et Aix-en-Provence - Evaluation des ressources en eau (usages impactés par les changements globaux)
- Eurobiomed : Marseille - Innovations au service de la santé et des sciences du vivant
- Optitec, Marseille - Systèmes complexes d'optique, photonique et traitement de l'image
- SAFE : Aix-en-Provence - Développement et nouveaux usagers aérospatiaux ainsi que les systèmes de surveillance environnementale et gestion des risques
- SCS : Rousset - TIC appliquées à l'optique, l'électronique, les logiciels et télécommunications
- TRIMATEC : Aix-en-Provence - Ecotechnologies pour l'industrie

Les dynamiques socio-économiques de la Métropole Aix-Marseille Provence rayonnent sur les territoires voisins voire plus éloignés de la région avec des effets multiples : création de richesses, revitalisation de territoires ruraux, périurbanisation, mais aussi une augmentation des besoins de déplacements...

Dans le même temps la métropole génère d'importants flux d'activités en matière de loisirs (activités sportives, culturelles, patrimoniales, appréciation de productions agricoles...) vers les territoires régionaux proches ou plus lointains. Cela contribue à générer des dynamiques importantes en matière de tourisme, de fréquentation d'événements, d'activités, d'appréciation de richesses



Dynamiques de l'emploi dans les métropoles et dans les territoires avoisinants : des situations différenciées - Source : CGET France stratégie

patrimoniales, de valorisation de productions locales (agriculture, artisanat...). Cet effet d'entraînement pourrait être démultiplié et contribuer au rayonnement international de la métropole dans une logique de co-développement avec quelques territoires pour lesquels les acteurs privés interagissent déjà dans un écosystème économique non structuré.

Constats / Enjeux :

Comment favoriser les synergies entre la Métropole et les territoires régionaux (alpin, provençal, azurée, rhodanien) :

- En matière de connexion des portes d'entrées métropolitaines (aéroport, gare TGV, port) avec les territoires régionaux.
- En matière d'attractivité pour les centres de décisions et d'innovation susceptibles de rayonner à l'échelle régionale.
- En matière de mobilisation de la ressource en eau, en intégrant les facteurs liés au changement climatique, de façon à assurer un approvisionnement pérenne et un partage équitable de la ressource par rapport aux différents usages.
- En matière de maîtrise des implications des dynamiques métropolitaines sur les territoires riverains (Val de Durance, Alpilles-Crau-Camargue, Ouest Var...) afin d'éviter les effets négatifs de la péri-urbanisation (forte consommation de foncier agricole, augmentation des besoins de déplacements, saturation des voies de communication...). La prise en compte de l'évolution des politiques d'accueil démographiques des communes riveraines constitue un enjeu majeur pour que la Métropole puisse fonder sa propre politique d'accueil. Les politiques de développement économique de ces territoires doivent également être intégrées aux réflexions métropolitaines pour des raisons de cohérence et de complémentarités entre les territoires.

LES ATTENTES DE L'ÉTAT

Poursuivre le développement de synergies entre la Métropole et les territoires de la région pour conforter les écosystèmes économiques :

- *Construire une stratégie de développement des activités portuaires de la métropole avec celle des autres ports régionaux.*
- *Construire des stratégies économiques métropolitaines par filières, intégrant les potentialités (économiques, foncières...) des territoires proches (ex. logistique à St-Martin de Crau...).*

Accroître l'attractivité de la métropole par la valorisation des ressources et aménités régionales :

- *Favoriser la valorisation des aménités régionales : accessibilité, circuits courts...*
- *Associer les territoires proches à des dynamiques métropolitaines (ex. MP2013...)*
- *Construire une stratégie de développement des activités portuaires de la métropole avec celles des autres ports régionaux.*

Mettre en place les conditions d'une gestion durable de la ressource en eau¹ (Durance-Verdon) pour répondre aux différents usages actuels et futurs :

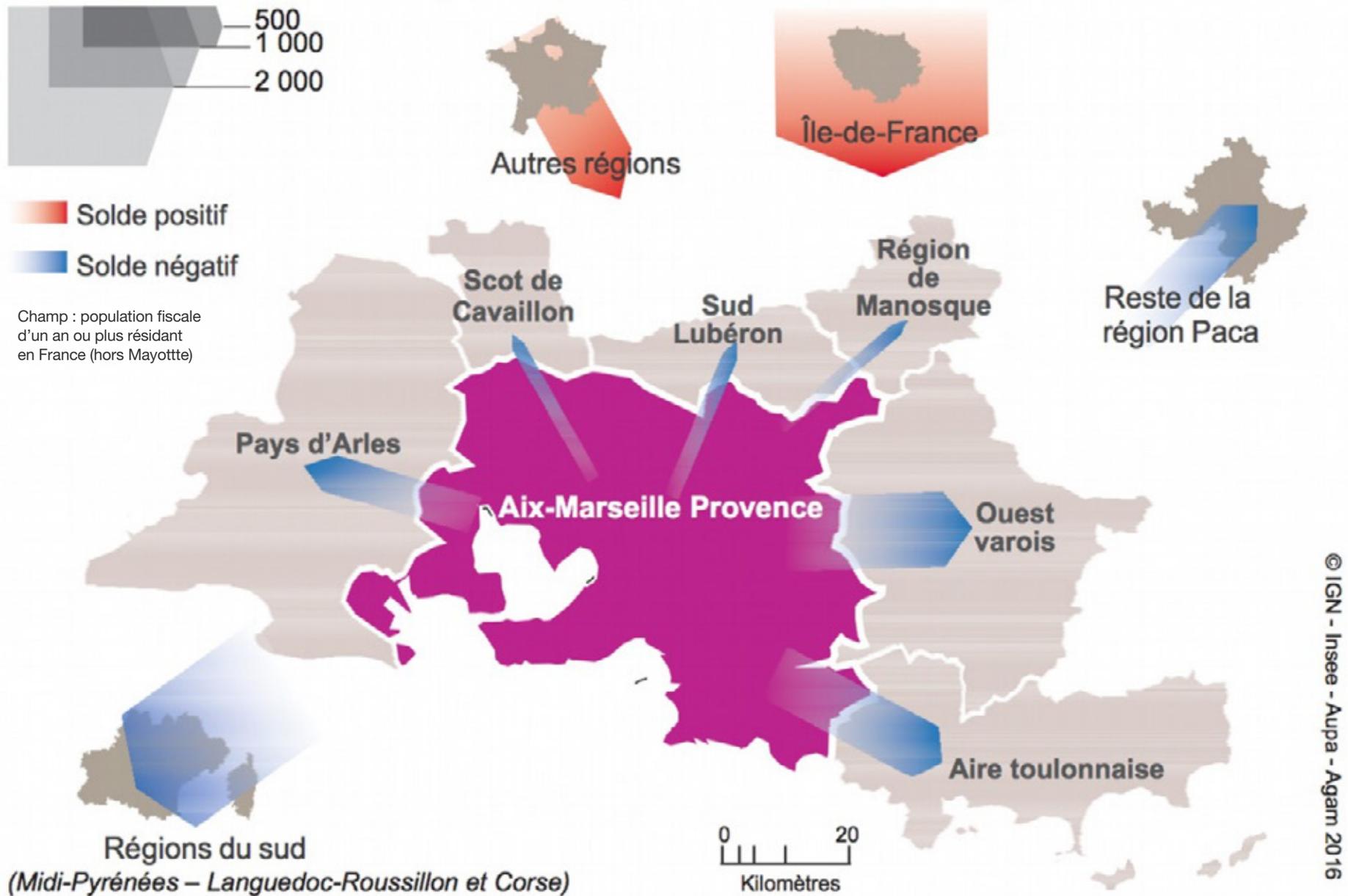
- *Politique d'économies : amélioration des réseaux, usages raisonnés...*
- *Mise en place d'instances de concertation.*

Prendre en considération les impacts du développement métropolitain pour les territoires voisins (Pays d'Arles et territoires gardois, Provence Verte, territoire Durance Verdon, Sud Sainte-Baume, bassin toulonnais, Camargue...) en termes d'aménagement et de mobilités notamment :

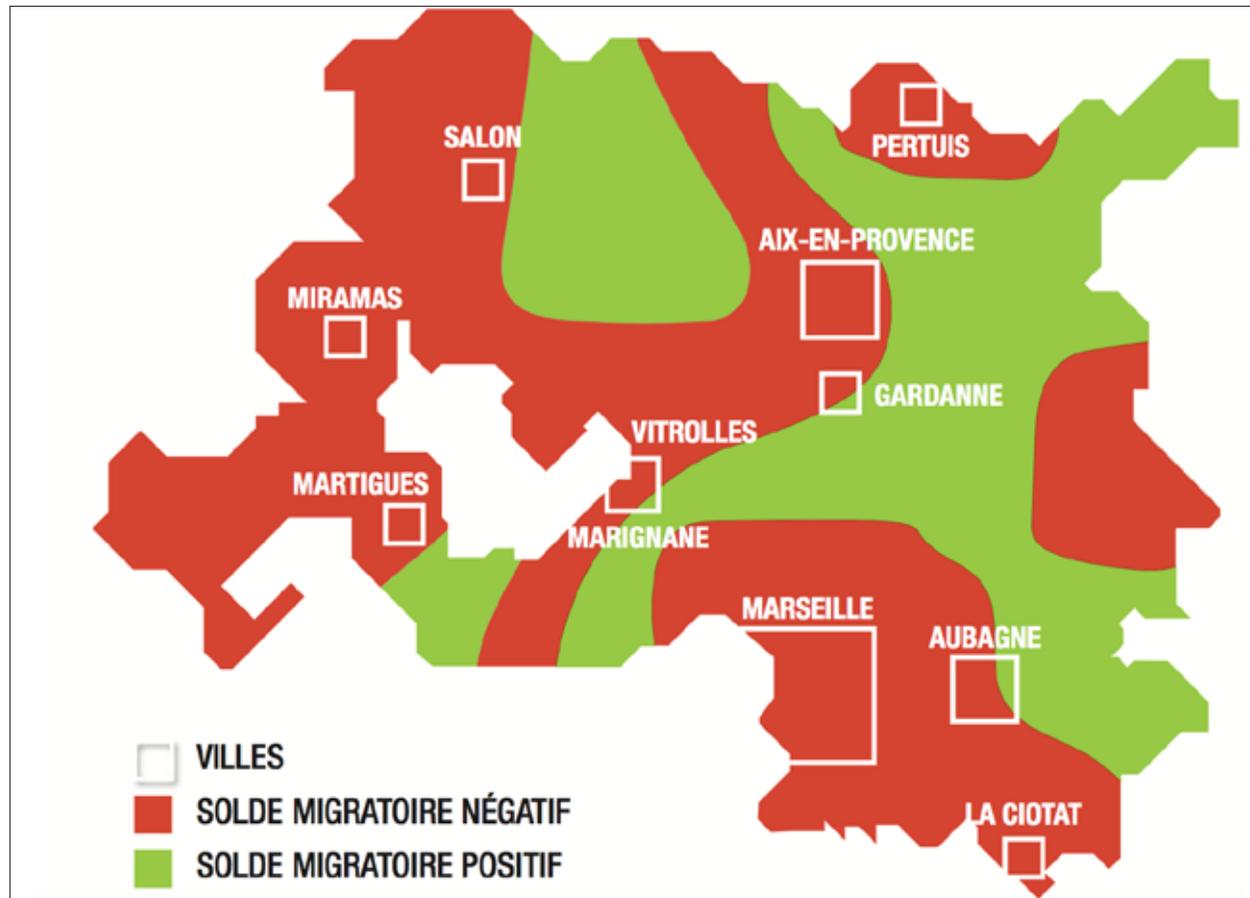
- *Développement d'échanges inter-SCOT : pour identifier les stratégies de développement des territoires.*
- *Réflexions communes portant sur l'installation des activités logistiques et leurs impacts (trafic routier, consommation foncière...) vers un schéma global de développement (voire à l'échelle régionale / infra-régionale)*
- *Rapprochement des AOT pour une coordination améliorée des offres de services.*

¹ Cartographie de la ressource en eau page suivante

Solde migratoire 2015 de la métropole AMP avec les autres territoires de France



ORGANISER L'ACCUEIL DES ACTIVITÉS HUMAINES ET ACCROÎTRE LA QUALITÉ DES ESPACES URBAINS, DES RESSOURCES ET ESPACES NATURELS



Solde migratoire sur le territoire métropolitain - Source : AGAM

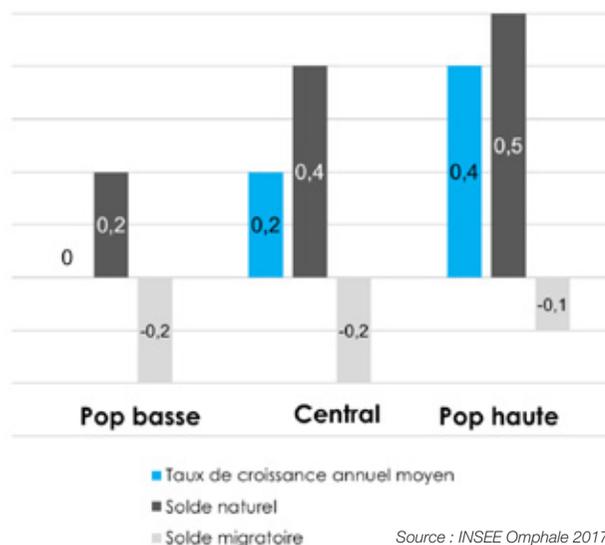
1. DES CONSTATS ET ÉVOLUTIONS À PRENDRE EN COMPTE POUR DÉFINIR UN NOUVEAU CAP

1-1 DES ÉVOLUTIONS ET PROJECTIONS DÉMOGRAPHIQUES QUI INTERROGENT

Les principales caractéristiques démographiques actuelles sont les suivantes :

- La croissance démographique est plutôt soutenue par le solde naturel (+0,5%) plutôt que par le solde migratoire (-0,1%).
- La population métropolitaine vieillit (la croissance du nombre de personnes âgées a été de +1,8%/an, soit +7 883 habitants de plus de 60 ans chaque année entre 2008 et 2013). À noter que ce sont les communes périurbaines qui connaissent la plus forte tendance au vieillissement (+3,4% par an entre 2008 et 2013).
- Ce sont les communes de plus de 30 000 habitants qui connaissent les plus forts déficits migratoires (-0,47% par an contre 0,24% en moyenne sur la métropole entre 2008 et 2013), qui pour beaucoup se font au bénéfice des communes situées aux franges du territoire métropolitain.

Taux de croissance annuel moyen de la population métropolitaine entre 2013 et 2050
3 scénarios INSEE

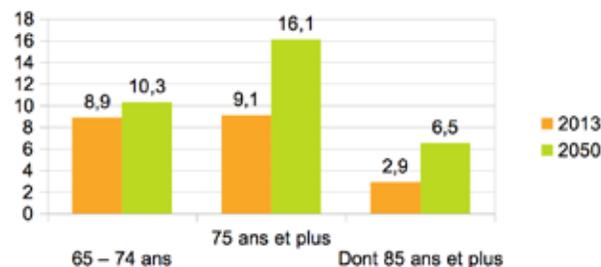


Les projections démographiques de l'INSEE (outil Omphale) à l'horizon 2050 prévoient une croissance démographique légèrement plus faible que celle attendue à l'échelle nationale : taux d'évolution annuel moyen de 0,2% pour AMP et de 0,3% pour la France.

Quel que soit le scénario d'évolution de la population (croissance de la population basse, moyenne et haute), le territoire métropolitain devrait connaître un solde migratoire négatif.

La population métropolitaine en 2050 devrait être composée d'une part moins importante des plus jeunes (0-19 ans) : 24% aujourd'hui contre 22% en 2050) et d'une part plus importante des plus âgés (65 ans et plus) : 18% aujourd'hui contre 26% en 2050.

Part des tranches d'âge dans la population métropolitaine



Source : Insee, Omphale 2017.

En termes de vieillissement, les prochaines années devraient voir un accroissement du nombre de personnes potentiellement dépendantes.

Ces prévisions suscitent des interrogations quant aux nouveaux besoins des populations :

- Quels impacts du vieillissement sur le développement de l'économie, des mobilités, des besoins en matière d'habitat, de services de proximité, d'équipements de santé ?
- Quelles conséquences sur les nouvelles relations entre les générations, quels objectifs de mixité fonctionnelle et sociale ?
- Comment infléchir l'évolution du solde migratoire ?

Ces questionnements se poseront dans le cadre de l'élaboration du SCoT, notamment au travers des objectifs d'accueil de populations, mais aussi d'emplois, d'équipements, de logements, etc.

1-2 DES MUTATIONS SOCIALES ET ÉCONOMIQUES QUI OBLIGENT À RÉINVENTER LES MODALITÉS D'UN DÉVELOPPEMENT INCLUSIF ET DURABLE

Les mutations rapides et profondes que connaît notre époque génèrent des évolutions qu'il convient d'anticiper pour mieux les accompagner et en limiter les effets négatifs. L'on peut citer :

- L'apparition de nouveaux métiers, la réorganisation du travail et les modes de gestion des services aux populations, liés au développement du numérique. Ces évolutions interrogent les modes d'occupation de l'espace mais aussi la capacité de la population active à s'en saisir en tant qu'usagers et actifs. Dans quelle mesure ces évolutions peuvent-elles constituer des emplois accessibles, notamment pour les jeunes non diplômés et non formés ? (14% des + de 15 ans sont sans diplôme à Aix-en-Provence, 30% à Berre et 39% dans les 14^e et 15^e arrondissements de Marseille).
- L'essor du e-commerce génère des problématiques liées au développement des zones logistiques, aux modalités de distribution et à la chaîne des retours. Ils induisent de repenser la re-génération, à la fois, du commerce de proximité (dont la fonction d'attractivité reste un point essentiel pour la vie des centres-villes) et des zones commerciales périphériques.
- Le désir croissant d'urbanité nécessite de penser plus fortement l'aménagement et la mixité des fonctions urbaines ainsi que la qualité des espaces publics.
- Les exigences en termes de santé obligent à améliorer la qualité de l'environnement (pollution de l'air, de l'eau, des sols, déchets, nuisances sonores, insalubrité, etc.).

- La forte concurrence entre métropoles pour attirer les entreprises et leurs salariés qualifiés incite à mettre en avant la singularité du territoire Aix- Marseille-Provence au regard de sa culture méditerranéenne, ses pratiques sociales (événements, marchés, rapport à l'espace naturel et marin...) mais aussi dans sa capacité à inclure dans son développement, l'ensemble de ses habitants et d'assurer ainsi sécurité et cohésion sociale.
- L'évolution du rapport entre propriété et usage, et le développement d'équipements mutualisés : des locaux d'activité ou d'habitation, des véhicules (auto, vélo), des espaces extérieurs (stationnement, de loisirs...)
- Enfin, la baisse des ressources publiques de l'État et des collectivités incite à inventer de nouvelles logiques : plus de solidarité, plus de mutualisation, plus de cohérence dans les orientations de développement...

1-3 DES MUTATIONS QUI OFFRENT DE NOUVELLES OPPORTUNITÉS POUR TRANSFORMER ET REQUALIFIER SANS ALTÉRER DE NOUVEAUX ESPACES NATURELS, FORESTIERS OU AGRICOLES

Les transformations des modes de production, de distribution et de consommation s'accompagnent de nouvelles stratégies des acteurs économiques quant à la localisation, au regroupement et à rationalisation des locaux d'activités et d'immeubles de bureaux. Il convient de les anticiper.

D'ores et déjà certains espaces d'activités sont vieillissants voire obsolètes au regard des besoins, et nécessitent d'être requalifiés voire de muter vers d'autres fonctions. Il en est ainsi de certaines zones d'activités et zones commerciales de périphérie.

Ces évolutions constituent de nouvelles opportunités pour accompagner les mutations en cours et pour définir des ambitions de recyclage du foncier bâti existant et de bonne allocation foncière au regard des nécessités d'accès en transport en commun à hautes fréquences, de localisation liée aux besoins de proximité à la mer (ex port à sec), de proximité urbaine (ex : logistique du dernier kilomètre), de proximité entre offre et demande d'emplois...

Ces ambitions doivent trouver leur traduction dans l'élaboration de projets d'ensemble vertueux intégrant les enjeux de transition écologique et énergétique et de cohésion sociale.

2. STRUCTURER UNE ARMATURE MÉTROPOLITAINE À PARTIR DE L'OFFRE DE MOBILITÉS

LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENT AU SEIN DU TERRITOIRE

En 2009 (dernière enquête ménages déplacements disponible), 6,7 millions de déplacements quotidiens ont été réalisés sur le territoire métropolitain, dont 58% en voiture et 10% en transports en commun. La prédominance de la voiture individuelle dans les déplacements du quotidien constitue progressivement un frein à l'attractivité de la métropole.

Les lignes de bus, cars et TER sont saturées et les usagers rencontrent des difficultés de stationnement dans les gares. Les impacts négatifs sont amplifiés et aggravés : pollution, nuisances sonores, perte de temps pour les usagers, insécurité routière...

La ligne ferroviaire littorale construite en 1860, alors que la région comptait 3 fois moins d'habitants qu'aujourd'hui, est en limite de capacité : les trains du quotidien sont saturés de passagers et les taux de retards et d'annulations sont les plus élevés de France. Le réseau ferroviaire vieillissant est désormais confronté à l'enjeu suivant : concilier les circulations ferroviaires avec les nombreux travaux à effectuer sur le réseau.

La voiture particulière constitue le mode de transport prédominant, elle est utilisée pour 94% des déplacements de plus de 7 km, alors même qu'elle ne transporte en moyenne que 1,2 passager.

Un habitant de la métropole AMP effectue en moyenne 110 voyages par an en transports collectifs contre 323 voyages pour un habitant du Grand Lyon.

La part modale du vélo à Marseille n'est que de 1% alors qu'elle atteint 5% à Paris et 8% à Strasbourg. Marseille se classe 40^e sur 40 villes au baromètre des villes cyclables en 2017.

Quelques innovations émergent en faveur d'une mobilité plus connectée et plus propre (ex. Twizy de Totem Mobi) : ces initiatives restent cependant isolées et limitées.

ACCESSIBILITÉ NUMÉRIQUE

La fibre optique est déployée dans 19 communes de la Métropole Aix-Marseille-Provence en comptant Marseille, rendant ainsi la fibre disponible pour plus de 90 000 foyers et entreprises. À l'horizon 2020, il est prévu que 347 000 foyers et entreprises supplémentaires puissent bénéficier du confort de débits et d'usages innovants grâce à la fibre optique¹.

Constats / Enjeux :

- La réduction du trafic, de la pollution et du budget transport des ménages métropolitains constitue un enjeu majeur pour le développement futur.
- Au regard de l'évolution des modes de vies, une réflexion est à mener sur les lieux de mobilité de demain, tenant compte des marges de manœuvres nécessaires au développement de ces lieux de mobilité (espace, conditions d'aménagement...)
- La saturation des axes routiers et ferrés existants nécessite d'apporter des réponses innovantes à ces problématiques en permettant de réduire le besoin de mobilité (rapprochement des lieux d'habitation et de travail, développement des modes de transports alternatifs : covoiturage, véhicules autonomes...).

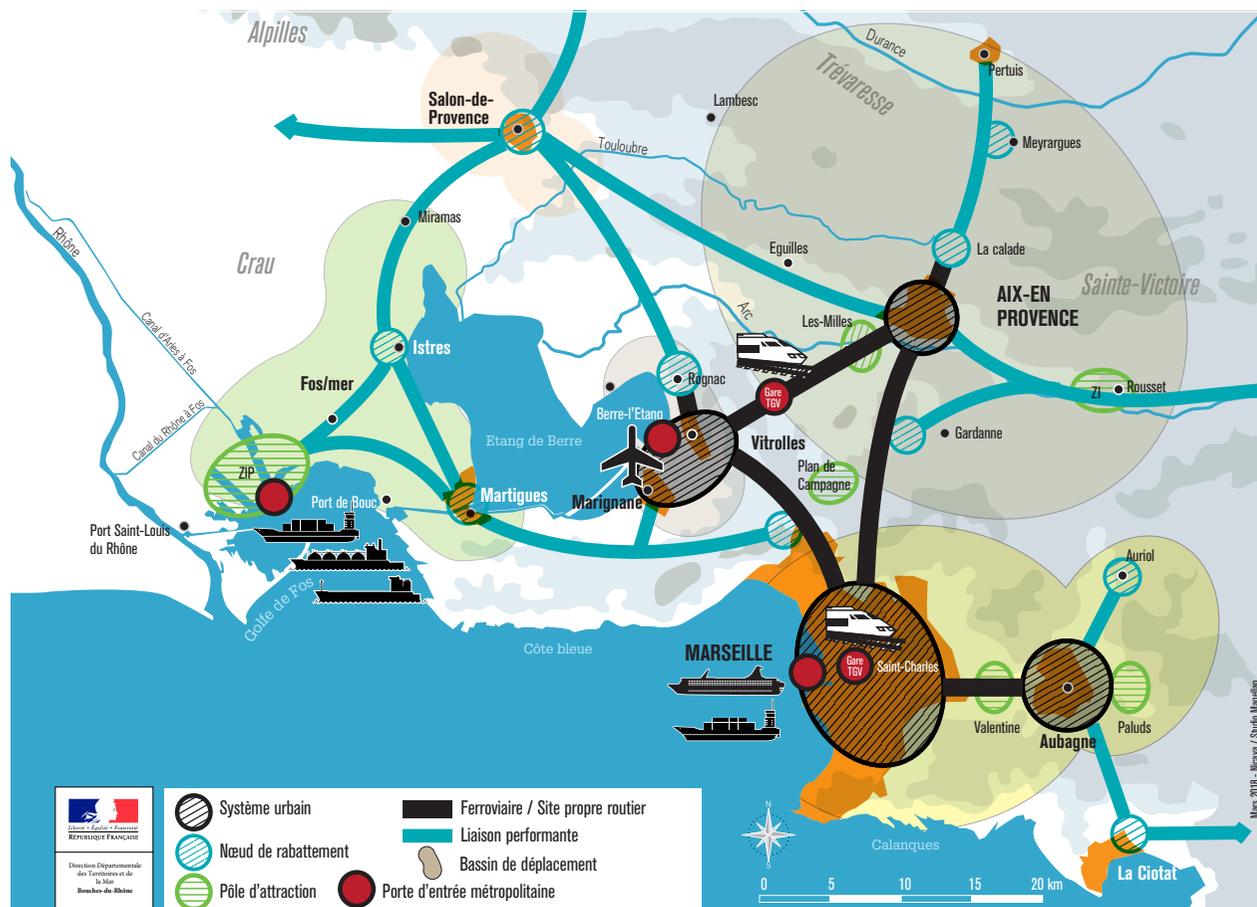
- La structuration du développement territorial pourrait s'appuyer sur une armature efficiente organisée autour des centres, pôles d'échanges multimodaux et corridors métropolitains.

ATTENTES DE L'ÉTAT

Rendre les centres urbains dynamiques et apaisés pour conserver leurs habitants et en attirer de nouveaux, « être destination » des activités touristiques, culturelles, commerces...

- *Privilégier la mixité des usages. Limiter la place de la voiture dans les centres villes en travaillant parallèlement à la mixité urbaine (habitat, commerce et emplois) dans les secteurs dits de « bonnes dessertes ». Sur les secteurs bien desservis, être attentif à l'implantation de logements sociaux pour faciliter l'accès aux transports aux populations les plus fragiles.*
- *À l'occasion de la mise en service de la L2, puis de la réalisation du boulevard urbain Sud, définir une stratégie visant à faire évoluer la place de la voiture pour le centre ville de Marseille. Ces infrastructures de contournement rendent possible la limitation de la place de la voiture au profit des transports en commun existants ou en projet au centre de Marseille, la reconquête des espaces publics pour les modes actifs et l'amélioration de la qualité de l'air.*

¹Source : CD 13



Système de mobilités sur le territoire métropolitain - Source : DREAL PACA

- Engager des réflexions sur la gestion du « dernier kilomètre » à la fois pour les automobilistes et pour le transport de marchandises en ville (exemple : prévoir les conditions d'implantation d'espaces de logistique urbaine)

- Le SCoT peut permettre de développer des stratégies de mobilités actives, engager des réflexions liées au télétravail et jouer un rôle de prescripteur pour les PLUi :
 - Modulation des obligations de création de stationnement en fonction de l'offre TC à proximité ;
 - Facilitation du stationnement des vélos sur le lieu de travail et dans toute la chaîne de déplacements ;

- Prise en compte du stationnement des véhicules électriques et la présence de bornes de recharge ;
- Promotion de la mutualisation du stationnement dans les opérations d'aménagement neuves et pour les centres commerciaux
- Mise en place de plans de stationnement dissuasifs

- Favoriser les modes alternatifs à l'autosolisme : covoiturage incitatif, véhicules en partage...

Pôles d'échanges multimodaux : mettre en relation différents modes de transport pour favoriser l'utilisation des transports collectifs

- Pour atteindre ces objectifs les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) doivent prévoir une offre de rabattement (parkings relais) et s'accompagner d'une densification de l'offre d'habitats et d'emplois dans un périmètre suffisamment rapproché :

- Le SCoT peut être l'occasion de définir des niveaux de densité à proximité des PEM et d'actionner des leviers favorisant cette densification (ex : majoration des seuils de plancher commerciaux pour les secteurs bénéficiant d'une bonne desserte).
- L'offre de services (services à la personne, commerces de proximité, co-working...) autour des Pôles d'Echanges Multimodaux peut être développée pour renforcer leur attractivité
- La desserte et le cadencement des offres de mobilité des PEM doit être adaptée aux besoins des habitants et acteurs économiques et les PEM doivent bénéficier de bonnes conditions d'accessibilité.
- L'offre en TC doit être accessible aux personnes à mobilité réduite, la billetterie et la tarification peuvent être adaptées pour favoriser l'attractivité des TC.

Les corridors métropolitains : relier les PEM entre eux, aux territoires extérieurs et aux centre-villes

- Favoriser les synergies et éviter la concurrence entre les modes sur les 3 principaux corridors de la métropole Marseille-Aix, Marseille-Aubagne, Marseille-Vitrolles.

- Lever le verrou du nœud ferroviaire marseillais et préserver les capacités ferroviaires du territoire pour des projets souvent longs et onéreux.
- Optimiser les infrastructures existantes pour favoriser le report modal : voies bus sur autoroutes, ouverture au covoiturage, arrêts bus sur autoroutes...

- Hiérarchiser le réseau routier pour l'adapter aux usages et au niveau de services attendus.

Conditionner l'ouverture de nouvelle zone à urbaniser à sa desserte en TC.

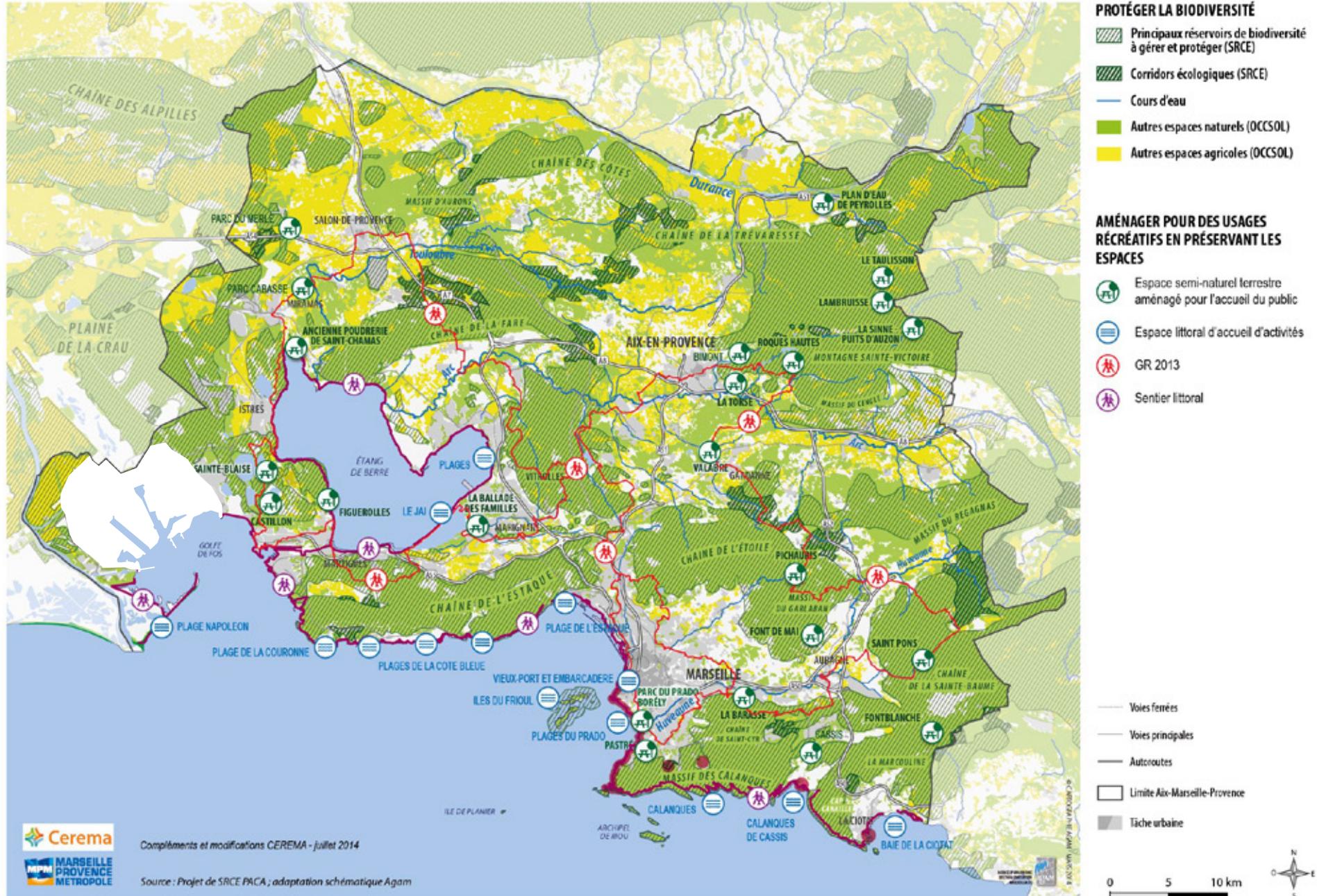
Développer les usages du numérique : une métropole connectée

- Développer l'accès au THD (Très Haut Débit) sur l'ensemble du territoire pour contribuer à l'évolution des pratiques de mobilités (télétravail notamment).
- Définir de nouveaux lieux connectés liés à l'innovation et au développement d'une offre de services attractive à l'attention des acteurs économiques.



Armature urbaine et de déplacements - Source : DDTM 13

AIX-MARSEILLE-PROVENCE - PRINCIPAUX ESPACES D'ACCUEIL ET DE DECOUVERTE DES ESPACES NATURELS



NB : cette carte n'intègre pas les attentes de l'Etat sur la ZIP de Fos explicitées en page 26

3. REFONDER LES RAPPORTS ET LES INTERFACES ENTRE VILLE ET NATURE

La métropole se caractérise par la présence de grands espaces naturels, touristiques et culturels emblématiques (Sainte Victoire, Calanques, Garlaban, étang de Berre, mer Méditerranée...), dont certains de renommée mondiale. Ces espaces abritent une biodiversité exceptionnelle, le pourtour méditerranéen étant l'un des Hot Spots mondiaux de biodiversité : 15 000 espèces ont été comptabilisées par les biologistes ; dont 60 % spécifiques aux pourtours méditerranéens.

Le maintien de cette biodiversité sera lié à la capacité d'adaptation des milieux et espèces au changement climatique. La fragmentation des espaces par l'urbanisation ayant un impact fort sur cette capacité.

Entre 70 % et 73 % de la population de l'agglomération d'Aix-en-Provence et de Marseille se situe à moins de 300 mètres d'un espace de nature, ce qui constitue un facteur majeur d'attractivité du territoire mais aussi une menace pour leur préservation. Leur fréquentation est fortement locale (54 % des visiteurs du parc des Calanques, 75 % des visiteurs du massif de Sainte Victoire sont métropolitains) et massive (2 millions de visiteurs par an pour le massif des Calanques, 1 million pour la Sainte-Victoire). Elle se concentre sur des superficies très limitées, engendrant des phénomènes de sur-fréquentation pouvant déstabiliser ces espaces riches et fragiles.

Le desserrement urbain a conduit peu à peu à une péri-urbanisation, constituée de quartiers pavillonnaires ou d'habitats diffus, rendant ainsi de moins en moins lisibles et gérables les secteurs d'interface entre ville et espaces encore naturels.

La ligne de contact ville-forêt sur le territoire métropolitain est de 422 km (que l'on peut comparer aux 260 km ville-agriculture et 115 km de côte). Cette proximité entre ville et nature est l'un des facteurs principaux d'attractivité du territoire, donnant accès à un cadre et une qualité de vie remarquables.

Constats / Enjeux :

La qualité, la variété des espaces et des espèces naturels constituent un point fort et singulier du territoire métropolitain. Le territoire fait face au double défi de protéger ces richesses naturelles et paysagères, tout en permettant aux populations résidentes et touristiques de pouvoir en jouir.

ATTENTES DE L'ÉTAT

Définir la trame métropolitaine verte et bleue et donner de la lisibilité aux limites d'urbanisation.

Permettre l'accès aux espaces naturels dans de bonnes conditions de conservation de la biodiversité et définir une vocation aux espaces de lisière :

- *Identifier en dehors des espaces naturels les principaux secteurs métropolitains qui devront assurer l'accueil du plus grand nombre en quête de nature (organisation des flux et des pratiques, accessibilité intégrant les transports en commun et modes doux, parcs pour l'accueil des familles)*
- *Dans les zones de contact avec l'urbain, définir des formes urbaines nouvelles, voire faire évoluer les formes existantes, afin d'intégrer les continuités qui feront le lien entre cœurs de nature et nature en ville tout en répondant aux besoins de gestion (incendie, exploitation, etc.) des espaces naturels voisins.*

Intégrer les préoccupations en matière de prévention et de gestion des risques incendie et inondation dans le traitement de ces lisières.

Proposer une renaturation d'espaces dégradés péri-urbains et urbains, notamment ceux anciennement industriels, ce qui, de fait, aura une influence positive sur le niveau de température intra-urbain ; engager des réflexions sur la dé-couverture des fleuves côtiers – à l'instar des Aygaldes à Marseille.

Définir à l'échelle de la métropole des objectifs de qualité paysagère, véritables socles pour les futurs PLU et règlements locaux de publicité des territoires, afin de garantir une approche cohérente dans la préservation des paysages, par exemple en matière de vues sur les massifs, la mer, notamment au niveau des espaces de lisière.

4. CONFORTER LES FONCTIONS DE CENTRALITÉ DES VILLES, REVITALISER LES CENTRES, STRUCTURER LE COMMERCE DE PÉRIPHÉRIE, ANTICIPER LES MUTATIONS ET OPTIMISER LE FONCIER EXISTANT

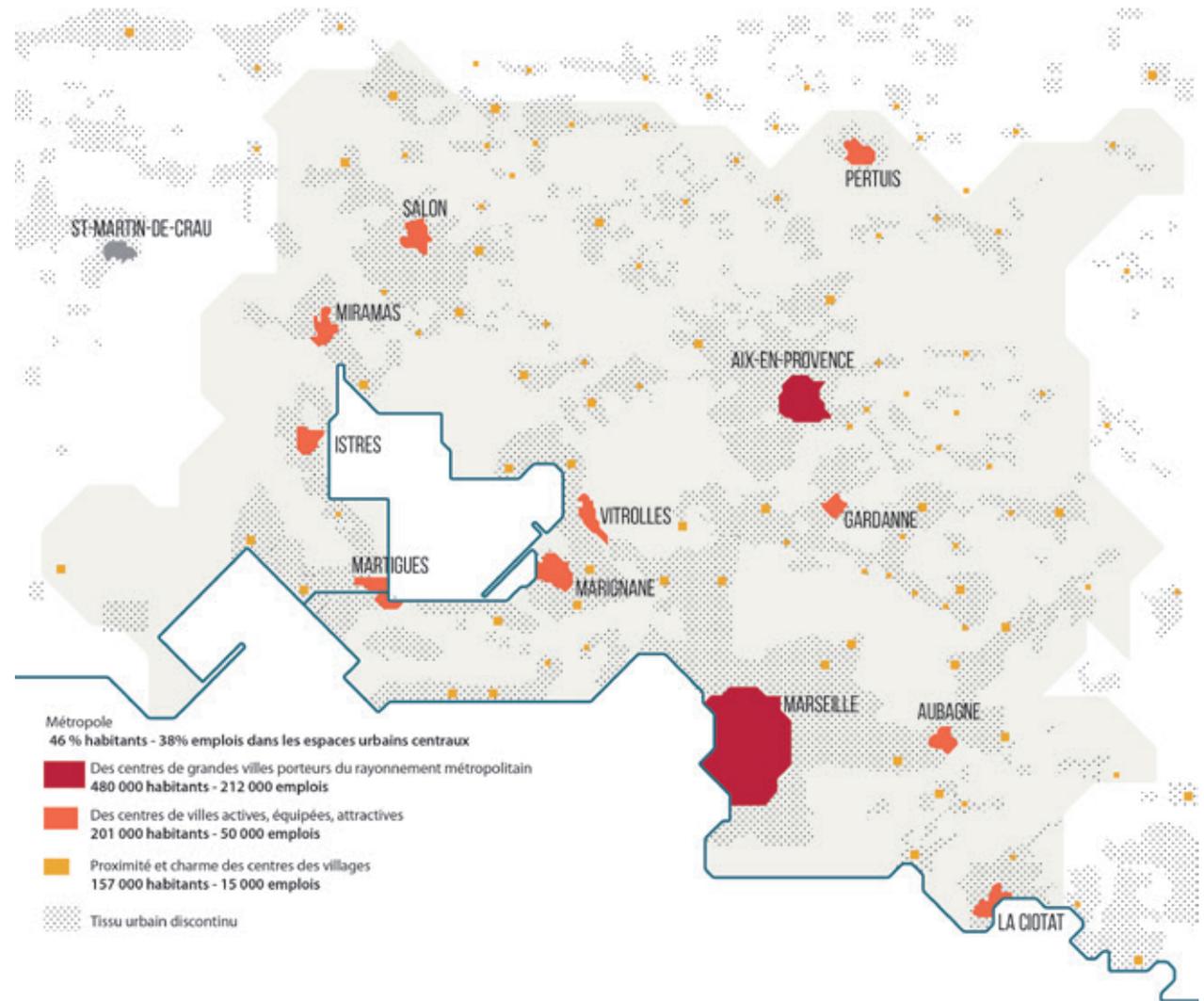
Aix-Marseille-Provence possède la particularité d'être composée de villes et villages dont l'armature historique recèle un fort potentiel d'attractivité, mais où l'activité en centre-ville régresse au profit des périphéries (emplois, services, commerces, loisirs).

Attractivité commerciale :

Ces 15 dernières années, la dynamique de développement des commerces s'est réalisée en périphérie des cœurs historiques, principalement dans des zones commerciales ou le long d'axe routiers (RD7n...).

Malgré l'existence d'une offre étoffée et d'une évolution limitée de la population et de son pouvoir d'achat, l'appareil commercial poursuit son développement de manière exponentielle. Ainsi, les projets autorisés représentent 180 000 m² de surface de vente supplémentaire à horizon 2025, soit un ratio de 3 300 m² pour 1000 habitants supplémentaires contre 1700 m² actuellement.

Dans ce contexte, la dynamique de dévitalisation commerciale des cœurs de ville qui affecte les centres-villes des petites et moyennes communes, le centre-ville de Marseille et dans une moindre mesure d'Aix-en-Provence devrait se poursuivre. Cette situation constitue par ailleurs un fort handicap pour la mise en œuvre des objec-



Répartition habitants / emplois sur le territoire métropolitain - Source : AGAM

tifs de l'agenda des mobilités.

Attractivité résidentielle :

Parmi les 12 000 logements neufs produits en moyenne chaque année entre 2008-2013, seulement 22% d'entre eux ont permis d'accueillir de nouveaux habitants, alors qu'ils étaient de 68 % au cours de la période précédente.

Au 1^{er} janvier 2017, le parc locatif social représente 19,4 % de l'ensemble des résidences principales¹, seules 9 communes disposent de plus de 25 % de logements sociaux. Par ailleurs, le département dispose aujourd'hui de 3500 places d'hébergement et 8700 logements adaptés². Ces constats révèlent de forts enjeux de rattrapage.

Les logements construits avant 1978 représentent en 2015, près des 2/3 des résidences principales. La problématique de performances énergétique est donc importante. Certains de ces logements font en outre partie des 60 000 logements privés potentiellement indigènes.

4-1- CONFORTER LES GRANDS PÔLES URBAINS ET VILLES MOYENNES DANS LEUR FONCTION D'ACCUEIL DE POPULATION ET D'ACTIVITÉS

Constats / Enjeux :

Les grands pôles urbains et les villes moyennes (Marseille, Aix, Martigues, Aubagne, Salon, Istres, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Miramas, Gardanne, Pertuis) doivent mieux contribuer à l'attractivité du territoire métropolitain, et répondre aux mutations sociales et économiques à venir, notamment le désir croissant d'urbanité. Les opérations d'aménagement structurantes doivent pouvoir répondre à cette ambition et être réfléchies à de larges échelles.

ATTENTES DE L'ÉTAT

La recherche d'attractivité des grands centres et villes moyennes nécessite de penser les nouvelles opérations structurantes de manière ambitieuse. Elles ont un rôle moteur à jouer quant à la repositionnement des espaces, la mixité des fonctions. Elles doivent permettre de répondre à 5 enjeux d'équilibre métropolitain :

- *Permettre le rapprochement des espaces résidentiels, d'activités et de loisirs, et dans certains cas devenir une alternative à l'offre tertiaire de périphérie*
- *Intensifier la production de logements et participer à l'équilibre métropolitain dans la localisation de l'offre en logement social et l'accueil des populations sur le territoire métropolitain*
- *Contribuer à la construction de relations entre lieux métropolitains par une bonne connectivité avec les cœurs urbains existants, les pôles d'échanges et les infrastructures de transports en commun.*
- *Proposer des formes urbaines répondant aux enjeux d'économie de l'espace, d'économie en énergie et d'adaptation aux évolutions des modes de vie : des aménagements dans un sens prospectif, tournés vers l'avenir.*
- *Relever le défi de la densité combinée à la présence de la nature en ville (lutte contre l'imperméabilisation, îlot de fraîcheur et lutte contre la pollution)*

Parmi les projets urbains métropolitains d'envergures, certains, identifiés à ce jour, sont directement concernés par ces enjeux d'équilibre.

EUROMÉDITERRANÉE 2

Opération de rénovation urbaine de grande ampleur, Euroméditerranée est une Opération d'Intérêt National de long terme, inscrite dans son protocole fondateur de 1995. L'extension au nord du centre-ville de Marseille,

prévoit d'accueillir 30 000 habitants et de créer 14 000 logements, et 20 000 emplois. Cette dynamique devrait également bénéficier aux quartiers alentours dans une logique de requalification et de mixité sociale et fonctionnelle (habitat / activité).

Enjeux :

- Constituer un nouveau quartier moderne contribuant fortement à l'attractivité et à la qualité de vie de Marseille par des infrastructures performantes (mobilité, énergie, logistique urbaine, parc des Aygaldes...etc.), et la mise en place de nouveaux équipements et services de rayonnement métropolitain.
- Contribuer au rayonnement international de la métropole par l'accueil de centres décisionnels du sud de l'Europe, voire d'organismes internationaux (services déconcentrés du PNUD, de la Banque Mondiale...)

OPÉRATION QUARTIERS LIBRES

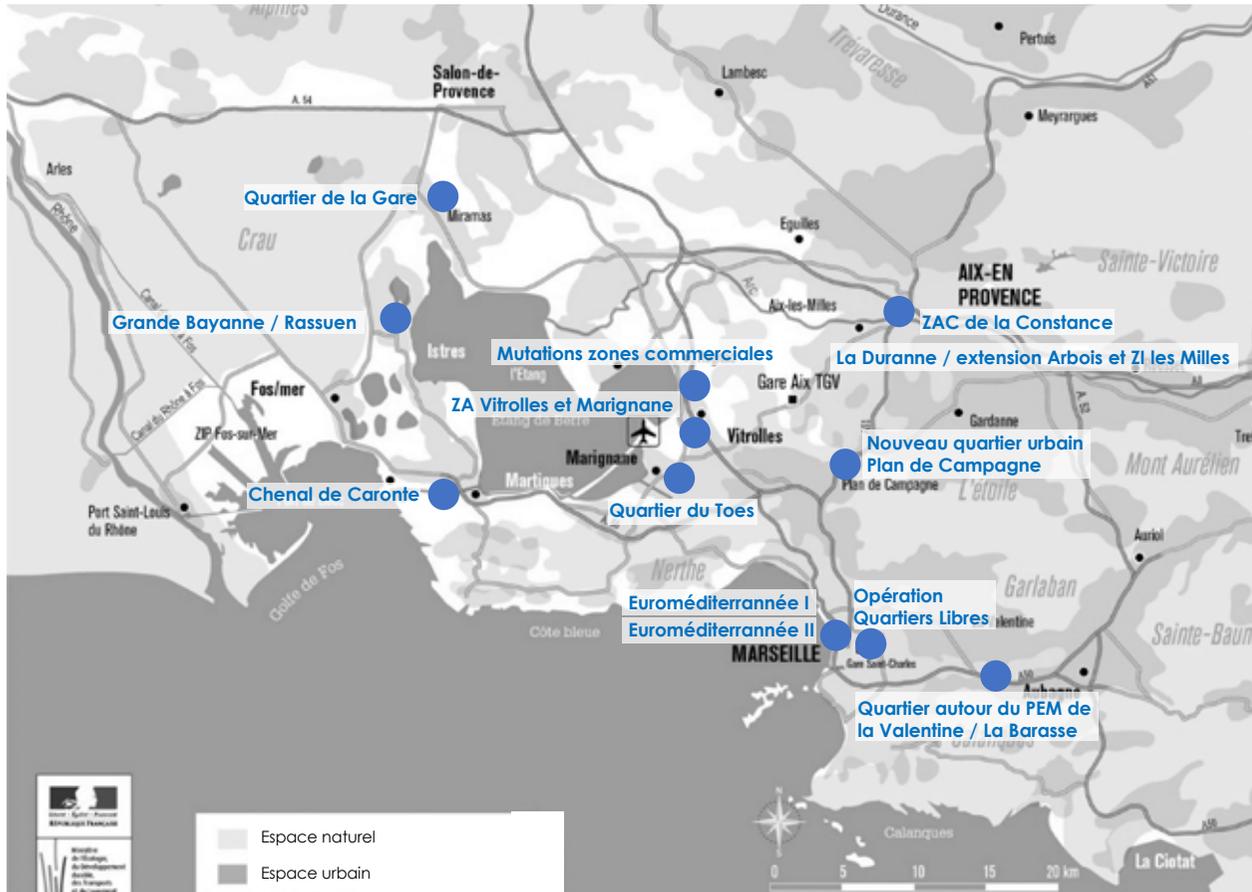
Au Nord de la gare Saint-Charles, sur les quartiers Belle de Mai, Longchamp, Saint-Mauront, cette opération de long terme s'accompagne d'un renouvellement urbain ambitieux permettant une diversification de l'offre résidentielle, la création de locaux pour des entreprises et des TPE, des espaces et équipements publics.

Enjeux après 2022 : faire de l'opération un levier de structuration et de développement intégré des pôles du centre-ville de Marseille, soit :

- Accroître le rayonnement et l'attractivité du grand centre-ville par un développement urbain de qualité, répondant aussi à l'enjeu d'amélioration d'une des portes d'entrée de la métropole,
- Créer un lieu d'accueil des fonctions métropolitaines (université, lieux culturels, tertiaire de proximité).
- Désenclaver par l'accès en transport en commun des populations fragiles situées en QPV (Quartier Politique

¹ Ce chiffre intègre le parc de logement des communes de Pertuis et de Saint-Zaccharie

² L'article 69 de la loi du 25 mars 2009 relative à la mobilisation pour le logement et la lutte contre l'exclusion précise qu'il faut créer une place d'hébergement pour 1000 habitants.



Grandes opérations urbaines structurantes - Source : DDTM 13

de la Ville), et créer d'un environnement urbain de qualité (équipements publics, espaces verts...).

NOUVEAU QUARTIER URBAIN DE PLAN DE CAMPAGNE

Le projet quartier de Gare Plan de Campagne a pour objectif de créer une zone mixte logement / activité autour d'un pôle d'échange (nouvelle halte ferrée et BHNS). Ce

projet comprendra notamment la création de logements mixtes, des espaces de co-working, de l'activité artisanale avec une centralité ainsi qu'un grand équipement public restant à définir.

Enjeux : faire de ce secteur un nouveau morceau de ville et y développer une mixité des fonctions et des usages

LE SECTEUR DE LA VALENTINE/LA BARASSE AUTOUR DU PÔLE D'ÉCHANGE MÉTROPOLITAIN

Le schéma de référence Vallée de l'Huveaune, s'est accompagné d'un projet ambitieux visant à restructurer l'ensemble de la zone commerciale afin de libérer du foncier au Nord pouvant accueillir d'autres fonctions.

Le projet comporte un pôle d'échanges important, une zone d'habitat à renouveler, une zone d'activités tertiaires et industrielles à valoriser, des accès au massif des Calanques, etc.

Enjeux : plus globalement le schéma de référence a mis en évidence plusieurs potentiels qui devraient permettre au SCoT de définir des orientations d'aménagement propres à ce grand territoire, notamment pour répondre à sa forte attractivité économique (recyclage de foncier, prévention du risque inondation, reconstitution des continuités écologiques et amélioration de la qualité urbaine).

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS ET EN PÉRIPHÉRIE DE LA COMMUNE D'AIX-EN-PROVENCE

Enjeux : faire de ces opérations, un projet cohérent d'envergure métropolitaine :

- Définir un projet d'ensemble, articulant ZAC de la Constance, la Duranne, l'Arbois et son extension (ZAC de la Gare) et la zone d'activité des Milles,
- Replacer ce projet dans une vision métropolitaine tant en ce qui concerne les stratégies de développement commercial, de développement tertiaire, et résidentiel que de développement du transport en commun,
- Définir des projets plus urbains qui répondent aux ambitions de transitions énergétiques et écologiques.

¹Source : CD 13

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN DANS ET EN PÉRIPHÉRIE DU CHENAL DE CARONTE PORT DE BOUC / MARTIGUES

Un projet d'envergure métropolitaine en raison des enjeux :

- Economiques de reconversion : activités de déconstruction des bateaux, activités liées aux métiers de la mer et aux industries non polluantes,
- De consolidation de la position de la métropole dans son offre de lieux adaptés à la programmation du cinéma.
- De valorisation d'un foncier proche des grandes infrastructures métropolitaines, y compris en transport en commun, au cœur d'espaces urbanisés denses.
- De cohésion territoriale en articulant les projets de logements, d'activités, et de développements culturels des deux communes mais aussi les projets portuaires du GPMM,
- De cohésion sociale par l'amélioration de l'environnement urbain des QPV voisins du site (Mas de Pouane, Aigue Douce, Tassy).

LE QUARTIER DE GRANDE BAYANNE ET DU RASSUEN À ISTRES EN LIEN AVEC L'ACTIVITÉ AÉRONAUTIQUE

Deux quartiers de projets qui devraient participer au renouvellement de l'attractivité du pourtour de l'Étang de Berre en raison des enjeux de :

- Rapprochement zones d'emplois et zones résidentielles et de limitation des déplacements domicile/travail, (captation résidentielle des cadres du pôle aéronautique),
- Contribution à la structuration de l'offre touristique d'échelle métropolitaine (par la création du golf International, l'extension du port des Heures Claires...),
- Programmes d'ensemble exigeant en termes d'urbanité (continuités urbaines, densité, espaces publics, nature en ville, desserte en TC) et de qualité des constructions (performance environnementale, confort d'usage, logements évolutifs...), et de prise en compte des enjeux

écologiques et agricoles forts sur ces secteurs.

LE QUARTIER DE LA GARE À MIRAMAS

Projet d'envergure qui doit notamment permettre de créer un nouveau quartier en ville de plus de 300 logements sur une friche et 1200 logements en renouvellement urbain sur la cité SNCF, de requalifier l'espace public, relier la ville de part et d'autre de la voie ferrée et poursuivre la connexion avec d'autres opérations (futurs quartiers d'habitat, village des marques, halle d'athlétisme, quartier boule-noire, projets ANRU).

LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE VITROLLES – MARIGNANE (AÉROPORT) ARTICULÉ AVEC UNE NOUVELLE ZONE D'HABITAT

Ce secteur, potentiellement le cœur économique de la Métropole, bénéficie d'une attractivité internationale, liée à la présence :

- De l'aéroport
- De la gare TGV d'Aix
- D'activités économiques majeures (mécanique, aéronautique)
- D'une proximité au centre-ville de Marseille, Aix-en-Provence et des autres pôles...

Toutefois, son accessibilité, quel que soit le mode de transport utilisé, n'est pas à la hauteur des enjeux actuels du territoire et ambitions projetées (faiblesse des transports collectifs et congestion routière). Les différents zones d'aménagement existantes (Les Florides, les Empallières, Couperagne-Estroublancs), en cours (Cap Horizon) ou projetées (Le toes) nécessitent d'être également articulées.

Enjeux : faire de ces opérations, un projet cohérent d'envergure métropolitaine permettant de créer une réelle attractivité pour l'installation des entreprises et d'ancrer plus

favorablement l'aéroport dans le territoire métropolitain.

- En termes d'accessibilité et de phasage des opérations,
- En termes d'offre économique, notamment sur le développement tertiaire,
- En termes de requalification urbaine et d'offre en logements.

DES PROJETS DE REQUALIFICATIONS D'ESPACES : DE NOUVELLES RÉPONSES AU DÉVELOPPEMENT DE L'ATTRACTIVITÉ

L'ambition vers un réinvestissement des fonctions urbaines des villes moyennes et des centres-villes et centres-bourgs doit s'accompagner de projet de requalification d'espaces. Il en est ainsi des zones aménagées autour de la D113 Vitrolles-Rognac dont la mutation permettrait de développer une mixité de fonctions plus appropriées au site : loisirs, nature, commerces réorganisés, logements...

Le contournement routier de Martigues-Port-de-Bouc va permettre la requalification de la RN568 en boulevard urbain qui améliorera le maillage viaire du territoire et réduira la coupure urbaine que constitue aujourd'hui cette infrastructure.

- Cette emprise pourrait aussi constituer une opportunité pour développer des transports en commun en site propre. Au-delà de ce potentiel pour améliorer la mobilité, ce réaménagement va permettre de libérer un potentiel foncier conséquent (23ha d'emprise publique auxquels s'ajoute un potentiel de renouvellement urbain de 28ha sur les parcelles publiques et privées adjacentes).
- L'ambition du projet de requalification de la RN568 est donc portée dans une optique de recomposition urbaine et de création d'un nouvel axe de centralité le

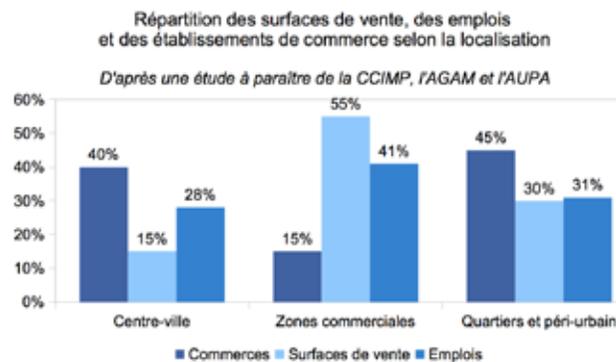
long d'un boulevard à la circulation apaisée.

- Cette ambition se doit de prendre en compte et de s'articuler avec celle de l'intervention sur les quartiers en rénovation urbaine de Port-de-Bouc qui visent aussi à conforter la centralité de la ville.

4-2 DÉFINIR UNE STRATÉGIE DE REVITALISATION DES CENTRES-VILLES ET CENTRES BOURGS : LES INSCRIRE DANS UNE OFFRE ATTRACTIVE ET GÉNÉRATRICE DE LIEN SOCIAL, D'ACTIVITÉS ET D'URBANITÉ

Constats / Enjeux :

Les grands centres et villes moyennes doivent pouvoir héberger les ménages métropolitains en offrant une qualité de vie attractive. La qualité de ces espaces et leur « bonne santé » au sens de leur bonne organisation et d'un fonctionnement harmonieux, doit être un pré-requis pour qu'ils puissent jouer leur rôle efficacement.



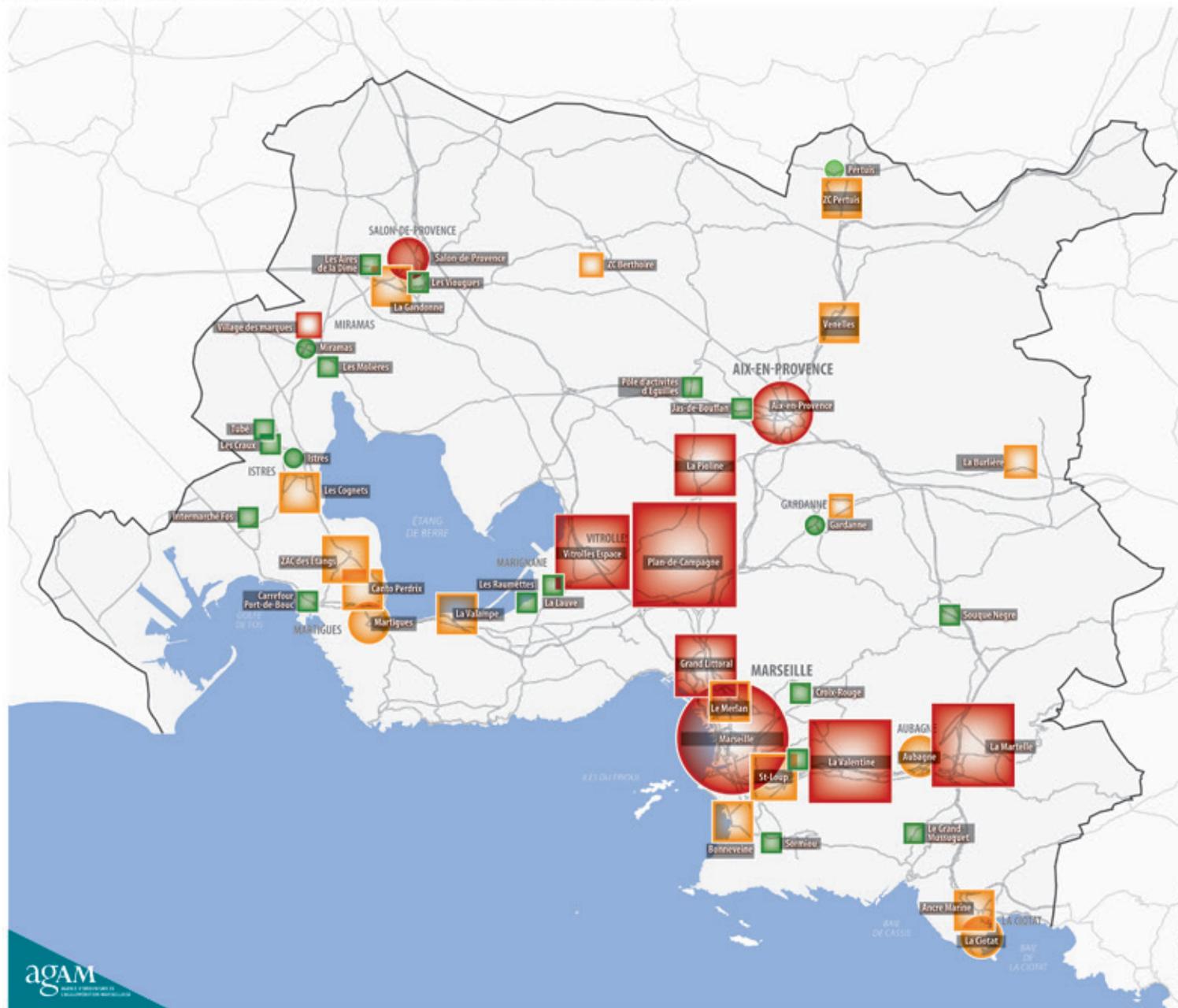
Note de lecture : les centre-villes concentrent 40% des établissements commerciaux (hors branche hôtels-restaurants-café-tourisme) pour 15% des surfaces de vente et 28% des emplois du secteur.

ATTENTES DE L'ÉTAT

Rendre les villes et villages « désirables » : développer un haut niveau de qualité de vie dans les centres-villes, centres bourgs et villages pour en régénérer l'attractivité :

- Offrir un bon niveau de services de proximité dans les centres adaptés à la fois aux besoins d'une population vieillissante et aux besoins des actifs et des familles avec enfants.
- Définir un modèle de requalification des centres pour réhabiliter des espaces (publics et privés) et leurs usages favorisant les échanges et les rapports de proximité : localisation d'équipements culturels et de services créant des destinations par l'attractivité qu'ils engendrent.
- Mettre en œuvre une politique de l'habitat / logement adaptée au vieillissement de la population et aux familles : en faire un des pivots de l'ancrage durable des ménages sur le territoire :
 - Accompagner le mouvement de retour vers l'urbain des jeunes générations hyper connectées, préoccupées par l'écologie et la richesse des liens sociaux et celui des babyboomers vieillissants qui trouvent dans la ville les services et une offre de santé adaptée à leurs besoins.
 - Relever le défi d'une « ville vivable » pour les familles avec enfants.
 - Engager une réflexion autour des alternatives résidentielles au pavillonnaire, entre un individuel (urbanité / intimité) plus dense mais de qualité et un collectif favorisant les attraits de l'individuel.
 - Optimiser l'utilisation du parc social en recherchant une meilleure adéquation entre logements et composition des ménages et inscrire le parc de logements des quartiers fragiles de centres-villes dans les parcours résidentiels des habitants.

AIX-MARSEILLE-PROVENCE • ARMATURE COMMERCIALE MÉTROPOLITAINE



PÔLES DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

- Pôle de périphérie
- Centre-ville

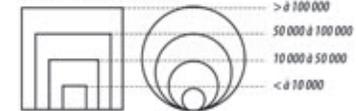
PÔLES DE BASSIN DE VIE

- Pôle de périphérie
- Centre-ville

PÔLES DE PROXIMITÉ

- Pôle de périphérie
- Centre-ville

Surface de vente en m²



- Autoroutes
- Limite Aix-Marseille-Provence



4-3 DÉFINIR L'ARMATURE COMMERCIALE MÉTROPOLITAINE ET SON ÉVOLUTION À LONG TERME

Constats / Enjeux :

L'évolution de l'armature commerciale métropolitaine ces dernières années revêt des formes différentes et suit des modèles de développement parfois contrastés selon les territoires de la métropole. Cela a induit des concurrences commerciales et des pratiques peu vertueuses, notamment de déplacement et de développement urbain. Le risque de création d'une offre commerciale globalement excédentaire est réel. La construction du SCoT constitue l'opportunité pour le territoire de définir une armature de développement commercial pensée à long terme, et la mutation de certains zones commerciales de périphérie.

ATTENTES DE L'ÉTAT

- Anticiper les impacts liés à l'évolution des modes de consommation (liée au e-commerce notamment) et conforter la redynamisation des centres-villes par des objectifs de rééquilibrage au profit de ces derniers.
- Identifier les zones en déprise commerciale et à fort potentiel de reconversion pour accueillir d'autres fonctions urbaines et/ou économiques.
À ce titre, le SCoT doit, a minima, définir les objectifs d'évolution des zones commerciales de la Valentine, Vitrolles et plan de Campagne. Celle-ci communément présentée comme la plus grande zone commerciale d'Europe devrait accueillir une halte ferroviaire sur la ligne Aix-Marseille et deviendra un pôle d'échanges structurant à l'échelle de la métropole. Un projet urbain alliant logements et tertiaires est d'ores et déjà programmé autour de cette nouvelle polarité. De son côté le schéma de référence Vallée de l'Huveaune proposait déjà des évolutions à la zone commerciale de la

Valentine visant à terme sa restructuration pour accueillir d'autres fonctions.

- Conditionner la création de toute nouvelle zone commerciale à sa desserte en transport en commun
- Définir le rôle des pôles d'échange métropolitains dans l'armature urbaine de demain, notamment lorsqu'ils pourraient s'accompagner d'une offre de services structurante.
- Accompagner le SCoT d'un DAAC (Document d'Aménagement Artisanal et Commercial)

4.4 INSCRIRE LES PARCS DE LOGEMENTS DES QPV ET DES ZONES PAVILLONNAIRES DANS LES PARCOURS RÉSIDENTIELS

Aix-Marseille-Provence est la 6^e métropole la plus tendue pour l'accession à la propriété d'un logement collectif. Elle est l'une des métropoles où la part des revenus des ménages consacrée au paiement du loyer (hors charges) est la plus importante (près de 27%) et où la pression de la demande de logements locatifs sociaux est très forte.

Cette situation est aggravée par la panne des parcours résidentiels (changements de type de logement, en fonction notamment de l'évolution des revenus et du statut familial du ménage).

En 2015, la production neuve ne contribue que pour 10 % à la mobilité résidentielle des ménages.

L'offre résidentielle des QPV représente 30 % du parc de logements métropolitains. Composée à plus de 60 % de logements locatifs, elle se caractérise par une offre sociale (publique ou de fait) à bas loyer importante qui enregistre une faible attractivité résidentielle. Le mouvement de « retour vers l'urbain » ressenti au

plan national et métropolitain devrait induire une décélération de la demande en habitat pavillonnaire dans les prochaines années. Par ailleurs, la « tendance à occuper une maison » décroît avec l'âge des occupants, au-delà de 55/65 ans.

L'accès à un logement pavillonnaire apparaît être un motif majeur de départ pour les jeunes familles d'actifs et ce, quel que soit le Conseil de territoire où elles résidaient.

Constats / Enjeux :

- Les dynamiques d'évolution de la cellule familiale et des parcours résidentiels corrélées aux différentes évolutions sociétales mettent en exergue la nécessité d'intensifier qualitativement et quantitativement l'offre de logements, par la production neuve et la réhabilitation et/ou le réinvestissement du parc existant et de son environnement.
- Les territoires de la Métropole sont marqués par des spécialisations résidentielles, qui pénalisent à la fois la cohésion sociale et la mobilité résidentielle intra-métropolitaine.

ATTENTES DE L'ÉTAT

- La stratégie d'accueil familiale des communes périurbaines devrait être impactée par la poursuite du vieillissement et nécessite d'être réinterrogée pour intégrer les zones pavillonnaires dans les futurs parcours résidentiels.
- Le parc résidentiel des QPV est constitué, contrairement au parc locatif privé, d'un grand nombre de grands logements. L'amélioration du cadre de vie de ces logements, la mixité fonctionnelle et sociale des QPV doit participer de la politique globale d'offre résidentielle, notamment en direction des jeunes et des familles. 21 QPV devraient bénéficier de l'intervention de l'ANRU dans le cadre du nouveau programme NPNRU. Le SCoT doit participer à la réalisation de ce nouveau programme qui fixera leurs ambitions en matière de politiques urbaines.

4-5 CRÉER DE LA RESSOURCE FONCIÈRE PAR MUTATION, RECYCLAGE, OPTIMISATION DU FONCIER BÂTI EXISTANT

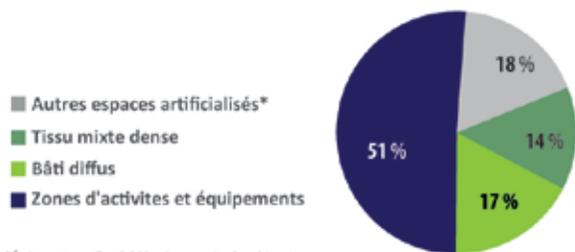
ÉLÉMENTS DE REPÈRES DE LA CONSOMMATION FONCIÈRE¹

La croissance des surfaces urbanisées entre 1990 et 2012 se situe dans la moyenne des grandes villes françaises. Aix-Marseille-Provence est cependant classée 7^e sur 8 métropoles françaises en termes de production d'emplois et de logements par hectare consommé.

Entre 1988 et 1999, 90% de la croissance urbaine métropolitaine était à vocation résidentielle. Jusqu'en 2006, 83% des formes résidentielles étaient de type logement individuel (pavillonnaire avec jardin). Après 2006, cette part chute à environ 56%. Pour autant, alors que les autres métropoles consomment 177 m² pour 1 logement, la métropole consomme 287 m².

Le rythme de consommation foncière s'est atténué entre 2006 et 2014 pour se stabiliser à 185 ha consommés par an dont 31% à vocation résidentielle en tissu mixte dense ou bâti diffus et 51% à vocation économique par le fort développement des zones d'activités et équipements.

Consommation d'espaces entre 2006 et 2014 par type d'urbanisation



* Équipements sportifs et de loisir, réseaux routiers ferroviaires et espaces associés, zones portuaires, aéroports, extraction de matériaux, décharges, chantiers, espaces ouverts urbains

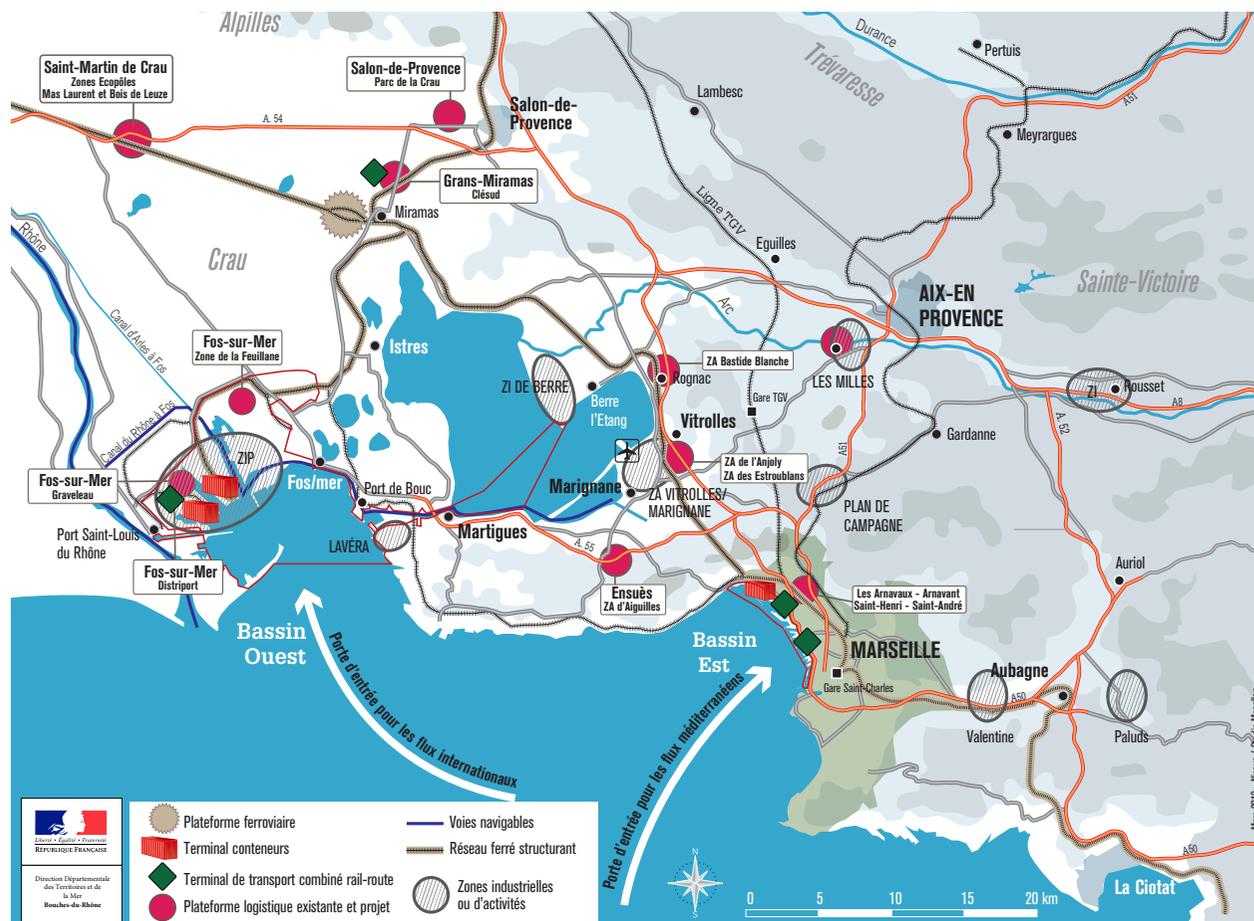
Source : BD OCSOL - CRIGE PACA 2006 et 2014

FONCIER ET ÉCONOMIE PRODUCTIVE

La diversité et le caractère diffus du tissu productif de la métropole peuvent être considérés comme des opportunités compte tenu des évolutions des stratégies entrepreneuriales qui privilégient la qualité et la densité des réseaux locaux et internationaux et cherchent à se situer dans ou à proximité des pôles urbains.

Toutefois, l'étude référente² sur ce sujet a mis en évidence plusieurs déséquilibres fonciers pénalisants pour cette économie :

- Quantitatif : un besoin global estimé à 1450 ha à l'horizon 2030, pour une offre existante ou en projet de 810 ha,
- Géographique : une pénurie foncière accrue sur les secteurs les plus demandés (Marseille-Aubagne-La Ciotat)



ZA et activités logistiques sur le territoire métropolitain - Source : DREAL PACA

¹ Source : Dimension spatiale – de la consommation foncière aux capacités constructives, dynamiques et pistes de réflexion – AGAM, janvier 2018

² Étude relative au marché foncier économique dans la future métropole AMP, 2015. CMN Partners conduite par la MIPM, L4EPF PACA, la CDC, la CCIMP

et dans une moindre mesure Aix-en-Provence et Est-Étang de Berre),

- Qualitatif : une offre résiduelle dans des zones vieillissantes, mal desservies et sans service,
- Sectoriel : l'offre foncière et immobilière privilégie la demande « haut de gamme » (technopôles) au détriment d'une offre dédiée à la logistique, la construction, l'artisanat...
- De prix : les valeurs foncières sont très élevées voire inaccessibles aux entreprises productives dans les secteurs les plus demandés.

Ces déséquilibres sont souvent aggravés par des arbitrages défavorables aux activités productives, au profit de l'habitat, du commerce ou du tertiaire. À cela s'ajoute parfois la défaillance de stratégie globale sur certaines zones d'activités d'enjeux économiques forts. Par exemple la zone industrielle de Rousset qui accueille des activités logistiques sans qu'aucune stratégie de reconversion industrielle n'ait été définie préalablement, les différentes zones d'activités autour de Marignane-Vitrolles à cheval sur plusieurs conseils de Territoire, dont le développement coordonné reste à définir (Cf chapitre sur l'Étang de Berre).

IMMOBILIER DE BUREAUX¹

Le marché de l'immobilier de bureaux est un élément structurant de la dynamique économique métropolitaine ainsi que de son organisation urbaine. Le marché de bureaux en Europe est dominé largement par les grands centres urbains, capables de générer des polarités importantes en volume de bureaux, mais aussi connectés aux réseaux de transports collectifs urbains et nationaux. Les territoires « Pays d'Aix » et « Marseille Provence » concentrent 87 % du stock de bureaux de la métropole. Quantitativement l'offre projetée apparaît largement suffisante pour répondre à tous les scénarios de la demande

liée à la création d'emploi. (projets cumulés de l'ordre de 1 million de m² en 2030). En revanche, les risques d'inadéquation entre l'offre et la demande sont importants et le seront de plus en plus (évolution des modes de travail et rationalisation des m²/emploi).

Constats / Enjeux :

Il convient d'évaluer les besoins en immobilier de bureaux en intégrant les évolutions futures notamment l'organisation des nouveaux modes de travail et les tendances à venir de rationalisation des m²/emploi.

L'extension et/ou création de parcs tertiaires ou de parcs résidentiels de périphérie doit être réinterrogés au regard des impacts en termes de déplacement et de consommation d'espace.

ATTENTES DE L'ÉTAT

Traduire spatialement une stratégie de développement de l'offre foncière économique globale en fonction des besoins des activités en développement et celles en cours de mutation

- Arbitrer et réguler l'allocation de la ressource foncière entre les territoires et les activités par une vision globale du foncier économique (industriel, tertiaire, commercial, artisanal) et fixer des objectifs de production d'offre foncière en tenant compte des besoins de proximité inhérentes à certaines activités (proximité au littoral, à un écosystème économique, à des infrastructures ferrées/aéroportuaire...).
- Évaluer et définir des objectifs de densification et/ou de requalification des zones d'activités vieillissantes pour créer les conditions d'une nouvelle offre attractive à moyen et long terme.
- Préciser les nouvelles vocations et/ou modalités visant à accompagner la mutation de certaines zones économiques, surtout lorsqu'elles constituent un potentiel pour assurer d'autres fonctions.

- Conditionner toute nouvelle offre foncière par son accessibilité en transport en commun, intégrant ainsi les objectifs de l'Agenda des mobilités, notamment de limitation de la saturation routière.

Améliorer les capacités du territoire à offrir des espaces propices au développement de l'économie de la connaissance :

- Favoriser l'accueil des start-up préférentiellement dans un environnement foisonnant d'échanges et avec des services adaptés au sein des pôles existants : Euroméditerranée, Technopole de l'Arbois, Château Gombert...
- Élargir les écosystèmes : organiser le rapprochement physique de l'AMU et des zones d'activités et d'emplois.

Accompagner les impacts liés à l'évolution des modes de consommation (liée à l'e-commerce notamment) :

apporter des réponses aux besoins croissants d'implantation des zones logistiques de tailles adaptées à proximité des centres urbains denses qui cristallisent les besoins : définir des espaces fonciers logistiques relais des grandes zones logistiques métropolitaines.

Limiter les extensions urbaines pour donner tout son sens au réinvestissement des centres-bourgs et villages et à la préservation des espaces naturels et agricoles.

¹ Étude relative au marché foncier économique dans la future métropole AMP, 2015. CMN Partners conduite par la MIPM, L4EPF PACA, la CDC, la CCIMP

CRÉER UNE VISION MÉTROPOLITAINE POUR CERTAINS TERRITOIRES DE LA MÉTROPOLE

1. POURTOUR DE L'ÉTANG DE BERRE

ELÉMENTS D'OBJECTIVATION

L'Étang de Berre est la plus grande étendue intérieure d'eau salée d'Europe, entourée de 10 communes représentant 235 000 habitants. Le territoire concerne 5 conseils de territoire au sein de la Métropole : Pays d'Aix, Marseille Provence, Pays de Martigues, Istres-Ouest Provence, Pays Salonais. Il s'agit d'un espace plus vaste que les seules communes riveraines de l'Étang, intégrant les dynamiques liées au golfe de Fos et des communes de Port-de-Bouc et de Fos-sur-Mer.

DYNAMIQUES DÉMOGRAPHIQUES ET MOBILITÉS :

La croissance démographique du territoire, forte depuis 1962, s'essouffle depuis quelques années. Le pourtour de l'Étang de Berre a des difficultés pour retenir ses étudiants. En revanche, de jeunes actifs entre 25 et 39 ans décident de s'y installer pour travailler. La population est de plus en plus âgée, l'arrivée de jeunes actifs ne suffisant pas à compenser le vieillissement de ses habitants. Cette dynamique devrait s'accroître dans les années à venir, à l'image des dynamiques métropolitaines.

Fort de ses 138 000 emplois en 2009, le territoire est un bassin d'emploi attractif. Il offre 107 emplois pour 100 actifs occupés qui résident sur ce territoire. Cette situation génère de nombreux déplacements domicile-travail. Près d'un tiers des emplois du pourtour de l'Étang de Berre sont occupés par des personnes qui habitent ailleurs. En 2013, 78 000 navettes quotidiennes avec l'extérieur sont enregistrées chaque jour. Depuis 10 ans, ces échanges externes ont fortement progressé (+ 24 %). De plus, ce secteur supporte les 2 principaux équipements d'ouverture de la Métropole à l'international : le port et l'aéroport.

9 des 12 communes que comptent les deux conseils de Territoire à l'Ouest de la Métropole (zone de l'Étang de Berre) sont au dessus des 25% de logements sociaux. Sur la rive Est, la commune de Vitrolles a un taux de logement social supérieur à 30 % au 1^{er} janvier 2017.

EMPLOIS ET ÉCONOMIE

Territoire à forte composante industrielle, le pourtour de l'Étang de Berre a connu un développement économique particulièrement soutenu ces dernières décennies. Alors que son attractivité démographique s'est essoufflée, de nombreux emplois ont été créés sur le territoire et le chômage a diminué. En 2009, il comprend 138 000 emplois et la part de chômeurs dans la population active s'élève à 12,9 % (contre 19,7 % en 1999).

Avec 21 % de l'emploi total, l'industrie est très présente, deux fois plus que dans l'ensemble des Bouches-du-Rhône. Tournée vers la pétrochimie et l'aéronautique, ces industries ont mieux résisté à la déprise industrielle à l'œuvre depuis 1975. Depuis 1999, les emplois industriels se sont même stabilisés.

Comme ailleurs, l'économie du pourtour de l'Étang de Berre a connu une dynamique de tertiarisation : les emplois du secteur tertiaire ont été multipliés par 2,5 depuis 1975, rattrapant ainsi leur retard. Ils représentent 70 % des emplois en 2009.

Depuis 2008, la plupart des secteurs industriels historiques connaissent des difficultés, à l'exception de la logistique, secteur consommateur d'espace, qui gagne des emplois. La métallurgie souffre particulièrement. Avec un quart des emplois occupés par des personnes de 50 ans ou plus, la main d'œuvre de ce territoire est aujourd'hui relativement âgée. La question de sa qualification, de son renouvellement et des emplois locaux va donc se poser.

Le pourtour de l'Étang de Berre est un territoire attractif pour les entreprises qui ont tendance à partir des centres urbains.

Le secteur Vitrolles-Marignane a longtemps pâti de sa position à l'interface de plusieurs EPCI et plusieurs communes aux volontés de développement discordantes.

Le projet Henri-Fabre, s'appuie sur un cœur de zone regroupant notamment la ZAC des Florides (commune de Marignane, la ZAC des Empallières (commune de St-Victoret), et le pôle aéronautique Mercure (Istres) : environ 130 ha dédiés à l'aéronautique (projet de développement de dirigeables).

Dans le projet stratégique de l'Aéroport Marseille-Provence, il est prévu de développer des relais de croissance extra-aéronautique. Parmi les relais identifiés se trouve la valorisation du foncier disponible. Côté Est, l'aéroport amp dispose d'une réserve foncière de 7 ha qu'il compte valoriser. Il est envisagé la création d'un parc immobilier tertiaire de l'ordre de 45 000 m² de surface de plancher accompagné d'un parking silo de 1 200 places de stationnement. En zone Ouest, une zone aménageable d'environ 60 à 70 ha est disponible. Le développement de cette dernière devra s'inscrire dans un projet de requalification du territoire Nord de la commune de Marignane.

Le projet Cap Horizon a pour objectifs :

- D'optimiser la gare VAMP pour en faire un pôle d'échange connecté au tissu économique et à la vie locale avec l'objectif de constituer un point de jonction entre l'aéroport amp à l'ouest et le centre de Vitrolles à l'Est ;
- De développer un espace d'activités métropolitaines attractif et dynamique avec l'accueil d'activités à haute valeur ajoutée ;
- De valoriser le cadre urbain ;
- De développer une offre diversifiée portant sur des locaux industriels, des bureaux, des services et de l'immobilier hôtelier ;

Ce projet de ZAC regroupe 3 espaces : la zone d'activités de la Couperigne (plateau inférieur), la Cuesta sur laquelle le projet d'une liaison mécanique reliant la partie haute de la gare est à l'étude, desservie par des lignes de transports collectifs urbaines, à la partie basse (gare et liaisons vers l'aéroport et le site d'Airbus), et la partie Nord – Ouest de la zone industrielle des Estroublancs (plateau supérieur). Le projet Zénibus s'inscrit également sur ce territoire. Il a été mis en service en 2016 sur la partie reliant les communes de Marignane, St Victoret, Vitrolles et les Pennes Mirabeau. Son extension qui constitue un prolongement du BHNS vers Plan de Campagne et vers la ZAC des Florides à Marignane permettra de desservir les pôles économiques au sud et à l'Est.

CADRE DE VIE, AGRICULTURE ET ENVIRONNEMENT

Les données disponibles concernant la qualité de l'air et partagées par AirPaca montrent un niveau de pollution élevé sur le territoire de l'Étang de Berre et du Golfe de Fos

L'Étang de Berre, relié à la mer par le chenal de Caronte, abrite de nombreux écosystèmes remarquables. Les rives

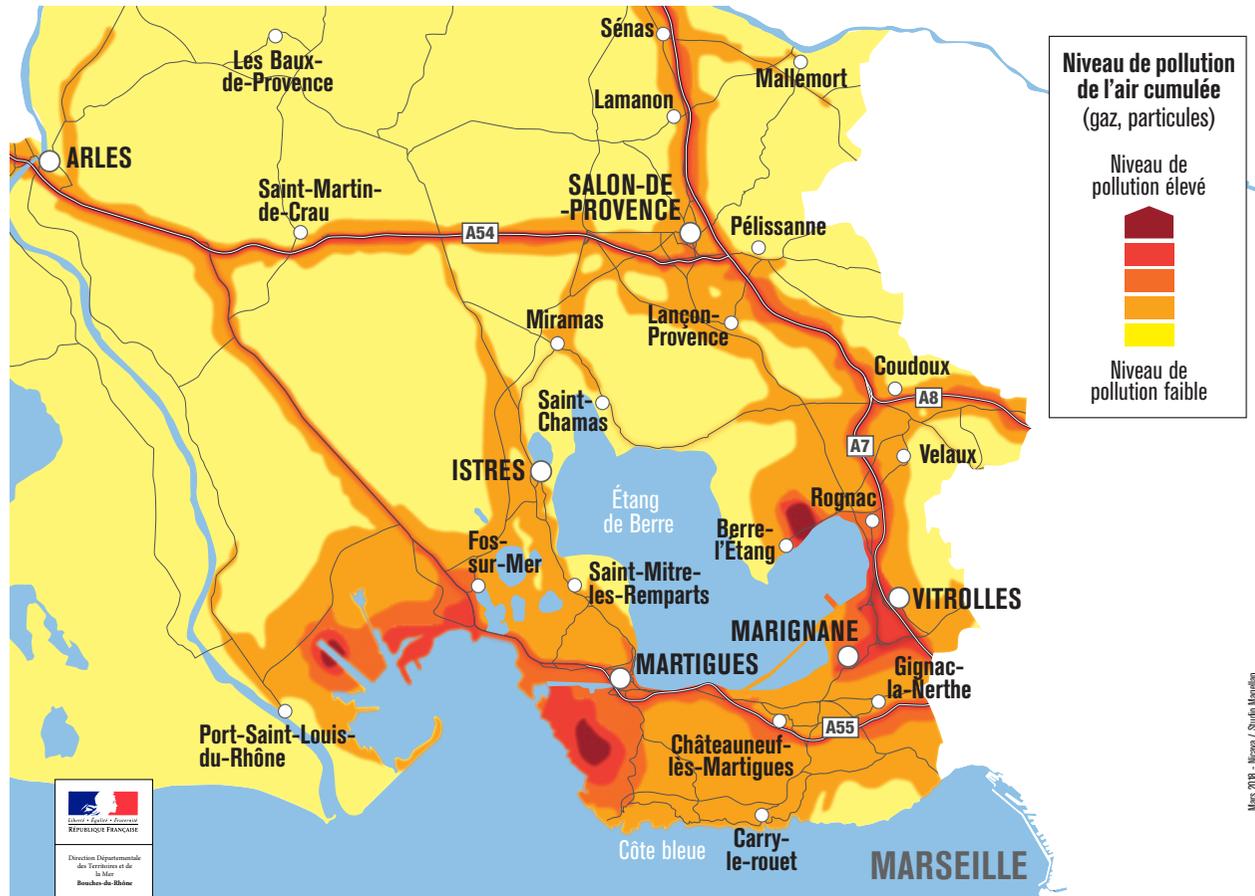
de l'Étang de Berre se composent de plusieurs zones humides et marais périphériques qui communiquent avec l'Étang de Berre à des degrés divers (plusieurs sites Natura 2000 ont été désignés par l'Union européenne au titre des directives Oiseaux et Habitats).

Des efforts ont été consentis ces dernières années : la qualité de l'eau redevient compatible avec la plaisance, la

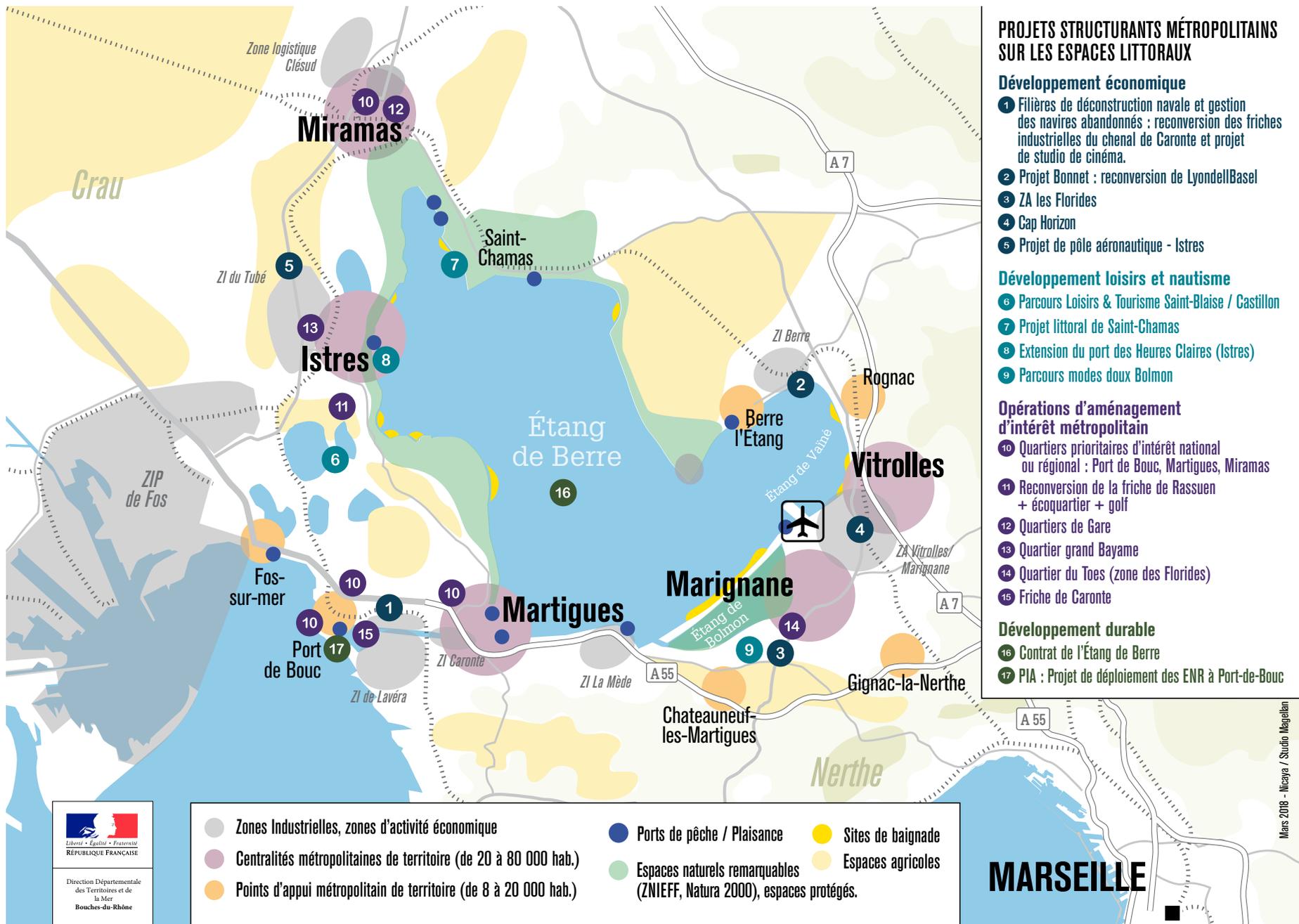
baignade, la pêche, ces mêmes facteurs qui font l'attractivité de la façade littorale. Les communes du pourtour de l'Étang de Berre réalisent et envisagent de nombreux projets de réhabilitation : parcours loisirs et tourisme sur le secteur de Saint Blaise et de la forêt de Castillon (mise en valeur touristique et loisirs alliant l'archéologie, l'environnement et l'agriculture), projet littoral de Saint-Chamas (réaménagement de la façade littorale), extension du port des Heures Claires à Istres, parcours loisirs en modes doux autour du Bolmon, GR 2013....

Ce territoire comporte plusieurs plaines agricoles aux enjeux différents constituant d'ultimes espaces « nourriciers » à préserver et valoriser face à l'étalement urbain. La plaine de Chateauneuf les Martigues/Gignac constitue un potentiel reconnu par la DTA comme espace d'agriculture périurbaine productif. La plaine de Berre l'Étang est la première concentration de serres agricoles en France pour la production maraîchère (Bouches-du-Rhône : premier territoire producteur français pour les tomates). Ces activités coexistent avec des enjeux de pollution de l'eau et de l'air (liées aux pratiques de rejets des cultures hors sol sous serres) : deux Zones Vulnérables Nitrates sur la plaine de Berre et l'amont Touloubre (dont l'exutoire est l'Étang de Berre) sont identifiées depuis le 18 décembre 2012.

L'irrigation gravitaire utilisée pour le foin de Crau est indispensable à l'alimentation de la nappe phréatique de Crau (elle y contribue pour 70%). Cette nappe alimente en eau potable près de 300 000 habitants du territoire (principalement Istres), mais aussi le secteur industriel (notamment Fos). L'équilibre de cette nappe maintenu artificiellement par les pratiques agricoles est donc une préoccupation importante.



Pollution de l'air sur le secteur du pourtour de l'Étang de Berre - Source : AirPACA



PROJETS STRUCTURANTS MÉTROPOLITAINS SUR LES ESPACES LITTORAUX

Développement économique

- 1 Filières de déconstruction navale et gestion des navires abandonnés ; reconversion des friches industrielles du chenal de Caronte et projet de studio de cinéma.
- 2 Projet Bonnet : reconversion de LyondellBasel
- 3 ZA les Florides
- 4 Cap Horizon
- 5 Projet de pôle aéronautique - Istres

Développement loisirs et nautisme

- 6 Parcours Loisirs & Tourisme Saint-Blaise / Castillon
- 7 Projet littoral de Saint-Chamas
- 8 Extension du port des Heures Claires (Istres)
- 9 Parcours modes doux Bolmon

Opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain

- 10 Quartiers prioritaires d'intérêt national ou régional : Port de Bouc, Martigues, Miramas
- 11 Reconversion de la friche de Rassuen + écoquartier + golf
- 12 Quartiers de Gare
- 13 Quartier grand Bayame
- 14 Quartier du Toes (zone des Florides)
- 15 Friche de Caronte

Développement durable

- 16 Contrat de l'Étang de Berre
- 17 PIA : Projet de déploiement des ENR à Port-de-Bouc



- Zones Industrielles, zones d'activité économique
- Centralités métropolitaines de territoire (de 20 à 80 000 hab.)
- Points d'appui métropolitain de territoire (de 8 à 20 000 hab.)
- Ports de pêche / Plaisance
- Sites de baignade
- Espaces naturels remarquables (ZNIEFF, Natura 2000), espaces protégés.
- Espaces agricoles

Mars 2018 - Iticaya / Studio Magellan

MARSEILLE

Enjeux du pourtour de l'Étang de Berre - Source : DDTM 13

Constats / Enjeux :

Pour répondre aux enjeux partagés par les acteurs locaux en conciliant développement économique et amélioration du cadre de vie des habitants, il apparaît important que le SCoT puisse définir une politique d'aménagement adaptée.

Cette politique d'aménagement a vocation à permettre au territoire de l'Étang de Berre de relever le défi des mutations économiques et industrielles, de redonner un espace de vie agréable pour les habitants et d'offrir un espace d'agrément requalifié pour les métropolitains, tout en préservant les ressources en eau et les milieux naturels.

ATTENTES DE L'ÉTAT :

Re-positionner positivement le territoire de l'Étang de Berre dans les dynamiques métropolitaines : favoriser un équilibre métropolitain permettant de partager les inconvénients du rôle industriel des territoires de l'étang et de la prégnance du poids des logements sociaux :

- Relever le défi des mutations économiques et industrielles :
- Accompagner la reconversion des sites industriels dégradés ou en perte de vitesse vers les nouveaux modèles industriels et des filières dynamiques d'avenir.
- Identifier le foncier disponible et les temporalités en lien avec les dynamiques d'emplois et les filières en développement.
- Améliorer la desserte du territoire pour les activités économiques, notamment logistiques.
- Faciliter la mise en place de conditions favorables au développement local : accès au Très Haut Débit, services à la personne et équipements, lieux de vie pour les travailleurs, transports collectifs...
- Fixer les travailleurs sur le territoire de l'Étang de Berre : valoriser les atouts du territoire en matière d'habitat.
- Améliorer la lisibilité de l'aéroport Marseille Provence à l'international en offrant des conditions d'accès optimales

Redonner un espace de vie agréable pour les habitants et attractif pour les nouveaux arrivants :

- Améliorer les mobilités sur le territoire de l'Étang de Berre et les connexions avec les autres pôles métropolitains.
- Améliorer la qualité des espaces urbains du pourtour de l'Étang de Berre, faire des espaces de développement résidentiel des démonstrateurs de qualité urbaine (quartier en renouvellement urbain, extension résidentielle fondée sur les critères des écoquartiers...).
- Adapter l'occupation des espaces et la proximité entre zones industrielles et zones urbaines pour contribuer à améliorer la qualité de l'air.
- Valoriser les espaces agricoles dans une logique de production en circuits courts, en promouvant des pratiques respectueuses de l'environnement ; comme des espaces d'interface ville/nature assurant une transition qualitative et pérenne.
- Améliorer la qualité des eaux sur l'ensemble du bassin versant de l'Étang (réduire les pollutions d'origines urbaines, agricoles notamment) – prendre en compte les zones de sauvegarde définies par l'étude « ressource stratégique » du SYMCRAU.

Restaurer un espace d'agrément pour les métropolitains

- Faire du territoire une destination touristique et de loisirs au même titre que la Côte Bleue, dans l'esprit d'un « grand parc métropolitain ».
- Offrir une opportunité de rééquilibrage de la fréquentation balnéaire sur ces sites en complément de la façade littorale.
- Affirmer une vocation environnementale pour le territoire à partir d'un principe de conciliation entre vocation économique/ industrielle et vocation environnementale : valoriser sans sanctuariser.

2. LES ESPACES D'INTERFACE MER ET LITTORAL : UN ENJEU STRATÉGIQUE D'UNE MÉTROPOLITAIN MARITIME

Le territoire métropolitain se caractérise par 255 km de façade littorale. Une des caractéristiques fortes est d'être constituée d'une alternance entre sites naturels souvent protégés et sites anthropisés : l'Étang de Berre, le golfe de Fos, la Côte Bleue, la rade de Marseille, les Calanques, la baie de Cassis - La Ciotat... avec de nombreuses interactions entre ces espaces en apparence compartimentés. Cette spécificité du littoral métropolitain est un atout majeur du territoire qui concourt à l'attractivité du territoire métropolitain.

Un tiers de la population et des emplois sont concentrés sur une bande de 2km à partir du trait de côte. De nombreuses filières d'emplois sont liées à la mer, traditionnelles et innovantes : pêche, GPMM commerce et industrie (43 000 emplois), réparation navale, grande plaisance, nautisme, tourisme, génie côtier off shore...

L'espace littoral concentre plusieurs enjeux économiques, écologiques et sociaux majeurs pour le devenir de la Métropole.

LE LITTORAL MÉTROPOLITAIN : AMÉNITÉS ET RESSOURCES

En matière de cadre de vie et d'aménité le littoral offre la possibilité de pratiquer un certain nombre d'activités de loisirs et de sports (plage, plaisance, plongée, pêche loisir, stand-up paddle, kitesurf, etc.). Toutefois, certaines plages sont surfréquentées l'été, les ports de plaisance sont globalement saturés et offrent peu de places de passage (le littoral compte 21 000 postes de plaisances dont 80% à flot et 20% à sec). Les cales de mise à l'eau,

sont inégalement réparties sur le territoire. Près d'un quart du sentier du littoral reste inaccessible.

Le littoral est aussi vecteur de rayonnement à l'échelle nationale et internationale pour la Métropole. Il permet le développement des activités touristiques, l'accueil d'évènements sportifs (comme en témoigne les JO 2024). Le Parc National des Calanques accueille chaque année plus de 3 millions de touristes/visiteurs sur des centaines d'hectares d'espaces protégés. L'attractivité qu'il véhicule engendre des problématiques liées à la gestion de l'accueil des touristes dans les espaces naturels littoraux, leur fréquentation et leur accessibilité depuis les pôles urbains.

La biodiversité littorale représente une ressource importante : elle joue un rôle de régulation (stockage du CO2, régulation thermique, atténuation des impacts de l'érosion côtière, etc.), offre la possibilité de s'approvisionner en produits de la mer (pêche, aquaculture, conchyliculture).

45% des espaces littoraux de la métropole sont protégés pour leur valeur écologique et environnementale. Ces espaces couvrent des milieux variés - massifs forestiers littoraux, îles, zones humides, petits fonds côtiers, herbiers de posidonies ou de zostères, coralligène...- et bénéficient de statuts de protection tout aussi divers : Aires Marines Protégées, sites Natura 2000, sites classés, arrêtés de protection de biotope, sites du Conservatoire du littoral, Parc National... Par la préservation des milieux, ces protections contribuent à l'attractivité métropolitaine.

FRAGILITÉS ET ENJEUX DE DURABILITÉ ET DE PRÉSERVATION

Avec le changement climatique, le littoral est soumis à l'érosion : 16% des côtes métropolitaines font face à ce phénomène. Le niveau de la mer Méditerranée pourrait varier de +30 à +100 cm¹. Ce sujet concerne particu-

lièrement les communes de Port-St-Louis, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc et Martigues.

Les activités humaines ont également des impacts sur les milieux marins : 1600 hectares ont été gagnés sur la mer par l'artificialisation des fonds marins, ¼ des effluents des stations d'épuration de la Métropole se jettent en mer ou dans l'Étang de Berre, la plaisance génère des impacts néfastes sur les herbiers de posidonies et certains conflits d'usages. En matière de pollution de l'air, des études récentes montrent la part importante des émissions des transports maritimes, responsables dans les zones côtières de la moitié de la pollution de l'air liée aux particules.

UNE ÉCONOMIE INDUSTRIELLE MARITIME, OU EN INTERFACE TERRE-MER, QUI SE DIVERSIFIE POUR RÉPONDRE AUX ENJEUX DE DEMAIN :

Dans des domaines émergents liés à la valorisation durable des ressources par le développement des Énergies marines renouvelables (Eolien Flottant et thalassothermie).

Projets de fermes éoliennes :

- Provence Grand Large avec la mise en place dès 2020 de 3 éoliennes flottantes non ancrées (site pilote dans la perspective d'une ferme industrielle)

Projets de boucle thalassothermique :

- Thassalia (lancé en octobre 2016) et Massileo en projet sur le quartier Euroméditerranée
- Appel à projet PIA – étude de faisabilité en cours sur le quartier des Aigues Douces à Port de Bouc

Projet de démonstrateur industriel visant à valoriser les algues vertes échouées de l'Étang de Berre, en extrayant des matières premières destinées à la fabrication de plas-

¹ Source : Agam, Terra Explorer – base litto 3D



Usages des espaces littoraux - Source : DDTM 13

tiques compostables ou de produits plastiques. À terme, le site du démonstrateur basé à Port-St-Louis accueillera des activités de recherche et développement autour de ce domaine.

Dans les activités d'ingénierie et industrielles liées à la vie d'un navire, de sa conception à son démantèlement,

pour viser à la fois la réduction de la consommation de carburant et la maîtrise de l'impact environnemental (branchement à quai des navires, traitement des fumées, alimentation des navires en gaz liquéfié).

Toutefois, aujourd'hui, aucune filière « fin de vie » des navires allant de la petite unité de plaisance jusqu'au navire

de commerce n'existe à l'échelle de la façade maritime de la métropole. Seuls des projets ponctuels, sans aucune structuration pour cette filière sont présentés, ce que confirme le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), notamment autour du Chenal de Caronte. Pourtant, un potentiel et un besoin existent et un projet de démantèlement de 30 unités (20 à 50m) de la Marine Nationale devrait voir le jour sur un quai du GPMM.

En complément de la réparation navale des très grands navires qui a débuté en 2017 au sein de la forme 10 du GPMM, il existe sur la façade métropolitaine les composantes d'une filière puissante de réparation navale. La complémentarité des spécialisations des différents sites en fait un des futurs pools de la réparation navale française :

- Chantier de réparation navale des yachts à haute technicité à La Ciotat ;
- Projet de pôle métier axé autour de la réparation navale des petites unités de plaisance dans l'Anse du Pharo.

Dans les domaines liés aux activités littorales, pour assurer un soutien industriel et des services durables, par la gestion des ports ou la conception - réalisation d'aménagements côtiers durables (ouvrages multifonctionnels, adaptation aux changements climatiques, récifs artificiels, génie écologique côtier).

Croisière et grande plaisance :

- Le bassin portuaire d'Aix-Marseille-Provence constitue le 2^e bassin de navigation mondial pour la croisière après les Caraïbes. Ses infrastructures ont un fort potentiel d'accueil et leurs capacités permettent le développement des activités de réparation. En 2016, 500 paquebots de croisière et 400 ferries ont fait escale dans les bassins Est de Marseille engendrant un trafic de 2,7 M de passagers, dont 1,6 M de croisiéristes (un quart de ces passagers soit 480 000 personnes em-

barquent à Marseille). La Métropole est en mesure de devenir une destination touristique de notoriété internationale. À l'horizon 2020, elle souhaite atteindre le Top 3 des ports de croisière en Méditerranée, ce qui représente 2 millions de passagers.

- La grande plaisance (navires de longueur supérieure à 25 mètres, donc comprenant le yachting) est également un secteur dynamique sur la façade métropolitaine tant par les entreprises qui dépendent de ce secteur que par l'attrait des côtes pour les plaisanciers. Son développement génère des besoins de maintenance et d'hivernage.

Dans le domaine de l'aquaculture, le Schéma régional de développement de l'aquaculture marine de 2015 fait le constat d'un développement de filières aujourd'hui freinées dans leur visibilité économique.

Nonobstant ce constat, la façade métropolitaine bénéficie d'une production conchylicole importante : une quarantaine d'entreprises conchylicoles est installée à Port St Louis du Rhône, avec des tables de production dans l'anse de Carteau. Ce secteur dynamique a par ailleurs un projet important de captage de moules sur l'Étang de Berre.

Constats / Enjeux :

- Le littoral doit jouer le rôle de moteur du rayonnement métropolitain ; à cette fin, une stratégie globale d'aménagement doit être élaborée pour prendre en compte l'activité maritime et littorale, et pour porter une attention particulière aux espaces d'interface terre/mer. Elle doit assurer la coexistence entre les usages (co-activité) et leur compatibilité avec le milieu naturel, donner de la visibilité aux acteurs économiques sur les espaces et prévoir les conditions de développement possible de leurs activités, dans le respect du maintien des équi-

libres écologiques.

- Cette stratégie devra intégrer les objectifs du Document Stratégique de la Façade Méditerranée qui seront définis d'ici mars 2019 et porteront sur la vocation des espaces maritimes, ainsi que sur les interactions terre-mer.
- Le SCoT doit notamment permettre la construction d'une cohérence des différents projets en cours de définition sur le territoire métropolitain, voire les mettre en synergie. Le diagnostic portant sur l'état de l'environnement et des usages des espaces marins et littoraux, ainsi que sur les perspectives d'évolution prévisible des filières économiques et des risques naturels, est donc indispensable.

ATTENTES DE L'ÉTAT

Préserver l'espace et les milieux littoraux, dont les qualités paysagères et environnementales constituent un socle pour l'attractivité de l'arrière-pays métropolitain. La protection et la valorisation de la frange littorale contribuent ainsi à préserver le cadre de vie des habitants de la métropole et à capter ses visiteurs :

- Qualité paysagère, notamment via les espaces naturels, agricoles et forestiers littoraux ;
- Richesse des écosystèmes marins ;
- Qualité des eaux de baignade, notamment en réduisant les pollutions environnementales à proximité des plages ;
- Qualité de l'air.

La stratégie portée par le Parc Naturel des Calanques alimentera cet enjeu, ainsi que celles des autres aires marines protégées de la Métropole.

Développer les filières économiques existantes et favoriser celles en devenir :

- Définir une stratégie d'aménagement à l'échelle de la façade permettant d'identifier les zones propices pour le développement de la déconstruction navale ; ce travail devra être accompagné d'un volet administratif facilitant, pour favoriser la mise en place d'une véritable filière de démantèlement des navires, ainsi que la mise en place d'une « fourrière à bateaux ».
- Définir des mesures facilitant la structuration et la répartition géographique de la filière de réparation navale.
- Engager une réflexion pour réserver du foncier adapté au développement des éco-filières innovantes liées à la mer.
- Valoriser les productions halieutiques¹ en spatialisant les zones propices en bordure du littoral pour cette activité : points de vente, modalités de distribution des produits, conditions de débarquement des pêcheurs. Des zones de conchyliculture pourraient être définies sur l'Étang de Berre pour la mise en place de filières de captage de naissains de moules. Favoriser la diversification des espèces produites par les conchyliculteurs de Carteau ainsi que les modes de recrutement des juvéniles.
- Favoriser la mise en œuvre d'un système « croisière-aéroport-territoire », en améliorant les connexions entre les points d'intérêts touristiques et les portes d'entrées du territoire, ainsi que la lisibilité – visibilité des circuits touristiques depuis les ports.
- Accompagner le développement du tourisme fluvial sur le Rhône par la création d'escales sur le territoire (Martigues, Port-Saint-Louis)
- Affirmer une stratégie métropolitaine coordonnée entre les installations de Marseille et de La Ciotat avec le leadership affirmé du port de La Ciotat et une offre complémentaire dans les bassins est du GPMM. La saturation du port de La Ciotat et le manque de places de

¹ Ressources aquatiques : pêche, aquaculture, conchyliculture

stationnement de yachts en hivernage pénalisent les entreprises métropolitaines : il convient de densifier les zones de stationnement des yachts.

- Définir une stratégie cohérente à l'échelle de la façade métropolitaine entre la mise en place et la localisation des ports à sec avec les localisations des mises à l'eau des navires.
- Accompagner la constitution d'une filière de traitement et de valorisation à terre des sédiments de dragage, ainsi que l'optimisation des actions de dragages (mutualisation entre ports etc.)

Définir les conditions d'un développement harmonieux des activités balnéaires et nautiques permettant l'accueil de proximité et touristique, et la diminution des pressions sur les espaces naturels

- Identifier les projets d'aménagement et leur vocation dans une stratégie d'ensemble de rééquilibrage de la fréquentation et d'accessibilité aux espaces littoraux, à partir notamment de l'expérience de la stratégie d'accueil du territoire du Parc national des Calanques et en intégrant les projets initiés sur le pourtour de l'Étang de Berre. Ceci devrait s'intégrer dans une démarche globale des collectivités littorales et des professionnels de désaisonnalisation, de diversification et de régulation de l'offre touristique.
- Concilier le principe de libre-accès avec le besoin foncier des activités maritimes et littorales, en privilégiant les espaces déjà urbanisés ou aménagés ;
- Poursuivre la reconquête du domaine public maritime au profit du plus grand nombre en cohérence avec la Stratégie de gestion du DPM fixée par l'État et restaurer la continuité du sentier littoral et le libre accès au littoral en prenant en compte les enjeux de préservation de l'environnement.
- En lien avec les projets des collectivités compétentes identifier et prioriser les secteurs à enjeux pour la mise en

place de concessions de plage et la libération du DPM.

- Intégrer les conséquences de l'érosion du littoral (évolution du trait de côte) et de la submersion marine dans la planification ou la recomposition des usages et des projets en interfaces terre-mer, en lien notamment avec la prise en compte du changement climatique.

Définir les conditions d'un développement des petites et grandes plaisances, permettant de garantir la préservation de la biodiversité littorale

- Intégrer l'ensemble des ports de plaisance quel que soit le gestionnaire (GPMM, Conseil Départemental, Métropole) dans une vision d'ensemble et coordonnée permettant de :
 - Disposer d'une vision globale des capacités portuaires ;
 - Définir une stratégie d'accueil des navires de grande plaisance et créer des lieux d'escale pour les navires en transit à partir d'une planification spatiale, à l'échelle du bassin de navigation, des zones de Mouillages et d'Équipements Légers (ZMEL), en intégrant une dimension environnementale et servicielle (collectes des déchets, eaux noires...);
 - Définir comment optimiser les espaces portuaires existants : conditionner l'agrandissement des ports de petite plaisance à l'optimisation préalable de l'occupation des places à quai (traitement des navires abandonnés et hors d'usage), au développement des emplacements de cales de mise à eau et à leur bonne accessibilité en transport en commun.
- Planifier et recenser les zones propices à la mise en place de Zone de Mouillages et d'Équipements Légers (ZMEL) permettant une meilleure gestion des usages en intégrant la stratégie mouillage de façade.

Engager la transition énergétique via la contribution des espaces littoraux et de la mer par des réalisations innovantes

- Mettre en œuvre les conditions favorables à l'implantation de réseaux de chaleur liés à la thalassothermie dans les documents d'urbanisme ainsi qu'au développement des biotechnologies bleues (valorisation de la biomasse, etc.) ;
- Accompagner la structuration de filières industrielles sur site tels que l'éolien flottant. À ce jour, la ZIP de Fos constitue la zone potentielle d'implantation la plus favorable de la région. Le besoin de foncier évalué sur la base d'une production industrielle annuelle de 50 éoliennes, serait de l'ordre de 30 ha de bord à quai. Il semble donc pertinent de planifier les zones propices à la mise en place de fermes éoliennes offshore de production.

Concrétiser une stratégie d'accessibilité à la frange littorale (depuis la terre et depuis la mer), qui soit coordonnée et multimodale :

- Sur terre, cela nécessite notamment de prendre en compte :
 - Les pratiques actuelles des habitants de la métropole, et les évolutions qui doivent les accompagner, au-delà de la prise en compte des particularités estivales ;
 - Les besoins d'intermodalité pour le fret portuaire ;
- En mer, cela s'appuiera sur une réflexion sur les zones de mouillage et les ports de plaisance, le long de l'ensemble de la façade métropolitaine, et sur les zones limitrophes (cf stratégie portée par la DIRM et la Prémar) et sur les zones limitrophes.

d'Euroméditerranée, le complexe hospitalo-universitaire Hôpital Nord. La restructuration et le développement des zones d'activités existantes se posent avec acuité.

C'est un territoire traversé par de nombreuses infrastructures (autoroutes, voies ferrées, port) dont l'accessibilité au littoral est limitée (absence de TCSP).

Il regroupe 12 QPV (69 300 habitants au 1^{er} janvier 2011) qui se caractérisent par la jeunesse de sa population (39 % de moins de 25 ans), peu scolarisée, très éloignée de l'emploi, et fortement dépendante des transports collectifs (38 % des ménages ne sont pas motorisés en 2009). L'amélioration de l'accessibilité en transports publics constitue un enjeu majeur pour faciliter l'accès aux ressources métropolitaines (emploi, formation, services...).

La concentration des populations les plus pauvres, les moins scolarisées, et les plus éloignées de l'emploi, crée un contexte propice au développement de la criminalité dont les répercussions affecteront inévitablement l'attractivité du territoire métropolitain, en termes d'image d'abord mais aussi de climat social et sécuritaire.

Constats / Enjeux :

Donner une nouvelle dimension à l'intervention publique et privée en matière de projet qui permette d'amplifier :

- La rénovation urbaine de ces territoires, et l'inscription des parcs de logements dans les parcours résidentiels métropolitains,
- De conforter le rôle moteur de Marseille en matière de rayonnement et d'innovation (résidentielle, économique et sociale),
- D'accroître l'attractivité de la métropole par un développement plus inclusif et, notamment, par la mobilisation de nouvelles potentialités propres à ces territoires.

ATTENTES DE L'ÉTAT

Pour le centre-ville de Marseille

Conforter le rôle de Marseille comme porte d'entrée de la Métropole :

- Offrir des conditions d'accueil attractives favorisant l'installation de nouvelles activités économiques, de nouveaux habitants et étudiants. En s'appuyant sur une stratégie d'ensemble reliant les grands projets notamment Quartiers Libres et Euroméditerranée ainsi que le projet de Campus de la Porte d'Aix, la mutation du secteur du J1 au J4.
- Devenir le centre d'accueil prioritaire des fonctions métropolitaines par la poursuite du quartier d'affaires vers le Nord (projet de Skyline mis en œuvre par Euroméditerranée et le GPMM).
- Construire une ville fonctionnelle et fluide, répondant aux besoins des entreprises et leurs collaborateurs : mobilités, commerces, équipements et confortant la destination touristique de la métropole.

Pour le territoire Nord-Littoral

- Amplifier les effets d'entraînement de l'opération Euroméditerranée au-delà de son périmètre dans une logique de requalification et de mixité sociale et fonctionnelle (habitat/ activité).
- Faire du Nouveau Programme de Renouvellement Urbain, un cadre privilégié de la massification et de la coordination de l'action urbaine renforcée sur ces territoires.
- Restaurer l'accès à la mer aux habitants de la métropole par l'ouverture progressive du verrou urbain que constituent aujourd'hui les bassins Est du Grand Port.
- Identifier Marseille comme espace d'innovation et incubateur d'expérimentations innovantes : nouvelles technologies, ville méditerranéenne, urbanisme favorable à la santé, mobilités innovantes, développement inclusif, accueil des populations...



Démarche interministérielle État et établissements publics



Conception : Nicaya Conseil
Création graphique : Studio Magellan
Crédits photos : Laurent Carte - Camille Moirenc