

SCHÉMA DE COHÉRENCE TERRITORIALE

1. RAPPORT DE PRÉSENTATION

TOME 1/3
DIAGNOSTIC

PROJET ARRÊTÉ LE 27 JUIN 2024



Élaboré par :



En partenariat avec :



En collaboration avec :



architecture
urbanisme
infrastructure
paysage

SOMMAIRE

GLOSSAIRE	8
INTRODUCTION	11
UNE MÉTROPOLE À VOCATION EURO-MÉDITERRANÉENNE QUI S’AFFIRME.....	16
1.1 UNE METROPOLE MEDITERRANEENNE REMARQUABLE ET ACCESSIBLE	17
1.1.1 L'écrin naturel de la Métropole, un écosystème remarquable garant de l'attractivité métropolitaine.....	19
A. Une trame verte et bleue constituée d'écosystèmes remarquables	20
B. Une fragmentation des espaces naturels inquiétante pour l'équilibre environnemental du territoire	21
C. La préservation des fonctions environnementales : un enjeu majeur face à la pression urbaine et au changement climatique.....	21
1.1.2 Le littoral et le port : des espaces d'interface stratégiques pour une Métropole maritime attractive.....	24
A. Un littoral vecteur de ressources et d'aménités.....	25
B. Un milieu sous pression	25
C. Un espace accueillant de nombreuses filières économiques.....	27
D. Une Métropole portuaire de premier plan.....	30
1.1.3 Un positionnement géostratégique offrant une grande accessibilité.....	33
A. La mer, une porte d'entrée sur le territoire	33
B. L'accessibilité des voyageurs	35
C. L'accessibilité des marchandises.....	36
D. La Métropole Aix-Marseille Provence, point d'interconnexion des réseaux numériques.....	39
1.1.4 Vers un développement de l'autonomie énergétique de la Métropole.....	39
A. Un territoire en situation de dépendance énergétique	39
B. Une faible production d'énergies renouvelables et de récupération au regard du potentiel du territoire.....	40
C. Vers une Métropole « Hub de Data center »	43
1.1.5 Des ressources naturelles indispensables au développement de la Métropole.....	45
A. L'eau, une ressource abondante à maîtriser	45
B. Les sols, une répartition des usages à prendre en compte pour le fonctionnement écologique du territoire	46
C. Des ressources littorales à exploiter durablement.....	47
1.2 DES FILIERES ECONOMIQUES FORTES, UN POSITIONNEMENT A STRUCTURER POUR UNE METROPOLE « MONDE »	49
1.2.1 Une dynamique économique confirmée, portée notamment par des filières d'excellence.....	49
A. Une économie dynamique mais un taux d'activité parmi les plus faibles des Métropoles françaises.	49
B. Une économie dynamique et ouverte à l'international s'appuyant sur des filières d'excellence.....	50
C. Un socle industriel essentiel dans la constitution de filières économiques bien développées.....	52
D. L'immobilier de bureaux, support de fonctions métropolitaines supérieures : une dynamique à amplifier, un impact économique et urbain	52
E. L'économie de la « connaissance » : l'Enseignement Supérieur et la Recherche	55

1.2.2 Un territoire touristique et culturel attractif	57
A. Des « totems » métropolitains moteurs de l'attractivité touristique	57
B. Un tourisme culturel et patrimonial en plein essor	57
C. Les retombées économiques du secteur	58
1.2.3 Une activité agricole performante mais fragilisée	62
A. L'agriculture, une composante territoriale et économique majeure	62
B. Une grande diversité des productions et des terroirs	63
C. Une agriculture performante aux multiples atouts à préserver et /ou à mieux valoriser	65
D. Une économie agricole fragilisée et à l'épreuve du foncier	67
UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE, SES DIVERSITÉS ET SES (DÉS)ÉQUILIBRES : LES MODELES DE DÉVELOPPEMENT EN QUESTION.....	71
2.1 UN MODE DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL QUI MONTRE SES LIMITES	72
2.1.1 Entre grandes unités géographiques et système urbain polycentrique : les grands principes d'organisation du territoire.....	72
A. Un développement urbain guidé par la géographie du territoire et des modes d'urbanisation différents	72
B. Un territoire urbain polycentrique : l'armature urbaine métropolitaine	72
2.1.2. Un développement urbain extensif et peu efficace.....	78
A. Analyse de la consommation d'espace sur les périodes longues, courtes et de référence	78
B. Les impacts de la consommation d'espace « longue période » pour le territoire	87
C. Vers des dynamiques renaturation des espaces consommés	90
D. Vers une utilisation plus rationnelle de l'espace	91
2.1.3. Un territoire polycentrique générateur de difficultés en termes de mobilités	92
A. La structuration du réseau métropolitain	92
B. Des flux métropolitains complexes	96
C. Les modes de déplacements : entre congestion routière et alternative à la voiture	99
D. Vers un nouveau modèle de mobilité ?	100
2.1.4 Un développement urbain générateur de pollutions, de nuisances et de risques.....	101
A. Une Métropole très émettrice de gaz à effet de serre	101
B. La qualité de l'air et l'exposition aux industries polluées : un enjeu sanitaire majeur	101
C. Des sources de pollution potentielles multiples	103
D. Des populations vulnérables face aux risques naturels et technologiques	103
2.2 UN PROCESSUS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL QUI A PEU D'EFFETS SUR LA CROISSANCE ET L'ATTRACTIVITE DU TERRITOIRE	106
2.2.1 Une croissance qui ralentit, une population qui vieillit.....	106
A. Une croissance réduite de moitié par rapport à la décennie 2000	106
B. Des évolutions sociodémographiques impactant l'équilibre du territoire	108
A. Le parc existant : une apparente diversité globale qui masque un fort cloisonnement	117
B. Un parc social important mais inégalement réparti et sous pression	117

C.	Des difficultés d'accès au logement pour les métropolitains.....	121
D.	Un parc privé dégradé important.....	122
E.	Une diversification du parc de logement en cours.....	123
F.	Les marchés spécifiques : un poids croissant des locations temporaires et de courte durée.....	124
2.2.2	La dynamique de l'emploi et le foncier économique.....	125
A.	Une économie diversifiée mais qui se tertiarise.....	125
B.	Une dynamique économique insuffisante pour pallier le déficit structurel d'emplois.....	126
C.	Un foncier économique soumis aux concurrences entre les secteurs d'activités.....	128
D.	Un équilibre à trouver entre création, requalification, optimisation et localisation.....	130
2.2.3	Le commerce, un pilier important pour l'économie mais un équilibre territorial à (re)trouver.....	131
A.	Une armature commerciale de poids en recherche d'équilibre.....	131
B.	Une dynamique de croissance avec des disparités selon les branches et les territoires.....	132
C.	Une évolution accélérée des pratiques de consommation.....	133
D.	Un secteur en pleine évolution et un impact urbain à réinterroger.....	135
	LA METROPOLE DES PROXIMITES : LE REINVESTISSEMENT DES CENTRES ET LA QUALITE DU CADRE DE VIE, COMME LEVIER D'ATTRACTIVITE.....	139
3.1	DES VILLES-CENTRES AUX VILLAGES : VIVRE ET HABITER LA METROPOLE / REINVESTIR L'URBAIN.....	140
3.1.1	Marseille et Aix : des communes attractives et porteuses de rayonnement.....	141
A.	Les centralités principales marseillaises et aixoises : des centres porteurs de rayonnement international.....	141
B.	Des centralités secondaires qui s'affirment.....	144
C.	La mobilité dans les déplacements quotidiens des habitants des villes-centres.....	147
3.1.2	Les centralités métropolitaines de niveau 2 : un rôle majeur dans l'armature du territoire à consolider.....	151
A.	Des centres fragiles à reconquérir.....	151
B.	Les polarités secondaires : des zones de périphérie qui se réinventent.....	153
C.	Des échelles de ville accessibles pour tous les modes.....	153
D.	Des équipements et des services diversifiés, au plus proche des habitants.....	154
3.1.3	Les centralités de niveau 3, des pôles urbains d'équilibre menacés par une concurrence périphérique croissante.....	155
A.	La redynamisation de l'attractivité résidentielle et commerciale : un enjeu fort de ces centres.....	156
B.	Des villes éclatées, aux multiples centralités.....	156
C.	Des villes du « tout voiture » ?.....	157
D.	Une offre d'équipements et de services répondant aux besoins locaux.....	157
3.1.4.	Les centralités de niveau 4 : les petites villes et villages, des centres attractifs pour leur vocation résidentielle.....	158
A.	De la patrimonialisation des centres à la fonction de proximité.....	158
B.	Des logiques de développement liées à la proximité avec les centres urbains.....	159
C.	Des modes actifs présents sur les courtes distances et des transports en commun pour les plus longs trajets.....	159
D.	Différents niveaux d'équipements entre rayonnement sectoriel et fonctionnement local.....	160
3.2	PAYSAGE DU QUOTIDIEN ET QUALITE DU CADRE DE VIE.....	161

Une Métropole riche de sa diversité de paysages urbains.....	161
A. Les centres urbains : des espaces à préserver et à réinvestir.....	161
B. Un patrimoine bâti diversifié participant à la qualité des paysages.....	162
C. Nature (s) en ville : un support important du paysage quotidien des habitants.....	162

TABLES DES CARTOGRAPHIES

Les communes de la Métropole Aix-Marseille-Provence	13
Aix-Marseille-Provence dans son environnement régional – systèmes urbains et accessibilité	14
Les principales métropoles en chiffres	16
L'occupation du sol en 2019	18
Une protection et une gestion inégale des espaces naturels, agricoles et forestiers	23
La stratégie de mouillage au sein du Parc National des Calanques	26
Le littoral richesse écologique, ressources alimentaires et sites portuaires	29
Un positionnement géostratégique	34
Les corridors de fret	38
Panorama énergétique de la Métropole	44
Les réseaux d'irrigation métropolitain	48
Les 6 filières d'excellence du territoire AMP	51
Les principales polarités de bureaux et le stock par commune	54
La répartition des formations et des effectifs étudiants	56
Le tourisme culturel	60
Principaux sites touristiques	61
La valeur agronomique des sols urbanisés entre 1998 et 2014	68
Schéma de l'armature urbaine métropolitaine existante	74
La consommation d'espace entre 2009 et 2017	81
Destination des espaces consommés entre 2009 et 2017	82
La consommation d'espace entre 1988 et 2019	88
Origines des espaces consommés entre 2009 et 2017	89
La structuration du réseau routier	94
La structuration du réseau ferré	95
Synthèse des flux métropolitains (hors flux poids lourds)	98
La qualité de l'air	102
L'évolution de la population de 2009 à 2020	110
L'évolution annuelle de la population entre 2014 et 2020	111
La politique de la ville et l'éligibilité des projets ANRU	116
L'évolution de l'emploi de 2009 à 2020	127
Le foncier économique et pôles majeurs	129
Schéma de l'armature commerciale métropolitaine existante	134
Nature en ville	163
Une grande diversité de parcs et de jardins publics	163

GLOSSAIRE

ALUR	Accès au logement et un urbanisme rénové (loi pour)
AMU	Aix-Marseille Université
ANRU	Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée (protection sur le territoire français, première étape vers l'AOP)
AOP	Appellation d'Origine Protégée (protection au niveau européen)
ARS	Agence Régionale de la Santé
BD OCSOL	Base de données d'occupation du sol
BHNS	Bus à Haut Niveau de Service
BRGM	Bureau de Recherches Géologiques et Minières
CDAC	Commission Départementale d'Aménagement Commercial
CPER	Contrat de plan Etat-Région
CRIGE	Centre régional d'information géographique
CROUS	Centre régional des œuvres universitaires et scolaires
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DTA	Directive Territoriale d'Aménagement
EMD	Enquête Ménages Déplacements
EPCI	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
ESP	Emploi salarié privé
FISAC	Fonds d'Intervention pour les Services, l'Artisanat et le Commerce
GES	Gaz à effet de serre
GPMM	Grand Port Maritime de Marseille
IFSTTAR	Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
IMVT	Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires
INRA	Institut National de la Recherche Agronomique
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques



INSERM	Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale
IRD	Institut de Recherche pour le développement
LN PCA	Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur
MAE	Mesures agri environnementales
MIN	Marché d'intérêt national
MOS	Mode d'occupation du sol
NPNRU	Nouveau Programme National de Renouveau Urbain
OIN	Opération d'intérêt national
OPAH	Opération programmée d'amélioration de l'habitat
P+R	Parking-relais
PAAP	Pôle d'activités d'Aix-en-Provence
PAE	Programme d'Aménagement d'Ensemble
PAEN	Périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains
PAPAM	Plantes A Parfum, Aromatiques et Médicinales
PAT	Projet Alimentaire Territorial
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PEB	Plan d'Exposition au Bruit
PGRI	Plan de Gestion du Risque Inondation
PLH	Plan Local de l'Habitat
PNR	Parc Naturel Régional
PNRQAD	Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés
PPR	Plan de Prévention des Risques
PPRi	Plan de Prévention des Risques Inondation
PPRif	Plan de Prévention des Risques d'Incendies de Forêts
PPRt	Plan de Prévention des Risques technologiques
QCA	Quartier Central des Affaires



QPV	Quartier Prioritaire Politique de la Ville
RGA	Recensement Général Agricole
RPG	Registre parcellaire graphique
RTE-T	Réseau transeuropéen de transport
RTM	Réseau de transport marseillais
SAFER	Sociétés d'aménagement foncier et d'établissement rural
SAU	Surface agricole utile
SCP	Société du Canal de Provence
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SHON	Surface hors œuvre nette
SRCE	Schéma régional de cohérence écologique
SRU	Solidarité et au renouvellement urbains (loi relative à la)
TC	Transport en Commun
TCSP	Transport en Commun en Site Propre
TEP	Tonne équivalent pétrole
TRI	Territoire à Risque Important d'Inondation
TVB	Trame Verte et Bleue
UNESCO	Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization)
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZAP	Zone Agricole Protégée
ZICO	Zones d'Importance pour la Conservation des Oiseaux
ZIP	Zone industrialo-portuaire
ZNIEFF	Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique
ZUP	Zone d'Urbanisation Prioritaire



INTRODUCTION

3 150 km ²
255 kilomètres de côtes
92 communes
1 903 173 habitants en 2020
779 519 emplois en 2020

Espaces naturels, agricoles et forestiers, diversité urbaine, littoral et climat exceptionnels... Aix-Marseille-Provence se singularise par des atouts uniques dans le paysage des Métropoles françaises. Avec près de 3 150 km², soit une superficie 4 fois plus vaste que le Grand Paris et équivalente à 6 fois le Grand Lyon, elle est, de loin, la Métropole la plus étendue de France.

Elle bénéficie d'un positionnement géostratégique remarquable, au croisement de l'arc méditerranéen et du couloir rhodanien, qui a largement contribué à son rayonnement international et euroméditerranéen. Son positionnement est aussi conforté par des infrastructures lui offrant une grande accessibilité à l'international : le Grand Port Maritime Marseille-Fos (GPMM), l'aéroport international « Marseille-Provence » ou encore les gares TGV d'Aix-en-Provence, Marseille et Miramas.

Avec près de 1,9 millions d'habitants, Aix-Marseille Provence constitue également la locomotive de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Elle concentre en effet 37% des habitants et 37,5% des emplois régionaux. Aix-Marseille-Provence peut aussi se prévaloir d'une économie diversifiée qui crée de l'emploi, largement internationalisée et en croissance. Une croissance qui repose sur de puissants moteurs avec des filières d'excellence, de nombreux pôles de compétitivité, des fleurons internationaux (Airbus Helicopters, CMA-CGM...), une université reconnue ou encore une agriculture de grande qualité. Dans une autre perspective, ses efforts en matière de transition écologique méritent également d'être soutenus afin d'améliorer la qualité de vie sur son territoire et son image sur la scène internationale. **(Partie I)**.

Toutefois, plus que les autres Métropoles françaises, Aix-Marseille-Provence connaît des retards et des fragilités : son taux de chômage est plus élevé qu'au niveau national et les écarts de richesse particulièrement importants en font la Métropole la plus inégalitaire de France.

En 2020, la crise liée à la pandémie mondiale de Covid-19 a particulièrement affecté la Métropole, au même titre que les autres territoires fortement mondialisés. Cette crise est venue à la fois amplifier certaines fragilités structurelles (population moins qualifiée, instabilité de l'emploi...) et souligner les atouts de la Métropole, nécessaire à la résilience du territoire (économie diversifiée, filière industrielle, production agricole de proximité, accès à la nature...).

La Métropole se singularise aussi par son caractère polycentrique. Si elle s'organise autour des deux grandes villes-centres que sont Marseille, capitale de la région Sud, et Aix-en-Provence, elle s'inscrit dans un espace plus vaste regroupant 10 villes moyennes, 10 centralités intermédiaires et 70 petites villes et villages, aux physiologies urbaines très diverses.

Cette diversité, conjuguée aux caractéristiques topographiques et paysagères d'un espace méditerranéen contrasté, participent de son identité, et contribuent indéniablement à son attractivité. Son développement économique mais aussi résidentiel s'est traduit par un modèle de développement urbain expansif dans lequel les espaces naturels ou agricoles, pourtant déterminants dans l'image et la vie du territoire, constituent une variable d'ajustement de l'urbanisation.

Au-delà du prisme de la consommation foncière, ce mode de développement largement observé dans la Métropole (périurbanisation pavillonnaire, découplage bassins d'emploi-bassins résidentiels...) pose aussi question en matière d'attractivité résidentielle, de cohésion sociale (accessibilité des zones d'emploi complexifiée et coûteuse, pour les plus précaires notamment), de pressions accrues sur l'environnement et les paysages et de qualité de vie (pollutions suscitées par les déplacements motorisés, temps quotidiens passés dans les véhicules...). **(Partie II)**.

Dans un territoire métropolitain de très grande dimension, fonctionnant de manière polycentrique, la proximité devient une valeur essentielle pour les habitants. Elle est incarnée par la courte distance ou la courte durée de déplacement et par la facilité d'accès depuis le lieu de résidence aux différents lieux de vie quotidiens. Dans un territoire métropolitain où plus des 2/3 des déplacements se font sur des distances inférieures à 5 km, l'enjeu de reconquête de la proximité est primordial.

La place et le devenir des centres villes et des centralités périphériques est une entrée clé dans l'analyse du territoire sous l'angle de la proximité. Plusieurs villes du territoire ont déjà entrepris des démarches de revitalisation de leur centre-ville, pour renforcer leur attractivité et donc offrir plus de proximité à leurs habitants. La qualité de déplacement, la facilité d'accès aux sites d'emplois (échangeurs, pôles d'échanges multimodaux, transports en commun), les capacités d'évolution du tissu urbain, notamment des abords des centres, le maillage en équipements, services, commerces sont autant d'aspects de la proximité à prendre aussi en considération.

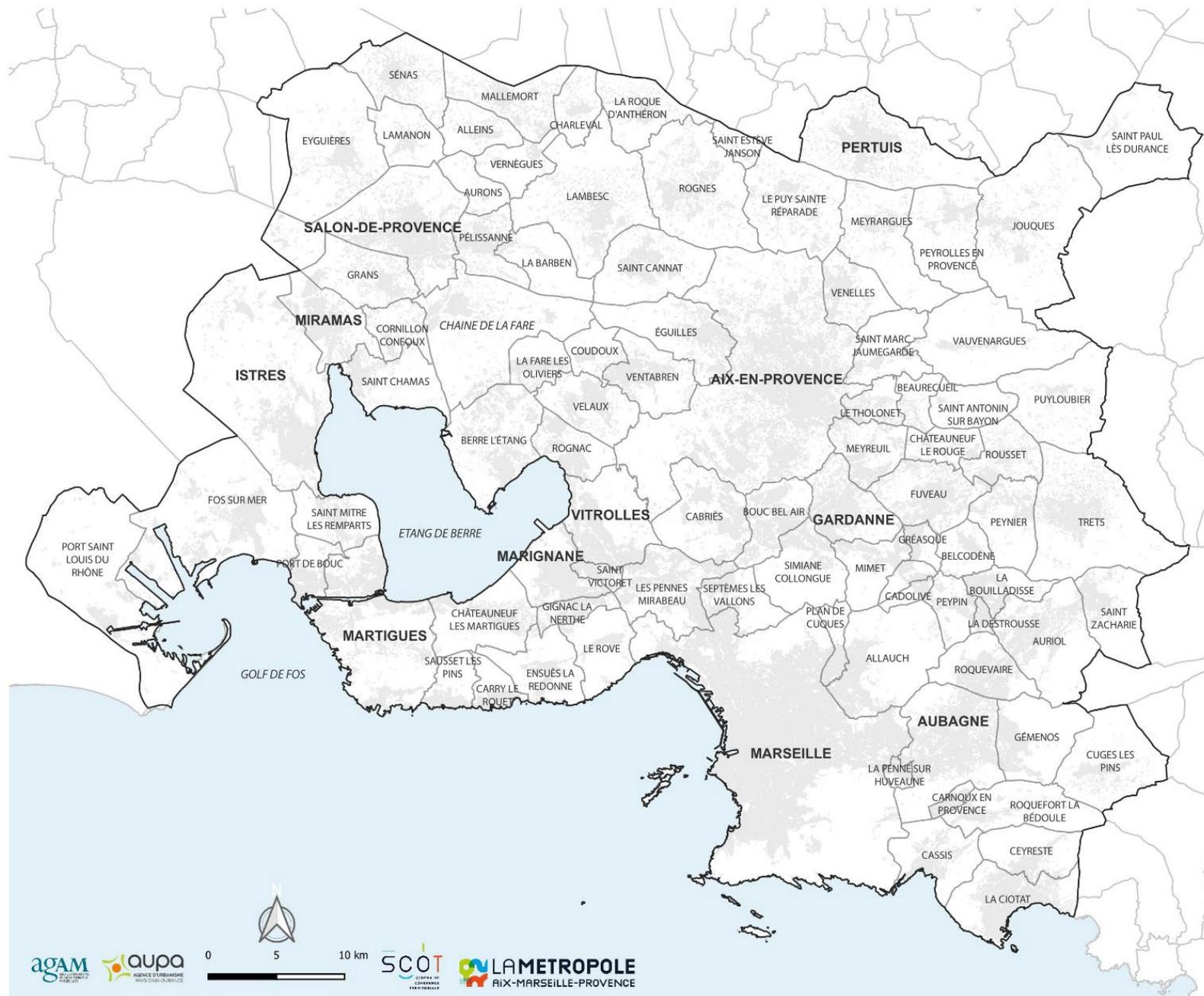
Cette qualité de vie doit se reporter à toutes les échelles du territoire y compris celle du périurbain. Or le processus d'étalement urbain a entraîné des conséquences mul-



tiples, au même titre que la croissance économique, en créant des paysages banalisés et dégradés qu'il est nécessaire de requalifier dans une optique de développement plus équilibré des territoires périurbains. **(Partie III)**



LES 92 COMMUNES COMPOSANT LA METROPOLE

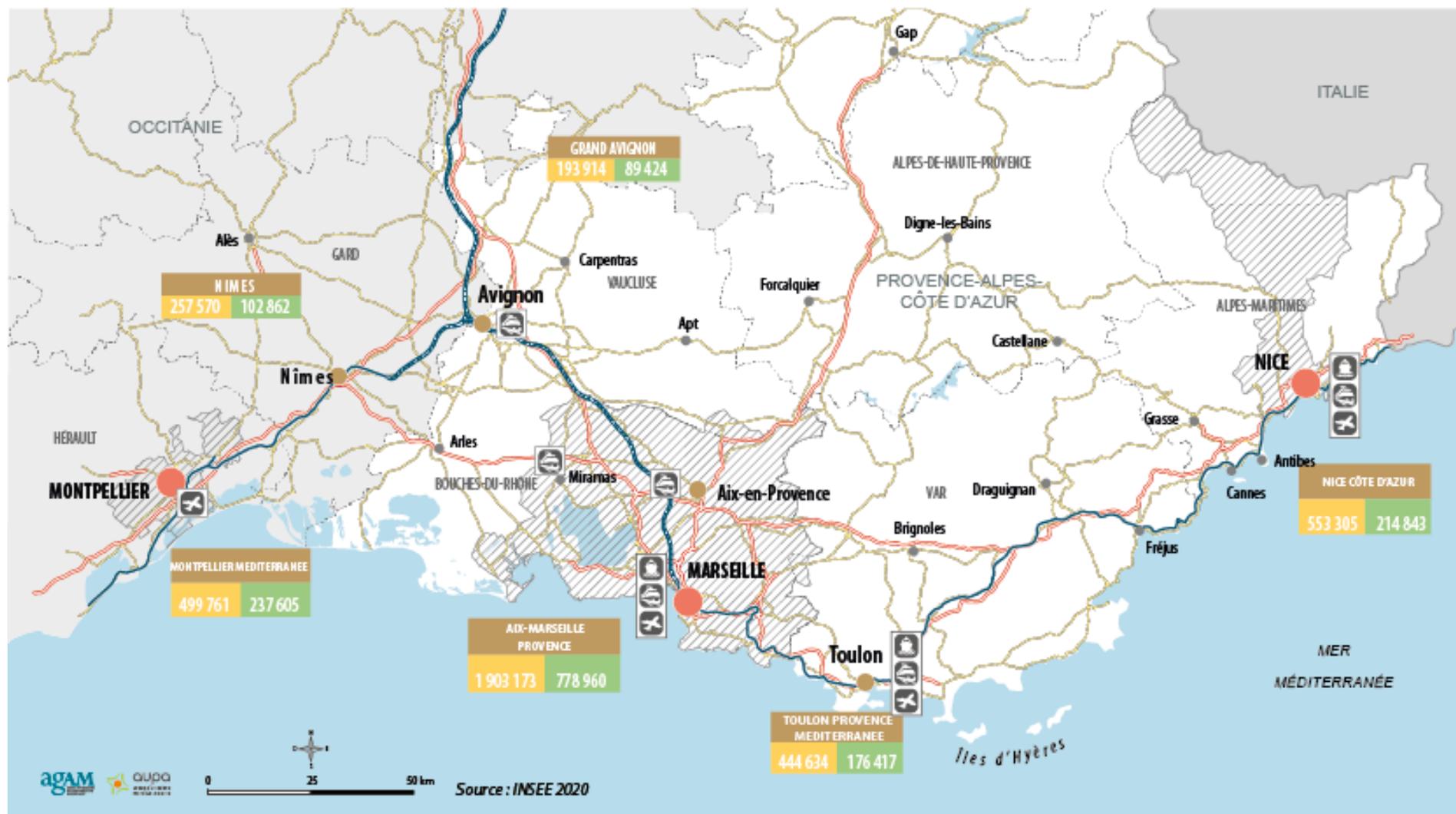


AIX-MARSEILLE-PROVENCE DANS SON ENVIRONNEMENT RÉGIONAL

SYSTÈMES URBAINS & ACCESSIBILITÉ

- Autoroute
- Ligne Grande Vitesse
- Prolongement LGV
-  Port voyageurs
-  Desserte TGV
-  Aéroport
-  Métropole
-  Département

METROPOLE
Habitants Emplois



LES PRINCIPALES MÉTROPOLIS EN CHIFFRES

COMPARAISON DES MÉTROPOLIS INSTITUTIONNELLES SELON L'INSEE



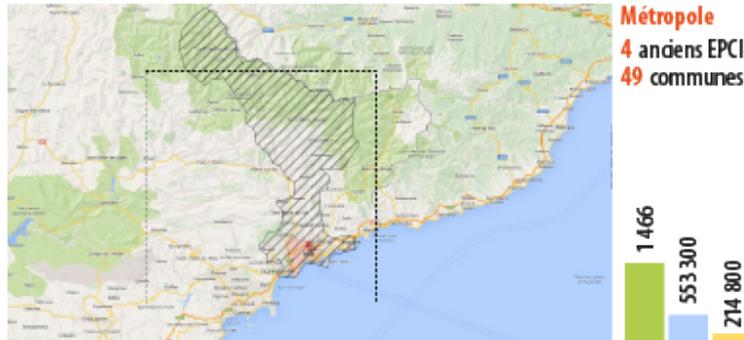
*EPT : Etablissement Public Territorial

Sources : INSEE2020, google map

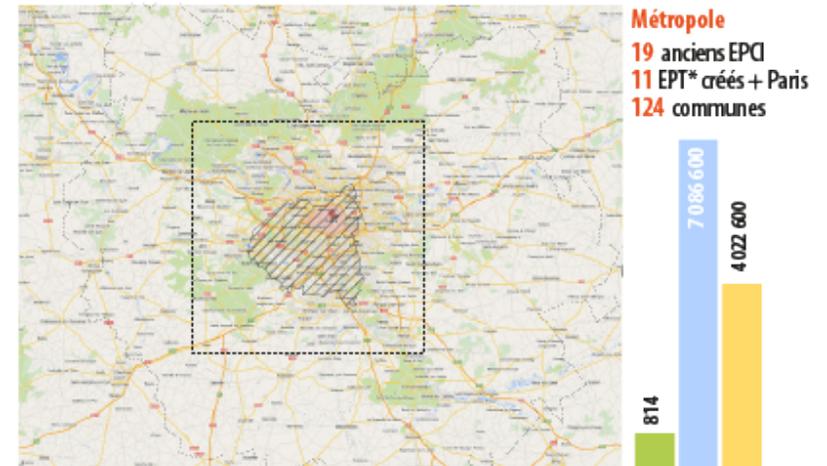
AIX-MARSEILLE-PROVENCE



NICE



PARIS



LYON





UNE MÉTROPOLE À VOCATION EURO- MÉDITERRANÉENNE QUI S’AFFIRME

1.1 Une Métropole méditerranéenne remarquable et accessible

La Métropole Aix-Marseille-Provence est caractérisée par son fort caractère naturel, elle est couverte à 55% par des forêts et milieux naturels et semi-naturels (source : MOS 2017), et compte plusieurs grands espaces remarquables comme le Parc National des Calanques (8 500 hectares de cœur terrestre et 43 500 hectares de cœur marin), le Grand Site de France Concors - Sainte-Victoire (49 9000 hectares) et les quatre Parcs Naturels Régionaux (11 900 hectares situés au sein d'Aix-Marseille Provence).

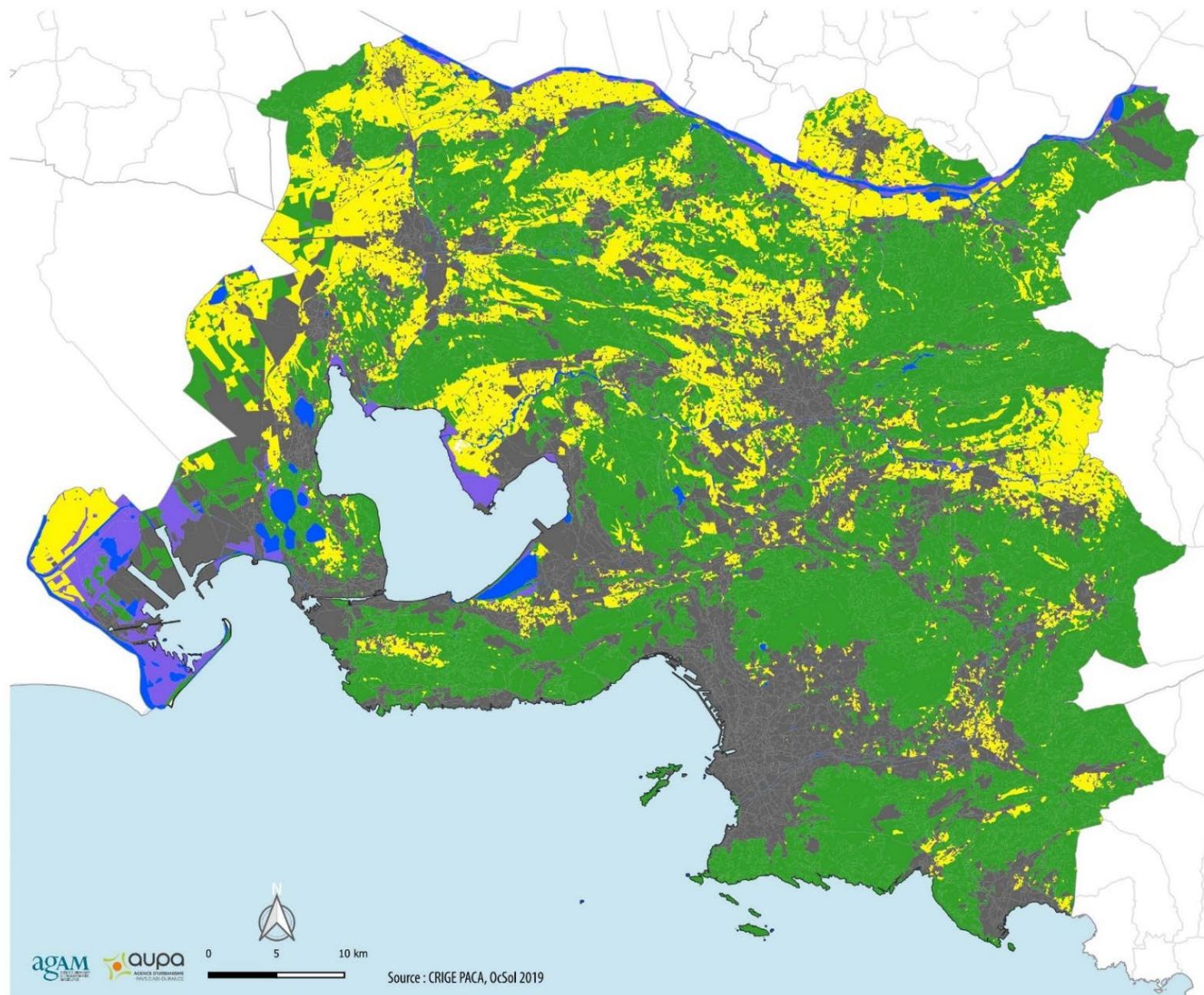
Ses espaces naturels, ses paysages, son agriculture, son littoral et son climat sont de nombreux atouts qui la positionnent dans le grand réseau des métropoles. Son cadre de vie attractif tient notamment aux grands événements et festivals, aux lieux culturels d'exception, aux activités urbaines ou de pleine nature aux portes des villes. Aix-Marseille-Provence bénéficie également d'infrastructures offrant une grande accessibilité à l'international. L'aéroport international Marseille-Provence, les gares TGV (Aix-en-Provence, Marseille Saint-Charles et Miramas), les autoroutes et le Grand Port Maritime Marseille-Fos constituent de véritables « portes d'entrées » européennes sur le territoire. Les liens qu'elle a su tisser avec le reste du monde lui ont permis de développer sa puissance économique actuelle et de tirer profit de ses ressources internes.



L'OCCUPATION DU SOL EN 2019

Occupation du sol en 2019

- Forêts et milieux semi-naturels
- Surfaces en eau
- Territoires agricoles
- Territoires artificialisés
- Zones humides



1.1.1 L'écrin naturel de la Métropole, un écosystème remarquable garant de l'attractivité métropolitaine

La présence d'espaces naturels majeurs entre les différents pôles urbains structurants constitue une des singularités de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Face à la pression urbaine et au changement climatique, mais aussi pour ne pas éroder les atouts initiaux du territoire, le maintien des fonctions environnementales de la Métropole constitue un enjeu majeur.

Le socle paysager est constitutif de l'identité du territoire : **la topographie** constitue la toile de fond structurante de la Métropole et en dessine les horizons. La forte perception paysagère renforce l'image de « **Métropole nature** » mais la rend également très sensible d'un point de vue paysager. Sur le plan géomorphologique, la moitié Est du territoire est marquée par des reliefs calcaires, avec notamment **le Pic de Bertagne sur le massif de la Sainte-Baume** qui en est le point culminant (1 042 mètres). Depuis **la vallée de la Durance** jusqu'au littoral méditerranéen, les lignes de massifs collinaires se succèdent, rythmées par des plaines et des vallées : **massif des Alpilles** dans le prolongement Ouest du Luberon, **chaîne de la Fare, chaîne des Côtes et le la Trévaresse, Regagnas, massifs du Concors** et de **la Sainte-Victoire, vallée de l'Arc, massif de la Sainte-Baume, massif de l'Etoile et du Garlaban, vallée de l'Huveaune, massif des Calanques, massif de la Nerthe**. L'Est et le Sud du territoire sont également marqués par des exceptions géologiques : **le poljé de Cuges-les-Pins** et **le Cap Canaille** qui abritent les plus hautes falaises maritimes d'Europe. A l'Ouest, les reliefs s'atténuent progressivement en direction de la vallée du Rhône tandis qu'au Sud-Ouest, l'étang de Berre offre une vaste façade littorale intérieure. Enfin, l'extrême Ouest du territoire s'ouvre sur la Camargue toute proche et sur la plaine de la Crau.

La forêt et plus globalement le couvert végétal sont des composants majeurs des paysages d'Aix-Marseille-Provence. Quatre formations végétales dominent : les landes et formations herbacées (27% du couvert végétal), le pin d'Alep (27%), les essences mixtes (20%) composées de conifères et de feuillus, et les feuillus (20%) d'avantage représentés au Nord et à l'Est du territoire (source : BD forêt IGN). Le pin d'Alep, essence pionnière, peu exigeante en eau et en qualité de sol, emblématique des paysages des collines provençales, est l'espèce boisée la plus représentée.

L'eau, dans ses cours naturels ou amenée artificiellement, est un élément constitutif des paysages. En effet, le territoire possède une hydrographie complexe, dictée par la géologie et les conditions climatiques. Ainsi, les cours d'eau possèdent un régime pluvio-méditerranéen, qui alterne des périodes de crue, d'étiage, voire d'assec pour certains d'entre eux.

La Métropole est délimitée à l'Ouest par **le Grand Rhône**, un des bras du delta du Rhône qui draine 85% des eaux du fleuve, et au Nord par **la Durance**. La Durance alimente une grande partie de la Provence via un important système de canaux. Elle approvisionne de nombreuses communes en eau brute, via **le canal de Marseille** (prise d'eau de Saint-Estève-Janson). Le vaste réseau d'irrigation associé qui sillonne **la plaine de la Crau** joue également un rôle essentiel, puisqu'il alimente à 70% la nappe phréatique de la Crau (source : Syndicat Mixte de gestion des nappes de la Crau), exploitée pour des usages alimentaires, agricoles et industriels.

Le territoire métropolitain est également alimenté par l'eau du **Verdon**, via le Canal de Provence. Témoins de la maîtrise de l'eau en Provence, ces ouvrages hydrauliques ont été, et sont toujours, déterminants dans l'occupation des sols, la richesse de la biodiversité ainsi que le façonnement des paysages agricoles.

La Touloubre, l'Arc et la Cadière se jettent dans l'étang de Berre. Plus à l'Est, le fleuve côtier de **l'Huveaune**, qui débouche naturellement dans le parc balnéaire du Prado a été détourné de son lit originel afin de préserver de la pollution, les eaux de baignade de la rade Sud de Marseille. Il a pour affluent **le Jarret**. Le territoire est également parcouru par un réseau de cours d'eaux temporaires. A sec la plupart du temps, ils se forment en cas d'épisodes pluvieux, en lien direct avec le relief.

Enfin, avec 255 kilomètres de rivages, Aix-Marseille-Provence est aussi une **Métropole littorale**. Les espaces littoraux composent une grande diversité de paysages qui participent à l'attractivité résidentielle et touristique du territoire. La façade maritime est scandée par une succession de séquences où s'imbriquent espaces naturels, urbains, agricoles et industriels. On retrouve d'Est en Ouest : **les baies de La Ciotat et de Cassis, les côtes rocheuses du massif des Calanques, les rades Sud et Nord de Marseille et la Côte Bleue, le golfe de Fos (plages Saint-Gervais et le Cavaou), la ZIP et le They de la Gracieuse à Port-Saint-Louis-du Rhône.**

L'étang de Berre, vaste lagune méditerranéenne (155 hectares) communiquant avec la mer par le chenal de Caronte, compte trois sous-ensembles : l'étang principal et **les étangs de Vaïne à l'Est et de Bolmon au Sud-Est**. L'étang de Berre constitue notamment un enjeu central à l'échelle métropolitaine, tant par sa valeur écologique que pour son potentiel de reconversion vers des usages économiques renouvelés, résidentiels ou de loisirs. L'Ouest du territoire est également marqué par un chapelet d'étangs intérieurs, principalement localisés entre le golfe de Fos et l'étang de Berre : **les étangs de l'Olivier, d'Entressen et les anciens marais salants Rassuen (Istres), l'étang de l'Estomac (Fos-sur-Mer), l'étang du Pourra (à cheval sur Saint-Mitre-les-Remparts et Port de Bouc)** qui appartient au Conservatoire de Littoral et qui fait l'objet d'une étude de faisabilité pour la création d'une réserve



naturelle régionale, **les étangs de Lavalduc et d'Engrenier** (Fos-sur-Mer) exploités à des fins industrielles par les Salins du Midi et l'étang de Citis (Saint-Mitre-les-Remparts).

Les espaces agricoles occupent 21 % du territoire métropolitain en 2017 (source : MOS 2017) et sont donc une composante essentielle du paysage, en particulier au Nord et à l'Ouest du territoire. L'agriculture métropolitaine est dominée par un paysage composite de huertas, où la diversité des terroirs propose autant d'ambiances. Les cultures sèches (vignes, oliviers...) alternent avec des plaines agricoles fertiles et irriguées, mais aussi de l'agriculture sous serres, de vastes prairies pâturées, des rizières... La Métropole se singularise par un paysage traditionnel de « **campagne provençale** » marqué par l'alternance de petites cuvettes cultivées et de bosquet de pins implantés en promontoire sur des reliefs de taille modeste, tandis que sur les piémonts des massifs, les restanques organisent la transition avec les plaines et les vallées. Dans les espaces urbains denses, les paysages agricoles subsistent le plus souvent de manière relictuelle et fragmentée.

Les grands domaines viticoles ou oléicoles sont à la fois des éléments de patrimoine et des équipements touristiques de premier ordre : ils contribuent à valoriser l'image du territoire. Toutefois, bien qu'elles soient un élément fort de l'attractivité touristique et résidentielle, les trames agricoles se réduisent, sous l'effet cumulé de la périurbanisation et des friches spéculatives.

Ce socle géographique et géomorphologique est à l'origine d'un panel d'ambiances paysagères qui participent pleinement au rayonnement du territoire. **Les 33 unités paysagères** recensées à Aix-Marseille-Provence dans l'Atlas des paysages des Bouches-du-Rhône (2021) témoignent de cette diversité.

A. Une trame verte et bleue constituée d'écosystèmes remarquables

Aix-Marseille-Provence est dotée d'une grande richesse écologique : **51% du territoire est couvert par des inventaires écologiques (ZNIEFF, ZICO)** (source : INPN, 2023). Cette richesse écologique prend appui sur une grande diversité d'habitats. Sur le territoire métropolitain, les principaux *hotspot*, zones géographiques représentatives de la biodiversité, sont :

- les massifs calcaires et dolomitiques ;
- les espaces littoraux, les îles et les petits fonds marins ;
- les zones humides présentes autour de l'étang de Berre et au sein des cours d'eau et de leurs ripisylves ;
- les milieux plus arides tel que la Crau sèche (Coussoul).

Le territoire métropolitain s'inscrit dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'une des régions de France métropolitaine dont la biodiversité est la plus riche, ceci en raison de la combinaison des influences méditerranéennes et alpines sur son territoire. **La Métropole abrite 2/3 des oiseaux de France, 1/3 des plantes à fleur de France** (source : Atlas de la biodiversité, Métropole Aix-Marseille-Provence, juin 2021). Aussi, la responsabilité de leur conservation est majeure et la Métropole doit activement y contribuer.

Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur identifie la Trame Verte et Bleue (TVB) régionale. Sur le territoire métropolitain, cette TVB représente près de **140 000 hectares de réservoirs biologiques et 17 300 hectares de corridors reliant les réservoirs entre eux, dont 30% sont « à remettre en bon état » et 70% « à préserver »**.

Les réservoirs biologiques sont globalement assez bien protégés via trois grandes familles de protections, plus ou moins fortes, qui se recoupent partiellement :

- **les protections réglementaires** (4% de la superficie du territoire) avec notamment le cœur du Parc national des Calanques, 2 réserves naturelles nationales, 2 réserves naturelles régionales, 1 réserve biologique, 15 arrêtés préfectoraux de biotope ;
- **des protections foncières** (6,5% de la superficie du territoire) : sites acquis par le Conservatoire du Littoral, sites du Conservatoire régional d'espaces naturels, Espaces Naturels Sensibles du Conseil Départemental ;
- **des protections contractuelles** (44% du territoire) régies par des chartes et documents d'objectifs :
 - **les quatre Parcs Naturels Régionaux (PNR) : Camargue** (Port-Saint-Louis-du-Rhône), **Alpilles** (Eyguières, Lamanon, Sénas), **Lubéron** (Pertuis) et **Sainte-Baume** (Auriol, Cuges-les-Pins, Gémenos, Roquevaire et Saint-Zacharie) ;
 - **le réseau des 29 sites Natura 2000, sur terre et en mer**. Deux sites sont exclusivement marins : la Côte Bleue marine et la baie de La Ciotat ;
 - l'aire d'adhésion au Parc national des Calanques.



- le Parc marin de la Côte Bleue.

Les continuités écologiques d'Aix-Marseille-Provence s'inscrivent dans un fonctionnement supra-métropolitain voire régional. Ainsi, de nombreux espaces situés en frange ou en lisière appartiennent à des entités naturelles qui dépassent les limites administratives d'Aix-Marseille-Provence : les Alpilles, la plaine de la Crau et la Camargue à l'Ouest, le Luberon au Nord, la Sainte-Victoire et la Sainte-Baume à l'Est.

A l'Est également, le territoire contribue au fonctionnement d'une vaste continuité écologique qui prend appui sur l'enchaînement des massifs du Grand Caunet, de la Sainte-Baume et du Regagnas.

Toutefois, malgré l'amélioration des connaissances et le renforcement des mesures de protection, certains espaces ne bénéficient pas ou partiellement de protection ou d'inventaires.

La complémentarité du diagnostic et de l'Etat Initial de l'Environnement

L'Etat Initial de l'Environnement (EIE) met en évidence les caractéristiques environnementales, identifie les risques et définit et hiérarchise les enjeux environnementaux présents sur le territoire métropolitain. Il est mené conjointement avec le diagnostic du SCoT qui définit les enjeux d'aménagement et de développement du territoire. Ainsi, ces deux démarches interagissent pour une prise en compte rigoureuse de l'environnement dans l'aménagement du territoire. De ce fait, certaines thématiques abordées dans le diagnostic sont traitées dans l'EIE.

B. Une fragmentation des espaces naturels inquiétante pour l'équilibre environnemental du territoire

Malgré ces dispositifs de protection, le territoire a été fragmenté par l'extension de la tache urbaine et des infrastructures de transport. Le desserrement urbain a conduit progressivement à une périurbanisation, résultant du développement de quartiers pavillonnaires ou d'habitat diffus, rendant de moins en moins lisibles les limites et les interfaces ville-nature. Le territoire doit donc faire face au double défi de protéger ses richesses naturelles et paysagères tout en permettant aux habitants et aux touristes de pouvoir en bénéficier.

D'un point de vue écologique, des corridors terrestres et aquatiques ont été fragilisés. Il s'agit notamment des espaces reliant **le massif des Alpilles et la chaîne des Côtes**, les différentes entités qui composent **la Réserve Nationale des Coussouls de Crau, les chaînes de la Fare et des Côtes, les plateaux de l'Arbois et de Vitrolles, les massifs de l'Etoile et de la Nerthe, les massifs du Garlaban et de la Sainte-Baume et les deux cœurs terrestres du Parc national des Calanques**. Seul un cours d'eau n'est pas concerné par un risque de non atteinte du bon état écologique en 2027 (les causes de non atteinte sont l'altération du régime hydrologique, de la morphologique, de la continuité écologique, altérations hydromorphologiques, prélèvements, pollutions) (source : SDAGE 2022-2027, état des lieux). La préservation des corridors écologiques encore fonctionnels est un enjeu majeur du SCoT. Il s'agit autant de protéger les fonctionnalités écologiques du territoire que de permettre aux espèces faunistiques et floristiques de se déplacer pour s'adapter au changement climatique. La lisibilité des limites d'urbanisation est aussi importante pour préserver la qualité des espaces et les aménités qu'ils procurent.

C. La préservation des fonctions environnementales : un enjeu majeur face à la pression urbaine et au changement climatique

L'image et l'attractivité de la métropole Aix-Marseille-Provence sont très liées à ses milieux naturels : tourisme et loisirs, cadre de vie, agriculture... Ces espaces sont à la fois source d'identité et supports d'activités économiques pour le territoire. De plus, les milieux naturels jouent d'autres rôles essentiels à l'équilibre du territoire, à travers la régulation du ruissellement, le maintien d'une certaine hygrométrie des sols ou l'absorption des pollutions d'origine humaine notamment.

Les évolutions climatiques, allant dans le sens d'une plus grande aridité et d'une hausse des températures moyennes et extrêmes, auront des conséquences très



concrètes en termes de dégradation des milieux naturels, dont certaines sont d'ores et déjà observables :

- **le dépérissement d'écosystèmes terrestres et marins** du fait de conditions de développement dégradées pour les espèces ;
- **le développement des plantes invasives et l'augmentation de la présence des organismes ravageurs** en raison des perturbations des équilibres existants entre les différentes espèces, entraînant le surdéveloppement de certaines ;
- **le déplacement voire les migrations d'espèces végétales** et animales pour retrouver des conditions de vie optimales ;
- **la menace sur les espaces naturels littoraux** sous l'action combinée de la remontée du niveau de la mer et de l'érosion littorale.

L'assèchement ou la détérioration des zones humides se sont également accompagnés de perte de biodiversité, et de destruction des services rendus par ces écosystèmes (rétention d'eau, contribution à la résorption de la pollution par les nitrates et les matières en suspension).

Au regard des services fournis par les écosystèmes, les enjeux de conservation et de développement de la biodiversité revêtent un caractère primordial. Fragilisés par les changements climatiques en cours et une pression urbaine forte, la prise en compte de ces espaces naturels, des corridors écologiques, et la résolution de nombreux conflits d'usage sont aujourd'hui nécessaires pour maintenir leur capacité à contribuer à la régulation du climat, à l'épuration des cours d'eau, au stockage du carbone...

UNE PROTECTION ET UNE GESTION INÉGALE DES ESPACES NATURELS, AGRICOLES ET FORESTIERS

Protections contractuelles

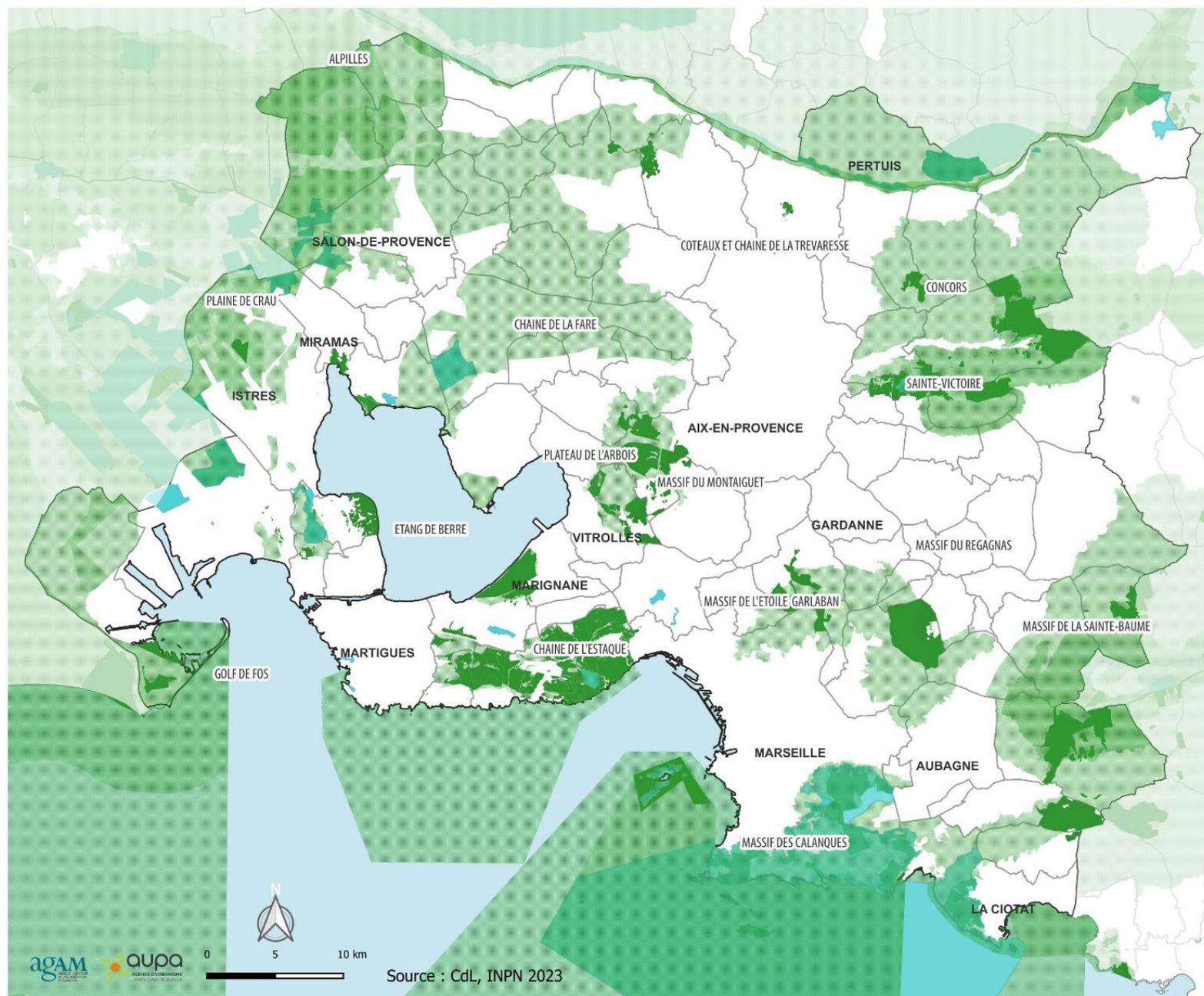
 Aires d'adhésion au Parc nationaux, parcs naturels régionaux, parcs naturels marins sites d'importance communautaire, zones de protection spéciale

Protections règlementaires

 Coeurs de Parc nationaux, réserves biologiques, arrêtés de protection de biotope, réserves naturelles régionales et nationales

Protections foncières

 Espaces naturels sensibles, terrains du conservatoire du Littoral ou des espaces naturels



1.1.2 Le littoral et le port : des espaces d'interface stratégiques pour une Métropole maritime attractive

La présence du littoral est une spécificité marquante de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Fort de 255 kilomètres de côtes, le territoire est baigné par les eaux de la mer Méditerranée de Port-Saint-Louis-du-Rhône à La Ciotat et possède l'une des plus vastes lagunes d'Europe : l'étang de Berre.

Plus qu'une simple zone de contact entre la terre et la mer, le littoral est le lieu de nombreuses interrelations contribuant notamment à l'attractivité métropolitaine. Il est stratégique pour le développement du territoire car il concentre plusieurs enjeux à la fois économiques, écologiques et sociaux.

C'est aussi un espace portuaire et industriel au cœur des flux internationaux, du fait de l'implantation en deux bassins (Est et Ouest) du Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM) qui joue un rôle pivot dans l'approvisionnement national en hydrocarbures. Il tend aujourd'hui à diversifier ses activités avec notamment un repositionnement sur le trafic conteneurs et la structuration d'une économie maritime industrielle dans le domaine des énergies marines renouvelables.

Un territoire soumis à la Loi littoral, dont les dispositions sont précisées par la DTA des Bouches-du-Rhône

Qu'elles soient bordées par la mer Méditerranée ou l'étang de Berre, les vingt communes littorales d'Aix-Marseille-Provence sont soumises aux dispositions de la **Loi Littoral** (articles L 121-1 à L 121-51 du code de l'urbanisme). Ces dispositions ont été précisées et complétées par la DTA (*Directive Territoriale d'Aménagement*) des Bouches-du-Rhône (2007), avec laquelle le SCoT s'inscrit dans un rapport de compatibilité, conformément à l'article L 131-1 du code de l'Urbanisme.

La DTA des Bouches-du-Rhône identifie et cartographie à son échelle **les espaces remarquables du littoral, les espaces proches du rivage** (autour de l'étang de Berre uniquement) et **cinq coupures d'urbanisation** destinée à lutter contre la formation d'une conurbation autour de l'étang de Berre, notamment en préservant certains secteurs agricoles.

La DTA identifie également cinq secteurs à enjeux particuliers pour lesquels elle précise les modalités d'application de la loi Littoral :

→ **Le littoral camarquais** : Les travaux autorisés, l'occupation du sol (cabanons, caravaning) et la fréquentation dans les espaces remarquables sont conditionnés.

→ **La presqu'île de Port-Saint-Louis-du-Rhône** : Les extensions limitées de l'urbanisation dans les EPR pour les secteurs de friches industrielles sont contraintes : maintien du caractère des constructions de part et d'autre du canal Saint-Louis, préservation de la zone non bâtie, privilégier les développements les plus denses à l'Ouest de la zone.

→ **La zone industrielle portuaire de Fos-sur-Mer** : la DTA exprime des principes d'organisation du site et de ses vocations (portuaires, industrielles, logistiques et naturelles) et demande à ce que les principes de continuité de l'urbanisation et d'extension limitée de l'urbanisation dans les EPR soient adaptés au regard du risque industriel et de l'accueil d'activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau.

→ **Le secteur de Lavera Ponteau, à Martigues** : au-delà de la préservation des ER, l'espace disponible doit être réservé à l'extension du complexe pétrochimique ou à des activités nécessitant la proximité immédiate de l'eau ou une relocalisation.

→ **Le secteur Sud-Est de l'étang de Berre**, compris entre l'aéroport et La Mède : l'extension de l'urbanisation doit être limitée aux secteurs des Roselières (Château-neuf-les-Martigues) et des Beugons (Marignane), et le développement doit s'inscrire en continuité des zones urbanisées de Gignac-la-Nerthe et Marignane en préservant la plaine agricole.

A. Un littoral vecteur de ressources et d'aménités

Le littoral, espace complexe et fragile, constitue une ressource importante pour la biodiversité et offre de nombreuses aménités en termes de cadre de vie, soulevant des enjeux de durabilité et de préservation.

Une richesse des écosystèmes marins

Le littoral et la mer représentent une ressource écologique importante, en tant qu'espaces naturels supports de biodiversité, mais également au regard de leurs effets induits sur le territoire. Ils contribuent d'une façon générale à la **régulation climatique** (stockage de CO₂, traitement / recyclage d'une partie des rejets d'origine humaine) ainsi qu'à la **régulation thermique**. La biodiversité littorale permet encore l'**atténuation des impacts de l'érosion côtière et de la submersion marine**, notamment par la présence d'herbiers de posidonies sur les fonds et leur maintien sur les bords de plage (banquettes). Elle joue aussi un rôle dans l'**approvisionnement alimentaire** (pêche, aquaculture, mytiliculture) et participe de la recherche et du développement au travers de la **filière du génie écologique côtier** (connaissance des écosystèmes, restauration des milieux dégradés, optimisation des services rendus par la nature...). Enfin, cette biodiversité s'inscrit également dans le domaine social et culturel à travers les aménités paysagères et identitaires qu'elle génère ou par les pratiques d'activités économiques et de loisirs qu'elle permet (plongée sous-marine, pêche).

Concentrée près des côtes (petits fonds marins de moins de 20 mètres de profondeur), la biodiversité est fragilisée par les principaux usages et pratiques en mer.

Les espaces naturels littoraux font l'objet de protections, notamment par les aires marines protégées et les espaces du conservatoire du littoral.

Le littoral comme lieux de pratiques et de loisirs

Le littoral d'Aix-Marseille-Provence offre aussi la possibilité de pratiquer une vaste palette de sports et de loisirs nautiques. La qualité des eaux de baignade conditionne fortement la pratique de ces activités et l'attractivité du territoire en matière de tourisme balnéaire.

Malgré des problèmes récurrents sur quelques sites, **Capucins et Saint-Jean à La Ciotat, Romaniquette à Istres, Huveaune et Catalans à Marseille**, la qualité des eaux de baignade s'améliore si l'on analyse la situation sur le temps long. C'est notamment grâce aux différents Contrats de milieux mis en œuvre sur le territoire : le

contrat de baie couvre désormais l'intégralité du littoral marin (extension au golfe de Fos en 2019), le **contrat d'étang de Berre**, le **contrat de rivière du bassin versant de l'Huveaune**, etc. Cependant, la situation est plus contrastée ces dernières années. Seulement 79% des 80 sites surveillés sont d'excellente qualité en 2022 (contre 81% en 2019) (source : baignade.sante.gouv.fr) ; L'amélioration de la qualité des eaux de baignade reste donc un enjeu majeur.

Le territoire offre aussi des conditions de navigation exceptionnelles, en particulier **en rade Sud de Marseille**, considérée comme un véritable stade nautique. Le littoral d'Aix-Marseille-Provence possède également de très beaux fonds marins. La plongée sous-marine se pratique sur quelques 300 spots de la Côte Bleue à La Ciotat. On recense une centaine de clubs de plongée sur le territoire. Le **centre UCPA de Niolon** est l'un des plus grands centres de plongée européen. D'autres pratiques plus récentes se développent de façon exponentielle, telles que le stand up paddle, le jet-ski ou encore le kitesurf, qui posent la question de leur gestion sur des espaces partagés par tous.

B. Un milieu sous pression

Eminemment attractif et support de nombreuses activités anthropiques, le littoral fait l'objet de nombreuses pressions qui le fragilisent.

Le **Conservatoire du Littoral** a acquis **8 700 hectares** (soit 2,8% du territoire) (source : INPN) dans un double objectif de préservation et d'ouverture au public. Il veille à ce que la fréquentation reste compatible avec le maintien des équilibres écologiques, à l'image des aménagements réalisés sur l'ancienne poudrerie royale de **Saint-Chamas** et sur **les rives de l'étang de Bolmon** (aménagement d'itinéraires, d'aires de stationnement naturelles...). Certains sites sont très visités, à l'image de Port-Miou à **Cassis** et du Frioul à **Marseille**. Le site de la Côte Bleue est l'un des plus vastes de France métropolitaine.

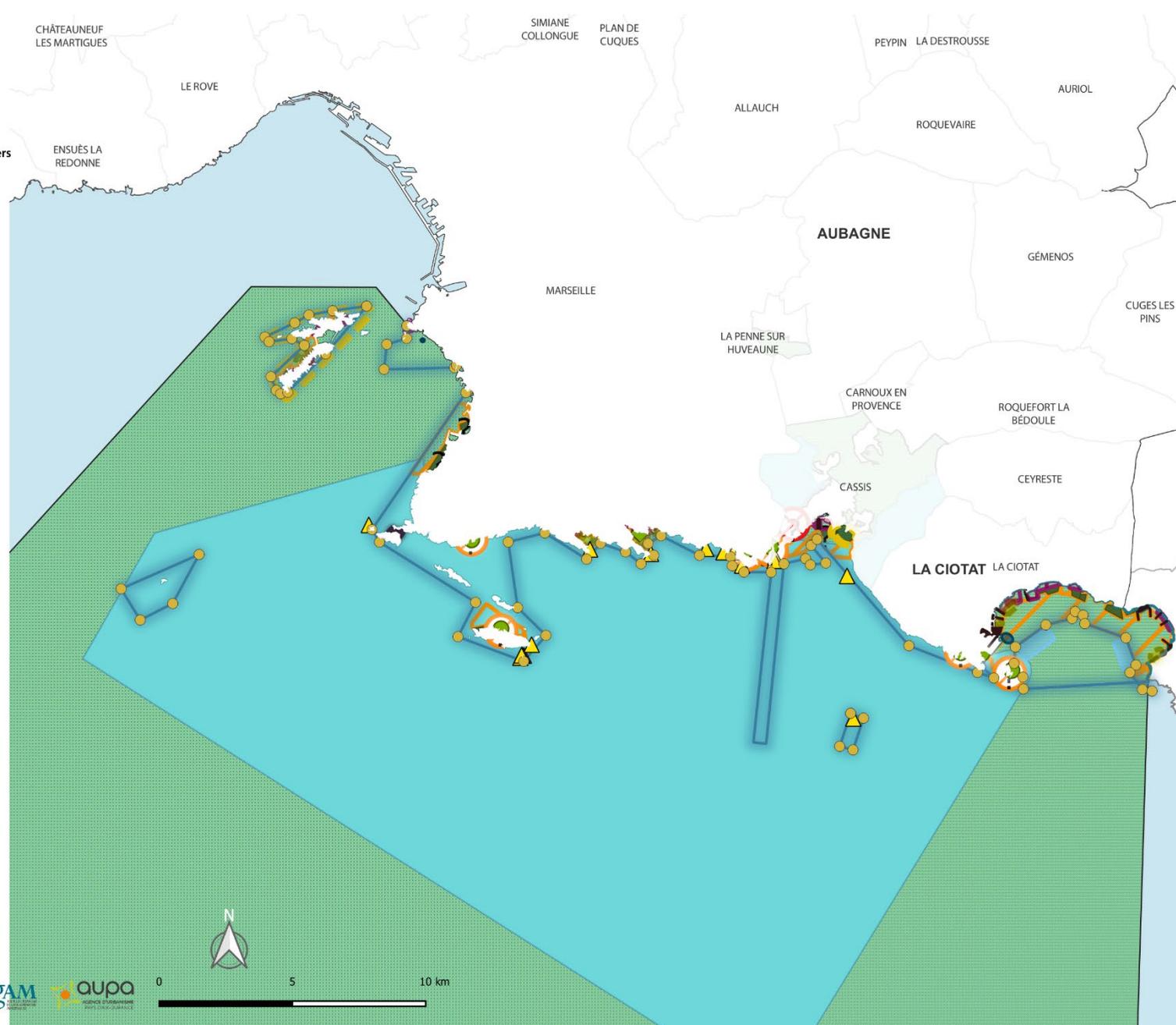
Le Parc national des Calanques a validé en 2020 son schéma d'organisation des mouillages.

Trois arrêtés relatifs au mouillage pour l'ensemble des navires dans l'espace marin du Parc national des Calanques ont été signés en 2021. Ils consistent en la première grande étape de la mise en œuvre du schéma. Ils permettront une meilleure protection du milieu marin, notamment l'herbier de Posidonie. La seconde étape sera réalisée à l'horizon 2024 avec la mise en place sur certains sites, d'équipements en bouées comme alternative au mouillage sur les herbiers.



LA STRATEGIE DE MOUILLAGE AU SEIN DU PARC NATIONAL DES CALANQUES

-  Zone de mouillage autorisé
-  Zone de mouillage autorisé pour les navires de moins de 10 m
-  Zone de mouillage autorisé limitée en heure
-  Zone de Mouillages et d'Equipements Légers
-  Projet de Zone de Mouillages et d'Equipements Légers
-  Zone d'Interdiction de Mouillage
-  ZIM avec interdiction d'arrêt et de dérive
-  Zone d'Interdiction des Engins à Moteur
-  Zone interdite à la navigation estivale
-  Chenal d'accès
-  Zone de mouillage obligatoire des très grandes unités (> 30 m)
-  Zone de mouillage organisée et aménagée des grandes unités
-  Zone de mouillage obligatoire diurne pour les grandes unités
-  Zone d'interdiction de toute diffusion sonore
-  Périmètre d'application de l'obligation de mouillage pour les grandes unités
-  Ferme aquacole
-  Zone Réservée Uniquement à la Baignade
-  Chenal
-  pistes linéaires
-  Interdiction annuelle de mise à l'eau des sports de pagaie
-  interdiction estivale de tirage à terre des sports de pagaie
-  Zone de mouillage obligatoire des sports de pagaie
-  Bouée d'accueil
-  Projet de bouée de plongée
- Parcs national**
-  Coeur du Parc
-  aire d'adhésion



L'artificialisation du littoral est la première cause d'altération des paysages et de la biodiversité sur ces espaces. L'occupation des petits fonds marins est principalement liée à l'aménagement des terre-pleins portuaires, et dans une moindre mesure à l'aménagement des plages alvéolaires notamment à **Fos-sur-Mer, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, Marseille** et **La Ciotat**. **La rade Nord de Marseille** et **le golfe de Fos** comptent parmi les masses d'eau les plus impactées.

La pression urbaine qui s'exerce sur le littoral impacte directement la **qualité des eaux de baignade et des milieux**. 76% des effluents produits sur le territoire métropolitain sont traités par l'une des 17 stations d'épuration qui rejettent directement en mer ou dans l'étang après traitement (source : cahier des clauses techniques particulières, Métropole Aix-Marseille-Provence, juillet 2020).

Plusieurs projets d'extension portuaire sont prévus autour des ports de plaisance. Ils pourraient se traduire par une augmentation de la fréquentation de certains sites, la dégradation des milieux naturels littoraux et le développement de conflits d'usage. Pour limiter ces impacts, la stratégie de gestion des mouillages en Méditerranée (2010, complété par un volet opérationnel en 2019), mise sur l'amélioration des connaissances des fonds marins et la connaissance des usages.

Le trait de côte évolue sous l'influence de l'érosion des côtes sableuses et rocheuses et de **la montée progressive du niveau de la mer**. Celui-ci pourrait atteindre 110 cm d'ici 2100 d'après les récentes hypothèses du GIEC si les émissions de GES continuent à augmenter selon le rythme actuel. A l'échelle nationale, le territoire métropolitain n'est pas le plus concerné par ces phénomènes. Pour autant, leurs conséquences potentielles ne doivent pas être sous-estimées, compte tenu de **la concentration d'enjeux humains, environnementaux et économiques et qui devront nous amener à construire un territoire résilient. Le recul du trait de côte** affecte les côtes rocheuses et meubles. Environ 20% des côtes rocheuses du territoire sont soumises à un aléa instabilité de falaises fort à très fort. Les falaises côtières de la Côte Bleue font partie des secteurs les plus à risque, avec près de 60% du linéaire côtier concerné (source : BRGM, 2014).

L'analyse des données disponibles témoigne d'une érosion des côtes sableuses particulièrement forte à l'Ouest du territoire, et en particulier de la flèche de la Gracieuse

qui protège le golfe de Fos. Les rives de l'étang de Berre, les plages du parc balnéaire du Prado à Marseille et de la Ciotat comptent parmi les autres sites les plus sensibles.

Concernant **la submersion marine** ; ces inondations temporaires de la zone côtière par la mer lors de conditions météorologiques et océaniques défavorables, la connaissance sur la Métropole est encore insuffisante. Le Golf de Fos est particulièrement concerné mais seule la commune de Port Saint Louis du Rhône est soumise à un PPR littoral intégrant la submersion marine.

C. Un espace accueillant de nombreuses filières économiques

Les espaces littoraux et côtiers constituent des espaces majeurs en termes de **ressources économiques** pour la Métropole, ainsi que le support de nombreuses filières d'activités. Certaines sont historiquement implantées sur le territoire, à l'image des activités du port de commerce et industriel (42 600 emplois en 2019 selon l'INSEE), de l'offshore et du nautisme tandis que d'autres sont plus récentes.

Le littoral participe aussi **des ressources alimentaires** au travers de la pêche professionnelle et contribue à l'emploi de 470 marins-pêcheurs. En effet, forte d'une flotte de 280 navires¹ basée sur 8 ports de pêche gérés par le Conseil Départemental, **la pêche professionnelle** totalise une production **supérieure à 1 500 tonnes par an**, principalement distribuée en vente directe. En outre, elle bénéficie de la présence **d'un Marché d'Intérêt National (MIN) à Saumaty** (Marseille), doté d'une halle à marée qui fait l'objet d'un projet de restructuration. D'autres activités profitent également de la géographie « côtière » de la Métropole (la pêche d'oursins notamment).

Le littoral bénéficie aussi d'une **production conchylicole importante** : une quarantaine d'entreprises conchylicoles sont installées à Port Saint Louis du Rhône, avec des tables de production dans l'anse de Carteau. Ce secteur dynamique a un projet important de captage de moules sur l'étang de Berre.

Les espaces littoraux et maritimes peuvent aussi constituer le support d'**une économie nouvelle** et s'inscrire dans une forte dynamique d'innovation pour répondre aux enjeux de demain.

La valorisation des ressources par **le développement des énergies marines renouvelables** (projets de fermes éoliennes Provence Grand large avec la mise en place de trois éoliennes flottantes non ancrées -mise en service prévue courant

¹ Basé sur les deux quartiers d'immatriculation de Marseille et de Martigues.



2024-), peut jouer un rôle important pour engager le territoire dans la transition énergétique.

Dans les activités d'ingénierie et industrielle, il existe aussi sur la façade métropolitaine les composantes d'une filière puissante de réparation navale, en complément de celle mise en service depuis 2017 au sein de la forme 10 du GPMM. Les spécialisations des différents sites (leader européen de réparation de yachts à la Ciotat et projet de réparation navale des petites unités de plaisance dans l'anse du Pharo) peuvent concourir à créer un véritable pool de la réparation navale française.

Dans les domaines liés aux activités littorales, **le génie côtier** peut apporter des solutions innovantes de protection et de gestion raisonnée du littoral par la réalisation d'aménagements côtiers durables (ouvrages multifonctionnels, adaptation aux changements climatiques, récifs artificiels).



LE LITTORAL, RICHESSE ÉCOLOGIQUE, RESSOURCES ALIMENTAIRES ET SITES PORTUAIRES

Habitats marins

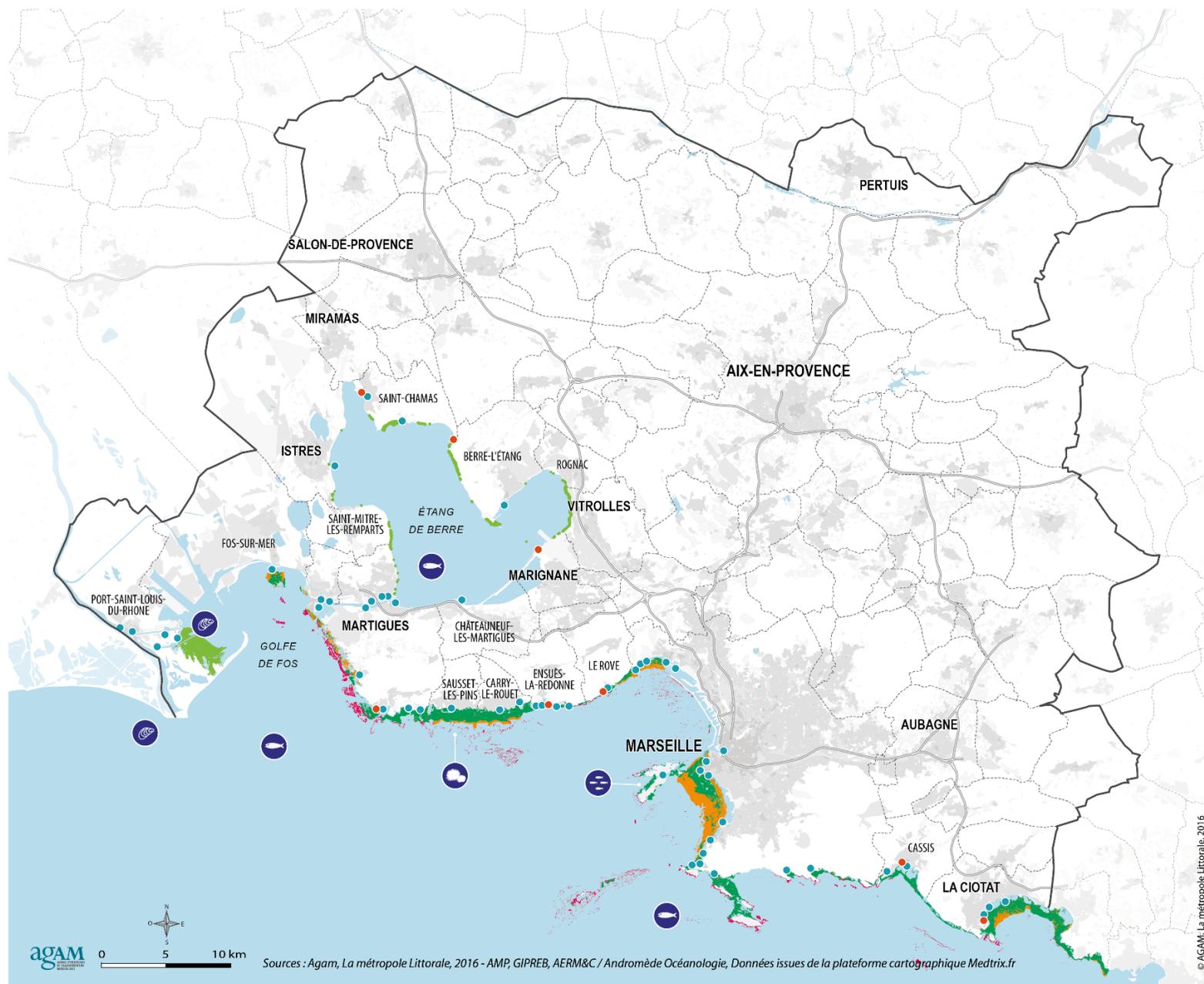
- Herbier de Posidonie
- Matte morte de Posidonie
- Herbier de Zostère
- Coralligène

Principales ressources alimentaires marines exploitées

- Conchyliculture
- Pisciculture
- Pêche côtière
- Pêche d'oursins (ressource présente sur l'ensemble du littoral)

Sites portuaires

- Ports de pêche (CD13)
- Ports de plaisance et zones de mouillage et d'équipements légers (ZMEL)



D. Une Métropole portuaire de premier plan

Un port pluriel, multimodal et industriel

Avec un trafic total de 69 Mt et de 742000 de passagers en 2020 et une reprise post crise covid de 77Mt et 3M de passagers en 2022 (source : GPMM, dossier de presse 2022), **Marseille-Fos constitue le premier port français en termes de tonnage**, le deuxième port de Méditerranée (après Algésiras) et le 8ème port européen faisant d'Aix-Marseille-Provence une Métropole portuaire de premier plan.

Il est constitué aujourd'hui de deux bassins aux fonctions différentes :

- **à Marseille : les bassins Est** d'une superficie de **400 hectares**, constituant un port de proximité en Méditerranée pour les marchandises,
- **à Fos-sur-Mer et à Port-Saint-Louis-du-Rhône, les bassins Ouest (10 000 hectares)**, accessibles aux plus grands navires et dédiés aux grands flux intercontinentaux, bénéficient d'une dynamique de port mondial pour l'industrie et la logistique

Le trafic global du GPMM est plutôt à la baisse depuis 2011 (88Mt contre 77Mt en 2022) compte tenu de la baisse tendancielle du trafic d'hydrocarbures (pétrole brut en particulier) et de la crise du raffinage en Europe depuis cette date, bien qu'oscillant selon les cours annuels du pétrole avec pour conséquence, la fermeture de deux des quatre raffineries du pourtour de l'étang de Berre : Berre en 2014, la Mède en 2015.

- Le port de Marseille Fos a traité 77 millions de tonnes (Mt) de marchandises en 2022, soit une croissance de + 3 % par rapport à 2021 pour retrouver son niveau d'avant pandémie. Les marchandises diverses connaissent une baisse de 12 % et sont en retrait sur l'ensemble des segments. Avec 8,7 Mt échangées en 2023, la catégorie des vracs solides a reculé sur cette période (- 24 %, soit un peu plus de 2,7 Mt en moins comparé à 2022) en raison de la mise à l'arrêt d'un des hauts fourneaux d'ArcelorMittal et d'une baisse de la demande européenne d'acier.
- **En ce qui concerne les conteneurs, Marseille-Fos constitue un port d'importance moyenne à l'échelle européenne** (15^{ème} port européen). La progression du trafic de conteneurs constitue alors l'enjeu majeur. De ce point de vue, Marseille-Fos a consolidé sa place sur le trafic de

conteneurs, avec la meilleure croissance européenne constatée entre 2019 et 2022 et la mise en place de Fos 2 XL. Les prévisions de trafics de conteneurs à l'horizon 2030 laissent augurer de fortes progressions (entre 2,5 et 3,5 millions d'EVP) et pourraient créer de nombreux emplois dans un rayon de 60 kilomètres autour du port (estimation comprise entre 4 000 et 10 000 emplois).

- Toutefois, ces progressions de trafics nécessiteront un accroissement du report modal (fer, fleuve, etc.), sachant que 80% des trafics du port sont évacués aujourd'hui par la route, contre 15,2% seulement pour le fer et 4,7% pour le fleuve. Le report modal est en baisse de 22% sur 2023 par rapport à 2022 et s'établit à 15,2 % contre 16,9 % en 2022 en particulier pour le trafic de conteneurs.

Pour maintenir sa position dans un secteur très concurrentiel, le port de Marseille-Fos a investi en 2023, près de 76 millions d'euros dans ses installations, soit une augmentation de 27% par rapport à 2022 (60 millions d'euros). L'accent a été mis sur la dimension environnementale et la nécessité de mettre en œuvre des projets qui s'inscrivent dans une dynamique de développement vertueux. Ainsi, 31,6 millions d'euros sont consacrés à des projets liés à la transition écologique et la décarbonation des activités.

Si la réduction des pollutions passe également par une adaptation de la flotte des Poids lourds (Fos dispose notamment d'une station GNV pour les poids lourds), seule **la massification des trafics sur le fer ou le fleuve permettrait de réduire la saturation routière.**

Les objectifs des derniers plans stratégiques ont pour ambition le développement des modes massifiés. Différents projets devraient y contribuer, notamment **la modernisation des infrastructures ferroviaires de la ZIP et Miramas** (Gare de triage à Miramas, transport combiné rail-route avec l'ouverture prochaine du terminal multimodal Clésud), et à plus long terme, **le projet d'autoroute ferroviaire pour les bassins Est**. C'est pourquoi, compte tenu du doublement des trafics attendus d'ici 2030, l'achèvement de certaines infrastructures routières est également nécessaire, comme **la liaison Fos/A54**.

Deux principaux enjeux apparaissent :

- **le confortement de l'attractivité du GPMM**, permettant d'en faire la principale porte d'entrée maritime de la façade méditerranéenne du Sud de l'Europe, en alternative des ports de l'Europe du Nord, premiers concurrents du GPMM.



- **l'amélioration de ses connexions avec l'arrière-pays**, mais aussi jusqu'à la Suisse et l'Allemagne, en passant par la Métropole de Lyon, pour accroître son hinterland, conforter sa position et lui permettre de faire jeu égal avec ses principaux concurrents européens, voire internationaux.

Par ailleurs, Marseille-Fos ne constitue pas seulement un port multimodal et logistique, mais également un port industriel majeur, notamment dans les secteurs de la **pétrochimie** et de la **sidérurgie** que ce soit sur **Lavéra, première plateforme pétrochimique en Méditerranée** ou dans la ZIP de Fos.

Le complexe industriel connaît également des mutations très importantes liées en particulier aux impératifs nationaux et européens de décarbonation de l'industrie lourde et de transition énergétique. De nouvelles unités d'industrie décarbonée s'implantent dans la ZIP de Fos, notamment Carbon (gigafactory de panneaux solaires) et Gravity (acier vert), les industries existantes étant également invitées à baisser fortement leurs émissions de CO2.

Parallèlement la transition énergétique (également nécessaire à la décarbonation de l'industrie) se développe :

- L'éolien flottant connaît de premiers succès avec l'implantation de 3 éoliennes flottantes au large de Port Saint Louis (Provence Grand large). Un champ commercial d'éoliennes flottantes devrait être implanté par la suite, d'une capacité de 250 Mgw et 750 à terme, tandis que le GPMM prépare l'implantation d'un quai spécialisé pour la fabrication en série et la logistique des éoliennes flottantes à destination de la méditerranée (DEOS).
- Un hub hydrogène est également en préparation avec 1 projet d'électrolyseur dans la ZIP (H2V) et de 3 autres sur Fos, la Mède et Gardanne. Ils devraient être complétés par la création d'infrastructures de transport d'hydrogène d'échelle européenne (Bar mar, hyfen...) mais aussi vers Manosque (Hynframed).
- La production de bio et de E-carburants pour le transport devrait également se développer (notamment pour l'aviation et le maritime) avec les projets Néocarb/Elyse et H2V et avec le bio-GNL (projet métamorfos) et est déjà une réalité à la Mède (bio-raffinerie).

- La décarbonation de l'industrie passera également, outre par l'utilisation de l'hydrogène, par l'électrification (avec le projet d'une nouvelle liaison 400kv) mais aussi par la captation/stockage/ réutilisation de CO2. La création d'un hub CO2 devrait également constituer un chantier d'importance dans le futur.
- Parallèlement l'économie circulaire et la création de démonstrateurs industriels pour l'innovation, comme Power to gaz Jupiter 1000 (projet collaboratif visant à faire émerger une nouvelle filière française industrielle de production de gaz renouvelable), carbon4 pur, combigreen Vasco2 ou Eranova devraient continuer à se développer, notamment au sein de la plate-forme PIICTO (fédération de 17 industriels avec le GPMM créée en 2014 pour développer une plateforme industrielle et d'innovation), et sa pépinière Innovex.

La décarbonation de l'industrie et du transport devrait également contribuer à diminuer la pollution de l'air, enjeu essentiel pour la santé des populations vivant à proximité, mais l'acceptabilité de tous ces projets reste un défi tout comme les besoins en eau et électricité de tous ces projets.

Une Métropole fluviale

Outre l'importance **des trafics fluviaux de fret** en provenance ou à destination du GPMM, la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, mais aussi Port-de-Bouc et Martigues, voire tout l'étang de Berre, pourraient également profiter, à l'avenir, du développement croissant du tourisme fluvial sur le Rhône, sous l'impulsion du projet « Provence Fluviale » porté par le département des Bouches-du-Rhône.

Certaines **croisières fluviales** ont déjà pour destination **Martigues**, avec escale (ou non) à **Port-Saint-Louis-du-Rhône**, et cette dernière dispose d'ailleurs d'une agence de croisières à demeure (croisière Nuukrayne Méditerranée), de même qu'Istres (Rhône croisières). Dans le cadre du grand projet de pôle nautisme et mer de Port-Saint-Louis-du-Rhône, sur la presqu'île du Mazet, la commune travaille également sur un projet de navette fluviale touristique de la tour Saint Louis jusqu'à l'embouchure du fleuve. Par ailleurs parmi les 6 ports de plaisance dont dispose Port-Saint-Louis-du-Rhône, l'un d'entre eux est situé sur le Rhône, le port abri Antoine Jover d'une capacité de 180 places et 3 places de passage.



Le tourisme fluvial, pourrait par ailleurs potentiellement s'étendre jusqu'à l'étang de Berre, son fort développement entre Lyon et Arles pourrait justifier en effet d'une étude d'opportunité pour que celui-ci se développe davantage dans la Métropole.

L'importance des ports de plaisance

Le territoire métropolitain constitue aussi un pôle de plaisance majeur à l'échelle régionale voire nationale. Il comprend **21 000 places à flot** (stationnement sur l'eau) et à sec (stationnement à terre) réparties dans 52 ports de plaisance, 8 ports de pêche et ses zones de mouillage et d'équipement léger.

Plusieurs extensions portuaires sont en projet sur le territoire. Elles sont principalement localisées autour de l'étang de Berre (+40% de la capacité d'accueil à proximité de l'étang) et à l'Ouest du territoire, ce qui témoigne d'une dynamique forte de rééquilibrage des infrastructures de plaisance sur ces deux secteurs.



1.1.3 Un positionnement géostratégique offrant une grande accessibilité

La Métropole jouit d'un positionnement géostratégique remarquable, au cœur de l'arc latin, au croisement de l'arc méditerranéen et du couloir rhodanien, qui a largement contribué à son rayonnement international et euro-méditerranéen. Sa grande accessibilité aérienne, ferroviaire et routière, est l'une des clés essentielles de sa compétitivité et de son rayonnement international et européen et constitue un élément important de son positionnement, en interaction forte avec la question des déplacements internes.

A. La mer, une porte d'entrée sur le territoire

Le littoral métropolitain constitue une porte d'entrée importante, notamment touristique, sur le territoire métropolitain et provençal. Le port de Marseille Fos s'affirme sur le trafic de passagers, avec désormais des trafics supérieurs à 3,5 millions de passagers annuels (4 millions en 2023, 3,7 millions prévus en 2024) répartis entre la croisière et les lignes régulières.

En ce qui concerne le trafic des croisières, après avoir connu, pour la première fois, une baisse conjoncturelle en 2017 (-7%), il est reparti à la hausse, en 2019 (+15%) avant d'accuser une baisse importante liée à la crise sanitaire. (128 000 croisiéristes en 2020).

Marseille qui a beaucoup misé sur les croisières a notamment vu le nombre de croisiéristes baisser de 84 % sur les six premiers mois de 2020. Avec 1,43 million de passagers en 2022 (soit 400 000 croisiéristes de moins qu'en 2019), le marché des croisières se remet progressivement de la crise sanitaire. L'année 2022 a notamment permis d'établir un record d'escales : 573 escales de navires (+ 19% par rapport à 2019, avant pandémie).

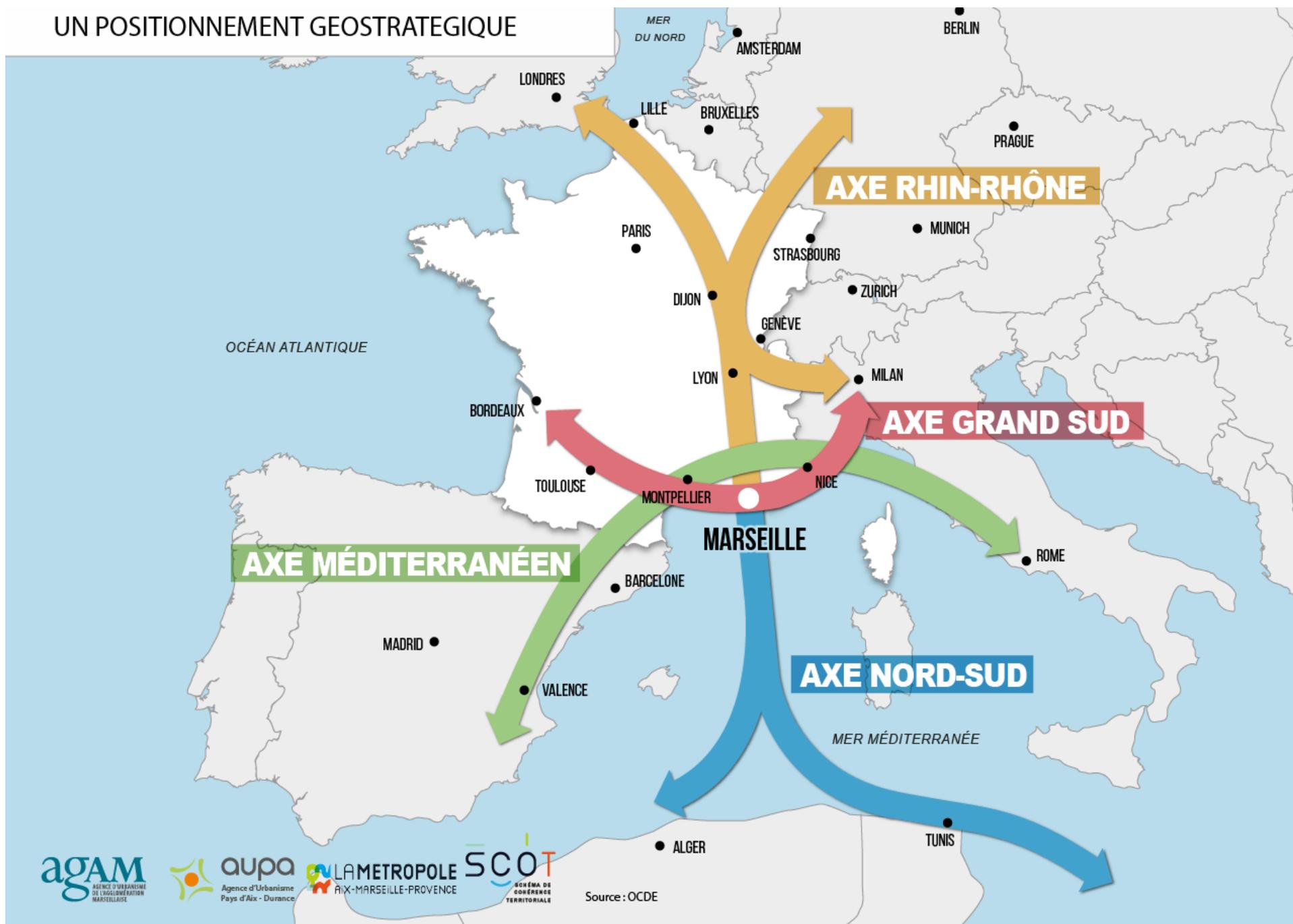
En revanche, la desserte des lignes régulières, et notamment le trafic vers la Corse (création de la compagnie **Corsica Linea** en 2017) et la desserte du Maghreb, le trafic international reprend depuis 2015 après des années difficiles. En 2022, 1,51 million de personnes ont voyagé sur les lignes régulières, dont plus de 700 000 à bord des ferries corses et plus de 800 000 à bord des ferries à destination du Maghreb (source : GPMM, dossier de presse 2022).

La création d'une nouvelle gare maritime internationale localisée au **Cap Janet**, en remplacement de l'actuelle gare maritime internationale située devant **La Major** inauguré en 2023 doit permettre de conforter le dynamisme de la filière.

Les ports de plaisance constituent également une porte d'entrée touristique nationale et internationale vers la Métropole et son hinterland. Actuellement, cette fonction est peu valorisée mais l'optimisation des plans d'eau couplée à la modernisation de la gestion des ports permettrait de libérer des potentiels et d'encourager le tourisme nautique.



UN POSITIONNEMENT GEOSTRATEGIQUE



B. L'accessibilité des voyageurs

Pour être créatrice de richesse, une Métropole de rang international doit proposer un maillage global du réseau dont l'aéroport, les réseaux TGV et autoroutiers structurent l'armature principale. Celui-ci apparaît en effet comme l'un des critères essentiels dans le classement européen des Métropoles. L'accessibilité d'une Métropole mais aussi sa capacité à être en réseau avec d'autres Métropoles sont également indispensables pour assurer son développement.

L'aéroport Marseille-Provence, première porte d'entrée de la Métropole

Avec plus de 9,1 millions de passagers en 2022, l'aéroport Marseille-Provence est aujourd'hui la première porte d'entrée de la Métropole. Il se positionne en 2ème position au niveau national (hors Paris-Ile de France) après Nice avec 84% de lignes internationales et 16% de lignes nationales. Il comptait 65% de passagers internationaux en 2022 contre 62% en 2019.

En une quinzaine d'années, son trafic a connu une progression de près de 76,4%. La crise sanitaire a toutefois freiné cette croissance, avec un chiffre de 3,4 millions de passagers en 2020 soit une baisse d'environ 2/3. Après crise, 648 400 passagers supplémentaires on était comptabilisait par rapport au record de 2019.

En termes de fréquentation, les lignes desservant **Paris-Orly et Roissy-Charles-de-Gaulle** sont majoritaires. En 2024, on compte 34 compagnies aériennes régulières présentes sur l'aéroport, desservant 36 pays à travers 128 destinations et 164 lignes, dont 6 nouvelles destinations. Les liaisons intercontinentales existantes desservent **l'Afrique** (Maghreb, Sénégal, Madagascar), **le Proche Orient** (Liban, Israël, Turquie), **les DOM-TOM**, **l'Amérique du Nord** (Montréal) et **l'Asie** (Séoul, Shanghai).

Concernant les lignes « low-cost » qui démocratisent les déplacements en avion et participent à l'attractivité du territoire, elles sont disponibles grâce au deuxième terminal. Ouvert en 2006, il offre aujourd'hui 39 destinations vers l'Europe et le Maroc dont 6 ouvertes uniquement l'été. En mai 2022, l'aéroport a connu un trafic supérieur à 2019 (+0,6 %) ; une performance qui s'explique notamment par la reprise de plusieurs lignes saisonnières et l'arrivée d'un cinquième avion Ryanair basé au terminal 2. Les deux mois d'été ont chacun dépassé le seuil du million de passagers.

Afin d'atteindre les 11 millions de passagers en 2025, l'investissement prévu en matière d'aménagement est de 500 millions d'euros (« cœur d'aéroport » ou encore l'agrandissement du deuxième terminal jusqu'en 2026).

En 2022, 19,4 % des passagers ont empruntés les transports en commun pour accéder à l'aéroport, soit 1 770 000 passagers. La ligne métropolitaine qui assure 99 allers-retours quotidiens entre l'aéroport et la gare de Marseille St Charles a connu une année faste : près de 1 170 000 passagers l'ont empruntée, soit un gain de +6% par rapport à 2019.

Réseau ferroviaire et gares TGV

Depuis la mise en service du TGV Sud-Est en 2001, **les trois gares TGV du territoire** ont transporté plus de 21 millions de passagers en 2022. La gare Saint-Charles à Marseille (sans distinctions TGV/TER/Intercités) représente 79% des passagers, celle d'Aix-en-Provence en comptabilise 18% et celle de Miramas 2%. Les profils et les zones de chalandises de ces deux gares sont très différents. **Saint-Charles**, gare historique de centre-ville, constitue un véritable pôle d'échanges urbain où convergent les réseaux de bus, cars et métro. **Aix-en-Provence TGV**, quant à elle, est une gare récente (2001) et excentrée qui profite davantage aux voyageurs hors Marseille, en provenance du territoire métropolitain voire au-delà (Hautes-Alpes, Var...). Enfin, une desserte **de deux TGV par jour** est maintenue à **Miramas**, à laquelle s'ajoutent des trains Grandes Lignes vers l'Ouest.

Les dessertes TGV et Grandes Lignes opérées depuis ces gares permettent des liaisons nombreuses aussi bien en France que vers la Belgique, l'Espagne, l'Italie et le Royaume-Uni.

Si la Métropole dispose d'une bonne accessibilité Nord-Sud notamment vers Lyon (1h40), Paris (3h10), Lille (5h20) ou Londres (7h), son accessibilité Est-Ouest (axe grand Sud et arc méditerranéen) reste déficiente. La Métropole connaît cependant une amélioration avec le Sud et notamment l'Espagne depuis 2013, avec une liaison proposée entre les deux gares TGV d'Aix et de Marseille et Barcelone/Madrid. A contrario, les liaisons vers Nice et l'Italie du Nord sont pénalisées par un réseau de très mauvaise qualité, lent, saturé et mêlé aux dessertes locales.

Dans un objectif de désenclavement des territoires, de modernisation et de performance du réseau ferré, des grands projets et travaux s'annoncent :

- **Le projet LNPCA** (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) a pour objectif d'améliorer la desserte du territoire et plus particulièrement les



déplacements du quotidien entre les grandes métropoles régionales. Il doit permettre de fiabiliser le réseau et de renforcer l'offre ferroviaire sur la ligne Marseille-Vintimille. Réalisé en plusieurs phases, il est prévu dans un premier temps la désaturation des nœuds ferroviaires de Marseille, Toulon et Nice et dans un second temps la réalisation de tronçons de ligne nouvelle dans le Var et les Alpes Maritimes, permettant une amélioration des temps de parcours entre Marseille et Vintimille.

- **Le projet de gare souterraine à Saint-Charles²** : les premiers aménagements de désaturation de la gare de Marseille-Saint-Charles seront réalisés à l'horizon 2027 et la nouvelle gare souterraine mise en service entre 2035 et 2040. Sa réalisation devrait s'accompagner d'un grand projet urbain visant à ouvrir la gare sur les quartiers Saint-Charles et Belle-de-Mai visant à ouvrir la gare sur les quartiers alentours, élargir le centre-ville et restructurer le pôle d'échanges de Marseille-Saint-Charles autour d'une offre de transports en commun renforcée. Au-delà de la question infrastructurelle et ferroviaire, ce projet constitue une opportunité pour augmenter la visibilité de la Métropole, son attractivité pour la population et les milieux économiques. Elle permettra aussi de développer le pôle de gare comme haut lieu de vie publique et de développement économique à Marseille avec l'hypercentre, Euroméditerranée et les alentours du Prado, par l'accueil de fonctions de rayonnement métropolitain.

L'accessibilité routière et nouveaux modes de transports

Le réseau autoroutier offre à la Métropole une très bonne accessibilité, au Nord-Ouest vers l'axe rhodanien (**A54** entre **Salon-de-Provence** et le département du **Gard**, ainsi que l'**A7** et l'**A51** depuis **Marseille** et **Septèmes-les-Vallons** vers **Lyon** et **les Alpes**) et à l'Est vers l'Italie (**A8** depuis **Coudoux** via Aix-en-Provence, mais également l'**A50** depuis **Marseille en direction du Var**). Enfin, l'**A55** (de Marseille à Martigues) assure une continuité d'Aix-Marseille Provence vers l'Espagne. En outre, l'**A52** permet la liaison entre l'**A8 (La Barque)** et l'**A50 (Aubagne)**.

Le développement conjoint du réseau des cars régionaux et nationaux, caractérisent le développement croissant d'une offre de transport en autocars vers l'extérieur

² Un schéma directeur « Marseille saint Charles à 360 ° » rassemble et met en cohérence les différentes stratégies sectorielles et réflexions urbaines et infrastructurelles en cours dans le quartier de la gare.

d'Aix-Marseille-Provence est susceptible de concurrencer le train sur certaines destinations. Ces cars sont localisés dans la gare routière Saint-Charles qui constitue un acteur pivot de la mobilité métropolitaine avec plus de 5 millions de passagers en 2023. Les deux premières liaisons sont la navette Aix-Marseille par autoroute (1 300 000 voyageurs en 2023, étant la ligne la plus attractive du réseau Le Car avec 39% des voyageurs du PEM (hors gare SNCF), suivi de la liaison Marseille-Aéroport (500 000 voyageurs en 2023 soit 9% des voyageurs du PEM (hors gare SNCF), le déploiement de voies en site propre réservées aux transports en commun ayant accentué cette fréquentation. Le reste concerne les lignes régionales (réseau ZOU), nationales et européennes (opérées par FLEXIBUS et BLABLACAR).

C. L'accessibilité des marchandises

L'accessibilité des marchandises constitue un élément d'autant plus important pour Aix-Marseille-Provence, que celle-ci constitue une Métropole portuaire de premier plan en Europe (Marseille-Fos est le premier port français), une porte d'entrée en Europe et un carrefour logistique Est-Ouest-Nord-Sud, connecté à deux euro-corridors de développement, avec notamment la présence d'une filière logistique majeure de l'économie métropolitaine.

Une Métropole située sur deux euro-corridors de fret

Aix-Marseille Provence est située sur deux des neuf corridors considérés comme prioritaires par le programme de développement des infrastructures de transport de la Commission Européenne : **le corridor Mer du Nord/Méditerranée (Marseille-Rotterdam)** et **le corridor Méditerranée** qui va de la péninsule ibérique à la Hongrie en passant par Lyon-Turin et l'Italie du Nord.

Le premier corridor est stratégique pour la Métropole, car il est situé au cœur de son hinterland, le couloir rhodanien, qui relie notamment Marseille-Fos à Lyon, au Nord et à l'Est de la France, à la Suisse. Il permet notamment de mutualiser le financement de différents projets utiles pour la Métropole (contournement ferroviaire de Lyon, autoroutes ferroviaires...).



Le second corridor emprunte la section Lyon-Turinet permet de relier la Métropole Aix-Marseille-Provence avec l'Italie.

Un véritable pôle logistique qui est également un carrefour

Le port de Marseille-Fos fait de la Métropole une véritable porte d'entrée pour la logistique portuaire. Du fait du positionnement de la Métropole au barycentre de l'arc latin et de l'arc méditerranéen français, celle-ci constitue un véritable carrefour logistique où se rencontrent plusieurs types de logistique : **industrielle et de distribution, logistique internationale, continentale, régionale** (exogène), **métropolitaine et urbaine** (endogène).

Une étude réalisée sur les contours de la filière logistique (portuaires, régionales et de distribution) à partir des différents métiers de cette filière montre ainsi un nombre d'emplois de quasi 100 000 emplois (tous types de logistiques confondus) ce qui en fait la première filière de la Métropole avec la filière santé (source : Schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville, Métropole Aix-Marseille-Provence, 2022).

Si le nombre d'emplois lié au port apparaît plus faible que le nombre d'emplois lié au port de Hambourg, la filière logistique y apparaît en revanche assez puissante. La Métropole compte ainsi **plus de 3 millions de m² de plateformes logistiques** dont 6 plateformes de plus de 100 000m², 3 projets de chantier de transport combiné (Mourepiane-Marseille, Miramas et Fos) et une desserte quadri-modale (fleuve-fermer-route) unique en Europe (source : Relations logistiques et portuaires entre la

Métropoles Aix-Marseille-Provence et ses territoires voisins, Métropole Aix-Marseille-Provence, 2022).

Le développement de cette filière est l'objet d'un **schéma directeur de la logistique et du transport de marchandises en ville a été approuvé, le 20 octobre 2022**. La particularité de cette filière est qu'elle constitue autant un enjeu de développement économique qu'un enjeu de mobilité. La transformation de la logistique en une logistique durable est également un défi majeur, compte tenu de **l'augmentation attendue des flux logistiques tant portuaires que de logistique urbaine**, et de l'impératif de diminution des émissions de CO₂, de la pollution, et des enjeux de sobriété foncière.

LES CORRIDORS DE FRET

Principaux corridors européens

- █ Mer du Nord / Méditerranée
- █ Méditerranée
- █ Atlantique
- █ Rhin-Alpes
- █ Mer du Nord / Baltique
- █ Rhin / Danube
- █ Scandinavo-méditerranéen
- █ Orient / Est Méditerranée
- █ Baltique / adriatique



Sources : Union européenne - Réseau Trans Européen des Transports (RTE-T)

D. La Métropole Aix-Marseille Provence, point d'interconnexion des réseaux numériques

Une démarche d'Agenda des Territoires numériques a été lancée afin de faire d'Aix-Marseille-Provence un territoire interconnecté. Pour ce faire, quatre axes de développement sont poursuivis : l'aménagement numérique, le soutien économique à la filière et l'innovation dans les compétences métropolitaines, et la culture et médiation numériques.

La position géostratégique de Marseille lui confère une place de choix au cœur d'une concentration de réseaux télécoms internationaux. La ville est un point important d'atterrissage des câbles sous-marins, et des voies de transit du trafic internet mondial. Elle se positionne ainsi comme la porte principale d'entrée de ces réseaux au Sud du continent européen en Méditerranée.

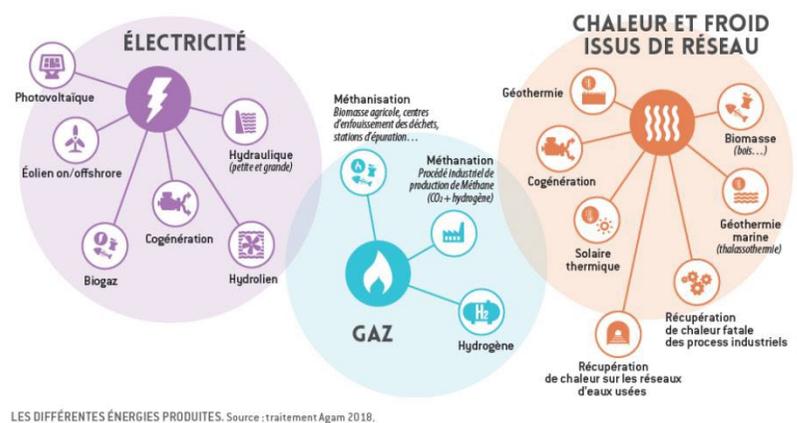
Ce sont en effet plus de **huit câbles sous-marins qui sont reliés notamment à l'Afrique, au Moyen-Orient et à l'Asie**, aires géographiques qui constituent une part croissante du trafic internet mondial. L'arrivée prochaine de deux nouveaux câbles viendra renforcer la connectivité, les capacités de trafic et permettra des temps de latence très compétitifs avec ces zones en croissance.

L'arrivée récente d'**Interxion** à Marseille, « opérateur d'opérateurs » qui permet à ces derniers de se connecter entre eux et de transporter leurs flux, fait désormais de Marseille un point d'interconnexion des réseaux et de diffusion de contenus, et non plus un simple lieu de transit de ces derniers. S'ajoute à cela la présence d'entreprises telles que **Jaguar Network**, dont les certifications en matière de sécurité et de qualité de transit permettent de répondre aux besoins des grands industriels du numérique, qui investissent lourdement, notamment pour aller toucher les marchés africains. Cependant, l'implantation des **data centers** sur le territoire soulève des interrogations importantes pour les collectivités. Ces questions sont notamment liées à une consommation énergétique très importante (de 1,5 Mw à plus de 20 Mw), aux difficultés d'intégration dans le tissu urbain et, pour les plus grands, à de potentiels effets de concurrence foncière avec d'autres activités (jusqu'à plus de 30 000m²) pour les « fermes numériques ».

Ainsi, s'ils forment une brique « infrastructure » indispensable d'un écosystème numérique innovant et peuvent être un signal en termes de marketing territorial, les data centers ne génèrent, en revanche, que peu d'emplois directs et, surtout, ils ne constituent pas un élément différenciant à l'implantation de nouvelles entreprises.

1.1.4 Vers un développement de l'autonomie énergétique de la Métropole

A l'aune du réchauffement climatique, il apparaît fondamental d'engager une transition énergétique ambitieuse à l'échelle métropolitaine. La construction d'une stratégie énergétique métropolitaine implique de privilégier la réduction et l'efficacité des consommations énergétiques, et de développer des énergies faiblement carbonées. Or de ce point de vue, Aix-Marseille-Provence dispose d'atouts indéniables avec le soleil, le vent, la mer, le bois... En s'appuyant sur ces potentiels, la Métropole peut non seulement préserver ou restaurer ses richesses, mais aussi optimiser ses coûts énergétiques et développer son tissu économique en accompagnant l'émergence de nouvelles filières créatrices d'emplois.



Les types d'énergie renouvelables produites au sein d'Aix-Marseille-Provence (source : traitement Agam 2018)

A. Un territoire en situation de dépendance énergétique

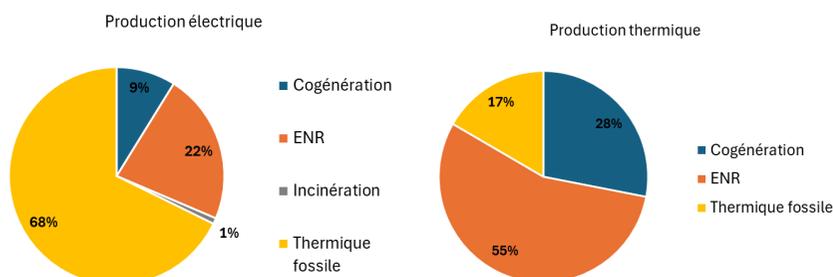
Une dépendance énergétique importante

La présence historique d'un tissu industriel, dédié à la production d'énergie fossile (charbon et gaz), complétée par une situation géographique rendant possible la va-

lorisation des ressources naturelles (hydraulique, solaire, éolien, bois-énergie) permet à la Métropole de produire 12,5 TWh d'énergie électrique et thermique en 2021, dont la grande majorité (59%) de l'énergie produite au sein de la Métropole est de l'énergie électrique (données CIGALE).

Parallèlement, la configuration du territoire (tissu industriel, modèle de développement urbain construit sur l'usage automobile, tissu résidentiel énergivore...) génère **un niveau élevé des consommations énergétiques**, à hauteur 73,5 GWh en 2021, soit 51% de la consommation énergétique régionale.

De fait, **l'autosuffisance énergétique** de la Métropole atteint seulement 17% en 2021 (source : CIGALE, 2021, SCOPE2) Elle nécessite donc une importation massive d'énergie commerciale de **5,5 milliards d'euros** pour le territoire métropolitain. La dépense énergétique annuelle du territoire est estimée en 2021 à 11,5 Mds€, soit environ 17% du PIB du territoire (source : outil en ligne FACETE).



Les sources de l'énergie produite au sein d'Aix-Marseille-Provence (source : CIGALE 2021)

Une consommation énergétique élevée, dominée par les transports et les activités industrielles

Les nombreuses industries, les plus consommatrices d'énergie (pétrochimie, aéronautique, microélectronique) **représentent 58%** des consommations énergétiques et constituent une spécificité de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Toutefois, avec 18% des consommations énergétiques, le poids des **transports** routiers n'est pas négligeable. Cette part de la mobilité dans la consommation du territoire

s'explique par le caractère multipolaire de la Métropole et le développement du transport de marchandise avec la présence du GPMM et de nombreuses plateformes logistiques. La consommation générée par les bâtiments résidentiels (12%), tertiaires (9%) est quant à elle similaire à la moyenne régionale (source : CIGALE, 2021, SCOPE2).

Une production énergétique inégalement répartie

Les équipements de production d'énergie de la Métropole (centrales thermiques, centrales hydrauliques, éoliennes, parcs solaires...) assurent **85%** de la production électrique métropolitaine totale dont les **2/3 sont issus** des quatre centrales thermiques existantes sur le territoire : **Meyreuil/Gardanne, Martigues et deux à Fos-sur-Mer** (source : Livre Blanc de l'énergie, Tome1, Métropole Aix-Marseille-Provence, Agam-AUPA, juin 2018). Malgré un secteur industriel très présent, la production de chaleur est peu développée (41% de l'énergie produite).

Les principaux producteurs d'énergie sont les territoires du Pays de Martigues et d'Istres-Ouest-Provence qui garantissent près des deux tiers de la production énergétique métropolitaine. Mais ce sont seulement 6,9% de la production de ces territoires qui proviennent de sources renouvelables (majoritairement photovoltaïque) en 2021 (source : CIGALE, 2021). La production énergétique du territoire métropolitain se concentre ainsi majoritairement à l'Ouest et au Nord tandis que les consommations énergétiques sont, pour la demande résidentielle et tertiaire au Sud et à l'Est, à l'Ouest pour la demande en énergie générée par les industries.

La Métropole dispose donc d'une multitude de sources d'énergies, celles-ci étant particulièrement concentrées sur le pourtour de l'étang de Berre qui, par son potentiel de mutation, constitue un secteur prioritaire pour le futur.

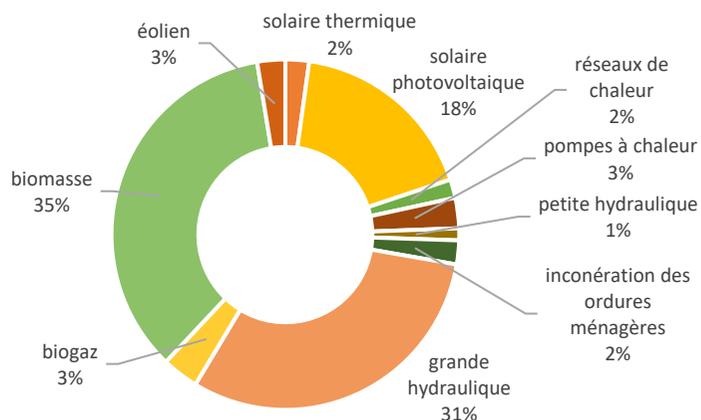
B. Une faible production d'énergies renouvelables et de récupération au regard du potentiel du territoire

Une production renouvelable essentiellement hydroélectrique

Avec seulement 23% de la production énergétique totale qui provient d'énergie renouvelable, la production d'énergie fossile reste prépondérante. 2,78 TWh d'énergies renouvelables produits en 2021 proviennent pour 31 % du grand hydraulique et des 5 grands barrages du canal EDF situés en partie sur les territoires du Pays saronais et du Pays d'Aix. L'aménagement hydroélectrique implanté sur **la Durance** et **le Verdon** constitue la principale source de production d'énergie du territoire et de-



meure essentielle pour répondre aux pics de consommation. Le reste de la production d'énergie renouvelable provient à 35% de la biomasse, à 21% de l'énergie solaire et photovoltaïque, à 2% de l'incinération des ordures ménagères et, de manière plus marginale, de l'éolien, du biogaz, de la petite hydraulique et des pompes à chaleur (source : CIGALE, 2021).



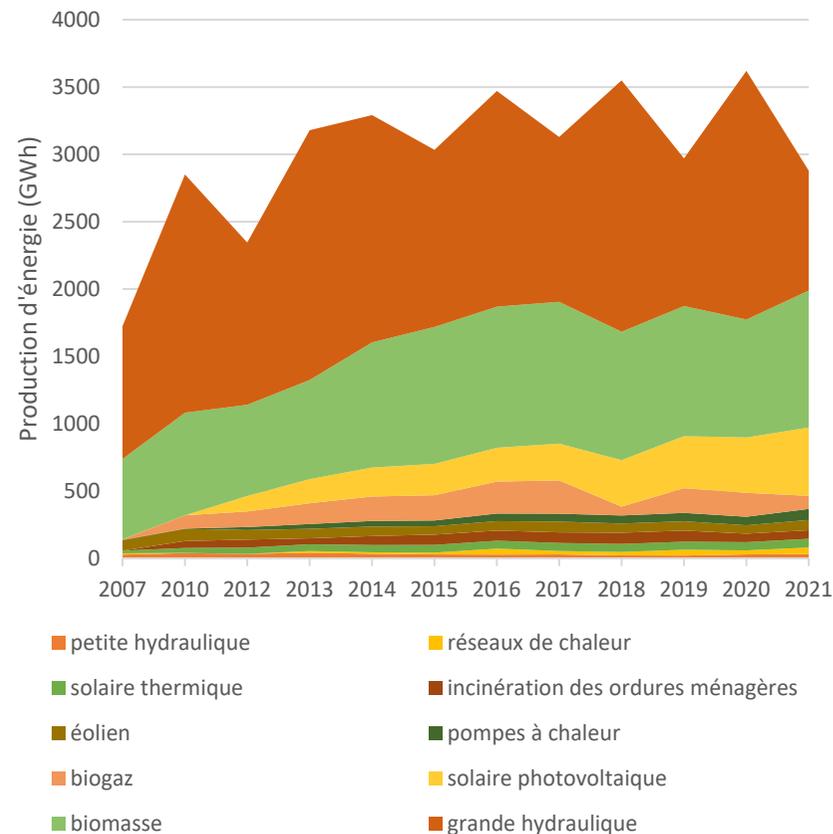
Production d'énergie renouvelable par filière (source : CIGALE-AtmoSud 2021)

L'historique de production montre plutôt une tendance à l'augmentation de la production d'énergie renouvelable et de récupération. Certaines micro-filières prennent de l'ampleur avec notamment une augmentation de la production du solaire photovoltaïque de 102% entre 2016 et 2021 (source : CIGALE, 2021).

La variabilité de la production d'énergie hydraulique s'explique par la variation des débits annuels (essentiellement les précipitations) et par l'adaptation de la production à la demande globale.

Depuis 2007, la part d'énergie renouvelable dans la production d'énergie varie entre 20 et 41%. La quantité d'énergie produite à partir de sources renouvelables représente un peu moins de 4% des consommations d'énergie finale du territoire. Le ter-

ritoire métropolitain est donc très dépendant d'énergies importées (fossile ou nucléaire) et présente une autonomie énergétique relativement faible (source : CIGALE, 2021).



Production d'énergie renouvelable entre 2007 et 2021 (source CIGALE AtmoSud 2021)



Un potentiel important pour développer un mix énergétique vertueux

L'énergie solaire, gratuite et inépuisable est une ressource très importante du bassin méditerranéen. A l'échelle de la Métropole, une moyenne de **300 jours d'ensoleillement annuel** est estimée ce qui en fait un véritable atout pour le développement de cette forme d'énergie et toute la filière. Son essor contribue au développement économique local et la production peut pallier aux pics de consommation électrique saisonniers. Les projets se concrétisent le plus souvent au travers d'installations en toitures ou par l'implantation de parcs photovoltaïques au sol sur des espaces déjà artificialisés (terrils, anciennes carrières...). Actuellement, de nombreux exemples sont visibles sur la Métropole avec des projets d'envergure comme celui du **Grand Port Maritime de Fos** (16 000m² de panneaux), celui d'**Airbus Helicopters**, le **parc solaire de Puyloubier** qui permet la production d'une énergie renouvelable d'une capacité de 6,5MW et fournit de l'électricité à près de 4 100 habitants ou encore dans le **Pays salonais**, le centre de stockage de déchets non dangereux en parc photovoltaïque au sol à **Mallemort**. De nombreux autres projets sont également en cours d'étude. Etant donné qu'il est fondamental de préserver les terres agricoles et les espaces naturels remarquables, ce sont avant tout les milieux anthropisés et dégradés qui doivent être privilégiés pour le développement du photovoltaïque, notamment sur les surfaces déjà artificialisées. Le développement d'installations sur les toitures de grandes surfaces/bâtiments tertiaires, sous la forme d'ombrières pour les aires de stationnement, voire sur des hangars agricoles selon les cas (agrivoltaïsme), constituent des sites propices.

La filière bois-énergie dispose d'un potentiel local actuellement peu exploité. Ce faible niveau d'exploitation s'explique en grande partie par le coût nécessaire à la collecte et d'une culture encore peu développée pour ce type d'énergie.

L'hydrogène semble une solution très prometteuse pour le stockage de l'énergie « verte », produite par intermittence (notamment par le solaire photovoltaïque), ainsi que dans le secteur des transports (grâce aux piles à combustibles). Par électrolyse de l'eau, il est désormais possible de convertir l'énergie électrique en hydrogène et réciproquement ou d'utiliser l'hydrogène directement comme nouvelle forme de carburant pour les véhicules « lourds », ce qui constitue un enjeu dans les zones logistiques. On retrouve des industries chimiques et pétrochimiques fortement consommatrices d'hydrogène (actuellement d'origine fossile : gaz naturel), un hydrogénoduc entre Lavéra et PIICTO, de l'hydrogène décarboné produit par des processus industriels (16 000 t/an), un écosystème de Recherche avec le CEA et les technopôles de l'Arbois et Château-Gombert. De plus, des projets de bus à Hydrogène sont déjà en cours, notamment HyAMMED avec une station d'avitaillement des camions de logistique lourde, porté par AirLiquid à Fos sur Mer, inauguré en 2023. D'autres expéri-

mentations de mobilité sont également envisagées autour du pôle Gardanne-Meyreuil et pour des bennes à ordures ménagères du Pays d'Aix, ainsi que des réflexions en cours sur le territoire de Marseille Provence. Il convient également de surveiller avec attention l'évolution de projets de conversion d'outils conventionnels en cours sur le territoire « bioraffinerie » de La Mède et tranche biomasse de la centrale de Gardanne.

L'énergie dégagée par l'incinération des déchets ménagers peut être valorisée en alimentant des réseaux de chaleurs (chauffage, production d'eau chaude sanitaire, piscines et serres agricoles...) ou en produisant de l'électricité à l'aide d'une turbine. Aujourd'hui, il existe un seul incinérateur de déchets sur la Métropole, situé à Fos-sur-Mer. Sa capacité est de 410 000 tonnes de déchets par an.

Le biométhane issu de la valorisation des déchets (centres d'enfouissements ISDND et stations d'épurations) est une énergie intéressante car elle permet de valoriser des produits ultimes et d'utiliser une énergie « locale ». Il peut également être extrait à partir des déchets de la filière agricole. La filière biogaz contribue à permettre le développement des énergies renouvelables, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et le développement d'une économie circulaire avec la valorisation des digestats issus de la méthanisation dans l'agriculture. Grâce à un processus d'épuration, ce gaz peut être réinjecté sur le réseau ou utilisé dans des flottes de véhicules. Inaugurée fin 2022, la nouvelle unité de biométhane de la station d'épuration de la Pioline peut centraliser les boues de plusieurs stations d'épurations. De plus, l'arrivée prochaine en fin d'exploitation de certains centres d'enfouissement offre un potentiel intéressant de reconversion de ces sites qui pourraient se transformer en unité de valorisation énergétique.

La Métropole offre aussi un contexte géologique et hydrogéologique représentant un potentiel de développement de la géothermie très basse énergie sur sonde ou sur nappe. Le potentiel de la ressource géothermique en nappe se situe principalement à l'Ouest de la Métropole (nappe de la Crau), au niveau de la Durance, de l'Arc (en particulier l'embouchure de l'Arc à Berre l'Etang), de l'Huveaune (en particulier en amont vers Roquevaire et Auriol). La géothermie hors nappe peut, quant à elle, être exploitée sur l'ensemble de la Métropole.

L'importance de son linéaire côtier permet aussi à la Métropole d'envisager un important essor de la thalassothermie qui utilise l'énergie thermique de l'eau de mer pour alimenter en chaud et en froid l'ensemble des bâtiments qui lui sont raccordés. Ces « boucles à eau de mer » fonctionnent d'ores et déjà sur deux secteurs situés au sein d'Euroméditerranée (Thassalia et Massiléo). Sur Port-de-Bouc, dans le cadre d'une vaste opération de rénovation urbaine et énergétique, le projet Seanergies vise à créer un réseau de chaleur collectif en associant une boucle d'eau de mer à du photovoltaïque.



Les domaines du BTP, de l'industrie et de l'agroalimentaire sont très émetteurs en rejet thermiques. **Les rejets thermiques industriels** sont souvent perdus ou refroidis avant d'être rejetés. Ces rejets peuvent être récupérés et valorisés via des réseaux de chaleur. **Certaines activités industrielles** (industries laitières, alimentaires, du papier et du carton) permettent aussi une exploitation de la **chaleur fatale**³ en interne et semblent les secteurs les plus prometteurs en termes de potentiels car cette récupération répond à leur besoins (production d'eau chaude). Les potentiels les plus importants de récupération de chaleur fatale en interne se situent à **Aix-en-Provence, la Ciotat, Aubagne et Gardanne**.

Enfin, la Métropole offre d'importantes perspectives de développement de l'**éolien offshore**, à l'Ouest du territoire. Elle a été retenue comme territoire d'essai pour l'implantation de deux projets : le projet **Vertiwind** (Nenuphar), pour lequel des essais ont été réalisés à terre à Fos-sur-Mer et le projet **Provence Grand Large** (EDF Energie nouvelles), initialement prévu pour accueillir les éoliennes **Nenuphar**. La création des trois éoliennes flottantes dans le golf de Fos disposant de 25 mégawatts de capacité totale (soit l'équivalent de la consommation électrique annuelle de 45 000 habitants) doit faire l'objet d'un déploiement beaucoup plus important, qui permettra de renforcer les enjeux de la filière offshore et de contribuer à la stratégie de décarbonation de l'énergie.

Toutefois le déploiement de l'éolien offshore soulève des questions environnementales concernant notamment l'impact des câbles sur la flore sous-marine, et leur atterrissage sur la Côte Bleue pouvant impacter des espaces naturels protégés.

C. Vers une Métropole « Hub de Data center » : Un développement récent important qui appelle la mise en place d'un encadrement et d'une planification à moyen-long terme

Depuis 2020 le développement des Datacenter, essentiellement sur Marseille et sa très proche périphérie, est une réalité qui impacte à la fois les capacités énergétiques du territoire ainsi que les disponibilités foncières pour l'économie productive. En effet, les data center génèrent un impact écologique fort : en moyenne, un Data Center de 10 000 m² consomme autant qu'une ville de 50 000 habitants (Dalkia-2013). Par ailleurs, ils ont un fonctionnement continu, générant une consommation énergétique permanente.

Les groupes de travail récents, pilotés par la Préfecture et la Métropole, ont réaffirmé la nécessité de construire une stratégie de déploiement de ces centres de données, afin d'identifier des sites pouvant répondre aux cahiers des charges des porteurs de projets tout en limitant les risques d'évictions énergétiques et foncières, notamment pour les projets de réindustrialisation. Le conditionnement des implantations est aussi à construire, notamment pour éviter les déperditions énergétiques (chaleur fatale) liée à leur fonctionnement : alimentation d'un réseau de chaleur local ou d'un équipement. Ce conditionnement pourrait aussi s'entendre à la production d'immobilier d'entreprises ou à la dépollution de sites.

³ Production de chaleur dérivée d'un site de production, qui n'en constitue pas l'objet premier, et qui, de ce fait, n'est pas nécessairement récupérée.

PANORAMA ÉNERGÉTIQUE DE LA MÉTROPOLE

Électricité - hydraulique

-  Centrales hydroélectriques
-  Barrages
-  Projet Jupiter 1000

Électricité - autres ressources

-  Centrales thermiques et incinérateurs des ordures ménagères
-  Éoliennes
-  Parcs solaires
-  Filière Biomasse dont bois

Récupération de calories

-  Réseaux de chaleur
-  Thalassothermie
-  Géothermie

Gaz*

-  Importation de gaz (terminal méthanier)
-  Production de biogaz par méthanisation des déchets

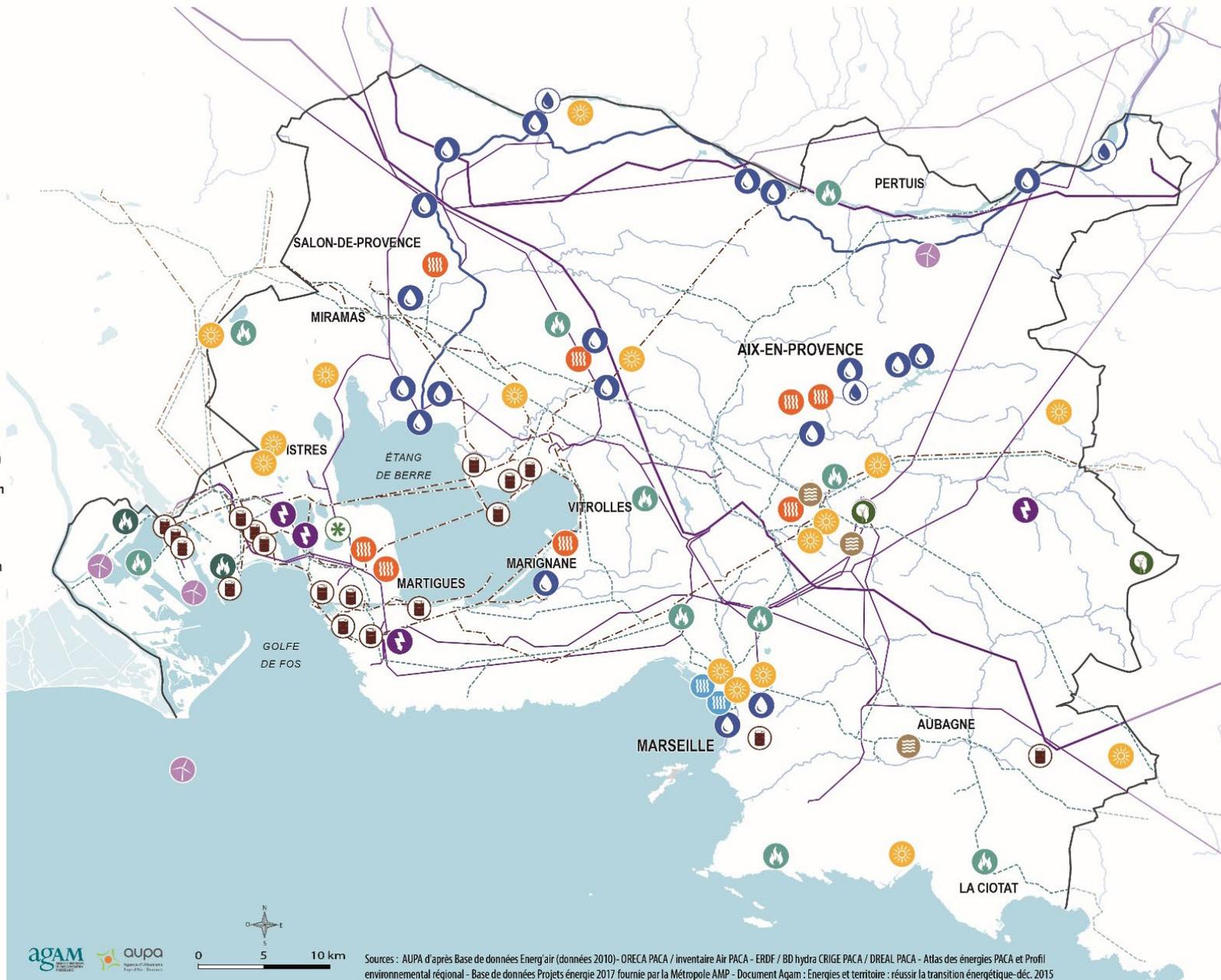
Pétrole*

-  Importation, stockage et transformation de pétrole brut (terminal pétrolier et raffineries)

Réseaux de transport des ressources

Lignes électriques :

-  Très Hautes Tensions (400 kVA)
-  Hautes Tensions (225 kVA)
-  Canal EDF
-  Gazoducs
-  Oléoducs



1.1.5 Des ressources naturelles indispensables au développement de la Métropole

Qu'ils soient marins ou terrestres, les écosystèmes constituent une ressource majeure pour le territoire métropolitain. Ils alimentent l'industrie du tourisme et des loisirs, la sylviculture, le sylvopastoralisme, l'élevage ovin, la pêche, la conchyliculture, l'aquaculture. Les écosystèmes sont aussi une composante majeure des grands paysages, vecteurs de l'attractivité et de l'image du territoire métropolitain.

Pour partie mieux encadrés par des écosystèmes de protections de rang supérieur aux documents d'urbanisme, les écosystèmes tant terrestres que littoraux n'en sont pas moins affectés par de nombreuses pressions (risque incendie de forêt, sur-fréquentation, pollution des sols et de l'air...). A ces pressions « locales » s'ajoute le dérèglement climatique et ses effets dont l'amplitude va s'intensifier.

A. L'eau, une ressource abondante à maîtriser

Un système Durance-Verdon sous tension

Depuis le moyen-âge, les territoires amont alimentent Aix-Marseille Provence en eau via des systèmes de transfert dont la capacité s'est accrue au fil du temps : Canal de Craponne (XVIème siècle), Canal de Marseille (XIXème siècle), aménagements Durance-Verdon (XXème siècle), Canal de Provence (XXème siècle). Ces ouvrages ont été, et sont toujours, déterminants dans l'occupation des sols et le façonnement des paysages agricoles. L'un des exemples les plus caractéristiques est **le canal de Craponne**. Sa construction a permis de transformer une partie du **Coussoul** aride de la Crau en prairie bocagère unique en Europe. Le vaste réseau de canaux d'irrigation et de drainage qui y est associé alimente aux deux tiers la nappe phréatique de la **Crau**.

Le réchauffement climatique constitue une nouvelle pression sur les cours d'eau et oblige à considérer de manière stratégique, la préservation de la ressource en eau, afin d'avoir la capacité de répondre aux besoins de demain.

Ces ouvrages hydrauliques permettant d'assurer à la Métropole **une sécurité d'approvisionnement en eau exceptionnelle d'une vingtaine de jours**. L'agriculture, avec un système maillé de canaux d'irrigation sur tout le territoire, mais également l'industrie, fortement consommatrice d'eau, ont bénéficié et bénéficient encore largement de l'abondance de cette ressource.

Pour autant, cette situation d'abondance doit être reconsidérée au regard des conséquences du changement climatique. La ressource Durance-Verdon assure 90% des besoins en eau du territoire. **D'ici 2050, les débits d'étiage des cours d'eau**

vont diminuer de 30% en moyenne sur le bassin Rhône Méditerranée, accroissant les conflits d'usage et les jours de restriction. Cette évolution engendrerait de fortes tensions entre les territoires et mettrait un terme à la situation sécurisée d'approvisionnement de la Métropole. La solidarité à construire concerne donc à la fois **l'accès à une ressource suffisante pour les territoires amont et aval** mais aussi **l'adaptation des principaux secteurs d'activités qui dépendent de la ressource en eau** (usage domestique, agriculture, diverses activités économiques et production d'énergie) et **les besoins nécessaires au fonctionnement des écosystèmes**. Le projet de SAGE Durance en cours devrait permettre aux acteurs concernés de s'y préparer.

Cela implique aussi la protection des **six masses d'eau souterraines stratégiques pour l'alimentation actuelle et future de la population** : calcaires du bassin du Bausset et massif des Calanques, formations du bassin de l'Arc, cailloutis de la Crau, massif de la Sainte-Baume, du mont Aurélien et Agnis, massif de la Sainte-Victoire et Alluvions de la Basse Durance.

Dans la situation actuelle, seul l'aquifère des cailloutis de la Crau bénéficie d'une zone de sauvegarde. Il est hautement stratégique puisqu'il alimente 270 000 personnes en eau potable et reste nécessaire à des nombreux usages industriels et agricoles. Il fait l'objet de nombreuses pressions et d'un risque d'intrusion saline lié à la montée du niveau de la mer. L'aquifère du massif de la Sainte-Baume pourrait, quant à elle, constituer une ressource locale majeure dans le futur.

Un nouveau partage de la ressource pour protéger le potentiel agricole

Les trois modes d'irrigation : gravitaire, par aspersion/sous pression et l'irrigation individuelle à partir de forages permettent de mobiliser plus de 20 000 hectares pour des productions agricoles variées (source : Agreste, RA2020). Toutefois, avec les premiers effets du changement climatique, la demande en terres irriguées s'accroît. Certaines cultures comme la vigne et l'olivier, normalement adaptées au climat local, nécessitent désormais des apports d'eau estivaux. **Les infrastructures d'irrigation et les terres agricoles qu'elles desservent nécessitent d'être protégées des usages qui condamneraient leur utilisation présente et future** : artificialisation, fermeture des canaux, activités entraînant une pollution des sols...

La restauration des écosystèmes aquatiques pour préserver la qualité de l'eau

Le territoire se caractérise par une grande hétérogénéité de qualité des milieux aquatiques et littoraux, avec des secteurs de très grande qualité. Toutefois, en 2019, 87,6% des masses d'eau de surface sont en état écologique moyen, médiocre ou



mauvais. Seul un cours d'eau n'est pas concerné par un risque de non atteinte du bon état écologique en 2027 (source : SDAGE 2022-2027, état des lieux)

L'impact des stations d'épuration et des eaux pluviales se pose avec acuité, la diminution du niveau d'eau induit par l'augmentation des épisodes de sécheresse implique de définir les flux admissibles pour l'ensemble des milieux superficiels métropolitains à l'échelle des bassins versants. C'est l'un des défis du **schéma directeur métropolitain d'assainissement des eaux usées et pluviales** et ce d'autant plus que les difficultés d'épuration des milieux récepteurs ont de forts impacts sur la qualité de vie et l'attractivité du territoire (impacts sur les eaux de baignade notamment).

L'appréhension de ce sujet dans une vision globale incluant les trois cours d'eau (Arc, Touloubre et Cadière) constitue un enjeu majeur pour répondre à l'urgence d'une amélioration de la qualité de l'étang de Berre, confronté par ailleurs aux apports de la centrale EDF.

Une bonne qualité des eaux, indispensables aux activités

De nombreuses activités présentes sur Aix-Marseille sont dépendantes d'une ressource en eau de qualité : la pêche en mer et en rivière, l'aquaculture, la conchyliculture, l'industrie du tourisme et des loisirs, certaines industries de l'électronique...

Le bon état des eaux permet le bon fonctionnement des processus écologiques et garantit un équilibre avec les activités qui en dépendent :

- Production d'eau potable à moindre coût : 270 000 habitants sont alimentés par la nappe de la Crau
- Développement des activités agricoles et industrielles : 18 000 emplois indirects agricoles dépendent de l'eau et l'irrigation génère un chiffre d'affaires de 500 millions d'euros.

Compte tenu des projections démographiques et des perspectives de changement climatique, l'adéquation entre les ressources actuellement exploitées et les besoins en eau du territoire métropolitain pourrait, à l'avenir, accuser des périodes de tension quantitative, notamment lors d'épisode de sécheresse estivale (généralement concomitantes avec une forte demande).

Cette évolution oblige à connaître et **protéger les aquifères stratégiques pour conserver la qualité des eaux, et donc la possibilité de les utiliser pour l'avenir.**

Pour atteindre cet objectif de protection des aquifères stratégiques, il est nécessaire d'intégrer les zones de sauvegarde déjà identifiées sur la Crau et celles qui seront étudiées dans le Schéma Directeur métropolitain de l'eau potable.

B. Les sols, une répartition des usages à prendre en compte pour le fonctionnement écologique du territoire

Une nécessaire préservation du foncier agricole

Pour répondre aux exigences de qualité et de traçabilité, la tendance actuelle est au **rapprochement des producteurs agricoles et des consommateurs**. La mise en œuvre du Projet Alimentaire Territorial dépend d'une ressource foncière agricole quantitative et qualitative. L'enjeu concerne aussi le maintien d'espaces qualitatifs pour des mises en culture non professionnelles comme les jardins partagés qui font l'objet d'une demande croissante.

Enfin, le bon état des écosystèmes doit être favorisé en privilégiant des formes d'agriculture « éco-compatibles » dans les corridors et les liaisons écologiques. Dans ces secteurs les structures éco-paysagères comme les haies, les arbres isolés ou en bosquets, les bandes enherbées, les ripisylves, les canaux, les fossés d'irrigation contribuent à l'intérêt écologique et paysager. Ils ont vocation à être confortés.

La ressource minérale, une matière première stratégique

Avec un contexte géologique favorable, l'industrie de l'extraction de matériaux s'est développée dans les Bouches-du-Rhône : sables et graviers alluvionnaires, granulats calcaires, pierre de taille, argile, etc.

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 induits des trafics importants depuis le Sud-Est du département.

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 maîtrises d'ouvrages et les collectivités territoriales.

Un Schéma régional des carrières, en cours d'élaboration (comité de pilotage préalable à l'approbation du SRC le 19 avril 2024), succèdera à l'actuel Schéma départemental des carrières. Il doit notamment mettre l'accent sur **une consommation sobre et responsable des ressources** qui intègre l'économie circulaire, la notion **d'approvisionnement et de logistique des matériaux** au regard des besoins des territoires et de l'industrie et la sécurisation de l'approvisionnement en matériaux et substances de carrières.



Si les carrières sont indispensables au développement urbain de la Métropole, elles génèrent toutefois des dégradations et des nuisances pour les riverains : poussières, vibrations, trafic de poids-lourds, saturation des voies routières, pollution de l'air, bruit. Par ailleurs, l'accès à la ressource est de plus en plus contraint par la proximité des espaces urbanisés et par la nécessité de préserver les espaces naturels et leur biodiversité remarquable. Dans ce contexte, la Métropole peut anticiper les besoins en **identifiant les ressources foncières nécessaires à moyen et long terme et favoriser l'utilisation de matériaux issus de déchets recyclés.**

La ressource forestière, un potentiel à optimiser

Relativement délaissée d'un point de vue sylvicole depuis un demi-siècle, la forêt est aujourd'hui perçue par la population "urbaine" comme un espace de loisirs, un cadre de vie et un refuge pour les espèces animales et végétales sauvages. Elle joue également un rôle essentiel dans la séquestration du carbone. Cependant, à côté de ce rôle récréatif, paysager et environnemental, la forêt a **une valeur économique et productive**. En effet, la Métropole dispose d'un potentiel conséquent de bois à valoriser à travers le développement des trois sous-filières : **le bois d'industrie** (pâtes à papier...), **le bois énergie** faisant partie des énergies renouvelables et le **bois d'œuvre** et de construction participant au stockage de carbone.

En dépit de ces différentes valorisations possibles, l'exploitation forestière, représentant actuellement **494 entreprises et près de 2000 emplois** sur le territoire métropolitain (source : Métropole Aix-Marseille-Provence), est principalement tournée vers la récolte de pin d'Alep afin de répondre aux besoins de l'industrie de la pâte à papier.

Outre le potentiel de création d'emplois productifs en filières courtes, cette ressource nécessite notamment :

- L'anticipation des problématiques d'accès à la ressource bois et d'exploitation (desserte, zonage PLUI, acceptation sociale...);

- Le soutien d'une sylviculture adaptée, durable et une amélioration des peuplements forestiers ;
- Le développement structurant de la filière du territoire afin de recréer les maillons manquants ;
- L'utilisation de la ressource bois local dans les projets d'aménagement, de construction et de réhabilitation.

C. Des ressources littorales à exploiter durablement

Le changement climatique a déjà commencé à induire de profondes transformations dans les écosystèmes littoraux et la dynamique va s'accélérer. Dans une optique de sobriété des ponctions effectuées dans les écosystèmes (pêche et autres activités de prélèvement) et afin de limiter la pression et de favoriser la régénération, **une régulation et un partage de la ressource doivent être organisés entre les pratiques professionnelles et les pratiques dites de loisir.**

Les biocénoses marines les plus sensibles à l'effet d'une fréquentation importante et aux aménagements littoraux, notamment l'herbier de Posidonie, déjà protégés au titre de diverses réglementations, doivent faire l'objet d'une attention particulière.

Concernant la protection et la restauration des masses d'eau littorales, conformément aux objectifs du SDAGE, toutes les mesures doivent être prises pour retrouver le bon état chimique et écologique des masses d'eau littorales. Cet enjeu conditionne la pérennité de l'exploitation des ressources halieutiques et des activités balnéaires.



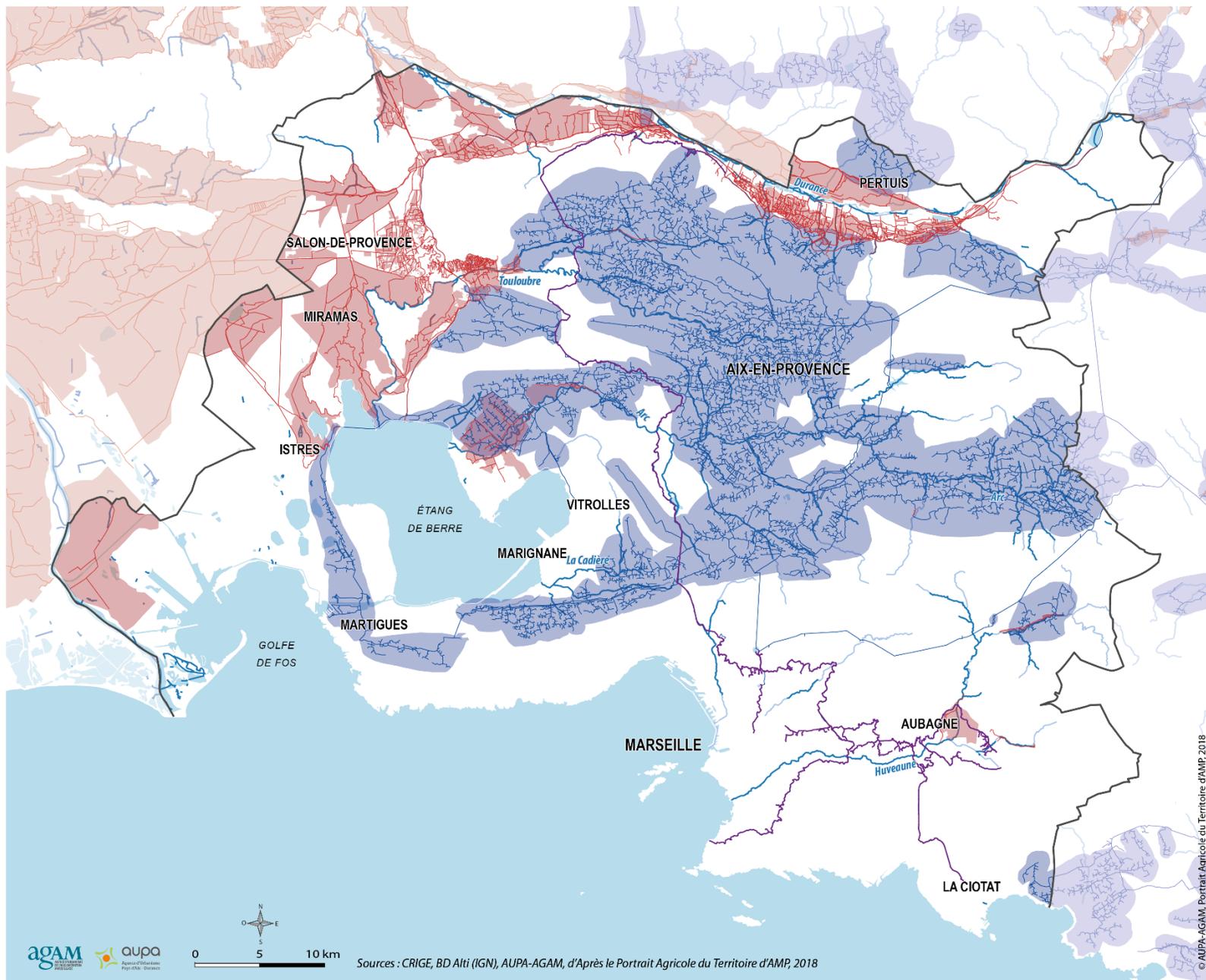
LES RÉSEAUX D'IRRIGATION MÉTROPOLITAIN

Réseaux d'irrigation

- Secteurs d'irrigation sous-pression
- Secteurs d'irrigation gravitaire
- Réseau sous-pression
- Réseau gravitaire
- Canal de Marseille

Hydrographie

- Cours d'eau permanents
- Cours d'eau intermittents



1.2 Des filières économiques fortes, un positionnement à structurer pour une Métropole « monde »

Aix-Marseille-Provence peut se prévaloir d'une économie diversifiée qui crée de l'emploi, largement internationalisée et en croissance. En effet, elle dispose de puissants moteurs avec des filières d'excellence, de nombreux pôles de compétitivité, des fleurons internationaux (Airbus Helicopters, CMA-CGM, Iter Cadarache...), ainsi qu'un pôle universitaire reconnu nationalement. Mais son faible taux d'emploi ne lui permet pas d'être compétitive au regard des Métropoles équivalentes. Aujourd'hui, pour asseoir son positionnement, elle peut non seulement valoriser une image internationale autour de son patrimoine culturel, mais aussi s'appuyer sur son agriculture, performante et qualitative, facteur d'identité et d'attractivité du territoire.

1.2.1 Une dynamique économique confirmée, portée notamment par des filières d'excellence

Avec 14 300 emplois salariés privés créés par an entre 2018 et 2022, soit une croissance de 10% du stock sur ces 4 années, la dynamique économique d'Aix-Marseille-Provence se poursuit (source : AcoSS). Cependant, le taux d'emploi reste faible et le chômage élevé, en particulier chez les jeunes.

La diversité du tissu économique productif, l'importance de l'économie résidentielle et la présence de filières d'excellence a toutefois permis à la Métropole de bien rebondir après la crise de 2008.

A. Une économie dynamique mais un taux d'activité parmi les plus faibles des Métropoles françaises.

Aix-Marseille-Provence est dans la dynamique de métropolisation nationale mais elle ne rattrape pas les autres métropoles. En effet, en comparant **le taux d'activité**⁴ d'Aix-Marseille-Provence avec ceux d'autres métropoles, son taux s'établit à **70,9%** en 2020 contre 76,6% pour Paris, 73,9% pour Lille 71,5%, 75% pour Nantes ou encore 73,3% pour Toulouse (source : INSEE, rp 2020).

⁴ Le taux d'activité est le rapport entre le nombre d'actifs et la population en âge de travailler (ensemble des personnes âgées de 15 à 64 ans). La population active comprend la population active ayant un emploi (ou population active occupée) et les chômeurs.

Parallèlement, le taux d'emploi des métropolitains est faible puisque seulement 61,4% des résidents en âge de travailler occupent un emploi (contre 67,1% à Paris, 64,7% à Bordeaux, 66,2% à Nantes ou encore 64% à Toulouse). Cette faiblesse métropolitaine fait écho au faible taux de qualification : 48% des 15 ans ou plus, non scolarisés, n'ont pas le BAC en 2020.

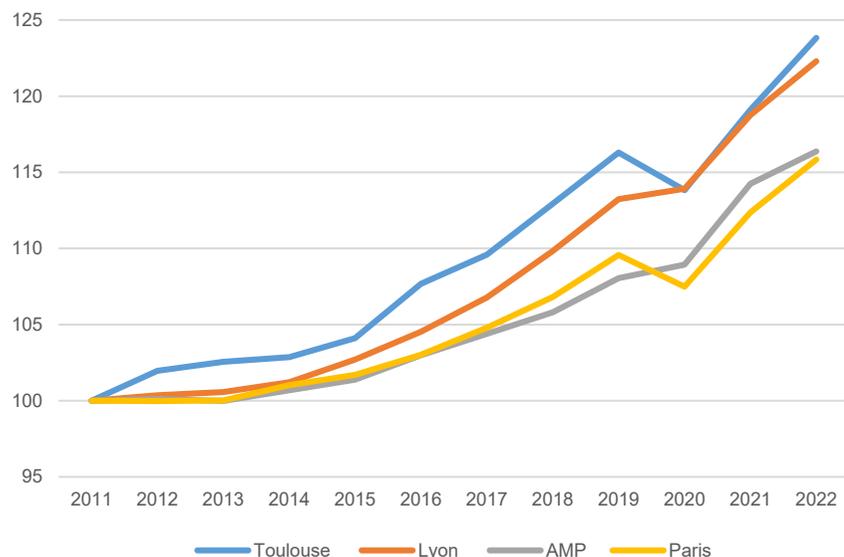
Par ailleurs, la Métropole reste confrontée à **un déficit d'emplois** qui la fragilise sur le long terme. Il manque en effet environ **50 000 emplois** sur le territoire pour atteindre un taux d'emploi comparable au taux moyen des Métropoles de Lyon, Toulouse, Lille et Bordeaux.

La croissance de l'emploi salarié privé dans la Métropole d'Aix-Marseille-Provence reste alors insuffisante pour combler son retard en termes de taux d'activité. S'agissant de l'évolution de l'emploi privé, le phénomène de polarisation est général en France. L'emploi se concentre surtout dans les territoires déjà les plus pourvus, signe d'une métropolisation qui s'accélère.

Sur cette période, c'est la Métropole de Toulouse qui a été la plus dynamique (+24% entre 2011 et 2022), la Métropole de Lyon croît également rapidement (+22% en 10 ans).

De plus, si la proportion des cadres exerçant des « fonctions métropolitaines » (conception-recherche, prestations intellectuelles, culture-loisirs, etc.) s'est accrue ces dernières années, elle demeure éloignée des « standards » des grandes Métropoles. Les activités métropolitaines représentent seulement 12,5% des emplois salariés privés en 2020 (contre par exemple 19% à Lyon, 14% à Lille et 20% à Toulouse).





L'évolution de l'emploi salarié privé de 2011 à 2022 dans 4 métropoles française (source : ACOSS)

B. Une économie dynamique et ouverte à l'international s'appuyant sur des filières d'excellence

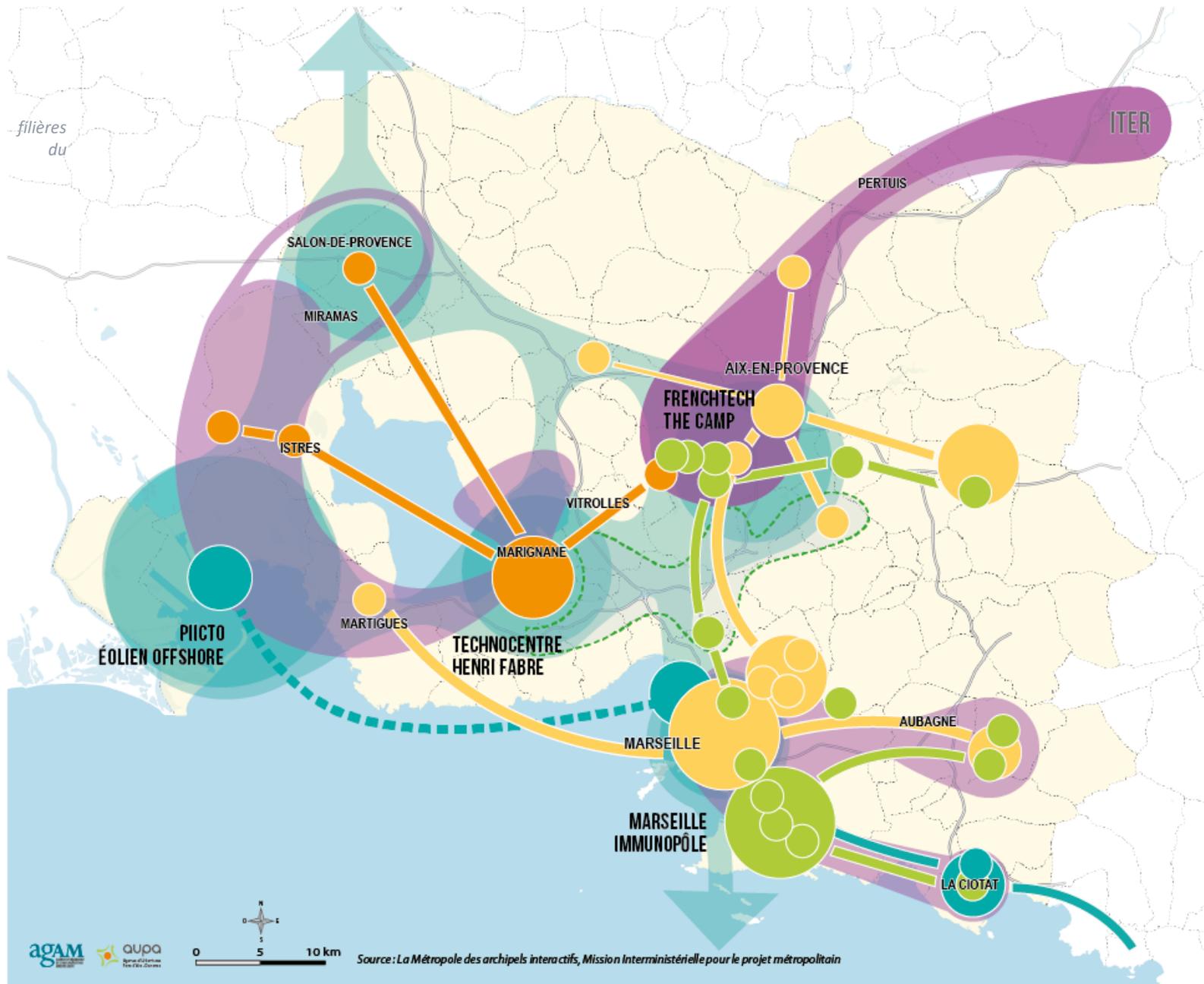
Six filières d'excellence représentent, plus de 300 000 emplois et participent fortement à l'attractivité et à la compétitivité du territoire : la santé (76 000 emplois), le maritime et la logistique (60 000 emplois), l'aéronautique et la mécanique (17 000 emplois), les industries numériques et créatives (49 000 emplois), l'environnement & l'énergie (38 500 emplois), l'art de vivre & le tourisme (60 000 emplois) (Agenda développement économique, Métropole Aix-Marseille-Provence, 2022). Ces filières d'excellence sont le support de la dynamisation du rayonnement international et participent à la réduction du déficit d'emplois.

De grands équipements (GPMM, ZIP) et des projets structurants (Opération d'Intérêt National Euroméditerranée) incarnent ces filières d'excellence et constituent de futurs hubs économiques et d'innovation métropolitains : ITER, Henri Fabre, PIICTO, French-Tech Aix-Marseille, Marseille Immunopôle, Dirigeables, ... Le territoire accueille également des projets atypiques et novateurs pour la ville de demain (tels que The Camp, Smartseille ou la filière cinéma...) ainsi que la présence de grands groupes internationaux, fleurons économiques du territoire (comme Airbus Helicopters, Gemalto, CMA-CGM, Comex, SNEF, Pernod Ricard...).

Dans les domaines de la recherche et de l'innovation, l'économie de la connaissance se développe et participe favorablement à l'image d'Aix-Marseille-Provence. Elle s'appuie sur un écosystème propice avec la plus grande université francophone, Aix-Marseille Université et la présence de pôles de compétitivité et de grands projets innovants sur le territoire (Optitec, SAFE, ...) ainsi que des technopoles spécialisés (dont le technopole Marseille Provence à Château-Gombert, le Technopole de l'Arbois-Environnement et Mi-Biopark à Luminy).

LES 6 FILIÈRES D'EXCELLENCE DU TERRITOIRE AMP

- Santé
- Maritime et logistique
- Mécanique et aéronautique
- Industries numériques et créatives
- Environnement et énergie
- Art de vivre et tourisme



C. Un socle industriel essentiel dans la constitution de filières économiques bien développées

L'industrie compte plus de 70 000 emplois à l'échelle métropolitaine, soit plus de 12% des emplois salariés privés métropolitains (source : Acooss). Ces emplois sont inégalement répartis sur l'espace métropolitain. Le **territoire Istres Ouest Provence** regroupe à lui seul **26 000 emplois industriels**, le secteur industriel pesant ainsi un tiers des emplois salariés privés du territoire. L'industrie compte plus de 76 000 emplois à l'échelle métropolitaine, soit plus de 12% des emplois salariés privés métropolitains. Ces emplois sont inégalement répartis sur l'espace métropolitain. Le territoire Istres Ouest Provence regroupe à lui seul 30% des emplois salariés privés. La part des emplois industriels est également importante dans **le Pays de Martiques où elle représente 20% des emplois salariés privés**.

Sur la période 2009-2020, le nombre d'emplois dans l'industrie a baissé partout, sauf dans le Pays d'Aubagne et de l'Etoile, qui enregistre une augmentation de 4%. Le Pays Salonais a pour sa part connu la plus forte baisse avec un cinquième (21%) d'emplois industriels en moins. Ce recul incontestable de l'emploi industriel est aussi lié à des phénomènes d'externalisation qui perdurent aujourd'hui. De nombreux emplois industriels n'ont pas véritablement disparu mais ils sont maintenant comptabilisés dans la sphère des services qui, elle, est créatrice d'emplois.

Les activités industrielles implantées sur la métropole constituent un socle essentiel à l'ensemble des filières économiques et constituent la base de 5 des 6 filières d'excellence de la métropole. Ces activités industrielles génèrent la création de nombreux emplois dans les secteurs des services et du commerce.

D. L'immobilier de bureaux, support de fonctions métropolitaines supérieures : une dynamique à amplifier, un impact économique et urbain

La stratégie métropolitaine de l'immobilier de bureaux a été approuvée au Conseil de la Métropole du 16 Mai 2019.

L'étude menée a permis de dresser les grands constats de la dynamique de marché de l'immobilier de bureaux et de fixer des objectifs et des ambitions sur le territoire pour permettre un développement de l'immobilier tant quantitatif que qualitatif.

Une dynamique de marché contrastée au regard d'autres grandes métropoles

La Métropole dispose d'un parc de bureaux estimé à environ **5,5 millions de m²** en 2016. Cette offre se concentre en partie sur les polarités de bureaux les plus attrac-

tives, **marseillaises (QCA Euroméditerranée, Prado, etc.) et aixoises (pôle d'activités du Sud d'Aix)**. Elles abritent notamment de nombreuses entreprises rayonnantes (sièges, directions régionales, tertiaire supérieur) et jouissent ainsi d'une notoriété qui les rendent attractives à l'international. **Aix-Marseille Provence bénéficie par ailleurs d'un potentiel de développement**, au regard des projets programmés à moyen-long terme, et d'un marché qui redevient porteur, notamment sur l'offre « prime » (très bien placés, d'excellente facture et qui présentent moins de risque). Les commercialisateurs ont placé **130 000 m² par an** (en neuf et seconde main) sur les dix dernières années contre 270 000 m² par an sur la Métropole lyonnaise, imputable à une plus faible dynamique de création d'emploi « bureau » et par une mobilité des entreprises plus faibles. Malgré ce déficit, les signes sont positifs, avec une tendance à la hausse en 2017, avec plus de **150 000 m² commercialisés**.

Au regard des constats, *l'Agenda Economique* réalisé par Aix-Marseille Provence affiche comme objectif d'atteindre les **200 000 m² placés par an à un horizon de 15 ans**. Cet objectif nécessitera une dynamique économique plus forte, notamment sur l'emploi. Le potentiel est en effet encore important dans **l'OIN Euroméditerranée**, et dans une moindre mesure sur **le pôle d'activités d'Aix**, qui souffre de plus en plus de congestion, notamment du fait de sa mono modalité et de sa localisation urbaine.

Toutefois cet objectif reste à nuancer au regard de l'organisation des nouveaux modes de fonctionnement des entreprises, notamment l'essor du télétravail accéléré par la crise sanitaire mais aussi l'émergence des tiers-lieux et espaces de co-working induisant une rationalisation des m²/emplois.

L'obsolescence du parc, enjeux de revitalisation des centres et d'équilibre de l'offre

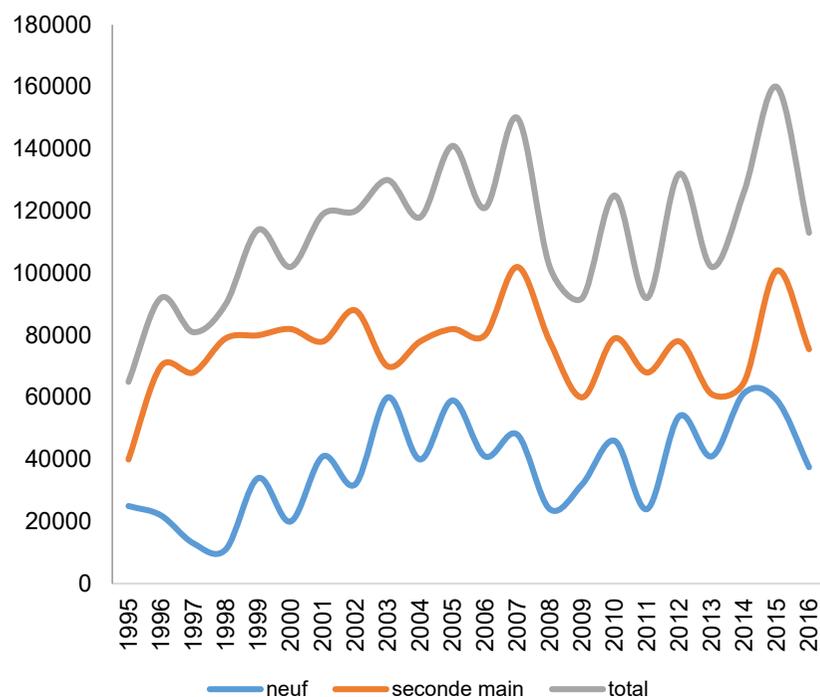
1,6 million de m² de bureaux, soit environ **30%** de l'ensemble du parc métropolitain peuvent être considérés comme en situation **d'obsolescence technique**. Au regard de l'ancienneté du parc, c'est à minima, **20 000 m² de bureaux qui sont donc à requalifier annuellement** pour ne pas accentuer ce basculement vers l'obsolescence.

Aujourd'hui, ces besoins de réhabilitation concernent essentiellement les centres villes qui abritent, de fait, le parc le plus ancien. En volume, ce sont les centres **d'Aix-en-Provence** et de **Marseille** qui sont les plus concernés. L'enjeu de requalification y est majeur, notamment dans l'hyper centre de Marseille qui tend à perdre de son attractivité économique et qui souffre d'un déficit d'image hors des grandes polarités tertiaires.



Mais ce besoin d'entretien et de mise aux normes des bureaux est une nécessité pour tous les centres villes. Hors Aix-en-Provence et Marseille, qui abritent des quartiers d'affaires ou des pôles tertiaires dédiés, l'immobilier de bureau est très majoritairement imbriqué au tissu urbain.

Les centres villes restent quasiment les seuls sites d'accueil des activités tertiaires et le maintien de la qualité de ce parc est indispensable à leur maintien et leur développement.



La commercialisation de bureaux depuis 1995 sur Aix-Marseille-Provence (source : BNP Paribas Real Estate)

Dans les pôles tertiaires périphériques de la Métropole, la production est relativement récente (post années 90, voire 2000 pour les pôles d'Aix-en-Provence, de Meyreuil ou de la Ciotat) et présente, de fait, une faible obsolescence technique. Néanmoins, afin de rester compétitif face à une offre concurrentielle neuve, ils doivent réhabiliter leur parc existant afin d'intégrer notamment des enjeux environnementaux et sociaux et être suffisamment attractifs.

La réorganisation des modes de travail et son incidence sur l'armature urbaine métropolitaine

La réorganisation des modes de travail consécutive aux mutations sociales et économiques en cours, concernent à la fois le développement d'espaces de co-working et de tiers-lieux, et la prise en compte des besoins nouveaux générés par la demande potentielle des télétravailleurs dans un contexte de crise post-covid 19. Au regard de ces enjeux, la Métropole s'est engagée dans une démarche visant à **développer une offre métropolitaine tertiaire et de co-working dans les périphéries marseillaises et aixoises ainsi que dans les villes moyennes** permettant notamment aux salariés de trouver des conditions de travail facilitées avec plusieurs objectifs :

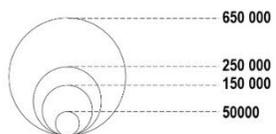
- Désengorger les axes de transport, réduire la pollution et contribuer à un rééquilibrage par rapport aux villes moyennes ;
- Réduire le temps de transport des salariés, gagner en productivité et en qualité de vie ;
- Rationaliser les m² de bureaux et réaliser des économies sur le budget immobilier de bureaux ;
- Contribuer à la revitalisation des centres anciens par le développement de liens sociaux.

Le recours de plus en plus massif au télétravail et le développement d'espaces de co-working va certainement engendrer à l'échelle métropolitaine un rééquilibrage des territoires, de la répartition physique des entreprises, des logements et des populations. En termes de mobilité, il pourrait réduire l'intensité des heures de pointe sur les réseaux de transports en commun, désaturer les centres-villes et limiter les embouteillages.

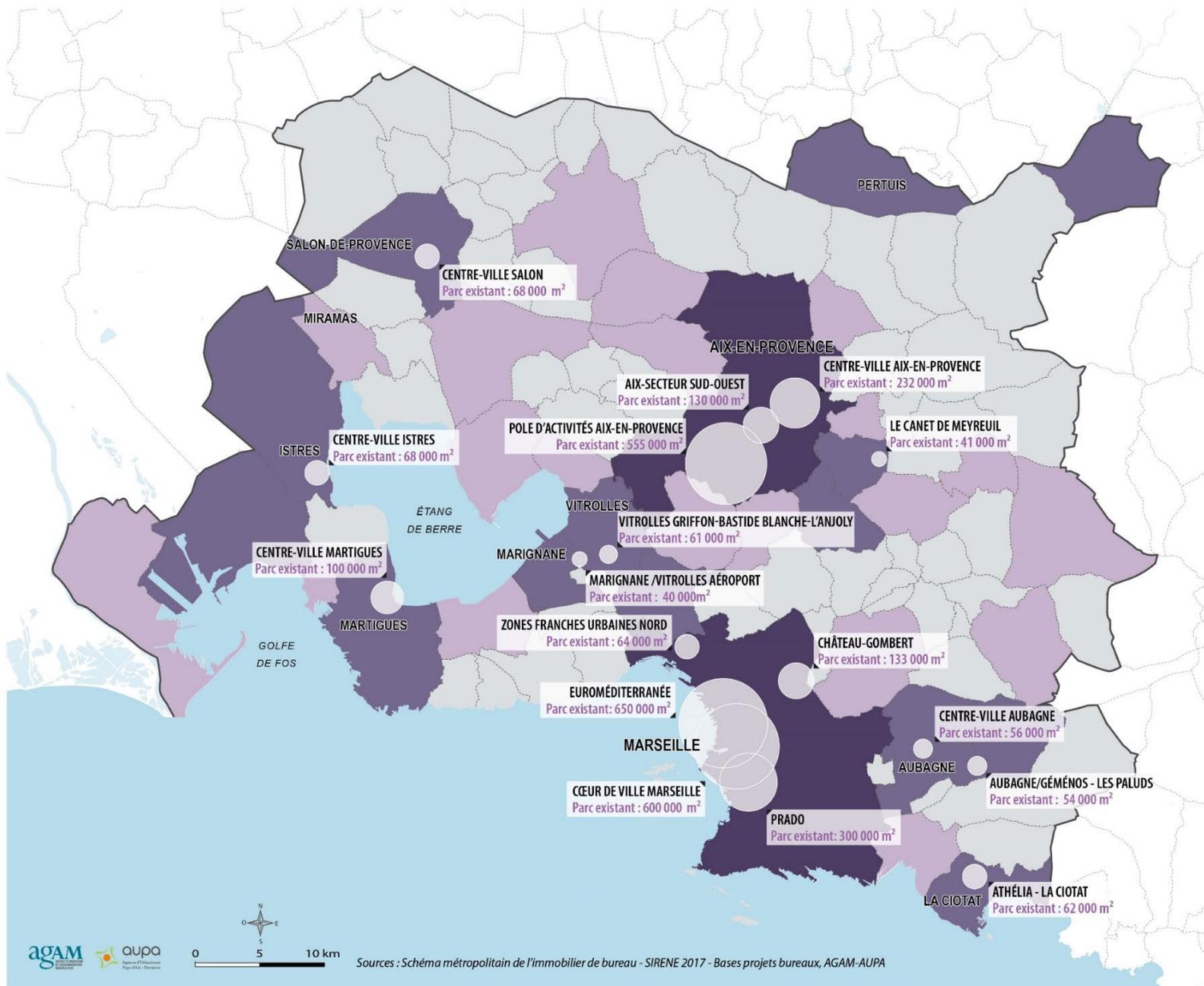


LES PRINCIPALES POLARITÉS DE BUREAUX ET LE STOCK PAR COMMUNE

Polarités de bureaux (en m²)



Stock par commune (en m²)



E. L'économie de la « connaissance » : l'Enseignement Supérieur et la Recherche

Aix-Marseille-Provence est une Métropole regroupant une université de renom Aix-Marseille (6e métropole étudiante française au regard de ses effectifs étudiants) à laquelle sont associés des laboratoires de recherche ainsi que des Grandes Ecoles (Ecole Centrale de Marseille, Ecole Nationale Supérieure des Arts et Métiers, Ecole des Mines de Saint Etienne, Kedge, Ecole Supérieure d'Art, Institut d'Etudes Politiques).

Près de 102 000 étudiants **de l'enseignement supérieur** en 2021 sont présents au sein du territoire et regroupés majoritairement sur les deux centralités d'Aix-en-Provence (39% des étudiants) et Marseille (58% des étudiants) (source : ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation).

La Métropole et plus particulièrement la ville de Marseille accueillent de grands organismes publics de recherche : IRD (Institut de recherche pour le Développement), l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux), l'INRA (Institut National de la Santé et de la Recherche Médicale). Elle est également reconnue comme place forte de la recherche universitaire grâce à la présence d'Aix-Marseille Université (AMU) qui figure dans le top 8 des sites d'excellence français de rayonnement international notamment grâce à la fondation A*MIDEX (initiative d'excellence Aix-Marseille) inscrite au Programme d'Investissement d'Avenir.

AMU est l'une des universités françaises les mieux placées dans le classement de Shanghai. Elle compte aujourd'hui 80 000 étudiants, 8 000 agents, enseignants et chercheurs (source : AMU). Sa stratégie patrimoniale vise à recentrer sur des grandes emprises universitaires, par thème, les activités de recherche et de formation (Aix, Etoile, Timone, Luminy, Marseille Centre et Nord). L'AMU dispose désormais de la gestion d'un foncier de 220 hectares.

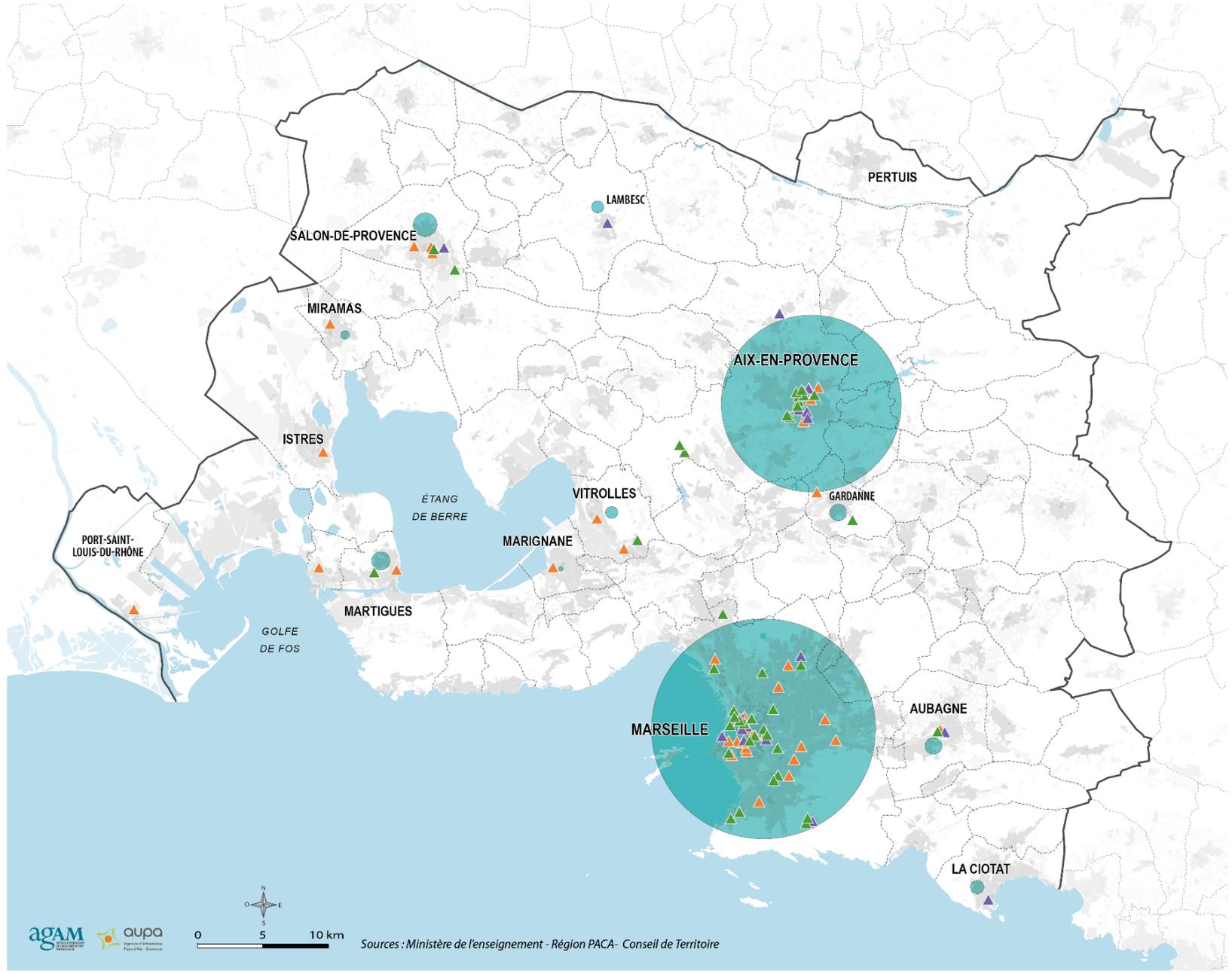
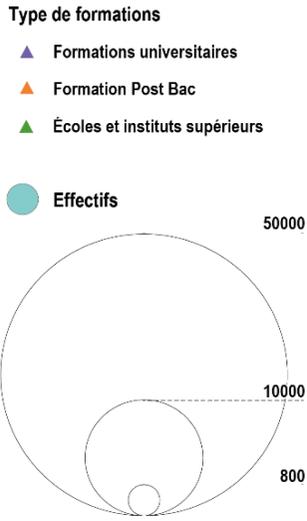
Le territoire d'Aix-Marseille a également fait l'objet d'investissements importants ces 10 dernières années (500 millions d'euros) avec l'**Opération Campus** localisé sur le « **Quartiers de Facultés** » à **Aix-en-Provence** et le **campus de Luminy** à Marseille qui vise à conforter des sites d'excellence et à renforcer leur visibilité. Le **CPER** (Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020), a également permis à la Métropole d'investir dans des projets phares, comme l'**IMVT, Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires**, qui accueille environ **2 000 étudiants** au cœur du quartier **Saint-Charles – Porte d'Aix à Marseille**. Cet institut regroupera les écoles nationales supérieures d'Architecture de Marseille, de Paysage Versailles-Marseille et l'institut d'Urbanisme et d'Aménagement régional d'Aix-Marseille Université. La Métropole a ainsi apporté son soutien à 19 projets dans le cadre du CPER.

Par ailleurs, des **espaces technopolitains (Arbois Méditerranée à Aix-en-Provence, Château-Gombert et Luminy à Marseille)** mêlant Haute-Technologie, Recherche et Formation, existent depuis les années 70. Ils concentrent des outils et des équipements qui permettent le développement de partenariats et de collaborations (plateformes scientifiques et technologiques, pépinières et incubateurs, tiers lieux).

En dépit de sa forte dynamique, la Métropole demeure peu « étudiante », au regard de sa taille. Elle se place au 6ème rang des Métropoles universitaires françaises (en nombre d'étudiants), ses effectifs évoluant plus faiblement qu'ailleurs sur les 5, 10 ou 15 dernières années. Par ailleurs, même si son potentiel de recherche et son excellence sont reconnues (Programme des Investissements d'Avenir), son déficit est important en termes de formation d'ingénieurs et de techniciens intermédiaires. Son attractivité reste limitée, notamment vis-à-vis des étudiants internationaux, la connexion avec le monde économique est encore insuffisante et elle retient peu, comme en témoigne son solde migratoire qui est parmi les plus faibles du panel des grandes Métropoles.



LA RÉPARTITION DES FORMATIONS ET DES EFFECTIFS ÉTUDIANTS



1.2.2 Un territoire touristique et culturel attractif

Outre le tourisme balnéaire traditionnel, les sites patrimoniaux majeurs, les villages provençaux, les monuments et musées de grande renommée (labels « Musée de France » ...), les grands équipements culturels participent aujourd'hui pleinement aux principaux moteurs de l'attractivité touristique de la Métropole. Ce tourisme s'est constitué à partir des caractéristiques spécifiques au territoire. Il ne s'est pas construit dans une logique de concentration spatiale des équipements et des sites polarisants mais sur une diffusion de l'offre, structurée autour du paysage et des patrimoines.

A. Des « totems » métropolitains moteurs de l'attractivité touristique

La Métropole est constituée d'éléments naturels et paysagers forts, marqueurs de son image et de son rayonnement extra-métropolitain. Le territoire offre un large spectre d'activité de nature, avec des sites connus et reconnus.

Sa culture et ses traditions se fondent sur ces « **totems** » naturels et paysagers qui font rayonner le territoire aux échelles régionale, nationale et internationale. La plupart d'entre eux font l'objet de mesures de protection et de valorisation écologique et/ou paysagère qui ont aussi valeur de label et ont une résonance touristique. Il s'agit notamment du **grand Site Concors - Sainte-Victoire** magnifié par **Cézanne** et de **ses quatre Parcs Naturels Régionaux** qui ceinturent le territoire : **la Camargue, les Alpilles, le Luberon et la Sainte-Baume**. Les **Calanques** (3 millions de visiteurs par an), classées **Parc national**, les **collines du Garlaban**, célèbres grâce à **Marcel Pagnol** et la **vaste plaine steppique de la Crau**, classée en réserve nationale constituent également des emblèmes pour Aix-Marseille-Provence. Leur dimension patrimoniale et historique ont permis de les préserver et d'exporter leur reconnaissance à l'international. Toutefois, ces espaces attirent de nombreux visiteurs, ce qui n'est pas sans conséquences pour le milieu et pose des difficultés dans l'organisation des abords et des points d'entrée des sites.

Le littoral et la mer sont également des catalyseurs de fréquentation touristique. Avec l'étendue de sa façade littorale, la Métropole est clairement identifiée comme une destination balnéaire. De nombreuses plages s'égrènent sur le territoire, telles que par exemple **la plage Napoléon** (Port-Saint-Louis-du-Rhône), **Cavaou** (Fos-sur-Mer), **la Romaniquette** (Istres), **le Verdon** et **Sainte Croix** (Martigues), les plages des **Catalans** et de la **Pointe-Rouge** (Marseille), **Lumière** (La Ciotat). Les excellentes conditions de navigation, notamment en rade Sud de Marseille, valent au territoire d'accueillir les épreuves de voile des **Jeux Olympiques de Paris 2024**.

Les fonds marins sont également un moteur d'attractivité touristique et Marseille est considéré comme le berceau mondial de la plongée sous-marine qui se pratique sur plus de 300 spots. La Métropole est également devenue une destination « **croisières** » d'importance (**1,3 million de croisiéristes en 2021**) et les ambitions de croissance en la matière sont grandes (2 millions d'ici 2020), à la fois à Marseille mais aussi sur le Rhône (source : GPMM).

Le port de Marseille Fos vise aussi l'exemplarité environnementale et maintient son engagement d'équiper deux postes à quai sur le terminal croisières dès 2025, de façon à réduire les émissions atmosphériques.

L'étang de Berre présente un potentiel pour être le « **poumon bleu de la Métropole** ». La reconversion progressive et engagée des industries lourdes qui bordent une partie de ses rives ainsi que les projets d'extension des ports de plaisance font partie des signaux positifs. L'ambition, portée par les communes riveraines et le **Groupe d'Intérêt Public pour la Réhabilitation de l'étang de Berre (GIPREB)** est de rétablir un équilibre des usages autour de l'étang et d'y développer un tourisme de loisir et de proximité. La réouverture à la courantologie du tunnel du **Rove** et l'éventuelle dérivation des rejets d'eau douce de la **centrale de Saint-Chamas**, font partie des pistes pour mener à bien un projet global de restauration écologique et de valorisation économique de ce territoire d'enjeux.

En complément de ces totems, l'agriculture joue également un rôle important. Marqueur fort et identitaire du territoire, les espaces agricoles véhiculent l'image de la Provence, de sa culture et de l'art de vivre provençal et méditerranéen.

B. Un tourisme culturel et patrimonial en plein essor

Des événements culturels majeurs qui renforcent l'attractivité et la visibilité du territoire

Le rayonnement international des grands sites et musées ainsi que l'ensemble des manifestations proposées par la Métropole contribuent à une meilleure visibilité du territoire. Le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem), avec ces 311 787 en 2021 entrées se place en tête, suivi de l'hôtel de Caumont (275 000 entrées en 2022) et du musée Granet (1105 12 entrées en 2021). Le festival de Martigues rassemblait 18 000 personnes en 2023 ainsi que le festival d'Art Lyrique d'Aix-en-Provence qui cumulait lui plus de 63 000 entrées en 2019.

La désignation de Marseille-Provence pour endosser le rôle de capitale **Européenne de la Culture en 2013** a créé une dynamique de mise en valeur des richesses pa-



trimoniales locales qui est illustrée par la réalisation de grands programmes architecturaux et l'organisation d'évènements grand public et d'ampleur internationale. Le **GR2013, sentier métropolitain de 365 kilomètres** est né à l'occasion de cet évènement. Il permet d'explorer 38 communes par un parcours balisé qui traverse une partie de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille.

Outre ces grands vecteurs de la diffusion culturelle, assurant une fonction de vitrine à l'échelle nationale et internationale, la Métropole bénéficie aussi d'**un réseau d'équipements de proximité hérité de sa structure multipolaire**.

Plusieurs attractions touristiques jouissent d'une grande notoriété comme le **zoo de La Barben, le golf international de Pont Royal à Mallemort**, les représentations de la **Patrouille de France** installée à Salon-de-Provence.

A **Aubagne**, une ressource naturelle, l'**argile** est valorisée par la production de santons et de céramiques de grande renommée, et soutenue par des **événements qui bénéficient d'une visibilité internationale** (Biennale Argilla, Biennale de l'Art Santonnier...) bientôt renforcé par un **label touristique en cours d'élaboration** (Route de l'Argile d'Aubagne à Saint-Zacharie). Cette filière en plein développement et la mise en valeur touristique de cet artisanat traditionnel local, qui constitue une manifestation du patrimoine culturel immatériel, est un exemple de **levier de développement économique pour le territoire métropolitain**.

La **gastronomie** est, elle aussi, un élément clé du pouvoir d'attraction touristique du territoire. Des évènements très divers animent la Métropole. **Les marchés provençaux des villes et des villages (Aix-en-Provence, Aubagne, Gardanne)** sont très prisés et ils sont en particulier inscrits dans les circuits organisés par les organisateurs de voyage en groupe. Ce type de manifestations ainsi que les références populaires mondialement connues (**l'Olympique de Marseille**) ont valeur de produit d'appel qui contribuent à la diffusion de l'image d'Aix-Marseille et au renforcement de sa notoriété, tant au plan national, qu'au niveau international.

La Métropole entend aussi augmenter la durée des séjours, élargir la fréquentation à l'ensemble des saisons et s'ouvrir davantage à la clientèle étrangère. Pour cela, elle a programmé un **schéma de promotion touristique métropolitain pour traiter des différentes dimensions de l'activité du tourisme** (offre, accueil, promotion...) et toutes les thématiques prioritaires (tourismes urbain, culturel, sportif, gastronomique, d'affaires, de croisière...).

Cependant, la hausse de la fréquence des épisodes de canicule aura un impact sur la fréquentation touristique. Le changement climatique est ainsi susceptible de modifier la saisonnalité touristique.

L'identification et la valorisation du patrimoine au service de l'image des territoires

La mise en valeur du **patrimoine architectural, urbain et paysager** fait aussi partie des stratégies d'attractivité du territoire de la Métropole. Le patrimoine sous toutes ses formes (de valeur universelle, emblématique, vernaculaire...) est porteur d'une mémoire collective et d'une identité. Les acteurs locaux ont désormais compris que c'est aussi un outil de développement économique à part entière.

Beaucoup de communes de la Métropole intègrent désormais le patrimoine dans leur stratégie « marketing ». De nombreuses communes ont lancé des **programmes de réhabilitation et de mise en valeur de l'architecture vernaculaire et du patrimoine urbain** et de **reconquête des espaces publics**. L'ouverture de grands lieux de culture et de mémoire et l'organisation en réseau de la découverte des paysages au travers de projets intercommunaux et de labels (tourisme urbain couplé aux activités de nature, « tourisme actif », « écotourisme») diversifient l'offre d'un tourisme tourné vers la transmission, la qualité de vie et le respect de l'environnement.

Cette dynamique de rentabilisation économique des espaces transmis et des héritages culturels implique d'anticiper les usages et de mettre en place des outils appropriés et des moyens conséquents. Il est indispensable, d'une part, d'encadrer la mise en valeur pour éviter l'altération du patrimoine bâti ou la banalisation des centres anciens et, d'autre part, de maîtriser les flux de visiteurs pour empêcher la détérioration de sites fragiles (sentiers littoraux, zones de frange, ripisylves, garrigues, pinèdes...) désormais devenus accessibles.

C. Les retombées économiques du secteur

Plus de **8 millions de touristes** viennent, chaque année découvrir ce territoire. Ils génèrent **37,8 millions de nuitées**, soit 81% des nuitées départementales. Ainsi, la consommation touristique de cette clientèle est estimée à **2,8 milliards d'euros** (source : Enquête auprès des clientèles touristiques - CRT Région Sud / Provence Tourisme). Leurs principales motivations sont le loisir, le patrimoine, la culture mais aussi les congrès professionnels. L'organisation de ce type de manifestations positionne la Métropole Aix-Marseille 43e au niveau mondiale et 34ème au niveau européen au classement mondial ICCA, à la 3ème place des destinations françaises derrière Paris et Lyon avec 38 congrès internationaux organisés.



Au total, ce sont **29 400 emplois salariés privés** liés au tourisme⁵ qui sont répertoriés dans la Métropole (source : L'emploi lié au tourisme dans les Bouches-du-Rhône, Provence Tourisme, mai 2024). Elle est derrière la métropole du Grand Paris qui propose le plus grand nombre d'emploi touristique.

Au total, ce sont **43 800 emplois salariés privés** liés au tourisme qui sont répertoriés dans la Métropole, avec une augmentation observée de **21%** entre **2006 et 2020**. Cette croissance cache toutefois des disparités selon les secteurs. **La restauration** est le plus pourvoyeur d'emplois avec **24 000 emplois salariés privés** répertoriés en 2020 en augmentation de 45% par rapport à 2006. Les autres emplois directs dans cette filière sont liés à l'hébergement et aux transports (5 400 emplois chacun), **les loisirs (3 400 emplois), le patrimoine et les spécialités locales (3 100 emplois) La culture représente 2 300 emplois et le tourisme d'affaires 420 emplois**. Le tourisme de croisière induit également un développement de marché lié à sa fonction de port d'embarquement/débarquement, avec davantage de lignes lointaines notamment vers le marché américain (source : Source Urssaf-Acoss 2022).

En 2024, la Métropole comptait **323 hôtels, 42 campings et 71 résidences de tourisme**, essentiellement à Marseille et Aix-en-Provence. La capacité d'hébergement total de la Métropole représente **plus de 50 000 unités d'accueil**⁶, soit presque le double de Lyon Métropole, et presque le triple de Bordeaux et Toulouse. La saisonnalité de fréquentation est d'autant plus marquée dans certaines communes où le tourisme balnéaire est l'un des principaux moteurs de l'économie locale (Cassis, Carry-le-Rouet...) (source : L'emploi lié au tourisme dans les Bouches-du-Rhône, Provence Tourisme, mai 2024).

Le tourisme d'affaire, impacté par la crise sanitaire de 2019 avec de nombreux salons et congrès qui ont été annulés a en partie évolué aujourd'hui vers un format digitalisé avec un potentiel impact sur l'ensemble des acteurs associés (hébergement/restauration notamment).

⁵ L'emploi touristique fait référence à l'emploi directement généré par la présence de touristes sur un territoire. La totalité des emplois des activités dites 100 % touristiques (hébergements, office du tourisme, etc.) est comptée comme touristique. Pour les activités partiellement touristiques (cafés, restaurants, commerces, etc.), l'emploi touristique est estimé en retranchant à l'emploi total un emploi théorique lié aux résidents.

Pour l'emploi salarié, seul le secteur salarié marchand est pris en compte. Les salariés du secteur non marchand (administration, santé, éducation, etc.) qui représentent 26 % de l'emploi salarié de la région sont exclus. Tous les emplois salariés touristiques, qu'ils soient saisonniers ou non, sont comptabilisés.

⁶ Hôtel, hôtellerie de plein air, résidences de tourisme et hébergements assimilés, meublés de tourisme classés, chambres d'hôtes, auberges de jeunesse, gîtes d'étape et de séjour, maison familiale de vacances, villages de vacances



LE TOURISME CULTUREL

Grand site naturel à forte fréquentation (estimation du nombre de visiteurs en 2011)

Centres urbains à valeur patrimoniale

Fréquentation par commune des principaux festivals > à 10 000

Fréquentation par commune des principaux musées > à 10 000

Lieux d'accueil de spectacles (capacité: + 1 000 places)

- A. Stade Vélodrome (Marseille) : 60 000
- B. Le Dôme (Marseille) : 8 500
- C. ARENA (Aix-en-Provence) : 8 000
- D. Palais des Sports (Marseille) : 7 200
- E. La Halle (Martigues) : 5 000
- F. Dock des Suds (Marseille) : 2 500
- G. Opéra (Marseille) : 1 800
- H. Le Silo (Marseille) : 1 700
- I. Centre G. Batiget (Rognac) : 1 500
- J. Le Moulin (Marseille) : 1 500
- K. L'Usine (Istres) : 1 400
- L. Grand Théâtre de Provence (Aix-en-Provence) : 1 400
- M. Espace Charles Trenet (Salon-de-Provence) : 1 200
- N. Le Pasino (Aix-en-Provence) : 1 200
- O. Théâtre La Colonne (Miramas) : 1 200
- P. L'Espace Julien (Marseille) : 1 000
- Q. Le Cabaret Aléatoire (Marseille) : 1 000

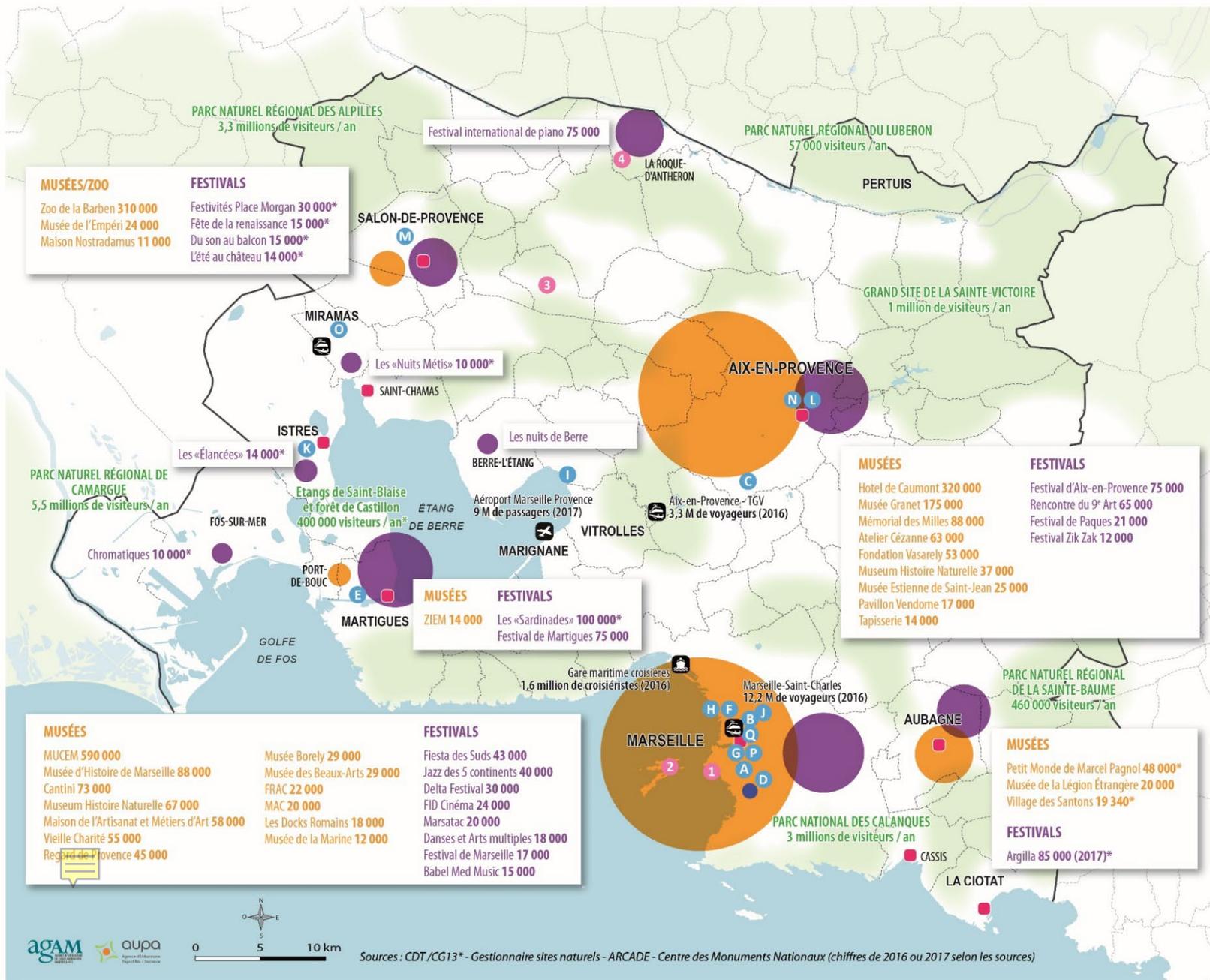
Les sites et monuments historiques significatifs

- 1. Notre-Dame-de-la-Garde (Marseille) : 1 900 000
- 2. Château d'If (Marseille) : 101 000
- 3. Château de la Barben (La Barben) : 38 000
- 4. Abbaye de Silvacane (La Roque-d'Anthéron) : 38 000

Site UNESCO 2017 (Cité Radieuse)

Transports et déplacements

- Terminal croisiéristes
- Aéroport
- Gare TGV



MUSÉES/ZOO

- Zoo de la Barben 310 000
- Musée de l'Empéri 24 000
- Maison Nostradamus 11 000

FESTIVALS

- Festivités Place Morgan 30 000*
- Fête de la renaissance 15 000*
- Du son au balcon 15 000*
- L'été au château 14 000*

SALON-DE-PROVENCE

- Les «Nuits Métiès» 10 000*

MIRAMAS

- Les nuits de Berre

PARC NATUREL RÉGIONAL DE CAMARGUE
5,5 millions de visiteurs/an

ISTRES

- Les «Élancées» 14 000*

Étang de Saint-Blaise et forêt de Castillon
400 000 visiteurs/an*

MUSÉES

- ZIEM 14 000

FESTIVALS

- Les «Sardinades» 100 000*
- Festival de Martigues 75 000

MUSÉES

- Hotel de Caumont 320 000
- Musée Granet 175 000
- Mémorial des Mille 88 000
- Atelier Cézanne 63 000
- Fondation Vasarely 53 000
- Museum Histoire Naturelle 37 000
- Musée Estienne de Saint-Jean 25 000
- Pavillon Vendome 17 000
- Tapisserie 14 000

FESTIVALS

- Festival d'Aix-en-Provence 75 000
- Rencontre du 9^e Art 65 000
- Festival de Paques 21 000
- Festival Zik Zak 12 000

MUSÉES

- MUCEM 590 000
- Musée d'Histoire de Marseille 88 000
- Cantini 73 000
- Museum Histoire Naturelle 67 000
- Maison de l'Artisanat et Métiers d'Art 58 000
- Vieille Charité 55 000
- Regard de Provence 45 000
- Musée Borely 29 000
- Musée des Beaux-Arts 29 000
- FRAC 22 000
- MAC 20 000
- Les Docks Romains 18 000
- Musée de la Marine 12 000

FESTIVALS

- Fiesta des Suds 43 000
- Jazz des 5 continents 40 000
- Delta Festival 30 000
- FID Cinéma 24 000
- Marsatoc 20 000
- Danses et Arts multiples 18 000
- Festival de Marseille 17 000
- Babel Med Music 15 000

PARC NATUREL RÉGIONAL DE LA SAINTE-BAUME
460 000 visiteurs/an

MUSÉES

- Petit Monde de Marcel Pagnol 48 000*
- Musée de la Légion Étrangère 20 000
- Village des Santons 19 340*

FESTIVALS

- Argilla 85 000 (2017)*

1.2.3 Une activité agricole performante mais fragilisée

Le territoire métropolitain englobe une très grande diversité de terroirs, aux contextes historiques et territoriaux variés, à proximité d'un très grand système urbain auquel les activités agricoles sont directement ou indirectement soumises. Cette situation apporte des atouts mais également une confrontation forte d'enjeux, entre vellétés d'expansions urbaines et valorisation des activités agricoles.

A. L'agriculture, une composante territoriale et économique majeure

La Métropole Aix-Marseille Provence, une identité agricole singulière par rapport aux autres Métropoles françaises

Le polycentrisme de la Métropole Aix-Marseille Provence lui confère un caractère particulier à la fois très urbain mais également très rural. Elle se caractérise par des interpénétrations fortes entre les composantes naturelles, agricoles et urbaines impactant directement les filières agricoles (ex : proximité potentielle entre production et consommation locales, tensions foncières face aux dynamiques d'expansions urbaines et de développement...).

Autre particularité, la Métropole intègre une grande diversité d'espaces agricoles et de formes d'agricultures :

- **Des espaces agricoles homogènes aux capacités productives encore préservés** qui alimentent les grandes filières agro-alimentaires des Bouches-du-Rhône (maraîchage, viticulture, céréaliculture...).
Ces cœurs de productions recouvrent à la fois des zones de piémonts valorisés par des AOP et des secteurs de plaines présentant des qualités agronomiques très favorables et largement irriguées.
- **Des espaces agricoles périurbains** au profil plutôt très diversifié (cultures variées) mais « fragmentés » par les pressions d'urbanisation où s'entremêlent parcelles cultivées, habitats et souvent friches spéculatives. Ces espaces dessinent des paysages agricoles plutôt complexes voire peu lisibles dans certains secteurs. Pour autant, les espaces agricoles périurbains ont des qualités productives exceptionnelles (secteurs agricoles équipés et fertiles en contact des villes et villages pouvant permettre de rationaliser l'approvisionnement de la Métropole) et jouent un rôle essentiel d'un point de vue paysager (coupure d'urbanisation) et écologique.

- **Des espaces agricoles insérés dans les grands ensembles naturels** qui jouent un rôle important dans la valorisation de la biodiversité, la gestion des milieux et des risques naturels. Leurs localisations recoupent généralement des périmètres de protection environnementale et des zones pastorales.
- **De l'agriculture urbaine « multifonctionnelle » au sein et en marge de la ville**, principalement sur Marseille.

Ainsi, malgré les pressions d'urbanisation et de développement, la Métropole Aix-Marseille Provence est résolument agricole. Les espaces agricoles couvrent **64 500 hectares** soit **plus 20%** du territoire, (source MOS AMP 2017) ce qui est supérieur à la **moyenne régionale (17%)** (source : OCSOL 2014, CRIGE PACA). Plus encore, en prenant en compte **des espaces pastoraux** sur les massifs forestiers (environ 18 500 ha en 2017 d'estives et landes), c'est plus de **26%** du territoire métropolitain qui est dédié à l'activité agricole (sources : RPG 2017, MOS AMP 2017)

Une économie agricole locale affirmée...

Le territoire est un formidable bassin de productions, de connaissances et de compétences avec la présence de filières structurées par des outils et opérateurs économiques locaux.

La Métropole se positionne ainsi comme le **deuxième territoire agricole de la région Provence Alpes Côte d'Azur en termes de SAU (Surfaces Agricole Utilisée)** après le Pays d'Arles (108 700 ha, source : MOS PETR 2017, RPG 2017). Elle compte **2 091 exploitations** soit **près 50% des exploitations des Bouches-du-Rhône** (source : RA 2020, agreste).

Toutes filières agricoles confondues, ces exploitations représentent un potentiel de production de l'ordre de **279 millions d'euros** (source : RA 2020, agreste), soit près de 30% du potentiel départemental. Ce sont les exploitations viticoles qui pèsent le plus dans le potentiel de production de la Métropole (source : RA 2020, agreste).

...mais des retombées en termes d'emplois qui restent sous-estimées

L'agriculture locale, c'est avant tout une activité qui fait travailler et vivre près de 8 000 actifs agricoles et qui assure 4 200 emplois directs (en équivalent temps plein) ; le maraîchage, la viticulture et l'arboriculture étant les secteurs les plus générateurs d'emplois (source : RA 2020, agreste).



En complément, et d'après l'Estimation des chambres d'agricultures, un emploi sur une exploitation agricole engendre de 1 à 3 emplois indirects. Ainsi, le nombre d'emplois indirects est estimé entre 4 000 et 13 000 ce qui représente entre 0,5% et 2% des emplois totaux métropolitains (contre 2,6% au niveau national en 2019, source : FNSEA)

Toutefois, en complément de sa fonction économique et productive, l'agriculture a un rôle multifonctionnel qui lui permet de répondre à des enjeux paysagers, écologiques, patrimoniaux (ex : recharge des nappes phréatiques) voire sociaux (pour l'agriculture urbaine) qu'il convient de considérer. La valorisation économique des aménités et services rendus par l'agriculture, les retombées en termes d'emplois, de qualité de vie, d'attractivité territoriale et touristique sont considérables bien que difficilement évaluables.

B. Une grande diversité des productions et des terroirs

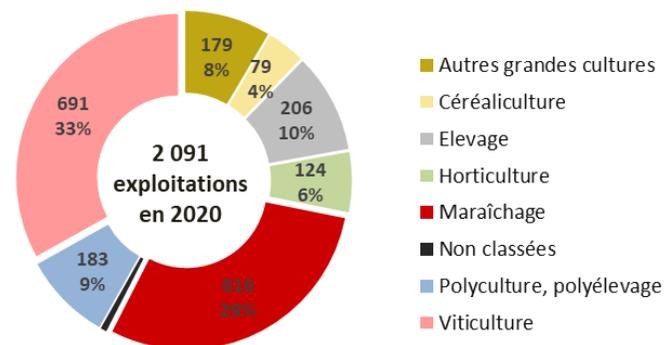
8 000 actifs agricoles et qui assure 4 200 emplois directs (en équivalent temps plein) ; le maraîchage, la viticulture et l'arboriculture étant les secteurs les plus générateurs d'emplois. La Métropole se caractérise par des agricultures diversifiées, marqueurs de l'identité provençale. Au sein de cette diversité, les productions végétales sont dominantes et le profil des exploitations très spécialisées : seules 8,8% des exploitations pratiquent la polyculture/polyélevage contre 10% au niveau national (source RA 2020 : Agreste)

En lien avec la diversité du relief, des sols et de la gestion de l'eau, les spécialisations ne sont pas les mêmes d'un secteur à l'autre de la Métropole. Il y a une grande variété et complémentarité des terroirs de production. Au total, **28 terroirs agricoles** structurent le territoire particulièrement au Nord et à l'Ouest.

Sans être exhaustif, peuvent notamment être cités :

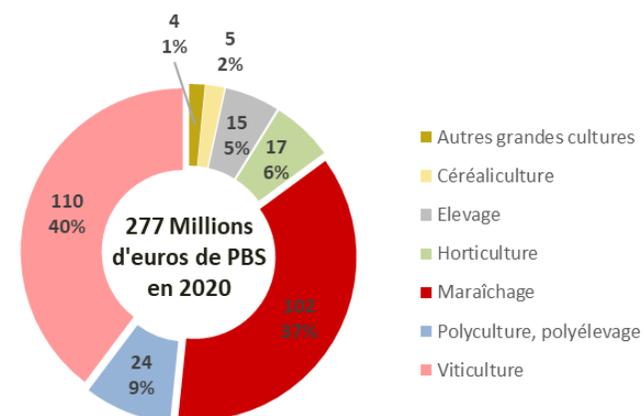
- **La riziculture en Camargue** (sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône) ;
- **Les cultures sous serres** du pourtour de l'Étang-de-Berre et en Pays salonnais ;
- **Un pôle cultures céréalières, fruitières et semences** dans la plaine du Val-de-Durance.
- **Des vignes classées en AOP sur les piémonts de l'ensemble des massifs** avec notamment les coteaux de la **chaîne des Côtes et Trévaresse, les coteaux du Luberon, les coteaux de la Sainte Victoire et du massif du Régagnas, les vignobles** réputés de **Cassis** sur le massif des Calanques à l'extrémité Est du territoire métropolitain.

Nombre et part des exploitations agricoles de la Métropole par orientation technico-économique (OTEX)



Source : RA 2020, agreste

Potentiel de production des exploitations (PBS) par grande filière (OTEX) en Millions d'Euros



Mosaïque des cultures	Surfaces agricoles dans la Métropole (en ha)	Part de chaque culture sur la SAU totale	Part des surfaces agricoles de la Métropole sur les surfaces des Bouches du Rhône
Total SAU	57 425	100%	39%
Fourrages, Prairies et Surfaces Toujours en Herbe	29 229	51%	37%
Grandes cultures (céréales, oléagineux, protéagineux, plantes à fibres)	9 225	16%	30%
Vignes	10 452	18%	87%
Vergers, Fruitiers	3 147	5%	26%
Maraîchage (légumes fraies, plans de légumes, melons ou fraises, pommes de terre)	1 615	3%	24%
Plantes à parfum, aromatiques, médicinales	301	0,5%	63%
Horticulture	36	0,1%	47%
Jachères	3 000	5%	63%

C. Une agriculture performante aux multiples atouts à préserver et /ou à mieux valoriser

Des sols agricoles irrigués et fertiles

Au-delà du climat méditerranéen, la Métropole jouit de conditions pédologiques avantageuses ainsi que d'un très bon niveau d'équipements hydrauliques.

Globalement, près de **1/3 des terres agricoles présentent de fortes potentialités de diversification culturelle** (source : SCP) ; il s'agit principalement des vastes plaines alluviales très fertiles et structurantes du territoire : **le val de Durance, les plaines et vallées de l'Arc, de la Touloubre ou de l'Huveaune, ou encore la plaine des Gravons**. Ces secteurs, les plus fertiles, sont également les plus accessibles, et sont soumis à de fortes pressions anthropiques.

Leur préservation revêt un enjeu stratégique tout comme la préservation du foncier agricole irrigué et irrigable fortement mis à mal par l'artificialisation des sols : 78 % du développement urbain et économique métropolitain s'est porté sur des terres irriguées et/ou irrigables entre 1988 et 2014 (source : OCSOL, Bd Hydra-CRIGE PACA)

Des démarches de qualité et d'identification

La Métropole compte 1 318 exploitations qui présentent au moins une production sous signe de qualité en 2020 (IGP, AOP, label rouge) soit 63% de l'ensemble des exploitations (source : AGRESTE, RA 2020). **La diversité des filières concernées** (vin, céréales, huile d'olive, miel, viande, fromage, fourrage, aromates...) est un atout commercial majeur. La filière viticole est particulièrement en pointe sur la valorisation par signe de qualité (95 % des exploitations viticoles sont engagés dans une démarche de qualité, en PACA, source : RA 2020, agreste). Autre particularité, **le foin de Crau** : seul nutriment animal à bénéficier d'une AOP en France, dont la production est très recherchée par les éleveurs de chevaux de courses dans le monde. Toujours concernant la filière élevage, l'aboutissement de **l'AOC Brousse du Rove** (en juin 2018) contribue au développement de la filière caprine sur le territoire. A ces

reconnaisances officielles s'ajoutent des « reconnaissances commerciales » qui placent notamment le blé dur pour toute **la vallée de la Durance** au sommet en termes de qualité. De la même manière, grâce au climat sec et venté, la **Durance** est propice à la multiplication de semences avec un très bon isolement, un état sanitaire et une germination optimum. **L'essor de l'agriculture biologique** est également à souligner, impulsé par la demande croissante des consommateurs, les incitations financières de la PAC et les évolutions législatives qui renforcent la transition de l'agriculture vers les pratiques agro-écologiques plus respectueuses de l'homme et de la biodiversité (loi Egalim 2018, plan de relance national 2020). A ce titre, la Métropole compte 12 640 ha en culture biologique, soit 22% de la SAU totale source : RA 2020, agreste)

L'essor d'une agriculture de proximité, de qualité et accessible à tous

A l'heure où les débats abondent sur la relocalisation de la production au plus près des consommateurs, la diversité des productions sur la Métropole où presque toutes les filières cohabitent fournit une opportunité rare : pouvoir développer une « **chaîne alimentaire locale** ». Les filières de production sont insérées dans un bassin de vie de près de **2 millions d'habitants**. C'est une opportunité de débouchés encore trop peu valorisée. En effet, hormis pour la filière viticole, les productions locales s'écoulent majoritairement sur les circuits longs de commercialisation (la plupart très concurrentiels). A titre d'exemple, **le marché local ne représente que 5% à 10% des débouchés pour la production de fruits et légumes** alors que le potentiel est important (source : Blézat consulting, Etat de l'art du Projet alimentaire territorial, avril 2018).

Le PAT (Projet Alimentaire Territorial) labellisé depuis 2020 et co-piloté par la Métropole et le Pays d'Arles⁷ constitue un outil clé pour la reterritorialisation de l'alimentation et la résilience alimentaire. Il porte un programme d'actions transversales et partagées avec un réseau d'acteurs publics et privés pour développer une politique agricole et alimentaire de proximité, de qualité et accessible à tous. Il invite à construire l'agriculture de demain : une agriculture plus résiliente face aux aléas climatiques, moins dépendante du système économique mondial, engagée dans des pratiques respectueuses des ressources et de la biodiversité, et résolument tournée vers les circuits courts de proximité

Chambre d'Agriculture et élaboré de manière concertée avec l'ensemble des acteurs publics et privés se réunissant au sein d'un comité de pilotage élargi du PAT.

⁷ Le Projet Alimentaire Territorial est réalisé en partenariat avec l'Etat, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, la Région Provence Alpes Côte d'Azur, la



UNE GRANDE DIVERSITÉ DES TERROIRS ET DES PRODUCTIONS, UNE IDENTITÉ PROVENÇALE

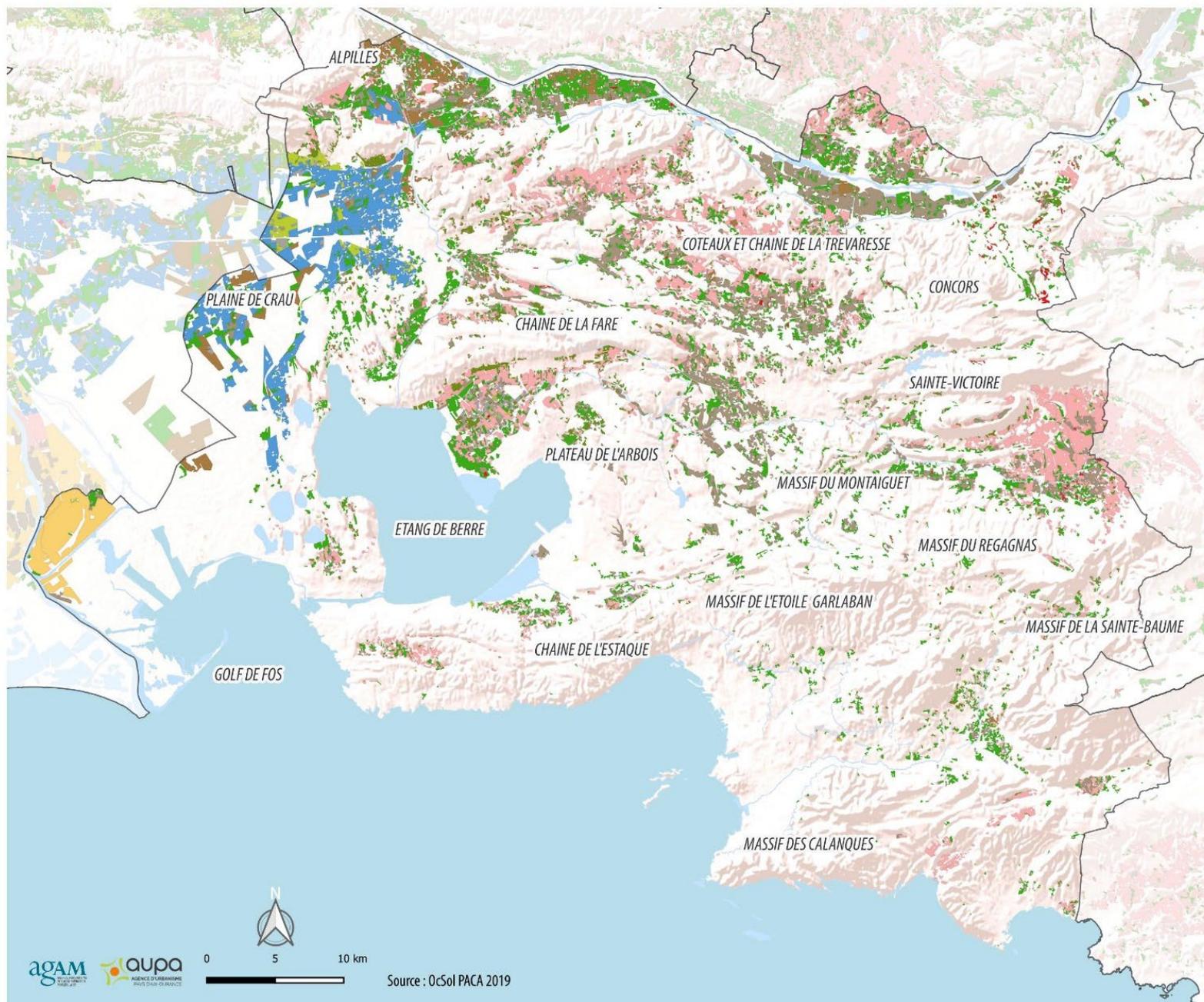
Productions agricoles dominantes

Cultures permanentes

- Vignobles
- Oliveraies
- Arboriculture autre que oliveraies
- Plantes à parfum aromatiques et médicinales

Terres arables

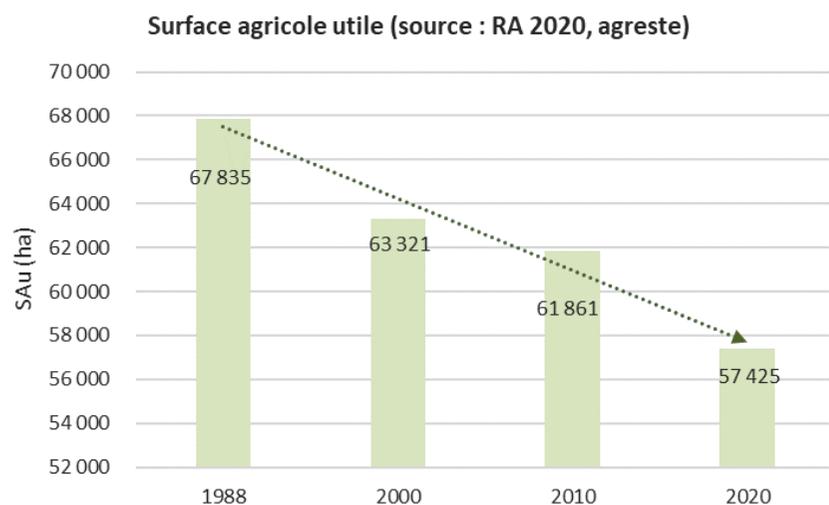
- Zones à forte densité de serres
- Rizieres
- Cultures irriguées en permanence ou périodiquement (hors rizieres)
- Terres arables autres que serres, et rizieres (hors perimetres d'irrigation)
- Prairies
- Zones agricoles complexes ou en mutation



D. Une économie agricole fragilisée et à l'épreuve du foncier

Une déprise agricole notable depuis plusieurs décennies

Accompagnant une tendance nationale, **l'activité agricole a diminué fortement depuis 1988** : chute du nombre d'exploitations (-66% entre 1988 et 2020 soit près de 4 100 exploitations en moins), chute du nombre d'emplois (-39% d'actifs et -3% d'équivalent temps plein entre 2010 et 2020) et de la surface agricole utilisée (-15% soit 315 ha/an entre 1988 et 2020)(source : RA 2020, agreste). Cette tendance semble renforcée compte-tenu de la proximité avec un bassin de vie fortement urbanisé, où les emplois agricoles ne sont pas majoritaires. Elle s'explique également par la forte concurrence internationale qui rend prohibitif les coûts de production locaux mais aussi par les pressions sur les prix exercés par la grande distribution.



Une difficulté structurelle d'accès au foncier

Face au prix élevé du foncier agricole les agriculteurs sont difficilement propriétaires de leurs terres et pratiquent majoritairement le fermage. Les pressions urbaines sont telles que de nombreux propriétaires pratiquent la spéculation et la rétention foncière dans la mesure où les revenus tirés de l'activité agricole sont dérisoires par rapport à d'autres usages des sols.

Ainsi, malgré la multitude des projets agricoles, les demandes d'implantation restent majoritairement insatisfaites. La question de la transmission des exploitations est aussi une question importante dans un contexte de vieillissement de la population.

Face à l'enjeu clé du foncier, les documents de planification (SCoT, PLU et PLUi) ont un rôle majeur à jouer. La Métropole s'appuie également sur une convention d'intervention foncière avec la SAFER sur l'ensemble de son territoire (veille foncière, acquisitions, préemptions...). Enfin, le développement récent d'outils fonciers spécifiques, en parallèle des documents d'urbanisme est encourageant. Ils permettent de préserver durablement la vocation agricole des sols, de développer des plans d'actions diversifiés en fonction des enjeux de chaque site et de stopper la spéculation. La Métropole compte ainsi en 2023 (source : Métropole Aix-Marseille-Provence) :

- **un périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains (PAEN) approuvé sur Velaux en 2011 sur environ 300 ha ;**
- **huit Zones Agricoles Protégées (ZAP) approuvées**, sur Cuges-les-Pins en 2017 (300 ha), sur Pertuis en 2016 (1500 ha) , sur Vitrolles en 2018 (92 ha), sur Rognac en 2019 (114 ha), sur Gignac-la-Nerthe en 2020 (341 ha), sur la Bouilladisse en 2022 (126 ha), sur Meyreuil en 2023 (83 ha), et sur Sénas en 2023 (2050 ha).
- **onze ZAP en phase d'étude ou de projet** notamment sur Saint-Mitre-les-Remparts, Auriol, la Barben, Fuveau, Lamanon, Châteauneuf-le-Rouget et Marseille

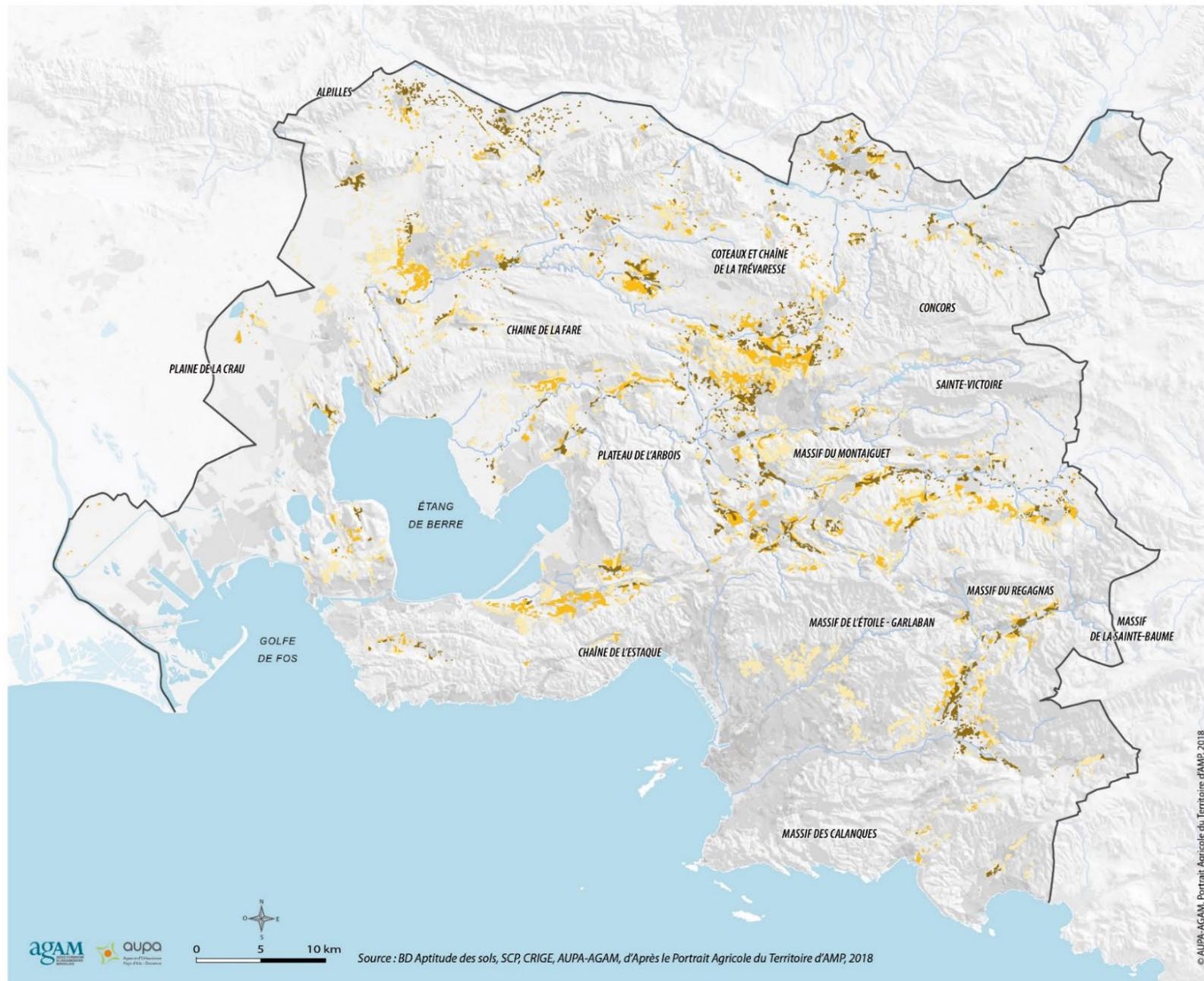


LA VALEUR AGRONOMIQUE DES SOLS URBANISÉS ENTRE 1988 ET 2014

Aptitude agronomique des sols urbanisés depuis 1988

- Terres très favorables à la diversité des cultures
- Terres moyennement favorables à la diversité des cultures
- Terres peu propices à la diversité des cultures mais adaptées à des cultures spécifiques (viticulture, foin de Crau)

Dans le périmètre de la métropole AMP, les données de la commune de Saint-Zacharie ne sont pas disponibles



© AUPA-AGAM, Portrait Agricole du Territoire d'AMP, 2018



SYNTHÈSE DES ENJEUX

- **Préserver ses richesses naturelles, garantes de l'identité et de l'équilibre environnemental du territoire**

L'une des particularités de la Métropole est liée à l'imbrication d'espaces naturels majeurs entre les différentes centralités urbaines structurantes. Cette singularité constitue un atout mais aussi une opportunité pour construire son attractivité et son développement futur. Au-delà des aménités qu'ils procurent, ces espaces naturels remplissent aussi des fonctions écosystémiques remarquables pour faire face aux enjeux du réchauffement climatique.

- **Multiplier ces opportunités de développement en amplifiant les capacités des portes d'entrées métropolitaines**

Au croisement de l'arc méditerranéen et du couloir rhodanien, la Métropole jouit d'un positionnement géostratégique remarquable qui a largement contribué à son rayonnement international et euro-méditerranéen. Pour jouer pleinement un rôle de hub euroméditerranéen et encourager l'installation et le développement d'activités économiques, il est fondamental que les grandes portes d'entrées du territoire soient faciles d'accès et que les interconnexions avec les réseaux de transports et de marchandises soient efficaces. Pour soutenir les dynamiques d'internationalisation, il est aussi indispensable pour la Métropole d'intégrer le rôle du port et le développement de l'activité aéroportuaire dans la stratégie économique du territoire.

- **Valoriser le potentiel d'attractivité et d'activité du littoral, tout en préservant la richesse des ressources naturelles**

Concentrant près d'un tiers de la population et des emplois sur une bande de 2 km à partir du trait de côte, l'espace et les milieux littoraux constituent un socle pour l'attractivité de l'arrière-pays métropolitain. La protection et la valorisation de la frange littorale contribuent à préserver le cadre de vie et à capter les visiteurs. Afin d'assurer la coexistence entre les différents usages et leur compatibilité avec le milieu naturel,

tout en permettant un développement possible des activités économiques, une stratégie globale d'aménagement doit être élaborée.

- **Faire face au défi environnemental et optimiser les nouvelles potentialités énergétiques**

Le projet de PCAEM arrêté en septembre 2019 vise la neutralité carbone à l'horizon 2050. Cet engagement implique des changements et des ruptures sur toutes les composantes du territoire : ses transports, ses activités, sa consommation. Il nécessite de mettre en place des systèmes et des lieux adaptés pour développer l'économie circulaire (réemploi de matériaux, valorisation des déchets...), des réseaux et des systèmes mutualisés, plus sobres. En matière de transition énergétique, il est important que la Métropole contribue à développer le potentiel remarquable de son territoire en énergies renouvelables par l'identification de secteurs propices, notamment des espaces à requalifier.

- **Respecter les principes de gestion équilibrée des ressources naturelles et anticiper le changement climatique**

La Métropole bénéficie de milieux naturels diversifiés, d'une biodiversité remarquable, d'eau en abondance et d'une riche diversité agricole, contribuant à la grande qualité de vie de ses habitants et à sa notoriété internationale. Néanmoins, ces ressources ont été très dégradées par le développement urbain extensif de ces dernières années, entraînant une régression des espaces agricoles et fragilisant les continuités écologiques. Le changement climatique, déjà à l'œuvre, va devenir de plus en plus impactant dans le bassin méditerranéen. Ses effets se font ressentir sur la ressource en eau, la forêt, l'agriculture et les équilibres naturels. De la pénurie d'eau aux épisodes d'inondations dévastateurs, de l'altération profonde des paysages à l'appauvrissement des richesses naturelles, tous les systèmes naturels, économiques et sociaux sont menacés.

Face à la pression urbaine et au changement climatique, mais aussi pour ne pas éroder les atouts initiaux du territoire, le maintien des fonctions environnementales des différentes ressources de la Métropole devient un enjeu majeur. Pour les



préservé, certains outils sont d'ores et déjà en place, souvent à une échelle locale. La grande échelle doit permettre de concevoir dans le même temps, la valorisation de ces ressources au regard des ambitions de développement urbain et démographique de la Métropole.

Le temps et l'amplitude des réponses apportées en faveur d'une limitation du réchauffement climatique à l'échelle mondiale ne permettent pas d'entrevoir un répit dans les conséquences attendues. Le SCoT doit donc apporter des réponses en termes d'adaptation des territoires à la dérive climatique (mise en sécurité des populations face à l'accroissement des risques, lutte contre les îlots de chaleur urbain, mise en sécurité des espaces naturels...) Il doit aussi proposer des mesures d'atténuation pour en réduire les effets. Pour rendre la Métropole résiliente, il convient notamment de conforter les puits de carbone naturel, de protéger et gérer les biocénoses littorales, mais aussi de mettre en place un autre fonctionnement territorial, moins dépendant de la voiture.

- **Reconnaître les valeurs agronomiques et économiques de l'espace agricole**

La valorisation économique des aménités et services rendus par l'agriculture, les retombées en termes d'emploi, de qualité de vie, d'attractivité territoriale et touristique sont considérables. Cependant, la pression de l'urbanisation sur les terres agricoles reste très forte et la concurrence des produits d'importation considérables. Le développement d'une politique agricole et alimentaire globale destinée à développer des circuits courts et de proximité est un enjeu important au cœur du Projet Alimentaire Territorial (PAT) métropolitain et doit être conforté en lien avec une demande sociale croissante de connaître l'origine des produits, leur mode de production et leur qualité.

- **Renforcer le positionnement économique métropolitain et structurer son potentiel de développement et d'innovation**

Troisième contributrice au PIB national, la Métropole peut se prévaloir d'une économie diversifiée qui crée de l'emploi, largement internationalisée et en croissance. Mais son faible taux d'emploi et un chômage relativement élevé la fragilise sur le long terme. Des efforts sont à poursuivre pour atteindre le niveau des métropoles équivalentes, notamment au regard du faible taux de qualification chez les jeunes, qui révèle un réel déficit de compétences sur le territoire.

La Métropole dispose de puissants moteurs avec des filières d'excellence sur lesquelles elle doit continuer de s'appuyer pour créer plus d'emplois localement. De grands équipements (GPMM, ZIP) et des projets structurants (Opération d'Intérêt National Euroméditerranée) incarnent ces filières d'excellence et constituent de futurs hubs économiques et d'innovation métropolitain : ITER, Henri Fabre, PICTO, French-Tech Aix-Marseille.

Dans les domaines de la recherche et du développement, il apparaît fondamental d'accompagner les stratégies d'internationalisation de l'université d'Aix-Marseille, des organismes de recherche métropolitain et des activités économiques, notamment touristiques. La valorisation de la ZIP de Fos apparaît comme un autre défi majeur : réussir sa transition énergétique et contribuer à une stratégie bas carbone nationale, tout en restant compétitive. En conséquence, il apparaît nécessaire de mieux anticiper les besoins des entreprises existantes ou susceptibles de s'y implanter et d'accompagner sa mutation vers des nouvelles industries plus durables.





UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE, SES DIVERSITÉS ET SES (DÉS)ÉQUILIBRES : LES MODELES DE DÉVELOPPEMENT EN QUESTION

2.1 Un mode de développement territorial qui montre ses limites

Si la contrainte géographique liée au relief de la Métropole et son polycentrisme expliquent, pour partie, les caractéristiques de son mode de développement, l'histoire urbaine récente d'Aix-Marseille-Provence est marquée par un fort étalement urbain. Cela résulte à la fois du contexte socio-économique (crise des centres-anciens et périurbanisation), des choix nationaux marquants (ZIP, villes nouvelles, défiscalisation notamment), de la place importante accordée à la voiture et des multiples voies rapides et autoroutières qui parcourent le territoire, au détriment des transports en commun. Ce modèle de développement a de multiples conséquences sur les dynamiques internes au territoire, notamment un découplage habitat/emploi allongeant les déplacements et générant des nuisances qui n'apparaissent aujourd'hui plus soutenables.

2.1.1 Entre grandes unités géographiques et système urbain polycentrique : les grands principes d'organisation du territoire

A. Un développement urbain guidé par la géographie du territoire et des modes d'urbanisation différents

AMP se distingue par **la force de son relief**, avec des massifs au cœur de la Métropole. De fait, son organisation s'est composée autour d'unités géographiques remarquables : **massifs, coteaux, littoral**. Son développement a été orienté par des contraintes naturelles très spécifiques : un relief particulièrement marqué à l'Est, qui a conduit à **une organisation urbaine de corridors** entre les chaînes collinaires de l'Etoile, de la Sainte Baume et de la Sainte Victoire, **une configuration littorale escarpée au Sud** (massif de la Nerthe et des Calanques) et **un environnement lagunaire à l'Ouest**, autour des nombreux étangs, dont l'étang de Berre.

Dans son développement urbain, ces caractéristiques ont favorisé un étalement urbain :

- **en tache d'huile à partir des centres vers la périphérie** (Salon-de-Provence, Aix-en-Provence, Marseille), dont une partie en renouvellement urbain ;

- **le long des vallées et corridors de déplacements interurbains** (vallées de l'Huveaune et de l'Arc, axes Aix-Marseille ou encore Marseille-Vitrolles) ;
- **sur sa façade littorale**, où elle s'est étendue de façon plus ou moins continue mais interrompue par des coupures d'urbanisation fortes (plaine agricole de Châteauneuf-les-Martigues), et avec une pression foncière importante (notamment sur la Côte Bleue, à Cassis et La Ciotat) se reportant ensuite vers l'arrière-pays (Ceyreste, Carnoux-en Provence, Roquefort-la Bédoule).

B. Un territoire urbain polycentrique : l'armature urbaine métropolitaine

Par sa structure polycentrique, Aix-Marseille Provence est composée de multiples entités urbaines de tailles et de fonctions différentes, dont l'attractivité s'exerce sur des périmètres plus ou moins vastes. Elles englobent **les villes et villages**, qui constituent l'**armature « mixte »** mais aussi **les zones d'activités économiques et commerciales**, constitutives de l'armature « **monofonctionnelle** ». Cette complexité territoriale nécessite de définir une armature fonctionnelle qui n'interroge pas seulement les formes urbaines mais surtout le fonctionnement territorial.

Point méthodologique

- **Identification des pôles monofonctionnels situés en dehors de la tache urbaine mixte :**

Plusieurs ensembles de zones d'activités représentant plus de 2 000 emplois et une majorité d'activités non présentes (sauf pour les zones commerciales) sont retenus.

- **Identification des armatures « mixtes et « monofonctionnelles »**

→ **Analyse « quantitative » des 92 communes** : un travail de croisement d'indicateurs a été effectué sur la base de sept critères discriminants : population, nombre d'emplois, ratio emploi / habitant, niveau de desserte par le réseau métropolitain à court terme (incluant les projets à horizon 2025 de l'Agenda de la Mobilité métropolitaine), niveau d'offre commerciale, niveau d'offre en

équipements rayonnant (métropolitain ou de secteur), niveau de services administratifs.

→ **Analyse « quantitative » des pôles d'activités : nombre d'emplois dans la zone et vocation dominante observée.**

A noter que, pour les communes de moins de 10 000 habitants dans lesquelles un site monofonctionnel a été identifié, le nombre d'emplois retenu dans l'analyse a été corrigé du nombre d'emplois connus sur la zone d'activités, afin de ne pas biaiser l'analyse statistique.

L'ensemble de ces critères a permis de faire ressortir une première classification répartissant les communes selon six catégories, dont quatre catégories pour les communes jouant ou pouvant concrètement jouer un rôle d'attraction à différentes échelles : **centralités métropolitaines de niveau 1 et 2 (incluant les centralités marseillaises de secteurs), centralité de niveau 3 et centralité de niveau 4** pour les communes aux caractéristiques plus résidentielles : **petites villes et villages.**

- **Réajustements de la répartition des communes et secteurs monofonctionnels entre les catégories, selon une approche géographique.**

Croisement de l'armature quantitative avec la tache urbaine (OCSOL CRIGE PACA 2014), les corridors de mobilité (Enquête Ménages Déplacements 2009) et la localisation des projets de pôles d'échange multimodaux envisagés à court terme (2020) dans l'Agenda de la Mobilité métropolitaine de 2016. Cette dernière étape a permis de définir des espaces de conurbation intercommunaux, à l'urbanisation contiguë et au fonctionnement complémentaire.

La classification a également été réajustée au regard du positionnement des communes à l'échelle d'un bassin de vie (ex. : Pertuis, Lambesc, Trets... prennent une importance supplémentaire du fait de leur localisation au centre d'un petit bassin de vie) et des dynamiques de projet engagées sur celles-ci (ex. : Miramas porteuse de nombreux projets récents...).

Avertissement méthodologique : cette classification peut être modulable dans le projet, en fonction des ambitions locales ou métropolitaines pour ses territoires.

SCHÉMA DE L'ARMATURE URBAINE MÉTROPOLITAINE EXISTANTE

Armature des centralités métropolitaines



Ces différentes centralités se caractérisent par l'importance de leur poids démographique, du nombre d'emplois, ainsi que par le niveau de service, d'équipement, d'offre commerciale et de la qualité de la desserte par les axes routiers et les pôles multimodaux existants ou prévus à horizon 2025.

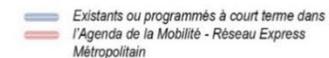
Armature des sites monofonctionnels



Corridors de mobilité et axes de transports en commun



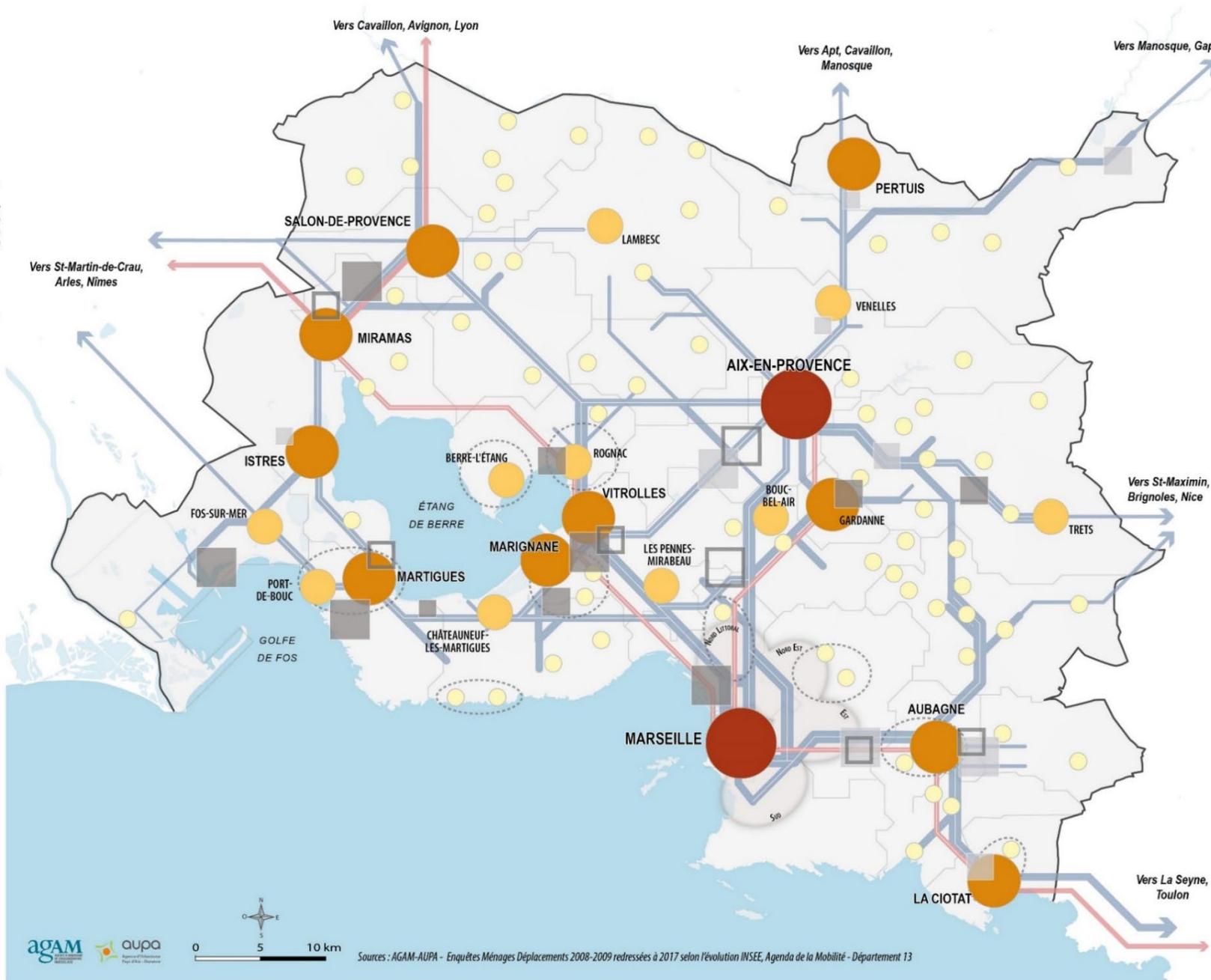
Transports en commun performants



*Flux quotidiens des résidents de la Métropole, et des territoires riverains (toutes les Bouches-du-Rhône, pourtour nord-est de la Métropole et communes de l'Enquêtes Ménages Déplacements du Var).

Seuls les flux d'échelle métropolitaine sont représentés : plus de 10km si en accès aux bassins de mobilité d'Aix-en-Provence et de Marseille, plus de 7 km sinon.

**Les flux de moins de 4 000 déplacements ne sont pas représentés



Une armature métropolitaine multipolaire unique

Les centralités métropolitaines de niveau 1 (Marseille et ses centralités de secteur et Aix-en-Provence), **les centralités métropolitaines de niveau 2** (correspondant aux villes moyennes), **les centralités de niveau 3** (correspondant à des petites villes à rayonnement local) et **les centralités de niveau 4** (se rapportant aux petites villes et villages plus résidentiels) mais également les différents sites d'activités et commerciaux indépendants sont autant de catégories qui constituent l'armature urbaine métropolitaine.

Outre le nombre de ces différentes entités, c'est leur **multipolarisation** qui caractérise l'armature urbaine d'Aix-Marseille Provence. Alors que les autres métropoles semblent unifiées dans une tache urbaine continue ou du moins, partant d'un unique pôle, Aix-Marseille Provence est une Métropole avec deux villes-centres autour desquelles gravitent des villes moyennes, des villes et des villages, des zones d'activités isolées...

Marseille, ville principale en termes d'habitants, d'emplois, de commerces et d'équipements structurants et de grande superficie constitue à elle seule une agglomération de nombreux quartiers. Elle concentre les principales fonctions de centralité de la Métropole et constitue un pivot essentiel des échanges puisque la majorité des circulations quotidiennes de tous type se font entre **le Grand Centre-ville, et les secteurs marseillais environnants (Sud, Est-Huveaune, Nord-Est, Nord-Littoral)**. Elle rejoint même les communes d'Allauch, Plan-de-Cuques, Septèmes-les-Vallons ou la Penne-sur-Huveaune.

Aix-en-Provence constitue une autre centralité rayonnant à l'échelle du Nord-est de la Métropole. La ville, d'un poids démographique six fois inférieur à celui de Marseille, bénéficie d'un positionnement stratégique aux croisements de nombreux axes, ainsi que **d'un pôle d'activités (PAAP)** et **d'une université** qui la rendent particulièrement attractive pour une partie de la population métropolitaine.

Malgré cette concentration majoritaire sur deux villes-centres, une part importante des habitants, des actifs ainsi que l'offre commerciale ou en équipements se trouvent répartis sur **dix villes moyennes**. Ces villes présentent chacune des éléments d'attractivité et d'une potentielle autonomie : **un ratio emploi/habitant important, une offre en équipements structurants conséquente, une offre commerciale attractive, des zones d'activités spécifiques pourvoyeuses d'emplois**. Elles disposent de services et équipements importants qui viennent compléter l'offre spécifique que l'on trouve dans les grands pôles urbains (CHU, opéra, stade Vélodrome...). Leur

répartition au sein de différents bassins de vie, complète ainsi l'armature urbaine du territoire métropolitain.

L'organisation d'Aix-Marseille Provence s'appuie donc prioritairement sur ces douze villes (les deux villes-centres et les dix villes moyennes), dont l'importance des flux révèle la forte interdépendance. Elle est complétée par un nombre important de petites villes et villages, développés de façon initialement autonomes, et dont la croissance essentiellement résidentielle les a rendus dépendants des centralités de niveau 1 et 2.

Mais ce sont surtout **les grandes zones d'activités et commerciales isolées** qui renforcent cet éclatement.

En effet, si l'existence de zones dédiées à des activités n'est pas une spécificité locale, l'isolement de ces zones et leur accessibilité quasiment exclusive en véhicule individuel ainsi que leur forte fréquentation par près de 210 000 actifs et plusieurs dizaines de milliers de consommateurs contribuent au renforcement des flux générés.

L'engorgement routier, les temps et les distances de trajets multipliés, le polycentrisme de l'armature urbaine peut donc avoir des conséquences non négligeables dans le fonctionnement de la Métropole. Toutefois, elle présente également de réelles qualités, du fait de l'existence d'un maillage de centralités diverses dont l'amélioration de l'attractivité peut contribuer au renforcement de la proximité.

Une armature urbaine à plusieurs niveaux : centralités et espaces monofonctionnels

Les centralités métropolitaines de niveau 1

Cœurs de la Métropole, Aix-en-Provence et Marseille accueillent plus de la moitié de la population et des emplois (57%) **ainsi qu'une offre commerciale et en équipements structurants**. Ce sont les villes les plus attractives du territoire dont le rayonnement s'étend sur toute la Métropole et au-delà du fait d'une accessibilité renforcée (convergences autoroutières, gare Saint-Charles, gares routières et ferroviaires d'Aix-en-Provence).

Le Grand Centre-Ville de Marseille, bien que composé en différentes centralités (**Hypercentre, Prado, Euroméditerranée**), présente une plus grande densité et mixité dans les fonctions urbaines, un niveau de desserte en transports en commun et des distances internes qui compensent un tant soit peu l'engorgement des voies routières structurantes dans le secteur. **Les centralités de secteurs** correspondant



aux quatre grands secteurs géographiques hors centre-ville soit : Marseille sud-est/Huveaune, Nord-est et Nord-littoral, ont une attractivité en matière d'emploi, de commerce et d'équipements moindre, malgré la présence dans chaque secteur, de plusieurs pôles économiques ou d'équipements (Château-Gombert et l'université au Nord-est, Grand Littoral, Les Arnavaux/Arnavants et l'hôpital Nord au Nord Littoral, les zones d'activités et commerciales de la vallée de l'Huveaune à l'Est, Bonneveine, Vélodrome/Dromel et Prado 2 au Sud). Leur rayonnement se fait à une échelle plus réduite, en appui sur les corridors de mobilité.

Les centralités métropolitaines de niveau 2

Elles correspondent aux **villes moyennes** : **Martigues, Aubagne, Salon-de-Provence, Istres, La Ciotat, Vitrolles, Marignane, Miramas, Gardanne et Pertuis**, villes d'au moins **20 000 habitants** et **10 000 emplois**. Ces villes présentent une **grande diversité en termes d'offres d'emplois, d'équipements, de commerces** qui peuvent les rendre attractives pour les habitants des communes environnantes. Elles bénéficient toutes d'un **réseau de transports en commun local**. Une distinction se fait entre les communes de l'Ouest et du Nord de l'étang de Berre, où les habitants contribuent relativement peu aux logiques de déplacements métropolitaines, vis-à-vis des communes de l'Est-Berre et de l'Est de la Métropole aux interdépendances plus importantes avec les villes-centres d'Aix et Marseille. Pertuis fait figure d'exception car bien qu'une partie de ses relations se fasse avec Aix-en-Provence, elle a un caractère rayonnant à l'échelle de son bassin vaclusien.

Les centralités métropolitaines de niveau 3

Elles correspondent à de **villes relativement équilibrées** selon l'analyse des ratios population/emplois, population/offre de services, d'équipements et de commerces et bénéficient d'une bonne accessibilité par les réseaux (auto)routiers majeurs de la Métropole. Cette accessibilité devrait d'ailleurs être renforcée à court terme par le Réseau Express Métropolitain, ce qui leur confère un statut de ville stratégique dans l'armature. Il s'agit donc de communes qui peuvent présenter un certain potentiel de développement pour renforcer leur statut de centralité locale. Il s'agit des **Pennes-Mirabeau, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer, Châteauneuf-les-Martigues, Bouc Bel Air, Berre l'Etang, Rognac, Trets, Lambesc et Venelles**.

Les centralités métropolitaines de niveau 4

Les **centralités de niveau 4**, aux caractéristiques plus résidentielles, représentent deux catégories dans lesquelles la distinction se fait essentiellement sur le **nombre**

d'habitants et d'emplois, l'offre d'équipements structurants et de commerces y étant globalement faible. Parmi elles, on retrouve **Allauch**, 21 000 habitants mais seulement 1 800 ESP (*emplois salariés privés*), et **Auriol** également avec près de 11 000 habitants et 784 ESP. Bien qu'elles comptent une forte population par rapport aux autres centralités de niveau 4, ces communes profitent essentiellement de la proximité avec Marseille et son pôle d'emploi. C'est également le cas de **Septèmes-les-Vallons, Plan-de-Cuques** qui comptent entre 10 000 et 11 000 habitants.

On retrouve d'autres communes avec une population plutôt comprise entre 5 500 et 10 000 habitants, davantage considérées comme des petites villes que comme des villages compte tenu de leur niveau de population, d'emplois, et d'équipements : **Pé-lissanne, Fuveau, Cabriès, Gignac-la-Nerthe, Velaux, Roquevaire, Lançon-Provence, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Chamas, La Fare-les-Oliviers, Sausset-le-Pins, Eguilles, Cassis, Sénas, Eyguières, Carnoux-en-Provence, Saint-Victoret, La Penne-sur-Huveaune, Gémenos, La Bouilladisse, Mallemort, Carry-le-Rouet et Saint-Cannat**.

Au sein des centralités de niveau 4, on peut également distinguer des villages à l'identité forte, mais dont les habitants sont tributaires des villes-centres, villes moyennes et pôles économiques environnants pour leur travail, une partie de leurs loisirs et leurs achats : **Saint-Mitre-les-Remparts, Simiane-Collongue, Peypin, La Roque d'Anthéron, Ensuès-la-Redonne, Roquefort-la-Bédoule, Meyreuil, Saint-Zacharie, Ventabren, Cuges-les-pins, Peyrolles-en-Provence, Rognes, Rousset, Le Rove, Mimet, Grans, Ceyreste, Jouques, Gréasque, Meyrargues, Coudoux, La Destrousse, Saint-Savournin, Peynier, Charleval, Alleins, Le Tholonet, Châteauneuf-le-Rouge, Cadolive, Lamanon, Belcodène, Puyloubier, Vernières, Cornillon-Confoux, Saint-Marc-Jaumegarde, Vauvenargues, Saint-Paul-lez-Durance, La Barben, Beaurecueil, Aurons, Saint-Estève-Janson et Saint-Antonin-sur-Bayon**.

L'armature des zones monofonctionnelles

Elle est composée de **trois niveaux « hiérarchiques »** répartis en fonction de la vocation dominante des secteurs d'activités : **pôles d'activités productives/logistiques ; pôles d'activités mixtes/tertiaire ; zone commerciale d'envergure métropolitaine**. La hiérarchisation s'est faite sur la base de leur nombre d'emplois.



Le **rang 1** correspond aux secteurs **d'au moins 10 000 emplois** correspondant aux secteurs de la **ZIP de Fos**, du **site pétrochimique de Lavera** et **les zones d'activités voisines à Martigues et Port-de-Bouc**, de l'ensemble **Aéroport/Zones d'activités à Vitrolles, Marignane et Saint-Victoret**, du **Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence**, de la **zone d'activités des Paluds à Aubagne** et la **ZA de Gémenos**, ainsi que de la **continuité des zones d'activités dans la vallée de l'Huveaune à Marseille et la Penne-sur-Huveaune**.

Le **rang 2** couvre les sites comprenant entre **3 000 et 10 000 emplois** ;

Le **rang 3** correspond aux zones entre **2 000 et 3 000 emplois**.

Certains secteurs d'activités font exception à ce classement du fait d'activités particulièrement génératrices de flux au-delà des mobilités domicile-travail. Ainsi, les deux grands sites d'activités logistiques (**Clésud / Crau et GPMM Bassin Est**) sont classés au rang 1, et toutes les zones commerciales sont systématiquement placées dans le rang supérieur par rapport à leur classement initial du fait d'un rôle logistique et de flux de consommateurs particulièrement importants.

Ces zones abritent une grande partie des emplois métropolitains, ainsi qu'une offre commerciale attractive. Elles occupent donc une place stratégique dans le fonctionnement du territoire et accueillent d'importants volumes d'usagers au quotidien. Pour autant, nombre de ces sites ne bénéficient pas d'une offre de transports en commun performante (**ZIP de FOS, Les Paluds, Athélia, Zones d'activités de l'Huveaune à Marseille et aux Pennes-Mirabeau, ZA de Rousset, ZA de Meyreuil, Gardanne, PAAP, Cadarache, Estroublans et Florides...**) et se retrouvent être le lieu de congestions routières importantes, leur accessibilité s'appuyant exclusivement sur le réseau routier primaire.

2.1.2. Un développement urbain extensif et peu efficace

L'espace urbain de la Métropole s'étend actuellement au rythme de 450 ha/an (MOS d'AMP, 2009-2017). Le développement des extensions urbaines sur les espaces agricoles et naturels a de lourds impacts sur le territoire : dépendance à la voiture, fragmentation des milieux et paysages, raréfaction des terres agricoles, exposition accrue aux risques naturels... A l'heure de la mise en œuvre de la loi « Climat & Résilience », l'analyse des évolutions passées interroge le modèle de développement métropolitain et nécessite de définir une nouvelle façon de produire la ville pour tendre vers un territoire plus résilient.

Préambule à l'analyse de la consommation d'espace : méthodologie, et sources utilisées

Etant donné l'absence de Mode d'Occupation du Sol (MOS) à l'échelle métropolitaine en 2018, seules deux sources (Ocsol Ge CRIGE PACA, Corine Land Cover) ont été exploitées selon leurs spécificités. L'échelle de précision du travail de repérage de la nature des sols se base selon la définition de l'Unité Minimale de collecte (UMC) : 25 ha pour Corine Land Cover, entre 2,5 et 5 ha pour l'OCSOL. C'est pourquoi ces sources minimisent la prise en compte des petites mutations (inférieures à 2,5 ha) et donc l'effet de mitage, notamment en périphérie urbaine. Seules capables d'assurer une analyse exhaustive du territoire d'Aix-Marseille Provence, ces sources permettent de dégager 3 types d'informations :

1) la consommation d'espace longue période, en grandes masses (Corine Land Cover) : estimation des grandes mutations (en ha), du rythme minimal (en %) sur une période comparable entre 1990 et 2018. **Ci-après dénommée « consommation d'espace longue période ».**

2) les formes précises de la consommation d'espace longue période (Ocsol du CRIGE), sur une période allant de 1988 à 2019, en % pris indépendamment pour chaque période de référence : 1988-1999, 1999-2006, 2006-2019.

Exemple : surfaces perdues entre 1999 et 2006 : xx % d'espaces agricoles ; xx% de forêts, etc. **Ci-après dénommée « formes de la consommation d'espace longue période ».**

3) la consommation d'espace période récente : 2009-2017 (Ocsol du CRIGE) : en nombre d'ha, en rythme annuel (%), déclinées pour chaque classe pour l'analyse des mutations. **Ci-après dénommée « consommation d'espace récente ».**

Cette partie sera reprise avec les données du MOS d'Aix-Marseille Provence dès sa livraison.

A. Analyse de la consommation d'espace sur les périodes longues, courtes et de référence

Une faible productivité de l'urbanisation au regard des autres systèmes urbains français

Avec **+37% de surfaces consommées entre 1990 et 2018⁸** soit au moins **19 500 hectares supplémentaires**, le territoire d'Aix-Marseille⁹ a été le moins productif au regard des autres grandes villes françaises.

En effet, par hectare urbanisé supplémentaire entre 1990 et 2018, environ **14 habitants, 11 résidences principales et 9 emplois** ont été créés, ce qui place l'aire d'attraction d'Aix-Marseille en dernière position pour l'efficacité foncière. Pour un même hectare, c'est presque **4 fois moins** d'habitants supplémentaires que Paris, **3 fois moins** d'habitants supplémentaires que Lyon, Nantes ou Strasbourg, mais légèrement plus que Lille. C'est également **2 fois moins de logements et d'emplois** que Paris, Lyon, Nantes et Strasbourg. La croissance urbaine y paraît donc davantage « horizontale » (étalée) que « verticale » (dense). Néanmoins, ces chiffres sont à utiliser avec précaution car ils incluent une part de renouvellement urbain.

Dans ce contexte, le polycentrisme de la Métropole Aix-Marseille Provence constitue un enjeu supplémentaire. En effet, la consommation d'espace ne s'effectue pas autour d'une seule agglomération urbaine mais autour de chacune des deux villes-

⁸ Données issues de Corine Land Cover, seules comparables avec les autres villes sur cet intervalle

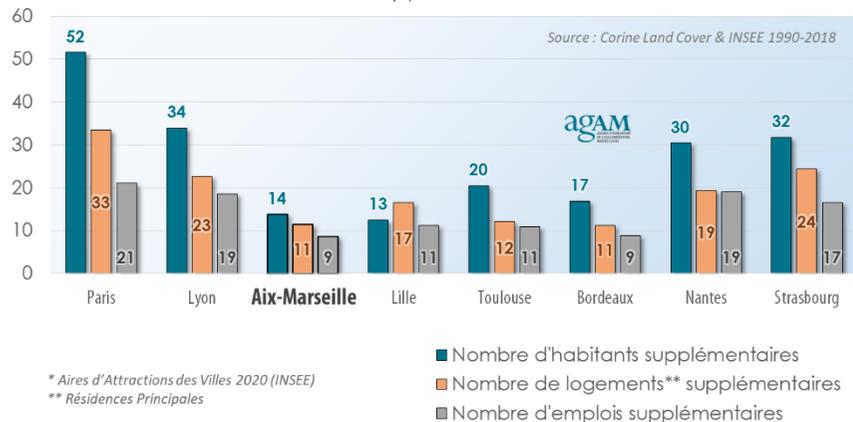
⁹ Les contours du territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence (AMP) sont très proches du périmètre de l'aire urbaine de Marseille-Aix (à laquelle on peut ajouter celle de Salon-de-Provence) - INSEE.



centres (Marseille et Aix-en-Provence) et d'une dizaine de villes moyennes. Cette situation est sans comparaison à l'échelle nationale.

LA CONSOMMATION D'ESPACE 1990-2018 AU REGARD DES AUTRES VILLES FRANÇAISES*

Pour un ha consommé supplémentaire entre 1990 à 2018...



Une consommation d'espace « longue période » généralisée et morcelée, bien qu'en diminution

Depuis 1988, une grande partie de la consommation d'espace « longue période » s'est effectuée selon **des dynamiques « classiques »** de périurbanisation : **développement de l'habitat individuel diffus et des zones d'équipements et de commerces de proximité**. C'est notamment le cas pour **la périphérie salonnaise, la périphérie Nord-est et Est de Marseille, le Nord-Ouest d'Aix-en-Provence (Venelles, Puycricard, Eguilles...), la vallée de l'Huveaune et la vallée de l'Arc**.

Grâce à leur situation géographique et au **maillage autoroutier**, de nombreuses **petites communes** (Sénas, Pelissanne, Lançon-en-Provence, La-Fare-les-Oliviers, Venelles, Auriol, La Bouilladisse, Roquevaire, Roquefort-La-Bédoule...) sont marquées par **l'arrivée de nouveaux ménages** travaillant dans d'autres grandes agglomérations (Marseille, Aix-en-Provence mais aussi Avignon ou dans la périphérie toulonnaise).

Face à l'afflux de nouvelles populations urbaines et aux **modes de vie** des néo-résidents très **motorisés**, les communes se sont dotées de manière progressive de **commerces et services de proximité** en périphérie, créant une **dualité économique et sociale** de plus en plus forte entre petits **centres anciens** et grandes **périphéries pavillonnaires** (Eyguières, Saint-Cannat, Velaux, Mimet, Gréasque, Fuveau, Saint-Zacharie, Cuges-les-Pins...).

A ces grandes tendances s'ajoutent un développement spécifique généré par la création ou le développement de pôles d'activités monofonctionnels, aux répercussions sur les communes voisines :

- **Développement logistique, industriel et portuaire sur l'Ouest de la Métropole & le pourtour de l'Étang de Berre** (Istres, Miramas, Martigues, Marignane-Vitrolles, Berre l'Étang), **la ZI de Rousset-Peynier** (microélectronique) **ou la ZA de Cadarache** (projet international de fusion nucléaire ITER).
- **Grandes zones d'activités industrielles, commerciales et tertiaires** (Plan-de-Campagne, Vitrolles, Les Milles, La Duranne, Les Paluds, zone d'activités de Salon-de-Provence, Martigues...)
- **Grands projets d'infrastructures** (Ligne TGV Méditerranée et gare d'Aix-en-Provence).

Ce dynamisme spécifique a déclenché **une ouverture massive à l'urbanisation des communes et secteurs limitrophes** (Châteauneuf-les-Martigues, Cabriès, Bouc Bel Air, Les Pennes Mirabeau, Rousset ou Gémenos), répondant aux attentes des nouveaux ménages par la forte concentration en commerces, services et emplois à proximité.

Autre forme de consommation d'espace, **l'exploitation des ressources minérales (carrières) et plus récemment énergétiques (photovoltaïque)**, a généré une artificialisation forte sur certains secteurs souvent isolés des centres urbains : **carrières de Martigues et du massif de la Nerthe notamment**.

Fortement marquées par l'extension de l'habitat, les décennies 1980-1990 ont augmenté massivement la surface artificialisée, sous des formes peu organisées. **90%** de la croissance urbaine métropolitaine avant 1999 a été à vocation résidentielle, contre **1/3** après 2006.



Malgré des dynamiques de consommation foncière très importantes sur la période, **le rythme de l'étalement s'atténue, notamment depuis la fin des années 2000.** Cette diminution s'observe notamment dans l'évolution de la surface bâtie construite chaque année : plus de 200 ha de bâtiments annuels avant 2007, 60 ha/an après. Elle s'observe également sur la période récente : l'observatoire national de l'artificialisation des sols montre **une division par 3 du rythme annuel** moyen entre 2010 et 2020 sur AMP.

Cette légère inflexion est imputable, pour partie, à l'**évolution réglementaire** des **documents d'urbanisme** (PLU « grenellisés » notamment). La **saturation** du **foncier mobilisable** ainsi que le renforcement de la **réglementation** européenne, nationale et locale en matière de **protection de l'environnement** viennent également expliquer ce **fléchissement** de la consommation foncière. Toutefois, celui-ci s'opère dans un contexte spécifique, avec un **solde migratoire faible**, l'impact de la **crise économique de 2008**, la crise sanitaire de 2020 et le **ralentissement de la construction**, ou encore l'**émergence** de **politiques locales plus attentives** en matière de **protection des milieux**. Par ailleurs, si cette baisse est sensible, elle reste toutefois fragile au regard des autres enjeux du territoire.

Une consommation d'espace « courte période » inégale, moins « résidentielle » et multiforme

Sur la période récente, les chiffres bruts du Mode d'Occupation des Sols mettent en évidence près de 3 600 **ha** ont été consommés entre 2009 et 2017, soit une moyenne de **450 ha bruts par an** (384 ha « nets » par an). Si la plupart des mutations observées sont petites en taille (**environ 0,4 ha**), **8 grands projets** concentrent à eux seuls **140 ha** de la consommation d'espace (4,5%).

Les **parcs photovoltaïques** sont également fortement consommateurs d'espaces agricoles ou naturels. Les plus récents ont été installés à Fos-sur-Mer, La Fare-les-Oliviers, Gardanne, Puylobier ou Cuges-les-Pins. Également très présents à l'échelle régionale¹⁰ leur déploiement massif préférentiellement sur le bâti existant plutôt que sur des espaces naturels ou agricoles constitue un enjeu majeur en matière d'aménagement durable.

¹⁰ *l'étude « Consommation d'espace et développement urbain en PACA », Agences-Région, 2019*

Les formes de la consommation d'espace, entre 2009 et 2017 relèvent :

- **à 35% de tissus urbains** (tissus urbains centraux, mixtes et/ou diffus) : dont une prédominance **de l'habitat diffus ou isolé (86%)**, contre **seulement 9% d'habitat collectif ou mixte** ;
- **27%** sont relatives **aux espaces d'extraction** (carrières) ou **de mutation** (décharges, chantiers...) ;
- **21% sont relatives aux activités et équipements** : soit **756 ha**, dont **¼ d'équipements liés** à l'eau, les déchets, les télécommunications et l'énergie, **¼ d'équipements liés aux infrastructures routières** (routes, parkings, délaissés, garages) ; **23% d'activités économiques ou industrielles** et seulement **2% d'activités commerciales** ;
- **11%** sont relatives aux **espaces ouverts urbains** (parcs urbains, parcs de loisirs, cimetières...) ;
- **6% correspondent aux infrastructures autoroutières, routières ou ferroviaires.**

LA CONSOMMATION D'ESPACE ENTRE 2009 ET 2017

■ Tache urbaine en 2009

■ Espaces consommés
entre 2009 et 2017

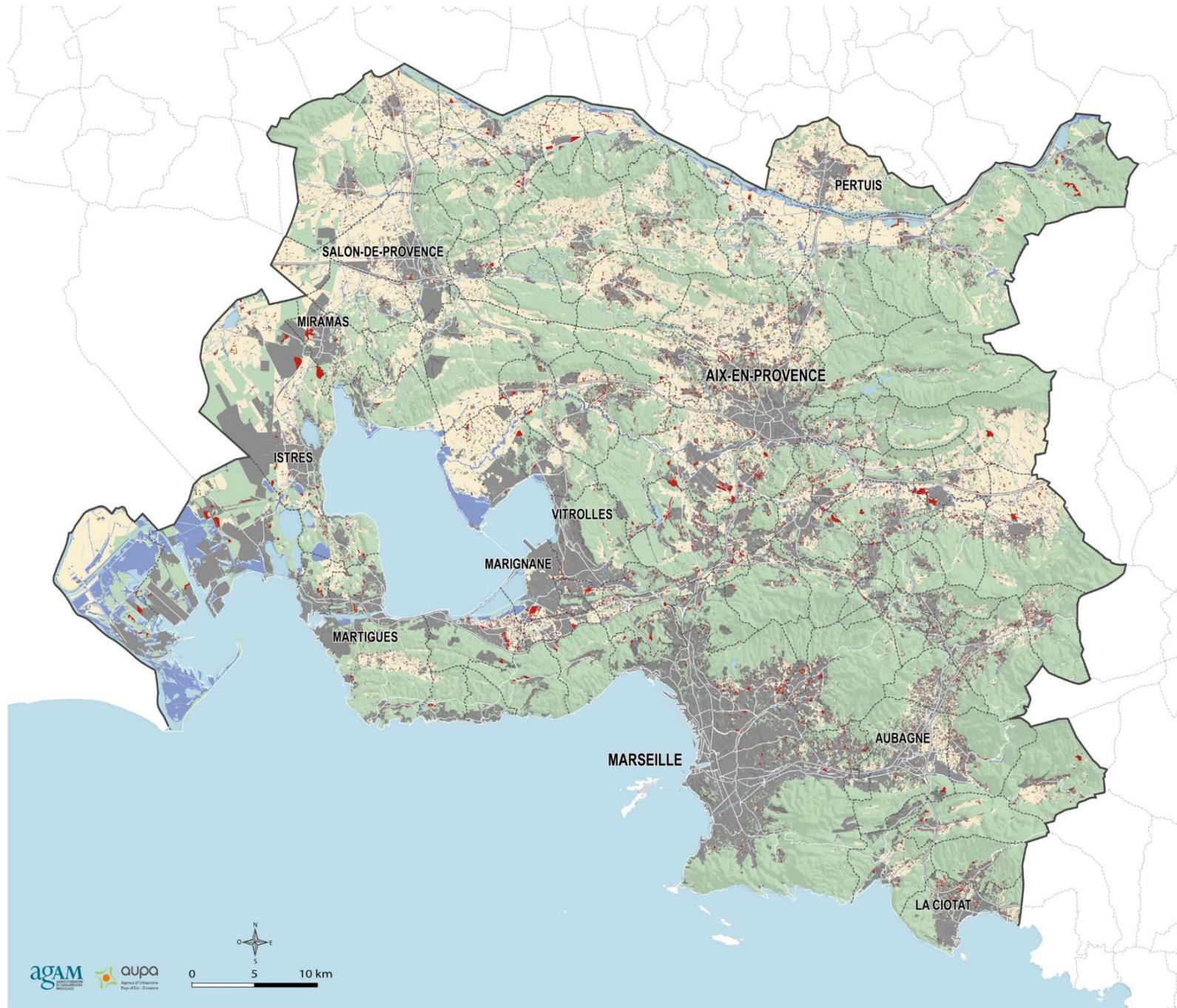
Autres éléments d'occupation du sol
en 2017

■ Espaces "à dominante agricole"

■ Espaces "à dominante naturelle"

■ Zones humides

■ Surfaces en eau



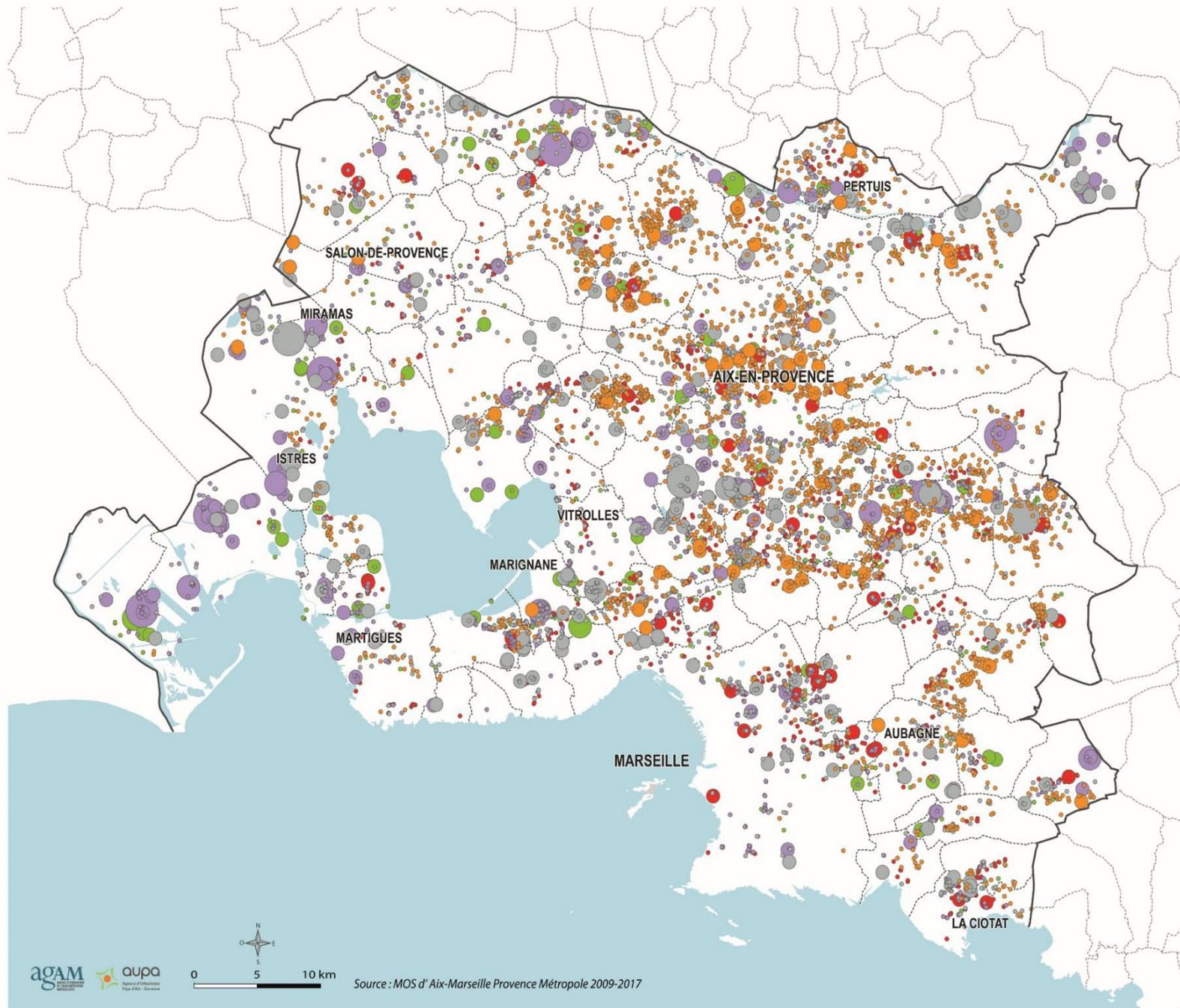
DESTINATION DES ESPACES CONSOMMÉS ENTRE 2009 ET 2017

Destinations des espaces consommés

- Zones industrielles ou Commerciales, infrastructures et équipements
- Mines, décharges et chantiers
- Espaces ouverts urbains et zones de loisirs
- Tissu urbain discontinu
- Espaces de bâti diffus et autres bâtis

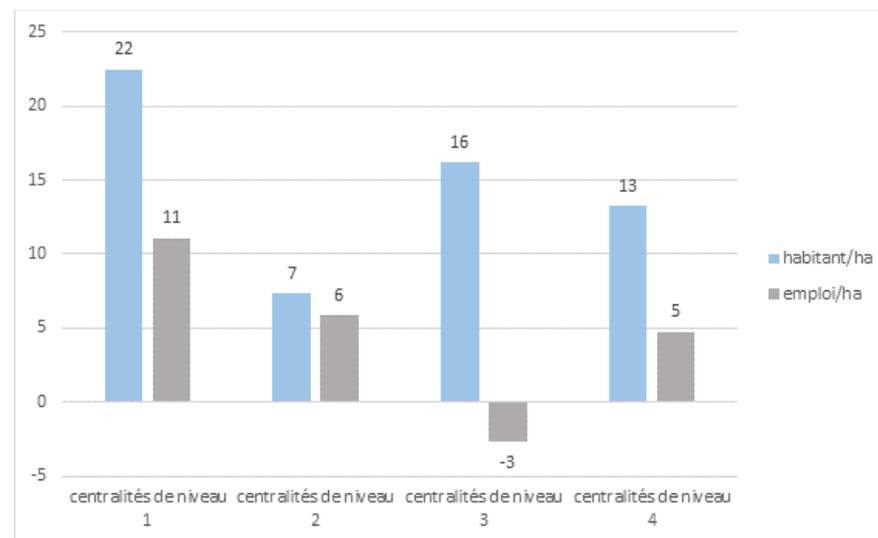
Surfaces en hectares

- entre 0 et 1 ha
- entre 1 et 5 ha
- entre 5 et 10 ha
- Plus de 10 hectares



Dans l'ensemble, cette consommation d'espace « courte période » a été **inéga**le, notamment du point de vue de son **efficacité foncière**. Si le total consommé à l'échelle métropolitaine a en moyenne produit **14 habitants et 5 emplois par ha supplémentaire**, (ce qui **est faible** au regard des autres métropoles), il existe de **fortes disparités** selon le **niveau d'armature urbaine** :

- **Les centralités de niveau 1**, correspondant **aux deux pôles métropolitains**, Aix-en-Provence et Marseille ont consommé **16 % du total d'AMP**. Ils ont produit en moyenne **11 emplois et 22 habitants supplémentaires par ha consommé**. Cette moyenne est **faible** à l'échelle des autres métropoles, mais **forte** à l'échelle d'AMP. Les deux pôles concentrent en effet le plus grand nombre d'opérations de **renouvellement** et des **densités de logements et locaux** supérieures par projet. On relève toutefois de fortes différences entre Aix-en-Provence et Marseille (32 habitants et 2 emplois par hectares à Marseille, contre 3 habitants et 30 emplois par hectares à Aix-en-Provence)
- Les centralités **de niveau 2, correspondant aux villes moyennes**, ont consommé **19% du total d'AMP**. Elles ont été **peu productives** en termes **d'emplois (6/ha)** et **d'habitants supplémentaires (7/ha)** au regard de leur positionnement métropolitain. Certaines communes affichent même des **taux négatifs** en termes d'emplois : elles ont perdu des emplois en dépit d'une consommation d'espace supplémentaire.
- Les **centralités de niveau 3** ont consommé **15 % du total d'AMP**. Elles sont les moins efficaces en termes d'emplois. En revanche, le nombre d'habitants se rapproche des pôles métropolitains **(+13/ha)**.
- Enfin, **les centralités de niveau 4, correspondant aux petites villes et villages**, constituent le niveau d'armature ayant le plus consommé à l'échelle d'AMP : **50% du total**. Du fait de leur faible densité, ces communes ont été moins productives en termes d'habitants supplémentaires (13 hab/ha) et d'emplois (5 emplois/ha).



Consommation d'espace (habitants/emplois) par niveau de centralité, entre 2009 et 2017

La consommation d'espace passée sur la période de référence 2011-2020

Définie comme « période de référence » par les dispositions de la Loi Climat et Résilience, elle correspond à l'analyse de la consommation passée sur les dix années précédant l'entrée en vigueur de la loi. Elle sert notamment de période de référence quant à la mise en œuvre des objectifs de réduction de consommation d'ENAF pour la première décennie 2021 – 2030, puis du rythme d'artificialisation des sols dès 2031 à l'horizon 2050.

Son analyse est décomposée tel que suit :

Période 2011/2016 (MOS) : Cette période prend en compte les 6 années civiles de 2011 à 2016. L'analyse est issue d'une interpolation des consommations ENAF de l'analyse diachronique du Mode d'Occupation du Sol 2009/2017 (MOS).

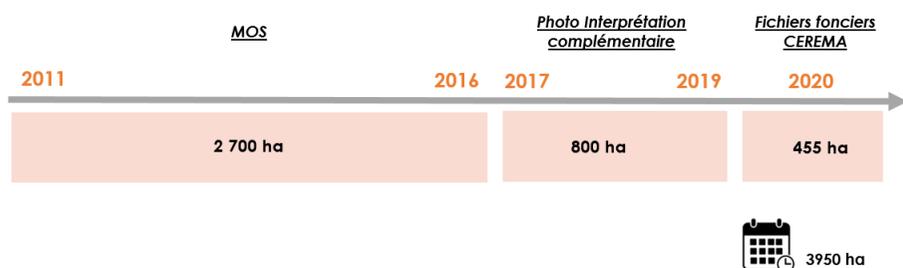
Période 2017/2019 (PIAO complémentaire) : Cette période prend en compte les 3 années civiles de 2017 à 2019. L'analyse est issue d'une photo-interprétation

complémentaire de l'Occupation du Sol 2017 (OCS) du MOS sur le millésime 2020.

Période 2020 (CEREMA) : Cette période prend en compte l'année civile 2020. L'analyse est issue des mesures annuelles des flux de consommation d'espaces grâce à l'analyse des fichiers fonciers, produites par le CEREMA dans le cadre de l'observatoire de l'artificialisation des sols.

A noter également que sur chaque millésime, les occupations du sol sont intrinsèquement liées à la période des Prise de Vues Aériennes (PVA) des orthophotographies, généralement réalisées en début d'été. Afin de se caler sur le rythme des années civiles, la Métropole a fait le choix de ramener les dates d'analyses des PVA sur les fins d'années civiles qui les précèdent.

Analyse et résultats



- Phase n°1 : 2011/2016

Pour rappel, cette période prend en compte les 6 années civiles de 2011 à 2016. L'analyse est issue d'une interpolation des consommations ENAF de l'analyse diachronique du Mode d'Occupation du Sol 2009/2017 (MOS).

Les déterminants des espaces consommés sont déclinés pour leur origine selon le niveau 1 des espaces NAF et pour leurs destinations selon le niveau 2 des espaces urbanisés, de la nomenclature du MOS Métropolitain.

On constate sur cette période une consommation d'espace de : **2700 Ha**

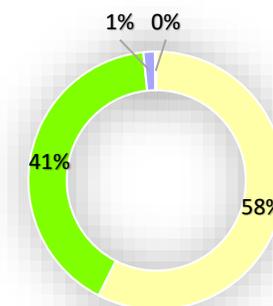
- Consommation « brute » des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers - Période 2011/2016

Période	2011 -2016					
Année civile	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Consommation ENAF (ha)	2699.2					
Consommation normalisée sur la période (%)	0.86%					
Consommation normalisée par année (%)	0.14%					

- Origines des espaces NAF consommés - Période 2011/2016

2699 hectares ont été consommés entre 2011 et 2016 sur le territoire de la Métropole, **principalement à partir de terres agricoles (58 %)** et en grande partie aussi à partir des **forêts et des milieux semi-naturels (41 %)**. Les zones humides et surfaces en eau ont par contre été peu impactées (1,45 % et 0.17%)

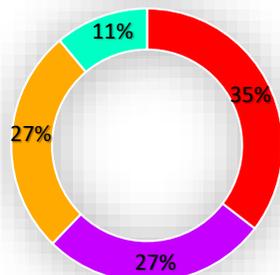
Origines des espaces NAF consommés	Surface ha
Territoires agricoles	1551.1
Forêts et milieux semi-naturels	1104.5
Zones humides	39.1
Surfaces d'eau	4.5
TOTAL NAF	2699.2



- **Destinations des espaces NAF consommés - Période 2011/2016**

Ces espaces ont été consommés pour **plus d'un 1/3** au profit des **zones urbanisées** regroupant les tissus urbains et espaces de bâtis diffus. A noter que des grands **espaces d'extraction de matériaux** ou **chantiers** représente une part significative (27%) de la consommation au même niveau que les **infrastructures, équipements** et **zones d'activité**.

Origines des espaces NAF consommés	Surface ha
Zones urbanisées	955.9
Zones industrielles ou Commerciales, infrastructures et équipements	724.5
Mines, décharges et chantiers	718.8
Espaces ouverts urbains et zones de loisirs	300.0
TOTAL NAF	2699.2



• **Phase n°2 : 2017/2019**

Pour rappel, cette période prend en compte les 3 années civiles de 2017 à 2019. L'analyse est issue d'une photo-interprétation complémentaire de l'Occupation du Sol 2017 (OCS) du MOS sur le millésime 2020

Comme pour la période précédente, les déterminants des espaces consommés sont déclinés aussi sur la nomenclature du MOS.

On constate sur cette période une consommation d'espace de : 811 Ha

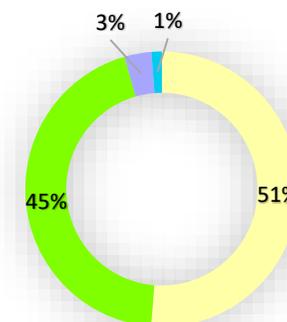
- **Consommation brute des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers - Période 2017/2019**

Période	2017 - 2019		
Année civile	2017	2018	2019
Consommation ENAF (ha)	811.5		
Consommation normalisée sur la période (%)	0.25%		
Consommation normalisée par année (%)	0.08%		

- **Origines des espaces NAF consommés - Période 2017/2019**

Par rapport à la période précédente, on observe une **baisse importante de la consommation normalisée annuelle (-0.6 pt)** sur cette période. La part des espaces agricoles et zones humides consommés, a diminué légèrement au profit des espaces semi-naturels et forestiers en hausse

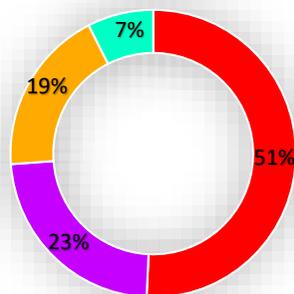
Origines des espaces NAF consommés	Surface ha
Territoires agricoles	416.1
Forêts et milieux semi-naturels	359.6
Zones humides	25.9
Surfaces d'eau	9.9
TOTAL NAF	811.5



- **Destinations des espaces NAF consommés - Période 2017/2019**

Durant cette période on observe une **hausse significative (+16 pt)** des destinations relatives aux **zones résidentielles**, au détriment des autres destinations

Origines des espaces NAF consommés	Surface ha
Zones urbanisées	411.8
Zones industrielles ou Commerciales, infrastructures et équipements	187.4
Mines, décharges et chantiers	151.8
Espaces ouverts urbains et zones de loisirs	60.6
TOTAL NAF	811.5



• **Phase n°3 : Année civile 2020**

Pour rappel, cette période prend en compte l'année civile 2020. L'analyse est issue des mesures annuelles des flux de consommation d'espaces grâce à l'analyse des fichiers fonciers, produites par le CEREMA dans le cadre de l'observatoire de l'artificialisation des sols.

Contrairement aux autres périodes et à la méthode de production des données locales d'occupation du sol à grande échelle, il est difficile de suivre la même série d'indicateurs sur les déterminants de la consommation ENAF.

Toutefois, le CEREMA a dressé une nomenclature des destinations de la consommation d'espaces mesurée à partir des fichiers fonciers. Pour plus de détail, il est possible de consulter le dernier rapport d'étude sur l'analyse de la consommation d'espace.

On constate sur cette année une consommation d'espace de : **455 Ha**

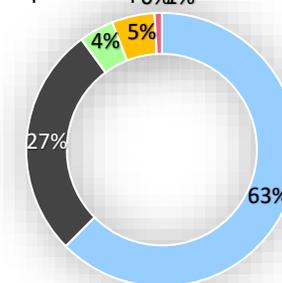
- **Consommation brute des Espaces Naturels Agricoles et Forestiers – Année civile 2020**

Période	2020
Année civile	2020
Consommation ENAF (ha)	454.8
Consommation normalisée (%)	0.14%
Consommation normalisée par année (%)	0.14%

- **Déterminants des espaces NAF consommés – Année civile 2020**

La consommation d'espace pour **l'habitat reste largement majoritaire (63%)**. La consommation d'espaces pour **l'activité (27%)** et les **réseaux routiers (5%)** représente également une part significative sur les mêmes ordres de grandeurs qu'observés à partir des données d'occupation du sol sur les périodes précédentes

Déterminants des ENAF consommés	2020 (ha)
Habitat	284.4
Activité	124.5
Mixte	18.8
Route	23.2
Ferré	0.0
Non renseigné	3.9
TOTAL NAF	454.8



• **Synthèse 2011-2020**

Sur la période des 10 années civiles 2011 à 2020, **la consommation « brute » des espaces naturels, agricole et forestier représente 3951.2 hectares** sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence (soit **395 ha par an**).



La **consommation normalisée** atteint **1.25%** du territoire, soit en **moyenne 0.125 % par an**.

Période	Période 2011 à 2020									
Année civile	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Consommation ENAF (ha)	2699.2						797.2			454.8
Consommation ENAF Totale (ha)	3951.2									
Consommation normalisée sur la période (%)	1.25%									

B. Les impacts de la consommation d'espace « longue période » pour le territoire

Une atteinte progressive mais quasiment irréversible à l'environnement

La consommation d'espace générée depuis les années 1990, a fortement contribué, de par son intensité, à modifier les paysages périurbains métropolitains, repoussant et morcelant, à des rythmes variés, les zones d'interface ville-nature ou ville-agriculture.

Elle a tout d'abord plus largement impacté les espaces « **à dominante agricole** », déjà fragilisés par la déprise économique du secteur (*baisse du nombre d'exploitations et de l'emploi agricole*). Elle a ensuite gagné les piémonts et les franges des massifs naturels (*Alpilles, Trévaresse, Sainte Victoire, Etoile, Garlaban, Reganas, Grand-Caunet, Sainte Baume*). Loin d'être cohérente spatialement, elle s'est développée **à 58% en plein-cœur** de massif naturel ou de terroir agricole plutôt que dans les **dents creuses** et la **périphérie immédiate**.

L'habitat pavillonnaire diffus y a été dominant. Il a été particulièrement prégnant dans la **périphérie aixoise, marseillaise (13^{ème}-11^{ème}) et salonnaise**. Il a touché également la **haute vallée de l'Huveaune avec la plaine des Paluds** et les **piémonts (Roquevaire, Gémenos, Auriol, Saint-Zacharie)** où l'habitat s'est installé de façon très diffuse et désorganisé mais aussi la vallée de l'Arc avec Fuveau, Rousset et Trets.

Sur la période récente, la majorité des espaces consommés sont encore des espaces agricoles : **2 068 ha**, soit **57% des pertes** d'espaces agricoles et naturels. Les espaces naturels représentent **41% des pertes**, pour **1 473 ha**. Enfin, les zones humides et proches de l'eau semblent, quant à elles plus épargnées (**2% des pertes** pour **58 ha**) en raison de leur caractère inconstructible (zone inondable) et de la prise en compte de plus en plus fréquente de leur rôle multifonctionnel (rôle d'éponge pour les risques inondation, cœurs de biodiversité).

Sur le plan environnemental, l'artificialisation est **quasiment irréversible** : la dégradation des milieux est trop forte pour envisager un retour en arrière à court terme, et nécessite au contraire de **réimporter un sol naturel** pour **reconstituer** une **activité biologique (microbiote)**.



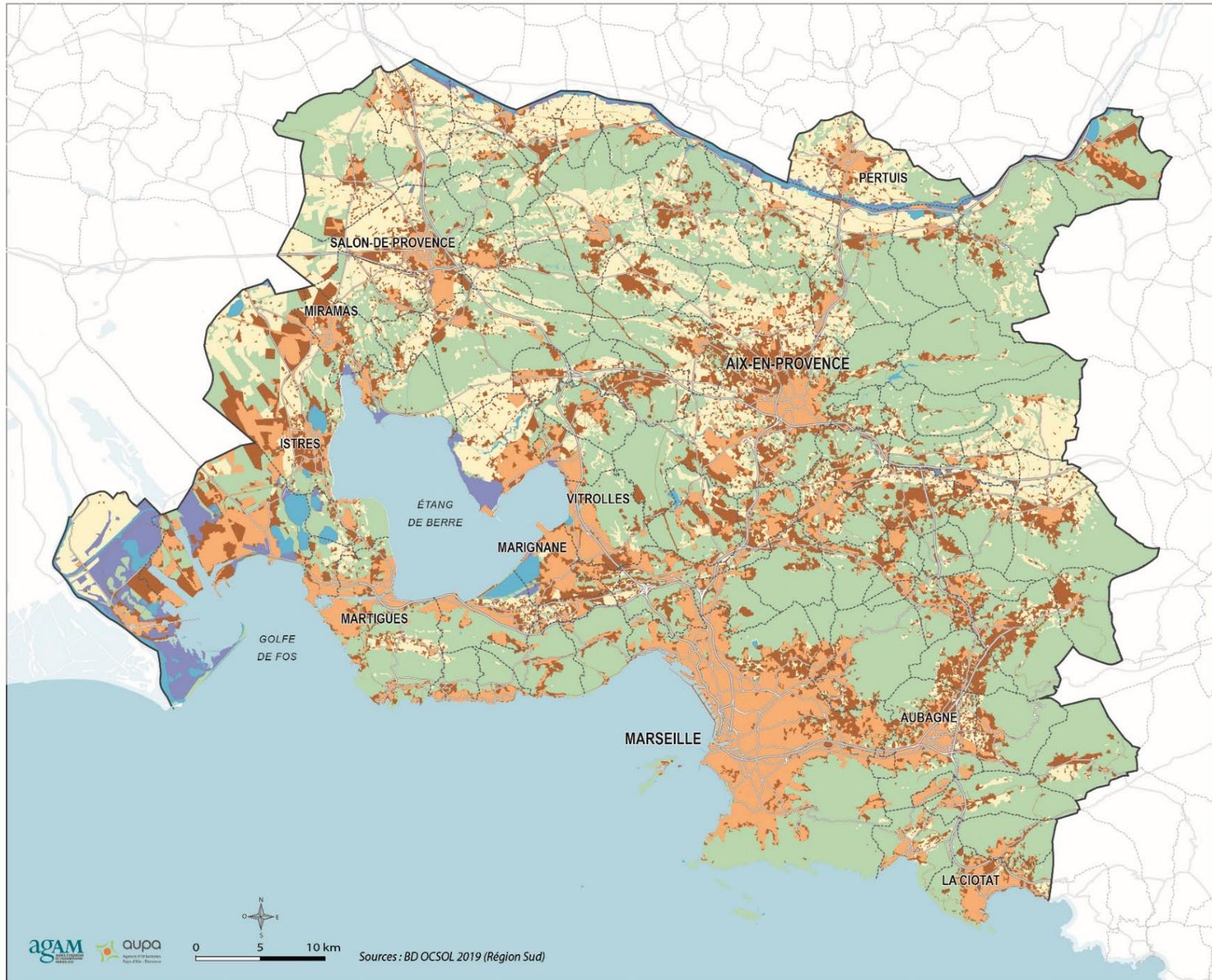
LA CONSOMMATION D'ESPACE ENTRE 1988 ET 2019

Consommation d'espace
entre 1988 et 2019

- Espaces artificialisés en 1988
- Nouveaux espaces artificialisés entre 1988 et 2019

Autres éléments d'occupation du sol
en 2019

- Espaces "à dominante agricole"
- Espaces "à dominante naturelle"
- Zones humides
- Surfaces en eau



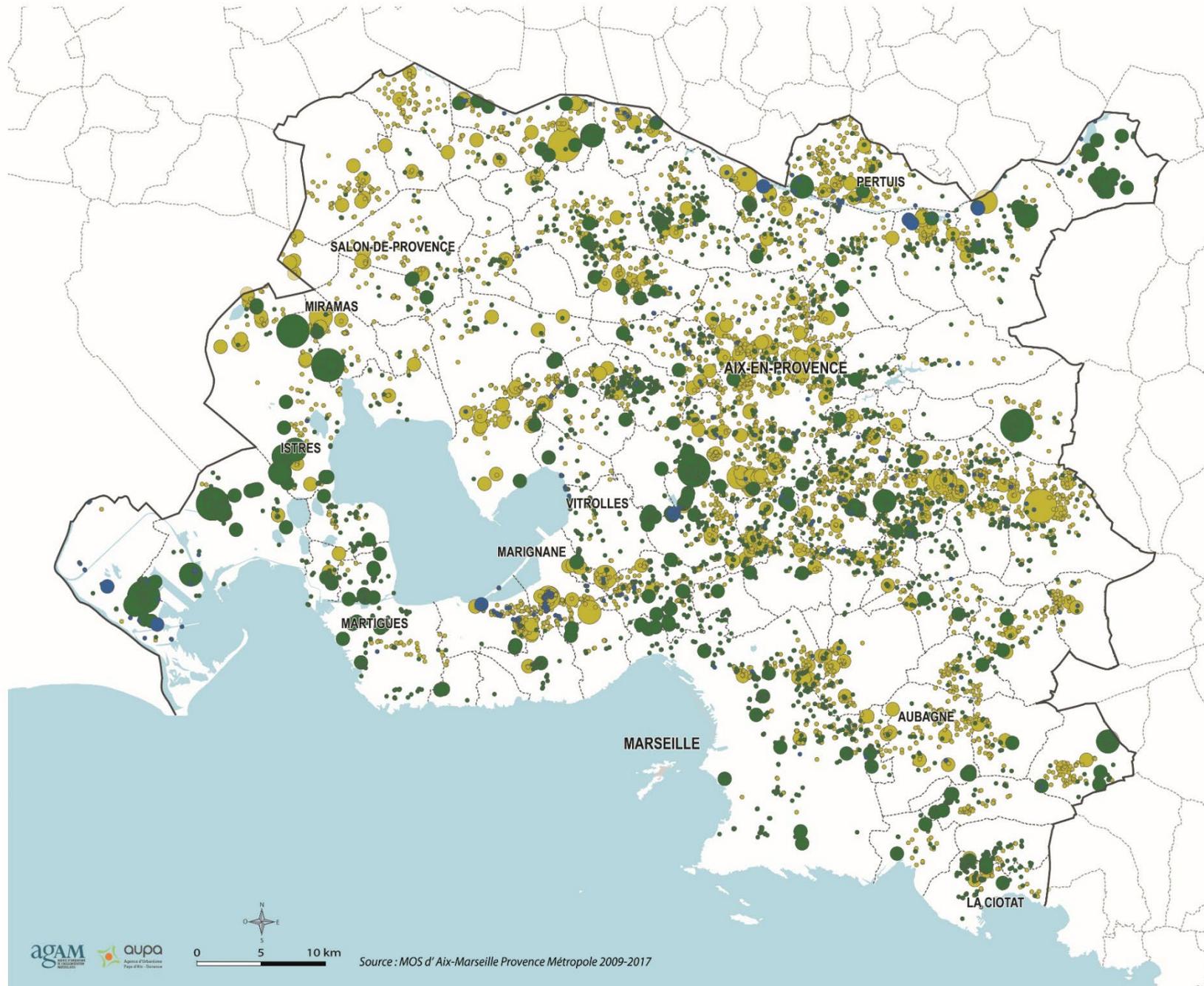
ORIGINES DES ESPACES CONSOMMÉS ENTRE 2009 ET 2017

Origines des espaces consommés

- Forêts et milieux semi-naturels
- Surfaces d'eau / Zones humides
- Territoires agricoles

Surfaces en hectares

- entre 0 et 1 ha
- entre 1 et 5 ha
- entre 5 et 10 ha
- Plus de 10 hectares



Des espaces agricoles périurbains sous tension

L'érosion des espaces agricoles a évolué au cours du temps. Si elle concerne tous les types d'agriculture, la consommation d'espace semble plus orientée **vers les prairies**, terrains en **jachère** et **friches** (2/3 des pertes agricoles entre 2009 et 2017). Ces espaces, de plus en plus rares, sont pourtant fondamentaux pour développer des productions locales de qualité et pour maintenir l'identité des **paysages de Provence**. Ces champs contribuent à l'**ouverture des paysages** et représentent des maillons essentiels pour les **continuités écologiques** et d'autres **activités de loisirs** et de **détente**. Enfin, la perte de ces espaces ne permet plus d'avoir des **zones « coupe-feux »** suffisamment fonctionnelles pour la lutte contre le **risque incendie**.

Autre impact important, les terres relatives à la **production alimentaire** représentent **23% des pertes agricoles**. Ces pertes comprennent notamment **13% de cultures céréalières et oléo-protéagineuses**, 3% d'arboriculture, 3% d'élevage, et 3% de maraichage. Toutefois, avec respectivement **2,8%** et **1,6%** des pertes, la **viticulture** et l'**oléiculture** apparaissent plus robustes grâce à la structuration des **filières d'excellence** (exploitations tournées vers l'**exportation**) et la présence de nombreuses **Appellations d'Origine Protégée (AOP)** sur le territoire.

Les franges de massifs naturels à l'épreuve de l'habitat pavillonnaire

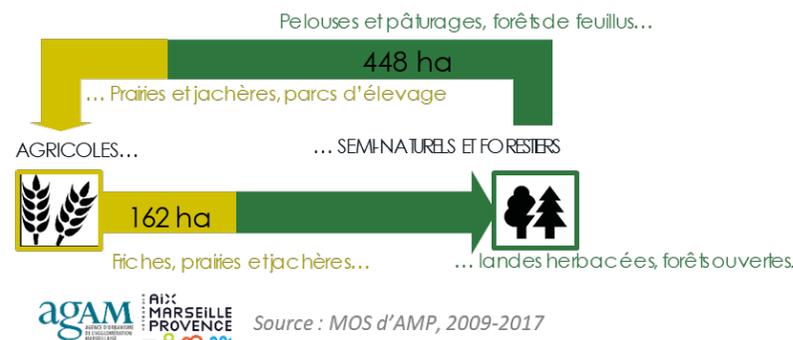
En raison de la place qu'ils occupent, de leur distribution dans la Métropole et de la raréfaction d'espace foncier urbanisable, **les espaces « naturels »** ont été particulièrement exposés aux dynamiques urbaines récentes. La consommation d'espace entre **2009 et 2017** a concerné à **57% les ensembles végétalisés arbustifs et herbacés, strate végétale la plus développée** sur le **territoire** d'AMP (landes, broussailles, garrigues). Elle a également détruit environ **35% de forêts**, affectant tous les types de boisements (conifères, feuillus, mixtes), et **8% d'espaces ouverts**.

Des mutations également agro-naturelles

Outre les mutations liées à l'artificialisation, de nombreux changements d'occupation des sols sont inhérents au **fonctionnement des composantes** agricoles et naturelles et **ne sont pas toutes imputables au développement urbain**. Le reboisement, le défrichement, le piétinement, le pâturage, le débroussaillage ou les incendies peuvent par exemple impacter les bilans surfaciques des espaces naturels. A

contrario, les espaces agricoles sont marqués par des mutations saisonnières, annuelles et pluriannuelles inhérentes au fonctionnement des exploitations, entre assolement et mise en jachère, labourage, semis, plantations et récoltes, remise en pâture, remembrements parcellaires, plantations de haies, etc. Aussi, on observe sur la Métropole **448 ha** d'espaces naturels **remis au moins partiellement en culture**, contre **162 ha de friches agricoles repeuplées par une végétation spontanée**, ce qui montre d'importantes recompositions de l'activité agricole.

Dynamiques agro-naturelles 2009-2017



C. Vers des dynamiques renaturation des espaces consommés

Succédant majoritairement à des occupations temporaires de type zone d'extraction, décharge ou chantier, bien souvent occasionnées par le fonctionnement des exploitations (stockage temporaire de matériel agricole, travaux de remodelage du parcellaire, du réseau viaire ou des équipements, etc.), certains espaces ont été remis en culture ou en pâtures.

En outre, certains espaces semblent être regagnés par de la végétation, très majoritairement au détriment des mêmes **zones d'extraction, décharges ou chantiers**. On observe ainsi dans certaines carrières une réorganisation des zones d'extraction en faveur d'une renaturation des abords (*Gardanne-Fuveau, Massif de la Nerthe*). On observe également une végétalisation spontanée de certains grands secteurs défrichés en 2019 (Cuges-les-Pins).

Enfin, on constate également **des remises en eau**, notamment à l'origine d'une exploitation de granulats dans le lit de la Durance (agrandissement d'un étang). Il peut



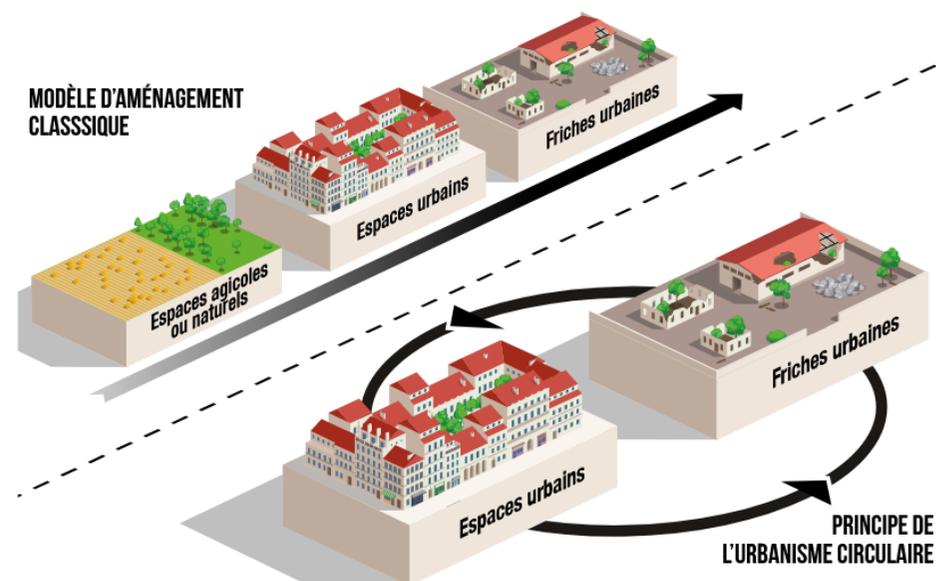
parfois s'agir d'un **recouplement de méandre** ou d'une importante **modification du lit mineur** des grands cours d'eau au détriment des délaissés urbains à proximité immédiate (*Rhône & Durance notamment*).

Ces dynamiques restent difficiles à évaluer. Elle feront l'objet d'analyses plus fines grâce au futur MOS.

D. Vers une utilisation plus rationnelle de l'espace

La consommation d'espace à l'échelle de la Métropole présente deux caractéristiques qui imposent une vigilance particulière : **l'étalement est à la fois peu productif en termes de logements et d'emplois, mais il est également dispersé spatialement, en raison de la multipolarité du territoire. De fait, des extensions émiettées déstructurent les fonctionnalités écologiques et fragilisent les activités agricoles.** Si les lois ELAN et ALUR ont inscrits des principes forts de limitation de la consommation d'espace, l'objectif de **Zéro Artificialisation Nette (ZAN) visé, à terme, par la loi Climat et Résilience**, nécessite de réinterroger âprement les modes actuels de développement urbain.

La construction sur des espaces déjà artificialisés, que ce soit en **renouvellement**, en **densification** ou par **une utilisation des espaces non bâtis de la tâche urbaine (dents creuses)** amène aussi à poser la question de la **rationalisation de l'espace**. L'augmentation de la hauteur du bâti, le travail sur **la densité et les formes urbaines dans les nouvelles opérations** mais également les réflexions sur la mutualisation de l'espace pour certaines activités peuvent figurer parmi les solutions envisageables. Elle doit aussi s'accompagner d'une réflexion sur **la qualité urbaine** (espaces publics, parcs, végétation) pour que l'évolution vers des espaces plus denses soit réussie, tant en termes de fonctionnement que d'acceptation. Mais cette capacité de réinvestissement du tissu existant dépend surtout de **la capacité des communes à construire dans leur tissu bâti**. Or certaines d'entre-elles n'ont aujourd'hui plus de foncier urbanisable. Ainsi, selon la **tension des marchés**, l'identification des espaces ou de foncier mutable doit être recherchée, en accord avec la doctrine du Plan de relance national (« fond Friches » et « Aide à la Densification »). Au-delà de la question de l'équilibre centre-périphérie, c'est donc bien la question de **l'optimisation du foncier** et des **potentiels de valorisation** existants qui est centrale dans la limitation de la consommation d'espace.



L'URBANISME CIRCULAIRE REPOSE SUR LE RECYCLAGE DU FONCIER ARTIFICIALISÉ

Source : Regard AGAM n°94 « Zéro Artificialisation Nette », 2020, page 4

2.1.3. Un territoire polycentrique générateur de difficultés en termes de mobilités

Si la contrainte géographique liée au relief singulier de la Métropole explique une part de la mobilité métropolitaine, les caractéristiques de l'urbanisation des dernières décennies sont venues fortement l'influencer au profit des déplacements en voiture. Par ailleurs, le caractère polycentrique du territoire et les interdépendances multiples qui lui sont associées, ont aussi généré des mobilités tous azimuts très dépendants de l'automobile.

A. La structuration du réseau métropolitain

Une Métropole autoroutière

Avec un réseau autoroutier très dense (A7, A8, A50, A51, A52, A54, A55 et A507) bientôt renforcé par la réalisation du contournement Martigues-Port-de-Bouc en 2x2 voies en prolongement de l'A55 et une 2x2 voies entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence (A56), toutes les polarités du territoire sont, à l'exception d'Istres, desservies par au moins une autoroute.

La croissance des trafics est constante et rapide depuis une cinquantaine d'années, même si l'on constate un certain ralentissement depuis le début des années 2000, principalement dû aux difficultés de circulation, en particulier aux entrées de Marseille. Mais la singularité du système autoroutier d'Aix-Marseille Provence tient à l'usage qui en est fait. En effet, compte tenu de la densité importante du système d'échangeurs dans la partie urbaine constituée, les autoroutes sont très souvent utilisées pour des trajets urbains de courte distance. C'est notamment le cas pour les trois autoroutes qui pénètrent jusqu'au cœur de la ville de Marseille, avec des échangeurs distants parfois d'à peine un kilomètre, ou sur l'autoroute A8 qui contourne Aix-en-Provence au Sud.

Pour répondre à ces problématiques, quelques grands investissements routiers sont encore prévus, essentiellement pour finaliser le maillage autoroutier de l'Ouest de la Métropole (contournement Martigues-Port de Bouc, Fos/A54), aménager la RN296 au Nord d'Aix-en-Provence, et réaliser les contournements marseillais (prolongation de la L2, B.U.S.). Ces derniers peuvent aussi rendre possible la limitation de la place de la voiture au profit des transports en commun existants ou en projet au centre de Marseille et permettre de reconquérir les espaces publics pour les modes actifs. Des contournements plus locaux ou de nouveaux échangeurs ont aussi été étudiés ou programmés pour un investissement total de 2,6 milliards d'euros. C'est par exemple

le cas des contournements routiers de Cuges-Les-Pins et Saint Zacharie ainsi que la nouvelle liaison autoroutière entre l'A520 et l'A52 sur la commune d'Auriol qui permettront d'apaiser les traversées villageoises.

Au-delà de ces quelques derniers grands investissements, les marges de manœuvre d'optimisation du réseau routier restent importantes. Elles couvrent plusieurs champs :

- **Augmenter le nombre de personnes par véhicule**, alors que 70% des voitures qui circulent à l'échelle de la Métropole ne transportent que le conducteur ;
- **Réguler dans le temps la circulation**, pour limiter les phénomènes d'heure de pointe, limiter les accidents de la route, générateur des grands blocages du réseau ;
- **Limiter la pollution de l'air et le bruit**, en favorisant les véhicules plus propres et récents (50% des voitures de 9 ans et plus) ;
- **Améliorer et rendre plus lisible la hiérarchie du réseau**, notamment à Marseille ;
- **Retenir les flux en entrée des centres métropolitains d'Aix-en-Provence et Marseille** par une offre de rabattement sur les transports collectifs.

Un réseau ferroviaire saturé et inadapté

Le maillage ferroviaire, conçu au XIXe siècle, a fait l'objet d'une première phase de réinvestissement lors de **la création du TGV Sud-Est et de la gare de l'Arbois**, puis d'une seconde phase de modernisation à travers les **Contrats de Plan Etat-Région** (première phase de doublement d'Aix-Marseille, troisième voie Marseille-Aubagne). La seconde phase de modernisation d'Aix-Marseille (projet Marseille-Gardanne-Aix-MGA2) est en cours. Elle permettra de faire circuler quatre trains par sens en heure de pointe contre trois aujourd'hui.

Ces investissements ont permis d'augmenter le nombre de trains internes à la Métropole, aux échelles régionale et nationale. **La gare Saint-Charles** reste le point dimensionnant du système, à la fois en nombre de trains, mais aussi pour la fiabilité du service ferroviaire en général. Les questions de régularité et de fréquence de service sont deux facteurs bloquants majeurs pour développer le système ferroviaire (le troisième étant son coût très élevé). L'un des objectifs majeurs de la traversée souterraine ferroviaire de Marseille par la Ligne Nouvelle PCA (CPER 2015-2020) est le déblocage de ce verrou.



En complément des travaux à Saint-Charles, le réseau ferroviaire nécessitera encore des travaux lourds, d'un coût supérieur au milliard d'euros dans le CPER 2021-2027 parmi lesquels :

- Le déploiement de services Express Régionaux Métropolitains (SERM) à travers des études multimodales autour d'Avignon, Marseille, Toulon, et Nice, la régénération et l'amélioration des lignes de la Côte Bleue, des études relatives à la liaison Aix-en-Provence- Hub de Vitrolles et l'amélioration de la performance de la ligne Aix-en-Provence-Marseille ; ;
- Le renforcement des pôles d'échanges multimodaux (PEM), pour favoriser le report modal et les modes alternatifs à la voiture individuelle ;
- L'amélioration de la desserte des Alpes du Sud à travers la régénération des branches et la diminution du temps de parcours notamment sur la liaison Marseille-Briançon ;
- La modernisation du réseau structurant pour améliorer la qualité des lignes existantes, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite



LA STRUCTURATION DU RÉSEAU ROUTIER

- Autoroutes et voies rapides
- Autoroutes urbaines / rocares
- Voies interurbaines structurantes
- Boulevards urbains multimodaux
- Voies interurbaines secondaires
- Voies urbaines interquartiers
- Voies locales



LA STRUCTURATION DU RÉSEAU FERRÉ

Réseau de fret

- Voies ferrées actives
- Voies ferrées désaffectées

Réseau voyageurs

- Ligne grande vitesse
- Gare TGV
- Ligne classique
- Gare ligne classique



B. Des flux métropolitains complexes¹¹

Les 1,9 million d'habitants de la Métropole réalisent environ **3,4 déplacements par personne et par jour de semaine**. Cela représente **5,7 millions de déplacements et 29 millions de kilomètres parcourus**. En 2019, chaque métropolitain parcourait en moyenne, 21 kilomètres par jour (soit 2km de moins qu'en 2009 lors de la précédente enquête, mais 4 kilomètres de plus qu'en 1997).

Les habitants passent en moyenne 1h13 par jour à se déplacer (contre 1h18 en 2009), un temps globalement similaire à celui des autres grandes Métropoles françaises. Ce qui différencie Aix-Marseille Provence, c'est **la plus grande importance des déplacements de moyenne et longue distance, et leur organisation multipolaire**. Ces deux spécificités résultent directement de l'armature urbaine multipolaire et des modes de développement très périphériques, qui créent des ensembles urbains continus selon les secteurs.

Par ailleurs, les mobilités observées sur le territoire sont d'une grande diversité. Ainsi, plus qu'une approche centre-périphérie, la mobilité métropolitaine nécessite d'être analysée selon différentes échelles, de la proximité à la Métropole.

La majorité de déplacements reste de **proximité**, c'est-à-dire de **moins de 3 kilomètres**, soit la distance de plus de 90% des déplacements à pied. La proportion de marche et de vélo (les « modes actifs ») est importante sur ce type de distance : **77% en moyenne sur les déplacements de moins d'1km (75% à pied et 2% en vélo) et 38% sur les déplacements de 1 à 3 km (35% à pied et 3% en vélo)**. Ces valeurs augmentent dans les bassins de mobilité les plus urbains, mais apparaissent beaucoup plus faibles les territoires périurbains.

Une part importante des flux s'inscrit dans six bassins de mobilité métropolitains, autour d'une ou deux communes principales : **Marseille, Aix-en-Provence, Marsegnane-Vitrolles, Aubagne-La Ciotat, Martignes-Fos-Istres, Salon-de-Provence**. Ces bassins regroupent des flux de moyenne distance, autour de polarités urbaines, d'équipement mais aussi économiques. Ils correspondent chacun à un ou deux réseaux de transport urbain, respectivement **RTM, Aix-en-Bus, Zenibus, les bus de l'Agglo – Ciotabus, Ulysse et Libébus**. Les **¾ des déplacements sont entièrement réalisés à l'intérieur d'un bassin de mobilité**.

Plus de la moitié des déplacements réalisés se font en proximité (moins de 3 km). **Sur les distances médianes (déplacements de 5-10km), près d'1 déplacement sur 3 s'effectue en transports en commun à Marseille, contre en moyenne 20% dans les autres bassins de mobilité.**

Les déplacements d'échelle métropolitaine entre **ces 6 bassins de mobilité** ne représentent que **10% des flux totaux**. Ils ont augmenté de plus de 40% entre 1997 et 2009, avant de régresser sur la dernière décennie (-2% de déplacements de plus de 10 km). Ces échanges étant plus longs, ils correspondent à l'essentiel des km parcourus et étant en très grande majorité réalisés en voiture (dans 80% des cas), ils ont un fort impact sur les émissions de Gaz à effets de Serre (GES) dû aux transports, sur le budget transport des ménages et sur la saturation du réseau routier.

L'organisation spatiale, entre massifs, mer et étang, contraint les infrastructures routières en différents corridors, empruntés par les grands flux métropolitains. Les plus importants d'entre eux relient ainsi Marseille à Aubagne et Toulon par la vallée de l'Huveaune, Marseille à Aix par l'A51, Marseille à Vitrolles par l'A7 et Aix à Vitrolles par la D9. Même si **Marseille** est décentrée dans l'espace géographique, elle reste cependant le **pôle central des principaux échanges métropolitains**. De même **Aix-en-Provence ou Marsegnane et Vitrolles sont au centre de flux importants**. A l'Ouest de la Métropole, les déplacements sont plutôt organisés entre les communes de Martignes-Port-de-Bouc, Istres, Miramas ou Salon-de-Provence.

Les flux d'échanges avec les franges de la Métropole ne sont pas négligeables : 210 000 déplacements au total avec l'extérieur de la Métropole, un volume en augmentation constante depuis plusieurs décennies. On dénombre environ 28 000 déplacements quotidiens avec la Provence Verte, 35 000 déplacements avec l'Ouest du département (dont 60% par les résidents de l'Ouest), 20 000 avec le Vaucluse et 66 000 vers Manosque et le Val de Durance). Enfin, 30 000 déplacements s'effectuent avec le reste de la France (autres communes de la Région et des régions voisines, ainsi qu'avec d'autres territoires lointains, en particulier la région parisienne).

En ce qui concerne **les flux logistiques**, ils sont particulièrement présents dans la mobilité métropolitaine, en raison de la taille de la Métropole, mais aussi de **son tissu économique logistique et portuaire**. Deux principales polarités logistiques sont génératrices de ces flux.

A l'Ouest de la Métropole, **les fonctions de grande logistique et de port international génèrent environ 10 000 poids lourds par jour** (source : débat public

¹¹ Tous les chiffres de ce thème sont issus de l'Enquête Ménages Déplacements Certifiée CEREMA 2019-2020 (EMC², issue d'un recellement des EMD du Var, d'Arles et de la Métropole).



Fos/54). La majorité (60%) proviennent de l'A55 et de Martigues, les autres empruntant, à part égale, la RN568 (depuis St-Martin-de-Crau) et la RN569 (Istres Miramas). A ces flux industrialo-portuaires s'ajoutent ceux des plateformes logistiques de Miramas. Environ **11% des flux de conteneurs des bassins de Fos-sur-Mer empruntent le mode ferroviaire en 2018, avec une multiplication par 2,7 du volume entre 2014 et 2019.**

Au centre de la Métropole, dans le triangle Vitrolles / Aix-en-Provence / Marseille, les flux logistiques cumulent la grande logistique, la distribution des pôles urbains, économiques et commerciaux, ainsi que les flux portuaires des bassins marseillais. Ces flux sont en très forte croissance entre 2008 et 2018 (source DIRMED). Ce sont plus de 13 000 (+60% en 10 ans) poids lourds qui circulent au droit des Pennes-Mirabeau sur l'A7, ou en cumulé sur les deux entrées Nord de Marseille (+42% en 10 ans). Au Sud d'Aix-en-Provence sur l'A51, les flux ont augmenté de plus de 140% en 10 ans pour dépasser les 10 000 poids lourds par jour.



SYNTHÈSE DES FLUX MÉTROPOLITAINS (HORS FLUX POIDS LOURDS)

Echange avec le bassin de :

- Aix-en-provence - Pertuis - Gardanne
- Aubagne - La Ciotat
- Marignane - Vitrolles
- Istres - Martigues - Miramas
- Salon-de-provence

Les échanges avec le bassin de Marseille sont inclus dans les autres bassins.

- 100k 100 000 déplacements par jour ou plus
- 50k 50 000 déplacements par jour
- 25k 25 000 déplacements par jour
- 10k 10 000 déplacements par jour
- 5k 5 000 déplacements par jour

Bassins de déplacements issus du PDU de la Métropole Aix-Marseille-Provence

4 000 42 Flux poids lourds 2018 et évolution 2008-2018

Sources et méthode

Flux quotidiens des résidents de la Métropole, et des territoires riverains (toutes les Bouches-du-Rhône, pourtour nord-et est de la Métropole et communes de l'Enquêtes Ménages Déplacements du Var).

Ces flux sont issus de 4 Enquêtes Ménages Déplacements de 2008 et 2009, redressées à 2017 selon l'évolution de la population INSEE.

Seuls les flux d'échelle métropolitaine sont représentés : plus de 10km si en accès au bassins de mobilité d'Aix-en-Provence et de Marseille, plus de 7 km sinon.

Les flux de moins de 4000 déplacements par jour ne sont pas représentés.

Les flux sont représentés selon leur bassin d'origine ou de destination, hors bassin de Marseille.
Les échanges entre bassins sont affectés dans l'ordre suivant : Aix-en-Provence, Aubagne, Vitrolles-Martigues, Martigues-Istres et enfin Salon-de-Provence.



C. Les modes de déplacements : entre congestion routière et alternative à la voiture

Des difficultés de déplacement liées à la saturation automobile

Le fonctionnement actuel du système de transport métropolitain fait la part belle à la mobilité individuelle, qui s'empare, en particulier, du réseau autoroutier particulièrement dense de la Métropole, causant au quotidien, d'importants phénomènes de congestion. Cette saturation chronique, qui s'amplifie, conduit à des pertes de temps Marseille qui était la deuxième ville la plus embouteillée de France en 2020 après Paris, redescend dans le classement étant passée à la 5ème place en 2022 et à la 8ème place en 2023, derrière Paris, Bordeaux, Lyon, Grenoble, Montpellier, Nantes et Toulouse avec 68h de temps perdu dans les embouteillages en 2023 (source : classements TomTom annuels).

Essentiellement présente à Marseille dans les années 1990, la congestion routière s'est développée sur les axes en direction de Marseille depuis Aix-en-Provence, Aubagne et Vitrolles. Elle touche désormais la **RD9 Vitrolles-Aix, l'A55 vers et depuis Martigues, les liaisons vers Istres, le Nord de Vitrolles, la traversée de Marignane, le Nord d'Aubagne...** La saturation touche aussi des axes plus secondaires, en particulier lorsqu'ils permettent d'éviter des péages autoroutiers (D96 à Auriol ou D113 à Rognac et D559 à La Ciotat). La plupart des centres urbains sont concernés, ainsi que les accès aux principaux pôles économiques.

Un modèle de développement à l'épreuve de la transition énergétique

Ce modèle de développement urbain extensif qu'a connu le territoire depuis plusieurs décennies, extensif et basé sur « l'auto mobilisation » des modes de vie génère aussi un coût énergétique élevé pour Aix-Marseille-Provence.

Alors que la mobilité (utilisation de la voiture personnelle notamment) est fortement dépendante des énergies fossiles (pétrole), le coût de cette mobilité devient de plus en plus prégnant dans le budget des ménages représentant 393 M d'euros par an pour les ménages de la Métropole. L'enjeu d'organiser un report modal massif vers des transports collectifs, la marche à pied ou le vélo y est fondamental.

Un usage des modes de transport corrélé à la densité urbaine

Au sein des bassins de mobilité, **les transports en commun** sont une alternative à la voiture pour **11% des déplacements en moyenne** (un chiffre qui varie fortement

selon les bassins : **5% autour de l'étang de Berre, 8% à Aix à 17% à Marseille**). Hors transports et modes actifs (marche à pied et vélos), **35% des déplacements internes au bassin marseillais** sont réalisés en voiture contre **58% au sein de celui d'Aix-en-Provence et près de 70 pour les autres bassins métropolitains**.

Les choix de mode de déplacement sont donc très différents selon le contexte urbain, du centre-ville dense à Marseille ou Aix, au périurbain et aux zones d'activité. Ces différences résultent de trois facteurs principaux :

- **L'évolution en faveur des transports collectifs :**

Une offre alternative à la voiture en **transport à haut niveau de service** est existante à **Marseille** avec un effet réseau (près de 400 000 habitants et emplois à 500 mètres du métro et du tram), dans une moindre mesure à **Vitrolles, Marignane et Aubagne**, en cours de déploiement à **Aix, Martigues, Salon, Istres et Miramas**.

- **L'augmentation des modes actifs en milieu dense :**

Un effet de la mixité et de la densité est de faciliter **des déplacements à pied en ville**, tandis que les récents efforts d'aménagements cyclables ou de partage de l'espace public montrent un début de développement de l'usage du vélo dans certains centres-villes. **Les modes actifs restent, en revanche peu adaptés dans le tissu périurbain** car ces territoires, peu denses, cumulent les difficultés en termes d'accès aux services de la vie quotidienne (éloignement des pôles d'emploi, des équipements, des commerces, faible disponibilité des services de proximité, insuffisance d'espaces publics praticables, offre de transports en commun limitée) ;

- **Les difficultés de stationnement en centre-ville :**

Les politiques de gestion du stationnement dans les centres villes principaux (Aix, Marseille, Martigues, Aubagne, Salon-de-Provence, La Ciotat et Istres) sont des facteurs décisifs du choix modal. Lorsque la totalité du stationnement est gratuite, par exemple en zone d'activité, alors le taux d'usage de la voiture reste très majoritaire, notamment dans un contexte d'offre en transport en commun insuffisante.

Au regard de l'ensemble de ces indicateurs, deux modes de vie de mobilité co-existent dans la Métropole :

- Un type **multimodal**, même si la place de la voiture est encore élevée, que l'on retrouve à **Marseille** et dans une moindre mesure dans **le centre d'Aix-en-Provence**. La marche y est un mode de déplacement majoritaire et les transports en commun occupent une part significative ;



- Un type **monomodal**, notamment dans **les villes moyennes**, les villages et les pôles d'activité ou commerciaux où la mobilité est entièrement structurée par la voiture. Le budget des ménages consacré à la mobilité y est élevé et sensible à toute évolution du prix de l'essence ou du diesel. L'extension année après année des zones d'embouteillages pénalise aussi la mobilité de ces habitants.

D. Vers un nouveau modèle de mobilité ?

Un sous-investissement chronique dans les Transports Collectifs en Site Propre urbains

Rapportée à la population, la zone dense de Marseille possède **une offre en Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) trois fois inférieure à celle de Lyon** qui, sur ces 15 dernières années, s'est doté d'un réseau deux fois plus important.

On observe un sous-investissement dans les TCSP urbains, qui explique en grande partie le plus faible usage des transports en commun par rapport à d'autres territoires équivalents. Ce retard s'explique aussi par la difficulté de développer des transports publics lourds dans des secteurs peu denses, comparativement aux autres Métropoles qui sont plus denses.

Néanmoins, il sera en partie réduit par des projets à Marseille (**tramway Nord-Sud ou l'extension de la ligne 2 du métro à Saint-Loup**) et par des **BHNS à Miramas, Istres, Martigues, Les Pennes-Mirabeau / Plan de Campagne et Aubagne**. L'enjeu pour cette dernière est désormais de connecter la zone d'activités d'Aubagne-Gémenos à la gare d'Aubagne (**projet Chronobus**) et de renforcer l'accessibilité et le rayonnement du centre-ville depuis le Nord du territoire, grâce au **projet Valtram** qui viendra irriguer le territoire d'Aubagne à la Bouilladisse sur l'ancienne voie de chemin de fer de Valdonne.

Au-delà de l'effet direct des TCSP sur l'usage des transports en commun et la requalification de l'espace public, ces modes de transports sont aussi des supports d'attractivité et de renouvellement urbain.

Un Plan de Mobilité métropolitain ambitieux : 1^{ère} étape vers une nouvelle mobilité

- *Remplaçant les 5 anciens PDU des ex-conseils de territoire, l'**Agenda de la Mobilité Métropolitaine**, approuvé en décembre 2016 puis le **Plan de Mobilité métropolitain**, voté en décembre 2021, répondent à ce besoin essentiel pour la Métropole en posant un projet global et cohérent en termes de mobilité à court, moyen et long terme. Il s'articule autour d'un réseau d'échelle métropolitaine doté d'une ambition de haut niveau de service (**notion de « Premium »**) indispensable pour convaincre les automobilistes de changer de mode de déplacement. Ce plan de mobilité sera prolongé par des **Schémas Directeurs du stationnement, des TCSP, des modes actifs, des Plans de Mobilité à l'échelle des bassins de vie** ainsi qu'un dispositif d'observation.*
- Un objectif de 290 km de THNS en 2030 contre 90 km réalisés à ce jour ;
- **Un Réseau Express Métropolitain de 26 lignes de Car+ sur autoroute (2025), trois lignes TER+ (2033) et le Valtram (2026)**, desservant la totalité des pôles urbains, des portes d'entrée et les plus grands pôles économiques. Sa fiabilité et sa rapidité seront possibles grâce à une centaine de kilomètres de site propre sur autoroute, ainsi que la modernisation du réseau ferré ;
- **La création d'un réseau de 93 pôles d'échanges métropolitains permettant d'accéder au réseau à haut niveau de services.**



2.1.4 Un développement urbain générateur de pollutions, de nuisances et de risques

Le mode de développement urbain du territoire métropolitain, polycentrique et diffus, ainsi que les différentes activités anthropiques qui s'y exercent émettent des quantités importantes de gaz à effet de serre et génèrent de nombreuses nuisances et pollutions. Conjugué à la forte imbrication des espaces urbains et naturels, il le rend aussi particulièrement vulnérable face aux risques naturels (incendie et inondation principalement). Amplifiés par le changement climatique et accentués par les conséquences de l'urbanisation (imperméabilisation des sols, mode de déplacement...), ces nuisances, pollutions et risques impactent nos lieux et modes de vie, notre environnement et les milieux écologiques qui nous entourent.

A. Une Métropole très émettrice de gaz à effet de serre

Au total, 23 millions de Tonnes équivalent CO₂ (kteq CO₂) de Gaz à Effet de Serre (GES) ont été émises durant l'année 2021 sur l'ensemble de la Métropole. Cela représente 12,1 tonnes par habitant et par an (contre 6,3 en Provence-Alpes-Côte d'Azur et 6,9 en France en 2021), soit 72% des émissions totales de la région (source : CIGALE).

Avec une émission de 13 millions de tonnes eq CO₂, le secteur industriel représente à lui seul 58% des émissions de GES sur la Métropole. Le secteur des transports routiers est le deuxième poste d'émissions avec 3,3 millions de tonnes eq CO₂. Le secteur résidentiel représente le troisième poste d'émissions, avec 500 000 kteq CO₂.

Les émissions de GES baissent de 5% entre 2007 et 2015 (diminution entre 2007 et 2010 puis légère hausse jusqu'en 2015). Cela peut s'expliquer par l'impact de la crise économique de 2008 sur les activités industrielles. Entre 2015 et 2021 elles ont diminué de 8%.

B. La qualité de l'air et l'exposition aux industries polluées : un enjeu sanitaire majeur

Des habitants exposés à une qualité de l'air dégradée

Sur Aix-Marseille-Provence, l'un des enjeux sanitaires majeurs est l'**amélioration de la qualité de l'air**, qui est insuffisante un jour sur deux. En 2020, toute la population des Bouches du Rhône réside dans une zone dépassant la ligne directrice de l'OMS pour les particules fines (source : AtmoSud). La qualité de l'air de l'**Est métropolitain** est particulièrement impactée par le **trafic routier**, tandis que l'**Ouest** l'est davantage par l'**activité industrielle lourde**.

Une tendance à la diminution des émissions entre 2007 et 2021 s'observe pour l'ensemble des polluants. Cette baisse peut s'expliquer par les progrès technologiques, par le changement de profil des activités industrielles.

Une exposition importante liée à l'utilisation massive de la voiture

Le recours quasi-exclusif à la voiture dans des corridors étroits et très urbanisés (auquel s'ajoute le trafic des poids lourds) entraîne inéluctablement des phénomènes de pollution qui génèrent, à leur tour, de graves conséquences sanitaires. Les mesures du réseau **AtmoSud** mettent en évidence des **niveaux de pollution record, notamment le long des axes autoroutiers et au croisement de ceux-ci**, comme par exemple le quartier **Encagnane à Aix-en-Provence** situé au croisement des autoroutes A8 et A51 ou encore le quartier de la **Romette à Saint-Victoret** entre la D9 et la D20. On estime à 250 000 le nombre de personnes exposées quotidiennement au dépassement des valeurs limites européennes d'émissions polluantes, selon AtmoSud.

Des industries polluantes et dangereuses pour la santé des riverains

Les industries de l'étang de Berre et du golfe de Fos, grandes pourvoyeuses d'emplois, sont aujourd'hui pointées du doigt quant à leurs impacts sur la santé. Les études Scénarii et POLIS¹² (DREAL, ARS et AIR PACA, 2018) indiquent **une surexposition des riverains de ses secteurs** avec un risque plus élevé qu'ailleurs de développer certaines pathologies comme le cancer.

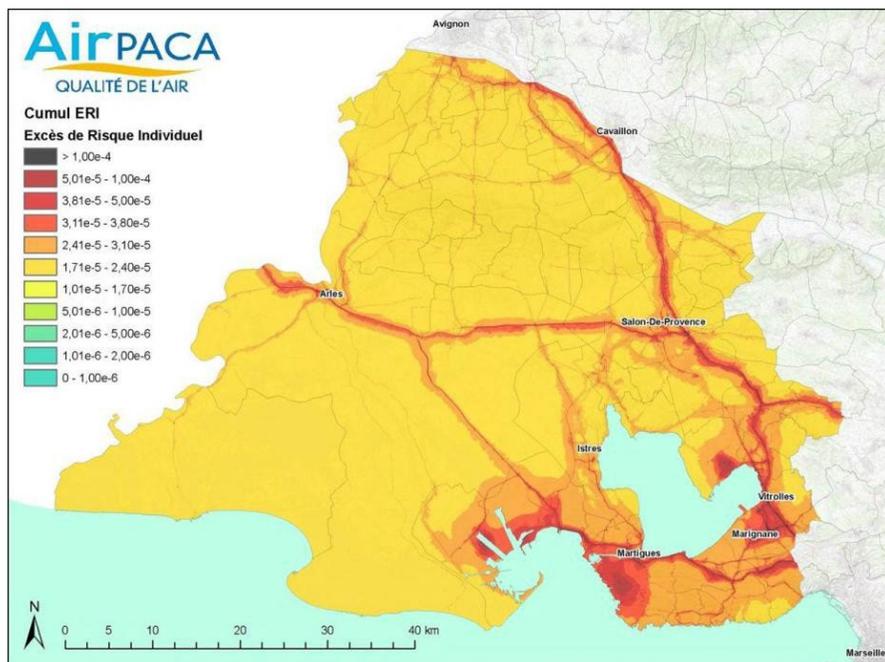
¹² POLIS : POLLuants d'Intérêt Sanitaire



Exposition chronique par inhalation : Indicateurs de risques cancérogènes cumulés pour les substances étudiées (issue des travaux de SCENARII)

Source : Air PACA

26 La qualité de l'air



« **Excès de Risque Individuel** » (ERI) : C'est un indicateur qui traduit la probabilité d'apparition d'une pathologie pour un individu exposé à un polluant présentant des effets cancérogènes. On parle d'excès de risque, car cette probabilité s'ajoute au risque de base présent dans la population. L'ERI cumulé résulte quant à lui de l'addition de ces probabilités pour les substances cancérogènes étudiées.

En effet, d'après l'étude FOS EPSEAL¹³ (janvier 2017), **les habitants de Fos-sur-Mer et de Port-Saint-Louis-du-Rhône** souffrent davantage d'asthme, de diabète ou de cancers que la population française en moyenne.

Le trafic portuaire en plein essor (passagers et marchandises) participe également à dégrader la qualité de l'air du littoral, en particulier la phase de navires à quai des ferries et rouliers. Les acteurs maritimes sont engagés dans une dynamique de progrès : utilisation du gaz naturel liquide par les navires, électrification des quais pour les ferries, système de lavage de fumées...

L'amélioration de la qualité de vie dans ces espaces est indispensable pour les faire gagner en attractivité. D'autant qu'à l'avenir, le changement climatique pourrait générer des pics d'ozone plus nombreux.

Des nuisances sonores localisées

Le territoire métropolitain est impacté par des **nuisances sonores**, mais certains espaces le sont plus que d'autres. Ces nuisances sont principalement liées au **transport routier** et, de manière plus localisée, au **trafic aéroportuaire et aux activités industrielles** 13 % des habitants du territoire subissent une exposition à des niveaux sonores supérieurs au seuil de gêne de 65 dB(A), et 5 %, vivent au-delà des valeurs limites fixées par la réglementation.

Quatre Plans d'Exposition au Bruit (PEB) s'appliquent sur le territoire en lien avec l'aéroport de Marseilles et les aérodromes d'Istres, d'Aix-les-Milles et de Salon. Ils interdisent ou limitent les possibilités de construction dans les zones exposées aux nuisances afin de permettre un développement maîtrisé de l'urbanisation des communes sans exposer au bruit de nouvelles populations.

¹³ EPSEAL : Etude Participative en Santé Environnement Ancrée Localement, expertise faite par Santé Publique France à la demande de l'ARS PACA (Agence Régionale de Santé)

C. Des sources de pollution potentielles multiples

Pollutions des milieux naturels

Qu'il s'agisse des cours d'eau, des espaces littoraux ou des masses d'eau souterraines, les milieux aquatiques font l'objet de **nombreuses pressions anthropiques** : apports pluviaux plus diffus, rejets d'assainissement, rejets industriels, pollution d'origine agricole liée aux intrants, etc. L'état écologique et chimique de ces milieux impactent l'environnement, mais aussi le cadre de vie et l'attractivité du territoire (eau potable, tourisme balnéaire, fluvial, sports et loisirs nautiques, etc.).

Rejets et pollutions des eaux

Le SDAGE du bassin Rhône Méditerranée (2022) met en évidence certains secteurs particulièrement impactés, notamment la **partie aval de l'Arc et du Rhône, l'étang de Berre (grand étang, étangs de Vaïne et de Bolmon), le golfe de Fos et la rade Nord de Marseille** (masses d'eau côtières). Les espaces marins et lagunaires sont le réceptacle de nombreux rejets et pollutions historiques. Les ¾ des effluents des stations d'épuration implantées sur le territoire métropolitain se jettent directement en mer ou dans l'étang. Ce milieu naturel exceptionnel est également impacté par **les rejets de l'usine d'alumine de Gardanne (les « boues rouges »), et à terre, par les pollutions industrielles historiques, notamment liées à une ancienne fonderie de plomb. L'étang de Berre** est également un secteur à fort enjeu, où les rejets des industries implantées dès les années 50 ont contaminés les sédiments (métaux lourds notamment).

Sols pollués

Les sols d'Aix-Marseille-Provence constituent une ressource fondamentale, notamment support de production agricole et de biodiversité. Les nombreuses activités, notamment industrielles, ont généré des pollutions historiques sur certains sites. La base de données Géorisques recense la base de données des sites et sols pollués (ou potentiellement pollués) qui appellent une action préventive ou curative des pouvoirs publics identifie 72 sites (source : Géorisques, avril 2024). Cette situation interroge sur la capacité technique et financière à dépolluer ces sites parfois « orphelins », notamment au regard de l'enjeu d'intensification urbaine. **Les intrants chimiques (pesticides)** constituent une autre source de contamination des sols et sous-sols et comportent des risques non négligeables pour la santé et l'environnement. Ils sont

en particulier utilisés pour l'activité agricole conventionnelle, dominante sur le territoire. Le Nord de l'étang de Berre se démarque par des concentrations très élevées, notamment les **stations de Berre l'Etang** (+75,3% par rapport à la moyenne nationale) et de **Lançon-Provence** (+15,6%) (source data-pesticides.fr pour la concentration en eaux souterraines).

D. Des populations vulnérables face aux risques naturels et technologiques

Les conséquences du changement climatique sur l'accroissement des risques naturels, bien que difficile à évaluer, n'en sont pas moins indéniables et impactent **les phénomènes d'inondation, de submersion, d'incendie et de mouvements de terrain** (gonflement-retrait des argiles, éboulements liés à l'érosion des côtes rocheuses). Par ailleurs, l'urbanisation des secteurs situés au contact des espaces de nature (fonds de vallées, zones inondables, franges des massifs forestiers) a incontestablement accru la vulnérabilité des personnes ou des biens.

Le risque feu de forêt

Le territoire est particulièrement exposé aux feux de forêt du fait de l'étendue de ses boisements et l'imbrication entre les espaces forestiers et les zones urbanisées. 2 457 incendies ont été recensés dans les Bouches-du-Rhône entre 2012 et 2022. Cette situation concerne la plupart des communes. Près de 460 000 personnes et 60 000 bâtiments sont directement exposés au risque sur le territoire métropolitain.

Le risque feu de forêt est induit par le couvert végétal important de pins d'alep et de garrigue (particulièrement inflammable et combustible), par les conditions climatiques et météorologiques (soleil, sécheresse, vent) et par la déprise agricole qui favorise l'enforestation des espaces d'interface. Cette sensibilité naturelle est exacerbée par les facteurs anthropiques. L'urbanisation s'est développée jusqu'en pied-mont des massifs, les espaces tampons agricoles ont été progressivement urbanisés et de nombreuses activités sont pratiquées au sein de ces espaces. **La grande majorité des départs de feux se produisent à proximité d'une habitation ou d'une voie routière** (source : Direction générale de la prévention des risques (DGPR) du ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires).

Les projections climatiques estiment le risque incendie à la hausse sur l'ensemble du territoire, avec une prolongation du risque estival sur le printemps et l'automne. Le lien avec la hausse des températures est étroit : une augmentation de la température moyenne de +1°C mènerait à une hausse de +20% de l'aléa départ de feux.



Contenir l'urbanisation dans les espaces d'interface avec la nature reste donc un enjeu important. A titre d'exemple, Marseille comptabilise à elle-seule 70 km d'interface avec les massifs. Aujourd'hui, plusieurs zones d'aléa fort à exceptionnel ne sont couverts par aucun PIDAF ou PPR incendie de forêt : Gémenos, Le Rove, Istres, Gardanne, Cabriès, Pertuis.

Le risque inondation et de submersion marine

Le risque inondation est également très présent. Il prend plusieurs formes :

- **Les crues torrentielles des cours d'eau** (l'Arc, la Cadière, le Raumartin, l'Huveaune, les Aygalades, le Jarret, la Touloubre...) suite à des épisodes pluvieux intenses qui restent fréquents sur le territoire,
- **Les inondations de plaine**, en lien avec le débordement direct de la Durance, de l'Arc et du Rhône, pouvant être accentuées par des ruptures de digues,
- **Les inondations liées au ruissellement des eaux pluviales en milieu urbain.** Ces phénomènes sont largement causés par l'urbanisation des bassins versants et l'imperméabilisation des sols. Les espaces littoraux sont particulièrement impactés car ils constituent le réceptacle final des eaux pluviales.
- **La réduction de l'aléa passe aujourd'hui par la restauration du cycle naturel de l'eau et par la déconnexion progressive de l'eau pluviale du réseau**, afin de faciliter son infiltration dans le sol en amont et de réduire la saturation des réseaux et installations de traitement. La désimperméabilisation des sols permet désormais d'enclencher une dynamique vertueuse, cohérente avec l'enjeu de la ville résiliente : **aménagement d'îlots de fraîcheur et développement de la nature en ville, alimentation des masses d'eau souterraines stratégiques pour l'alimentation en eau potable actuelle et future, réduction des épisodes de pollution et de fermeture des plages**, etc.
- **la submersion marine** correspond à l'inondation temporaire de la zone côtière par la mer dans des conditions météorologiques et marégraphiques provoquant des ondes de tempêtes. Trois types de submersion marine peuvent être distingués : par **débordement**, par **franchissement de paquets de mer liés aux déferlements des vagues**, par **rupture des systèmes de protection**, lorsque les terrains situés en arrière sont en-dessous du niveau marin. Les espaces situés en dessous du niveau des

plus hautes mers sont les plus affectés par ce risque ainsi que certains espaces situés à l'arrière d'ouvrages de protections (digues) en cas de franchissement. **Les côtes basses de l'Ouest du territoire métropolitain, de l'étang de Berre et de l'embouchure de l'Huveaune sont particulièrement vulnérables, alors qu'elles concentrent des enjeux sociaux et économiques majeurs pour Aix-Marseille-Provence.**

La connaissance sur ce phénomène n'est pas aujourd'hui stabilisée, bien que l'étude de caractérisation de l'aléa submersion marine sur le périmètre régional PACA (DREAL/ORMM/BRGM 2017) apporte une première base de connaissance. Aujourd'hui, ce phénomène est très peu pris en compte dans la planification et l'aménagement du territoire. Seule la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône dispose d'un PPR inondation et submersion marine. De nombreux ouvrages de défense contre la mer ou protection portuaires/balnéaires ont été implantés sur le territoire (digues, brises-lames, épis, etc.). Soumis à l'érosion marine et générant parfois des effets contre-productifs (déplacement du transit sédimentaire, destruction des habitats marins...), ils doivent désormais être conciliés avec des modes de gestion douce, laissant à l'écosystème une part de résilience.

Au total, ce sont **près de 30 000 bâtiments qui sont exposés à un risque inondation des fleuves côtiers de la Métropole (hors ruissellement et affluents).**

Le territoire compte quatre Territoires à Risque Important d'Inondation (TRI) : **Aix-Salon, Marseille-Aubagne, Delta du Rhône (Port-Saint-Louis-du-Rhône), Avignon-plaine de Tricastin-Basse Vallée de la Durance (Pertuis)**. Des objectifs et orientations prioritaires ont été définis pour ces territoires par le **Plan de Gestion du Risque Inondation (PGRI)**, élaboré en 2022 pour le bassin Rhône-Méditerranée.

La stratégie globale de gestion des risques des fleuves côtiers de la Métropole Aix-Marseille (qui regroupe les TRI d'Aix-Salon et de Marseille-Aubagne) identifie notamment les objectifs afin de mieux prendre en compte le risque dans l'aménagement et maîtriser le coût des dommages liés à l'inondation, d'augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques et d'améliorer la résilience des territoires exposés.

Soumis à l'érosion marine et générant parfois des effets contre-productifs (déplacement du transit sédimentaire, destruction des habitats marins...), ils doivent désormais être conciliés avec des modes de gestion douce, laissant à l'écosystème une part de résilience.



L'érosion des côtes rocheuses

La base de données nationale sur les mouvements de terrain recense une centaine d'événements sur le littoral des Bouches-du-Rhône. L'étude réalisée par le BRGM a complété cet inventaire et pointe 130 événements au total.

L'érosion des côtes rocheuses se traduit par un aléa instabilité de falaises. L'étude réalisée par le BRGM et la DDTM (2014) qualifie cet aléa sur les 100 km de côtes rocheuses des Bouches-du-Rhône. L'aléa très fort à fort concerne 19% des côtes (Istres, Martigues...).

L'érosion des côtes meubles (ou sableuses)

Plusieurs études permettent d'appréhender le phénomène d'érosion sur le territoire, et en particulier l'étude de l'évolution du trait de côte des Bouches-du-Rhône au regard de l'érosion marine (Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, 2009).

Elle dresse un état des lieux précis de l'évolution des surfaces meubles à l'échelle de sept zones homogènes définies par le SDAGE Rhône Méditerranée. Ces variations surfaciques reflètent une tendance naturelle, mais aussi les conséquences positives ou négatives des aménagements réalisés sur le littoral du territoire. A titre d'exemple, le bilan surfacique positif de la rade de Marseille est pour l'essentiel lié à l'aménagement des plages artificielles du parc balnéaire du Prado qui amplifie le bilan global.

Le risque mouvements de terrain

Le territoire métropolitain est également concerné par un risque mouvements de terrain (chutes de pierres et éboulements, affaissements liés à la présence d'anciennes mines et carrières et le phénomène de gonflement-retrait des argiles) qui pourrait s'accroître avec le changement climatique. Une trentaine de communes, principalement localisées dans le Nord de la Métropole, sont également en zone sismique « moyenne », soit 4 sur une échelle allant de 1 à 5.

¹⁴ Total Raffinage (Châteauneuf-les-Martigues, Martigues), Arkema (Marseille), Arcelormittal (Fos-sur-Mer), Deulep (Port-Saint-Louis), PPR FOS-Est (PPRT multisites), Butagaz (Rognac et Vitrolles), EPC France (Cabriès), Lyondellbasel (Berre l'Etang), Stogaz (Marignane), Brenntag

Le risque industriel

En ce qui concerne les risques industriels, l'activité industrielle lourde est largement concentrée autour de l'étang de Berre et de la zone industrialo-portuaire de **Fos/Lavera**. En 2020, la Métropole compte 57 ICPE de type SEVESO, dont 38 classés en « seuil haut. Ces activités industrielles sont génératrices de risques industriels conséquents (explosion, incendie, risque toxique). 14 Plans de Prévention des Risques technologiques (PPRTR) sont aujourd'hui approuvés et 2 PPRT ont été prescrits¹⁴ (source : Préfecture des Bouches-du-Rhône). Le territoire métropolitain est aussi concerné par **le risque nucléaire** au travers de quatre sites : **le CEA de Cadarache, le réacteur de fusion ITER, l'irradiateur Synergy-Health (Marseille) et la base aérienne d'Istres en lien avec la Défense**. Il existe également un risque de rupture de barrage voûte de Bimont, d'une capacité de 14 millions de m³ d'eau, dont l'onde de submersion concerne toute la vallée de l'Arc.

Méditerranée (Vitrolles), Pôle pétrochimique de Berre (Berre l'étang et Rognac), PPRT Fos-Ouest (multisites), PPRT Lavera (multisites), Service national des oléoducs interallies (Port de Bouc, Fos sur Mer))



2.2 Un processus de développement territorial qui a peu d'effets sur la croissance et l'attractivité du territoire

Si la Métropole d'Aix-Marseille enregistre toujours une croissance démographique, elle attire moins d'habitants et ne les retient plus suffisamment. Malgré les puissants vecteurs d'attractivité dont elle dispose, le faible taux d'activité, les temps de déplacement, les nuisances associées et les difficultés inhérentes au logement, ne lui permettent plus d'être assez attractive. Ces perspectives démographiques interrogent les capacités d'AMP à attirer et maintenir des populations nouvelles, en particulier les jeunes actifs.

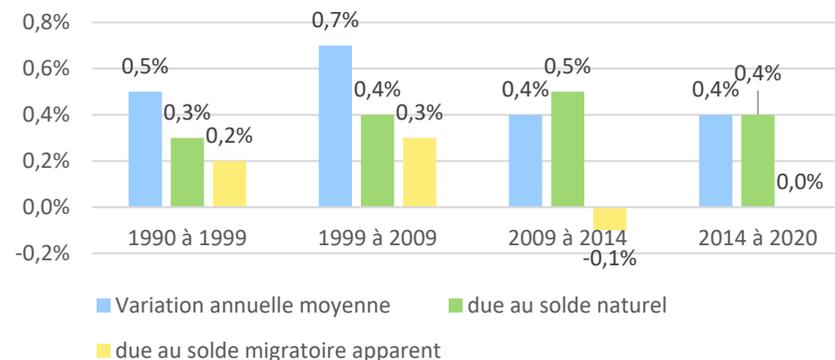
2.2.1 Une croissance qui ralentit, une population qui vieillit

A. Une croissance réduite de moitié par rapport à la décennie 2000

Une tendance au ralentissement de la croissance

Avec un taux de croissance démographique de + 0,38%/an entre 2014 et 2020 (source : INSEE, rp 2020) le territoire se positionne parmi les Métropoles de France démographiquement peu dynamiques. Ce taux est comparable à celui de la région Provence Alpes Côte d'Azur, en perte de vitesse depuis une dizaine d'années.

Le gain annuel du nombre d'habitants au cours de la période 2014-2020 (+7 208 habitants) s'est réduit par rapport à celui observé dans la décennie 2000 où la croissance annuelle de la population était de +12 200 habitants.



Le taux de croissance annuel moyen depuis 1990 de la Métropole Aix-Marseille-Provence (source : INSEE, rp)

La démographie y est uniquement portée par le solde naturel (+0,42%/an) qui vient compenser un solde migratoire négatif de -0,04%/an. Le solde migratoire était positif sur les périodes précédentes (+0,3% par an sur la période 1999-2008). La tendance plus récente témoigne d'un ralentissement du déficit migratoire et d'une croissance démographique à la baisse (-0,2%/an entre 2008 et 2013).

Parmi 21 Métropoles françaises, quatorze ont un excédent migratoire : Montpellier Méditerranée se détache fortement avec un taux de croissance de +1,7%. Les autres métropoles de Bordeaux, Nantes, Rennes, Toulon et Toulouse présentent un niveau de croissance assez proche, compris entre +0,5% et +1%. Les Métropoles déficitaires perdent (ou ne gagnent pas d'habitants) malgré un solde naturel positif qui ne compense pas un déficit migratoire marqué.

Des disparités communales : entre déficit migratoire et attractivité résidentielle

Un ralentissement qui impacte particulièrement les communes de plus de 10 000 habitants

Au sein d'Aix-Marseille-Provence, 28 communes comptent plus de 10 000 habitants. Elles totalisent un peu moins de 1,6 million d'habitants (1 595 211) ce qui représente plus de 84% de la population de la Métropole.



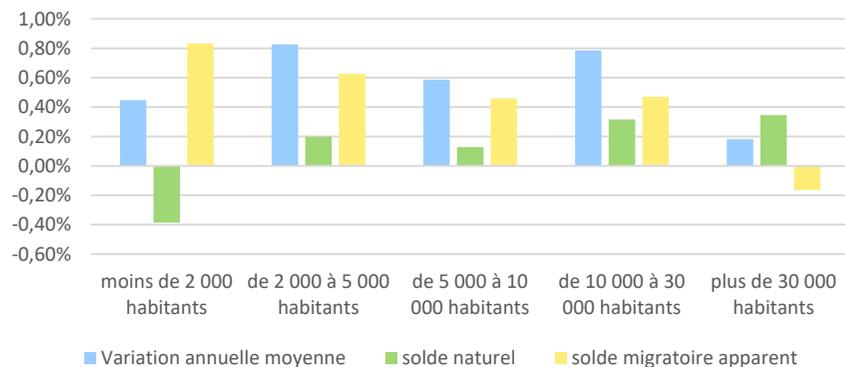
Par ailleurs, parmi **les communes de plus de 10 000 habitants**, environ 1 commune sur 5 perd des habitants (soit cinq communes sur 28) : Marignane (32 515 habitants) qui perd 1 639 habitants en six ans ; Port-de-Bouc (16 290 habitants) qui en perd 1 076. Inversement, la croissance est à la hausse dans les autres communes de plus de 10 000 habitants notamment Aubagne, Châteauneuf-les-Martigues, Auriol, Gardanne et Les Pennes Mirabeau.

Une situation liée au déficit migratoire des villes moyennes et des villes-centres

L'évolution démographique récente se caractérise par **un solde migratoire encore déficitaire** qui interroge directement l'attractivité du territoire.

Les deux villes-centres, Marseille (870 321 habitants) et Aix-en-Provence (147 122 habitants) regroupent à elles deux plus d'un million d'habitants, soit 53% de la population de la Métropole. Entre 2014 et 2020, la **croissance démographique annuelle d'Aix en Provence est de +0,6% avec un solde migratoire équivalent au solde naturel de +0,3%/an. Marseille, avec un solde naturel de +0,6% compense son solde migratoire négatif de -0,2%/an.**

Or Marseille, seule une commune de plus de 30 000 habitants connaît un déficit migratoire : La Ciotat avec -0,15%/an entre 2014 et 2020. Tandis que l'ensemble des autres communes connaissent un taux positif compris entre +0,02% pour Aubagne et + 0,75% pour Vitrolles.



La variation annuelle moyenne de la population de la Métropole Aix-Marseille-Provence entre 2014 et 2020 (source : BNP Paribas Real Estate)

Des petites villes attractives liées aux dynamiques de périurbanisation

A l'inverse, **les communes de moins de 10 000 habitants de la Métropole attirent globalement des habitants, notamment celles situées entre 2 000 et 5 000 habitants**. En effet, ces dernières affichent la plus forte dynamique (+0,63% de croissance annuelle entre 2014-2020 contre +1,3% entre 1999-2008) tandis que celles de moins de 2 000 habitants enregistrent un net retrait (+0,83% entre 2013-2018 contre +1,7% entre 1999-2008). Ces disparités, sont, pour partie, le fait de mécanismes de croissance différents. Sous l'effet d'un fort vieillissement, les communes périurbaines ont un solde naturel faible voire négatif tandis que leur solde migratoire, lié à leur attractivité résidentielle, est positif. A l'inverse, les villes centres de la Métropole ont un solde naturel positif alors que leur solde migratoire est négatif, leurs habitants tendent à partir vers les communes périurbaines.

Les plus petites d'entre elles (moins de 5 000 habitants) sont à l'origine de nouveaux flux domicile-travail. Ce report résidentiel des métropolitains révèle une moindre attractivité d'une partie des centres, conséquence de leur confrontation à de multiples enjeux (tensions exacerbées pour l'accès au logement, faible qualification de l'espace public, carence en espaces végétalisés et équipements, pollution), au profit **d'une périphérie dynamique qui attire** malgré les contraintes et coûts inhérents au découplage entre lieu d'habitat et lieu d'emploi.

Des mobilités résidentielles vers les communes limitrophes de la Métropole

Ce processus d'évasion résidentielle des ménages qui quittent la Métropole s'effectue aussi **au profit de ses franges** notamment en direction du **Var à l'Est et du Luberon au Nord** en particulier pour **les 25-49 ans**. Une forte proportion d'actifs s'installe dans ces communes périphériques tout en continuant à travailler dans la Métropole (près de 6 actifs sur 10) révélant une migration résidentielle plus que professionnelle (source : INSEE, rp 2019).

Toutefois, les causes du déficit migratoire relèvent davantage d'une origine structurelle que dans les autres Métropoles, car si nombre d'entre elles sont déficitaires avec leur périphérie par effet de « débordement » des dynamiques de périurbanisation, Aix-Marseille Provence connaît aussi un déficit avec des territoires plus éloignés (région Provence Alpes Côte d'Azur). Celui-ci est principalement le fait des communes « urbaines » et témoigne d'une **problématique d'attractivité**.



B. Des évolutions sociodémographiques impactant l'équilibre du territoire

Aujourd'hui la Métropole d'Aix-Marseille connaît des disparités territoriales assez marquées, perceptibles notamment à travers la répartition géographique des différents profils de ménages et d'habitants.

Une structure démographique qui évolue

Une population plus âgée que dans les autres métropoles françaises

La structure de la population de la Métropole vieillit et ce, à un rythme accéléré dans les prochaines années en raison notamment de l'arrivée dans le troisième âge des générations du babyboom et de l'allongement de la durée de vie.

En 2020, 26,2% de la population métropolitaine a 60 ans et plus. Dans certaines communes, les séniors représentent plus du tiers des habitants ; plus de 40% de la population a plus de 60 ans dans les communes de Saint-Antonin-sur-Bayon, Cassis, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins et Beaurecueil. Cette tendance concerne l'ensemble de la Métropole du fait d'un solde naturel faible voire négatif. Cela s'inscrit dans un territoire qui est parmi les plus « vieillissants » comparativement aux autres métropoles, avec une part proche de 20% pour les Métropoles du Grand Paris et de Lille.

En termes de vieillissement, le nombre de personnes potentiellement dépendantes devraient donc augmenter les prochaines années, ce qui suscite des interrogations quant aux nouveaux besoins des populations en matière de mobilités, de services de proximité, d'équipements de santé mais aussi de mixité fonctionnelle et sociale.

Une répartition différenciée des ménages sur le territoire

La répartition des différentes classes d'âge au sein du territoire traduit de nombreux contrastes liés à l'histoire du territoire mais aussi aux mécanismes des parcours résidentiels.

La population en âge actif (20-64 ans) ayant un emploi représente 61,4% des habitants du territoire en 2020. Sous l'effet du vieillissement de la structure de la population (plus de retraités) sa part a diminué. Toutefois, les communes ne sont pas toutes dans la même situation. Ainsi celles qui sont les plus éloignées des bassins d'emplois, notamment celles de l'Ouest de la Métropole, proposent des logements moins coûteux et restent attractives pour les familles. En revanche, les communes situées à proximité des bassins d'emploi, du fait de l'offre peu diversifiée de logements et des prix plus élevés qu'elles proposent, ne permettent pas à des primo-

accédants de s'installer. Ces communes ont donc déjà entamé une dynamique de vieillissement mais restent toutefois attractives pour les couples sans enfants.

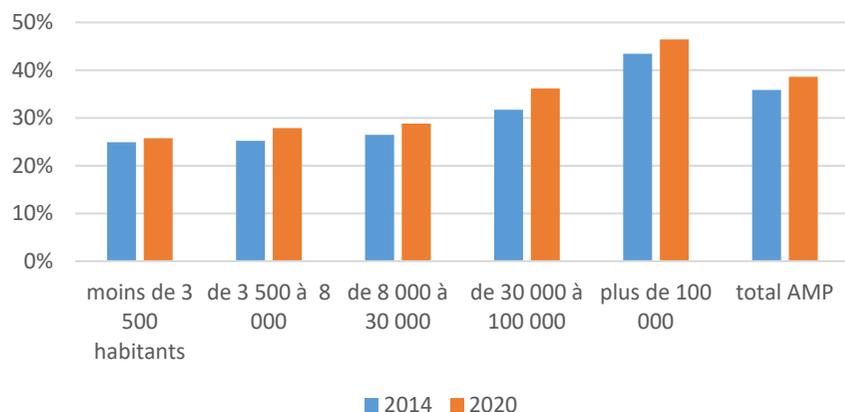
Les 18-24 ans sont eux, plus présents dans les pôles universitaires ou pôles d'emploi, ce qui révèle le rôle que jouent les centralités urbaines dans le début des parcours résidentiels et professionnels des jeunes actifs.

Les enfants de moins de 14 ans représentent quant à eux 17,5% des habitants de la Métropole en 2020. La part et l'effectif de cette population apparaît stable mais se traduit par d'importantes disparités territoriales. Ainsi, les moins de 14 ans sont d'avantage représentés sur les pourtours Est et Sud de l'Étang de Berre (22,5% à Châteauneuf-les-Martigues et 21% à Vitrolles) qu'à Aix-en-Provence (13,5%), ses communes voisines du Nord et de l'Est ou les communes littorales de Sausset-les-Pins ou Carry-le-Rouet (10,6% et 11,3%).

Profils des ménages : des contrastes territoriaux renforcés par le vieillissement de la population

Les tendances décrites précédemment traduisent une mutation du profil des ménages de la Métropole. Ainsi, au sein du territoire, **ce sont les ménages sans enfants qui sont les plus nombreux (62% des ménages en 2020)** parmi lesquels les personnes seules sont les plus représentées (38,6% des ménages). Au sein de ces dernières, les jeunes de 0 à 19 ans représentent 22,1% et les plus de 65 ans 22,3% en 2020.





La proportion de personnes seules au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence
Source : INSEE, rp 2014, 2020

Ces caractéristiques se renforcent avec **une** augmentation du nombre de personnes seules au sein du territoire (+1,14% entre 2014 et 2020) en particulier dans les communes de 30 000 à 100 000 habitants (+1,2%/an). Cela s'accompagne d'une diminution de la part des jeunes parmi les ménages isolés, en particulier dans les communes de moins de 8 000 habitants alors qu'elle augmente dans les autres. Concernant **les ménages avec enfants**, ils représentent **près 35% des ménages métropolitains**. Ils sont plus particulièrement présents dans les secteurs résidentiels, notamment dans **les communes de moins de 30 000 habitants**. Néanmoins leur présence tend à diminuer puisque le nombre de couples avec enfants a baissé de -1% entre 2014 et 2020. A l'inverse, la part **des familles monoparentales y augmente fortement (+8% entre 2014 et 2020)**. Cette évolution est le fait du vieillissement de la population. Seuls les grands pôles urbains et universitaires constituent des villes dynamiques qui attirent une part importante de jeunes parmi les ménages d'une personne.

Le phénomène de desserrement des ménages se poursuit, mais ralentit

Tout comme à l'échelle nationale, la tendance à la diminution de la taille des ménages n'épargne pas le territoire de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence. Au cours des trente dernières années, le nombre moyen de personnes par ménage est passé de 2,69 personnes par ménage en 1982 à 2.16 en 2020 illustrant ainsi une croissance du nombre de ménages deux fois plus rapide que celle de la population (+38% contre + 15%). Ce taux est comparable à la Métropole du Grand Paris mais supérieur à ceux de Toulouse, Bordeaux et Montpellier Métropole dont la taille s'est stabilisée à 2 personnes par ménages en 2018.

A l'échelle des territoires, la situation est à nuancer car **ce sont les communes de 8 000 à 100 000 habitants, qui connaissent une diminution de la taille moyenne des ménages plus marquée (-0,61%/an)** que dans les communes plus « urbaines ». Effectivement les pôles urbains enregistrent une baisse de la taille des ménages moins importante (-0,37%).

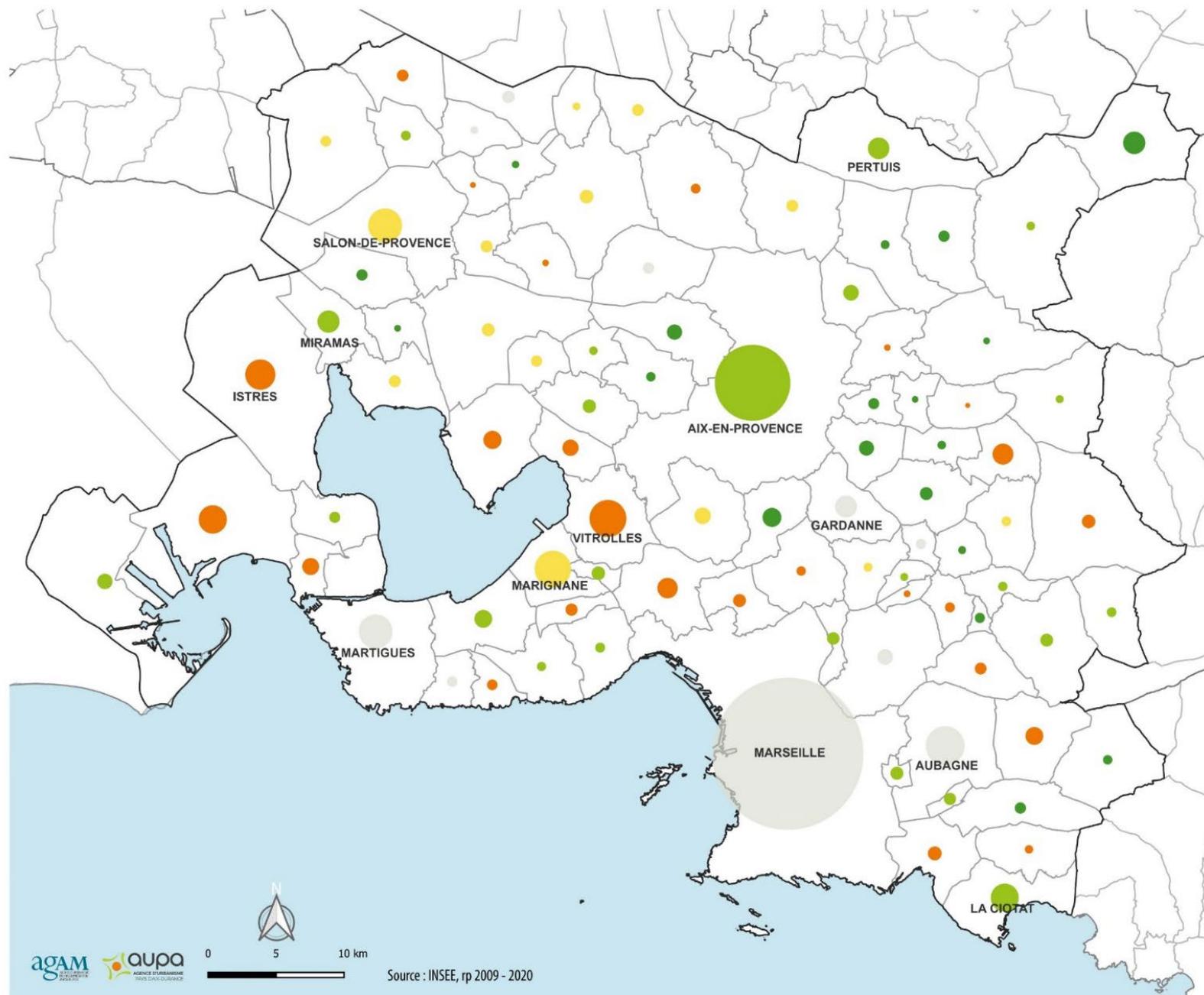


L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DE 2009 À 2020

La taille des cercles est proportionnel au nombre d'emploi en 2020

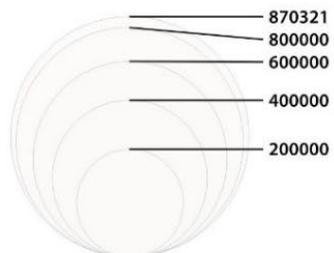
Evolution de l'emploi de 2009 à 2020

- L'emploi a diminué
- L'emploi a augmenté entre 0 et 5%
- L'emploi a augmenté entre 5 et 10%
- L'emploi a augmenté entre 10 et 20%
- L'emploi a augmenté de plus de 20%

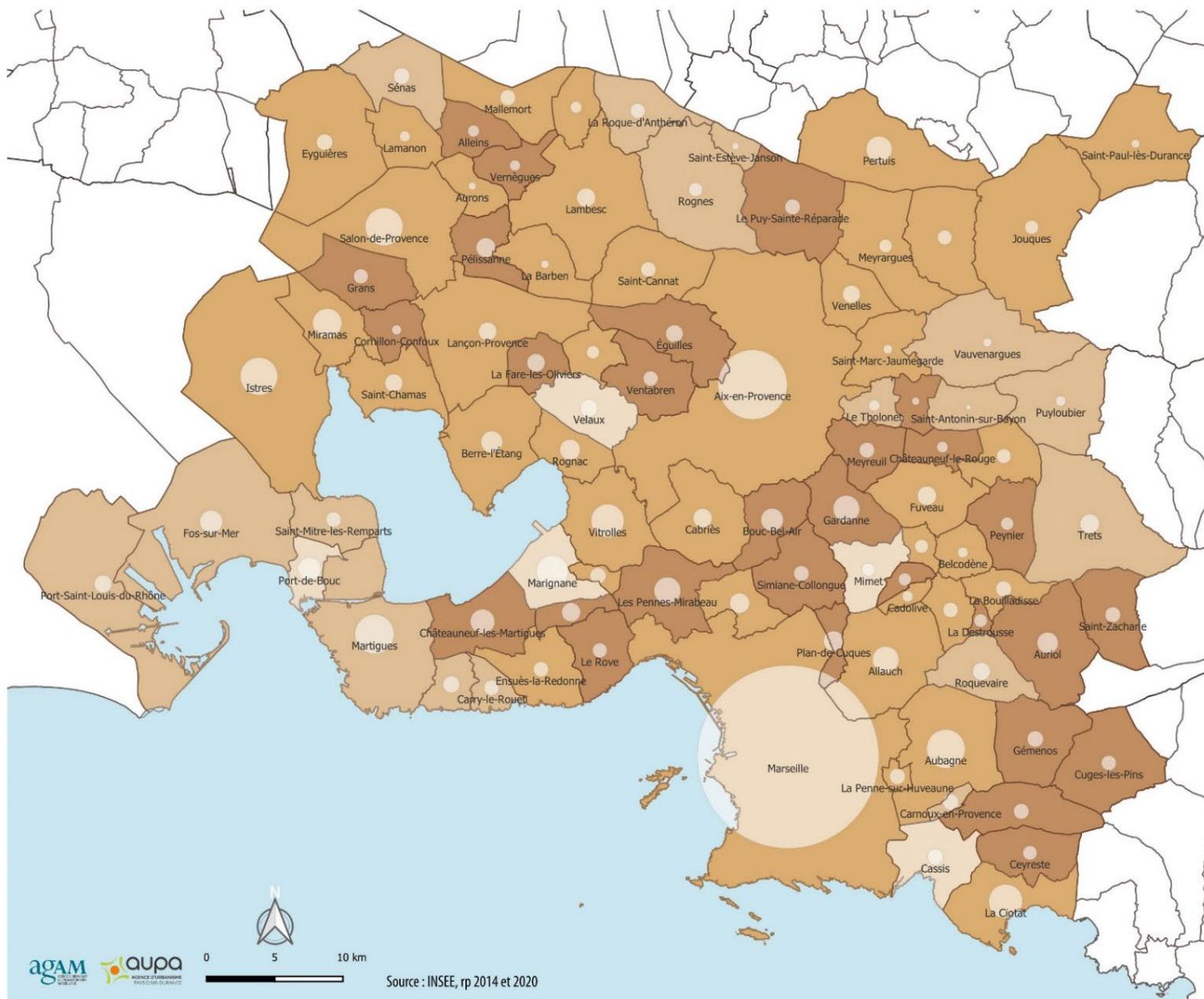


L'ÉVOLUTION ANNUELLE DE LA POPULATION ENTRE 2014 ET 2020

Population en 2020



Taux de variation annuel moyen de la population entre 2014 et 2020



Des inégalités territoriales de richesse qui freinent le développement

Les écarts de richesses sont particulièrement importants au sein du territoire : Aix-Marseille-Provence est la métropole nationale qui enregistre les plus fortes inégalités. Au sein d'AMP, **les 10% des personnes les plus riches ont des revenus 3,8 fois supérieurs aux 10% les plus pauvres (INSEE, Filosofi 2020)**. Au sein de la métropole la plus vaste de France, le taux de pauvreté s'établit à 17,9 % en 2020 (le taux de pauvreté est fixé à 60% du niveau de vie médian). Il est le 11/12ème, à égalité plus élevée des 21 métropoles françaises. La coexistence et la proximité d'îlots de richesse et de pauvreté sont des caractéristiques fortes de la Métropole. Les poches de précarité restent très concentrées dans certains quartiers cumulant les difficultés (économiques, sociales, urbaines...) en particulier dans les quartiers d'habitat social et certains centres-villes qui sont aujourd'hui largement ciblés par la politique de la ville.

Un clivage dans la géographie des catégories socio-professionnelles de la population active

Au sein du territoire, la part de cadres (21%) est supérieure au taux national (18,7%) mais inférieure à celle constatée dans les grandes métropoles françaises (30% pour celle qui en compte le plus) : Toulouse : 30,5% et 35% pour le Grand Paris. Ce constat s'accompagne également d'importantes disparités territoriales. Parmi les CSP (*catégories socio-professionnelles*), un clivage Nord/Sud apparaît avec des cadres plus largement présents au Nord d'un axe Aubagne/Istres et des employés plus représentés au Sud de cet axe. A une échelle plus fine, des spécificités apparaissent, en particulier un phénomène de concentration de cadres autour d'Aix-en-Provence, tandis que les ouvriers se concentrent autour de l'étang de Berre. Les professions intermédiaires se répartissent, elles, sur l'ensemble de la Métropole, et plus particulièrement en communes périurbaines (moins de 8 000 habitants).

Au sein de Marseille, la situation est elle aussi contrastée. Ainsi, la part de cadres est la plus élevée dans les 6^{ème}, 7^{ème} et 8^{ème} arrondissements (plus de 30%) alors qu'elle est faible dans les 3^{ème}, 14^{ème} et 15^{ème} arrondissement (inférieure à 8% des 15 ans et plus en 2020).

Du fait d'un fort taux de chômage au sein du territoire, la part des actifs ayant un emploi est moindre au sein d'Aix-Marseille Provence comparativement à d'autres Métropoles. Alors que 61,4% des actifs ont un emploi, ce taux d'emploi atteint 64,5% à Lyon et Bordeaux.

Ce faible taux d'actifs en emploi pénalise le territoire et s'accompagne de nouvelles disparités territoriales. Ainsi, les chômeurs sont surreprésentés sur les arrondissements du centre et du Nord de Marseille (plus d'un actif sur 5 est au chômage) ainsi que dans l'Ouest du territoire, et dans les catégories socio-professionnelles les plus modestes. Les employés et les ouvriers, représentant 43,2% des actifs sont les plus touchés (24,6% du chômage chez les ouvriers, selon le recensement).

Un territoire fragilisé par la pauvreté et d'importants écarts de revenus

Il existe des disparités importantes entre les communes les plus urbaines et celles périurbaines. Ainsi en 2020, dans le 3^{ème} arrondissement de Marseille, le revenu médian déclaré est de 13 530€/UC alors qu'il est de plus de 30 000€/UC dans les communes où la population est la plus aisée. Ces dernières sont principalement **périurbaines** (première couronne aixoise, communes de la Côte Bleue et bassin Est de Marseille-Provence), celles dont les habitants sont les plus modestes sont toutes des communes urbaines. Au-delà **des arrondissements marseillais qui comptent les revenus les plus faibles de la Métropole** (1^{er}, 2^{ème}, 3^{ème}, 14^{ème} et 15^{ème}), **certaines communes de l'étang de Berre** regroupent également une forte proportion de populations modestes aux faibles revenus (Port-de-Bouc, Miramas et Berre l'Etang notamment). Pour ces communes, cette situation se traduit par un taux de ménages imposés très faible (moins de 40% des ménages).

Ces disparités territoriales s'accompagnent d'écarts de revenus particulièrement élevés entre les plus modestes et les plus aisés, situation qui concerne particulièrement les communes les moins aisées mais pas uniquement.

Ainsi, le rapport inter-décile est de plus de 3,9 à Marseille **c'est-à-dire que les plus aisés ont des revenus 3.9 fois supérieurs au plus modestes**. Il est de plus de 4,2 à Aix-en-Provence et de 3,2 à Aubagne. Ces constats traduisent la présence de poches de pauvreté particulièrement importantes au sein de la Métropole. Ainsi, 17,9% des ménages vivent sous le seuil de pauvreté, avec des taux supérieurs à 40% dans certains quartiers. En comparaison, ce taux atteint 18,9% à Montpellier Méditerranée Métropole, 16,9% pour la Métropole de Lyon, 13,8% à Bordeaux. Il est de 14,4% en moyenne en France et de 17% au niveau de la région.

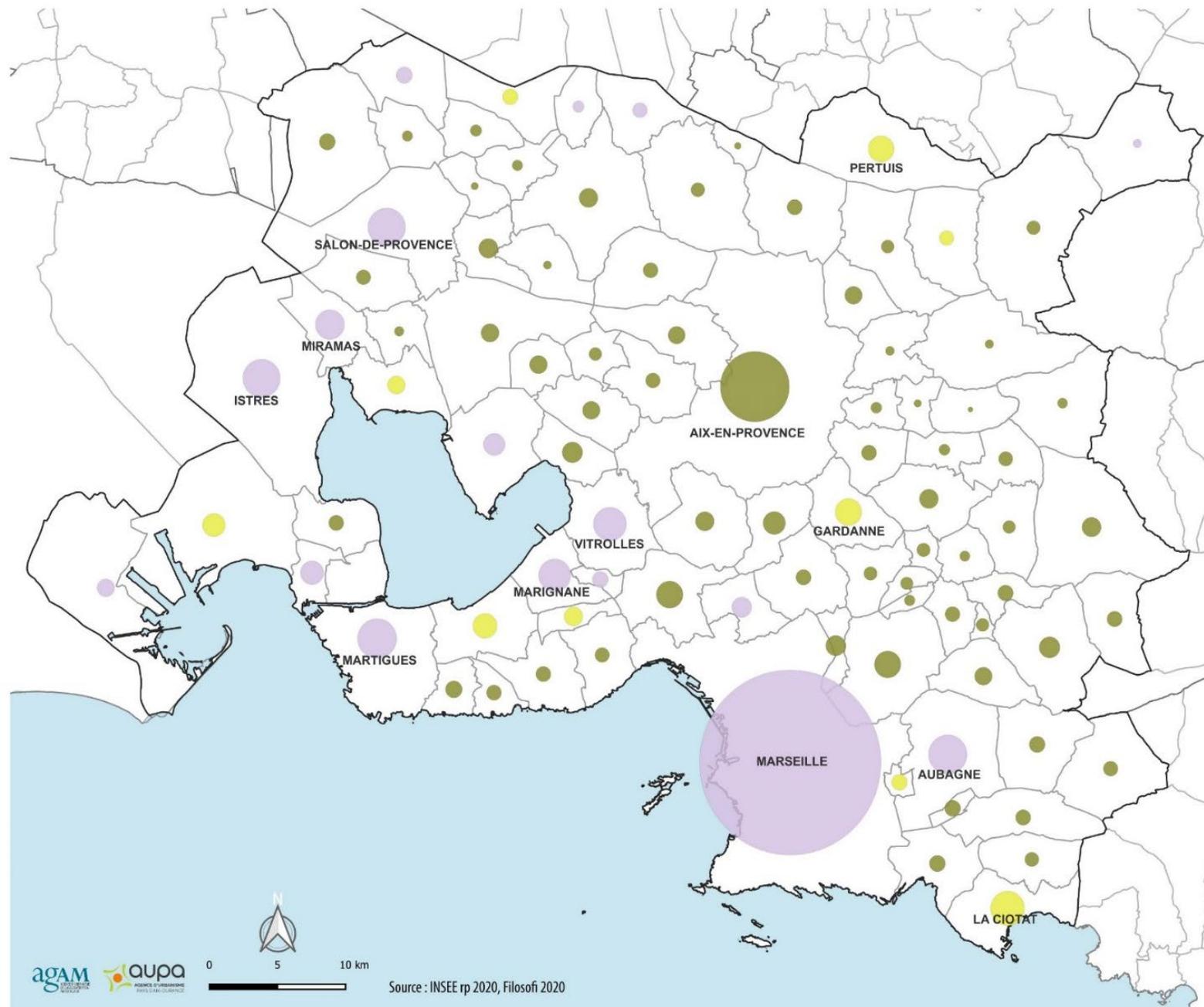
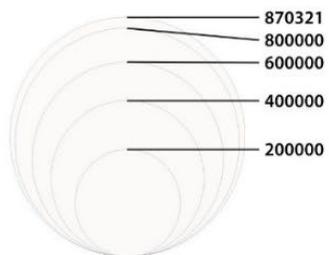


REVENU MÉDIAN MENSUEL DES MÉNAGES EN 2020

Revenu médian mensuel
des ménages en 2020



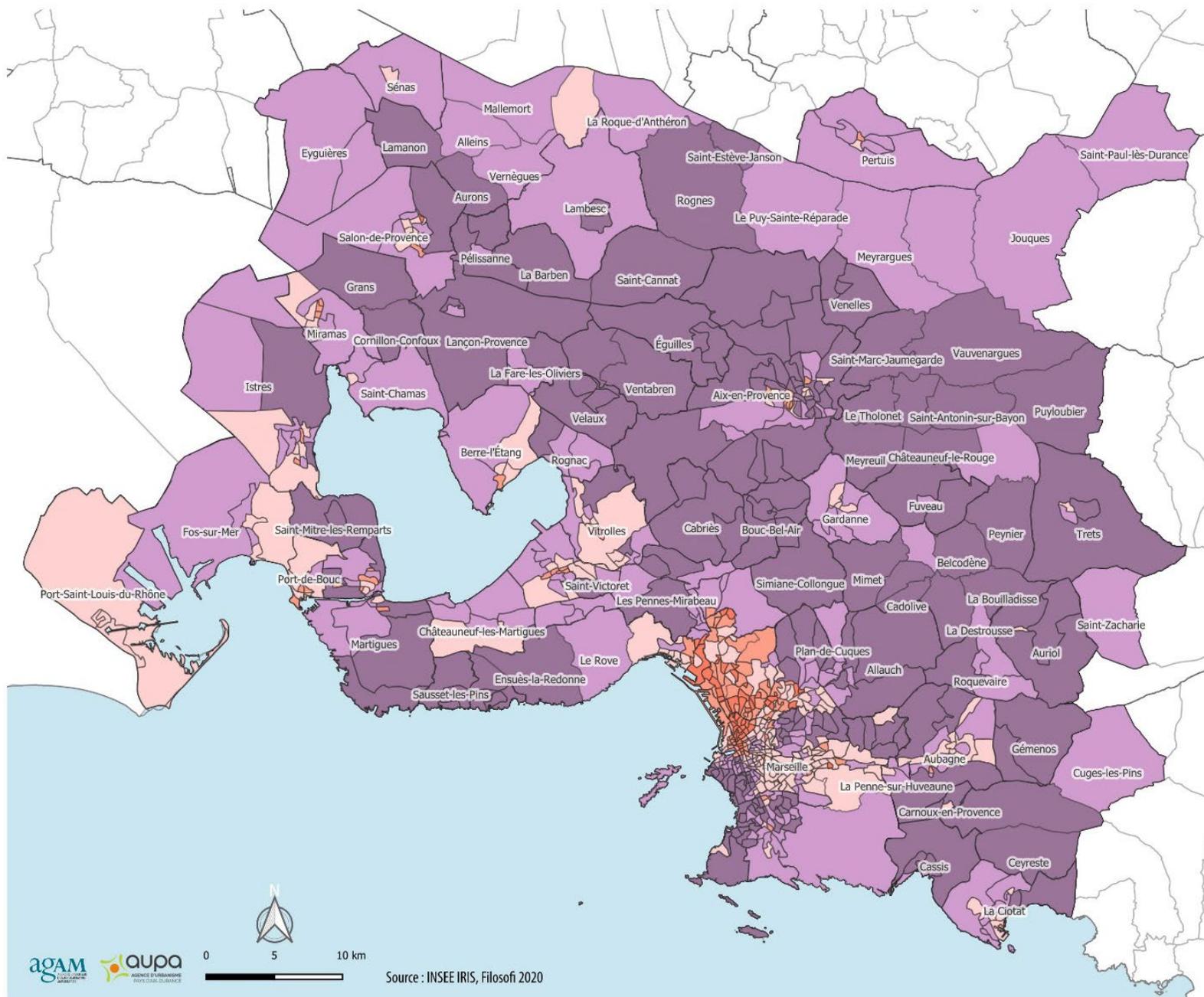
Population en 2020



REVENU MÉDIAN ANNUEL DES MÉNAGES EN 2020

Revenu médian des ménages par IRIS en 2020

- Inférieur à 14 000€
- De 14 000€ à 18 000€
- De 18 000€ à 22 000€
- De 22 000€ à 26 000€
- Supérieur à 26 000€



Au sein de la Métropole, une forte ségrégation territoriale

Les poches de précarité restent très concentrées dans certains quartiers cumulant les difficultés (économiques, sociales, urbaines), en particulier dans **les quartiers d'habitat social et certains centres villes qui sont aujourd'hui largement ciblés par la politique de la ville**. On les retrouve majoritairement dans les **villes-centres et villes moyennes** qui regroupent 86% des ménages de la Métropole sous le seuil de pauvreté en 2020

300 000 habitants logent dans les 66 quartiers prioritaires (QPV) de la Métropole situés dans 16 communes de la Métropole : Aix-en-Provence, Aubagne, Berre-l'Étang, Gardanne, Istres, La Ciotat, Marignane, Marseille, Martigues, Miramas, Pertuis, Port de Bouc, Port-Saint-Louis du Rhône, Salon de Provence, Septèmes-les-Vallons, Vitrolles. Parmi ces quartiers, plusieurs ont, d'ores et déjà, fait l'objet d'interventions massives ayant pour objectif de leur redonner de la mixité sociale, de la qualité urbaine et de l'attractivité. Les principales poches de précarité sont ainsi majoritairement repérées à travers la géographie prioritaire de la politique de la ville, toutefois celle-ci ne recouvre pas l'ensemble des territoires fragilisés de la Métropole. Cela n'exclut toutefois pas **la présence de situations de fragilité dans les espaces moins urbains**. Plus diffuses et plus complexes à identifier, elles s'inscrivent dans des territoires dépourvus de dispositifs de solidarité tels que définis dans le cadre de la politique de la ville ce qui accroît la vulnérabilité des habitants concernés.

La dynamique de renouvellement des quartiers prioritaires, une chance pour le territoire

Dans les quartiers d'habitat privé ou social cumulant le plus de difficultés, des moyens spécifiques sont alloués dans le cadre des **programmes co-financés par l'ANRU**. Cinq communes sont porteuses de projets en cours de finalisation. Un nouveau programme de renouvellement urbain complète ces premières interventions. Il concerne **21 quartiers dont 11 sont reconnus d'intérêt national** : les Canourgues à Salon de Provence, la Maille à Miramas, les Aigues-Douces/Les Comtes-Tassy et le Mas de Pouane dans le Pays de Martigues, Encagnane à Aix-en-Provence, le secteur Centre/les Pins à Vitrolles et Marseille. Le **NPNRU** se fonde sur **une philosophie renouvelée de la politique de la ville** et de l'intervention de l'ANRU. Il s'agit d'une démarche plus intégratrice avec un cadre unique, le contrat de ville, intégrant les enjeux de cohésion sociale et de développement urbain (source : Aix-Marseille-Provence, DOH 2020).

Dotés de moyens financiers conséquents, les opérations de renouvellement urbain représentent un fort potentiel pour les habitants des quartiers prioritaires mais plus

largement pour le territoire métropolitain. Plusieurs objectifs sont visés : augmenter la diversité de l'habitat, favoriser la mixité fonctionnelle, consolider le potentiel de développement économique, renforcer l'ouverture du quartier et la mobilité des habitants mais aussi réaliser des aménagements urbains et des programmes de qualité, prenant en compte les usages et anticipant les évolutions et mutations futures. L'enjeu pour ces quartiers est de générer un **effet d'entraînement** par la requalification des sites susceptibles d'activer les parcours de leurs habitants mais aussi de répondre à la demande de nouveaux profils habitants et de créer ainsi, une dynamique vertueuse pour l'ensemble de la Métropole.



LA POLITIQUE DE LA VILLE ET L'ÉLIGIBILITÉ DES PROJETS ANRU

Communes inscrites en contrat de ville

- s'inscrivant dans la continuité
- nouvellement inscrites
- sortantes

Quartiers Prioritaires Politique de la Ville (QPV)

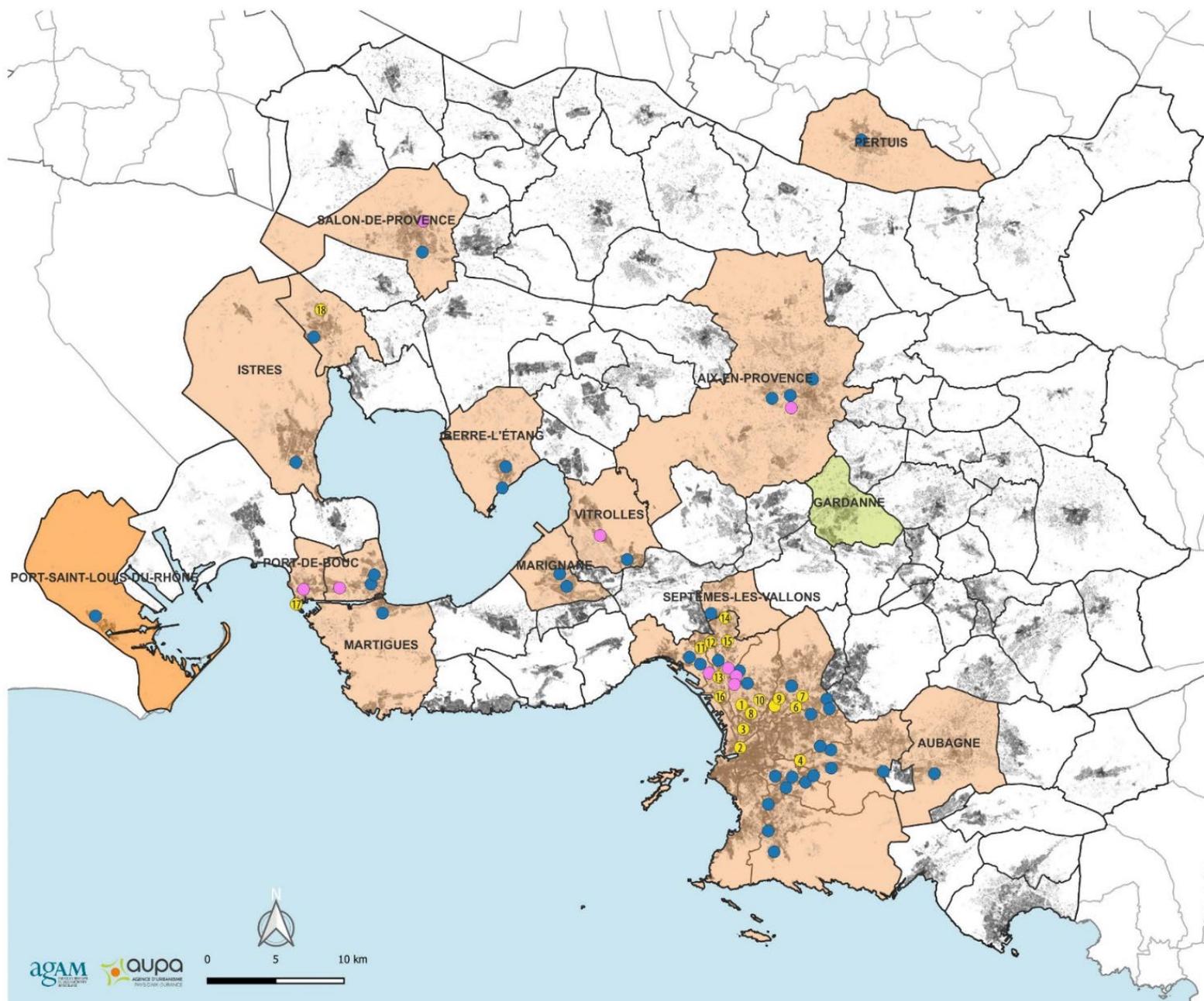
- Quartiers d'intérêt National du NPNRU
- Quartiers d'intérêt Régional du NPNRU
- Autres QPV

QPV d'intérêt national

- Marseille
- 1 Canet Arnavaux Jean Jaurès
 - 2 Centre Ville
 - 3 Centre Ville
 - 4 Air Bel
 - 5 Malpassé Corot
 - 6 Frais Vallon
 - 7 Le Clos La Rose
 - 8 Saint Gabriel Bon Secours
 - 9 Saint Jérôme Les Tilleuls
 - 10 Grand Saint Barthélémy
 - 11 La Castellane La Bricarde
 - 12 Plan d'Aou Saint Antoine
 - 13 Saint Louis Campagne Lévêque
 - 14 Kalliste La Granière La Solidarité
 - 15 La Savine Bosphore
 - 16 Cap Janet La Cabucelle Les Crottes

- Port-de-Bouc
- 17 Les Aigues Douces

- Miramas
- 18 La Maille



Le fonctionnement résidentiel métropolitain : des marchés immobiliers cloisonnés, une offre chère et localement très spécialisée

Le fonctionnement résidentiel est aujourd'hui marqué par une dichotomie entre des espaces urbains centraux, où les enjeux résident davantage dans les interventions sur le parc existant et dans la relance des parcours résidentiels et des territoires périurbains où l'offre résidentielle manque de diversité, notamment l'offre sociale, quantitativement insuffisante et pas toujours adaptée. Ajoutées au prix élevé de l'immobilier et à l'impossibilité, pour une partie des ménages d'accéder à la propriété, ces difficultés participent à l'évasion des classes moyennes vers les communes situées à l'extérieur de la Métropole et dissuadent plus largement de nouveaux ménages de venir s'y installer durablement.

A. Le parc existant : une apparente diversité globale qui masque un fort cloisonnement

Une diversité de logements globale

En 2020, la Métropole compte près de 974 492 logements dont 88,3% sont des résidences principales (860 726 résidences principales). Avec seulement 4,25% du parc en 2020, les résidences secondaires sont peu nombreuses (41 424 logements en 2020) et la vacance est restreinte (72 341 logements, soit 7,4% du parc). Le parc immobilier inoccupé ou occupé de façon occasionnelle est peu important. Cela témoigne de faibles marges de manœuvre dans le parc existant sous occupé.

Parmi les résidences principales, les **logements collectifs sont les plus représentés (63,4% du parc)**. De même, le constat est celui d'un équilibre entre **logements en propriété occupante (50%) et logements locatifs (47%)**. Le parc locatif privé regroupe 32% des résidences principales et le locatif social 15%.

Cette situation est imputable au poids des communes d'Aix-en-Provence et Marseille. Dans la majorité des communes, ce sont les logements pavillonnaires en propriété occupante qui sont les plus représentés.

Une spécialisation de l'offre qui contraint les parcours résidentiels

Les villes-centres (Marseille et Aix-en-Provence) **et les villes moyennes** (communes de plus de 30 000 habitants), avec **un parc locatif surreprésenté** (80% du parc locatif privé est localisé dans des communes de plus de 30 000 habitants), ont une fonction centrale dans **les premières étapes du parcours résidentiel**. 73%

des moins de 30 ans habitant la Métropole logent dans le parc locatif des villes-centres, d'Aix-en-Provence et de Marseille. Les ménages modestes y sont également davantage représentés. Ainsi, les habitants y sont plus mobiles (22% d'emménagés récents contre 12% en moyenne). Avec un **parc locatif privé peu adapté aux familles**, ces communes rencontrent des difficultés à retenir les grands ménages, lesquels ont tendance à poursuivre leurs parcours résidentiels dans les petites villes et villages (source : Programme Local de l'Habitat métropolitain, 2023-2028, arrêté par le conseil métropolitain du 16 mars 2023).

Les communes de moins de 8 000 habitants, principalement composées d'une offre résidentielle pavillonnaire en accession (en moyenne 2/3 du parc de ces communes), **attirent les familles plutôt aisées** mais aussi **plus âgées**. Elles se distinguent aussi par la très forte surreprésentation des cadres. Le parc locatif privé y est insuffisant pour assurer la fluidité des parcours. Cette situation se traduit par des besoins non satisfaits, en particulier une réelle difficulté d'accès pour les décohabitants confrontés à une carence d'offre.

Les communes limitrophes, situées à l'extérieur de la Métropole, logent les jeunes actifs et les familles. En effet, avec l'éloignement des pôles urbains, les prix baissent et **ces territoires de report résidentiel sont des lieux privilégiés d'accession pour les ménages** dont le budget ne permet pas d'accéder à la propriété, en particulier en pavillonnaire, au sein de la Métropole.

Ces parcours résidentiels contraints, conduisent ainsi certaines familles à s'éloigner hors de la Métropole vers des communes où les prix immobiliers sont plus accessibles. Pour d'autres, la mobilité résidentielle est compromise et la tension existant sur le parc social en est une des conséquences.

B. Un parc social important mais inégalement réparti et sous pression

Une répartition inégale de l'offre locative sociale

Au 1er janvier 2022, le territoire métropolitain compte 172 433 logements locatifs sociaux (sans Saint-Zacharie), soit 20,4% des résidences principales (hors Pertuis et Saint-Zacharie)

Au sein du territoire, au 1^{er} janvier 2022, 72 communes sont soumises aux obligations en matière de construction de logements locatifs sociaux de la loi SRU (source : Inventaire SRU au 1er janvier 2022). **9 communes disposent de plus de 25% de logements sociaux**. La plupart d'entre elles sont localisées **autour de l'étang de Berre**, et regroupent à elles seules **17% du parc locatif social de la Métropole**. Certaines disposent même de **plus de 40% de logements sociaux** sur leur territoire



(Miramas, Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis-du-Rhône). A l'inverse, 34 communes comptent moins de 10% de logements locatifs sociaux et 7 communes moins de 5%.

Enfin, au sein du territoire, on comptabilise 31 communes carencées au bilan 2017-2019.

Deux communes sont exemptées de leurs obligations en matière de constructions de logements sociaux : Saint-Victoret et Fos-sur-Mer (exemptées au titre de l'inconstructibilité) (source : Inventaire SRU au 1er janvier 2022). Les deux centralités de niveau 1 regroupent plus de 101 077 logements sociaux (Aix-en-Provence en compte 15 459, soit 21,52% du parc des résidences principales et Marseille 85 618, soit 21,69%). À Marseille, sept arrondissements ont des taux de logements sociaux supérieurs à 25% et quatre arrondissements, des taux inférieurs à 10%.

Une forte pression de la demande de logement social

Les difficultés d'accès au logement concernent l'ensemble du territoire métropolitain et **le parc locatif social est insuffisant pour répondre aux besoins des habitants éligibles**. À la fin de l'année 2022 (données SNE), 92 754 demandeurs étaient en attente d'un logement social à l'échelle de la Métropole. Au sein de la Métropole, ce sont logiquement les territoires les plus peuplés qui concentrent le plus de demandes. En 2022, Marseille Provence enregistrait 59% de la demande locative sociale métropolitaine au regard d'un parc de logements sociaux qui représente, lui aussi, plus de la moitié de l'offre (57%) et 56% des habitants de la Métropole. **Aix-en-Provence et Marseille**, avec 52 567 demandes de logement social à fin 2022 regroupent 57% des demandes enregistrées à l'échelle de la Métropole. Aix-en-Provence et Marseille représentent à elles seules 57,7% des logements sociaux de la Métropole et 47% des attributions en 2022.

La demande est très élevée par rapport à l'offre réelle (correspondant aux logements qui se libèrent ou nouvellement mis en location) : 9,5 demandeurs pour une attribution de logement social (hors ménages habitant déjà le parc social) soit un ratio qui est parmi les plus élevés de France avec une tension sur la demande en logement social qui s'est accentuée depuis 2020. Le nombre de demandes en attente augmente plus rapidement qu'il ne diminue via les demandes satisfaites.

En 2022, les ménages demandeurs d'un logement social (hors mutation) se composaient à 49% de personnes seules (source : SNE, données à fin décembre 2022, édité le 27/02/2023, données du 24/02/2024). Avec 25%, les familles monoparentales sont très fortement surreprésentées au sein des demandeurs par rapport à leur poids dans la population totale (12% en 2020). À noter que le profil des demandeurs

qui habitent déjà le parc social (mutation) est largement plus familial (62% des demandeurs sont des ménages avec enfants), contre 42% pour les demandeurs hors mutation. Assurer la réponse à ces besoins est un enjeu pour développer la mobilité résidentielle dans le parc social (laquelle est très faible). **Les ménages demandeurs sont également très précaires. 71% d'entre eux pourraient avoir accès à un logement PLAI (très social).**

La demande de mutation au sein du parc est également importante (près de 29% des demandes), le plus souvent motivé par un logement inadapté. Cette tension sur le parc de logement social est aussi illustrée par le faible taux de vacance. D'après le RLPS, au 1er janvier 2023 seulement 2,1% des logements sociaux de la Métropole étaient vacants.

Des efforts de production accrus

La **production neuve de logements sociaux mis en location entre 2002 et 2021** (constructions neuves, VEFA et créations dans l'existant), est **en moyenne de 2 243 logements par an** à l'échelle de la Métropole, et a connu une forte accélération à partir de 2012 (source : Inventaire SRU au 1er janvier 2022). En effet, le nombre moyen de nouvelles mises en location était de 1 709 logements/an entre 2002 et 2011 et, depuis 2012 (jusqu'en 2021) il est de 2 777 logements/an. Ainsi, **près de 2 772 logements sociaux ont été mis en location sur l'ensemble du territoire métropolitain entre 2012 et 2021** (près de 44 900 logements hors ANAH en vingt ans).

Près de la moitié de cette offre neuve se compose de PLUS (47% entre 2012 et 2016, 44% entre 2017 et 2021) et la part de logements très sociaux (PLAI) reste faible mais en croissance (21% entre 2012 et 2016, 24% entre 2017 et 2021).

Par type de logements, ce sont les 3 pièces qui représentent la majorité de l'offre « neuve » (34% du parc social sur la période 2012-2021). Si la demande se compose principalement de petits ménages, cette situation crée des déséquilibres et accroît les difficultés de logements des familles modestes dont les capacités de report vers le parc privé sont moindres (coût trop élevé et pénurie d'offre). De même, elle ne fluidifie pas la réponse aux locataires du parc social en mutation, contribuant au grippe du parc social.

Malgré une forte concentration au sein des villes centres de la Métropole, la production s'est largement diffusée sur le territoire avec 72 communes soumises aux obligations de Mixité sociale dans la Métropole. Elle se concentre principalement au sein de Marseille Provence, Territoire qui regroupe 53% des logements mis en location

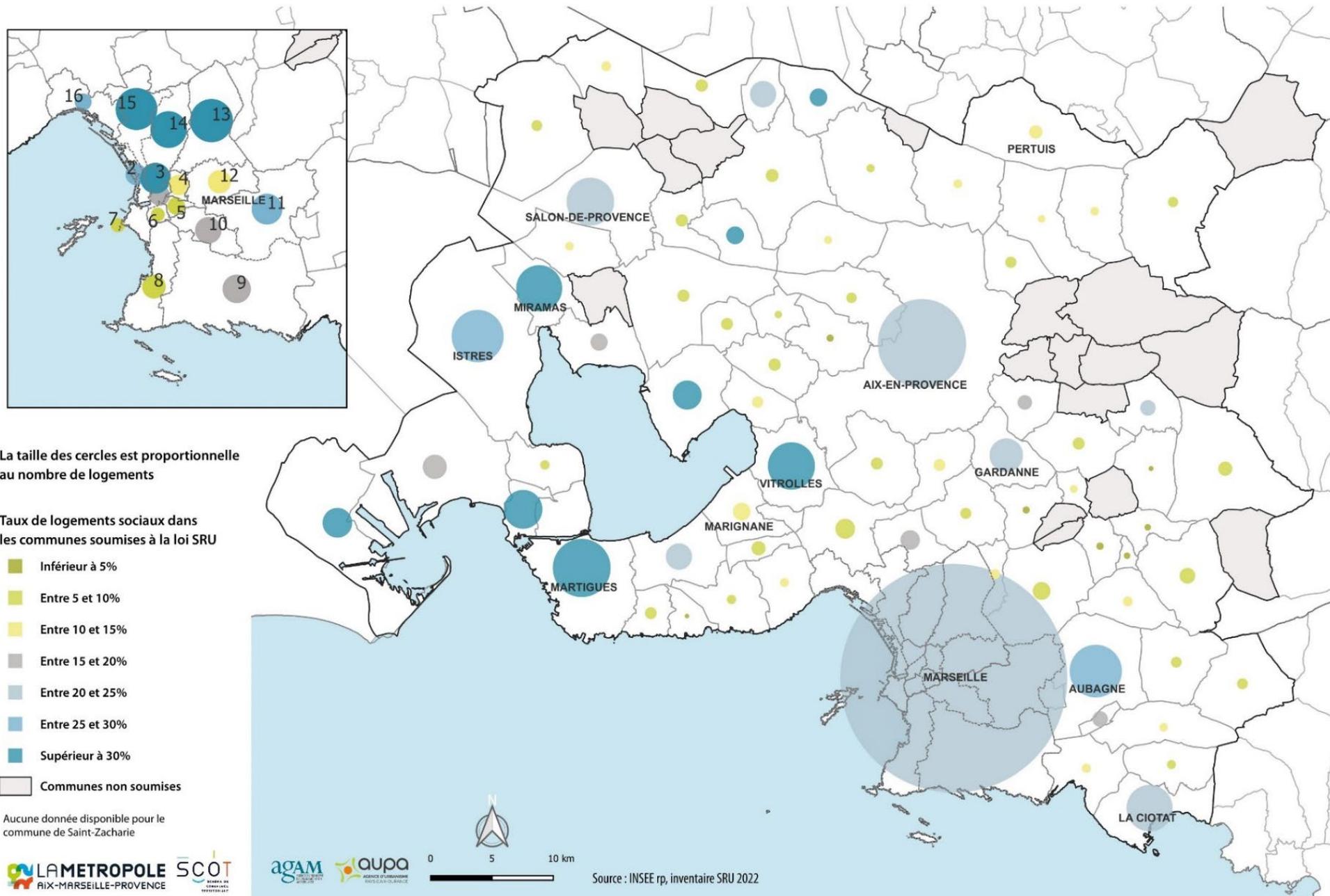


au cours des dix dernières années (2012-2021). Sur la même période, 20% des logements mis en location l'ont été au sein du Pays d'Aix, 10% dans le Pays Salonais, 7% sur le territoire Istres Ouest Provence, 6% en Pays d'Aubagne et de l'Etoile et 4% dans le Pays de Martigues.

Malgré cette croissance des mises en location, la mobilité résidentielle au sein du parc reste faible, le stock de demandeur étant très important (92 754 demandeurs sont en attente d'un logement social fin d'année 2022).



POURCENTAGE DE LOGEMENTS SOCIAUX EN 2022



Des besoins liés aux modes d'habitats spécifiques : les gens du voyage

La Métropole constitue une zone attractive pour la population des gens du voyage durant l'année et particulièrement au moment des **grands rassemblements estivaux**. Ces déplacements sont de deux types :

- **des déplacements continus infra métropolitains au cours de l'année** : les familles se déplacent sur le périmètre de la Métropole, en acquittant les droits d'accès aux Aires d'Accueil existantes, selon une périodicité adaptée qui leur permet de maintenir les liens avec les établissements scolaires et les zones d'emploi.
- **des déplacements interrégionaux essentiellement dans les périodes estivales** : les groupes doivent s'acquitter de droit d'accès à des terrains de grands passages.

Dans les deux cas, le sous-investissement dans les équipements concernés au regard des prescriptions du **Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage**, ne permet pas de répondre à la réalité de la situation et aux nuisances générées. Actuellement **8 aires d'accueil et un terrain de grands passages** sont en fonction à l'échelle métropolitaine.

Une partie des familles des Gens du Voyage souhaite maintenir son mode de vie en habitat mobile et continuer à se déplacer périodiquement sur les Aires d'Accueil, conformément à la loi du 5 Juillet 2000. Les taux d'occupation de ces équipements publics confirment ce choix. Pourtant un nombre notable de familles ont tendance à se stabiliser une partie de l'année. Ce **phénomène de semi-sédentarisation** va de pair avec une **paupérisation croissante** et **l'absence d'accompagnement vers les services publics** (absentéisme scolaire en particulier). Le diagnostic du Schéma Départemental d'Accueil des Gens du Voyage prévoit les secteurs géographiques d'implantation où doivent être réalisés les aires d'accueil, les terrains de grands passages et les terrains familiaux locatifs.

C. Des difficultés d'accès au logement pour les métropolitains

Le territoire métropolitain se caractérise par un fort **manque de fluidité au sein du parc**. Ainsi, les ménages déménagent moins qu'ailleurs et la mobilité résidentielle est faible au sein du territoire (13,3% des ménages ont emménagé il y a moins de 2 ans dans leur logement). Sous l'effet du **manque d'offre et des prix immobiliers**

élevés, la mobilité résidentielle est plus faible dans les communes de moins de 30 000 habitants et essentiellement le fait du parc en accession, celui locatif étant très faible.

Un marché immobilier en accession très cloisonné

En accession à la propriété, **le marché immobilier est dominé par les transactions dans l'ancien**. Ce segment regroupe 89% des ventes de logements de la Métropole entre 2013 et 2022 (source : DV3F). Si dans les villes-centres (Marseille et Aix-en-Provence) et les communes de plus de 30 000 habitants, les ventes de logements collectifs dominent, dans les autres communes, le marché du pavillonnaire est le plus représenté. Ce constat est particulièrement marqué dans les communes de moins de 3 500 habitants où l'offre d'appartements en accession est quasiment inexistante (22% des ventes enregistrées sur la période 2013-2022), situation qui représente un frein majeur au logement des ménages les moins aisés.

Concernant le marché des logements neufs, il représente 11% des transactions relevées au sein de la Métropole entre 2013 et 2022 ; une part qui tend à diminuer.

La part du marché neuf et récent est resté relativement stable entre 2019 et 2022 (entre 4 et 5%) mais cette période fait suite à une diminution des transactions réalisées ; en effet, sa part était de 19% en 2013, pour atteindre 9% en 2018.

La structure du marché du neuf/récent a, de fait, évolué. La part de l'individuel, après une légère stabilisation entre 2013 et 2017 (entre 9% et 12%) a connu une hausse entre 2018 et 2020 (17% en 2018, 30% en 2020), pour de nouveau diminuer ces deux dernières années (24% en 2021, 13% en 2022). La part des transactions dans le collectif est à l'inverse en hausse en 2021 et 2022 (87% en 2022).

Au cours des cinq dernières années (2018-2022), la part des maisons neuves/récentes vendues dans les communes de moins de 3 500 habitants a fortement augmenté, passant de 42% des transactions de logements neufs en 2018 à 90% des ventes de logements neufs en 2022.

À cette forte spécialisation territoriale des marchés immobiliers s'ajoutent de grandes disparités de prix au sein du territoire.



Des prix immobiliers déconnectés des capacités financières d'une grande partie des ménages

Dans la grande majorité des communes de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence, **les niveaux de prix élevés** quels que soient les marchés immobiliers (accession en ancien, en neuf, locatif privé, intermédiaires), se trouvent **déconnectés des revenus** de l'essentiel des ménages métropolitains. Cette inadéquation entre capacités financières et niveaux de prix est particulièrement marquée pour les familles avec enfants, et plus encore pour les familles monoparentales. Cette tension, ne se retrouve pas uniquement sur les marchés de l'accession, mais aussi dans l'accès au logement locatif, privé voire intermédiaire pour les familles.

Au sein du territoire métropolitain, plusieurs sous-marchés apparaissent avec quatre principales aires de marché qui se dessinent :

- **Les secteurs dont les prix des transactions sont plutôt « bas » notamment les franges Ouest et Nord-est de la métropole** à dominante pavillonnaire ainsi que le pourtour de l'Étang de Berre avec un marché immobilier plus diversifié.
- **Les secteurs dont les prix sont les plus élevés : la zone littorale** dont les transactions sont à dominante collective, **le Pays d'Aix, en particulier Aix-en-Provence et sa première couronne, et l'Est du Pays Salonais** plutôt à dominante pavillonnaire ;
- **Un espace dont la situation apparaît intermédiaire : l'Est métropolitain.** Constitué essentiellement de villages, du parc de logements majoritairement individuel, ils représentent une situation intermédiaire en termes d'accessibilité financière. Alors que les appartements restent dans une gamme de prix abordables, l'offre y est plus structurée autour des maisons avec jardin, qui proposent des prix largement supérieurs ;
- **Un bassin d'offre diversifiée : le secteur de Marseille** à dominante d'appartements propose une offre en logements collectifs et pavillonnaires. Ce sous-secteur présente également les plus grands écarts en termes de prix, notamment au sein même de la commune de Marseille, mais aussi entre Aubagne et Plan de-Cuque.

Un parc locatif privé fragile

En parallèle, **le marché locatif privé** est très centré sur **les communes de plus de 30 000 habitants**. Principalement composé d'appartements, il est très disparate au

sein du territoire et connaît une fragilisation. Cela se traduit par un développement de la vacance locative, en particulier dans le parc ancien. Cette tendance s'accompagne d'une fragilisation de l'occupation de ce parc.

En lien avec la tension et la faible mobilité au sein du parc de logements sociaux, le parc locatif privé accueille une part importante des ménages les plus fragiles.

Ainsi, **70% des locataires du parc privé peuvent prétendre à un logement social, dont 41% à un logement très social**. Cette situation est liée à la surreprésentation des ménages pauvres au sein du territoire. En 2021, 18,4% des ménages métropolitains ont des revenus inférieurs au seuil de pauvreté (14,9% à l'échelle nationale) (source : Filosofi 2021, revenus disponibles).

La pauvreté (au seuil de 60%) n'a pas la même intensité dans toutes les communes de la métropole. Elle dépasse 50% de la population dans le 15^{ème} arrondissement de Marseille et 30% dans les 15^{ème} (44%), 14^{ème} (42%) et 1^{er} (38%) arrondissements. Autour de l'étang de Berre, plusieurs communes connaissent elles aussi des taux élevés : Port-de-Bouc, Miramas, Port-Saint-Louis-du-Rhône avec plus de 20% de la population sous le seuil de pauvreté.

Ces constats s'accompagnent de difficultés d'accès ou de maintien dans le logement. Le parc locatif social étant insuffisant à répondre à ces besoins, ces ménages logent massivement dans le parc locatif privé. En 2021, ce sont 27,7 % des ménages locataires du parc privé de la Métropole et 40,6 des ménages locataires du parc social qui vivent sous le seuil de pauvreté. Le report des ménages modestes et pauvres vers le parc locatif privé s'accompagne de situations de mal logement mais aussi, pour une partie des ménages, d'un taux d'effort trop élevé. Les logements indignes sont globalement situés dans **des centres anciens ou des copropriétés dégradées**.

D. Un parc privé dégradé important

La paupérisation de l'occupation du parc locatif privé favorise le développement de mécanismes de dégradation de celui-ci. Seul recours pour ceux qui n'ont pas d'autre choix, ce parc vétuste tend également à favoriser l'implantation de marchands de sommeil.



Plus de 60 000 logements potentiellement 60 000 occupés par les ménages

(source : Concertation publique préalable aux déclarations d'utilité publique nécessaires pour la mise en œuvre de la stratégie de lutte contre l'habitat indigne, Métropole Aix-Marseille-Provence, 2019)

L'ancienneté de l'habitat, parfois mal entretenu est aussi plus propice au développement de l'habitat indigne. C'est plus particulièrement le cas au sein du parc privé locatif. Parmi le parc potentiellement dégradé, plus de 60% sont des logements locatifs (source : Conseil de Provence, Habitat et logement, novembre 2020).

La problématique de l'**habitat indigne** touche l'ensemble de la Métropole à des degrés divers. En volume de logements, la ville de Marseille concentre **une grande part du parc dégradé (plus de 40 000 logements)** (source : La requalification du parc immobilier privé à Marseille, Mai 2015). Ce sont les **arrondissements centraux** (1er, 2ème et 3ème) ainsi que **les 15^{ème} et 16^{ème} arrondissement** qui concentrent la plus forte proportion d'habitat vétuste.

Les communes d'Aix-en-Provence, La Ciotat ou encore Marignane enregistrent elles aussi un nombre de logements dégradés important (près de 5 500 logements à elles trois) (source : PPPI d'après Filocom/Anah, DDTM13,2015).

La rénovation énergétique du parc

L'analyse des diagnostics de performance énergétique (DPE) indique parmi l'ensemble des logements (dont 69,8% de non renseignés), 22% avaient une étiquette A, B, C ou D et 0,4% une étiquette G (la plus économe).

En 2021, 2 958 logements ont été réhabilités sur le territoire d'AMP (plus de 36,4 millions d'euros de subventions publiques ANAH et Métropole). Ce chiffre est sans doute très inférieur à la réalité de l'amélioration de la performance énergétique au sein du territoire.

Au-delà de la performance énergétique du parc, l'occupation des logements par des ménages pauvres génère également de la précarité énergétique. **Au 1^{er} janvier 2018, le chèque énergie a été mis en place. Il constitue une aide nominative au paiement des factures d'énergie du logement.** En 2021, près de 200 000 chèques énergie ont été envoyés aux ménages de la Métropole.

E. Une diversification du parc de logement en cours

Une lente diversification

Entre 2013 et 2022, 123 473 logements neufs ont été autorisés, soit 11,95% du parc total de logements en 2022 (source : Sitadel, 2013-2022 ; Fichiers Fonciers 2022 ONB, IMOPE URBS). La construction neuve métropolitaine est principalement le fait de deux pôles urbains, Marseille et Aix-en-Provence. Leur poids dans la production tend toutefois à diminuer (52% durant la période 2013-2017, 44% durant la période 2018-2022). Ce sont ensuite les communes de 8 000 à 30 000 habitants qui produisent le plus (12 981 logements sur la période 2013-2017 et 12 670 logements sur la période 2018-2022, soit respectivement 19% puis 23% des autorisations de logements de la métropole). Dans ces communes, les logements collectifs et les logements en résidence représentent 58% des logements autorisés sur la période 2013-2022. Leur part a progressé au cours de cette période, passant de 56% des logements autorisés entre 2013 et 2017 à 60% des autorisations entre 2018 et 2022.

En revanche, pour les communes de moins de 3 500 habitants, cette part reste minoritaire (29% de logements collectifs et en résidence autorisés entre 2013 et 2022) et progresse moins vite (30% sur la période 2013-2017, 27% sur la période 2018-2022). Cette production en collectif est corrélée à la progression du parc locatif social dans ces communes. Cette tendance positive propose une diversification de l'offre résidentielle dans ces communes périurbaines, cependant, la question de ses conséquences sur les centres villes se pose. Elle est majoritairement localisée en périphérie de ceux-ci et, lorsque ceux-ci sont déjà fragiles, peut en accentuer la fragilisation du peuplement.

Dans le parc récent (c'est-à-dire construit au cours des 10 dernières années, entre 2007 et 2017), **au sein du parc de résidences principales la part de propriétaires occupants représente 43% en 2017** (source FILOCOM 2017).

En matière de **taille des logements, la dynamique de diversification se confirme** hors des deux villes-centres

Les T4 et plus représentent 31% des logements autorisés entre 2013 et 2022 à l'échelle de la métropole (29% sur la période 2013-2017, 34% sur la période 2018-2022). Dans les deux villes-centres de la métropole, les logements de plus de 4 pièces représentent une part plus faible des logements autorisés au cours des dix dernières années. En effet, sur la période 2013-2017, les T4 et plus formaient 17% des logements autorisés à Aix-en-Provence et 19% à Marseille ; sur la période 2018-2022, ceux-ci constituaient 19% des autorisations à Aix-en-Provence et 22% à Marseille.



Au sein des autres communes de la Métropole, les T4 et plus formaient 41% des autorisations entre 2013 et 2017 et 45% entre 2018 et 2022.

Un récent rebond de la production de logements pavillonnaires

Au sein de la Métropole, 75% des logements autorisés entre 2013 et 2022 sont collectifs (67% de logements collectifs, 9% de logements en résidences) (source : Sita-del). Le poids des logements individuels purs et groupés a cependant augmenté sur la période 2018-2022 pour atteindre 27% des autorisations (contre 23% entre 2013 et 2017). Bien que toujours supérieure au poids de l'individuel, la part des autorisations des logements collectifs et en résidence a diminué (77% des autorisations sur la période 2013-2017 contre 73% entre 2018 et 2022).

Dans les communes de moins de 3 500 habitants, au cours de la période 2013-2022, 29% des logements autorisés étaient des logements collectifs et en résidence. Cependant leur proportion s'est légèrement réduite entre 2013 et 2017 et 2018 et 2022, passant de 30% à 27% des autorisations. À contrario, la part des logements individuels est passée de 70% à 73%.

Dans les communes de plus de 30 000 habitants (hors Aix-en-Provence et Marseille), près de trois quarts des logements autorisés entre 2013 et 2022 (73%) étaient des logements collectifs et atteint 91% dans les communes de plus de 100 000 habitants (Aix-en-Provence et Marseille) au cours de la même période.

Dans les communes de 8 000 à 30 000 habitants, les logements collectifs représentent 58% des logements autorisés entre 2013 et 2022. Leur part a toutefois progressé entre 2017 et 2022 pour atteindre 60% des autorisations (56% entre 2013 et 2017).

F. Les marchés spécifiques : un poids croissant des locations temporaires et de courte durée

La prépondérance du parc locatif privé dans le logement étudiant

Les jeunes actifs, les jeunes non étudiants, les étudiants et les propriétaires qui souhaitent développer les locations de courtes durées recherchent les mêmes surfaces d'appartements (studio, T2). Ils alimentent une tension sur ce segment de marché. Cela crée des pressions fortes dans le parc locatif privé au sein des territoires étudiant (en moyenne à Aix-en-Provence les prix s'échelonnent entre 18 et 24€/m²

contre des prix généralement compris entre 15 et 18€/m² à Marseille) (source : Observatoire Territorial du Logement Etudiants, 2020). Bien que stables depuis le début des années 2010, les niveaux de prix des locations sont sur des niveaux élevés. De plus, en raison du fort turn-over qu'elle induit (changement quasi annuel de logement), la population étudiante entretient ces niveaux hauts de loyers. Les opportunités d'accès au logement se réduisent et les conditions de logements se détériorent (baux précaires, sur-occupation...).

Dans l'ensemble d'Aix-Marseille Provence, 22 904 places dédiées aux étudiants en 2022 (22 600 en 2020) (dont internat post bac, foyers de jeunes travailleurs et foyers) sont recensées (source : OTLE Aix-Marseille-Provence, données enquête résidences étudiantes 2022). Parmi celles-ci, 13 212 places (soit 57,7%) ont bénéficié d'une aide de l'Etat via les Cités U, les Crous et les bailleurs sociaux.

Les résidences secondaires

En 2020, les résidences secondaires représentent 4,3% du parc de logements (source : INSEE, rp 2020). Ce taux, particulièrement faible, apparaît stable ces dernières années. Le nombre de résidences secondaires, qui s'établit à près de 41 500 logements a progressé entre 2014 et 2020 (+6 675 résidences secondaires). Si cette part est plutôt faible au sein de la Métropole, certaines communes en comptent une proportion plus élevée de résidences secondaires. Il s'agit en particulier des **communes touristiques** (communes littorales, communes de la Sainte Victoire) où le poids des résidences secondaires peut atteindre plus de 20% du parc de logements. Elles se développent aussi dans ces communes sous l'effet des phénomènes de doubles résidences, en particulier des retraités.

L'influence du phénomène des plates-formes de location de courte durée (type Airbnb) sur le parc de logements

Depuis quelques années, une offre nouvelle de courte durée se développe sur des plateformes de locations de meublés (à l'image d'Airbnb), notamment à destination des touristes, et au détriment d'une offre pérenne de logements pour les ménages locaux. **Cette offre s'est étendue dans les territoires urbains dans lesquels les tensions sur le marché sont déjà très fortes**, comme à Marseille et Aix-en-Provence. Elle représente 1% du parc de logements à Marseille et 2% à Aix-en-Provence (source : AirDNA, novembre 2021). D'autres communes de la Métropole sont également concernées, en particulier **les communes touristiques** (Cassis, La Ciotat, communes de la Côte Bleue, de la Sainte Victoire...).

Dans les communes du littoral, le poids de cette offre est plus élevé (5% du parc de logement à La Ciotat, 15% à Cassis). Alors que dans les deux villes centres, l'offre



est importante toute l'année, dans les communes touristiques, la logique est plus saisonnière. L'impact est d'autant plus important que ces communes sont plus petites, très tendues. En effet, il est probable que le développement des locations via les plates-formes en ligne nuise à la diversité du parc, concurrence d'autres formes d'hébergement touristique et, en accentuant la rareté de l'offre locative à l'année, contribuent à la hausse des prix.

À Aix-en-Provence et Marseille, la mise en place d'un numéro d'enregistrement et de l'autorisation de changement d'usage peuvent expliquer ces plus faibles proportions. La ville de Cassis a récemment mis en place un règlement de changement d'usage qui pourrait contenir la croissance saisonnière de cette offre.

Sur des territoires au marché locatif tendu, ce type de location peut soustraire des logements du marché locatif traditionnel. Par exemple, dans les centres villes d'Aix-en-Provence et de Marseille cette offre propose quasi exclusivement des logements entiers et des petits appartements.

Un des premiers impacts pourrait être la **raréfaction de l'offre de location de longue durée à destination des ménages de petite taille** (étudiants, jeunes actifs et publics isolés), au profit d'une offre de courte durée pour des usages différents.

2.2.2 La dynamique de l'emploi et le foncier économique

A. Une économie diversifiée mais qui se tertiarise

Une concentration des emplois dans des territoires déjà pourvus

Le territoire compte 778 860 emplois en 2020 et a gagné 88 000 emplois salariés privés depuis entre 2012 et 2022. Mais cette évolution n'est pas équitablement répartie. L'essentiel de la création d'emplois a lieu dans les territoires déjà fortement pourvus. Ainsi en 2020, Marseille-Provence pèse 56% de la population et 52% de l'emploi avec 324 877 emplois, tandis que le Pays d'Aix représente 21% de la population pour 31% d'emplois. Les autres territoires se partagent entre 4 et 5%, sauf le Pays de Martigues qui représente 3% de l'emploi

On observe également **une tertiarisation de l'économie** qui s'accroît. Entre 2012 et 2022, le secteur des services, avec une augmentation de 68 000 ESP (Emplois Salariés Privés) est le plus créateur d'emplois. Le secteur du commerce enregistre également une hausse avec +10 700 ESP tout comme celui de l'industrie + 3 200 ESP et la construction + 6 200 ESP (source : ACOSS 2022)

Les services, qui regroupent plus de 60% de l'emploi métropolitain, sont très variés : ce sont les activités spécialisées, scientifiques et techniques (plutôt qualifiés), les services administratifs et de soutien (peu ou moyennement qualifiés) et l'hébergement-restauration (peu qualifié).

Par ailleurs, **la spécialisation des territoires** se poursuit : Marseille-Provence concentre les hausses **dans la santé et l'action sociale, l'hébergement-restauration**, les activités administratives et de soutien, particulièrement dans la sécurité privée, et le nettoyage ou encore le commerce de détail. **Le décrochage industriel**, présent dans la quasi-totalité de la Métropole, touche surtout **le Pays d'Aix et le Pays de Martigues** (source : ACOSS 2022).

Le Pays d'Aix, a en revanche, connu une forte percée des services administratifs et de soutien, en particulier le nettoyage et l'intérim ainsi que l'information-communication et les activités financières et d'assurance.

Le Pays d'Aubagne et de l'Étoile a enregistré une forte poussée de la sécurité privée et il est **le seul territoire à voir l'industrie gagner des emplois (+ 1 500 ESP en 10 ans) grâce au développement de l'établissement Sartorius Stedim** qui a fortement recruté ces dernières années. **Istres-Ouest-Provence** se spécialise dans **le commerce de gros et la logistique**. **Le Pays de Martigues** se caractérise par **une augmentation des emplois dans le domaine de la santé et de l'action sociale**, ainsi que dans **les activités administratives et de soutien**.

Vers une complémentarité des territoires métropolitains ?

Cette complémentarité territoriale s'observe également dans un rapport **centre /périphérie** avec **le développement des activités** pour répondre aux besoins des habitants et des touristes **en ville** et de **l'économie productive en dehors de la ville-centre**. La nette différence avec l'échelle nationale et Marseille dans l'hébergement-restauration, l'enseignement et le commerce de détail montre **le développement du tourisme et de l'économie présente** (tournée vers la satisfaction des besoins des habitants). La ville-centre concentre ainsi l'emploi résidentiel et administratif, répondant aux besoins des consommateurs finaux. L'économie productive, en revanche, connaît un développement en dehors de la ville-centre, comme dans le Pays d'Aix pour répondre aux besoins des entreprises ou particulièrement au Nord de l'Étang de Berre pour répondre aux besoins logistiques.

La Métropole forme donc un tout, avec une mutation de l'emploi au profit d'un tertiaire répondant à la fois aux besoins des entreprises et des consommateurs et dépassant le clivage résidentiel et productif. Reste à attirer et conserver ces emplois



par un développement durable, notamment par la **facilitation des mobilités domicile-travail** et l'**intensification de la formation tout au long de la vie**. Cette spécialisation et complémentarité dans le territoire démontre en effet la nécessité d'une **mobilité simplifiée** entre un emploi spécialisé dans un secteur sur un territoire et la main-d'œuvre répartie sur tout le territoire. C'est par exemple le cas à Aix-en-Provence où l'on observe un développement plus important de l'emploi ces dernières années, concomitant avec le développement des zones d'activité en périphérie, moins facilement desservies par les transports en commun.

B. Une dynamique économique insuffisante pour pallier le déficit structurel d'emplois

Un chômage en baisse mais qui reste élevé

Après la hausse constatée entre 2009 et 2014 (+1,5 point), le taux de chômage connaît une baisse marquée entre 2014 et 2020 (13,5% en 2020 contre 15,6% en 2014), il reste cependant plus élevé qu'au niveau national. A l'échelle des grandes métropoles françaises, AMP est l'une de celles où ce taux est le plus élevé après celle de Lille ou encore celle de Montpellier.

Le faible taux d'emploi des métropolitains (61% des résidents en âge de travailler occupent effectivement un emploi) explique le faible positionnement d'Aix-Marseille Provence dans les classements. au quatrième trimestre 2023, le taux de chômage s'échelonnait entre 6,0% dans la zone d'emploi d'Aix-en-Provence, 9,7% dans celle de Marseille et autour de 8,5% sur Salon-de-Provence et Istres-Martigues.–Le nombre des demandeurs d'emplois sur l'ensemble de la Métropole, s'élevait au 3ème trimestre 2023 à 171 520 avec une baisse de 2,1% par rapport à l'année précédente. Son évolution annuelle en baisse, entre 2022 et 2023 est plus marquée qu'à l'échelle de la région (-1,6%) et de la France métropolitaine (-1,3%) (source : pole emploi)

Le taux de chômage demeure aussi particulièrement élevé chez les jeunes, avec 26,4% des 15-24 ans sans emploi (contre 25,3% au niveau national). La création d'emploi et la formation des jeunes restent des enjeux majeurs pour résorber ce déficit structurel.

Un faible taux de qualification chez les jeunes

La diversité et la qualité des formations dans l'enseignement supérieur et la recherche dans certains domaines n'implique pas pour autant d'effet vertueux sur la formation de l'ensemble de la population. **La faible part des étudiants du supérieur dans la population totale** 5,1% quand les autres Métropoles françaises en compte entre 14% et 16% pour Rennes, Toulouse et Montpellier) illustre le déficit de compétences sur le territoire, aussi bien en stock (moins de diplômés du supérieur qu'ailleurs : 34,9% sur Aix-Marseille Provence contre 49% à Toulouse ou 44,1% à Bordeaux) qu'en flux. D'autre part, elle peine à **retenir les étudiants post-diplôme**. Par ailleurs, le décrochage des jeunes est plus important qu'ailleurs : sortis prématurément du système de formation, ils demeurent éloignés de l'emploi

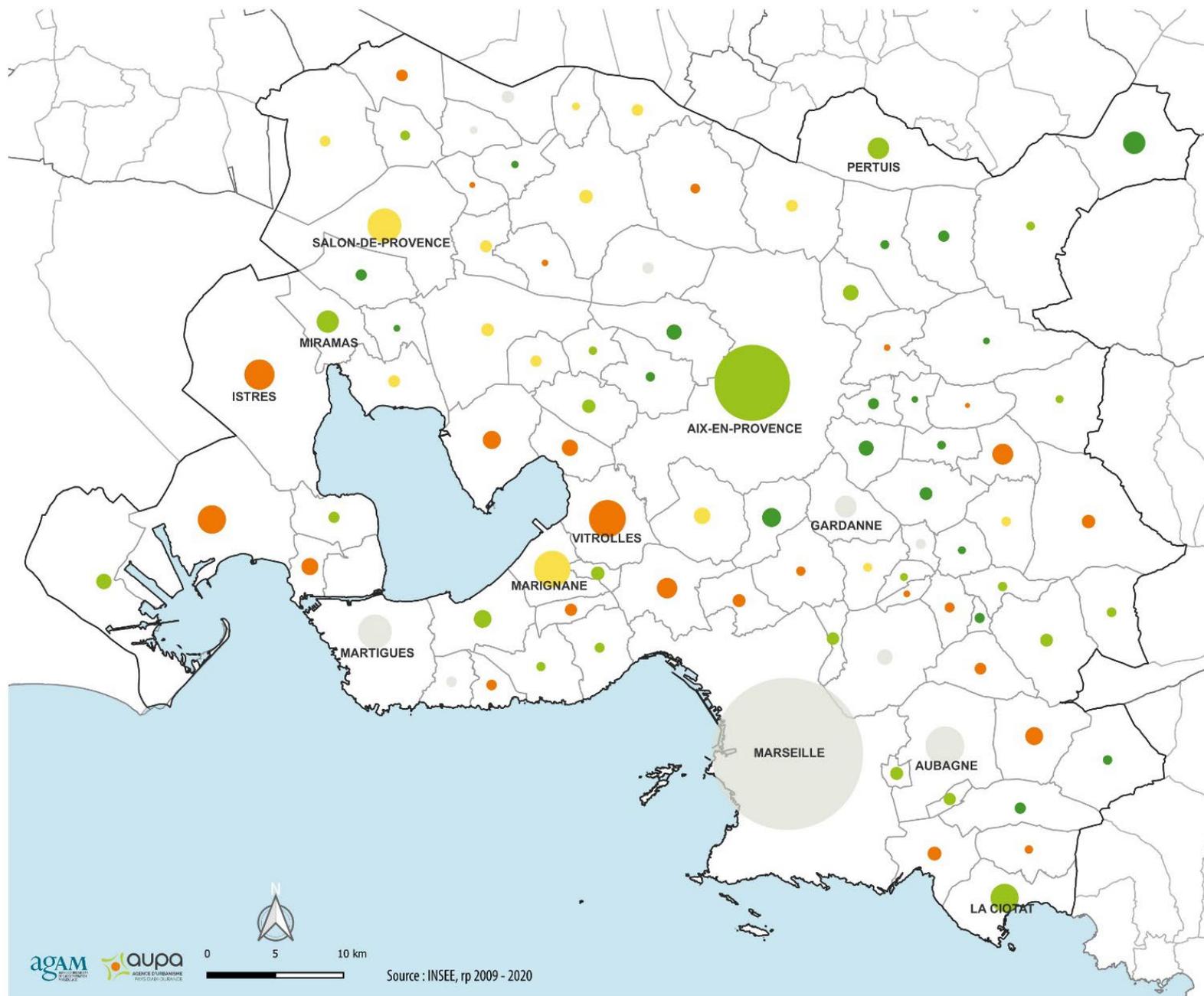


L'ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DE 2009 À 2020

La taille des cercles est proportionnel au nombre d'emploi en 2020

Evolution de l'emploi de 2009 à 2020

- L'emploi a diminué
- L'emploi a augmenté entre 0 et 5%
- L'emploi a augmenté entre 5 et 10%
- L'emploi a augmenté entre 10 et 20%
- L'emploi a augmenté de plus de 20%



C. Un foncier économique soumis aux concurrences entre les secteurs d'activités

D'importants pôles économiques périphériques

Même si les centres urbains abritent un tissu économique dense, la majorité des pôles économiques importants sont situés en périphérie. Seule la façade maritime Nord de Marseille est pleinement imbriquée à l'espace urbain. En effet, depuis plusieurs décennies, les grands pôles économiques se sont développés dans les secteurs où prime l'accessibilité routière.

Sur les 629 000 emplois salariés privés en 2022, près de la moitié se concentrent dans ces polarités majeures : **Façade Maritime Nord, Berre-Rognac, Istres, ZIP de Fos, Lavéra-Ecopolis Sud sur Martigues, vallée de l'Huveaune, Grans-Miramas, Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence...** Parmi ces 20 espaces économiques majeurs, trois se distinguent très nettement et totalisent plus de 100 000 emplois. Il s'agit de **la façade maritime marseillaise avec 36 000 emplois**, du secteur Vitrolles Marignane avec 34 000 emplois et des espaces d'activités du Sud Aixois avec 33 000 emplois (source Urssaf-Acoss 2022).

Des difficultés d'accès au foncier qui bride le développement du tissu productif

La prise de conscience des effets néfastes de l'étalement urbain réinterroge ce mode de développement périphérique et amène à limiter l'extension des zones d'activités.

Par ailleurs, ces zones d'activités doivent constituer des espaces privilégiés d'implantation des entreprises du secteur productif qui, du fait des nuisances qu'elles génèrent, n'ont pas leur place en ville.

A l'inverse, **les activités tertiaires et commerciales ont un rôle important à jouer dans les espaces urbains, en amenant de l'animation, de la mixité fonctionnelle** et visant la satisfaction des besoins des personnes présentes qu'elles soient résidentes ou touristes. Cependant, du fait que le foncier productif est le moins valorisable financièrement, les activités productives disparaissent des zones d'activités au fil du temps au profit du bureau et du commerce. De fait, ces dernières quittent les centres villes alors que ces activités pourraient s'y épanouir et participer utilement à leur vitalité et à leur animation. Ainsi, les valeurs foncières en zone d'activités sont devenues très élevées voire inaccessibles aux entreprises productives dans les secteurs les plus demandés.

Faute d'une offre dédiée, les activités productives sont en partie bridées dans leur développement.



LE FONCIER ÉCONOMIQUE ET PÔLES MAJEURS

Les espaces économiques à dominante productive

- Logistique commerce de gros
- Mixte à dominante logistique commerce de gros
- Tertiaire supérieur
- Mixte à dominante tertiaire supérieur
- Industrie
- Mixte à dominante industrie
- Activités supports
- Mixte à dominante activités supports
- Mixte à dominante construction
- Mixte à dominante commerce de détail
- Mixte à dominante services aux particuliers

Les espaces économiques présentesielles

- Présentielle dont commerces

Pôle majeur



D. Un équilibre à trouver entre création, requalification, optimisation et localisation

Une offre foncière qui n'est pas toujours en adéquation avec les besoins

Le potentiel foncier (cumul des zones dédiées actuelles, sites de projets et zone d'extension urbaine des POS et PLU) est important en volume. Mais il n'est pas systématiquement en phase avec la demande des entreprises du fait de la nature de l'offre (taille, coût, équipements...), son positionnement géographique et la vocation des espaces en développement.

Le Pays d'Aix apparaît comme **un espace à fort potentiel pour le développement économique métropolitain**. En effet, il reste très recherché par les entreprises et propose **une offre diversifiée**. Les principales réserves foncières se situent dans le **Sud Aixois, le val de Durance et le val de l'Arc**. Elles sont largement tournées vers l'accueil d'un **tissu économique productif et innovant** (Energie, Numérique).

L'Ouest du département propose l'offre la plus massive au sein de la Métropole, mais c'est aussi dans ces territoires qu'elle apparaît la plus spécifique. 1 200 hectares pourraient être mobilisés sur le GPMM afin de faire du **port de Fos un cluster logistique et industriel euro-méditerranéen**. L'hinterland portuaire est avant tout destiné à l'accueil de logisticiens et d'industriels.

Les autres territoires de projets autour de l'étang de Berre sont également assez spécifiques : les terrains mobilisables à **l'Est de l'étang (Marignane, Vitrolles, Saint-Victoret)** et à **Istres** sont majoritairement **dédiés à l'aéronautique** ; tandis que les espaces économiques autour de **Grans-Miramans** ont pour projet de renforcer prioritairement la logistique. Le territoire de projet situé au **Nord du chenal de Caronte** combine amélioration de l'accessibilité, développement urbain et développement économique (accompagnement de la filière cinéma, développement des activités maritimes et nautiques, requalification de la zone d'activité Croix Sainte).

Enfin, l'offre foncière est aussi très ciblée à Marseille, le long de la façade maritime Nord. **L'OIN Euroméditerranée**, engagée en 1995, a permis la réalisation de **500 000m² de bureaux et 500 000 m²** pourraient encore y être construits. Il s'agit d'une opération de requalification urbaine lourde avec une offre économique avant tout tertiaire. Dans un même temps, le **GPMM** a programmé des investissements lourds dans **les bassins Est du port** pour renforcer la fonction logistique-portuaire.

A l'Est du territoire, l'offre est concentrée sur la Ciotat (Athélie) et Aubagne-Gémenos (parc d'activités plaine de Jouques et des Paluds). Si l'offre reste relativement limitée sur ce dernier secteur du fait de l'insuffisance de foncier commercialisable, il existe un enjeu fort de développement pour répondre aux besoins.

Cette vision d'ensemble de l'offre métropolitaine permet tout de même de pointer certains enjeux :

On s'aperçoit ainsi qu'aujourd'hui, le foncier potentiellement mobilisable à court ou moyen terme ne se trouve pas dans les territoires les plus recherchés. En effet, **l'offre** (en volume) se situe, pour l'essentiel, vers **l'Ouest de la Métropole**, alors que **la demande des entreprises se concentre entre Aix et Marseille**. Cette situation est d'autant plus tendue que dans les sites productifs les plus recherchés, la concurrence forte des commerces et du bureau rend le foncier dédié aux activités productives d'autant plus rare.

Développer une offre nouvelle au cœur de la Métropole est un véritable défi. Il suppose **un réinvestissement lourd sur les espaces existants, la réhabilitation et la densification de zones étant bien souvent plus chères que la création ex-nihilo**.

Mobilité et accessibilité dans les zones d'activités

La Métropole comprend **253 zones d'activités, cinq d'entre elles concentrent 61 % des emplois** (environ 82 000 emplois pour Marseille-Nord, 40 000 pour Vitrolles-Marignane, plus de 30 000 emplois sur le pôle d'activités d'Aix-en-Provence et Arbois-Durance, près de 14 000 de la ZIP de Fos-sur-Mer et 12 000 d'Aubagne-Gémenos, 2022) (source : Plan Local de Mobilité 2020-2030, Métropole Aix-Marseille-Provence, Agam-AUPA). Leur accessibilité est un enjeu majeur de développement et d'insertion par l'emploi, mais leur desserte en transports en commun est complexe (du fait des facilités de stationnement proposés et de leur faible densité) et leur impact sur l'environnement et la saturation routière peut-être majeur. Le Plan de mobilité métropolitain propose les outils nécessaires à la création d'une base commune d'actions pour tous les pôles d'activités : covoiturage et réalisation de Plans de Mobilité. Ces deux actions sont très liées : le facteur clé du succès du co-voiturage est la mobilisation interne aux entreprises. Pour les plus grandes zones, le Plan de Mobilité investit massivement dans des alternatives fortes à l'autosolisme : transport urbain à haut niveau de service, plusieurs lignes du REM, maillage cyclable interne et vers les pôles urbains proches, solutions pour le dernier kilomètre à vélo ou par des navettes à la demande, possiblement autonomes à terme, et autopartage.

Pour assurer l'efficacité de ce plan d'action, les zones d'activités et la Métropole s'engageront dans des Contrats de Mobilité, prévoyant, en particulier des objectifs d'usage des modes alternatifs et la diminution du stationnement.

La desserte des bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille et sa Zone Industriale-Portuaire nécessite des solutions adaptées et innovantes, au vu de l'étendue du site et de son éloignement des pôles d'échange.



2.2.3 Le commerce, un pilier important pour l'économie mais un équilibre territorial à (re)trouver

Avec 15,9% des emplois salariés en 2022, 53 600 établissements commerciaux, de restauration et de services, soit 3,5 millions de m² de surface de vente, le commerce occupe une place majeure dans l'économie et l'armature de la Métropole. C'est aussi un puissant vecteur d'aménagement du territoire et un secteur en profonde mutation qui interroge le modèle de développement du commerce.

A. Une armature commerciale de poids en recherche d'équilibre

En 2022, la Métropole Aix-Marseille-Provence comptabilise près de **53 600 établissements commerciaux, de restauration et de services**, employant près de **16% des emplois salariés privés du territoire**, bien plus que l'industrie, qui emploie près de 76 000 personnes et que le bâtiment qui en emploie 48 000 (source : ACOSS 2022). L'ensemble de ces commerces représentent une surface de vente de l'ordre de **3 400 000m²** (source : Schéma Directeur de l'Urbanisme Commercial, Métropole Aix-Marseille-Métropole, 2020).

La décomposition de l'armature marchande par typologie d'activités fait état d'**un poids marqué du secteur marchand** (commerces alimentaires, d'équipement de la personne, d'équipement de la maison et offre de culture/loisir) qui représente plus des deux tiers de l'offre (36%). Les services commerciaux (pharmacies, salles de sport, pressings...) et non commerciaux (agences immobilières, assurances, banques) représentent quant à eux 38% de cette même offre. Par ailleurs, les cafés, hôtels et restaurants représentent 18% de l'offre marchande de la Métropole, chiffre relativement faible au vu du caractère touristique de certaines communes.

De manière générale, la répartition des activités marchandes par typologie d'activités s'avère relativement similaire à celle observée à l'échelle d'agglomérations telles que Lyon ou Lille.

Si l'on rapporte le nombre d'établissements marchands au nombre de résidents de la Métropole, on observe une **densité de 28,6 établissements commerciaux artisanaux et de services pour 1000 habitants**. Ce chiffre s'avère **très élevé**, puisqu'il est supérieur de près de 20 % aux moyennes observées au sein de métropoles de comparaison (Lille et Lyon, autour de 26 établissements pour 1000 habitants en moyenne).

La Métropole affiche également un **taux de vacance commerciale, plus élevé qu'ailleurs** (16% contre 13% en moyenne en France, avec des variations localement importantes : 8% à Aix, 19% à Marseille).

Un plancher commercial en grandes et moyennes surfaces considérable

La Métropole d'Aix-Marseille-Provence comptabilise 1 100 grandes et moyennes surfaces (établissements commerciaux de plus de 300 m² de surface de vente). En termes de surface, ces activités représentent près d'1,5 millions de m² de surface de vente dont 40% en alimentaire. Si l'on rapporte les surfaces de vente des grandes et moyennes surfaces commerciales au nombre de résidents de la Métropole, on observe une densité de plus de **771 m² pour 1 000 habitants**. Ce chiffre se révèle élevé, puisqu'il est **supérieur de 11 % aux moyennes observées au sein de métropoles de comparaison** (Lille et Lyon, 693 m² de surface de vente pour 1000 habitants en moyenne). Les secteurs de l'équipement de la maison et du bricolage/jardinage observent la plus forte densité comparativement à Lille et Lyon, avec des densités supérieures à celles de ces deux métropoles dans un ratio de 28 à 34%. La densité alimentaire est également supérieure de 6% à celle de ces mêmes métropoles.

Toutefois, la densité commerciale d'Aix-Marseille-Provence apparaît également très hétérogène en fonction des secteurs géographiques internes.

Une concentration sur les grands axes de flux

L'offre reste polarisée sur **les espaces les plus peuplés** (axe Aix-Marseille-Aubagne) tout en se densifiant **vers Pertuis et l'Ouest de l'étang de Berre** (ces derniers ont le plus autorisé de nouvelles surfaces de vente ces dernières années). Les territoires de **Marseille Provence et du Pays d'Aix** concentrent à eux seuls les **¾ de l'offre métropolitaine en surface de vente**. Les densités sont particulièrement fortes autour **d'Aubagne, d'Aix-en-Provence et de Martigues**.

Une armature commerciale faiblement hiérarchisée

A l'échelle d'Aix-Marseille-Provence, 15 communes génèrent près de 90 % du chiffre d'affaires de la métropole et bénéficie de chiffre d'affaires supérieur à 100 M d'Euros. Parmi ces 15 communes, on distingue :



- **La commune de Marseille**, qui représente à elle seule, 43 % du chiffre d'affaires de la Métropole ;
- **Aix-en-Provence**, second pôle en termes de contribution au chiffre d'affaires de la Métropole, dont le poids s'avère toutefois quatre fois moins important que celui de Marseille (10% du chiffre d'affaires métropolitain)
- **Aubagne**, notamment en lien avec le poids de la zone de la Martelle, se positionne comme 3ème commune en termes de chiffres d'affaires.

L'analyse de la répartition du chiffre d'affaires fait état d'une armature commerciale faiblement hiérarchisée, au sein de laquelle deux pôles majeurs se distinguent : Marseille et Aix-en-Provence. Elle doit toutefois être complétée par le **poids spécifique du pôle marchand de Plan de Campagne**, zone commerciale localisée sur les deux communes de Cabriès et des Pennes Mirabeau.

Les chiffres d'affaires des principales communes de la Métropole sont en grande majorité issues des grandes surfaces commerciales. Au-delà de la spécificité des communes accueillant la zone commerciale de Plan de Campagne (Cabriès et les Pennes Mirabeau observant toutes deux 83 % de leur chiffre d'affaires issus des grandes surfaces), cette observation s'avère particulièrement marquée au sein des communes d'Aubagne, Vitrolles et Bouc Bel Air (plus de 80% du chiffre d'affaires issus des grandes surfaces commerciales), ainsi que Martigues dans une moindre mesure (75%).

A contrario, les communes de Salon-de-Provence et Aix-en-Provence observent un chiffre d'affaires constitué pour moins de 65% par les grandes surfaces, et pour près d'un tiers (32%) par les commerces de moins de 300 m². Cette spécificité est directement liée au poids marchand de leurs centres-villes, et à l'offre restreinte des grandes surfaces commerciales à proximité immédiate. Au sein de Marseille, le chiffre d'affaires généré par les commerces est très diffus. Les principaux pôles marchands ne génèrent que la moitié du chiffre d'affaires de la ville. **La Valentine, premier pôle commercial de la ville, génère 13 % du chiffre d'affaires de Marseille** et répond à l'ensemble des besoins. **L'ensemble des commerces du centre-ville** (hors pôle spécialisé tel que les Terrasses du Port), constituant le **second pôle commercial, génère 13 % du chiffre d'affaires de Marseille et reste très peu tourné vers les achats courants comparativement à des pôles de taille similaire.**

Un mouvement de périurbanisation qui s'intensifie

Avec 55% des surfaces de vente de la Métropole localisées sur des zones commerciales, 30% dans les quartiers et espaces périurbains et 15% seulement dans les

centres villes, la tendance globale, en volume de production est toujours à une périurbanisation de l'offre.

Entre 2012 et 2016, en nombre de commerces, on observe un affaiblissement de la part relative des centres villes (de 39 à 33%) et un renforcement des autres polarités, dans les zones commerciales et les quartiers et espaces périurbains. Cette tendance concerne tous les types de commerces à l'exception des grandes surfaces spécialisées, les seules à renforcer leur présence dans les centres (city-marché) et à perdre du terrain ailleurs. **Le poids des centres-villes apparaît donc inférieur à la moyenne nationale** (en % du chiffre d'affaires des commerces), en particulier à Marseille.

Les zones commerciales qui concentrent 40% de l'emploi du commerce, répondent à un large éventail de besoins d'achats, alliant les besoins quotidiens, (notamment hyper et supermarchés, qui y trouvent des conditions d'accessibilité et de stationnement plus propices à leurs activités) aux besoins occasionnels non alimentaires (grandes surfaces spécialisées). L'offre culture/loisir et équipement de la personne s'y déploie dans les galeries marchandes, sur des formats identiques à ceux des centres villes. Ces pôles commerciaux, au plus près des flux de consommation, occupent des positions significatives dans le territoire, sur les grands axes routiers.

Les pôles ou espaces commerciaux dans le diffus, correspondant aux commerces présents le long des axes de transit, en entrée de ville et de village, regroupent près de 45% des établissements et leur part est en croissance : ils se développent plus vite que les centres villes et les zones commerciales. Ils répondent essentiellement à une **demande de praticité et de proximité**. On y trouve notamment une offre alimentaire significative avec quelques commerces et services de proximité complémentaires.

Cette périurbanisation de l'offre est **un facteur de fragilisation du commerce du centre-ville** et contrarie largement les différentes initiatives visant une redynamisation des centres. Elle contribue également à **exacerber les flux pendulaires liés aux mobilités d'achat**. Toutefois dans un contexte d'essor du e-commerce, la réduction du déplacement d'achat du consommateur pourrait avoir une incidence sur cette mobilité.

B. Une dynamique de croissance avec des disparités selon les branches et les territoires

Entre 2009 et 2016, le secteur commerce, toutes branches confondues, a créé **près de 6 800 emplois salariés** (soit +7% de croissance depuis 2009). Cette croissance est très largement portée par la branche hôtels-restaurants-cafés-tourisme qui a



créé plus de 5 500 emplois salariés. La montée en gamme de **l'offre hôtelière marseillaise** tout comme la croissance de **la restauration rapide** y ont pris une large part.

Sur **l'ensemble des autres secteurs, le solde est aussi positif** (+1 200 emplois salariés) mais cache des disparités selon les branches. On observe un bon dynamisme dans **les activités alimentaires (+21%) et culture-loisirs (+ 15,6%)**. Le retour du **commerce alimentaire de proximité** se confirme avec une forte progression de l'emploi salarié dans les activités de fruits et légumes, alimentation générale. **Les pertes les plus significatives** correspondent au secteur de **l'équipement de la maison (-19,2%) et le commerce automobile (-5,4%)** traduisant une évolution dans les modes de consommation (pour l'équipement de la maison les achats étant réalisés de plus en plus sur internet, pour l'automobile, l'achat de véhicules d'occasion a triplé entre 2009 et 2016).

Au niveau territorial, seul le territoire **Marseille Provence crée des emplois de manière significative avec 5 000 emplois salariés supplémentaires** (soit +10%). Une grande partie de la croissance est liée à **l'hôtellerie/restauration** (3 700 emplois sur 5 000) et aux **supermarchés/city marchés** (+1 000 emplois salariés). Sur **le Pays d'Aix, 1 360 emplois salariés privés ont été créés, (soit + 4,7%)**. Cette croissance est aussi portée par la restauration (+1 600 soit +24%). En revanche, sur les autres territoires, le dynamisme de l'hôtellerie-restauration constatée à Aix-en-Provence et Marseille, est moins significatif.

Le pays d'Aubagne et de l'Etoile crée **200 emplois salariés**, en lien avec les branches de l'hôtellerie/restauration, de l'alimentaire et de l'autocycles. **Dans le Pays salonnais**, ce sont les branches alimentaires (+170) et de l'hôtellerie/restauration (+100) qui sont les plus dynamiques.

Sur le **territoire Istres-Ouest-Provence**, l'emploi progresse de 5%, grâce à la branche de l'équipement de la personne qui représente 50% des créations nettes d'emplois salariés.

Le Pays de Martigues est le seul à connaître sur cette période une perte nette d'emplois salariés, tous secteurs confondus, de -160 emplois, soit - 4%) (source Acoss 2016). *Cette analyse ne tient pas compte des indépendants : artisans, commerçants (emplois non-salariés).

C. Une évolution accélérée des pratiques de consommation

Les habitants d'Aix-Marseille-Provence consomment généralement près de chez eux, ou à proximité de leur lieu de travail. Cela explique pourquoi 90% des achats (alimentaires et non-alimentaires) s'effectuent au sein du territoire de résidence. Néanmoins, les territoires de l'Ouest-étang de Berre (Istres Ouest Provence

et Pays de Martigues) et le Pays Salonais affichent une plus grande dépendance commerciale aux autres territoires pour certains actes d'achat : 65% des achats des habitants du Pays Salonais se font au sein du territoire, une large partie (18%) s'effectuant notamment en Pays d'Aix. Istres Ouest Provence et Pays de Martigues se trouvent être mutuellement interdépendants, avec entre 13 et 20% d'**évasion commerciale** entre ces deux territoires. Depuis dix ans, la consommation est en effet devenue le premier motif de déplacement, avant le travail (EMD 2009).

Les pratiques de consommation évoluent aussi considérablement : davantage en ligne, plus locales, au sein de commerces de plus petite taille... Avec 10% d'achats effectués en ligne (toutes catégories confondues), Aix-Marseille-Provence se trouve dans la moyenne nationale. La part de marché du e-commerce continue de progresser fortement. On atteint à fin 2021 une part de marché d'environ 15%. Ses habitants consomment en revanche davantage dans les « petites surfaces » (moins de 300m²) que la moyenne. Ces dernières années, on observe un accroissement de la fréquence d'achat de produits alimentaires locaux (essentiellement via les marchés du territoire ou les petits commerces : ¼ des habitants en achètent 2 à 3 fois par semaine), ainsi que l'essor des pratiques de (re)vente / achat d'occasion, consommation dans les magasins bio, essor des drives, etc.

Ces évolutions sur le long cours ont été en partie précipitées par la crise du Covid-19 : la consommation a fortement diminué en 2020 dans tous les domaines (hormis l'alimentaire), avant de retrouver en 2021 son niveau d'avant-crise. Concernant le e-commerce en 2020, ses parts de marché ont progressé 3 fois plus vite que la tendance observée ces dernières années.

L'essor du e-commerce constitue une tendance de fond susceptible de transformer en profondeur l'armature commerciale du territoire : indépendamment de sa vitesse de progression, il est synonyme d'une massification des flux de colis (+3 millions de colis d'ici 5 ans si sa progression poursuit son rythme de croisière) et d'une évolution des surfaces commerciales. D'autre part, une partie des surfaces de vente « physiques » devra muter à court et moyen terme vers des surfaces logistiques e-commerce. Une progression de 2 à 6 points de part de marché e-commerce entraînerait une création de surfaces commerciales et d'emplois, à l'inverse d'une progression plus forte.



SCHÉMA DE L'ARMATURE COMMERCIALE MÉTROPOLITAINE EXISTANTE

Centralités commerciales de rayonnement métropolitain

- Périphérique
- Centre-ville

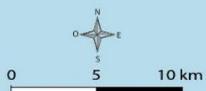
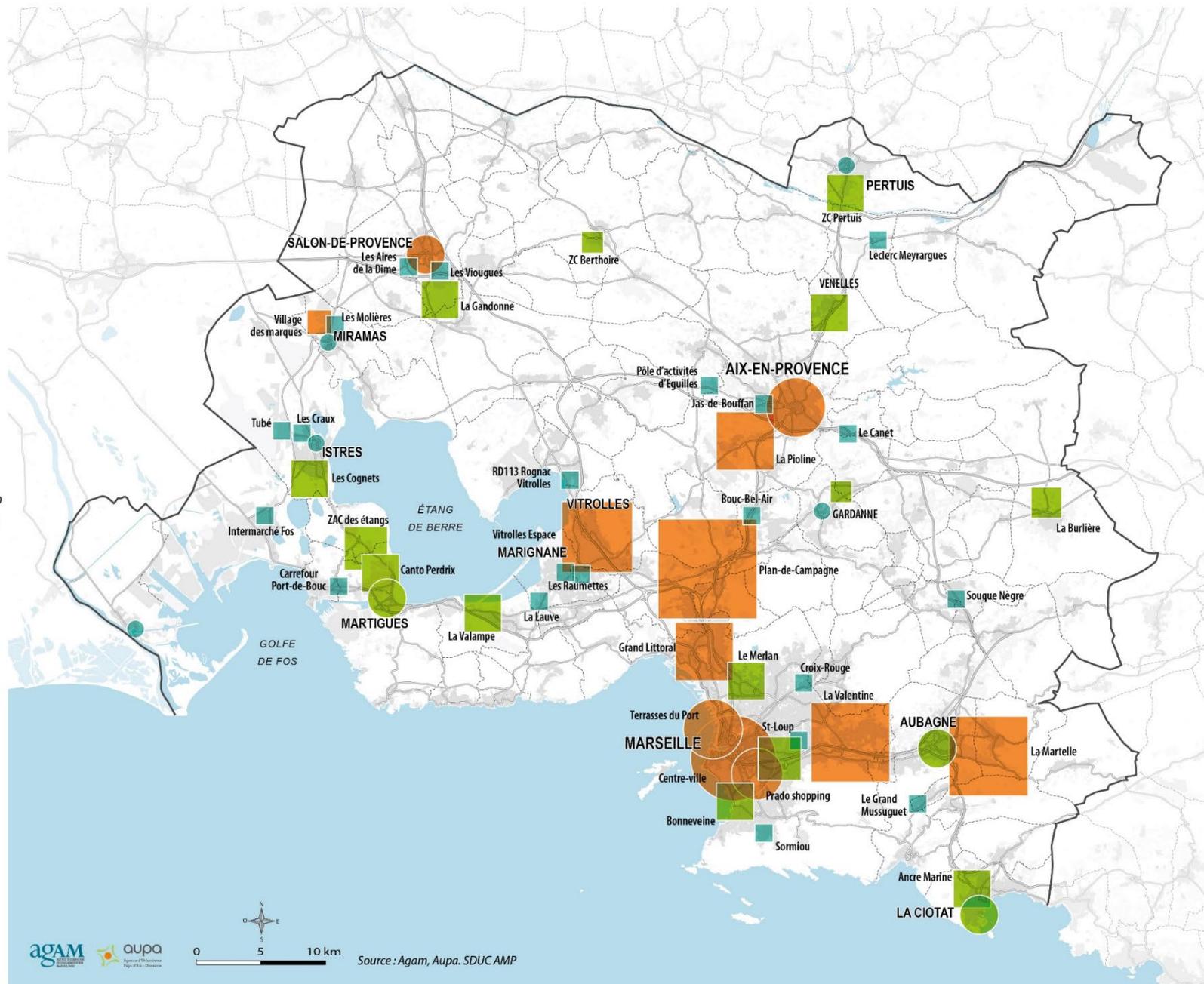
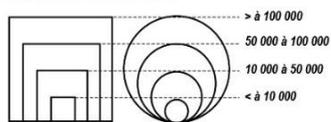
Centralités commerciales de bassin de vie

- Périphérique
- Centre-ville

Centralités commerciales de proximité

- Périphérique
- Centre-ville

Surface de vente en m²



Source : Agam, Aupa, SDUC AMP

Une forte dynamique de projet, sans effet notable sur l'emploi

Avec 496 465 m² m² de surface de vente autorisées en Commission Départementale d'Aménagement Commercial (CDAC), entre 2010 et 2021, la Métropole a connu une croissance forte des projets autorisés ces dernières années ; plus de deux fois la moyenne des grandes métropoles françaises. A titre de comparaison, entre 2009 et 2014, 340 630 m² étaient autorisés sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence contre 104 000 m² sur la Métropole lyonnaise (source : étude AGAM 2020 pour CCIAMP).

Ces projets autorisés irriguent l'ensemble du territoire puisqu'on les retrouve à la fois dans **les grandes zones commerciales existantes (Plan de Campagne, Marseille Grand Littoral, Valentine, Grand Vitrolles, Martigues Canto Perdrix, ZAC des Etangs à Saint-Mitre les Remparts, Venelles...)** mais aussi **dans les espaces diffus** (quartiers et périurbain) avec le Village des Marques à Miramas, l'Ensoleillé et le Jas de Bouffan à Aix et l'espace Saint-Loup à Marseille. En revanche, **les centres villes, concentrent assez peu de projets soumis à autorisation**, excepté en 2010/2011 à **Istres avec le Forum des Carmes** et à **Salon de Provence avec l'opération Place Morgan**. Marseille fait figure d'exception puisqu'elle connaît **une production très importante dans son péricentre (Terrasses du Port, Voutes de la Major, Docks à la Joliette)**, mais cette offre a un impact sur l'armature commerciale historique du centre-ville.

Au regard des surfaces nouvelles implantées sur le territoire, l'évolution de l'emploi, (hors secteur hôtellerie-restauration-café-tourisme, non soumis aux CDAC), de l'ordre de +1 200 emplois entre 2009 et 2016, apparaît limitée. Le niveau d'équipement est tel qu'à l'échelle métropolitaine, on observe plus une recomposition du commerce qu'un véritable développement du secteur.

D. Un secteur en pleine évolution et un impact urbain à réinterroger

Le secteur du commerce, en importante **mutation** est générateur de mouvements nouveaux, à la fois dans **les modes de distribution** mais aussi dans **les pratiques des consommateurs**.

Le premier secteur d'évasion commerciale à l'échelle métropolitaine est, de loin, le secteur numérique avec **près de 10 % du chiffre d'affaires total** du commerce, soit **près de 1 milliard d'euros annuel**. Ce domaine connaît une croissance annuelle de 14 %, ce qui illustre l'importance qu'il va prendre dans les années à venir et l'impact sur les centres-villes. L'évasion vers d'autres territoires reste marginale et peut être qualifiée d'incompressible, démontrant une relative **autosuffisance de l'armature commerciale** par rapport aux besoins des métropolitains. La part du commerce numérique est particulièrement élevée sur les thématiques de **l'équipement de la**

maison et connaît une croissance importante sur **l'équipement de la personne**. **L'enquête sur les comportements d'achat** réalisée dans le cadre du **Schéma Directeur d'urbanisme Commercial** révèle que les premiers motifs de choix du numérique restent **la diversité et le prix**, et rentre donc en concurrence frontale avec l'offre périphérique aujourd'hui positionnée sur ces mêmes créneaux. L'analyse prospective sur le e-commerce tend à montrer que la part de marché du secteur continuera à progresser dans les différentes thématiques dans les prochaines années, ce qui interroge dès à présents les stratégies territoriales de développement commercial. Au niveau des formats de vente, le numérique a aussi profondément modifié **les manières de consommer**. Par ailleurs, il génère des besoins nouveaux, notamment en termes de **gestion de la logistique urbaine en centre-ville**.

Les ressorts de l'attractivité commerciale évoluent eux aussi. **Les hypermarchés perdent du terrain** et la plupart des grandes enseignes réduisent leur surface de vente au profit **des drives et des galeries marchandes** qui se multiplient ces dernières années. Par ailleurs, le consommateur est davantage sensible à la **qualité des espaces commerciaux** qu'il fréquente et aux aménités proposées mêlant architecture, loisirs, commerces, culture. Il faut également anticiper la « sur offre » commerciale avec la concurrence du e-commerce et donc la probable apparition de friches. L'ensemble de ces évolutions impliquent d'envisager **la diversification des zones commerciales, voire leur mutation**. Ainsi, nombre de pôles commerciaux, nécessitent des actions fortes de requalification tant au niveau de l'adaptation aux nouvelles demandes que de l'insertion urbaine et des exigences environnementales.

Malgré ces évolutions des modes de consommation, les établissements commerciaux continuent de se développer. Ainsi, à horizon 2025, l'ensemble des projets nouveaux actés sur la Métropole représentent **180 000 m² de surface de vente supplémentaire**. Selon l'INSEE, la population augmenterait dans le même temps de 55 000 personnes, ce qui donne un ratio de **3 300 m² supplémentaires pour 1 000 habitants supplémentaires** (contre 1 700 m² pour 1 000 habitants actuellement).

Or malgré l'importance des m² réalisés, il apparaît que **le développement de l'offre ne crée plus autant d'emplois salariés privés** que par le passé. Par ailleurs, le développement de cette offre s'effectue dans un contexte sociodémographique peu favorable, avec une évolution limitée de la population et de son pouvoir d'achat.

Ces évolutions ne vont pas dans le sens d'un développement durable du territoire et ont de lourds impacts. Le développement exponentiel de l'offre génère une importante consommation d'espace puisque c'est dans les zones commerciales et dans



le diffus que se concentrent les projets par ouverture de nouveaux espaces à l'urbanisation plutôt que par optimisation de sites déjà occupés. Enfin, elle génère **une mobilité accrue** et le report modal sur les transports en communs reste limité notamment sur les zones commerciales de périphérie (moins de 5% de part modale TC en périphérie).



SYNTHÈSE DES ENJEUX

- **Adapter le développement territorial à une armature urbaine mieux structurée**

La Métropole se distingue par sa structure multipolaire construite autour de 92 villes et villages. Des centres urbains porteurs de rayonnement international, aux petits villages propices à la proximité, en passant par les villes moyennes « actives » et équipées, chaque niveau de l'armature offre des possibilités différentes et complémentaires. Il ne s'agit pas de déployer le même niveau d'équipements et de transports pour toutes les communes mais de trouver un juste équilibre entre celles pouvant contribuer à l'attractivité du territoire et jouer un rôle moteur concernant l'accueil de populations et la mixité des fonctions et celles, plus petites, dont l'enjeu est davantage qualitatif, en lien avec leurs fonctions résidentielles.

- **Poursuivre l'effort en matière de réduction de consommation d'espace**

L'évolution de la nature des sols entre 2009 et 2017 illustre les multiples pressions auxquelles ces espaces sont exposés : hausse des surfaces imperméabilisées (habitat, mines, décharges et chantiers, activités) au détriment d'espaces agricoles (2 068 hectares consommés) et naturels (1 473 hectares d'espaces consommés). Ces derniers sont pourtant indispensables à la fois pour maintenir le cadre de vie des populations et pour la résilience de la Métropole. Avec la loi Climat et Résilience, la lutte contre l'artificialisation des sols prend une nouvelle ampleur, grâce à la fixation d'objectifs ambitieux (- 50% de la consommation sur les 10 premières années, conformément aux objectifs du SRADDET) et l'absence de toute artificialisation nette des sols à 2050).

L'atteinte de ces objectifs et la diminution du foncier facilement urbanisable, appellent à s'interroger sur les autres leviers possibles pour limiter la consommation des sols, en particulier pour l'évolution des pratiques vers une utilisation plus économe de l'espace. Cela nécessite de privilégier les formes innovantes et durables d'aménagement et de requalification urbaine, développer une certaine forme de mixité fonctionnelle, revaloriser les friches, et contribuer à la structuration des secteurs périphériques.

- **Anticiper les mutations et optimiser le foncier économique existant**

Une réflexion sur le parc d'activités existant est un préalable indispensable à la mise en œuvre d'une stratégie foncière en matière d'économie. En effet certaines zones obsolètes ne sont plus en mesure de répondre aux exigences des entreprises. Le bâti y est souvent peu fonctionnel et l'environnement peu attractif. Par ailleurs, ces sites sont parfois sous utilisés car leur organisation interne ne permet pas une densification optimale. Leur renouvellement est essentiel pour améliorer la qualité globale des zones, que ce soit en termes de services aux salariés, de desserte ou encore d'équipements pour les entreprises.

- **Intégrer les contraintes du territoire dans son développement urbain**

La Métropole est exposée à de multiples risques et nuisances qui, dans de nombreux cas se cumulent. Amplifiés par le changement climatique et les conséquences de l'urbanisation, ces risques vont, dans les prochaines années, fortement impacter nos modes de vie.

S'ils ne peuvent pas toujours être anticipés et limités, ils doivent être le mieux possible intégrés au cœur des projets. Il y a donc un enjeu fort d'augmentation de la capacité de résilience métropolitaine grâce à un aménagement propice, des systèmes et des réseaux adaptés. En ce qui concerne la gestion du risque feu de forêt, elle s'effectue, par exemple, par la maîtrise de l'occupation des sols et de l'urbanisation dans les zones sensibles et le développement de formes urbaines mieux adaptées à l'aléa.

- **Structurer l'armature métropolitaine à partir de l'offre de mobilités**

En 2009, 6,5 millions de déplacements quotidiens ont été réalisés sur le territoire métropolitain dont 58% en voiture et 10 % en transports en commun (source : Enquête Ménages Déplacements, 2009). L'utilisation massive de la voiture individuelle génère d'importants phénomènes de congestion, impacte le budget des ménages, augmente les émissions de gaz à effet de serre, détériore la qualité de l'air et, ainsi, nuit à l'attractivité de la Métropole. Une offre alternative en transport à haut niveau



de service est existante à Marseille avec un effet réseau, dans une moindre mesure dans quelques villes moyennes et en cours de déploiement à Aix-en-Provence. La lutte contre le changement climatique, le renchérissement du coût énergétique et la nécessité de rapprochement des zones d'habitat, d'emplois et de service impliquent de poursuivre le développement des réseaux de transports collectifs. Il est aussi nécessaire d'organiser le développement urbain en cohérence avec l'offre de mobilités et d'organiser une armature efficace autour des pôles d'échanges multimodaux qui peuvent constituer le support de lieux de vie, d'aménités, d'accueil d'activités économiques...

- **Prendre en compte les évolutions socio-démographiques**

Du point de vue des dynamiques démographiques, la Métropole connaît un ralentissement de sa croissance avec un solde naturel positif et un solde migratoire déficitaire qui interroge directement l'attractivité du territoire. Parallèlement, la structure de sa population vieillit : ¼ de la population métropolitaine a plus de 60 ans et dans certaines communes c'est plus du tiers. Cette dynamique se poursuivra à un rythme accéléré dans les prochaines années si des leviers d'attractivités ne sont pas activés. Le prolongement de ces tendances interpelle sur le développement de l'économie, des mobilités, des besoins en matière d'habitat, de services de proximité, d'équipements et de santé mais aussi sur les conséquences en termes de mixité fonctionnelle et sociale

- **Fluidifier les parcours résidentiels et rechercher de meilleurs équilibres territoriaux**

Le fonctionnement résidentiel métropolitain est aujourd'hui marqué par une dichotomie entre d'une part des centres-villes présentant une fragilité de leur parc de logements et nécessitant une relance des parcours résidentiels, et d'autre part, des territoires périurbains où l'offre sociale est insuffisamment adaptée. Ces besoins résidentiels non satisfaits sont exacerbés par les prix de logements déconnectés des revenus des ménages et une carence du parc locatif et social qui participe largement

à l'évasion des classes moyennes vers les franges de la Métropole. Malgré une dynamique de production accrue, l'inégale répartition du parc social et la demande très élevée soulèvent l'enjeu d'une plus grande mobilité des ménages dans ce parc et d'un nécessaire rééquilibrage géographique de l'offre.

La Métropole est aussi constituée d'espaces socialement et spatialement fragmentés avec des poches de précarité qui restent très concentrées dans certains quartiers cumulant les difficultés et largement ciblés par la politique de la ville. Il est fondamental de poursuivre la redynamisation de ces quartiers et de porter les actions du Nouveau Programme National de Renouveau Urbain (NPNRU) pour le désenclavement urbain, la mixité sociale et fonctionnelle.

- **Encadrer l'évolution de l'armature commerciale**

Avec 53 600 établissements commerciaux, de restauration et de services, soit 3,5 millions de m² de surface de vente (source : SDUC et ACOSS 2022), le commerce occupe une place majeure dans l'économie et l'armature de la Métropole. Les logiques de concentrations commerciales périurbaines et leurs conséquences sur la dévitalisation des centres villes nécessite une stabilisation de leur emprise foncière. Au regard des évolutions des modes de distribution et des pratiques des consommateurs (développement e-commerce/services de proximité) et dans un contexte de forte densité commerciale et de suréquipement, le principe de stabilisation des grands pôles périphériques commerciaux s'impose. Afin de lutter contre l'artificialisation des sols, la loi Climat et Résilience d'Août 2021 interdit la création de nouvelles surfaces commerciales de plus de 10 000 m² de surfaces non bâties.

Les zones monofonctionnelles et les lieux de concentration commerciale pourraient évoluer pour devenir progressivement soit des opérations mixtes intégrant à terme des logements, équipements et services, soit être des lieux privilégiés de redéploiement d'activités productives.





**LA METROPOLE DES PROXIMITES : LE
REINVESTISSEMENT DES CENTRES ET
LA QUALITE DU CADRE DE VIE, COMME
LEVIER D'ATTRACTIVITE**

3.1 Des villes-centres aux villages : vivre et habiter la Métropole / réinvestir l'urbain

Le caractère multipolaire du territoire a amplifié l'important mouvement de périurbanisation qui s'est opéré en « tâche d'huile » autour des centres et le long des vallées, en multipliant les zones d'activités, les centres commerciaux et les lotissements, et en offrant un foncier facile devenu attractif... Parallèlement, certains centres villes et villages de la Métropole se sont affaiblis, perdant de leur dynamisme. La prise de conscience des répercussions de ce mode de développement sur la qualité de vie et l'attractivité du territoire a amorcé une tendance à la limitation de l'urbanisation extensive, en faveur du renouvellement urbain et de la densification.

Dans cette logique de retour vers l'urbain, les centres-villes constituent un enjeu essentiel. D'une part, parce que leur revitalisation est une réponse prioritaire au déficit d'attractivité commerciale et résidentielle mais aussi parce que la concentration d'emplois et de logements permet de créer des milieux de vie complets et de générer des dynamiques vertueuses. Outre l'animation, la consommation sur place, ces centres peuvent aussi favoriser une qualité de vie de proximité, l'usage des transports en commun et des modes actifs.

La multipolarité de la Métropole, constituée de 92 communes porteuses chacune d'une identité, de possibilités différentes de se loger, apparaît ici comme un véritable atout pour porter cette stratégie d'attractivité. Dans le programme partenarial pour la redynamisation des centres-villes Envie de Ville, la Métropole Aix-Marseille-Provence, accompagnée de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, de l'Etablissement Public Foncier de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de l'Etat a identifié 119 centres, dont 41 dans des communes en comptant plusieurs.



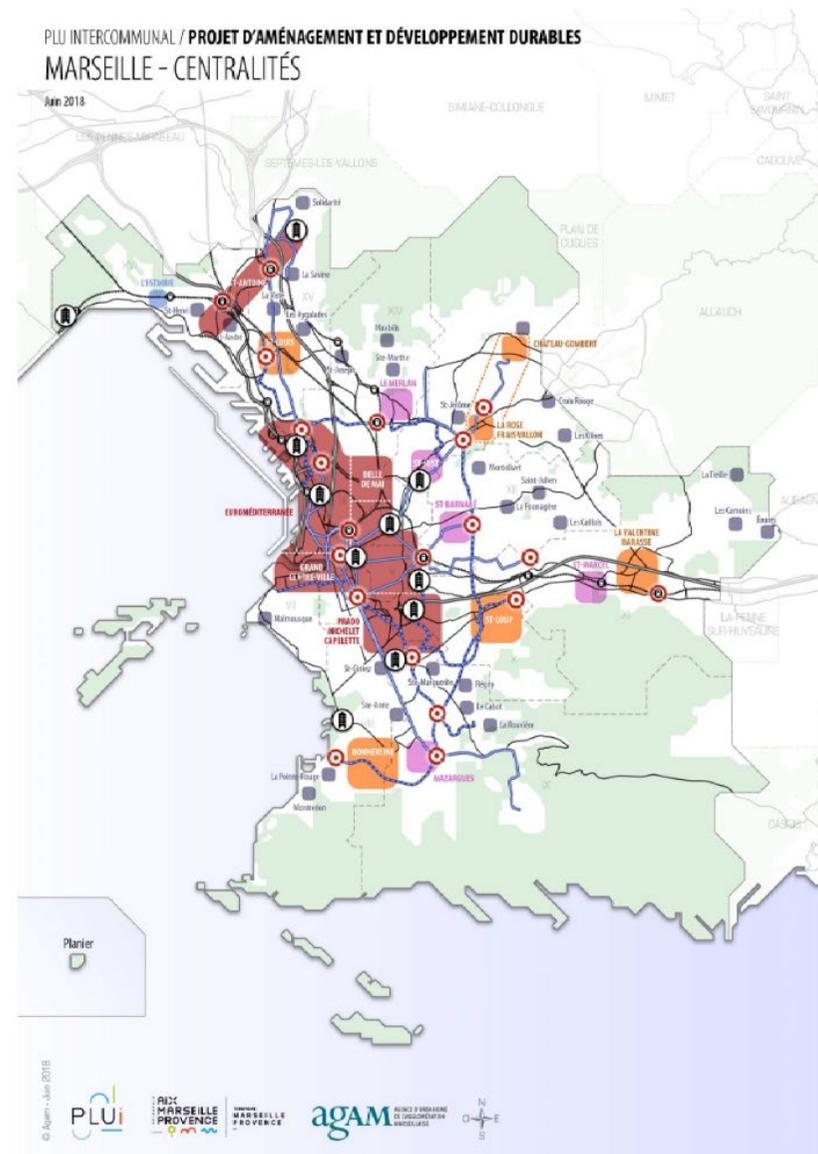
3.1.1 Marseille et Aix : des communes attractives et porteuses de rayonnement

A. Les centralités principales marseillaises et aixoises : des centres porteurs de rayonnement international

Marseille : un Grand Centre-Ville et des centralités porteuses d'un développement urbain potentiel

Du fait de sa taille, la commune de Marseille est constituée de plusieurs centralités principales correspondant à des grands secteurs géographiques : **le Grand Centre-ville**, Saint-Antoine/Grand littoral pour le **Nord marseillais**, La Rose-Château-Gombert pour le **Nord-Est marseillais**, Valentine-Barasse pour l'**Est**, Mazargues, Bonneveine pour le **Sud**. On trouve à proximité les cœurs de ville d'Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons avec qui elle forme un continuum urbain et des fonctionnements urbains liés à chaque « secteur ».

Au regard des fonctions très hétérogènes de ces centralités, les enjeux sont différents : **renforcement du rôle de centralité à l'échelle du bassin** (Grand centre-ville de Marseille) ; **préservation du rôle de pôle de vie** (Mazargues, Plan de Cuques...). Néanmoins toutes partagent un même défi, **l'amélioration de leur accessibilité qui faciliterait une meilleure complémentarité entre centralités et pourrait favoriser l'émergence de vrais quartiers de ville attractifs**.



Le Grand Centre-Ville¹⁵ s'étire sur un vaste périmètre organisé autour du centre historique de Marseille, d'Euromed et de différents sites (Prado-Michelet-Capelette) en lisière des quartiers Sud. Ce vaste secteur bénéficie d'une **attractivité nationale**. Comptant des sièges d'entreprises et d'institutions, vivier d'emplois majeurs, il est également doté d'un patrimoine exceptionnel. Il concentre des grands équipements métropolitains, notamment de **grands équipements culturels** (MUCEM, Opéra, théâtre de la Criée, friche Belle de mai), **des équipements médicaux** (quatre établissements de l'APHM dont celui de la Timone qui est le premier centre hospitalier de la région) et sportifs (stade Vélodrome, Palais de la Glace et de la Glisse) ainsi que plusieurs équipements économiques, touristiques et culturels de rayonnement international.

En termes de recherche et développement, il dispose d'entreprises innovantes avec **le technopôle de Château-Gombert, un centre mondial de recherche en immunologie (Immunotech à Luminy)** et participe au déploiement de la filière Images à travers **le pôle média Belle de Mai**. La présence d'Aix-Marseille Université, avec notamment l'ancrage de ses disciplines scientifiques à Marseille, conjuguée à un tissu dense d'organismes de recherche, contribue pour une part non négligeable au développement des congrès et rencontres scientifiques.

La redynamisation du **Campus Marseille Centre** avec les projets récemment réalisés dans le cadre du CPER vient consolider l'offre en enseignement supérieur et renforcer le pôle étudiant du centre-ville. L'installation en 2023 dans le quartier Saint Charles-Porte d'Aix de l'IMVT, l'ouverture prochaine du bâtiment 14 du Campus Saint Charles à Marseille pour le projet Arts « Turbulence » peuvent également jouer un rôle moteur dans son attractivité.

En termes de déplacement, son accessibilité tous modes (gare Saint Charles, métro, tramway) a été renforcée avec la mise en service du tramway T3. La semi-piétonnisation du Vieux Port, l'apaisement de la circulation automobile, l'extension des zones de stationnement payant, le développement de l'autopartage et de mobilités alternatives ont aussi impulsé une dynamique de changement pour améliorer la mobilité du centre-ville.

Le centre-ville est aussi un secteur dynamique qui fait l'objet de nombreuses opérations en cours. L'une des plus emblématiques, **Euroméditerranée, s'est traduite par l'émergence sur plus de 480 hectares d'un vaste quartier d'affaires et la réalisation de nombreuses opérations de logements**. Elle continue à évoluer avec son extension au Nord. L'attractivité de ce nouveau quartier est confortée

¹⁵ Le Grand Centre-Ville de Marseille comprend l'hypercentre, les quartiers proches de la Belle de Mai, la Joliette, le périmètre Euroméditerranée, ainsi que le secteur Prado-Michelet-Capelette.

d'ores et déjà par l'amélioration de son accessibilité (gare d'Arenc, extension du métro et pôle d'échanges multimodal de Gèze).

L'enjeu majeur de la requalification du centre-ville de Marseille

Depuis quelques années, la ville connaît un renouveau indéniable lié, pour parti, aux nouveaux lieux culturels qui ont notamment permis de stimuler l'innovation entrepreneuriale, en devenant l'un des principaux opérateurs de co-working. Toutefois son centre-ville reste confronté à **plusieurs difficultés socio-économiques et fonctionnelles intrinsèquement liées** : faible attractivité résidentielle liée à un parc de logements inadapté, perte de vitalité des commerces, dévalorisation et insuffisance des espaces publics conjugués à une surreprésentation des ménages modestes, notamment dans les 1^{er}, 2^{ème} et de manière encore plus marquée dans le 3^{ème} arrondissement. L'investissement important engagé depuis plusieurs années en matière de restructuration urbaine, d'équipements publics, d'aménagements d'espaces urbains n'a pas permis d'aboutir à une amélioration suffisante pour valoriser pleinement son potentiel considérable. Dans le cadre de la contractualisation entre l'Etat, la Métropole et la ville de Marseille du **PPA** (Projet Partenarial d'Aménagement) les efforts en faveur **d'une requalification urbaine du centre-ville et la restauration de conditions de logements décentes doivent être poursuivis et accélérés**.

Depuis 2019, le PPA porte sur un périmètre de 1000 hectares avec, pour objectif principal, **la résorption de l'habitat indigne et la restauration du patrimoine bâti**. Il vise également à mettre en œuvre et articuler l'ensemble des leviers et politiques publiques permettant de restaurer l'attractivité et le rayonnement du centre-ville et prioritairement à améliorer le cadre de vie de ses résidents. En ce sens, le programme d'actions concerne aussi la **relance économique** avec la mise en place d'une **stratégie ciblant l'immobilier tertiaire et commercial** intégrant notamment des dispositifs permettant la remise sur le marché de locaux inoccupés et de commerces.

Le quartier de la Belle de Mai, accolé à la gare Saint Charles, fait partie du périmètre d'Euroméditerranée. Actuellement insuffisamment desservi par les transports en commun, ce quartier s'articule autour du projet « Saint Charles à 360 ° » visant à rendre la gare Saint Charles plus accessible et ouverte sur la ville. L'intégration de nouveaux espaces publics et la valorisation de l'intermodalité, notamment à travers le développement du tramway, sont au centre des priorités. Ce projet vise à terme, l'amélioration de la qualité de vie et le renforcement de son attractivité.



Porte d'entrée Est du Grand Centre-Ville, **le secteur Prado-Michelet - Capelette** qui dispose de grands équipements métropolitains (Vélodrome, Parc Chanot, POMGE) est en pleine mutation. Des opérations urbaines récentes ou futures conjuguées au projet de **prolongement du tramway jusqu'à Dromel** sont venues ou vont conforter le renouveau urbain, résidentiel et économique (La Capelette, Opération Vélodrome, Michelet...) de ces quartiers.

Aix-en-Provence : des complémentarités entre centre(s) et périphérie(s)

Le centre urbain¹⁶ d'Aix-en-Provence concentre 52% des habitants aixois et offre 47% des commerces et équipements de proximité de la ville sur une surface représentant seulement 10% du total de la commune. Il rassemble des équipements et services de tous niveaux, d'intérêt métropolitain et à l'échelle des proximités. Au-delà de ce périmètre, d'autres centralités s'organisent, incluant, selon leur distance avec le centre et les fonctions qu'elles mettent en avant, les éléments qui font proximité et profitent à la population dans leur vie quotidienne.

Centre ancien et centre urbain, une multiplicité d'usages et de fonctions

Le centre urbain, au sens large, englobe **les quartiers de l'Arc au Sud, la ZAC du Jas de Bouffan à l'Ouest, Saint-Eutrope au Nord, et le secteur de Pont de Béraud à l'Est**. D'une superficie d'environ 1 800 hectares, il est composé de sous-secteurs issus des périodes successives d'urbanisation : le centre ancien, sa première couronne (faubourgs et premiers lotissements de l'entre-deux guerres), sa deuxième couronne (grandes opérations d'habitat collectif des années 1960 à 1980) et les lisières du centre urbain au Nord et à l'Est.

Le centre ancien¹⁷ correspond approximativement au périmètre du **secteur sauvegardé**, voire un peu au-delà de ses anciens remparts. Sa démographie (18 301 habitants dans le centre-ville) sa taille, sa vie étudiante et sa position centrale où convergent de nombreux flux, font **rayonner la ville-centre au-delà de ses limites administratives**. Le centre ancien possède des fonctions résidentielles, commerciales et une part très satisfaisante en équipements, notamment culturels et judiciaires. Il

¹⁶ Iris Mazarin, Cardeurs, Villeneuve, Hypercentre, Tanneurs, Couronne Nord / Est / Sud / Ouest partie Nord et Ouest partie Sud, Fenouillères, Facultés, Saint-Jérôme, Val Saint-Andre, Pignonnet, Beauvalle

sauvegarde cette image d'une centralité organisée par la diversité patrimoniale, urbaine et identitaire, qui lui confère un cadre de vie qualitatif aménagé à taille humaine.

Le **centre historique** concentre également des grandes écoles et 18 lycées. Ce déploiement n'est pas sans conséquence sur l'organisation des déplacements : depuis quelques années, une logique « centrifuge », visant à désengorger un tour de ville aixois souvent saturé, a été observée dans les implantations des nouveaux établissements scolaires du secondaire (secteur de la Beauvalle avec la Nativité, lycée international et collège à Luynes).

La piétonisation du centre a donné une nouvelle dynamique à la ville et à sa centralité, qui en a fait une « **galerie commerciale à ciel ouvert** », alimentant dans un même temps son attractivité touristique.

L'activité commerciale est particulièrement dense dans le centre d'Aix-en-Provence et le place comme centralité commerciale de premier plan **avec 785 700 visiteurs par semaine pour près de 19 000 résidents** (source : cabinet a.i.d). La densité commerciale de proximité est la plus élevée avec **56 commerces et services de proximité pour 1 000 habitants** (source : INSEE, BPE 2019) (contre 30 pour 1 000 dans le centre de Marseille¹⁸).

Marseille et Aix, des centres attractifs et porteurs de rayonnement

Pour des raisons diverses et parfois contrastées, les espaces urbains de ces deux grandes villes ne sont pas suffisamment attractifs pour la plupart des habitants et des entreprises de la Métropole. A **Marseille**, c'est un **déficit d'images et de qualité globale des aménagements** qui joue contre les espaces centraux. A Aix-en-Provence, c'est au contraire, **l'hyper-attractivité liée à l'image et la rareté des biens** qui rend les prix prohibitifs et le centre inaccessible. L'enjeu est donc bien d'effectuer un **saut qualitatif**, « une mise à niveau métropolitaine » sur les transports, l'offre commerciale, l'espace public, la nature en ville et l'animation urbaine.

Les anciens noyaux villageois

Les villages des **Milles, de Luynes et de Puyricard**, généralement assimilés à des entités distinctes d'Aix-en-Provence, sont très différents dans leur organisation et

¹⁷ iris Mazarin, Couronne Ouest partie Sud, Tanneurs, Hypercentre, Villeneuve, Cardeurs, Couronne Nord

¹⁸ 1^{er}, 2^{ème}, 5^{ème}, 6^{ème} et 7^{ème} arrondissements de Marseille



leur fonctionnement. Anciens noyaux villageois, ils se sont développés au fil des années sous forme d'habitat pavillonnaire et plus récemment avec du petit collectif.

Puyricard au Nord, relié par des routes départementales, est le plus éloigné du centre, ce qui a permis de préserver son caractère villageois. Il accueille tout de même des grandes institutions comme la Chocolaterie Puyricard, l'Institut d'Administration des Entreprises (IAE) ou encore la Clinique de l'Etoile. Mais ce village n'a pas échappé à la logique du pavillonnaire et de l'étalement urbain. L'enjeu est de **renforcer la centralité et l'animation autour du centre historique de ce hameau**, qui s'est progressivement étendu avec la construction de lotissements.

Les Milles et Luynes, au Sud, sont quant à eux connectés au réseau autoroutier par l'A51. **Le village des Milles** est généralement associé au **Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence et à la zone commerciale de la Pioline**. Ces deux villages **concentrent les grands équipements d'échelle métropolitaine, voire nationale**, comme la présence d'un lycée international, l'ARENA ou la maison d'arrêt. On y retrouve également des fonctions de formation comme l'École Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompiers.

La localisation de grands équipements en périphérie et à proximité de zones résidentielles nécessite une bonne anticipation des déplacements, des nuisances, du stationnement et des connexions nécessaires à faire en transports collectifs.

B. Des centralités secondaires qui s'affirment

Au-delà des centralités principales, la Métropole dispose de centralités secondaires complémentaires et diverses qui sont à même de constituer des relais efficaces en termes de services, équipements, emplois et d'aménités aux populations.

Marseille et ses centralités de secteurs

En complément du Grand Centre-Ville qui rayonne sur l'ensemble du bassin centre et au-delà, Marseille dispose de **centralités secondaires correspondant à quatre grands secteurs géographiques (Nord littoral, Nord Est, Est et Sud) cohérents dans leur fonctionnement**.

Bénéficiant d'un rayonnement moindre que sa centralité principale, ces centralités secondaires bénéficient de **potentiels de développement assez inégaux** mais qui néanmoins existent et peuvent jouer un rôle dans le fonctionnement urbain de la

ville. Ils se caractérisent notamment par une **desserte en TCSP, une mixité fonctionnelle, la présence d'aménités** qui en font des lieux privilégiés pour du projet urbain.

Les grandes centralités du secteur Nord Littoral

Des franges d'Euromed aux confins Nord de la ville, les dynamiques urbaines du secteur Nord-Littoral sont animées, pour partie, par **des centralités historiques** (Saint-Louis...) ou **en cours d'affirmation** (Saint-Antoine/Grand Littoral/Etoile). Leur mise en réseau, jusqu'au Grand Centre-Ville, pourrait être facilitée, à long terme, par le prolongement des transports en commun en site propre.

Le secteur Nord Littoral est composé de 4 sites distincts qui dialoguent peu entre la **zone André Roussin, Grand Littoral, le village de Saint-Antoine et l'Hôpital Nord**. L'unité et la cohérence urbaine de cette vaste centralité potentielle semblent avant tout liées à la requalification et au prolongement éventuel du boulevard Barnier. De manière générale, **l'amélioration de la trame viaire de ce site, de ces espaces publics et de son armature de transports collectifs** pourraient stimuler l'attractivité de ce secteur qui dispose de forces incomparables à l'échelle métropolitaine : structure hospitalière, centre commercial Grand Littoral, gare de Saint-Antoine.

Le quartier **Saint-Louis** se singularise par la diversité de ses fonctions. Ses potentiels de développement et projets engagés (Mardirossian, Madrague Plan...) peuvent incontestablement favoriser son dynamisme à condition de poursuivre les efforts de mise à niveau des équipements de superstructure.

Les grandes centralités du secteur Nord-Est

Indissociables de plusieurs noyaux villageois, les centralités du secteur Nord-Est sont avant tout de vastes territoires de projet. Différentes opérations ou réflexions engagées (**Château-Gombert**) viendront, peu à peu, consolider chacune d'elles.

Desservi par le métro et le BHNS, **le secteur La Rose – Frais Vallon – Château Gombert** est personnalisé par des fonctions et tissus très hétérogènes : **le technopôle avec des structures d'enseignement supérieur**, des grands ensembles à vocation résidentielle (**Frais Vallon, La Rose**), des secteurs pavillonnaires, les noyaux villageois de **La Rose et de Château-Gombert**... La construction de cette centralité de projet repose sur la prise en compte de plusieurs enjeux : **amélioration des continuités urbaines** (voirie, espaces publics...) entre les différents quartiers qui la composent, **traitement de la densité aux abords des noyaux villageois, requalification de l'entrée de ville de la Rose**...



Les grandes centralités du secteur Est

Historiques (**Saint-Loup** ou prospectifs (**Valentine-Barasse**), les lieux de vie centraux du Grand Est Marseillais jalonnent tous la vallée de l'Huveaune, à l'exception du quartier de Saint-Barnabé.

Avec ses différents atouts (ZAC à vocation économique, zones d'habitat pavillonnaire, potentiels fonciers – Jouvène-Ruissatel...), le site **Valentine – Barasse** pourrait s'affirmer à moyen/long terme comme la grande centralité de l'Est Marseillais... A condition qu'il soit réorganisé autour de pôles d'échanges et d'une offre de transport avec une meilleure lisibilité.

Concernant la centralité du quartier de Saint-Loup, de grands projets en cours ou récemment finalisés (**PAE Saint-Loup, L2 et échangeur Florian**) vont donner un nouveau souffle à cette centralité organisée autour du noyau villageois historique et de la polarité du centre commercial. Son développement futur reste néanmoins lié à l'arrivée d'un TCSP.

Les noyaux villageois de **Saint-Marcel et de Saint-Barnabé** profitent d'un bon positionnement en termes d'accessibilité. Pour **Saint-Marcel**, deux principaux enjeux peuvent être associés à cette centralité : **la requalification du noyau villageois et les évolutions typo-morphologiques envisageables à sa périphérie** afin de tirer parti de la qualité de la desserte TC (halte ferroviaire). Quant au noyau villageois de **Saint-Barnabé**, cette centralité très dynamique et attractive (équipements, qualité résidentielle) bénéficie **d'une excellente desserte TC** (métro). Des évolutions de densité, à sa périphérie, pourraient être envisagées à condition d'être compatibles avec ses particularités (prise en compte des formes urbaines existantes, gabarit des voies...).

Les grandes centralités du secteur Sud

Les dynamiques urbaines quotidiennes des quartiers Sud sont soutenues, pour partie par **Bonneveine et Mazargues**.

Organisé autour du centre commercial, le quartier de Bonneveine se démarque avec **sa mixité fonctionnelle**. La mutation en cours de l'immobilier de bureaux en immobilier résidentiel est également un enjeu prégnant.

Les quartiers de **Sainte-Marguerite, du Cabot, de Saint-Anne et de la Rouvière** sont majoritairement résidentiels. Des grandes opérations de logements y seront prochainement développées, tel que la ZAC Vallon Régnay avec ses 1000 logements programmés. L'arrivée du Boulevard Urbain Sud, à moyen/long terme, se profile comme une véritable opportunité pour stimuler le rayonnement de ces quartiers.

Le quartier de **Mazargues** constitue quant à lui une centralité historique dont le noyau villageois conjugue une dimension patrimoniale avec des activités commerciales. **Des évolutions de densité**, dans le prolongement du noyau villageois, pourraient être également envisagées si elles restent cohérentes avec les particularités du village et les valorisent.

Dans un contexte où l'on recherche l'intensification des espaces urbains centraux pour trouver une alternative à l'étalement, il s'agit donc désormais **de conforter ces centralités existantes et de prendre appui sur elles pour favoriser les échelles de proximité, développer une mixité fonctionnelle** et constituer de nouveaux points de fixation pour recomposer la ville sur la ville.

Marseille et ses centralités de quartiers

L'armature urbaine des grands secteurs géographiques marseillais s'appuie également sur **des centralités de proximité historiques** correspondant **aux noyaux villageois**. Englobés dans l'expansion urbaine des dernières décennies, nombre de ces noyaux villageois sont restés des **pôles de vie à l'échelle des quartiers**. Outre leur fonction de proximité, ils partagent aussi des enjeux majeurs, notamment la **préservation de leur morphologie bâtie** et de **leur tissu commercial** mais aussi **l'évolution possible des densités des secteurs situés en première ou seconde couronne** des noyaux villageois.

- Les noyaux villageois de **Saint Henri** et de **Saint André** sont bien positionnés : Le projet de pôle d'échange, localisé à **Saint-André** à proximité de la gare de **Saint-Henri**, et l'amélioration de la cadence de la ligne TER intégrée au réseau express métropolitain, vont redonner une nouvelle dynamique à ces polarités.
- **Le noyau villageois de Saint-Just**, accueille les grands équipements métropolitains (Dôme, Conseil Général). Les projets en cours (ZAC Saint-Just) sont autant de leviers de dynamisation pour cette centralité.
- Les noyaux villageois du Merlan et de Saint-Barthélemy dans le secteur Nord-est **possèdent deux équipements de grande importance : le pôle urbain du Merlan et le parc de Font Obscure**. Ce secteur bénéficie actuellement de diverses dynamiques de projet qui devraient contribuer à son renouveau, avec notamment la L2 Nord et les projets de rénovation urbaine en cours ou à venir (élargissement des périmètres d'intervention dans le cadre du NPNRU).



Centralités secondaires aixoises, entre renouvellement et extensions urbaines

Le rayonnement universitaire de la première couronne sud

D'avantage axée sur les fonctions universitaires et résidentielles, la **première couronne Sud** crée une seconde centralité. Son tissu mixte majoritairement composé de lotissements pavillonnaires et de logements collectifs, s'est progressivement structuré autour de la fonction universitaire.

Le **quartier des Facultés** s'étend sur près de **10 hectares**. Il accueille la majorité des lieux d'enseignement de la ville : les facultés de Lettres et Sciences Humaines, de Droit et Sciences Politiques, d'Économie appliquée, l'Institut du Droit des affaires, etc. Le centre-ville concentre quant à lui les lieux de formation de renommée comme l'Institut d'Études Politiques, l'Institut de Management Public et Gouvernance Territoriale et l'École Nationale Supérieure des Arts et Métiers.

Le **projet « Campus Mirabeau »** (lié à l'opération nationale Plan Campus en faveur du logement étudiant) a permis la construction de 940 logements étudiants supplémentaires, ainsi que la rénovation d'installations sportives, d'amphithéâtres et la création d'autres équipements universitaires. Cette opération d'aménagement vient renforcer la vocation universitaire ce secteur, tout en améliorant sa connexion aux transports collectifs tels que les gares (routières et ferroviaires), le Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) nommé l'Aixpress ainsi que le pôle d'échange Krypton.

De nouvelles opérations d'aménagement dont la programmation est fortement orientée vers des équipements universitaires, sont engagées au sud de l'autoroute A8 et de l'Arc. L'enjeu aujourd'hui est de constituer une continuité urbaine entre ces deux secteurs.

Les grandes opérations d'habitat collectif : des centralités fragiles

Ces dernières décennies la transformation des pratiques spatiales en matière d'habiter ont aussi favorisé l'émergence de petits quartiers de ville. Parmi eux la **ZUP d'Encagne, réalisée dans les années 60**, figure comme un quartier clé à proximité du centre-ville. Avec un programme de plus de **3 200 logements, 970 studios et un peu moins de 500 chambres d'étudiants**, elle centralise des dynamiques autour de la place principale : un marché, un supermarché, des équipements administratifs, scolaires, des activités commerciales et tertiaires et dispose d'un tissu associatif non négligeable.

Situé à 5 minutes à pied de la gare routière, 15 minutes de la gare SNCF, ce quartier est depuis peu desservi par l'Aixpress, confortant ainsi son accessibilité. Il fait également partie des sites de rénovation urbaine lourde, lui permettant de bénéficier de

nouvelles voiries sécurisées, d'aménagements urbains, d'espaces publics qualitatifs...

La **ZAC Jas de Bouffan**, située à l'Ouest de la ville, a quant à elle permis la construction de **5 000 logements sur 170 hectares**. Afin d'améliorer les connexions avec le centre-ville, les liaisons en transport en commun ont été renforcées, notamment avec l'Aixpress reliant ce secteur au quartier des facultés, au centre-ville et aux pôles d'échanges (gare routière, gare SNCF et P+R Krypton), et avec des lignes reliant directement le quartier du Jas de Bouffan à la zone commerciale de la Pioline et au Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence.

Les grandes opérations récentes, des nouvelles centralités ?

La ville d'Aix-en-Provence s'est majoritairement développée au Sud, avec la localisation historique et stratégique de ses zones d'activités. Le croisement autoroutier A8/A51 qui a contenu un temps l'expansion urbaine aixoise, limite le secteur au Sud-Ouest de la commune. Aujourd'hui, **ce secteur Sud accueille plus de la moitié des emplois de la ville et son aire d'attraction déborde de l'aire urbaine Marseille-Aix**.

De grandes opérations d'urbanisme et de réinvestissement urbain, pouvant prendre la forme de ZAC, ont été programmées, notamment pour répondre aux enjeux de densité et de mixité : **la ZAC Sextius Mirabeau et les Allées Provençales**, reliant le centre historique avec le quartier d'Encagnane.



L'opération Sextius Mirabeau, extension du centre-ville



La ZAC de la Duranne, un nouveau quartier ex nihilo

La ZAC de la Duranne, en cours de réalisation, prévoit la construction d'environ **4 500 logements**. Avec un ratio de 11,2 commerces et services pour 1000 habitants, contre 35,6 dans le secteur du centre et de la couronne,¹⁹ les commerces et services de proximité ne suivent pas encore.

La ZAC de la Constance située entre l'A8, la voie ferrée Aix-Rognac et le vallon de Valcros, est un secteur stratégique. Ce nouveau quartier d'une superficie de 100 hectares accueille la salle de concert 6MIC et devrait accueillir à l'horizon 2030 **3 600 logements** ainsi que des activités.

Ces nouveaux quartiers doivent mettre en œuvre une nouvelle stratégie d'implantation de commerces et services afin de ne pas retrouver les systèmes des « **villages dortoirs** », où la mixité sociale, urbaine et fonctionnelle fait défaut, et reconsidérer ce qui fait proximité. Certaines problématiques déjà existantes ailleurs doivent être anticipées notamment celles sur la circulation en heure de pointe ou les difficultés de liaisons et d'accès directs aux lieux d'habitation.

C. La mobilité dans les déplacements quotidiens des habitants des villes-centres

¹⁹ Commerces et Services pris en compte dans l'étude : commerces de bouches (boulangerie, pâtisserie, boucherie, charcuterie, poissonnerie, épicerie, supérette, primeur, produits surgelés), services à la personne (poste, banque, bureau de tabac,

Dans un contexte où le renforcement de la proximité devient un enjeu central, il est nécessaire de considérer la mobilité comme une composante majeure pour favoriser la ville des courtes distances et accéder aux services urbains essentiels. Dans les villes-centres, Aix-en-Provence et Marseille, des aménagements en faveur des transports en communs et des modes actifs ont été réalisés (Aixpress, BHNS B1...) ou sont en projet (renouvellement du métro, prolongement du tramway...) Ils visent notamment à proposer une alternative au tout-voiture et à faciliter le quotidien des habitants de ces grandes villes.

Des pratiques de mobilité diverses sur le territoire marseillais

Des modes actifs majoritaires pour les courtes distances dans le centre-ville de Marseille

Près d'un déplacement sur quatre de la Métropole, ainsi qu'un quart des échanges à grande échelle, sont liés au centre de Marseille.

L'hypercentre de Marseille a bénéficié de nombreux projets de mobilité ces dernières années. Il est maillé par un réseau de transports en commun dense : deux lignes de métro, trois lignes de tramway, quatre lignes Bus+... une deuxième phase de piétonisation s'est achevée en 2020 et l'offre de services de mobilités s'est étoffée et diversifiée (voitures en autopartage, vélos et trottinettes en libre-service).

Les déplacements en voiture restent néanmoins très élevés en nombre, et supérieurs aux déplacements en transports en commun. Plus de sept déplacements en voiture sur dix sont inférieurs à 3 km. A noter que les deux-roues motorisés prennent une part significative dans les déplacements, avec un déplacement en deux-roues pour six en voiture (source : Enquête Ménages Déplacements Certifiée CEREMA 2019-2020).

Pour répondre aux enjeux environnementaux, **le Plan de Mobilité fixe des objectifs de diminution des émissions polluantes et de la population exposée à des dépassements de seuils réglementaires**. La Zone à Faibles Emissions Mobilité (ZFE_m) couplée au développement des modes alternatifs à la voiture et une meilleure gestion des livraisons et du stationnement répondront à cet enjeu fondamental. Une partie de ces actions est concentrée sur le centre-ville mais en diminuant la

presse, librairie, pharmacie, opticien, médecin, généraliste, coiffeur, salon de beauté, blanchisserie, fleuriste, restaurant rapide, cafétéria et libres-services, traiteurs). Source : SIRENE 2018, Aix 2030.



circulation et en favorisant les véhicules propres, ce sera l'ensemble du bassin marseillais qui bénéficiera d'un meilleur environnement.

Une utilisation importante de la voiture dans les autres quartiers?

Dans les autres quartiers marseillais, les déplacements s'allongent et les répartitions modales changent de manière significative. Ainsi, **la part des modes actifs dans les déplacements courts (< 3km) diminue (50 %), celle des modes individuels motorisés augmente (45 %)** quand celle des transports en commun s'affaiblit considérablement, faute d'une offre véritablement adaptée. **Pour les déplacements longs (> 3km), la voiture devient hégémonique : 80 % de la part modale**, complétée par un usage modéré des transports en commun (16 %). Ceci peut s'expliquer par une offre en transports en commun beaucoup moins développée de périphérie à périphérie, une gestion du stationnement non réglementée, une faible offre pour les modes actifs et des modèles d'urbanisation qui confortent la dépendance à la voiture.

Une offre en transport en commun inégalement répartie

Malgré certaines lacunes, l'offre en transport en commun et les usages augmentent, dopés par les transports en commun en site propre.

La mise en service du réseau de tramway et les améliorations du niveau de service du métro ont fait considérablement croître l'usage du réseau. **Les cinq lignes de Bus à Haut Niveau de Service** que comptera la ville de Marseille à terme permettront de renforcer la structure du réseau et d'améliorer le niveau de service. Achevée en septembre 2018, la ligne B1 (**Castellane-Luminy**) a permis de transformer une des premières lignes de bus du réseau RTM en termes de fréquentation, en une ligne à Haut Niveau de Service. Sur ces cinq lignes, seulement deux restent en projet. La ligne B4, prévue pour 2024, reliera le pôle d'échanges de **Gèze, la gare de Picon-Busserine, le centre urbain du Merlan, le métro à Frais-Vallon et La Fourragère**. Quant à la ligne B5, elle reprendra le tracé du Boulevard Urbain Sud et connectera **La Fourragère à la Pointe Rouge**.

Cependant, certains secteurs de la commune pourtant densément peuplés et proches du centre (**Belle de Mai, Catalans...**) restent non desservis par les transports en commun urbains structurants.

L'achèvement de la connexion des polarités au centre-ville, ou encore **le renforcement des liaisons de rocade existantes**, mais insuffisamment développées en particulier en direction des pôles d'emplois, **constituent les enjeux majeurs pour le développement futur des transports en commun en site propre**.

Des zones de très bonne desserte ont été ainsi définies dans le centre de Marseille afin d'y favoriser une urbanisation dense dans des secteurs bénéficiant de facteurs urbains favorables.

Les vastes quartiers situés à l'Est et au Nord-Est du territoire qui demeurent peu ou non desservis par les transports en site propre limitent leurs possibilités de densification. Les extensions programmées du tramway au Nord et au Sud du territoire marseillais amèneront, en revanche, à réinterroger les perspectives d'évolution et de renouvellement des tissus urbains qui jalonnent leur parcours.

L'essor des nouvelles mobilités

L'essor récent **des applications usagers et des nouveaux services** (véhicule et vélos en partage, co-voiturage, trottinettes électriques) entraîne l'organisation d'un **système innovant de mobilités**, proposant une offre plus flexible et adaptée à la diversité d'une grande agglomération. Ces solutions alternatives font reculer la voiture. Certaines de ces pratiques permettent aussi de **favoriser les échelles de proximité et de créer du lien social**. Cet accès à de nouvelles modalités de transport permet en outre, **d'augmenter la résilience des déplacements** notamment en termes **d'impact sur l'environnement et de diminuer la pollution des grandes villes de la Métropole**.

Les PEM du territoire marseillais : lieux-pivots de la mobilité, à valoriser et à optimiser

Dans les pratiques de mobilité les pôles d'échange multimodaux constituent un rôle central puisqu'ils permettent de garantir d'une part **un haut niveau de service**, soit une offre de transport **fiable, rapide et régulière**, d'autre part, ils permettent de mettre en relation **deux modes à haut niveau de service** ou entre un mode à haut niveau de service et un parking relais. Au centre du système métropolitain, **la gare Saint Charles** constitue le pôle d'échange principal et une porte d'entrée internationale. Ce pôle est voué à se moderniser et se transformer profondément avec **la LNPCA et sa gare souterraine** : desserte par une ligne de tramway, amélioration de la fréquence et de l'accessibilité du métro, 7 lignes de car et 3 lignes TER du réseau express métropolitain, renforcement de la qualité des espaces publics. Au Nord du centre-ville, le **PEM de la Joliette, porte d'entrée internationale** (croisières), et à l'Est, le **PEM de la Blancarde, porte d'entrée régionale** sont toutes deux connectées au réseau métro et tramway.

En complément de ces portes d'entrées, **13 pôles d'échanges urbains maillent le centre-ville** et donnent accès aux modes structurants que sont le métro, le tramway, voire le Réseau Express Métropolitain : **Arenc Gare, Bougainville, Canebière**



Bourse, Castellane, Cinq Avenues, Dromel, Estrangin, Malpassé, Noailles, Réformés, Rond-Point du Prado, la Timone, Saint Just. La qualité de l'espace public et le stationnement vélo sont privilégiés, le stationnement voiture demeure exceptionnel.

Tout autour du centre-ville, on trouve une rocade de pôles d'échanges multimodaux le long de la L2 et du Boulevard Urbain Sud, donnant accès à une offre structurante (BHNS et Réseau express métropolitain) qui connecte les quartiers périphériques entre eux et avec le centre-ville : **Gèze, Picon, Frais Vallon, la Fourragère, la Boiserie, Saint Loup, La Gaye, Valmante.** On y trouve du stationnement vélo, des parkings relais VP, un rabattement bus.

Outre une amélioration de l'accessibilité du territoire, ces pôles d'échange multimodaux peuvent aussi être **valorisés dans leur environnement territorial.** En effet ils peuvent constituer **des lieux d'échange et de vie** où coexistent les différentes fonctions urbaines et où **l'intermodalité, la qualité de vie à l'échelle du piéton et du cycliste, la mixité sociale et urbaine** peuvent être érigés en principe. Certains d'entre eux peuvent constituer de véritable **pôle pour le développement urbain**, notamment en termes d'habitat, d'activités, de services, d'équipements et d'espaces publics.

Les logiques aixoises de déplacements Périphérie/Centre

Plus de 75% des habitants d'Aix-en-Provence vivent à moins de 5 km du centre-ville. Les mobilités centre/périphérie, mais aussi de centre à centre et de périphérie à périphérie doivent être questionnées spécifiquement. Les pratiques évoluent progressivement : les usagers utilisent de moins en moins la voiture et se tournent vers des modes de déplacements de moins polluants, favorisant ainsi les échelles de proximité.

Un centre urbain à taille humaine favorable aux piétons et à l'utilisation du vélo

En raison de sa taille réduite, de la mixité des fonctions et de sa piétonisation, **la quasi-totalité des déplacements dans le centre-ville peut se faire à pied.** Les boulevards périphériques créent une séparation entre les cheminements doux facilités au sein de la vieille ville et les déplacements motorisés circulant tout autour. Sur les courtes distances (inférieures à 1km), la marche est prégnante avec 82%, contre 15% en véhicules motorisés, 1,6% en vélo et 2% en TC. Le diamètre du centre ancien d'Aix-en-Provence est d'environ 1 km.

Quand on augmente cette distance, la part de la marche chute avec **27% entre 1 et 5 km et 3% entre 5 et 10 km.** Au-delà de 1 km, les transports collectifs viennent

prendre le relais avec un taux de 12%. Quant à la part des déplacements réalisés à vélo, elle diminue même très légèrement entre 1 et 5 km (elle passe de 1,6% à 1,5%). Pourtant, il y a un réel enjeu car c'est à cette distance que les déplacements sont les plus importants (39%) et les plus favorables à la pratique du vélo (bon équilibre distance/temps). Elle correspond aux couronnes urbaines autour du centre-ville d'Aix-en-Provence.

L'aménagement de voies cyclables dans ces première et secondes couronnes est un véritable enjeu de mobilité et de proximité.

L'intégration des modes actifs dans l'espace public et plus largement, dans la ville peut être optimisée, et mieux adaptée. **Leur sécurisation et le renforcement de leur continuité par la réduction des coupures et des espaces publics dangereux,** permettra de favoriser leur utilisation, et de réduire la part de la voiture dans les zones urbaines. L'ambition est aussi de favoriser les points d'intermodalité vélo-TER.

La montée en puissance des transports en commun et une part de marché de la voiture qui régresse

12% des déplacements entre 5 et 10 km se réalisent en transports collectifs à Aix-en-Provence. Ce sont les plus efficaces à cette distance, car sur des distances plus courtes, la marche et le vélo restent les modes les plus adaptés. La part des transports en commun est en forte augmentation avec un nombre de déplacements qui a augmenté de +44%.

L'utilisation des transports individuels motorisés n'a pas la même ampleur qu'en périphérie. **Dans le centre-ville, ce sont 30% des ménages qui ne possèdent pas de voiture et 55% qui n'ont pas de garage.** Les difficultés et le coût du stationnement n'induisent plus les mêmes pratiques selon que l'on vit en centre ou en périphérie.

Le **réseau « Aix en Bus »** dessert le centre historique, les couronnes et les villages en périphéries. Il s'articule autour des différents pôles d'échanges pour permettre **des liaisons transversales entre le PAAP, les villages et la Duranne.**

La **ligne Aixpress, par sa fréquence optimisée et son parcours en majorité en site propre** permet **d'apaiser une partie du centre-ville.** En effet, ce bus à haut niveau de service s'étend sur 7,2 km et relie la partie Ouest avec le Sud-Est de la ville où se situe le pôle d'échanges multimodal Krypton, tout en desservant le centre-ville, les grands équipements, les sites universitaires et les principaux quartiers.



Les pôles d'échanges, relais des centralités

Via la gare ferroviaire d'Aix-en-Provence, le centre-ville est desservi par l'une des artères principales du réseau ferroviaire régional : **la ligne Marseille – Gardanne – Aix**. Cette ligne fait l'objet d'un vaste projet qui intégrera, entre autres, la modernisation de la plateforme ferroviaire de la gare d'Aix-en-Provence, permettant à termes d'assurer la montée en charge de la ligne.

Proche de la gare ferroviaire avec laquelle elle doit fonctionner comme un véritable pôle d'échanges multimodal, **la gare routière d'Aix-en-Provence** est aujourd'hui **le pôle d'échanges majeur du Pays d'Aix avec 40 lignes de transports en commun**. Malgré 20 quais disponibles et 8 quais supplémentaires au niveau de l'avenue Henri Mouret, elle est saturée.

Au nombre de **5 autour du centre urbain, les P+R sont plutôt bien répartis**. En lien avec le Plan Campus et l'arrivée de l'Aixpress, **le pôle d'échanges multimodal Krypton a vu tripler sa capacité**. En effet, il est passé en 2016, de 300 à 900 places de stationnement en proposant également 40 places sécurisées pour les vélos, et 12 places pour la recharge de véhicules électriques.

Situé entre le village des Milles, le nouveau quartier de la Duranne et au cœur du PAAP, **le parking relais du Plan d'Aillane permet de connecter ces zones d'habitat et d'emplois en périphérie avec les transports collectifs**. Il est relié avec le centre de Marseille (ligne 53), la gare TGV d'Aix (lignes 40, 211 et 271) et la gare routière (ligne 40 en 14 minutes).

Depuis 2013, **des relais vélos sont développés dans les principaux pôles d'échanges du territoire**. En 2022, **41 parkings relais vélos ont ainsi été aménagés à proximité des pôles d'échange, soit 1 214 places, sur 16 communes de la métropole, soit plus de 900 places supplémentaires depuis 2018**.

Marseille et Aix-en Provence : des Villes Centres qui polarisent l'activité commerciale de la Métropole

L'analyse du chiffre d'affaires des commerces met en avant **le poids du territoire Marseille Provence, qui génère, à lui seul, près de la moitié (48%) du chiffre d'affaires de la Métropole**. Le Pays d'Aix génère quant à lui **près de 30%** de ce même chiffre d'affaires métropolitain, et se positionne de fait, comme le second territoire en termes de contribution au chiffre d'affaires. L'activité commerciale de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence s'avère donc très polarisée au sein de ces deux territoires, qui génèrent à eux deux plus des trois quarts du chiffre d'affaires.

Les pôles commerciaux marseillais

Avec près de **14 000 commerces en activité**, le commerce à Marseille est structuré autour de **3 pôles à vocation régionale**, jouant un rôle essentiel dans les dépenses hors besoins courants : le **centre-ville de Marseille** qui reste attractif malgré la forte concurrence des centres commerciaux périphériques et des nouveaux pôles péri-centraux, **le pôle commercial de la Valentine** et **le pôle de Grand Littoral**. En outre, la zone commerciale de Plan-de-Campagne, possède une vaste zone de chalandise et a tendance à capter une partie de la clientèle du Nord de Marseille.

Concernant le devenir de ces pôles régionaux, le développement qualitatif du centre-ville de Marseille est recherché prioritairement. **Les pôles de la Valentine et de Grand Littoral** s'inscrivent, quant à eux, dans une logique de **diversification et d'intégration urbaine visant à introduire une multifonctionnalité de ces sites**.

A ces trois pôles régionaux, s'ajoute **un maillage relativement cohérent de pôles majeurs**, essentiellement organisés autour de **grands hypermarchés**, répondant à des besoins courants (même si leur offre peut s'élargir à des galeries marchandes pour des achats ponctuels), et marqués par un usage de la voiture : **Auchan Saint-Loup, centre commercial Bonneveine, le Merlan, supermarché Roy d'Espagne, et le cas particulier du Marché aux Puces**.

En outre, **4 pôles importants et 7 pôles relais** (maillage d'hypermarchés de petite taille et de grands supermarchés) présentent une forte densité, notamment au Sud.

Marseille dispose enfin **d'un maillage de proximité très fin** avec des centralités de quartiers et des polarités de proximité correspondant aux noyaux villageois historiques, essentiels à la qualité de vie des habitants, qu'il convient d'adapter aux nouveaux comportements d'achats et de préserver **en évitant de les concurrencer par de nouvelles surfaces à dominante alimentaire isolées des centralités**.

Les pôles commerciaux de la périphérie aixoise

En moyenne, 140 000 visiteurs se sont rendus dans le centre d'Aix-en-Provence, chaque vendredi de mars à octobre 2019 (source : Observatoire du commerce). Les **surfaces commerciales de plus de 300 m²** s'installent en majorité en **périphérie du centre-ancien**. L'appareil commercial aixois se répartit sur deux secteurs principaux en périphérie (sans compter celui présent dans le centre ancien). **Les pôles commerciaux de la Pioline ou du Jas de Bouffan** sont devenus des lieux centraux du fait de leur proximité avec les noyaux villageois et des zones résidentielles.

La Pioline, l'une des premières opérations de délocalisation des activités du centre dans les années 1970, est située à l'Est du village des Milles, et fait partie du **pôle**



d'activités d'Aix-en-Provence (PAAP). Sa position stratégique, aux carrefours d'axes structurants comme la RD9 au Nord, la RD65 à l'Ouest et la voie ferrée, a permis son développement dans la périphérie aixoise, tout en restant connectée au centre urbain, aux noyaux villageois et aux zones résidentielles. La forte concentration des zones d'activités au Sud autour de secteurs d'habitat comme les villages des Milles ou Luynes induit une mobilité importante générant fréquemment des phénomènes de congestion.

Le **centre commercial du Jas de Bouffan** est également un pôle de centralité, attractif pour les habitants du quartier mais également ceux venant d'Eguilles.

3.1.2 Les centralités métropolitaines de niveau 2 : un rôle majeur dans l'armature du territoire à consolider

Aubagne, Gardanne, Istres, La Ciotat, Marignane, Martigues, Miramas, Pertuis, Salon-de-Provence, Vitrolles

Leur grande taille, la diversité de leur tissu économique et leur bon niveau d'équipement permet à l'ensemble des villes moyennes de conserver une relative autonomie vis-à-vis des centralités métropolitaines de niveau 1 auxquelles elles sont connectées. Desservies par les axes routiers majeurs et pour la plupart par des réseaux de transports en commun structurants, elles sont globalement attractives au quotidien pour les actifs des communes environnantes.

Dans une perspective de développement équilibré du territoire, ces villes présentent donc de nombreux atouts. Sous l'angle de la proximité, elles présentent toutes des qualités pour faciliter le quotidien des habitants. Toutefois, elles connaissent aussi des fragilités qui ont conduit à une montée en puissance progressive de diverses interventions, visant leur revitalisation.

A. Des centres fragiles à reconquérir

Des villes et des centres à « taille humaine » mais à l'attractivité résidentielle et commerciale fragile

Avec l'émergence de nouvelles centralités du territoire (grandes surfaces commerciales, zones d'activités) et le développement de quartiers péri-centraux bénéficiant d'une mixité fonctionnelle, les centres villes historiques des villes moyennes ont perdu de leur attractivité. Leur poids démographique est devenu faible, inférieur à

15% de la population des communes, à l'exception de Salon-de-Provence (19%) et de Pertuis (28%) et leur attractivité résidentielle moindre, notamment en raison d'un vieillissement global du parc de logements (source : Envie de ville, diagnostic des centres, d'après Filocom 2015). **L'importance de la vacance commerciale** et la **fragilité des commerces** ont aussi contribué à la dégradation de leur image.

Des centres-villes en perte de vitesse

Depuis la fin des années 90, du fait du développement de polarités commerciales et de l'emploi hors du centre-ville, l'ensemble des villes moyennes connaît **une importante décroissance de l'attractivité commerciale de leur centre ancien au profit des espaces périphériques**. Ces zones disposent de caractéristiques intrinsèques plus favorables que les centres villes pour assurer l'essor du commerce. En effet, elles bénéficient de meilleures conditions d'accessibilité, de stationnement et de livraison et ont moins de contraintes pour se développer (foncier non bâti et moins cher, pas de renouvellement urbain). Certaines jouent même la carte de la multifonctionnalité en intégrant davantage de services et d'équipements (cinéma, salles de sport...). Toutefois dans le jeu des concurrences et complémentarités, toutes ne rencontrent pas les mêmes problématiques.

Les centres villes de **Salon-de-Provence, Gardanne voire Pertuis** présentent une offre commerciale suffisamment dense et diversifiée pour répondre à une partie des besoins des habitants mais restent néanmoins fragilisés par les zones commerciales périphériques.

Les centres des communes de **Marignane, Vitrolles et Aubagne** ont une situation commerciale en difficulté du fait de **la forte concurrence de leurs zones commerciales (100 000 m² d'offre en Grandes et Moyennes Surfaces à Vitrolles, 140 000 m² de surface de vente à la Martelle-Pastré à Aubagne** (source : Étude Région PACA, La dévitalisation des centres anciens en région PACA, un constat alarmant, juin 2017), deuxième zone commerciale de périphérie de la Métropole après Plan de Campagne). Situé dans son intégralité en zone prioritaire de la politique de la ville, le centre de **Marignane** rencontre aussi de fortes contraintes en matière **d'habitat et de précarité**. Avec **Aubagne**, ces trois villes connaissent une activité commerciale de centre beaucoup plus faible mais des dynamiques encourageantes pour y remédier se mettent en place.

À **Aubagne et Marignane, les aménagements d'aire de stationnement** ainsi que **les réseaux de transports en commun** mis en place peuvent contribuer à réactiver l'attractivité de leur centre-ville.



À Vitrolles, les **qualités patrimoniales du centre ancien, la présence de structures à potentiel touristique** (chapelle Notre-Dame de Vie, théâtre de verdure) peuvent être les leviers d'une attractivité renouvelée.

En revanche, le **centre-ville délocalisé dans la ville nouvelle**, bénéficiant d'une offre de proximité accessible mais peu diversifiée, **reste affaibli** par la présence des grandes zones commerciales limitrophes.

A Miramas, son centre-ville dispose d'une offre commerciale faible et peu variée et souffre d'une dévitalisation liée à la fragilisation socio-économique de ses habitants.

Toutefois, il ne s'agit pas d'opposer frontalement les centres villes et les zones commerciales de périphérie. **La complémentarité** doit-être recherchée. Au regard des nouvelles pratiques de consommation (e-commerce, exigence de proximité, recherche de produits locaux), les commerces du centre-ville ont aussi une carte à jouer. Ainsi pour stimuler leur attractivité, les centres villes peuvent aussi miser sur **leurs spécificités**, avec des commerces indépendants et des marchés forains et paysans par exemple ou encore **implanter des enseignes suffisamment attractives pour stimuler la dynamique commerciale**.

Par ailleurs, le développement de **l'offre de bureaux et des formes innovantes associés** (Fab Lab, coworking...) dont les villes moyennes, du fait d'une très bonne accessibilité, constituent le lieu privilégié d'implantation, peut laisser espérer la création d'une nouvelle dynamique, en favorisant notamment un retour à l'emploi dans les secteurs centraux et la nécessaire mise à disposition de services associés...

Le retour à la proximité et la réaffirmation du centre-ville : un enjeu central d'attractivité territoriale

Dans une perspective de renforcement de la proximité et d'amélioration de la qualité de vie des habitants, la fragilité des centres anciens, des villes moyennes est une réelle menace pour l'équilibre de ces villes, voire du fonctionnement métropolitain.

Pourtant, au regard de leur qualité patrimoniale, leur potentiel d'espaces publics et leur accessibilité, ils peuvent constituer de véritables lieux de vie, gages d'une véritable diversité et en ce sens, être porteurs d'une attractivité nouvelle.

Des démarches de revalorisation engagées

Les villes moyennes ont toutes engagé **des actions de revitalisation résidentielle et/ou commerciale de leurs centres** et des actions opérationnelles ciblées et basées sur les qualités intrinsèques de leurs centres (espaces publics, mixité fonctionnelle, patrimoine) sont portées dans de nombreuses communes. A **La Ciotat, Istres et Martigues des Opérations Programmes d'Amélioration de l'Habitat (OPAH)** sont mis en place pour éviter leur paupérisation et leur dégradation et y apporter des aménités nouvelles. Au-delà d'un marché plus dynamique dans leur centre-ville, ces trois communes connaissent également des évolutions positives en termes **d'attractivité et de croissance de l'offre commerciale**, contrairement aux autres villes moyennes. Les opérations de revitalisation sur ces centres confirment les effets bénéfiques des politiques d'investissement engagées pour la requalification des espaces publics (embellissement, piétonisation, réduction de la vitesse automobile, aménagement de terrasses), pour les aménagements d'aires de stationnement et pour l'aide à l'installation commerciale (FISAC, Parcours d'Accompagnement des commerces mis en place par la CCI, ...). Une **OPAH** est également en cours d'action à **Pertuis** et un **Programme de Rénovation Urbaine des Quartiers Anciens Dégradés** est engagé à **Marignane**, dont les effets vont au-delà de la seule amélioration de l'habitat. Un **Projet d'intérêt Général** a été conventionné avec l'**ANAH** dans le Territoire du Pays salonais.

Pour répondre à ces enjeux qui pèsent sur les centres-villes, la Métropole, accompagnée de ses partenaires, a construit son propre dispositif d'intervention à visée opérationnelle : **« Envie de ville »**. L'objectif est de préciser une politique de réinvestissement des centres-villes en s'appuyant principalement sur leur mécanisme de fonctionnement.

Des projets de requalification/d'intensification comme nouvelle réponse au développement de l'attractivité

L'ambition d'un réinvestissement des fonctions urbaines des villes moyennes dépasse le seul angle de la mixité fonctionnelle et du renforcement des aménités. Les projets de requalification d'espaces en cours, ou à venir, peuvent aussi constituer de nouvelles réponses au développement de l'attractivité. Certaines villes misent ainsi sur **la reconquête des espaces de franges** occupés par d'anciens entrepôts ou friches pour développer des **projets mixtes** contribuant au renouvellement de l'offre urbaine et à l'attractivité des centres villes. C'est le cas du forum **des Carmes** à **Istres**, du quartier de la Gare à **Salon-de-Provence**, de la Source du Pré à **La Ciotat**, du projet « La Cascade » à **Martigues**, de la requalification de la place Jourdan



à **Miramas...**

Dans la même logique, le contournement routier de Martigues-Port de Bouc qui induit un projet de requalification de la RN 568 en Boulevard Urbain pourra aussi permettre d'impulser une nouvelle dynamique de recomposition urbaine.

B. Les polarités secondaires : des zones de périphérie qui se réinventent

Les échelles modérées et les distances courtes de l'enveloppe urbaine mixte des villes moyennes, où s'agrègent l'ensemble des logements et des équipements ainsi qu'une grande partie des emplois et de l'offre commerciale, sont menacées par les dynamiques d'aménagement des dernières décennies.

Si les dimensions actuelles de ces villes demeurent au service de déplacements et d'une vie quotidienne facilitée, la poursuite d'une **extension urbaine peu dense et monofonctionnelle** pourrait menacer leur équilibre.

La périphérie des villes moyennes, premier réceptacle des développements périurbains

En réaction à l'offre d'habitat collectif parfois dégradée des centres anciens et des grands ensembles, **le développement de l'offre en logements individuels a été le mode privilégié dans les villes moyennes** avec des effets positifs sur la diversification de l'offre de logements, mais aussi d'importants effets négatifs sur le fonctionnement des villes. Certaines communes comme **Martigues** ont su garder un bon équilibre entre logements individuels et collectifs. **Aubagne, La Ciotat et Gardanne** ont néanmoins connu des phases de développement peu denses, mitant et agrandissant considérablement la tache urbaine.

L'émergence de nouvelles centralités marquées par la diversité et la proximité

Au fur et à mesure du développement périurbain, les lieux de centralités, se sont étalés et multipliés. Ils se sont développés dans différents contextes, **en extension immédiate de leur faubourg, plus en périphérie, où le long des départementales**, où ils se sont progressivement installés de façon plus ou moins spontanée, captant **les flux domicile-travail** : c'est notamment le cas le long de la RD96 vers Roquevaire, le long de la D559A vers Carnoux, le long de la D58 vers Gardanne...

Ces nouvelles polarités ont compensé l'éloignement progressif des secteurs résidentiels du centre urbain, en développant **une offre commerciale et de services de proximité**. Si certaines sont restées **monofonctionnelles**, n'apportant que peu

de mixité et de qualité urbaine, d'autres se sont davantage greffées au quartier existant, constituant **un relais essentiel dans le quotidien des populations périphériques** du fait de leur diversité.

Des centralités secondaires proches des centres

Malgré le développement de ces centralités secondaires, des communes comme Istres, Salon-de-Provence, La Ciotat, Miramas, Pertuis et Gardanne, se retrouvent avec l'essentiel de l'emploi et de l'offre commerciale dans la zone urbaine centrale, dans un rayon de 2 km autour du centre-ville. Ce rayon laisse entendre que les distances maximales potentielles entre deux polarités au sein d'une même commune est au maximum de 5 à 6 km, soit environ 10 à 15 minutes en voiture, et 20 à 25 minutes en vélo. C'est également le cas d'Aubagne et de Martigues, où malgré l'existence de grandes zones d'activités accueillant un nombre d'emplois important (Les Paluds et Lavera), la majorité des emplois et de l'offre commerciale sont captés par l'enveloppe urbaine mixte.

C. Des échelles de ville accessibles pour tous les modes

Des déplacements quotidiens sur de courtes distances

La densité de population et d'emplois de ces communes permet de disposer d'une offre de transports en commun de bon niveau, combinant desserte locale et connexion sur le réseau métropolitain.

A l'échelle des villes moyennes, **68% des déplacements quotidiens se font sur des distances inférieures à 5 km**. De 0 à 1 km, 70% des déplacements se font à pied, 27% en voiture / deux-roues motorisés. De 1 à 5 km, le rapport s'inverse, la part des déplacements en voiture / deux-roues motorisés devient alors supérieure à 75% et le report modal sur les transports en commun ou le vélo est très faible. Pourtant, dans ces distances, le vélo reste un mode efficace, perdant peu de temps par rapport à la voiture aux heures de pointe (gestion, recherche de stationnement, ...) et facilitant la multiplication des parcours.

De nombreux projets à venir pour une utilisation plus importante des TC

Le faible recours aux réseaux de transports en commun pourtant existant dans chacune des villes moyennes, reflète un certain **déficit de cette offre**, a minima un décalage entre l'offre et les besoins ne favorisant pas l'utilisation des bus pour les déplacements internes à la ville.



Cela s'explique notamment par **la faible densité constatée dans les tissus résidentiels**, laquelle ne favorise pas **un maillage et un service optimisé de transports en commun**. Toutefois cette offre pourrait encore être améliorée, notamment dans la relation entre **la ville et les zones d'activités de la commune ou les plus proches**. Des efforts ont été faits sur les réseaux de ces villes, avec le **réseau Ulysse sur les territoires de l'Ouest de l'étang de Berre**, présentant une offre kilométrique et de fréquentation multipliée par 2 entre 2012 et 2017. De plus, il est le troisième réseau de transport en commun urbain de la métropole le plus fréquenté en 2022, après la RTM et Aix en Bus avec plus de 2 700 000 voyageurs en 2022.

Dans le panel des villes moyennes, **Aubagne** fait figure d'exception avec **un réseau de transports en commun plutôt performant** (tramway et plusieurs lignes de bus vers les Paluds), bien connecté à la gare centrale, limitant ainsi les ruptures de charge dans les échanges avec Marseille. Avec le **Réseau Express Métropolitain**, le **Chronobus** reliant la gare d'**Aubagne** desservira, sur 6,4 km, 15 arrêts du centre-ville, de la zone commerciale de **La Martelle**, de **la zone industrielle Les Paluds** et du **Parc d'activités de Gémenos**, un secteur fréquenté quotidiennement par 12 000 salariés. Cette ligne sera en correspondance avec le tramway, le réseau SNCF et le Val'Tram. Le projet prévoit également des aménagements cyclables.

A Istres, la future ligne de **BHNS**, d'une longueur de 11 kilomètres, desservira **les quartiers Ouest** de la commune, **le centre-ville**, **la zone d'activité du Tubé** et **la base aérienne**, mais aussi les secteurs commerciaux **des Craux et des Cognets**, ainsi que **les lycées et collèges**.

La diversification des modes de déplacements, un enjeu fort pour les villes moyennes

Pour améliorer le quotidien des habitants, la diversification des modes de déplacements à la fois à **l'échelle communale** (renforcement de l'offre de transport en commun existante, amélioration des circulations vélo, des conditions de déplacements piétonnes), et à **l'échelle métropolitaine** (desserte par des transports en commun structurants et efficaces, optimisation de l'accessibilité aux pôles d'échange) est un enjeu de taille dans les villes moyennes.

Les Pôles d'Echanges Multimodaux, entre usage de proximité et interurbain

Les **PEM (Pôles d'Echanges Multimodaux)** permettent de faciliter les liaisons de proximité, tout en offrant **des services adaptés aux besoins de tous les voyageurs**. Ils s'affirment comme de véritables nœuds de la Métropole où **s'articulent**

la proximité et la grande échelle et donnent accès à l'ensemble des opportunités du territoire.

L'axe Pertuis-Aix-Marseille, déjà existant, s'est développé par la mise en place d'un véritable **pôle d'échanges en gare de Pertuis**. Il permettra, à terme, **la réorganisation complète des transports en commun de ce secteur**.

D'autres pôles d'échanges sont en projet, comme à la gare de **Gardanne** qui dispose d'une attractivité importante (324 500 voyageurs en 2022 - montées et descentes-), ou à **Martigues** dans le quartier de l'Hôtel de Ville, à proximité du centre administratif de la ville. La construction d'un nouveau parking sur trois niveaux constitue le point majeur de l'aménagement du pôle d'échanges multimodal de la gare de **La Ciotat - Ceyreste**.

L'amélioration des conditions de déplacements, en permettant le confortement des fonctions urbaines et des centralités, doit aussi contribuer au retour d'une attractivité des villes moyennes et au renforcement de leur statut de ville à taille humaine.

D. Des équipements et des services diversifiés, au plus proche des habitants

Une offre d'équipements et de services diversifiée et adaptée

Dans ces villes, la proximité est notamment renforcée par une offre d'équipements et de services diversifiée et justement dimensionnée pour répondre aux besoins de la population municipale.

De **l'offre en équipements de proximité** (petite enfance, école, lieux d'apprentissage sportifs et culturels...) jusqu'à celle en **équipements rayonnants à l'échelle d'un bassin de vie** (collèges, lycées, conservatoires, établissements de santé, ...), voire de la **Métropole** (salles de spectacles, stades...), ces villes moyennes abritent **un panel complet** et présentent des taux d'équipements globalement supérieurs à la moyenne métropolitaine. Au-delà du niveau de l'offre, **le maillage des équipements** est également très satisfaisant pour assurer la proximité, avec une répartition des équipements du quotidien dans les différents quartiers de ville et une localisation globalement centrale des équipements plus structurants. Cependant, selon leur type, le niveau de l'offre ne se veut pas homogène entre toutes les communes. Certaines possèdent **des équipements de rayonnement régional voir national** dans **l'offre hospitalière et culturelle** (hôpital régional et théâtre de scène nationale de **Martigues**) tandis que d'autres comptent sur la proximité des communes mieux dotées (**Miramas et Gardanne** par exemple ne possèdent pas de centre hospitalier).



Les équipements d'enseignement

L'**accueil du jeune enfant en structure de garde collective** est globalement bien assuré dans les villes moyennes (environ 22 places pour 100 enfants), bien que certaines disparités apparaissent (15% et 18% à Gardanne et Marignane pour 29% et 33% à Istres et Martigues) (source : Data.caf, observatoire de la petite enfance 2021). Le nombre d'écoles et de classes est conformément aux directives d'Etat, lié à la population de la commune, ce à quoi toutes les collectivités répondent favorablement dans un maillage abouti d'établissements publics (l'enseignement privé primaire restant très marginal).

L'**enseignement secondaire** est également densément représenté. Toutes les villes moyennes sont équipées d'au moins deux collèges publics, dont l'un bénéficie totalement aux jeunes de la commune et l'autre accueille des élèves originaires d'au moins une commune voisine. Ces équipements sont situés en différents points de la ville, facilement accessibles depuis le quartier environnant. Le rôle structurant à l'échelle du bassin s'affirme dans l'offre en lycées généraux, technologiques et professionnels qui se retrouvent dans chacune des villes. Pour préserver pleinement le rôle de proximité de ces équipements, l'enjeu de la desserte depuis les communes voisines reste important.

L'offre culturelle et sportive

On y trouve toute **une gamme d'équipements « du quotidien »** qui assure une bonne diffusion culturelle et un bon niveau de pratique sportive. Les lieux de pratique sportive sont généralement bien intégrés dans le tissu urbain des villes, avec **une répartition multi sites des salles polyvalentes et des terrains de sports** les positionnant à de faibles distances pour de nombreux habitants. **Les piscines ou les équipements sportifs plus spécifiques** (escrime, dojo, squash, stand de tir, ...) se retrouvent systématiquement **dans chaque ville moyenne**, assurant une diversité de l'offre aux habitants. C'est également le cas **des conservatoires à rayonnement communal ou intercommunal** recensés dans chacune des villes.

Les **« grands » équipements culturels et sportifs** apportent un supplément de qualité aux habitants des villes moyennes. Toutes dotées de **salles de cinémas** en centre-ville, (à l'exception de Vitrolles et Martigues dont les multiplex sont situés aux marges de la ville mais restent accessibles), elles sont également équipées de **salles de concerts et de théâtres** (sauf Gardanne) aux programmations variées et influentes. Les villes de **l'Ouest de l'étang de Berre** sont également dotées d'équipements sportifs répondant aux cahiers des charges du haut niveau (**stade Francis Turcan et la halle des sports à Martigues**, le stade couvert d'athlétisme à **Miramas**, le **stade Parsemain à Fos-sur-Mer** – proche d'Istres – et la **Halle polyvalente d'Istres**), synonymes d'attractivité pour les métropolitains et les locaux.

L'offre de santé

L'offre de santé et la présence d'établissements hospitaliers (publics ou privés) et de cliniques garantissent aux habitants **un recours aux soins facilité**.

Ce fonctionnement **en réseau de proximité** dans chaque centralité métropolitaine de niveau 2 est un avantage indéniable dans le quotidien des habitants de ces villes qui **agrègent tous les niveaux d'équipements d'une grande ville**. Cela leur confère un certain degré d'autonomie vis-à-vis des deux villes centres principales et de rayonnement sur les communes environnantes. Marseille et Aix-en-Provence peuvent toutefois continuer à constituer une offre attractive pour **les services et équipements dits « exceptionnels »**.

3.1.3 Les centralités de niveau 3, des pôles urbains d'équilibre menacés par une concurrence périphérique croissante

(Berre l'Etang, Bouc Bel Air, Châteauneuf-les-Martigues, Fos-sur-Mer, Lambesc, Les Pennes-Mirabeau, Port-de-Bouc, Rognac, Trets, Venelles).

Les centralités de niveau 3 constituent une catégorie un peu particulière de l'armature. Bien que très proches des caractéristiques des petites villes (centralités de niveau 4), leur poids démographique, économique et commercial y est souvent supérieur. Ces villes émergent également du fait de la desserte, à court terme, de leur centralité, par le réseau express métropolitain. Du fait de leur localisation comme commune centre d'un bassin de vie, ou à l'articulation de plusieurs pôles d'activités ou de pôles de rang supérieur, ces villes sont porteuses d'enjeux de développement favorables à l'équilibre métropolitain car elles constituent potentiellement une maille supplémentaire dans l'organisation métropolitaine.

Il en ressort une catégorie assez hétérogène, tant les compositions urbaines ou le positionnement de ces villes au sein de leur territoire sont différents, presque spécifique à chacune. Le développement pavillonnaire et la localisation majoritaire des emplois en zones d'activités ou commerciales sont les seules caractéristiques communes, rapprochant ces dix centralités de niveau 3.



A. La redynamisation de l'attractivité résidentielle et commerciale : un enjeu fort de ces centres

Malgré certaines qualités patrimoniales, les centres historiques de ces communes, ont été peu à peu délaissés des politiques d'aménagement locales, générant des dynamiques essentiellement résidentielles et donc **une perte de vitalité et d'attractivité commerciale de leurs centres anciens**.

Les centres anciens, des potentiels d'attractivité et de proximité dont certains restent fragilisés

Bien que concurrencé par les surfaces commerciales périphériques, le maillage commercial des centres de **Fos-sur-Mer, Châteauneuf-les-Martigues, Trets ou Lambesc** ne présente pas de situations alarmantes et demeure suffisant pour préserver une attractivité minimale des centres anciens. Ceux de **Trets** et de **Lambesc** ont un poids démographique et commercial qui reste assez significatif (**22% de la population de Lambesc, 25% à Trets**). Cependant, à Lambesc, la **faible présence de commerces « rayonnants »** (habillement, ameublements) et de **commerces de proximité** (bars, restauration rapide) rend son centre peu attractif. Malgré un centre ancien occupé, ces tissus restent fragiles et nécessitent un véritable accompagnement par des politiques de requalification des centres ainsi qu'une meilleure articulation de la programmation périphérique avec celle du centre pour limiter les concurrences.

D'autres centres sont dans des **situations de dévitalisation très avancées**. C'est notamment le cas de **Berre l'Etang et de Port-de-Bouc**, où cette fragilité se cumule avec **un faible niveau de vie des habitants**.

Le centre de **Port-de-Bouc** présente une certaine mixité des logements avec une **forte représentation des logements sociaux** (plus de 35% à l'échelle de la commune). Cette diversité peut être un atout pour la commune, notamment sur le choix d'installation des habitants et dans leur parcours résidentiel, avec une vigilance particulière sur l'état du parc.

À **Bouc Bel Air et aux Pennes-Mirabeau**, l'**offre commerciale des centres anciens** est particulièrement **faible**, notamment au regard de leur taille. Si cela s'explique en partie par leur situation de village perché, **la prédominance des grandes surfaces commerciales voisines** (Plan de Campagne, offre commerciale le long de la RD8N) a également contribué à l'absence de services dans les centres anciens et conforté **la dépendance des habitants de ces villes à l'offre périphérique**.

Des dispositifs engagés pour l'amélioration de l'habitat dans les centres

Certaines communes se sont engagées dans **des dispositifs d'amélioration de l'habitat et de requalification des espaces publics**. La commune de **Lambesc** a mis en place une **OPAH** dans son centre qui permet d'améliorer la qualité du centre et son attractivité. **Les centres de Berre l'Etang et de Port-de-Bouc** sont inscrits en **quartier d'intérêt national au NPNRU**. Ces deux communes sont les deux seules centralités de niveau 3 étant en contrat de ville.

Les communes de centralité de niveau 3 ont la spécificité, pour la grande majorité, de posséder **plusieurs polarités secondaires**. Leur situation géographique et leur bonne accessibilité ont favorisé leur développement, et plus particulièrement **au niveau des corridors de déplacement ou à proximité de leurs centres, dans les tissus de faubourgs**.

B Des villes éclatées, aux multiples centralités

Des polarités au plus près des flux

De plus en plus de **commerces et d'activités de services s'installent le long des axes routiers**. Leur vitalité reposant principalement sur les flux automobiles, elles sont difficilement accessibles à pied ou à vélo. Ces poches, le plus souvent monofonctionnelles, fragilisent les commerces et services de centres urbains des communes.

Dans la commune de **Bouc Bel Air**, certaines poches d'activités se sont accrochées à la départementale (D8n) et **captent les flux domicile-travail**. A **Venelles**, le développement s'est essentiellement fait le long des routes départementales qui traversent la commune (RD 63 et RD 95), donnant à la commune un caractère de « **village rue** », où les distances sont allongées au fur et à mesure du développement urbain le long des axes.

L'enjeu pour ces communes est de repenser ces polarités dans un projet d'aménagement global de façon à **les greffer avec le tissu résidentiel alentour, l'espace public, les modes actifs et assurer leur accessibilité en TC**.

Des polarités de faubourg ou d'entrée de ville

Lambesc ou Trets présentent une organisation plus radioconcentrique en comparaison des autres centralités de niveau 3. Elles ont connu **un développement résidentiel très peu dense** qui menace leur équilibre et les rend de **moins en moins attractives** pour une majorité de la population à la recherche de logements abordables, et d'une offre commerciale et de services de proximité.



C. Des villes du « tout voiture » ?

Des distances majoritairement courtes mais en voiture

Près de **57% des déplacements quotidiens** dans ces centralités de niveau 3 se font à **une distance inférieure à 5 km** (soit 20 minutes à vélo), dont plus d'1/3 de ces déplacements se fait à moins d'1 km. Ces données, bien qu'inférieures à celles des autres catégories, révèlent une organisation du territoire favorable aux distances courtes ou modérées (de 1 à 5 km). En revanche, malgré cette tendance, **l'essentiel des déplacements dans ces distances se fait en voiture**. Plus rare, **pour les déplacements inférieurs à 1 km**, bien que la marche soit le mode majoritaire, **36% de ces déplacements se font en voiture** ; 86% pour les déplacements entre 1 et 5 km.

Ces taux sont les plus importants en comparaison des autres catégories de villes et villages.

Ces pratiques posent concrètement la question du **fonctionnement** et des **aménités urbains** dans ces communes où **les distances internes demeurent relativement faibles**, mais où **la configuration et les aménagements ne favorisent pas les déplacements courts** et par des modes alternatifs.

Les pôles d'échanges multimodaux programmés, garant de l'intermodalité/pivot du système de mobilité métropolitain

Dans des villes où **43% des déplacements sont supérieurs à 5 km**, l'accès à un réseau de transports en commun structurant peut faire évoluer les pratiques et diminuer sensiblement le recours à la voiture.

Les centralités de niveau 3 se distinguent des petites villes et villages essentiellement du fait de la présence ou de la création à court / moyen terme, d'un pôle d'échanges multimodal dans le centre ou à proximité. A ce jour, seules **3 communes** (sur les 10 centralités de niveau 3) **possèdent une gare ou halte ferroviaire**, avec un niveau de fréquentation très hétérogène : **Rognac** avec 223 205 voyageurs (montées et descentes), **Port-de-Bouc** avec 38 500 voyageurs et **Fos-sur-Mer** avec 8 812 voyageurs (pour l'année 2022). Certaines lignes ou gares ont été supprimées ou abandonnées, comme celle de **Lambesc** où **la ligne (Aix-Salon) a complètement disparue**. Sur la ligne Marseille -Gardanne- Aix, une nouvelle halte ferroviaire est néanmoins en projet aux Pennes-Mirabeau au niveau de Plan de Campagne.

A **Bouc Bel Air**, **Venelles**, **Châteauneuf-les-Martigues** et aux **Pennes-Mirabeau**, six nouveaux Pôles d'Echanges Multimodaux vont être réalisés. Ils s'implanteront sur autoroute (A51, A55 et A7).

Le pôle d'échanges multimodal de **Trets**, qui a été récemment réalisé, traduit une réelle volonté d'étendre le réseau de transport à l'échelle métropolitaine, en tant que porte de la Métropole de l'Est varois.

D. Une offre d'équipements et de services répondant aux besoins locaux

L'offre en équipements des centralités de niveau 3 est globalement satisfaisante pour les habitants des communes. Une diversité moindre que dans les villes de rang supérieur, notamment en matière d'offre culturelle et de services de santé rend ces communes moins indépendantes que les villes moyennes. Pour autant, l'essentiel des besoins du quotidien peuvent être satisfaits par l'offre existante.

La petite enfance, l'enseignement primaire et secondaire

Pour les communes de cette catégorie, l'accueil du jeune enfant en garde collective est assuré par la présence de crèches dans toutes les communes.

Ces villes sont aussi toutes pourvues d'un collège répondant généralement aux besoins de leur population. Globalement, l'offre en équipements est suffisamment calibrée pour assurer aux enfants et adolescents de rester dans la commune jusqu'en 3^{ème} (source : INSEE, BPE, 2019).

Culture et sport : un niveau d'offre plutôt conséquent

En matière d'équipements culturels, l'offre dans les polarités locales est essentiellement tournée vers le besoin des habitants. **La bibliothèque et les salles de spectacles** constituent ainsi la base de l'offre culturelle, avec une offre qui tend à se diversifier (théâtres notamment). Les habitants de ces communes doivent toutefois **se déplacer vers les villes moyennes ou les villes-centres pour accéder à une offre culturelle plus riche**, que ce soit en tant que spectateur (cinéma, théâtre, salle de concert, ...) ou qu'apprenti (conservatoire, école artistique).

Au niveau des équipements sportifs, ces villes sont particulièrement bien équipées, le ratio d'équipements pour 1 000 habitants étant supérieur à celui des pôles urbains et des villes moyennes. La diversité d'équipements y est toutefois moindre, ce qui rend une partie de la population dépendante des pôles de rang supérieur. En revanche, chaque commune (exception faite de **Châteauneuf-les-Martigues**) possède au moins un bassin public, incluant notamment des établissements particulièrement récents et en bon état (ex. : piscine de **Venelles**).



Globalement, bien que la localisation de ces équipements ne soit pas forcément centrale dans la commune, **l'offre en équipement culturel ou sportif est localisée à une distance inférieure à 2 km de l'essentiel des lieux de résidences**, contribuant à la notion de proximité entre les lieux de vie sur la commune.

Une offre de santé très peu développée

L'offre en équipement de santé n'est que **peu présente** dans les communes. Des établissements médicaux existent sous la forme d'établissements de soins de suite et de réadaptation. Le reste de l'offre médicale se retrouve sous la forme de cabinets médicaux.

Cette configuration ne les différencie pas réellement des petites villes et villages de l'armature urbaine métropolitaine.

De villes porteuses d'évolution ?

Comme de nombreuses petites villes, les centralités de niveau 3 présentent **des caractéristiques de villes dortoirs**, peu favorables aux logiques de proximité. Toutefois, **leur position de carrefour et/ou sur des grands corridors de mobilité** peut s'avérer être une véritable **opportunité pour le renforcement de leur attractivité**.

3.1.4. Les centralités de niveau 4 : les petites villes et villages, des centres attractifs pour leur vocation résidentielle

(Allauch, Alleins, Auriol, Aurons, Beaurecueil, Belcodène, Cabriès, Cadolive, Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Charleval, Châteauneuf-le-Rouge, Cornillons-Confoux, Coudoux, Cuges-les-Pins, Eguilles, Ensues-la-Redonne, Eyguières, Fuveau, Gémenos, Gignac-la-Nerthe, Grans, Gréasque, Jouques, La Barben, La Bouilladisse, La Destrousse, La Fare-les-Oliviers, La Penne-sur-Huveaune, La Roque d'Anthéron, Lamanon, Lançon-Provence, Le Puy-Sainte-Réparate, Le Rove, Le Tholonet, Mallemort, Meyrargues, Meyreuil, Mimet, Péligon, Peynier, Peypin, Peyrolles-en-Provence, Plan-de-Cuques, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Puyloubier, Rognes, Roquefort-la-Bédoule, Roquevaire, Rousset, Saint-Antonin-sur-Bayon, Saint-Cannat, Saint-Chamas, Saint-Estève-Janson, Saint-Marc-Jaumegarde, Saint-Mitre-les-Remparts, Saint-Paul-lez-Durance, Saint-Savournin, Saint-Victoret, Saint-Zacharie, Sausset-les-Pins, Sénas, Septèmes-les-Vallons, Simiane-Collongue, Vauvenargues, Velaux, Ventabren, Vernègues).

L'espace métropolitain compte 70 centralités de niveau 4, des petites villes et des villages, constituant une grande diversité de situation et de cadre de vie. Ces atouts ont permis à ces communes de bénéficier d'une dynamique démographique importante lors des dernières décennies, **réalisant 26% de la croissance métropolitaine sur les 10 dernières années** (soit +1 666 habitants par an). Paradoxalement, cet afflux de nouveaux habitants, plus urbains, a déstabilisé ces territoires qui auparavant fonctionnaient selon des logiques beaucoup plus rurales et moins résidentielles.

A. De la patrimonialisation des centres à la fonction de proximité

Des centres authentiques, dont certains conservent une dimension touristique

Forte de leur valeur patrimoniale et de leur dimension historique, les petites villes et villages de la Métropole sont un élément fort de l'attractivité du territoire d'AMP.

La majorité des **70 petites villes et villages** ont pu conserver leur structure originelle médiévale, à l'image **d'Aurons, Mimet, Ventabren ou Saint-Mitre-les-Remparts**. Le flux touristique de certaines petites villes et villages, marqué par une saisonnalité, influence fortement leur organisation et leur fonctionnement, et ce, particulièrement dans leurs centres.

Par ailleurs, la Métropole peut aussi s'appuyer sur ces petites villes et villages pour conforter et développer un tourisme s'appuyant sur la proximité et l'authenticité du territoire : culturel et patrimonial (site archéologique de Saint-Blaise à **Saint-Mitre-les-Remparts**, chapelle Mérovingienne de **Roquevaire**, oppidum de Roquepertuse à **Velaux...**), industriel (pôle historique minier de **Gréasque...**), vert (parc de Saint-Pons à **Gémenos**, circuit des Bories à **Cornillon-Confoux...**). Dans le contexte actuel de développement résidentiel, ces petites villes et les villages doivent retrouver un juste milieu entre **leurs fonctions historiques de villages ruraux** et **l'accueil de nouvelles populations plus urbaines**.

Des centres anciens qui perdent leurs fonctions de centralité au profit des périphéries commerciales

À l'instar de la dévitalisation des centres anciens des communes de rang supérieur, les **fonctions commerciales** disparaissent également de certains centres de ces petites villes et villages au profit de **micro-zones commerciales** situés **sur des axes routiers** en périphérie.

Malgré tout, si la densité commerciale se situe parmi la plus faible de la Métropole, **l'offre est de plus en plus qualitative** et essaye de répondre au mieux à certains



besoins quotidiens des habitants. Par ailleurs, sous l'impulsion et avec l'appui des communes, **une nouvelle offre de proximité se développe**, incitant les commerçants à réinvestir les centres anciens.

En outre, même si leur fonction commerciale est limitée, ces centres-anciens restent assez **attractifs par leur vocation résidentielle et touristique**.

B. Des logiques de développement liées à la proximité avec les centres urbains

Une organisation de petites villes en conurbation

Des mécanismes de périurbanisation se sont mis en place dans les dernières décennies, intégrant de fait ces communes à des logiques d'agglomération. Par exemple, le développement de **Saint-Victoret, Roquevaire ou de Lançon-Provence** est étroitement lié au développement des villes plus importantes à proximité (Marignane pour Saint-Victoret par exemple). Ces petites villes et ces villages se sont transformés pour certains en "**villages dortoirs**", offrant un **cadre de vie villageois** tout en permettant à ses habitants de **bénéficier des équipements et services urbains**. Cependant, ce fort attrait résidentiel se traduit par la présence d'un tissu périurbain, souvent mal intégré et consommateur d'espace.

Le développement de ces secteurs résidentiels pavillonnaires tend à se renforcer alors que leurs centres continuent à perdre de la population. A **Plan-de-Cuques**, une nouvelle centralité est en train d'émerger avec le développement résidentiel récent dans les secteurs **Vidares-Gardanens**, accompagné par une offre en commerces et équipements. A **Allauch**, les centres de quartier du **Logis-Neuf** et de **La Pounche** ont connu un fort développement ces 40 dernières années. Ils offrent aujourd'hui **des services commerciaux et équipements** qui renforcent le rayonnement d'Allauch mais **affaiblissent le rôle central du village**, avec lequel ils sont peu connectés.

Une seconde catégorie de petites villes et villages échappent partiellement à ces logiques. A l'image de **Malemort et Cornillon-Confoux**, les villes et les villages plus isolés mettent ainsi en exergue leur capacité de mutualisation avec les communes voisines. Elles s'appuient sur leur localisation pour revendiquer un rôle indispensable de centralité au service des territoires ruraux environnants.

C. Des modes actifs présents sur les courtes distances et des transports en commun pour les plus longs trajets

Des modes de transport différents selon les distances, mais une utilisation toujours massive de la voiture

D'un point de vue des mobilités, les petites villes et villages sont très marqués par **l'utilisation des véhicules motorisés**, notamment dès qu'il s'agit de se déplacer sur **une distance supérieure à 1 km**. **83%** des déplacements sont alors réalisés en voiture sur une distance entre 1 et 5 km.

Concernant les modes actifs, ils ont tendance à être plus importants sur des courtes distances, entre 0 et 5 km et doivent donc être davantage intégrés à cette échelle des mobilités.

En termes de trajet effectué à **vélo**, **2,5%** de ce type de déplacement se réalise sur **des courtes distances** (inférieures à 1 km) : les petites villes et villages concentrent la plus importante part de déplacement à vélo sur cette même distance. Dans les centralités de niveau 4, le recours à la marche à pied pour les petites distances ou au vélo est plus important que dans les centralités de niveau 3.

Concernant les transports en commun, ils sont concernés par **2% des déplacements sur des distances entre 1 et 5 km**. En revanche, **pour une distance supérieure (entre 5 et 10 km), les transports collectifs y compris les transports scolaires sont beaucoup plus utilisés** avec une part non négligeable de 6%, généralement à destination d'une commune voisine, d'un équipement communautaire ou d'un centre urbain à proximité.

Quels équipements et projets en transport en commun ?

Sur les 70 communes, seulement **11 possèdent une gare** avec une fréquentation à des niveaux très différents. Par exemple, la gare de **Simiane-Collongue** atteint pratiquement les 150 000 voyageurs par an en 2022 (montées et descentes), du fait de sa position stratégique à proximité de Plan-de-Campagne. Des petites communes littorales comme **Sausset-les-Pins ou Carry le Rouet** ont également une fréquentation qui dépasse largement des communes à population égale (**Sénas**) ou supérieure (**Septèmes-les-Vallons**). Le réseau de transport en commun devient alors un élément clé de l'attractivité touristique, tout en rendant service quotidiennement à la population résidente.

Des projets sont en cours de réflexion, comme celui de l'aménagement en TCSP de la voie ferrée Aix-Rognac qui engendrera la création d'une gare dans la commune de **Velaux**.



Sur le territoire d'Aubagne et du pays de l'Etoile, le projet de tramway périurbain permettra la liaison Nord-Sud, mais surtout une alternative à la voiture pour les habitants des petites communes comme **La Bouilladisse, La Destrousse, Auriol et Roquevaire**.

D. Différents niveaux d'équipements entre rayonnement sectoriel et fonctionnement local

Dans les petites villes et les villages, la proximité ou l'éloignement avec les plus grandes villes et les espaces naturels ont influencé l'offre en équipement. Des seuils de population apparaissent pour certains équipements : des communes jouent un rôle de recours pour des micros-bassins de vie.

L'enseignement primaire et secondaire, une offre disparate

L'enseignement de premier degré est présent dans la plupart des villages : ils sont tous équipés d'une école, sauf à **Saint-Estève-Janson et Saint-Antonin-sur-Bayon**. Certains villages présentent une fragilité du fait du faible nombre de classes ouvertes. À **Aurons, Beaucueil, La Barben, Cornillon-Confoux, Saint-Marc-Jaumegarde, Saint-Paul-lez-Durance et Vauvenargues**, les écoles comptent moins de trois classes maternelles et moins de cinq classes élémentaires, soit un groupe scolaire incomplet.

Concernant l'enseignement secondaire, l'offre en collège est, de manière générale, suffisamment calibrée dans les petites villes pour assurer aux enfants et adolescents de rester dans la commune jusqu'en 3ème. Elles sont quasiment toutes pourvues en collèges.

La commune de Carry-le-Rouet n'en étant pas pourvue, elle fonctionne avec **Sausset-les-Pins** qui compte 31 classes avec 820 élèves sur l'année scolaire 2021-2022. Sur les 3 lycées présents à **Port-Saint-Louis-du-Rhône, Gémenos et Saint-Chamas**, 2 sont privés. Seul le lycée professionnel de **Saint-Chamas** est public.

Dans les villages, l'offre dans les équipements de second degré (collèges uniquement) répond à un réel besoin local avec des établissements bien remplis (entre 450 et 850 élèves).

La culture : un niveau d'offre minimal correspondant à un besoin local

En matière d'équipements culturels, les bibliothèques et, dans une moindre mesure, les salles de spectacles, constituent la base de l'offre culturelle. Les théâtres sont

peu présents mais ils commencent à apparaître dans certaines communes (**Gémenos, Saint-Cannat, Velaux**). Globalement l'offre en équipements de culture commence à se diversifier.

Les salles polyvalentes/salles des fêtes sont présentes dans la moitié des communes. Elles garantissent la présence de spectacles culturels dans les petites communes. Les petites villes et les villages sont tous équipés d'au moins un établissement lié à l'offre culturelle.

Les équipements sportifs : des petites villes bien dotées aux villages « nature »

Concernant les équipements sportifs de ces petites villes, **le ratio d'équipements pour 1 000 habitants est supérieur à celui des pôles urbains et des villes moyennes**. La variété d'équipements est toutefois moins grande. On retrouve dans toutes ces villes les six types d'équipements permettant la pratique des sports les plus populaires ainsi que des plateaux sportifs (permettant la pratique libre). Les piscines apparaissent de manière significative dans cette catégorie de commune : la moitié des communes est équipée d'au moins un bassin public.

Quant aux villages (inférieur à 2000 habitants) ils bénéficient d'un cadre naturel qui profite aux activités de pleine nature. La présence d'équipements liés à la pratique de l'équitation y est la plus représentée. On y trouve également l'accès à des sites où se pratique la spéléologie. Les courts de tennis constituent globalement le principal équipement sportif des villages. L'offre est le plus souvent complétée par un terrain de foot. Globalement, l'offre sportive convient assez bien pour une pratique minimale. Très localement, des villages sont équipés de piscines comme **Charleval et Vernègues**.

Une offre de santé peu développée

L'offre en équipement de santé est moins présente que dans les villes de rang supérieur. On en dénombre dans une dizaine de communes seulement. Les établissements médicaux existent sous la forme d'établissements de soins de suite et de réadaptation dont les missions consistent à dispenser des soins médicaux, curatifs et palliatifs ; de la rééducation et réadaptation ; des actions de prévention et d'éducation thérapeutique ; la préparation et l'accompagnement à la réinsertion familiale, sociale, scolaire ou professionnelle.



3.2 Paysage du quotidien et qualité du cadre de vie

Outre les démarches engagées pour retrouver une attractivité résidentielle, économique et commerciale, le réinvestissement urbain est également synonyme de qualité retrouvée dans les espaces centraux. Cette qualité de vie recouvre plusieurs aspects et relève à la fois de l'environnement naturel, l'environnement bâti mais aussi des aménités proposées (offre culturelle et de loisirs notamment). Selon les échelles, les enjeux sont différents : les centres villes de rang supérieur souffrent de congestion et d'une déqualification des espaces publics tandis que le cadre de vie des petites villes et villages, par leur dimension patrimoniale, attire. Toutefois, à tous les niveaux de l'armature, accroître le niveau de satisfaction des habitants constitue aujourd'hui une vraie stratégie pour attirer les futurs résidents.

Une Métropole riche de sa diversité de paysages urbains

A. Les centres urbains : des espaces à préserver et à réinvestir

Les centres urbains des villes métropolitaines et de taille moyenne : une qualité de vie à retrouver

La qualité urbaine, l'état des constructions et des espaces publics font parfois défaut dans les centres des villes métropolitaines et de taille moyenne. Dans ce cas, l'image que ces centres renvoient **dessert leur attractivité résidentielle, commerciale et touristique. Les différentes actions de requalification** qui sont en cours doivent permettre un développement de **la diversité de l'offre** et de la **qualité résidentielle**, l'amélioration et la création des équipements de proximité, la restauration de la chalandise dans un centre-ville apaisé, animé et convivial. **L'amélioration de l'environnement urbain et la mise en valeur de leur richesse architecturale, patrimoniale et paysagère** constituent un enjeu primordial.

Les centres urbains des petites villes et villages, une identité à préserver à l'heure du réinvestissement urbain

Les villages et noyaux villageois perchés constituent un emblème du cadre de vie « à la provençale ». C'est notamment le cas d'**Allauch, Fuveau, Velaux, Cadolive, Fos-sur-Mer, Miramas-le-Vieux, Vernègues, Saint-Mitre-les-Remparts...** Ils ont le plus souvent conservé leur structure originelle médiévale, avec un tissu urbain resserré autour d'une église et des rues étroites et sinueuses adaptées au relief.

Les centres urbains sur pente se sont, quant à eux, développés sur les piémonts des massifs et collines. Les sites sont nombreux, plus particulièrement sur la moitié Est du territoire. Ex : **La Roque d'Anthéron, Trets, Lançon-de-Provence, Aubagne, Saint-Savournin.**

Les hameaux anciens qui sont de petits rassemblements de construction dans la campagne, témoignent également **d'une organisation spatiale traditionnelle** : des habitations regroupées au cœur d'un terroir agricole et liées à cette activité dont elles tirent leur légitimité. Ces hameaux sont souvent de petite taille mais marque **fortement l'identité et le paysage des communes rurales**. On les retrouve notamment dans le **Pays d'Aix** et le **Pays d'Aubagne et de l'Etoile** (hameau de Pontès sur le plateau de Puyricard, hameau de Lascours sur la commune de Roquevaire).

Certains abords de villes, villages et hameaux anciens ont su conserver d'harmonieux fronts bâtis au contact direct de la campagne. L'enjeu est aussi pour les opérations nouvelles, la maîtrise de leur inscription dans le paysage et une urbanité à retrouver.



Vue sur le village perché d'Eguilles depuis les terres agricoles (source : AUPA)

B. Un patrimoine bâti diversifié participant à la qualité des paysages

Même quand il est modeste, le **patrimoine architectural, urbain et paysager** des communes de la Métropole possède une dimension **culturelle** et **sociale** importante. Intégré dans un projet d'espace public, il contribue à l'attractivité du centre ancien.

Les centres anciens possèdent parfois des Monuments Historiques classés ou inscrits mais ils comptent surtout en abondance **des éléments bâtis remarquables emblématiques** (château, porte médiévale, église paroissiale, hôtel particulier/maison de maître, immeuble de rapport/maison de village, halle de marché, cave vinicole...). On y retrouve aussi **des ensembles bâtis présentant un intérêt architectural et/ou historique** (ensemble résidentiel de villégiature, résidence Castors, habitat ouvrier sériel, galerie, passage voûté...), **des espaces publics « provençaux »** (ruelles, passage voûté, porte médiévale, placette ombragée) qui confèrent à ces noyaux anciens une atmosphère typique et **un petit patrimoine d'intérêt local** (grange, laiterie, fontaine, moulin hydraulique, lavoir, four à céramique, cheminée).

Les espaces périurbains sont également ponctués **d'éléments architecturaux d'intérêt patrimonial** : château, fort, bastide, mas, chapelle, oratoire, minoterie, pigeonnier, noria... Ce patrimoine bâti participe à la formation de **séquences paysagères de grande qualité** et donne **son identité au paysage**. Les cônes de vues, les perspectives et les échappées de vue permettent de valoriser ces espaces et leur préservation constitue un enjeu très important (exemples : cône de vue vers le château de La Barben, co-visibilité du château de Vauvenargues depuis la RD10...).

On recense également un **petit patrimoine lié à l'agriculture, l'industrie rurale ou au pastoralisme**, plus intime, souvent dissimulé par les boisements et la végétation de garrigue, qui participe lui aussi à la qualité des paysages transmis (vestiges de restanques, abri de berger, four à cade, four à chaux, glacière, citerne...).



Château Vauvenargues depuis la D10 (source : AUPA)

L'ensemble de ces éléments doivent faire l'objet d'une stratégie **de préservation et de valorisation** afin de contribuer **à conforter l'identité communale** (formes urbaines d'intérêt local) et **de développer une vision plus dynamique et pas seulement conservatoire**. Ils peuvent permettre notamment d'améliorer l'**attractivité** et l'**animation** grâce à une protection des caractéristiques des tissus urbains/villageois (hauteurs, velum, gabarits, matériaux) mais aussi **préservier la mémoire des lieux et des hommes** (transmission aux générations futures d'exemples d'habitat vernaculaire, d'éléments du patrimoine agricole, de témoignages du passé industriel...).

C. Nature (s) en ville : un support important du paysage quotidien des habitants

La nature dans l'espace métropolitain : une trame végétale disparate

Les parcs et jardins et plus globalement **la prise en compte de la nature en ville** constituent un bon indicateur pour apprécier la qualité de vie. La nature en ville apporte un grand nombre de bénéfices aux espaces urbains : elle répond au besoin de

respiration, d'espaces de loisirs de proximité notamment pour les résidents des quartiers d'habitat denses. Les friches urbaines et éléments naturels communs que l'on retrouve dans le tissu interstitiel non bâti ont également un rôle à jouer.

Outre les fonctions de bien-être et de récréation, la nature peut aussi jouer **un rôle de régulation important** pour faire face au phénomène **d'îlots de chaleur urbain** et amener du confort au citoyen, notamment dans un contexte de réchauffement climatique. Elle offre également un grand nombre de services support et d'approvisionnement (régulation des risques naturels, ressources). Pourtant sa présence dans l'espace métropolitain est inégale et l'accessibilité à un espace de nature ou un parc n'est pas toujours aisée.

Le rapport entre espace urbain et espace naturel

Malgré une imbrication très forte entre les espaces naturels et urbains **la trame végétale par habitant**, est inégalement répartie dans la Métropole. Si la moyenne globale était de **1 073 m² par habitant en 2011** (y compris les espaces naturels), toutes les communes ne sont pas dotées des mêmes caractéristiques.

Certaines communes sont **fortement maillées par le végétal**, en raison de **leur situation en continuité d'importants espaces naturels** : c'est le cas des très petites communes (Aurons, La Barben, Vauvenargues, Peyrolles-en-Provence...). Ces communes enregistrent pourtant le plus faible taux de trame végétale « urbaine » en raison de leur petite taille et/ou de la faible présence de parcs et jardins en leur sein.

Dans bien des cas, des communes plus importantes, fortement dotées en espaces naturels manquent aussi d'espaces végétalisés dans leur espace urbain. C'est le cas par exemple de **Sénas, Coudoux et Allauch**. D'autres cumulent une forte présence de végétal dans et hors la ville : elles dépassent de loin la moyenne métropolitaine tout en ayant une proportion de **végétal en ville supérieur à 10% de leur superficie**. C'est le cas notamment des communes de **Ventabren, le Tholonet, Mimet, Roquevaire, Eguilles, Cabriès, Fos-sur-mer, Meyreuil...**

Les villes moyennes et Aix-en-Provence sont globalement dans cette configuration, et offrent **une proportion importante d'espaces verts en milieu urbain (entre 15 et 25 % du total)**, pour une moyenne par habitant légèrement inférieure à la moyenne métropolitaine (500 à 1000 m² par habitant au total).

Ce rapport entre **trame végétale en milieu à dominante urbaine ou naturelle** est important dans les pratiques de proximité car l'usage qui en est fait n'est pas le même. En effet, si **la trame végétale en milieu urbain** fait quasiment partie du **pay-sage du quotidien** et permet à chacun de la côtoyer régulièrement, la trame végétale en milieu nature, si elle constitue un cadre de vie et valorise le grand paysage, fait l'objet d'une **fréquentation plus « exceptionnelle »** (fréquentation des massifs

hebdomadaire ou mensuelle) (source : Agam 2019 sur la base IGN/INSEE 2011 et OCSOL CRIGE 2014).

Une répartition inégale et une trame végétale urbaine peu accessible

A l'échelle de l'ensemble de la Métropole Aix-Marseille Provence, **25% de la superficie de l'espace urbain est végétalisée (au moins partiellement)**. La trame végétale urbaine est donc omniprésente dans l'espace urbain, mais inégalement répartie.

Les tissus centraux assez denses (hypercentres d'Aix-en-Provence, Marseille et des villes moyennes) sont logiquement moins pourvus (5% environ de l'espace) en raison de leur densité bâtie. Cette proportion passe à **21 % en tissu discontinu** (habitat mixte principalement), puis **46% dans les espaces de bâti diffus** (à dominante pavillonnaire).

Du point de vue de son accessibilité au public, seuls 23% de la trame végétale urbaine est théoriquement accessible. Cette part est étroitement liée à l'emprise du domaine et du foncier public sur la commune. Rapportée au nombre d'habitants, ce sont **24 m² par habitant qui sont théoriquement accessibles à l'échelle de la Métropole**, score relativement faible au vu de la plupart des classements nationaux. A l'échelle de la Métropole, l'Ouest, le Nord-Ouest et le Nord-est paraissent en meilleure configuration.

Cette accessibilité est fortement variable : au-dessus des 100m²/hab sur les très petites communes implantées dans ou à proximité des massifs (Vernègues, Saint-Paul-Lès-Durance, Saint Estève-Janson, Saint Antonin-sur-Bayon) **contre moins de 2m²/hab pour tout l'hyper-centre marseillais** (1^{er} au 6^{ème} arrondissement). La moyenne pour Marseille s'établit à environ 9,7 m²/hab, soit environ trois fois moins que la moyenne métropolitaine. Aix-en-Provence dépasse légèrement la moyenne métropolitaine (28m²/hab). **Les villes moyennes s'établissent à plus de 25m²/hab.**, à l'exception de Marignane (21m²/hab) et Pertuis (17m²/hab), tandis que **Vitrolles et Martigues dépassent les 40m²**. Enfin, 9 communes hors Marseille n'atteignent pas les 20m²/hab, soit par leur configuration morphologique qui laisse peu de place au végétal, soit par la faible emprise spatiale du domaine public : Pélissane, Miramas, Saint-Cannat, Gignac-la-Nerthe, Cabriès, Allauch, Plan-de-Cuques, Saint Saviourin, La Penne-sur-Huveaune, Cuges-les-Pins (source Agam 2019 sur la base IGN /INSEE 2011 et fichier foncier 2019).

Un maillage important des parcs et jardins, socle de l'amélioration de la vie quotidienne des habitants

Un maillage important de parcs et jardins publics



Les parcs urbains sont supports de fonctions extrêmement variées, tant d'un point de vue environnemental que social ou sanitaire. En outre, leur fonction urbaine est souvent sous-estimée. Pourtant, ils offrent une complémentarité **d'aménités/de loisirs** avec les commerces et services alentour, **en augmentant les motifs de fréquentation et d'attraction résidentielle des centres**. Ils offrent également des espaces supports au fonctionnement des centralités (vie publique et sociale, activité physique libre, tourisme, évènementiel) pour un public très varié. Enfin, **ils peuvent être le support de liaisons douces aux fonctions urbaines évidentes** : connexions douces des tissus et quartiers, perméabilités et cohérence urbaine.

Avec **plus de 860 parcs et jardins publics**, le maillage d'espaces verts ouverts au public métropolitain est important. En surface ils occupent plus de 1 146 hectares cumulés, soit l'équivalent de la taille de la commune de Port de Bouc. Leur taille moyenne est d'environ 1,3 hectare avec une importante différence entre les plus grands parcs (20 dépassent les 10 hectares) et les plus petits (quelques dizaines de m²) (source : Données Agam 2020, référentiel parcs et jardins).

Près de 80% des parcs ont moins de 1 hectare mais représentent seulement 14% de la superficie totale dédiée aux parcs d'Aix-Marseille-Provence. 57 % d'entre eux font moins de 2000 m² : ils s'apparentent à des petits squares, des boulo-dromes ou des cheminements piétons aménagés, voués à une fonction de proximité et dont la petite taille permet aisément une insertion dans les contextes urbains denses au point de représenter parfois la totalité de l'offre en espace vert public (hypercentres de Marseille ou Aix-en-Provence). Une strate intermédiaire est constituée de jardins (entre 2000 m² et 1 ha), relativement présents qui se situent souvent en péricentre. Les grands parcs de plus de 1 hectare sont peu nombreux (22%) mais très vastes (86 % de la superficie totale) et s'étalent entre les péricentres et les périphéries urbaines. La plupart sont les grands parcs municipaux (ou d'arrondissement à Marseille) et ils constituent des aménités suffisamment importantes pour rassembler une diversité importante d'usages et de fonctionnalités.

Irriguant l'ensemble du territoire, la présence de canaux et de cours d'eau présente aussi un intérêt particulier pour la pratique **des modes doux** à l'instar du **canal d'Arles à Port-de-Bouc**, qui aujourd'hui est longé par la ViaRhôna, véloroute reliant la mer Méditerranée à Genève. Il vient s'insérer jusque dans l'espace bâti de **Port-de-Bouc**, amenant, grâce à ses berges végétalisées, une certaine aménité aux habitants (qualité paysagère, environnementale et confort climatique).

Aux franges de la Métropole les parcs en continuité avec des massifs naturels ou littoraux correspondent à des entrées particulièrement aménagées des massifs naturels proches de la ville, où les fonctions et usages relèvent à la fois des parcs urbains traditionnels mais également de certaines pratiques des espaces naturels : circuit de randonnée-VTT en direction des massifs, plages ou lieux de baignade

(parc de la Poudrière à Miramas et Saint Chamas, parc du Souléou à Rognac, parc Pastré à Marseille).

Des espaces importants pour la qualité de vie et la santé des métropolitains

Quel que soit la forme qu'ils revêtent ces espaces de nature en ville sont autant de **lieux complémentaires les uns des autres** qui contribuent au confort et à la qualité urbaine. Au-delà des enjeux urbains et sociaux, la présence du végétal en ville joue aussi un **rôle climatique** important en contribuant notamment à **l'atténuation des îlots de chaleur et des canicules d'été**. On constate en moyenne un écart de **2 à 10°C entre le centre-ville d'une commune et sa périphérie**. Parallèlement, plus de 69% de la population de la Métropole vit dans des communes de plus de 30 000 habitants, dont 53% dans les deux villes-centres. Ils jouent aussi un rôle dans **la lutte contre la pollution de l'air** et des sols (qualité épurative des branches et des sols végétalisés) et **l'amélioration de la santé**, mais aussi la préservation des fonctionnalités écologiques du territoire.

Des projets de revalorisation de la trame végétale en cours ou à venir

Depuis quelques années, certains sites font l'objet de réinvestissement progressif, renforçant à la fois l'offre de proximité et leur visibilité métropolitaine. C'est notamment le cas du pourtour de **l'étang de Berre** qui redevient un lieu accessible à la population, impulsé par la reconquête de ses rives via des aménagements ludiques et sportifs à Istres, Martigues, Marignane et Berre l'Étang. A Marseille, **le ruisseau des Ayalades**, doit quant à lui, faire l'objet d'une valorisation par son intégration dans **un vaste projet de réhabilitation urbaine** qui en fait le fil conducteur d'un **parc urbain**. Vaste espace de nature, de promenades au bord de l'eau, ce parc doit devenir le lien végétal entre Euroméditerranée II et les quartiers adjacents (le Canet/les Crottes...), tout en jouant **le rôle de régulation hydraulique et thermique** lors des épisodes de pluies torrentielles. La première étape de ce grand projet de renaturation, le **parc Bougainville** a pour ambition de créer dans un contexte très dégradé un espace public de qualité afin de rééquilibrer le déficit d'espaces verts que connaissent les quartiers Nord de Marseille.

Au-delà des aménités qu'ils procurent ces projets de revalorisation peuvent aussi venir contrebalancer, notamment dans les secteurs centraux, les opérations de densification.

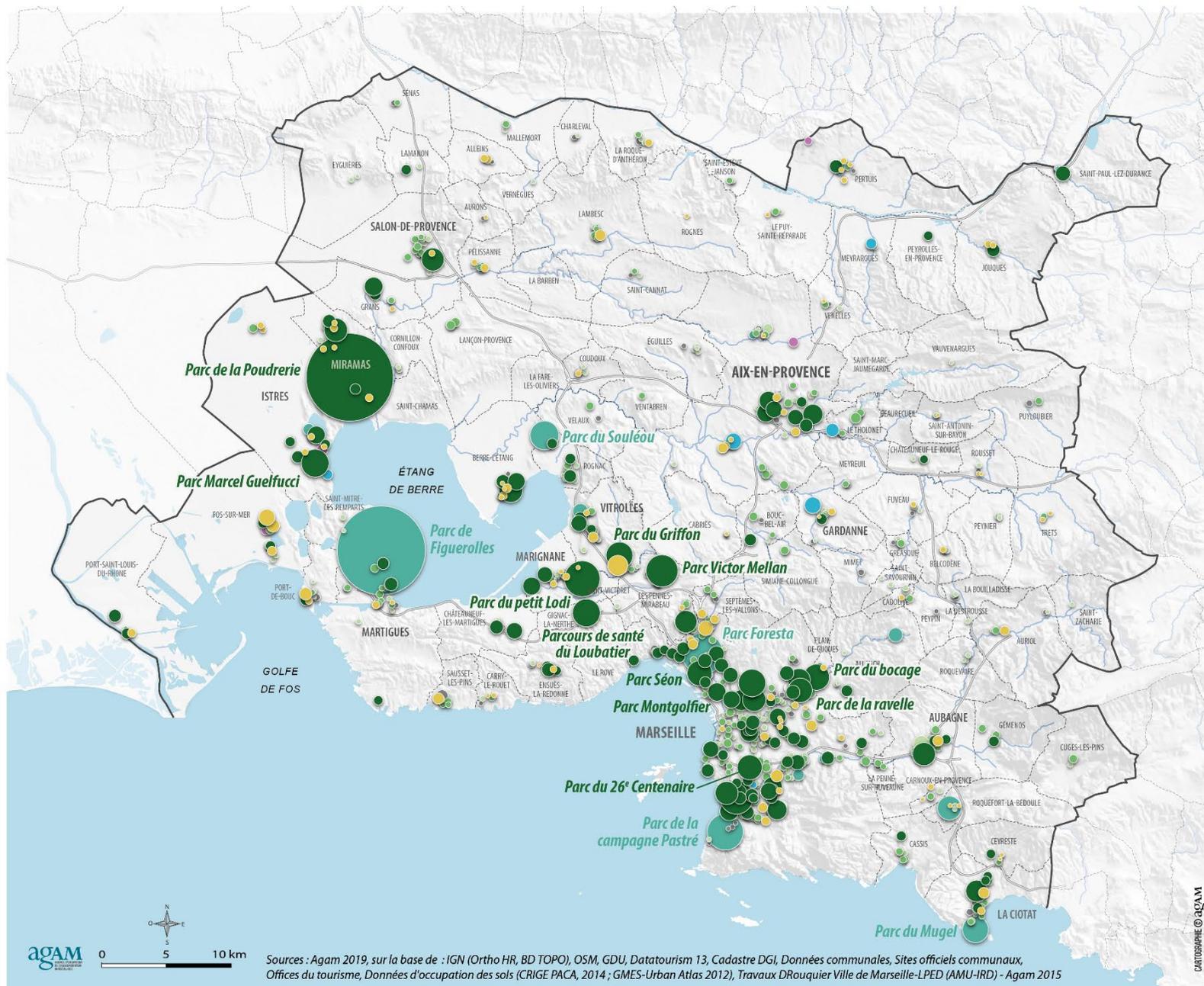
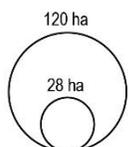


UNE GRANDE DIVERSITÉ DE PARCS ET DE JARDINS PUBLICS

Distribution des parcs et jardins¹ selon leur catégorie

Par catégorie et par taille (ha)

- Grand Parc (>1 ha)
- Jardin (parc intermédiaire) (0,2 / 1 ha)
- Square (<0,2 ha)
- Parc public ouvert sur un espace naturel ou littoral
- Voie douce
- Berges aménagées
- Boulodrome aménagé
- Espace privé ouvert au public la journée
- Non déterminé



1. Les parcs et jardins publics sont définis ici comme :
 "tout espace à dominante végétale (plaine-terre), aménagé en milieu urbain pour l'accueil du public dans un but récréatif, situé dans le domaine public ou sur une parcelle publique." (Agam 2019)

SYNTHÈSE DES ENJEUX

Redonner du poids aux centres villes dans une logique de retour à la proximité et d'attractivité

Pierre angulaire du territoire, les centres de ville petits et grands sont structurants tant de l'identité métropolitaine que de son armature urbaine et la construction de ses dynamiques. Or l'avantage du polycentrisme de la Métropole Aix-Marseille n'est pas pleinement valorisé du fait d'une fonction de centralité globalement fragilisée. En effet, ces centres se sont progressivement affaiblis, au profit d'une périphérie qui a gagné des emplois, des commerces, des logements mais aussi une place dans les aspirations des habitants. Face à ces constats, il est essentiel de redonner aux centres des perspectives d'expansion spatiale mais aussi de mutations profondes de son fonctionnement. Socle de l'armature urbaine, les centres sont aussi vecteurs de proximité par la concentration d'équipements, de commerces et de logements. Cette proximité doit être au service de l'attractivité mais aussi de la qualité de vie pour tous les métropolitains. Le réinvestissement des centres doit aussi permettre de s'adapter aux futures exigences, notamment le principe de la désimperméabilisation des sols et de la réduction des consommations foncières.

- **Pour Marseille**, l'enjeu est double : porter une vraie dynamique de production et de réhabilitation de logements et d'immobilier de bureaux et effectuer un saut qualitatif (une « mise à niveau métropolitaine ») sur les transports, l'offre commerciale, les équipements, l'espace public, la nature en ville et l'animation urbaine. Ce recentrage de la dynamique urbaine métropolitaine doit aussi s'accompagner d'une densification en emploi et en habitant adaptée et relever le défi d'une cohérence urbanisme/transport exigeante.
- **Dans le centre-ville d'Aix-en-Provence**, dont l'offre en logements pour étudiants et en locations saisonnières est importante, l'enjeu est de renforcer l'attractivité résidentielle auprès des familles. Par ailleurs, face à la saturation routière du Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence et à l'impératif de réduction de la consommation d'espace, la réorientation de l'offre foncière et immobilière à destination des bureaux vers le centre et ses abords permettrait un meilleur recours aux transports en commun et serait

un élément de réponse aux attentes grandissantes des jeunes générations qui plébiscitent de plus en plus les centres-villes.

- **Pour les villes moyennes**, l'enjeu est de conforter leur rôle structurant et de développer une stratégie métropolitaine de renforcement des centres en équipements et transports notamment et d'y développer une offre de logements et d'emplois répondant aux besoins métropolitains (mise à niveau du réseau de transports, recherche prioritaire des activités en centre urbain par rapport aux espaces périphériques/développement de tiers-lieux).
- **Pour les centralités de niveau 3** (cf carte armature urbaine), il s'agit surtout d'un enjeu d'amélioration de la programmation périphérique avec celle du centre pour limiter les concurrences (par exemple privilégier le centre pour l'implantation d'équipements, de programmes locatifs sociaux).
- **Les centralités de niveau 4** (cf carte armature urbaine) contribuent peu aux dynamiques économiques du territoire mais ont beaucoup participé à la croissance métropolitaine sur les dix dernières années. Elles sont porteuses d'enjeux relevant des fonctions de proximité et doivent, pour certaines d'entre elles, stabiliser leur développement résidentiel.

Pour accompagner la mutation vers une ville dense et durable, la présence de la nature en ville est également nécessaire. L'enjeu est de redonner une vraie place à la nature au cœur des territoires de la Métropole, d'améliorer la vie des habitants par des espaces de respiration, des lieux calmes et frais, propices aux activités de loisirs et de détente.

Enrayer la périurbanisation pour un territoire plus durable, respectueux de son cadre de vie

L'urbanisation selon un mode très consommateur d'espace a eu de rapides conséquences sur les paysages : développement de nappe de pavillonnaires offrant un paysage d'interface ville-nature incertain, multiplication de zones commerciales



monofonctionnelles standardisées, déploiement des activités le long des axes routiers... Cependant la prise de conscience des conséquences environnementales, des répercussions sur la qualité de vie et l'attractivité du territoire doit amener à repenser les périphéries urbaines.

- L'enjeu est de privilégier des formes commerciales et économiques économes et mixtes et de revenir à des villes compactes et durables, maillées de petites centralités urbaines clairement identifiées et renforcées, afin de rendre efficaces des mesures d'anticipation et d'adaptation aux changements climatiques à venir.



