PLAN LOCAL D'URBANISME INTERCOMMUNAL
DU TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE

RAPPORT DE PRÉSENTATION

G ANNEXES

PLUi approuvé le 19 décembre 2019

PLUi DESSINONS NOTRE FUTUR CADRE DE VIE

MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE

TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE

G.1 DIAGNOSTIC

Table des matières

PREAMBULE 9

INTRODUCTION 11

PARTIE 1 15

LES COMPOSANTES DU TERRITOIRE 15

1. Le socle géographique du Conseil de Territoire de Marseille Provence Métropole 17

1.1. Un capital nature et littoral qui s'inscrit à l'échelle métropolitaine 17

1.2. Des massifs naturels emblématiques, une topographie contrainte 19

1.3. Un réseau hydrographique diversifié, une trame bleue à (re)découvrir 19

1.4. Une urbanisation tournée vers le littoral 22

1.5. Des paysages urbains pluriels et contrastés 22

2. Formes urbaines : le processus de formation du tissu urbain 29

2.1. La diversité des formes urbaines 29

2.2. La ville dense 29

2.3. La ville périphérique 30

2.4. Un patrimoine architectural, urbain et paysager de qualité et très diversifié mais souvent en attente de reconnaissance 33

2.4.1. Contexte 33

2.4.2. Marseille : un «patrimoine de proximité» redécouvert et mieux reconnu 33

2.4.3. Les communes de Marseille Provence : un « patrimoine local » méconnu ou sous-employé 35

2.4.4. Le patrimoine local, un élément clé pour construire le territoire de Marseille Provence 36

2.5. Une nature présente en ville sous des formes diverses 38

2.5.1. Contexte 38

2.5.2. Une armature verte et bleue d'échelles et de fonction multiples 38

2.5.3. Une armature végétale plurielle 39

2.6. L'interface ville-nature 43

3. Environnement et agriculture 46

3.1. Une biodiversité riche et exceptionnelle, un réseau de continuités écologiques à mieux protéger 46

3.2. Des problématiques environnementales aigües 50

3.2.1. Une qualité de l'air insuffisante 50

3.2.2. Des nuisances sonores très prégnantes 51

3.2.3. Qualité des eaux : des efforts à poursuivre 51

3.2.4. Un territoire vulnérable aux risques majeurs 52
3.2.4.1. Les risques naturels 52
3.2.4.2. Les risques technologiques 53
3.3. Des terres arables et des espaces cultivés à préserver pour une agriculture de proximité 54

PARTIE 2 62

LES DYNAMIQUES DU TERRITOIRE 62

4. Construction métropolitaine 63

4.1. Un Territoire métropolitain en cours de structuration 63
4.2. Le Conseil de Territoire Marseille-Provence au sein du territoire métropolitain : caractéristiques majeures 63

5. Activités : le développement économique et l'emploi 67

5.1. Mise en perspective métropolitaine 67
5.1.1. Les métropoles au cœur du développement économique 67
5.1.2. Aix-Marseille-Provence (AMP), une métropole dynamique mais fragile 68
5.1.3. Des secteurs d'activités moteurs, piliers du tissu économique métropolitain 70
5.1.4. AMP, premier pôle régional d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation 70
5.1.5. La filière numérique : un moteur économique métropolitain à soutenir. 73
5.1.6. Un éclatement géographique des emplois qui peut nuire à l'efficacité économique .. 76
5.1.7. Un marché de bureaux métropolitains, entre localisation périphériques et développement des centralités 76
5.1.8. Marché de bureaux : des logiques d'implantation spécifiques et des défis à relever ... 77
5.1.9. Un manque de foncier productif identifié à l'échelle métropolitaine 78
5.1.10. 900 ha de foncier productif à court terme essentiellement localisé autour de l'étang-de-Berre 78
5.2. Présentation de l'économie du Conseil de Territoire Marseille Provence Métropole .. 79
5.2.1. Une dynamique de création d'emplois mais des difficultés socio-économiques très marquées 79
5.2.2. Un tissu économique diversifié 81
5.2.3. Une approche par secteur d'activités 84
5.2.4. Un manque de foncier productif à l'échelle communautaire 90
5.3. Approche territoriale 91
5.3.1. Bassin Centre : un territoire économique diversifié et un manque de foncier pour les activités productives et logistiques 91
5.3.2. Bassin Ouest : un territoire tiré par la filière aéronautique, une offre en foncier productif à maintenir et développer 96

5.3.3. Bassin Est : des zones d'activités attractives mais un risque d'assèchement des réserves foncières pour l'activité productive 102
5.4. Les principaux secteurs d'activité 107
5.4.1. Port, transport maritime et logistique portuaire 107
5.4.2. L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation 109
5.4.2.1 Un fort potentiel d'innovation sur MP, des projets structurants 109
5.4.2.2 Le projet Henri Fabre : « L'entreprise étendue du futur en Provence » 109
5.4.2.3 Technopôle Château-Gombert : « Inventer l'industrie de demain » 109
5.4.2.4 Le Technopole de Luminy et Marseille Immunopole : « Construire une référence mondiale en immunothérapie » 110
5.4.2.5 Pôle media Belle de mai : « Déployer la filière images » 110
5.4.3. La filière santé 112
5.4.4. L'économie touristique en progression 114
5.4.5. Une armature commerciale forte et variable selon les territoires 118
5.4.6 L'artisanat, un moteur économique et urbain 125
6. Population : les dynamiques sociodémographiques du Conseil de Territoire.....129
6.1. Le retour de la croissance démographique depuis 1990 129
6.2. Caractéristiques sociodémographiques du territoire 130
6.3. Un recul de la taille des ménages sur le Conseil de Territoire 131
6.4. … qui s'explique par un vieillissement de la structure de la population 132
6.5. Une situation socio-économique des populations très disparate selon les secteurs .. 132
7. Habitat : des besoins de la population en évolution 137
7.1. Dynamiques de l'habitat et difficultés de logement au sein de la métropole d'Aix-Marseille Provence 137
7.2. Le parc de logements existants sur le Conseil de Territoire et l'offre en immobilier . 140
7.3. Malgré une stabilisation récente des prix, des difficultés d'accès au logement 143
7.4. Un parc de logements diversifié 148
7.5. Une certaine vétusté du parc qui persiste 148
7.6. Une offre sociale globalement faible et mal répartie, notamment pour les populations spécifiques 152
7.7. Les besoins en logements : méthode et objectifs quantitatifs 157
8. Foncier 161
8.1. La consommation de l'espace foncier 161
8.1.1. Processus et méthode 161
8.1.2. Bilan de la consommation foncière 163
8.1.2.1. Une tendance à la baisse ces dernières années 163
8.1.2.2. Le renouvellement urbain comme principale ressource foncière 167

8.1.3. Détail de la consommation selon le type d'occupation 168
8.1.3.1. Une consommation du tissu urbain qui se confirme 168
8.1.3.2. Le détail des espaces naturels et agricoles 169
8.1.3.3. Un foncier majoritairement à destination de l'habitat 171
8.2. Les capacités constructives 174
8.2.1. Les capacités constructives en renouvellement urbain par optimisation du foncier peu dense 174
8.2.2. Les sites de gisement foncier libre : les dents creuses 175
8.2.3. Optimisation des tissus urbains déjà urbanisés 176
8.2.4. Estimation des capacités totales par densification et dents creuses 176
8.2.5. Mobilisation en priorité des capacités résidentielles dans le tissu existant 177
8.2.6. Les capacités d'accueil des communes littorales 178

PARTIE 3 181

LE FONCTIONNEMENT DU TERRITOIRE 181

9. Mobilités 183

9.1. Les déplacements au sein du Territoire métropolitain 183
9.2. La mobilité augmente, les usages évoluent, les nuisances perdurent 188
9.2.1. Une hausse globale de la mobilité 188
9.2.2. Un tassement de l'usage de la voiture au profit des autres modes 188
9.2.3. Les déplacements d'échanges : seulement 13% des déplacements mais 53% des émissions polluantes 188
9.3. Des pratiques de mobilité qui reflètent les particularités du territoire 189
9.4. Un réseau viaire peu favorable aux modes actifs 190
9.4.1. Replacer les modes actifs au cœur d'un réseau trop largement mobilisé par la voiture 190
9.4.2. Un réseau d'agglomération enfin achevé mais parfois mal articulé 191
9.4.3. Le réseau viaire du bassin centre est vieillissant, incomplet et incohérent 191
9.5. Transports en commun : une montée en puissance à pérenniser 192
9.5.1. Réseaux urbains : l'offre et les usages augmentent, dopés par les Transports en commun en site propre. Mais des lacunes perdurent 192
9.5.2. Liaisons interurbaines : un équilibre à trouver entre fer et route 193
9.5.3. Des réseaux à articuler, en cohérence avec le développement urbain 194
9.6. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite 194
9.7. Des modes de déplacement alternatifs à valoriser 196
9.8. Le stationnement 196
9.8.1. Préambule 196

9.8.2. Pratiques de stationnement et obligations en vigueur 197
9.8.2.1. Le stationnement au domicile 197
9.8.2.2. Le stationnement au travail 198
9.8.2.3. Le stationnement pour achat 200
9.8.3. Inventaire de l'offre en stationnement 202
9.8.4. Potentiels de mutualisation du stationnement 205
9.9. Livraisons, logistique et stationnement des cars de tourisme 208
9.9.1. Les différentes formes de logistique 208
9.9.2. De nombreux mouvements de marchandises sur le centre de l'agglomération 209
9.10. Une concentration de l'offre de logistique urbaine d'agglomération sur le territoire nord marseillais 209
9.11. Les infrastructures ferroviaires dans l'offre logistique 210
10. Armature urbaine : un territoire structuré par différentes centralités 213
10.1. Les centralités, clés de voûte de l'organisation urbaine du territoire et de son positionnement métropolitain 213
10.1.1. Un large éventail de centralités lié à des contextes géographiques et identités urbaines très disparates 214
10.1.2. Les centralités du bassin Centre : entre enjeux de proximité et métropolitains 214
10.1.3. Les centralités du bassin Ouest : entre vocation métropolitaine, identité touristique et échelle de proximité 219
10.1.4. Les centralités du bassin Est : de la Vallée de l'Huveaune au littoral du Parc National des Calanques 221
10.2. Les secteurs résidentiels 223
10.3. Les entrées de ville 223
11. Equipements et réseaux 225
11.1. Equipements métropolitains et de proximité : des disparités locales et thématiques fortes 225
11.1.1. Les grands équipements métropolitains 225
11.1.2. Les équipements de proximité/structurant 226
11.1.2.1. Les équipements d'enseignement primaire et secondaire 226
11.1.2.2. Les équipements sportifs et de loisirs 228
11.1.2.3. Les équipements de la Plaisance 228
11.1.2.4. Les équipements de santé 229
11.2. Déchets, eaux et assainissement : des modes de traitement en évolution 234
11.2.1. Déchets 234
11.2.2. Eau potable 234
11.2.3. Assainissement 235

11.3. Réseaux numériques : un territoire non connecté de façon uniforme..... 235

12. Energie et changement climatique 238

12.1. Les différentes sources de production d'énergie, consommation et sobriété énergétique..... 238

12.2. Un territoire vulnérable au changement climatique amorcé 238

12.3. Consommation énergétique et formes urbaines, qualité urbaine 239

RECAPITULATIF DES ENJEUX ISSUS DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL 243

GLOSSAIRE 251

Préambule

Article L151-4 du code de l'urbanisme suite à l'ordonnance du 23 septembre 2015

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.
Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.
Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.
Il établit un inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos des parcs ouverts au public et des possibilités de mutualisation de ces capacités.

La présente pièce correspond au diagnostic territorial du rapport de présentation du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) du Conseil de Territoire de Marseille Provence (MP) de la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Le diagnostic se décline en quatre éléments distincts :

- La constitution et l'évolution du tissu urbain ;
- Le diagnostic territorial à l'échelle du Conseil de Territoire ;
- Les fiches communales à l'échelle des 18 communes ;
- L'état initial de l'environnement.

L'élaboration du PLUi, prescrite en date du 22 mai 2015, couvre l'ensemble des 18 communes du Conseil de Territoire qui regroupe plus d'un million d'habitants.

Pièce à part entière du dossier du rapport de présentation, le diagnostic vise à comprendre les fonctionnements du territoire de Marseille Provence, fondés sur des analyses spatiales et thématiques afin de mettre en exergue les principales dynamiques et enjeux du territoire.

Un volet intitulé « constitution et évolution du tissu urbain » permet au préalable de comprendre l'évolution de l'urbanisation du territoire intercommunal, avant de se plonger dans le diagnostic territorial et thématisé.

Le présent document est une analyse à l'échelle intercommunale et se lit de façon complémentaire avec :

- l'état initial de l'environnement, qui apporte plus de précisions notamment sur les thématiques de la géographie, de la biodiversité, des risques, des déchets, de l'eau et de l'assainissement ;
- les fiches communales des 18 communes, à savoir Allauch, Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Châteauneuf-lès-Martigues, Ensuès-la-Redonne, Gémenos, Gignac-la-Nerthe, Marignane, Marseille, La Ciotat, Le Rove, Plan-de-Cuques, Roquefort-la-Bédoule, Saint-Victoret, Sausset-les-Pins, Septèmes-les-Vallons.

Le diagnostic intercommunal est organisé autour de 3 grands axes :

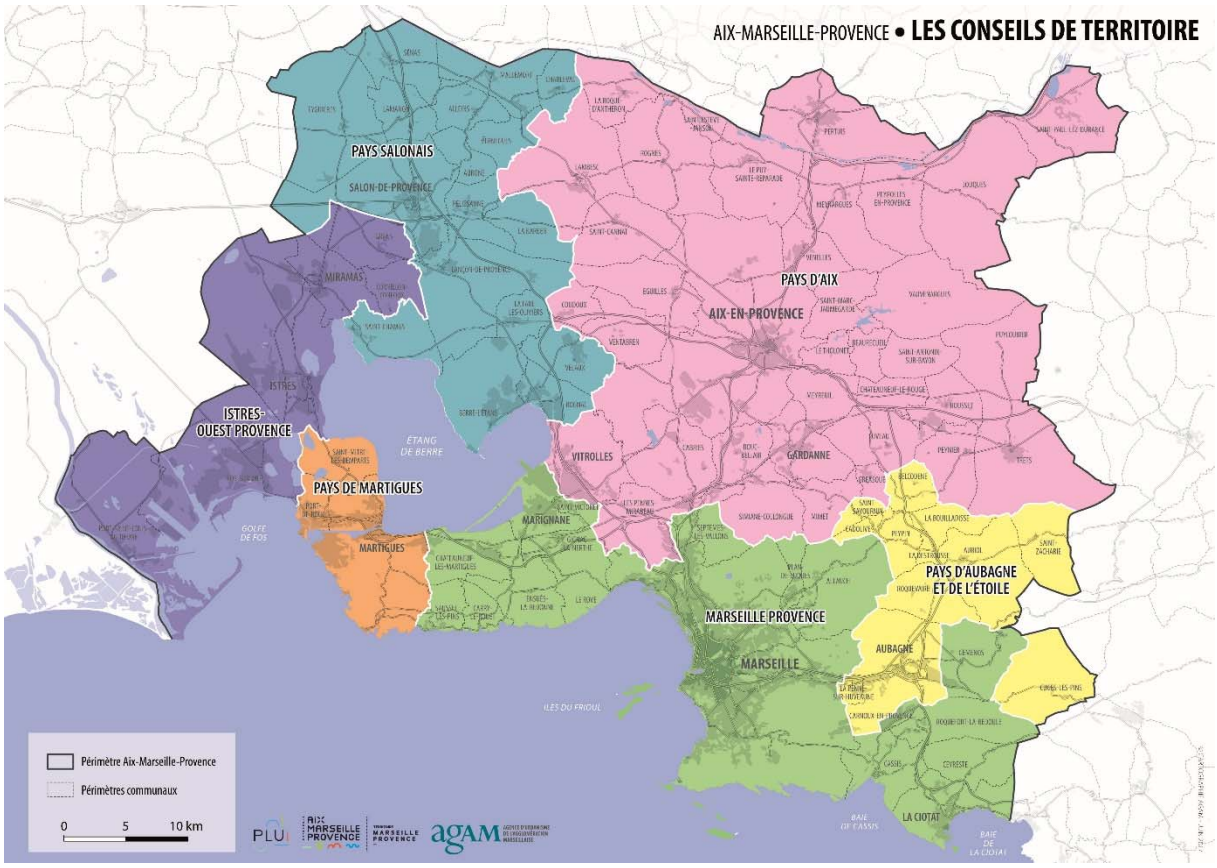
- Les composantes du territoire : cette première partie présente les caractéristiques du territoire au travers d'une analyse du socle géographique, des formes urbaines actuelles et l'état des lieux naturels, paysager et environnemental, tout cela constituant les éléments du cadre de vie des habitants ;
- Les dynamiques du territoire : cette deuxième partie donne à voir une photographie de la population, aborde l'activité économique, la question du logement et plus largement les modes de vie sur le territoire… qui fait partie intégrante du Territoire métropolitain ;
- Le fonctionnement du territoire : cette troisième partie développe plus particulièrement la mobilité et ses pratiques associées, facteurs déterminants de l'évolution territoriale qui impacte fortement la vie quotidienne. Une approche fonctionnelle est déclinée au travers de l'armature urbaine du territoire, des centralités et de la question des équipements, éléments clés du fonctionnement de l'espace.

Chacune des parties thématisées est illustrée par des « chiffres clés » et par des « encarts d'enjeux ». Les premiers donnent des éléments d'information synthétiques, tandis que les seconds formulent des enjeux problématisés permettant d'esquisser des pistes au travers d'un projet commun et partagé.

Introduction, mise en perspective métropolitaine

La métropole d'Aix-Marseille-Provence

Issue de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (dite loi MAPTAM) du 27 janvier 2014, la métropole d'Aix-Marseille-Provence (AMP) est en vigueur depuis le 1er janvier 2016. Elle intègre 92 communes, regroupe 1,8 millions d'habitants sur plus de 3 100 km², ce qui en fait la métropole la plus vaste de France. La superficie d'AMP représente quatre fois celle du Grand Paris et six fois celle du Grand Lyon.



Le Conseil de Territoire de Marseille Provence au sein de la métropole d'AMP

Une métropole de fait

Tous les jours, 250 000 métropolitains (un habitant sur cinq) réalisent au moins un déplacement long hors de leur pôle urbain (ensemble de communes présentant une zone de bâti continu et regroupant au moins 10 000 emplois), créant plus de 650 000 déplacements. L'ensemble des grands équipements (universités, hôpitaux, stades, théâtres, casinos de jeux…), plages et grands sites (Calanques, Sainte-Victoire, Garlaban…) de la métropole sont fréquentés indifféremment par des Marseillais, Aixois, Martégaux, Salonais, Aubagnais…

D'autres enjeux comme la pollution de l'air ou la biodiversité ont naturellement une dimension métropolitaine et ne peuvent être traités sérieusement qu'à cette échelle.

Au plan économique, les différentes parties du territoire sont étroitement interdépendantes : de nombreuses entreprises de Marseille et d'Aix dépendent de l'activité du port de Fos-sur-Mer et le développement du Pays d'Aix se fait en partie en lien avec le desserrement des entreprises marseillaises.

Une métropole atypique

La métropole d'Aix-Marseille-Provence est un territoire atypique, tant par sa taille que par son organisation géographique ou sa multipolarité induite. Toutes ces caractéristiques diffèrent de celles des métropoles classiques, constituées d'un centre et d'une périphérie.

Aix-Marseille-Provence est composée de plusieurs pôles urbains : Marseille qui concentre plus de 850 000 habitants, Aix-en-Provence qui compte environ 150 000 habitants et huit villes de 20 000 à 50 000 habitants (Martigues, Aubagne, Istres, Salon-de-Provence, Vitrolles, Marignane, La Ciotat, Miramas, Gardanne).

Ces espaces urbanisés s'inscrivent dans un « territoire nature », composé de grands massifs boisés, de plaines agricoles, de vallées et du plus grand étang salé de France. La présence de la mer, 260 km de littoral, ajoute en outre une spécificité à la géographie métropolitaine.

Le développement de ce grand territoire résulte de la valorisation de ces atouts diversifiés et des dynamiques complémentaires entre pôles et territoires.

Aix-Marseille-Provence peut donner au territoire les clés de sa propre histoire, qu'il sera possible de regarder dans les décennies à venir comme exemplaire, parce que riche des diversités qui ne se retrouvent pas ailleurs.

La métropole Euroméditerranéenne

Aix-Marseille-Provence bénéficie d'un positionnement géostratégique exceptionnel. Le Grand Port Maritime de Marseille joue dans ce cadre un des premiers rôles différenciateurs.

Au centre du système d'aires métropolitaines de l'arc latin, ouvert sur la Méditerranée, au débouché du couloir rhodanien, le territoire occupe une position déterminante entre Nord et Sud.

Les échanges internationaux, économiques, culturels, entre Europe et Méditerranée, mais aussi avec l'Asie, font partie de l'identité du territoire. Toutefois, ce bouillonnement des échanges s'arrange mal d'un déficit d'organisation en matière de promotion du territoire pour faire valoir ses atouts.

La métropole doit faire connaître ses forces et ses compétences, revendiquer sa place de capitale euro-méditerranéenne.

Un fonctionnement facilité pour ses habitants et ses entreprises

Le constat d'urgence d'une réponse métropolitaine aux problèmes de déplacements fait consensus depuis plusieurs années.

La métropole devrait en effet pallier aux transports urbains et périurbains qui restent peu ou prou organisés à l'échelle des anciennes intercommunalités et à une offre TER peu adaptée au fonctionnement métropolitain qui ne trouve pas forcément aujourd'hui de complémentarité avec les cars. Au final, certains trajets métropolitains sont quasi-impossibles sans voiture. En découle ainsi une saturation autoroutière, pollution, coût financier… et, pour une partie de la population, les déplacements deviennent de vrais obstacles à l'emploi ou la formation. Sur la question des déplacements, la métropole devrait permettre une vraie cohérence avec les réalités territoriales et les attentes des usagers.

Les entreprises devraient aussi trouver dans la métropole une meilleure lisibilité de la stratégie économique et de l'offre foncière et immobilière correspondante.

Les politiques d'habitat vont pouvoir évoluer vers une réponse plus adaptée au problème du logement, en gamme de prix et en localisation, pour créer plus de logements dans les zones les plus dynamiques en termes économiques, et au plus près des lignes de transport en commun.

Un territoire plus riche et un rayonnement plus important

Les métropoles sont des espaces privilégiés de développement économique et de création d'emplois. A ce titre, elles font l'objet d'une attention particulière de l'État, des Régions, des institutions internationales.

À ce titre, le Territoire métropolitain compte 735 180 emplois. Malgré une forte croissance de l'emploi ces dernières années (plus de 2% par an soit le taux le plus important des 15 plus importantes aires urbaines de France), le taux d'activité reste faible et le taux de chômage élevé. On estime qu'il faudrait créer 60 000 emplois supplémentaires pour rattraper le taux d'activité moyen des grandes agglomérations françaises et largement plus pour s'aligner sur les dynamiques de ces territoires.

La mise en synergies de compétences et moins de concurrences entre les territoires de la métropole devraient permettre de peser plus fortement dans la compétition avec les autres métropoles, de capter plus d'investissements et d'entreprises, et in fine, de créer la richesse et les emplois dont le territoire a besoin.

Un territoire plus solidaire

La réalité métropolitaine apparaît contrastée, avec des écarts importants entre les territoires et des zones de vraies fragilités urbaine et sociale. Ces écarts se retrouvent dans les niveaux de formation de la population, globalement faibles pour un territoire urbain. Il importe de noter que l'absence de transports collectifs performants entre les territoires de population pauvre et faiblement motorisée et plusieurs pôles d'emplois ne contribuent pas à la réduction de ces écarts qui continuent de se creuser.

La recherche de réponses à ces quartiers et populations fragilisées, pour mieux les raccrocher aux dynamiques métropolitaines de formation et d'emploi ainsi qu'au système de transport, devrait contribuer à réduire les écarts urbains, économiques et sociaux à l'échelle du grand territoire.

Partie 1

Les composantes du territoire

1. Le socle géographique du Conseil de Territoire de Marseille Provence Métropole

1.1. Un capital nature et littoral qui s'inscrit à l'échelle métropolitaine

La Métropole se caractérise d'abord par sa géographie. Son littoral et ses reliefs, qui conditionnent son urbanisation et l'organisation des déplacements, ainsi que ses grands espaces naturels, qui sont imbriqués avec les espaces urbains, participent à l'attractivité résidentielle et touristique de la Métropole. Cette configuration spatiale peut également atténuer la lisibilité du territoire, perturber le fonctionnement écologique et menacer les activités agricoles.

Une métropole littorale

Aix-Marseille-Provence se distingue des autres métropoles par sa façade maritime et par la présence de l'étang de Berre, plus vaste étendue d'eau salée d'Europe située à l'intérieur des terres. Au total, la métropole compte 255 kilomètres de littoral (étang de Berre compris) qui sont le support d'un grand nombre d'usages. Ressource économique majeure pour le territoire avec leur potentiel balnéaire et touristique, ces espaces sont également un atout du cadre de vie en offrant de nombreuses possibilités pour la pratique des sports et des loisirs. L'ensemble de ces pratiques cumulées génère d'importantes pressions sur le milieu ainsi que des conflits d'usages.

Une métropole agricole

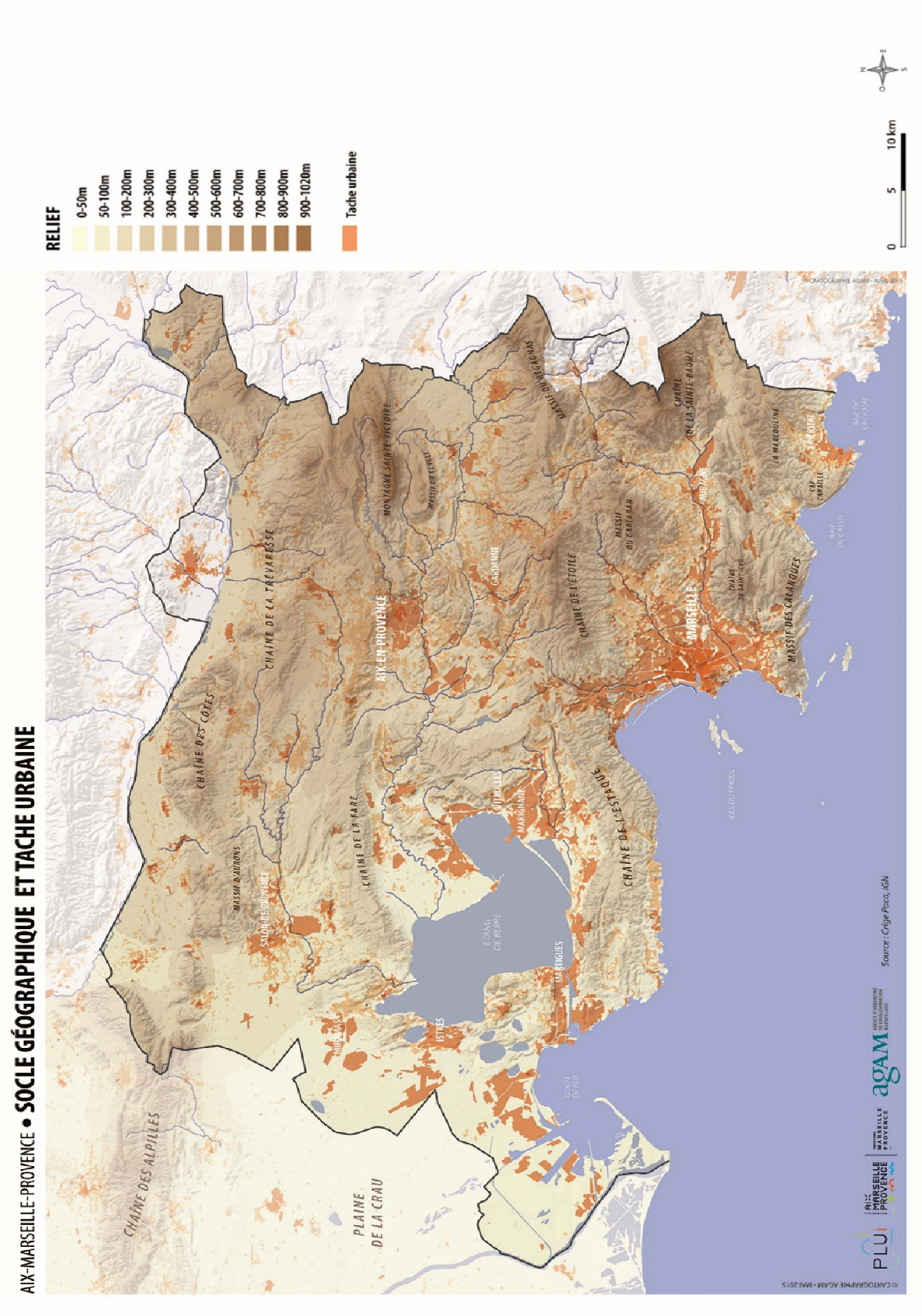
Malgré une forte consommation d'espace engendrée par la périurbanisation, les espaces agricoles couvrent encore 21 % du Territoire métropolitain, principalement dans les secteurs de Berre, de Salon-de-Provence, de Mallemort, de Pertuis, de la vallée de l'Arc et dans la couronne périurbaine d'Aix-en-Provence. Ces espaces agricoles constituent le grenier de la métropole et sont le support de productions de qualité : huiles d'olive, vins, blé dur, légumes frais… Dans la frange sud de la métropole, les terres agricoles se sont raréfiées. Cependant, il existe encore des espaces porteurs d'activités économiquement viables, liées pour partie aux circuits-courts, telles que les plaines de Châteauneuf-lès-Martigues, d'Aubagne, de Cuges les-Pins…

Un hot-spot de biodiversité

L'importance des espaces naturels et agricoles, la présence des littoraux maritimes et lacustres, la densité du réseau hydrographique ainsi que la situation géographique à la croisée des influences alpines et méditerranéennes font du territoire de la métropole un "hot spot" de biodiversité. Cela se traduit notamment par l'importance des espaces protégés et identifiés au titre du réseau Natura 2000 (environ 1 000 km² d'espaces terrestres, soit près d'un tiers du Territoire métropolitain, auxquels s'ajoutent 750 km² d'espaces marins) et différents inventaires scientifiques (ZNIEFF, ZICO). Situés en milieux littoraux, humides ou forestiers, les Espaces Naturels Sensibles sont remarquables par leur diversité biologique. Par nature, fragiles, rares ou menacés, ils représentent près de 5360 hectares. La métropole est également le

cadre du Parc National des Calanques et compte plusieurs Parcs Naturels Régionaux existants (Camargue, Alpilles, Luberon et Sainte-Baume).

Cependant, le réseau écologique de la métropole est très fragmenté. En l'état, les occupations du sol et les fonctionnements du territoire sont tels que les espaces jouant le rôle de corridors écologiques entre les réservoirs de biodiversité sont de plus en plus limités.



1.2. Des massifs naturels emblématiques, une topographie contrainte

Les communes de Marseille Provence disposent, au contact des secteurs d'urbanisation, de vastes espaces naturels qui couvrent près de 60% du territoire.

Les grands sites naturels et agricoles qui s'ancrent sur les lignes de force du territoire constituent une composante majeure de la trame verte intercommunale, où l'on peut identifier :

- Les massifs, principalement la chaîne de la Nerthe et celle de l'Etoile-Garlaban ; massifs de Saint-Cyr, de la Sainte-Baume, du Grand Caunet et du Cap Canaille.
- Les vallons, qui font pénétrer l'influence des massifs jusqu'au cœur de la ville.
- Les buttes et collines, reliefs qui sont autant de signaux végétaux forts dans le grand paysage : Collet Redon, Petit et Grand Saint-Marcel (Marseille), butte du Toës, colline de Bayon (Marignane), les Rompides (Cassis).
- Les espaces agricoles, tels que la plaine de Châteauneuf-lès-Martigues (bassin Ouest), La Betheline, Enco-de-Botte (bassin Centre), vignobles de Cassis et de Roquefort-La Bédoule (bassin Est). Ces espaces ouverts apportent de la diversité paysagère et offrent des respirations au sein des zones urbaines.

Outre leur intérêt écologique particulier (refuge propice au développement de la biodiversité, régulation des eaux superficielles), ils constituent des éléments paysagers particulièrement perceptibles et marqueurs identitaires.

Très majoritairement reliés entre eux selon une logique de continuités écologiques inter-massifs, ces espaces de nature constituent également un écrin paysager exceptionnel (paysage identitaire) faisant partie intégrante de l'attractivité du territoire de Marseille Provence Métropole.

Leur pérennisation et la préservation de leurs continuités voire leur développement est donc indispensable pour le territoire.

1.3. Un réseau hydrographique diversifié, une trame bleue à (re)découvrir

Le réseau hydrographique présent sur ce territoire méditerranéen joue un rôle important. A la fois de trame écologique et paysagère, les cours d'eau scandent et marquent fortement le territoire par leur empreinte. Ils sont à l'origine des plaines alluviales, offrant aujourd'hui des espaces agricoles, ainsi que des vallées où l'urbanisation est historiquement liée au développement industriel.

On dénombre cinq cours d'eau principaux avec leurs affluents :

- L'Huveaune est un fleuve côtier de 51 km qui prend sa source à 470 mètres d'altitude, en contrebas du Plan d'Aups dans le massif de la Sainte-Baume. Son exutoire d'origine, le Prado, a été détourné dans le deuxième émissaire de Marseille qui aboutit à l'anse de Cortiou ;

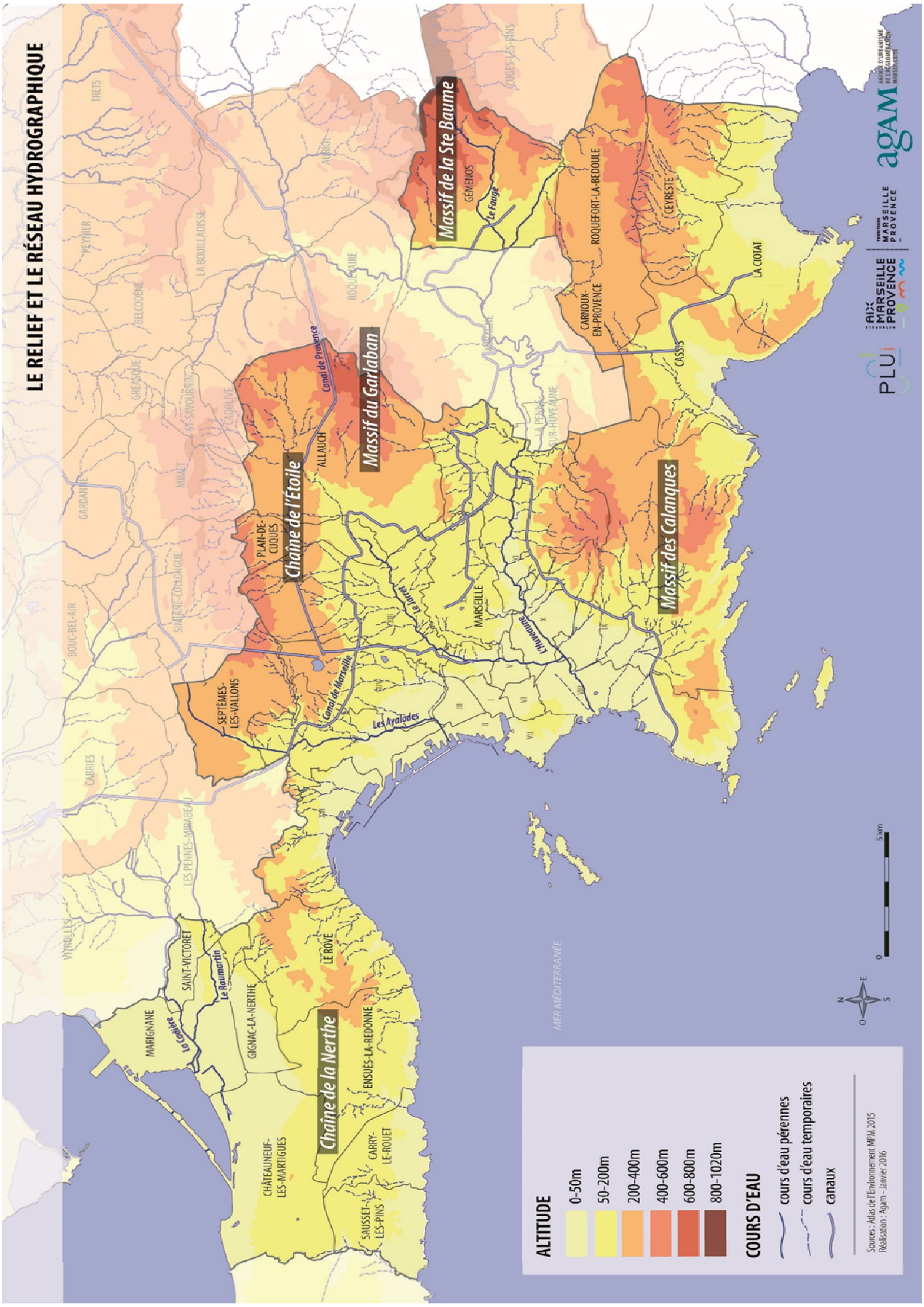
- Le Jarret, d'une longueur de 21 km, est le principal affluent de l'Huveaune. Il prend sa source au-dessus du Pichauris à Allauch, puis traverse Plan-de-Cuques et Marseille. Il se jette dans l'Huveaune en amont du stade Vélodrome ;
- Les Aygalades, fleuve côtier de 17 km, prend sa source à Septèmes-les-Vallons, sur le site de La Gavotte (ruisseau de La Caravelle). Il se jette dans les bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille ;
- La Cadière, ruisseau de 12 km, prend sa source sur la commune de Vitrolles sous le nom de «source de l'Infernet». Traversant ensuite les communes de Saint-Victoret et de Marignane, elle se jette dans l'étang de Bolmon ;
- Le Raumartin, qui prend sa source aux Pennes-Mirabeau et constitue l'affluent principal de La Cadière et conflue à Marignane.

De nombreux cours d'eau intermittents naissent de l'alliance du relief et d'un fort épisode de pluie. Ils peuvent rester à sec pendant de longues périodes et se charger rapidement en eau à la faveur d'épisodes méditerranéens.

Certains de ces cours d'eau sont fortement artificialisés en traversant l'espace urbain (Huveaune, Jarret…), voire disparaissent totalement de l'espace urbain en étant busés. Il n'en demeure pas moins que les potentiels paysagers, l'usage de modes doux ou la redécouverte d'une biodiversité banale sont forts. Le projet de création du parc des Aygalades sur l'emprise de l'ancienne gare de fret du Canet, dans le cadre du programme Euroméditerranée, est un projet structurant répondant à ce besoin et à l'enjeu de renaturation.

Le Canal de Marseille est un ouvrage gravitaire d'alimentation en eau brute. Il achemine les eaux de La Durance via deux branches-mères et 140 km de dérivations. À l'origine entièrement à ciel ouvert, il est aujourd'hui partiellement couvert, busé voire dérivé. Bien qu'artificiel, l'ouvrage crée une ambiance végétale et une biodiversité spécifiques.

Le canal du Rove, partiellement fermé à la courantologie depuis la mer, relie l'étang de Bolmon à L'Estaque. Il participe aussi d'une certaine diversité biologique et il a un impact fort dans le paysage de la plaine de Châteauneuf-lès-Martigues.


LE RELIEF ET LE RÉSEAU HYDROGRAPHIQUE
Massif de la Ste Baume
Massif du Garlaban
Chaîne de l'Etoile
Massif des Calanques
Chaîne de la Nerthe
MARSEILLE
LA CIOTAT
CASSIS
CARNOUX-EN-PROVENCE
ROQUEFORT-LA-BEDOULE
CEYRESTE
GÉMENOS
ALLAUCH
PLAN-DE-CUQUES
SEPTÈMES-LES-VALLONS
MARIGNANE
SAINT-VICTORET
GIGNAC-LA-NERTHE
LE ROVE
ENSUES-LA-REDONNE
CARRY-LE-ROUET
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
MER MÉDITERRANÉE
Le Huveaune
Le Jarret
Le Raumartin
Le Caronte
Le Fauge
Canal de Provence
Canal de Marseille
Les Aygalades
ALTITUDE
0-50m
50-200m
200-400m
400-600m
600-800m
800-1020m
COURS D'EAU
cours d'eau pérennes
cours d'eau temporaires
canaux
Sources : Atlas de l'Environnement MPM 2015
Réalisation : Agam - Janvier 2016
0
5 km
PLUi
aix MARSEILLE PROVENCE
MARSEILLE PROVENCE
agAM

1.4. Une urbanisation tournée vers le littoral

Marseille Provence Métropole dispose de 125 km de littoral, à la fois maritimes (100 km) et lacustres (25 km), auxquels s'ajoutent les archipels de Riou, du Frioul, les îles (Planier, Ile Verte…) et les îlots.

De façon très marquée, on retrouve une alternance d'espaces naturels et artificiels, avec cinq séquences homogènes :

- les rives des étangs de Berre et de Bolmon séparées par le fragile cordon dunaire du Jaï correspondent au littoral lagunaire des communes de Marignane et Châteauneuf-lès-Martigues ; relié à la Méditerranée par le chenal de Caronte (Martigues), l'étang de Berre est la plus vaste étendue d'eau salée d'Europe ;
- la Côte Bleue correspond au versant littoral du massif de la Nerthe ; marquée par les calanques de la Vesse et de Niolon, elle s'étend du cap Couronne (Martigues) à L'Estaque (Marseille) ;
- Le littoral urbanisé de Marseille est segmenté entre la rade nord, le Vieux-Port et la rade sud ; la rade Nord de Marseille qui s'étend du «J4» jusqu'à L'Estaque est principalement occupée par les bassins Est du Grand Port Maritime de Marseille ; le Vieux-Port est devenu à la fois un port de plaisance et un lieu de rassemblement populaire ; la rade Sud est bordée par La Corniche et le parc balnéaire du Prado et s'étend depuis le Pharo jusqu'à l'île Maïre ;
- les calanques de Marseille et de Cassis, caractérisées par d'étroites indentations, des abrupts et des barres calcaires dominant un versant pentu, ont été globalement préservées de l'urbanisation ; dans le prolongement du massif des Calanques, l'archipel protégé de Riou se compose de sept îles qui sont la propriété du Conservatoire du littoral.
- La baie de La Ciotat qui se déploie depuis l'Île verte et le Bec-de-l'Aigle jusqu'à la commune de Saint-Cyr-sur-Mer est marquée par le site des anciens chantiers navals et par l'alternance de plages aménagées et de formations rocheuses.

Le plateau continental étroit concentre de nombreuses richesses écologiques à proximité de la côte : elles sont très vulnérables en raison des usages anthropiques.

1.5. Des paysages urbains pluriels et contrastés

Des structures paysagères identitaires

Avec de puissantes lignes de relief et des espaces naturels très fortement présents, le socle géographique offre des structures paysagères majeures. Celles-ci conjuguent notamment des lignes de crêtes sur les hauteurs de massifs, de grands versants visibles depuis l'horizon, des

espaces agricoles structurants ainsi que des espaces littoraux importants. Elles conditionnent également l'occupation urbaine du territoire, principalement installée en plaine, sur le littoral ou en secteurs de piémonts.

On peut ainsi identifier une typologie de sites urbains se déclinant suivant différentes situations :

- La ville-port, qui présente un rapport à la mer et aux versants en arrière-plan ainsi que des relations entre quartiers (Marseille, La Ciotat).
- Le village-port, offrant un rapport à la mer et aux versants d'arrière-plan (Cassis, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins).
- Le village de piémont, présentant un rapport à la pente et une relation à la plaine (Allauch, Plan-de-Cuques, Ceyreste, Gémenos, Septèmes-les-Vallons, vieux village de Châteauneuf-lès-Martigues).
- Le village de vallon, qui présente un rapport aux crêtes et versants proches (Le Rove, Ensuès-la-Redonne, Carnoux-en-Provence, hameau de Roquefort).
- Le village de plaine, où la perception est celle des horizons lointains (Saint-Victoret, Gignac-la-Nerthe, Marignane, partie récente du village de Châteauneuf-lès-Martigues).

Les grandes entités paysagères du territoire

Les caractéristiques géographiques façonnent ainsi différents ensembles paysagers au sein du territoire. Leur unité tient pour l'essentiel à leur structure générale, liée à la topographie et à la bordure littorale, qui permet de percevoir visuellement et clairement les limites. Cela est particulièrement vrai pour les baies comme celles de Cassis, La Ciotat ou la rade de Marseille, mais aussi pour les plaines de l'étang de Berre et de l'Huveaune. Les massifs constituent également des ensembles paysagers identifiables par leurs limites. Toutefois, contrairement à d'autres territoires, chacune de ces « entités » ne présente pas une organisation paysagère interne très spécifique :

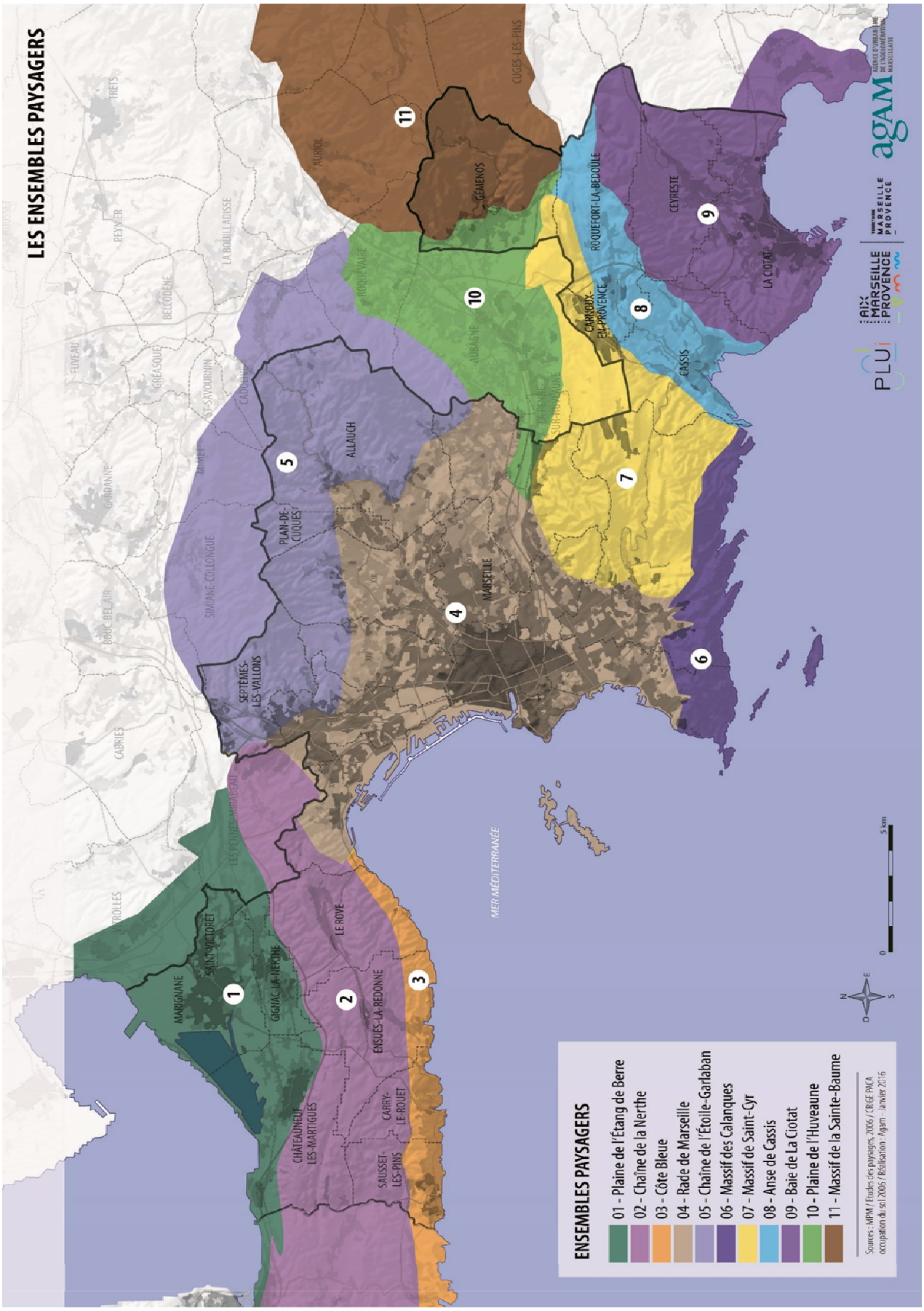
- les massifs offrent beaucoup de caractéristiques communes (roche calcaire, couvert de garrigue…) même si chacun a ses particularités,
- les autres unités présentent des spécificités également peu marquées à l'échelle de l'ensemble du territoire et les structures paysagères sont assez homogènes (vallons, vallats, espaces de plaine).

A l'échelle du territoire de Marseille Provence Métropole, sont ainsi identifiées les 11 entités paysagères suivantes qui présentent chacune des caractéristiques urbaines spécifiques et plus ou moins contrastées :

- la plaine de l'étang de Berre offre un vaste paysage ouvert, limité au Sud-Est et Nord-Est par des reliefs plus ou moins présents suivant la luminosité. Très urbanisée notamment au Nord et à l'Ouest (conurbation Marignane-Vitrolles, Châteauneuf-lès-Martigues) et traversée par de nombreuses infrastructures, les centres anciens des villages y sont peu visibles et largement entourés des lotissements ;
- la chaîne de la Nerthe est un relief montueux s'étirant d'Est en Ouest sur près de 30 km. Les villages du Rove et d'Ensuès-la-Redonne occupent des dépressions en cœur de massif et des constructions se sont implantées dans les vallons secondaires descendant vers la mer ;
- la Côte Bleue présente un littoral très étroit sous forme de côte rocheuse depuis l'Estaque (tunnel du Rove) qui domine la mer (à des altitudes de 200 m environ) et va en s'atténuant vers l'Ouest jusqu'au cap Couronne. L'urbanisation ne s'y est vraiment développée que dans la partie Ouest avec Carry-le-Rouet et Sausset-les-Pins. Ces zones bâties sont caractérisées par un paysage balnéaire avec ses ports, une architecture et une végétation spécifique ;
- la rade de Marseille constitue une très vaste entité paysagère cernée visuellement par les chaînes et massifs qui la cadrent fortement. Tourné vers la mer et les îles de l'archipel du Frioul, l'ensemble de son littoral est occupé par l'urbanisation de la ville de Marseille. Par les perceptions visuelles offertes, les paysages urbains restent sous l'influence du cadre naturel proche ou lointain, dominé par les collines ou de la mer. L'urbanisation récente s'est développée jusqu'au pied des reliefs et connaît aujourd'hui d'importantes évolutions ;
- la chaîne de l'Etoile-Garlaban est un massif formant l'horizon au Nord de la rade de Marseille. La chaîne de l'Étoile culmine au Pilon du Roy à 710 m (sur la commune de Simiane-Collongue) et à 652 m à l'Étoile sur Marseille. Septèmes-les-vallons et Allauch occupent les premiers contreforts tandis que plus à l'intérieur, la Grande Étoile avec le pylône de télécommunication est un repère visuel reconnu de tous ;
- le massif des Calanques est un massif calcaire aride dont la côte est découpée en profondes calanques et riche d'importants escarpements rocheux (les crêtes dominent à plus de 400 m). Seuls, quelques groupes de cabanons liés à de petits ports sont présents en fond de certaines calanques (Callelongue, les Goudes, Sormiou, Morgiou) ;
- le massif de Saint-Cyr prolonge au Nord-Est celui des Calanques et présente une topographie massive avec des pentes moins chaotiques que sur le versant littoral (646 m au Mont Carpiagne). L'urbanisation marseillaise s'y traduit par la présence du domaine

universitaire de Luminy et se prolonge au sein de vallons ouverts sur la plaine de l'Huveaune (la Cayolle, les Baumettes, Vaufrèges, la Panouse…). Au-delà, la commune de Carnoux-en-Provence occupe entièrement un vallon ;

- l'anse de Cassis se singularise par des reliefs imposants qui encadrent un vaste vallon ouvert remontant jusqu'à Roquefort-la-Bédoule. Le village est lové autour de son port et l'urbanisation s'est étendue jusque sur les premières marches du relief (les Terrasses, le Mussuguet), limité et contraint par l'occupation agricole de vignobles ;
- la baie de La Ciotat présente une plaine littorale profonde, fermée par un amphithéâtre de hautes collines remontant jusqu'au village de Ceyreste. Le centre historique de La Ciotat s'est implanté à l'Ouest, au pied des reliefs pittoresques des Trois Secs et du Bec de l'Aigle. L'urbanisation a progressivement gagné l'ensemble de la plaine, de façon presque continue jusqu'à Ceyreste. Il s'agit d'un paysage de ville important dans un vaste écrin naturel ;
- la plaine de l'Huveaune est très élargie à la hauteur de la ville d'Aubagne puis se resserre en direction de l'Ouest et de Marseille. Nœud d'infrastructures de communication majeures (triangle autoroutier, voie ferrée), elle conserve malgré son importante urbanisation des tissus villageois fortement identitaires (Gémenos) ;
- le massif de la Sainte-Baume est un vaste espace naturel, dont l'extrémité Ouest borde le territoire de Marseille Provence Métropole au niveau de Gémenos et constitue un repère visuel incontournable (le Pic de Bertagne, 1042 m, sur la commune de Gémenos, représente le point culminant de MP et l'un des sommets majeurs du massif).


LES ENSEMBLES PAYSAGERS
ENSEMBLES PAYSAGERS
01 - Plaine de l'Etang de Berre
02 - Chaîne de la Nerthe
03 - Côte Bleue
04 - Rade de Marseille
05 - Chaîne de l'Etoile-Garlaban
06 - Massif des Calanques
07 - Massif de Saint-Cyr
08 - Anse de Cassis
09 - Baie de La Ciotat
10 - Plaine de l'Huveaune
11 - Massif de la Sainte-Baume
MER MÉDITERRANÉE
MARSEILLE
MARIGNANE
SAINT-VICTORET
GIGNAC-LA-NERTHE
LE ROVE
ENSUES-LA-REDONNE
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
SEPTÈMES-LES-VALLONS
PLAN-DE-CUQUES
ALLAUCH
ROQUEVAIRE
AUBAGNE
GÉMENOS
CUGES-LES-PINS
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
CARNOUX-EN-PROVENCE
CASSIS
CEYRESTE
LA CIOTAT
PLUi
agAM

Des points de vue remarquables à la préservation des paysages urbains

Les problématiques liées aux perceptions sont donc particulièrement fortes pour ce territoire. Les éléments identitaires et les lieux qui ont une spécificité sont à prendre en compte à une échelle locale fine.

Le développement considérable de l'urbanisation a favorisé la création et le réaménagement de voies reliant les différents ensembles urbains du territoire entre eux. Ce sont notamment ces voies qui offrent des vues panoramiques potentielles permettant de déterminer les séquences du territoire qui sont observables par le plus grand nombre et auxquelles chacun peut être sensible. En termes de perception visuelle, la prise en compte des points de vue et des angles de perception permet également l'identification de points de vue remarquables, d'intérêt local ou communautaire.

La localisation et la caractérisation de ces perceptions permettent d'en apprécier les qualités et d'ouvrir des perspectives quant à la prise en compte des paysages urbains, notamment au travers de :

- La gestion du premier plan, qui est celui donnant (ou non) à voir. Si celui-ci est obstrué totalement ou partiellement par de la végétation ou des éléments bâtis, la vue disparaît ou perd de sa qualité (exemples : vues sur Marseille depuis l'autoroute A55 au sortir du tunnel des Treize-Vents ; vues sur la plaine de l'étang de Berre depuis l'autoroute A55 ; vues sur la baie de La Ciotat depuis l'arrivée au péage autoroutier de l'A50…) ;
- L'importance des arrières plans, tels que les versants de collines et les crêtes qui forment un cadre «naturel » aux zones urbanisées et sur lesquels se découpe le panorama urbain (exemples : vues panoramiques depuis les passerelles de l'autoroute A55, l'autoroute A7 ou la Corniche sur les paysages urbains de Marseille se découpant sur fond du massif des Calanques ou de la chaîne de l'Etoile) ;
- La qualité des seconds plans, que l'on distingue clairement et qui se détachent sur l'horizon (exemples : linéaires bâtis portuaires ou fronts de mer ; vue littorales).

Le socle géographique de Marseille Provence Métropole

CHIFFRES-CLES

- *Des espaces naturels couvrant près de 60 % du Territoire de MP.*
- *Cinq cours d'eau principaux : L'Huveaune, fleuve côtier de 51 km ; Le Jarret, rivière de 21 km, Les Aygalades, fleuve côtier de 17 km, La Cadière, ruisseau de 12 km et son affluent, Le Raumartin.*
- *Un littoral maritime et lacustre qui s'étend sur 125 km.*

ENJEUX

- *La préservation des grands paysages naturels et urbains avec toutes leurs composantes naturelles (les massifs et les falaises, les plaines agricoles…) et la mise en valeur de celles-ci.*
- *La «renaturation» des ripisylves, en raison de leur rôle dans la gestion des épisodes de crues mais aussi dans la diversité biologique des milieux.*
- *La prise en compte de la double "littoralité" (littoral balnéaire de la Côte Bleue et littoral lagunaire de la plaine de l'étang-de-Berre) qui nécessite une attention accrue, notamment au niveau des pressions sur les milieux naturels.*

2. Formes urbaines : le processus de formation du tissu urbain

2.1. La diversité des formes urbaines

Les premières traces de développement urbain remontent à l'Antiquité et sont directement liées à la mer. Les cités de Ceyreste et La Ciotat, Cassis, Marignane et, surtout, Marseille se sont développées autour d'un mouillage ou d'un port. Toutefois, dans la majorité des communes les centres anciens dont on lit encore aujourd'hui la structuration se sont formés au Moyen Age (Allauch, Châteauneuf-lès-Martigues, Gémenos, Roquefort-La Bédoule).

À partir du XIXe siècle, le développement urbain s'est opéré autour des centres anciens restés très compacts. D'abord sous la forme d'extensions de faubourg (Septèmes-les-Vallons, Marseille…) puis dans le cadre de grandes opérations de logements collectifs (La Ciotat, Marignane, Marseille, Septèmes-les-Vallons…) et enfin, plus récemment, sous la forme de tissu pavillonnaires (Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Ensuès-la-Redonne, Plan-de-Cuques, Sausset-Les Pins).

2.2. La ville dense

Les centres anciens et les cœurs de ville sont caractérisés par un parcellaire serré, une répétition des volumes, des alignements sur rue.

Les centres villageois

Les centres des communes hors Marseille gardent la mémoire de la structuration de l'époque où ils étaient des villages. Ils sont caractérisés par un parcellaire serré, un réseau de voies étroites et méandreuses, la répétition des gabarits et des typologies architecturales, des rangs de maisons similaires alignées le long des voies de circulation. Les centres anciens de La Ciotat, de Marignane et de Cassis sont ainsi composés d'îlots étroits, serrés et entièrement bâtis. Les noyaux villageois marseillais, quant à eux, se sont formés à partir du Haut Moyen Age autour des bastides et des centres de production agricole et présentent les mêmes caractéristiques villageoises (L'Estaque, Mazargues…). Plus contemporaine, l'histoire de certains est liée à l'essor industriel (villages-rues de Saint-Antoine ou de Saint-Joseph à Marseille, centre de La Bédoule à Roquefort-la-Bédoule) et à un développement urbain récent rendu possible par la dérivation des eaux de La Durance par le canal de Marseille.

➔ Dans le tissu dense des noyaux villageois, on retrouve des immeubles de ville, conçus dès l'origine comme des immeubles collectifs, ou formés à partir du regroupement de plusieurs maisons de ville. Les bâtiments sont alignés sur la rue, mitoyens sur deux ou trois côtés, ou positionnés en immeuble d'angle. Leur épannelage courant est de R+2/R+3, et ils s'intègrent dans le tissu homogène des immeubles plus anciens.

Le Grand Centre-ville de Marseille

Le centre ancien de Marseille se distingue par la diversité de ses formes qui témoignent de grandes phases de construction et par une hauteur générale relativement élevée (20 mètres en moyenne).

On peut le décomposer suivant les différentes époques :

- la ville antique et médiévale (Le Panier) ;
- la ville rationnelle des XVIIe et XVIIIe siècles (Belsunce, Opéra, Palais de justice, Préfecture) ;
- la ville orthonormée issue des opérations de lotissement du XIXe siècle (Chapitre, Chave, Camas) ;
- la ville monumentalisée du Second Empire (rue de la République).

➔ Les immeubles dits «haussmanniens» ou assimilés (leurs concepteurs ont interprété les immeubles de rapport parisiens sans en adopter toutes les caractéristiques architecturales et structurelles) sont plus ou moins bien insérés dans le tissu urbain dense (ils sont parfois uniquement plaqués sans raccord sur les arrières des immeubles préexistants). Ils offraient à l'origine une stratification sociale suivant les étages. Ils sont alignés sur la rue et leurs gabarits oscillent de R+3 à R+5.

- les quartiers faubouriens greffés au centre, où les bâtisseurs ont dupliqué une forme architecturale locale caractérisée par une façade très étroite, trois étages et trois (ou quatre) travées : le «trois fenêtres» apparu sur le cours Belsunce à la fin du XVIIe siècle (La Plaine, Notre-Dame du Mont, Chartreux…).

2.3. La ville périphérique

La ville périphérique s'est développée à la faveur de l'essor industriel du XIXe siècle avec la création de faubourgs-rue en limite des axes structurants. Son essor a ensuite connu une accélération à la fin de la Seconde Guerre mondiale avec l'apparition des grands ensembles.

Tissus mixtes : dès la fin du XIXe siècle, la croissance urbaine de l'agglomération marseillaise s'est traduite par un développement anarchique du tissu urbain ainsi que par un changement d'échelle spectaculaire (l'ensemble du territoire a été rapidement occupé jusqu'à la ceinture de collines). Des milliers de petites maisons modestes ont surgit, sans plan d'urbanisme, au coup par coup, condamnant le territoire à un sous-équipement durable pas toujours compensé par la suite.

Tissus collectifs : dans les années 1950-1970, la construction de grands ensembles sur les anciens domaines bastidaires et les secteurs agricoles a permis une réponse rapide à l'exceptionnelle croissance urbaine et aux flux migratoires.

Les barres et les tours ont été édifiés en rupture avec le tissu urbain dans lequel elles étaient implantées, entraînant la disparition de l'alignement sur rue du fait de l'indépendance recherchée de l'implantation des nouveaux bâtiments par rapport à la voie. La multiplication des opérations et leur imbrication sans transition avec le tissu constitué ont fait apparaître des centres urbains hétérogènes (exemples : La Ciotat - quartier de l'Abeille ; Marignane - quartier des Raumettes ; Marseille - Air Bel…).

➔ Petit collectif moderne : ce sont des immeubles de ville collectifs construits durant la période de la reconstruction et pour l'accueil des rapatriés d'Algérie en partie. Ils sont alignés sur rue ou en résidence, éloignés de la rue par un espace extérieur collectif (parkings, jardins). Leur gabarit varie de R+2 à R+6, avec des orientations aléatoires, conséquence de la situation dans le tissu urbain. Les logements sont souvent traversants.

Exemples : résidence de Saint-Barnabé, La Seigneurie…

➔ Les immeubles de type «barre» : bâtis lors de la période de la reconstruction ou pour l'accueil des rapatriés, ils sont à vocation principale d'habitat mais ils ont pu aussi abriter des commerces et des garages en rez-de-chaussée. Ce parc est constitué en majorité de résidences sociales mais également de grandes copropriétés privées.

Exemples : La Rouvière, Le Roy d'Espagne, Le Castellas…

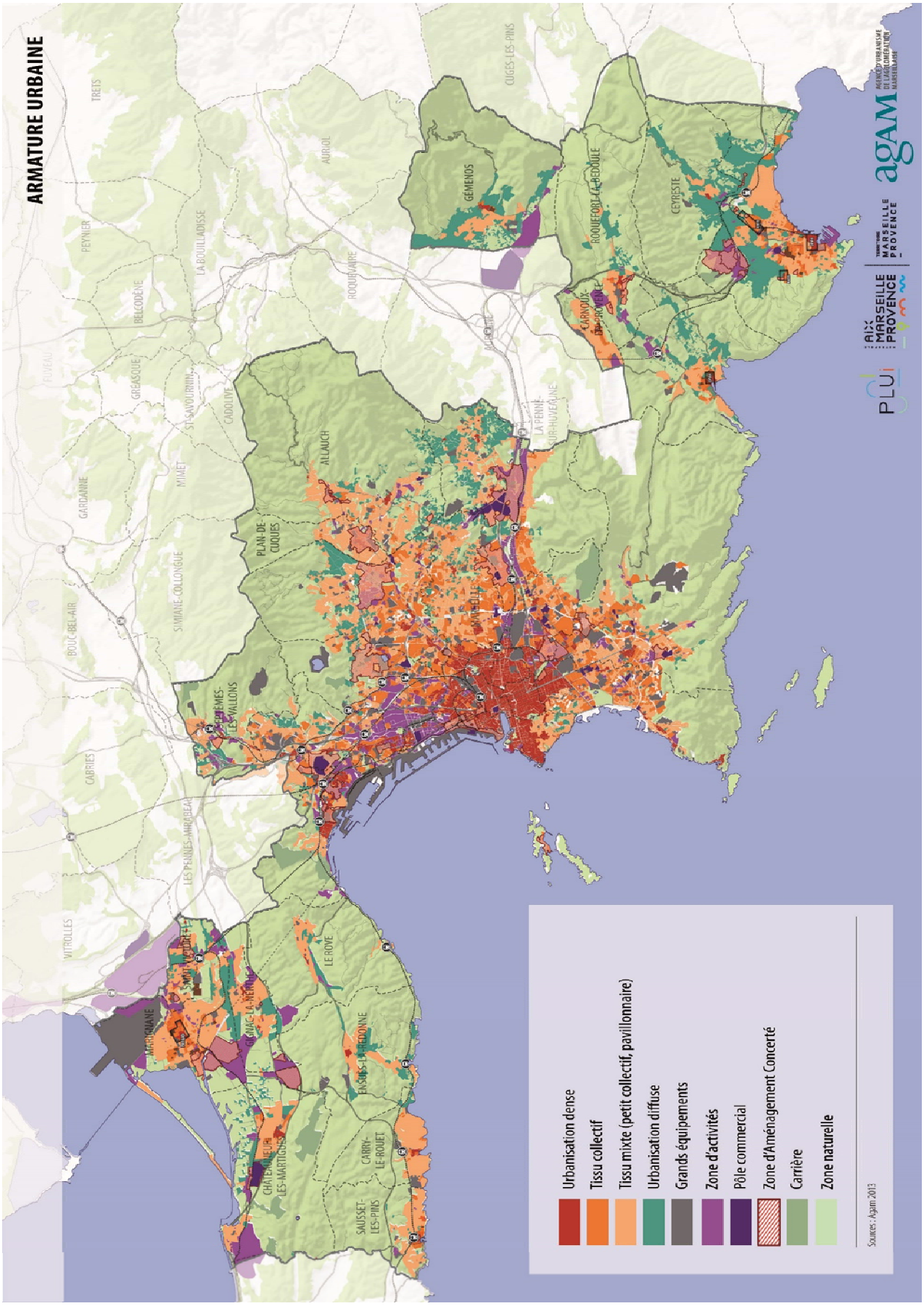
Habitat diffus : à partir des années 1980, avec l'augmentation de la mobilité spatiale et avec l'émergence d'une classe moyenne, une nouvelle dynamique pavillonnaire est apparue.

Cette urbanisation s'est réalisée le plus souvent dans le cadre d'opérations d'ensemble, sous la forme de constructions simultanées et homogènes. La division foncière d'anciennes propriétés agricoles aux franges des bassins de vie a été le principal levier de ces opérations à vocation exclusive d'habitat. Dominent les lotissements autarciques qui couplent la réalisation des voiries donnant la priorité à la circulation des automobiles (raquettes de retournement) à un découpage parcellaire refermé sur lui-même (exemples : Gémenos - lotissement «Plein Soleil» ; Ensuès-La Redonne - quartier des Bourgailles ; Allauch - lotissement des «Côtes-Rôties»…).

Cette urbanisation a aussi été réalisée de façon spontanée, entraînant, de ce fait, un mitage progressif des zones de frange (Ceyreste, Gémenos…) et des vallons (La Panouse, Vaufrèges, à Marseille, La Rougière à Septèmes-les-Vallons), mais également des quartiers littoraux (Carry-le-Rouet, Cassis…).

Habitat cabanonier : au XIXe siècle, des hameaux se forment autour des mouillages et des usines. Ils sont caractérisés par un habitat en série auto-construit sous forme de petites constructions en ordre continu.

On retrouve ce type urbain dans les calanques de la Côte Bleue (Ensuès, Niolon…) et à Marseille (Les Goudes, Callelongue, Sormiou…). La plupart sont ensuite devenus, peu à peu, des lieux de villégiature à partir de la fin du XIXème siècle. Ils constituent aujourd'hui des marqueurs identitaires très forts du territoire.


ARMATURE URBAINE
Urbanisation dense
Tissu collectif
Tissu mixte (petit collectif, pavillonnaire)
Urbanisation diffuse
Grands équipements
Zone d'activités
Pôle commercial
Zone d'Aménagement Concerté
Carrière
Zone naturelle
Sources : Agam 2013
MARSEILLE
CARNOUX-EN-PROVENCE
ROQUEFORT-LA-BEDOULE
CEYRESTE
GEMENOS
CUGES-LES-PINS
AUBAGNE
LA PENNE-SUR-HUVEANE
ROQUEVAIRE
AURIOL
TRETS
PEYPIN
LA BOUILLADISSE
BELCODÈNE
GRÉASQUE
ST-SAVOURNIN
PEYNIER
MIMET
CADOLIVE
ALLAUCH
PLAN-DE-CUQUES
GARDANNE
SIMIANE-COLLONGUE
BOUC-BEL-AIR
CABRIES
LES PENNES-MIRABEAU
VITROLLES
MARIGNANE
SAINT-VICTORET
ENSUES-LA-REDONNE
LE ROVE
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
AGAM
MARSEILLE PROVENCE
PLUi

2.4. Un patrimoine architectural, urbain et paysager de qualité et très diversifié mais souvent en attente de reconnaissance

2.4.1. Contexte

À l'origine, la notion de patrimoine a été inventée pour construire la Nation et assurer la pérennité d'un leg commun. Désormais, le patrimoine n'est plus seulement considéré comme un inventaire d'éléments bâtis menacés à préserver pour une transmission aux générations futures : il est aussi appréhendé comme un projet politique et social. Il est de plus en plus sollicité par les collectivités et les acteurs locaux pour faciliter la construction, affirmer ou singulariser un territoire, forger une identité métropolitaine.

La notion de patrimoine s'est considérablement élargie depuis une cinquantaine d'années et englobe davantage le «patrimoine du quotidien» (édifices modestes mais porteurs de l'image d'un quartier, espaces bâtis emblématiques, éléments d'un paysage…). Ce patrimoine que l'on qualifie aussi de «local», «ordinaire» ou «de proximité» se pose en sentinelle contre la banalisation du cadre urbain et nourrit l'attachement des individus à leurs lieux de vie quotidiens. La préservation du patrimoine permet de comprendre les raisons et les modalités de l'évolution de la ville ou l'éclosion d'une architecture qui a produit, non seulement, des bâtiments mais aussi un environnement complet, des paysages, des relations sociales... Les enjeux sont d'abord liés à la conservation et au renouvellement maîtrisé de la ville sur elle-même (prolongation de la vie d'un édifice, respect de l'intégrité architecturale…) mais ils sont donc également sociaux et humains. Ainsi, on parle fréquemment aujourd'hui d'un patrimoine «fédérateur» quand il sert de support à une démarche de projet tout comme on évoque le patrimoine «identitaire» lorsque celui-ci permet de se démarquer et de mettre en avant ses singularités. Aménager l'espace en préservant ce qui préexiste est aujourd'hui une préoccupation croissante des citoyens relayée par les élus.

2.4.2. Marseille : un «patrimoine de proximité» redécouvert et mieux reconnu

L'intérêt croissant des Marseillais pour le patrimoine exprime un besoin de se réapproprier un territoire autant qu'un principe de précaution. Le succès des promenades urbaines sur les traces du passé industriel témoigne du désir de comprendre un héritage commun. De leur côté, depuis quelques années, les acteurs locaux soulignent l'importance du socle monumental pour développer l'économie et le tourisme et renforcer l'attractivité de la Métropole : bien traité, il apporte sa distinction aux nouveaux lieux d'échanges et de consommation de la ville.

Dans une ville palimpseste où l'un des grands défis est de réinvestir le patrimoine bâti ordinaire, le seuil d'irréversibilité au cours d'une intervention sur un bâtiment ou sur une forme urbaine peut être vite atteint. Pour garantir une transmission correcte aux générations futures, il était nécessaire de disposer de documents réglementaires renforcés. Le PLU s'est donc vu confier un rôle de facilitateur pour une protection et une transformation maîtrisées.

Le PLU de Marseille de 2013

Grâce au PLU, le patrimoine local marseillais est envisagé d'une nouvelle façon. Il figure comme un élément de projet urbain à part entière dans le Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) et le niveau d'exigence en matière de protection est renforcé. Un simple repérage entraîne la protection. Tous les éléments répertoriés bénéficient désormais du même niveau de protection (obligation du permis de démolir). Les tissus et les formes urbaines sont soumis à prescriptions ou assortis de recommandations, que l'on retrouve développés dans les Dispositions générales et ainsi adossés au Règlement.

Hors le périmètre de servitude d'utilité publique relative au patrimoine des Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager (ZPPAUP), l'élargissement du champ patrimonial est sans précédent. Sur les 1 500 éléments et ensembles bâtis sélectionnés et protégés, 960 font l'objet d'une fiche qui localise, décrit, explique le choix et apporte des prescriptions ou des recommandations particulières. L'écriture des règles des secteurs centraux (centre-ville et anciens noyaux villageois) est très détaillée, notamment en matière de traitement des façades et des couvertures, pour mieux encadrer l'évolution de la ville sur elle-même dans le respect de l'intégrité de son héritage bâti et paysager.

Le PLUi se devra de pérenniser les outils de protection patrimoniale afin de porter cet héritage bâti comme l'une des clefs de la réussite des projets urbains.

Le « Site Patrimonial Remarquable » de Marseille

L'Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) en cours d'élaboration est devenue Site Patrimonial Remarquable (SPR), suite à la promulgation de la loi relative à la liberté de la Création, à l'Architecture et au Patrimoine (dite loi CAP) le 7 juillet 2016). Destiné à protéger et valoriser le centre historique de Marseille, le SPR constitue une servitude d'utilité publique.

Ce nouveau plan de gestion vise à intégrer l'approche énergétique du bâti ancien à l'approche patrimoniale. Pour l'élaborer, la méthodologie a été axée sur les conditions du confort bioclimatique, tant dans les immeubles que dans les espaces libres de la ville. Il est, en effet, crucial que les efforts qui sont - et seront - faits en matière d'habitabilité des quartiers centraux, soient toujours synonymes de progrès environnemental.

Le périmètre est beaucoup plus vaste que celui des anciennes ZPPAUP réunies : il englobe, désormais, les quartiers centraux constitués au XIXe siècle et souligne «l'amphithéâtre» géographique du bassin du Lacydon. L'ambition de cette procédure est de faire émerger un cœur de Métropole en prenant pleinement en compte les dimensions patrimoniales, paysagères et environnementales dans un périmètre cohérent qui joint le MuCEM, la Porte d'Aix, le Palais Longchamp, la Préfecture et l'abbatiale Saint-Victor.

2.4.3. Les communes de Marseille Provence : un « patrimoine local » méconnu ou sous-employé

Le «patrimoine local» est abondant et varié dans les communes du Conseil de Territoire mais il est relativement méconnu. Il embrasse, pourtant, des éléments remarquables pour leur ancienneté, leur esthétique ou leur caractère identitaire, et renvoie à des objets de nature et de dimensions variées.

Il s'agit de hangars aéronautiques (Marignane), de viaducs ferroviaires (Ensuès-La Redonne, Le Rove), de forts et de redoutes (Le Rove), de moulins (Allauch, Gignac-La Nerthe), de cheminées industrielles (Septèmes-Les Vallons), de fours à chaux (Roquefort-La Bédoule), de bastides et de châteaux (Gémenos...), de chapelles et d'églises de pèlerinage (Châteauneuf-lès-Martigues, Roquefort-La Bédoule…), d'hôtels particuliers et de villas balnéaires, d'équipements publics, de caves coopératives...

Ce patrimoine a une dimension culturelle et sociale majeure. Il symbolise l'histoire du territoire et son identité. Il est le témoignage de la vie, de l'histoire, des techniques, de la géographie. Par sa présence, il donne un sens, une authenticité aux espaces vécus. Il contribue à différentes échelles à l'attractivité des espaces urbains et ruraux.

L'enjeu économique aussi est très important. Les retombées touristiques peuvent être importantes que ce soit par apport direct (droit de visite) ou indirecte (vie des commerces, artisans locaux). La restauration du patrimoine de proximité à un rôle clef à jouer sur l'attractivité du territoire et la réhabilitation bénéficiera aussi aux entreprises locales, notamment pour l'acquisition d'un savoir-faire.

A noter qu'un projet de Site Patrimonial Remarquable est en cours de réflexion pour le centre ancien de La Ciotat.

Certains éléments bâtis emblématiques sont classés ou inscrits au titre des Monuments Historiques (7 à La Ciotat, 4 à Marignane, 4 à Allauch, 4 à Gémenos...) mais cela reste peu au regard des nombreux éléments architecturaux et ensembles urbains remarquables que possèdent les communes. Les documents d'urbanisme existants les prennent en compte mais de façon très hétérogène (simple mention, protection sans mentionner de façon claire la disposition utilisée, protection sans prescription, protection du seul patrimoine naturel…).

Des dispositions adaptées à l'échelle et aux spécificités de chacune des communes de Marseille Provence permettraient de sauvegarder des éléments bâtis notables et d'assurer leur transmission aux générations futures.

On peut, au préalable, distinguer des champs de préservation selon les communes :

- le patrimoine médiéval : l'église pré-romane Sainte-Cécile de Châteauneuf-lès-Martigues ; l'église de Ceyreste ; la chapelle Saint-André de Julhans de Roquefort-La Bédoule ; les vestiges du château de Cassis intégrés dans la Villa Mauresque… ;

- l'architecture éclectique de la fin du XIXe siècle (qu'elle soit religieuse ou domestique) : le Château Blanc à Sausset-Les Pins ; l'église Sainte-Rosaline de Roquefort-La Bédoule ; la chapelle Sainte-Croix à Cassis ; la villa d'Arcy à La Ciotat… ;
- le patrimoine industriel et aéronautique : les cheminées de Septèmes-Les Vallons et de Cassis ; l'usine électrique d'Allauch ; les cimenteries de Roquefort-la-Bédoule ; les hangars Boussiron à Marignane ;
- le patrimoine portuaire : les vigies de Cassis ; les grues et les quais du port de La Ciotat…
- l'art des rocailleurs : la villa-rocaille «La Galagovière» à Marignane ; la maison-rocaille de «l'homme à la fenêtre» à Châteauneuf-lès-Martigues… ;
- le patrimoine de la villégiature : l'architecture moderno-balnéaire des communes de la Côte bleue, de Cassis et de La Ciotat ;
- la production architecturale moderne et contemporaine : la résidence «Les Astragales» à Sausset-Les-Pins ; l'église Notre-Dame d'Afrique à Carnoux-en-Provence… ;
- le patrimoine de tissu : l'habitat cabanonier d'Ensuès-La Redonne (La Madrague de Gignac, Petit et Grand Méjean), les «cabarottes» (passages couverts) de Ceyreste, les rangs d'immeubles des rues Cavaillon et Versailles à Gémenos…

Le dispositif de préservation et de mise en valeur pourrait porter à terme sur plusieurs échelles :

- des éléments de petites dimensions (oratoires, portails, monuments commémoratifs) ou des éléments de décor (bas-reliefs, hauts-reliefs, éléments de rocailles en ciment moulé…) qui agrémentent le cadre de vie ;
- des édifices isolés porteurs d'une identité locale qui peuvent être intégrés dans un projet : bastides, granges, entrepôts, fours, cheminées, grues… ;
- des séquences architecturales remarquables (rangs d'immeubles homogènes…) ;
- des ensembles urbains remarquables d'un point de vue architectural (opérations immobilières cohérentes et novatrices), morphologique (tissu, trame), culturel ou identitaire (noyaux villageois médiévaux, formes d'habitat spécifiques…).

2.4.4. Le patrimoine local, un élément clé pour construire le territoire de Marseille Provence

Le patrimoine bâti est désormais reconnu comme l'un des fondements de l'identité des territoires. Il peut jouer un rôle régulateur dans l'aménagement des communes de Marseille Provence.

La démarche du PLU de Marseille est de transmettre de façon correcte un héritage bâti aux générations futures et de faire évoluer la ville d'une façon plus sensible et plus maîtrisée.

Avec près de 250 éléments remarquables supplémentaires identifiés dans le cadre du PLUi sur le territoire de Marseille Provence, cette démarche doit pouvoir être élargie à l'ensemble des communes de Marseille Provence, au moyen d'un dispositif de protection du patrimoine architectural et urbain élargi et partagé.

La mise en place d'une stratégie patrimoniale similaire dans le cadre de la construction d'un territoire commun permettrait :

- de conforter les identités communales grâce à un champ patrimonial élargi («patrimoine de tissu», formes urbaines d'intérêt local ;
- de développer une vision plus dynamique et pas seulement conservatoire ;
- de disposer d'un outil d'aménagement ;
- de répondre à un enjeu politique et sociétal.

2.5. Une nature présente en ville sous des formes diverses

2.5.1. Contexte

Depuis quelques années, l'émergence des questions environnementales place la ville au cœur d'enjeux multiples, notamment dans l'objectif attendu de la qualité du cadre de vie.

Dans un premier temps, la loi Grenelle a défini la notion de trame verte comme la possibilité de redonner une capacité de dispersion aux espèces. Ensuite, la loi ALUR a imposé d'accorder la priorité au renouvellement urbain dans un objectif de limitation et de lutte contre la consommation foncière. Cette orientation implique la mise en place d'une double dynamique d'intensification urbaine et de valorisation de la trame végétale urbaine, afin que les citadins aient, en contrepartie de la densification, des espaces de verdure à proximité.

Outre la consolidation d'un équilibre entre espace urbain /espace naturel, la mise en place d'un maillage vert en milieu urbain est aussi un élément de composition urbaine. En structurant le paysage, ce maillage vert peut également constituer un support pour des modes de déplacements alternatifs (vélos, piétons) qui contribuent à réguler certains problèmes environnementaux : réduction des nuisances, lutte contre les îlots de chaleur urbains, rétention des eaux pluviales.

Si le PLUi ne peut à lui seul suffire à atteindre ce point d'équilibre, il peut néanmoins jouer un rôle essentiel dans la construction d'une trame verte et bleue urbaine pleinement constitutive du projet de territoire.

2.5.2. Une armature verte et bleue d'échelles et de fonction multiples

Les questions de biodiversité et de trame verte font nécessairement appel aux changements d'échelle, exprimés au travers des différents documents cadres. Toutefois, qu'ils soient régionaux (SRCE) ou locaux (SCOT), tous s'accordent à reconnaitre la place qu'occupent les grands massifs et les espaces agricoles au sein du maillage écologique intercommunal, ainsi que le rôle fondamental des zones d'interface ville-nature et le potentiel des grandes liaisons hydrographiques.

Les principes et orientations exposés dans ces documents constituent le support d'une stratégie consistant à prolonger et décliner cette trame verte et bleue périphérique dans les tissus urbains, avec lesquels elle partage certains attributs géographiques (boisements, cours d'eau, vallons, séquences littorales) au moyen de corridors intra-urbains. Sa mise en œuvre est liée d'une part, à l'identification des pressions et obstacles entre liaisons écologiques et aux moyens de leur restauration, et d'autre part, à la reconnaissance d'espaces potentiellement mobilisables et porteurs de sens, d'un point de vue à la fois écologique et paysager, pour l'élaboration d'une trame verte intra-urbaine.

Actuellement, la ville de Marseille conduit une étude sur la prise en compte de ces continuités écologiques dans les zones périurbaines. L'enjeu principal concerne la conservation et/ou la restauration de la diversité des milieux et des habitats entre la couronne naturelle des massifs et les zones urbaines de Marseille, mais aussi la valorisation de la multifonctionnalité de ces

espaces dans le cadre de projet d'aménagement. La prise en compte des enjeux identifiés permettra notamment de définir des choix concernant les dispositions nécessaires en termes de planification, afin de respecter la perméabilité écologique de ces zones d'interface (maintien ou renforcement d'éléments végétaux significatifs, alerte sur les effets induits de projets à venir sur des corridors potentiels…).

Si elle constitue une réponse aux enjeux de biodiversité, l'armature verte et bleue a aussi une vocation sociale prépondérante. En effet, les espaces de respiration qui la composent sont autant d'espaces de détente et de supports de modes actifs pour la population. La spécificité de cette armature multifonctionnelle repose donc aussi sur un effort de mise en réseau des différentes composantes de la nature en ville, dans une logique de liaisons et de parcours.

2.5.3. Une armature végétale plurielle

Eléments majeurs de la trame verte intercommunale et facteurs d'un cadre végétal de proximité, les boisements revêtent une grande diversité sur le territoire. Leur fonction dans la ville et leur niveau de protection sont, par conséquent, très différents.

On distingue quatre grands types d'espaces boisés:

- les espaces naturels boisés, arrimés au socle géographique et couvrant des superficies relativement importantes : fonds de vallon boisés, espaces d'interface ville-nature et petites buttes jouant, par leur effet de masse, un rôle écologique particuliers et constituant des éléments paysagers particulièrement perceptibles.

  Ces grands espaces boisés doivent être pérennisés et leur continuité préservée voire développée.
- les boisements des jardins privés représentent, dans certains cas, un patrimoine végétal intéressant par leur composition paysagère ou par leurs essences remarquables. C'est notamment le cas des boisements appartenant à de grandes propriétés que caractérise la présence d'un vaste parc autour d'une importante bâtisse. On les retrouve majoritairement sur Marseille où ils se distinguent par leur situation particulière « en balcon » (quartier de Périer, Roucas Blanc) mais également sur Cassis ou Gémenos.

  Dans d'autres cas, même s'ils ne présentent pas intrinsèquement une valeur remarquable, les boisements des jardins privés créent une ambiance paysagère qui mérite d'être conservée.
- les boisements et espaces libres au cœur de résidence d'habitat collectif offrent le même intérêt, avec une valeur forte, d'usage et d'agrément.
- les boisements des parcs et jardins publics constituent des espaces verts de proximité, complémentaires aux espaces bâtis. Ils participent à l'améliorant du confort urbain et offrent des espaces de récréation. Même si tous n'ont pas une valeur environnementale forte et si de grandes disparités s'observent selon leur taille et leur position (grand parc périurbain ou petit square de quartier), ils créent une ambiance paysagère et constituent des points nodaux à partir desquels on peut mettre en cohérence les différents éléments constitutifs de la trame verte.

On note toutefois que certaines communes ne disposent pas de parcs et jardins de proximité suffisants. Tels est le cas pour Le Rove, Ensuès-la-Redonne, Carry-le-Rouet, Ceyreste, Carnoux-en-Provence, qui compensent cependant par la très forte proximité de leurs espaces naturels.

Au-delà de ces entités boisées, le territoire du PLUi dispose aussi d'un patrimoine arboré d'alignement :

- Des doubles alignements de platanes marquent certains tronçons de routes notamment en entrée ou dans les traversées de villages. Ces alignements parfois même triples ou quadruples marquent aussi des entrées de propriétés (exemples observés à Marseille, Gignac-la-Nerthe, Plan de Cuques). Le choix des essences peut aussi révéler des ambiances particulières, c'est notamment le cas sur les communes littorales où les alignements de pins parasols participent à l'ambiance maritime des quartiers de bord de mer. Outre le rôle qu'ils jouent en termes de qualité de vie et d'aménité, ils participent fortement aux équilibres écologiques (rôle climatique, filtre anti-bruit, diversité des espèces) et à la qualité des paysages (continuités végétales, coupures vertes, contraste avec le bâti). La lisibilité de ces axes participe aussi pleinement à une logique de trame et vient renforcer la structuration de l'armature végétale.

  Leur pérennisation et leur mode de gestion sont à intégrer dans le projet urbain et doivent s'appuyer sur leurs différences de nature et fonction dans la ville. De façon beaucoup plus ponctuelle, des sujets arbustifs témoignent de la présence d'anciennes exploitations agricoles (cyprès, oliviers, amandiers et cannes de Provence).

- La végétation bordant les cours d'eau pérennes et plus ponctuellement les cours d'eaux temporaires, jouent également un rôle essentiel au sein de la trame écologique et paysagère, bien qu'en grande partie artificialisés et dégradés.

  Parmi eux figurent, la Caravelle à Septèmes-les-Vallons, le ruisseau des Aygalades avec ses affluents dont Plombières et les Cadenaux, l'Huveaune avec ses affluents dont le Jarret et le Fauge et la Cadière avec ses affluents dont le Raumartin à Marignane. Ces cours d'eaux présentent des qualités de profil très variables : ponctuellement leur berge a été aménagée pour permettre une fréquentation piétonne (la Cadière ; l'Huveaune au niveau du parc Borély). La largeur préservée permet souvent de maintenir la végétation de ripisylve et d'affirmer la présence du cours d'eau dans le paysage. Sur certains tronçons, la végétation n'est pas entretenue, le lit est parfois assez réduit en largeur et l'urbanisation vient peu à peu effacer la présence végétale.

- Les cheminements verts bordant les canaux participent également à cette trame bleue : le canal du Rove et le canal de Marseille. Ce dernier bénéficie d'un statut particulier : sa vocation première de transport d'eau brute est complétée par son rôle patrimonial et paysager, support de cheminements doux. Il participe aussi « indirectement » à l'irrigation des parcs et jardins à proximité, ce qui est particulièrement le cas pour la dérivation Sud dans Marseille.

  Au-delà de l'enjeu de restauration ou de maintien du rôle écologique joués par ces canaux, ils constituent également des structures hydrographiques majeures pour créer

des continuités et aménager des itinéraires de promenade. Il est donc essentiel de donner de l'épaisseur à leurs présences et d'aménager leurs abords pour valoriser ce potentiel. Leurs aménagements comme espace vert et de promenade intégrés à la ville constituent un enjeu important.

- Les espaces littoraux et lacustres qui singularisent le territoire intercommunal, constituent des espaces tout autant attractifs, particulièrement pour développer des activités de loisirs en relation avec la mer sur les sites qui s'y prêtent. Le développement de ce type de fonction est déjà présent sur certaines communes : rade Sud de Marseille, parc du Mugel à La Ciotat, plages de la baie de la Ciotat, ballade des familles et implantation de bases de loisir autour du littoral lacustre de Marignane. Sur cette commune, la dynamique se poursuit avec la mise en valeur des rives de Bolmon et du Jaï et leur mise en relation avec les tissus alentours par des modes doux.

Dans les documents d'urbanisme, l'ensemble de ces espaces naturels et boisés constitutifs de la trame végétale urbaine recouvre une diversité de statut de protection.

Un inventaire a été réalisé sur Marseille lors de l'élaboration de son PLU, ciblé uniquement sur les espaces boisés en zone urbaine. Il a permis de réactualiser et d'approfondir la connaissance des boisements déjà protégés au titre des EBC et d'expertiser d'autres types d'espaces à partir de critères écologiques, paysagers, environnementaux et patrimoniaux. Leur fonction sociale a également été appréhendée afin de conserver une certaine souplesse de gestion et de ne pas obérer des possibilités d'évolution.

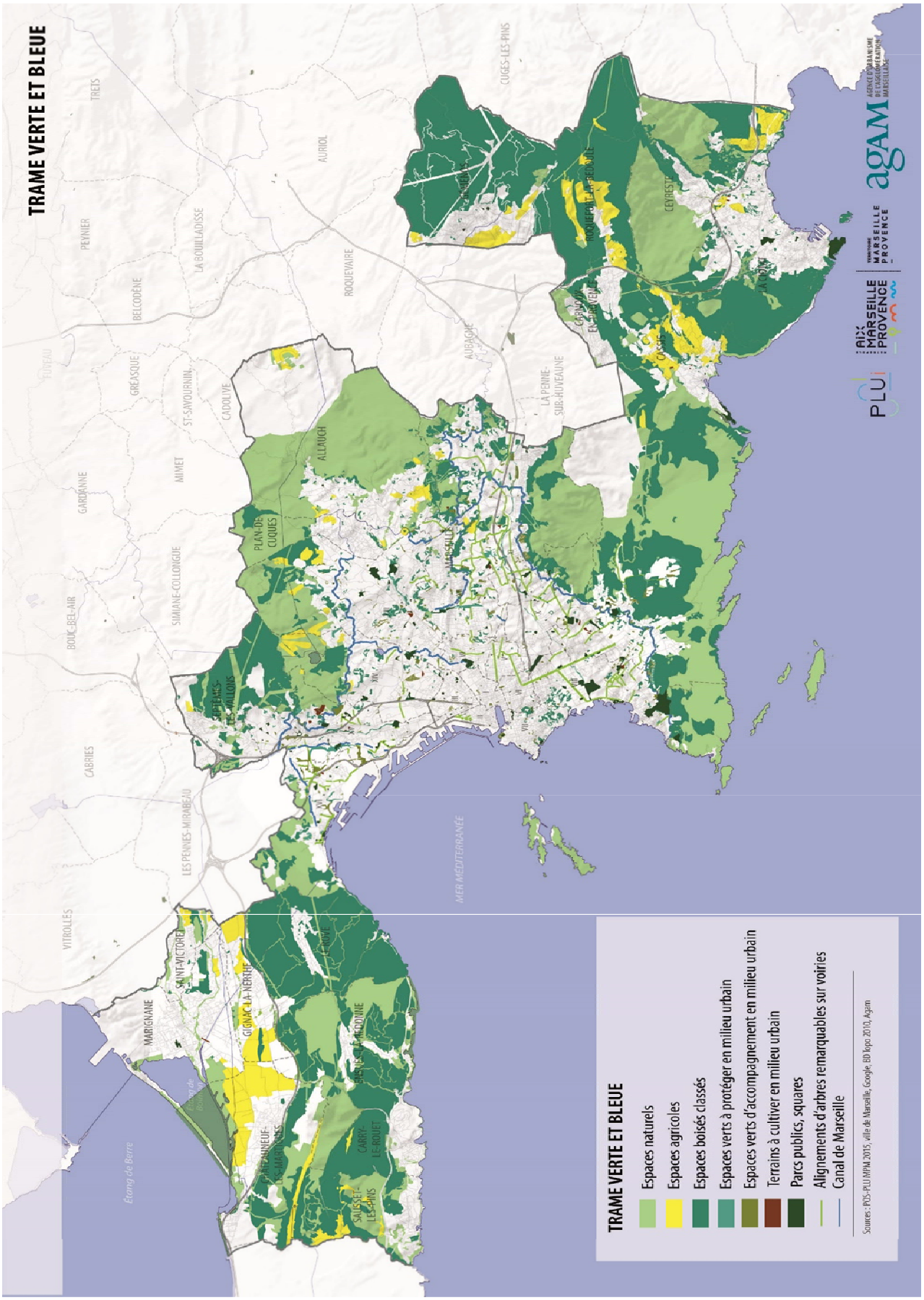
Cette étude n'avait pas pour objectif d'aboutir à un recensement exhaustif. Il s'agissait avant tout d'une approche stratégique liée aux fonctions écologiques et paysagères de ces boisements dans la perspective de construction d'une trame d'ensemble et d'une protection réglementaire adaptée.

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi un inventaire des boisements existants généralisé à l'ensemble du territoire intercommunal est réalisé pour évaluer leur qualité au regard des mêmes critères, justifier leur intérêt et mettre en cohérence les outils de protection au regard des enjeux identifiés.

A cette armature végétale s'ajoutent des espaces cultivés, dont certains correspondent à des jardins familiaux, qui relèvent d'une tradition locale. A l'échelle intercommunale, ils revêtent une très grande diversité de fonction et de statut. Ces espaces de nature en ville, vecteurs de lien social très fort, constituent par ailleurs un levier intéressant pour maintenir une biodiversité et mettre en réseau les espaces constitutifs d'une trame verte.

Outre les parcs et jardins, la végétation d'alignement, les boisements, le réseau de cours d'eau et les terres cultivées, c'est aussi à la nature ordinaire, comprenant l'ensemble des friches et délaissés urbains qu'il faut s'intéresser car l'interconnexion de ces éléments est essentielle pour la pérennité et la reconquête de la biodiversité.

En complément du travail d'expertise de boisements, le bureau d'étude doit donc également identifier les espaces, sites ou autres boisements participant à la construction et à la valorisation de cette trame verte urbaine en s'intéressant particulièrement aux espaces de nature ordinaire.


TRAME VERTE ET BLEUE
TRAME VERTE ET BLEUE
Espaces naturels
Espaces agricoles
Espaces boisés classés
Espaces verts à protéger en milieu urbain
Espaces verts d'accompagnement en milieu urbain
Terrains à cultiver en milieu urbain
Parcs publics, squares
Alignements d'arbres remarquables sur voiries
Canal de Marseille
Sources : PPDS-PLU MPM 2015, ville de Marseille, Google, BD topo 2010, Agam
MARSEILLE
AUBAGNE
ALLAUCH
PLAN-DE-CUQUES
SIMIANE-COLLONGUE
MIMET
GARDANNE
BOUC-BEL-AIR
CABRIES
LES PENNES-MIRABEAU
VITROLLES
MARIGNANE
SAINT-VICTORET
GIGNAC-LA-NERTHE
MARTIGUES
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
CADOLIVE
GRÉASQUE
BELCODÈNE
PEYNIER
TRETS
LA BOUILLADISSE
AURIOL
ROQUEVAIRE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
CUGES-LES-PINS
CASSIS
CEYRESTE
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
CARNOUX-EN-PROVENCE
ACOUM
MER MÉDITERRANÉE
Étang de Berre
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
MARSEILLE PROVENCE
agam

2.6. L'interface ville-nature

En lisière de la ville, les zones d'interface ville-nature constituent des espaces d'épaisseur variable qui se délitent sous la pression d'une urbanisation diffuse, nuisant à la lisibilité du territoire et fragilisant son capital nature.

Quatre dominantes d'occupation du sol ont été observées sur le territoire de Marseille Provence :

- Une interface habitat/massif : elle présente un front bâti régulier (opération d'ensemble, lotissement), ou un front bâti irrégulier (constructions dispersées), voire même un habitat très dilué (mitage pavillonnaire). En témoignent la zone d'interface entre la colline de la Salette et la zone urbaine marseillaise depuis Les Trois-Lucs jusqu'aux Accates, caractérisée par un étalement urbain très diffus, ainsi que le Quartier des Besquens et le vallon de la Violette à Ensuès-la-Redonne, le piémont de la colline Notre-Dame à Marignane, la plaine des Michels à Roquefort-la-Bédoule marquée par une urbanisation maîtrisée issue de la structure ancienne, le secteur de Port-Miou à Cassis, ainsi que le secteur du Grand Jas à La Ciotat ;

- Une interface habitat/agriculture : elle se traduit par des secteurs d'intérêts paysagers et/ou économiques jouant un rôle de coupure urbaine, par des petits hameaux groupés sur plaine agricole, ou encore par des poches agricoles résiduelles en milieu d'habitat diffus (plaine agricole entre Marignane et Châteauneuf-lès-Martigues formant une zone tampon entre les deux communes ; plaine agricole de Saint-Jean de Garguier à Gémenos ; Plaines Marines à La Ciotat) ;

- Une interface activités/massifs : elle correspond à des secteurs clos où dominent les activités industrielles/artisanales, telles que les zones d'activités de la Plaine du Caire à Roquefort-la-Bédoule, Athélia V à La Ciotat, Les Florides à Marignane ou Les Aiguilles à Gignac-la-Nerthe ;

- Une interface loisirs/massif : il s'agit pour l'essentiel de secteurs aménagés en parcs publics, en plaines sportives (à l'instar du futur pôle aquatique sur la carrière du Vallon à Marseille) ou en pistes de défense contre les incendies (pistes DFCI).

Il existe par ailleurs de nombreuses situations où la présence des éléments naturels ou agricoles n'a pas été optimisée. Tel est le cas des zones d'interface où le milieu urbain et le milieu agricole n'entretiennent aucune relation et se tournent le dos, comme la limite à l'est de Châteauneuf-lès-Martigues qui ne s'articule pas avec la plaine agricole.

Dans d'autres situations, l'urbanisation pavillonnaire s'étend en nappe diluée sur l'espace naturel, nuisant au bon fonctionnement des continuités écologiques tout autant qu'à la cohérence de l'armature urbaine, accroissant la vulnérabilité de ces secteurs à différents risques. Ainsi en est-il de nombreux vallons : secteurs des Trois-Ponts et des Trois-Gorges, de la Seigneurie à Marseille, secteurs de Sainte-Croix et vallon des Cuettes à Cassis.

A l'échelle de Marseille Provence tout comme à celle de la commune, la reconstitution des limites urbaines représente un enjeu important. Cela est particulièrement le cas dans les secteurs où le développement de l'urbanisation pourrait avoir un impact important sur les grands espaces et l'inscription des zones d'interface dans une approche globale de qualité, présentant une dimension écologique, paysagère et urbaine.

Différents types de traitements peuvent être envisagés : réduction progressive de la densité (rôle joué par les voiries dans leur fonction ou non de limite), mise en scène du bâti par un écrin végétal, maintien de porosités par le développement de modes doux, intégration systématique d'espaces verts faisant liaison…

En ce qui concerne l'interface avec les zones d'activités, considérant les nombreuses nuisances qu'elles peuvent engendrer (augmentation des flux automobiles, opacité bâtie...), un traitement particulier de l'espace public doit être systématiquement envisagé au niveau même de l'interface par la création de liaisons piétonnes, de venelles paysagères ou encore par le maintien de porosités visuelles.

Un Territoire hérité : architectures, formes urbaines et paysages

CHIFFRES-CLES

- *Une centaine d'éléments architecturaux protégés au titre des Monuments Historiques dont 88 à Marseille, 7 à La Ciotat, 4 à Marignane, 4 à Allauch et 4 à Gémenos.*
- *Une Aire de Mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) en cours d'élaboration à Marseille (elle doit recouvrir une grande partie du centre historique) ; une autre en réflexion à La Ciotat.*
- *1 276 éléments bâtis isolés, 10 tissus homogènes, 10 trames régulières, 43 formes d'habitat spécifiques et 4 quartiers en balcon, protégés au titre du PLU de la Ville de Marseille.*
- *Plus de 200 éléments remarquables, vecteurs d'image et de qualité urbaine et qui méritent une protection et une mise en valeur, dans le Territoire de Marseille Provence.*

ENJEUX

- *La préservation des caractéristiques du tissu urbain des centres anciens et des noyaux villageois (hauteurs, velum, gabarits, matériaux…).*
- *La mise en valeur de la mémoire industrielle et agricole des communes.*
- *La réhabilitation et l'amélioration de l'insertion urbaine des grands ensembles.*
- *La maîtrise de l'urbanisation pavillonnaire et diffuse sur les secteurs sensibles de piémont (intérêt paysager) et soumise aux risques naturels (incendie, glissement de terrain).*
- *La préservation des zones agricoles jouant un rôle d'interface ville-nature et de défense contre les incendies avec l'urbanisation diffuse (plaine de Châteauneuf-lès-Martigues, Plaines Marines à La Ciotat, plaine de Gémenos, plaine d'Enco de Botte à Allauch).*
- *Le maintien ou l'amélioration de la perméabilité écologique des fronts urbains, afin de faire entrer la nature en ville et réduire l'impact de l'urbanisation sur les continuités écologiques.*
- *Le traitement paysager des zones d'interface situées entre les zones d'activités en extension et les espaces naturels (Les Piélettes, Roquebarbe, Athélia, Plaine du Caire).*

3. Environnement et agriculture

3.1. Une biodiversité riche et exceptionnelle, un réseau de continuités écologiques à mieux protéger

Le territoire de Marseille Provence dispose d'une biodiversité (diversité des espèces et des écosystèmes) riche, dotée de spécificités méditerranéennes. Les inventaires scientifiques ZNIEFF qui couvrent plus de 47 % du territoire en attestent. La richesse écologique est d'abord liée aux massifs calcaires, qui composent 60 % du territoire et abritent une grande diversité d'habitats et donc d'espèces : pinèdes, chênaies vertes, garrigues, falaises calcaires, éboulis, grottes, etc. Les espaces littoraux marins, les étangs de Berre et de Bolmon, les cours d'eau, le canal de Marseille offrent également des milieux favorables à l'expression de cette biodiversité exceptionnelle. Ils abritent de nombreuses espèces protégées voire endémiques : la Sabline de Provence, l'astragale de Marseille, l'aigle de Bonelli, le lézard ocellé et les herbiers de Posidonie comptent parmi les plus emblématiques.

Le territoire présente toutefois des fragilités en matière de fonctionnalités écologiques. Certains corridors écologiques ont été dégradés voire définitivement rompus par les grandes infrastructures de déplacements et par l'urbanisation (la tâche urbaine a progressé de 7 % entre 1988 et 2006).

Les cœurs de nature (grands espaces naturels identifiés au SCoT de MPM) sont en revanche bien protégés par différents outils notamment réglementaires : douze sites classés, dix-huit sites inscrits et un arrêté préfectoral de biotope. La gestion des cœurs de nature s'organise également autour du réseau Natura 2000 qui couvre 40 % du territoire terrestre sans compter les protections marines. Dans un objectif de préservation et d'ouverture au public, le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône a acquis au sein des Espaces Naturels Sensibles plusieurs domaines, couvrant 8,8% du territoire du PLUi (5 360 hectares). Le Parc National des Calanques, créé en 2012 comprend 160 000 ha sur terre et en mer, un cœur terrestre (8 300 ha) et un vaste cœur marin (43 500 ha). Les protections foncières, associées à d'autres mesures de gestion, couvrent 17% du territoire *(chiffres en cours d'actualisation sur base de données 2015)*, réparties entre les acquisitions du Conservatoire du Littoral et les domaines départementaux (espaces naturels sensibles).

Malgré ces protections qui peuvent paraître quantitativement importantes, une grande partie de la biodiversité ordinaire n'est pas protégée car elle se situe en dehors de ces sites. Les protections environnementales forment des enclaves, sans liaisons continues, dont l'interconnexion est essentielle pour la pérennité et la reconquête de la biodiversité, qui reste un atout fondamental à valoriser.

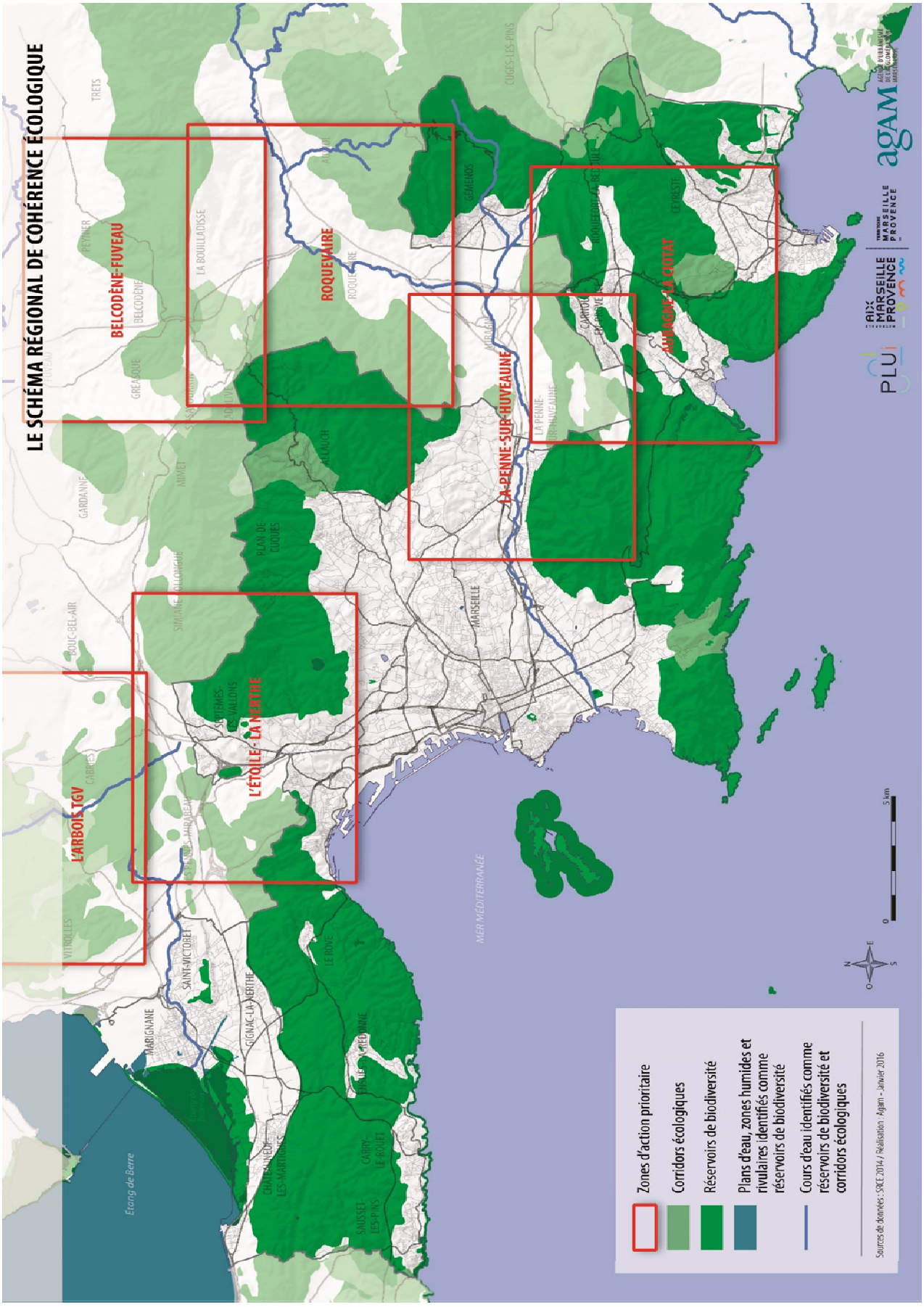
Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique de PACA (SRCE) approuvé en 2014 délimite la trame verte et bleue régionale en s'appuyant notamment sur les travaux réalisés pour le SCOT du Conseil de Territoire de Marseille Provence. Il identifie les réservoirs de biodiversité, qui correspondent globalement aux cœurs de nature du SCOT, et les corridors écologiques qui les relient entre eux. Il y affecte deux catégories d'objectifs selon l'état de conservation des espaces : la préservation optimale ou la remise en état optimale.

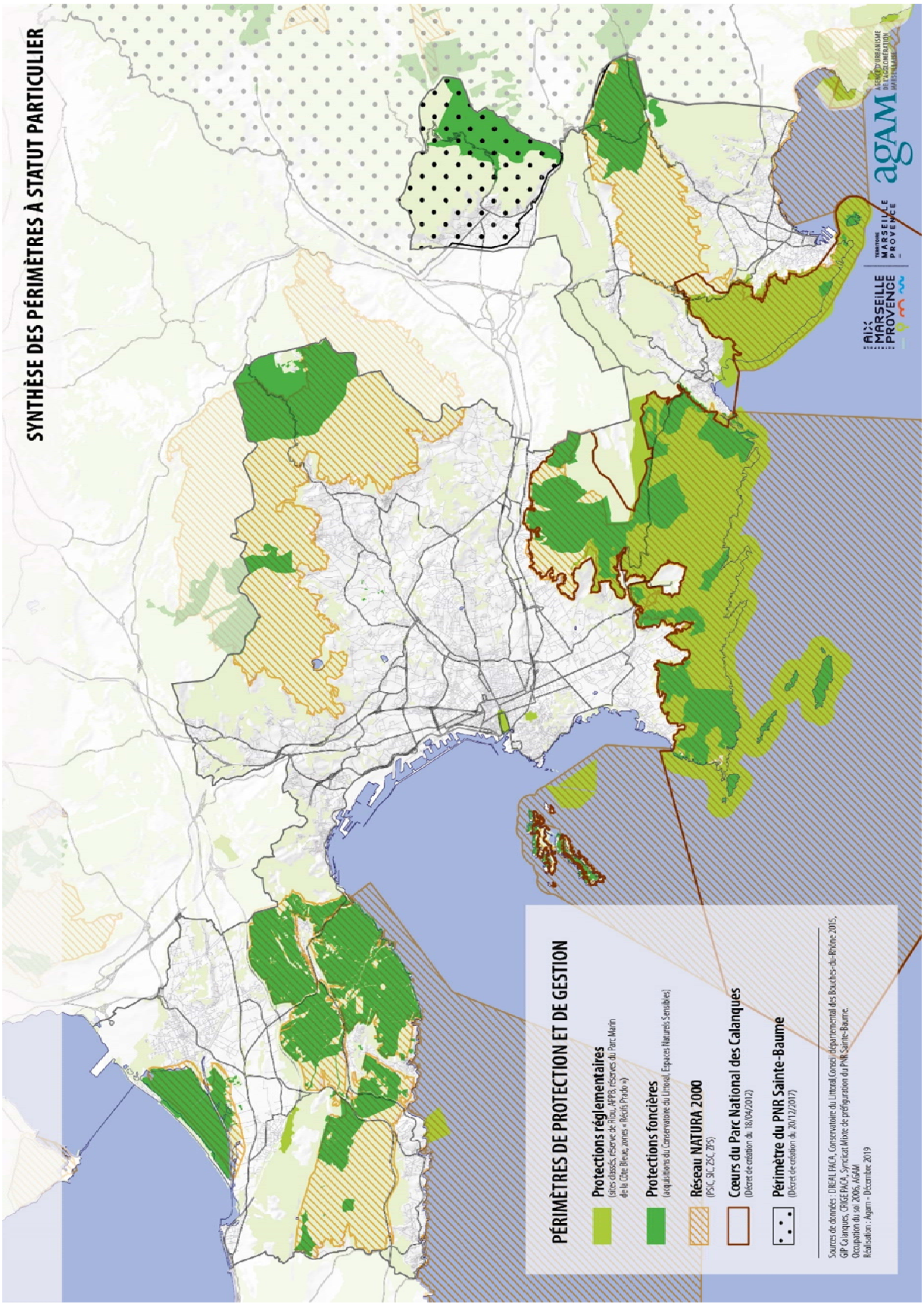
Il revient au PLUi de décliner plus finement cette trame écologique, en traduisant notamment la protection des corridors écologiques dans la phase réglementaire.

Le SRCE est opposable au PLUi selon le degré de prise en compte. Il s'apparente au régime de la compatibilité, assorti de dérogations possibles pour des motifs justifiés sous le contrôle du Préfet. L'opposabilité s'applique aux quatre orientations stratégiques qu'il définit et aux dix-neuf actions qui en découlent. Le PLUi est principalement concerné par l'orientation stratégique n°1 (« Agir en priorité sur la consommation d'espace par l'urbanisme et les modes d'aménagement du territoire pour la préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien de corridors écologiques ») et par les actions 1 à 10. Sur le territoire du PLUi, le SRCE identifie deux secteurs prioritaires au titre de l'action 10 (« Améliorer la transparence des infrastructures linéaires existantes ») : l'Etoile-la Nerthe et Aubagne-La Ciotat.

Des études en cours permettent la déclinaison de la trame verte par les prismes de la biodiversité et des corridors écologiques. Ces études concernent la ville de Marseille et les secteurs est et nord-est de la commune. Des sites majeurs sont déjà identifiés comme intéressants et à prendre en compte dans tous projets urbains. Il s'agit pour l'Est marseillais des secteurs des Sept Collines, la Reynarde, la Salette, les Escourtine et le Baou Saint-Marcel. Concernant le Nord-Est marseillais, il s'agit des sites de la Bétheline, Bessons Giraudy et la colline Mirabilis à Sainte-Marthe.

Les pressions anthropiques liées à l'urbanisation et surtout à la fréquentation touristique des sites sont un danger constant pour la biodiversité. La protection de celle-ci mais aussi la gestion des accès aux espaces naturels, la prise en compte des flux touristiques et la mise en valeur de certains espaces sont des enjeux primordiaux.


LE SCHÉMA RÉGIONAL DE COHÉRENCE ÉCOLOGIQUE
BELCODÈNE-FUVEAU
ROQUEVAIRE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
AUBAGNE-LA CIOTAT
L'ARBOIS-TGV
L'ÉTOILE-LA NERTHE
MER MÉDITERRANÉE
Zones d'action prioritaire
Corridors écologiques
Réservoirs de biodiversité
Plans d'eau, zones humides et rivulaires identifiés comme réservoirs de biodiversité
Cours d'eau identifiés comme réservoirs de biodiversité et corridors écologiques
Sources de données : SRCE 2014 / Réalisation : Agam - Janvier 2016
5 km
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agam


SYNTHÈSE DES PÉRIMÈTRES À STATUT PARTICULIER
PÉRIMÈTRES DE PROTECTION ET DE GESTION
Protections réglementaires
(Sites classés, réserve de Riou, APPB, réserves du Parc Marin de la Côte Bleue, zones « Récifs Posidonie »)
Protections foncières
(acquisitions du Conservatoire du Littoral, Espaces Naturels Sensibles)
Réseau NATURA 2000
(PSIC, SIC, ZSC, ZPS)
Cœurs du Parc National des Calanques
(Décret de création du 18/04/2012)
Périmètre du PNR Sainte-Baume
(Décret de création du 20/12/2017)
Sources de données : DREAL PACA, Conservatoire du Littoral, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône 2015, GIP Calanques, CRIGE PACA, Syndicat Mixte de préfiguration du PNR Sainte-Baume, Occupation du sol 2006, AGAM
Réalisation : Agam - Décembre 2019
AIX MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agam
AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

3.2. Des problématiques environnementales aigües

3.2.1. Une qualité de l'air insuffisante

Malgré une nette amélioration ces dernières années, notamment sur les rejets de particules fines, hautement toxiques pour la santé et cancérigène, la qualité de l'air reste mauvaise près d'un jour sur deux (indices ATMO et IQA, 2013). La population du territoire de Marseille Provence est pour 16 % exposée à des concentrations de polluants dépassant les valeurs limites pour la santé (dioxyde d'azote et particules).

Les grands générateurs de pollution sont (source Emiprox, Air PACA 2012) :

- le trafic routier : il génère 72 % des émissions d'oxydes d'azote (NOx), 57 % du monoxyde de carbone (CO) et 42 % du dioxyde de carbone (CO2),
- l'industrie et le traitement des déchets : ils représentent 44 % des émissions de particules (PM10) et 32 % des particules fines (PM5),
- la production et la distribution d'énergie (y compris pour les activités industrielles) : elles sont responsables de l'émission de 88 % du dioxyde de soufre,
- le résidentiel/tertiaire : ils sont à l'origine de 36 % des composés organiques volatiles (COVNM) et de 32 % du CO.

La limitation de l'exposition des personnes est un élément important, particulièrement pour les structures d'accueil de publics « fragiles » (crèches, équipements scolaires, sportifs, hôpitaux…) et dans les communes fortement exposées à des risques sanitaires (principalement Marseille, Septèmes-les-Vallons, Marignane…). Ces problématiques d'exposition aux polluants atmosphériques sont souvent corrélées avec une exposition nocive au bruit, notamment pour les secteurs d'habitat en bordure d'infrastructures et d'activités bruyantes. Au-delà des seuls pics de pollution constatés, il est important d'agir sur les niveaux quotidiens de polluants rejetés, source de maladies chroniques pour la population exposée. La diminution et l'optimisation des transports, plus spécifiquement celle des déplacements en véhicules individuels, est un levier d'action primordial. Afin de réduire au mieux l'impact global en termes de pollutions, l'un des objectifs du PLUi est de mettre notamment en synergie la localisation des secteurs de projet et d'aménagement avec les infrastructures existantes.

Des documents cadres définissent des priorités pour la qualité de l'air :

- Le Schéma Régional Climat Air Energie de PACA (2013) fixe des objectifs de réduction à l'échelle régionale : -30 % pour les particules en 2015, -40 % pour les NOx en 2020 et -30 % pour les COV en 2020 (par rapport aux émissions de 2007) ;
- Le Plan de Protection de l'Atmosphère des Bouches-du-Rhône (2013) invite les documents d'urbanisme à limiter l'exposition des populations dans les zones présentant des dépassements de valeurs limites. A ce titre, le PLUi devra inciter le développement des activités sensibles en dehors des tissus urbains constitués, en les éloignant notamment des équipements publics.

3.2.2. Des nuisances sonores très prégnantes

Tous types de nuisances sonores confondues, 40% de la population du territoire est exposée à des niveaux sonores considérés comme importants, c'est-à-dire supérieurs à 65 dB(A), ainsi que plusieurs bâtiments sensibles : 15 établissements de santé et 169 établissements scolaires. La proportion des personnes affectées varie considérablement selon les communes. Les 6 premiers arrondissements de Marseille sont particulièrement exposés. A l'inverse, certaines communes sont préservées. Ainsi, moins de 15% de la population de 12 communes est exposée : Allauch, Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Cassis, Ceyreste, Ensuès-la-Redonne, Gémenos, La Ciotat, Le Rove, Marignane, Plan-de-Cuques et Roquefort-la-Bédoule.

L'origine de ces nuisances sur le territoire est principalement routière et autoroutière, avec toutefois des disparités par communes (Marseille étant la plus touchée). Le bruit ferroviaire impacte un nombre de personnes assez faible mais avec des niveaux sonores localement plus élevés que ceux liés à la route. Les nuisances induites par les mouvements aériens de l'aéroport Marseille-Provence sont très majoritairement localisées à Marignane et Saint-Victoret, dans une moindre mesure à Marseille. Enfin, les bruits émis par les activités industrielles restent très localisés (zone arrière-portuaire du Grand Port Maritime de Marseille, carrières en exploitation et vallée de l'Huveaune).

3.2.3. Qualité des eaux : des efforts à poursuivre

De nombreux rejets anthropiques en mer sont constatés au travers des cours d'eau pollués, des eaux de ruissellement pluvial, du déversement d'eaux usées non traitées par temps de pluie (du fait de la non-conformité du système d'assainissement de Marseille au regard de la directive ERU 1991).

L'entrée en vigueur d'une réglementation plus stricte sur les modalités de suivi a fait craindre un risque de fermeture définitive de certaines plages, en particulier à Marseille.

En 2014, plus de 80% des sites de baignade furent estimés «d'excellente qualité» au regard de la nouvelle réglementation (paramètres microbiologiques) et plusieurs démarches commencent à porter leurs fruits :

- Le plan d'actions baignade de la Ville de Marseille, traduit par la convention d'engagement signée en 2012 par le président du Conseil de Territoire, le maire de Marseille et le préfet des Bouches-du-Rhône.
- Le contrat d'agglomération 2013-2018 (185 M€), passé entre le Conseil de Territoire et l'Agence de l'Eau pour améliorer le fonctionnement du système d'assainissement de l'agglomération marseillaise.
- Trois contrats de milieux : le contrat de baie de la métropole marseillaise (signé et lancé officiellement le 29 octobre 2015), le contrat de rivière du bassin versant de l'Huveaune (signé et lancé officiellement le 20 octobre 2015) et le contrat de l'étang de Berre (2012) porté par le GIPREB.

3.2.4. Un territoire vulnérable aux risques majeurs

Chacune des dix-huit communes du Conseil de Territoire de Marseille Provence est affectée par au moins cinq risques majeurs différents.

Il convient de noter que les effets du changement climatique exacerbent les risques naturels : augmentation des températures et sécheresse, montée du niveau de la mer, alternance plus fréquente de périodes de sécheresse et de pluie…

3.2.4.1. Les risques naturels

- Le risque inondation

  Il procède de différents phénomènes :

  - crue torrentielle des cours d'eau, spécifique aux régions méditerranéennes : Huveaune, Aygalades, Jarret, Cadière et Raumartin ;
  - ruissellement pluvial en de nombreux points du territoire, aggravé par l'imperméabilisation des sols ;
  - submersion marine liée au phénomène de marée barométrique et aggravée par la montée progressive du niveau de la mer résultant du changement climatique.

Le risque inondation est un phénomène fortement impactant pour le développement futur du territoire. La préservation des champs d'expansion des crues est une partie de la réponse adaptée à la limitation du risque et à la réduction de la vulnérabilité du territoire.

En revanche, le climat méditerranéen est un facteur aggravant de cet aléa avec des épisodes orageux relativement importants et très soudains.

Afin de faire face à cela, le territoire compte 8 Plans de Prévention des Risques Inondation (PPRi) approuvés : Cassis ; Gémenos : Marignane ; 2 sur Marseille ; Plan-de-Cuques ; Saint-Victoret ; Septèmes-les-Vallons et 2 PPRi en cours, prescrits mais pas encore approuvés (Marseille ; La Ciotat).

- Le risque mouvement de terrain

  Il peut prendre différentes formes :

  - phénomène de retrait-gonflement des sols argileux lié à la nature des sols sensibles à l'alternance de périodes de sécheresse et de pluie, qui ne menace que les biens ;
  - risque d'effondrement, lié à l'ancienne activité d'extraction (galeries souterraines) et à la présence du tunnel du Rove effondré en 1963 au niveau du centre-ville de Gignac-la-Nerthe ;
  - risque d'éboulements localisé notamment sur certains secteurs littoraux (érosion naturelle de la côte rocheuse amplifiée par la montée des eaux) et dans les massifs (dissolution du calcaire sous l'effet des pluies acides) ;
  - aléa sismique modéré sur le bassin ouest et faible sur le reste du territoire, au regard du zonage sismique de la France (22/10/2010).

- Le risque incendie

Toutes les communes sont concernées par ce risque. En lien avec la forte proportion des espaces naturels, la forte inflammabilité du couvert végétal et les conditions climatiques (sécheresse, vents…) sont amplifiées par la fragilisation des zones d'interface ville-massifs et par la déprise agricole. Néanmoins, des modalités de gestion des massifs face à l'incendie sont en place. Le nombre de départ de feu a diminué ces dernières années (outils d'observations, sensibilisation des populations). Toutefois les grands feux sont toujours d'actualité, avec des surfaces brulées importantes (303 ha brulés dans le massif des Calanques en 2016, source : Prométhée). La préservation d'espaces tampons, notamment entre ville et massif, est primordiale afin de garder des potentialités de coupe-feux et d'accès pompiers en cas d'interventions. Il est à noter que 5 PPRIF sont approuvés sur les communes d'Allauch, Carnoux-en-Provence, Cassis, Marseille et Plan-de-Cuques.

3.2.4.2. Les risques technologiques

Les risques technologiques majeurs sont liés à la présence de :

- 4 établissements industriels classés SEVESO, qui génèrent des risques d'explosion, d'incendie et d'émission de gaz toxiques : Total (Châteauneuf-lès-Martigues), Stogaz (Marignane), Arkema et Cerex Agri (Marseille). Les 3 premiers sont soumis à autorisation avec servitudes (AS) ;
- 3 silos situés à Marseille, qui génèrent un risque d'explosion.

Sur ces sites, les plans de prévention des risques technologiques permettent une bonne connaissance du risque et des procédures de sécurisation des personnes et des biens en cas d'incidents. Autour de ces sites, l'imbrication entre secteurs industriels et résidentiels est particulièrement exacerbée (site ARKEMA dans la Vallée de l'Huveaune à Marseille).

3.3. Des terres arables et des espaces cultivés à préserver pour une agriculture de proximité

L'agriculture est une activité porteuse de nombreuses vertus. Au-delà d'une fonction économique, l'agriculture joue les rôles fondamentaux de diversité paysagère (composante du cadre de vie territorial), de gestion du risque incendie aux franges entre zone urbaine et espaces naturels (rôle de coupe-feu), de trame verte (qualités écologiques), mais également de ressource alimentaire de proximité. Toutes ces qualités de plus en plus prises en compte par les agriculteurs, ont permis peu à peu de structurer une stratégie agricole.

L'agriculture locale bénéficie de nombreux atouts dus au réseau d'irrigation, à la qualité des sols, au climat et donc au potentiel de diversité des cultures sur le territoire. C'est aussi une activité porteuse de perspectives, liées notamment à la localisation des espaces agricoles en zone périurbaine, au plus près des consommateurs, mais également à la qualité et à la renommée de certaines productions portées par des dynamiques d'appellation, telles que la viticulture.

Malgré ses qualités intrinsèques, l'activité agricole du territoire de Marseille Provence (tout comme celle à l'échelle du département ou de la région) semble être en déclin selon une approche seulement quantitative. La réduction du nombre d'exploitations, la réduction des surfaces cultivables et cultivés sont des signaux a priori défavorables à la pérennité de l'activité. Toutefois, ces signaux peuvent être relativisés par l'existence d'activités motrices valorisantes (viticulture) ; de périmètres d'AOC (appellation d'origine contrôlée) et d'IGP (indication géographique protégée) ; d'installations nouvelles (élevage, maraîchage) portées par des agriculteurs dynamiques investis dans des démarches de circuits-courts, d'agriculture biologique qui apportent une plus grande viabilité aux exploitations.

Il existe encore aujourd'hui 1 400 hectares de potentiel agricole valorisé, soit 2,3 % de la superficie du territoire. Ce potentiel est en grande partie protégé dans les différents documents d'urbanisme puisque 79% est classé en zone agricole et 7% en zone naturelle. En revanche, 14% des terres valorisés ne sont pas réellement protégées car classées en zones urbaines, d'urbanisation diffuse (zones NB des POS) et d'urbanisation future (9%). A ce potentiel valorisé, s'ajoute 1 000 ha de potentiel non valorisé.

Dans le cadre de l'élaboration du PLUi, la chambre d'agriculture a actualisé un diagnostic agricole de 2005 sur l'ensemble du territoire (janvier 2017). Celui-ci a permis d'actualiser les données concernant l'évolution des productions et mis en exergue l'existence d'un potentiel agricole insuffisamment valorisé. L'essentiel des éléments de diagnostic qui suivent en est extrait.

Les principales dynamiques d'exploitations observées

Sur le territoire, la viticulture et le maraîchage restent des activités dominantes en nombre d'exploitations, chacune représentant 1/3 des exploitations du territoire. Toutefois, le nombre d'exploitations maraîchères a fortement diminué (passant de 55 % en 2005 à 28 % en 2016) tandis que le nombre d'exploitations viticoles est resté stable.

La vigne est prépondérante en termes de superficies : elle couvre 553 hectares, soit 39 % du potentiel agricole valorisé. La qualité de la production est attestée par trois appellations d'origine contrôlée :

- AOC Cassis ;
- AOC Côtes de Provence sur la Ciotat, Gémenos, Roquefort la Bédoule et Allauch ;
- AOC Côteaux d'Aix-en-Provence sur Gignac-la-Nerthe et Châteauneuf-lès-Martigues).

Le développement de la filière s'est fondé sur la spécificité des terroirs, mais aussi sur les investissements réalisés (dans les vignes comme dans les caves) et sur une réelle démarche commerciale pour faire connaître la qualité des productions. Depuis 2005, l'extension du vignoble témoigne également de ce dynamisme. Elle s'est réalisée sur des surfaces auparavant maraîchères (Châteauneuf-lès-Martigues et la Ciotat), sur des surfaces en friche anciennement cultivées (Sausset-les-Pins, Cassis, Roquefort-la-Bédoule) et s'oriente aujourd'hui vers la recherche de surfaces supplémentaires. C'est notamment le cas à Cassis et à Roquefort-la-Bédoule où les productions sont particulièrement dynamiques et à fort potentiel de valorisation.

En revanche, la proximité avec les zones d'habitation est parfois difficile, notamment en ce qui concerne l'accès aux parcelles et les effets induits que cette activité peut générer (bruit, odeurs, opérations de traitement pour protéger les vignobles).

Le maraîchage occupe 105 hectares (contre 147 hectares en 2005) soit une baisse de près de 30 %. La diminution du nombre d'exploitations est particulièrement marquée sur la commune de Châteauneuf-lès-Martigues, où les exploitations ne trouvent pas toujours de repreneurs et doivent cesser leur activité pour des raisons économiques. D'autres se réorientent vers d'autres productions plus viables (vignes et oliviers notamment).

Malgré un contexte périurbain source de contrainte (vol de matériel ou de productions) et l'augmentation de la tarification de l'eau (élément déterminant pour la pérennité de cette activité), les exploitations maraichères qui perdurent restent dynamiques, porteuses de projets d'extension ou d'engagement dans une démarche qualitative (certification biologique) et de circuit-court.

En ce qui concerne les autres cultures, l'olivier progresse ainsi que la production de fourrage (liée à la présence de centres équestres) notamment à Gémenos et sur l'ensemble du bassin Ouest.

En revanche, les surfaces en grandes cultures diminuent puisqu'elles passent entre 2005 et 2016 de 365 hectares à 250 hectares. Ce recul des surfaces est imputable à la réalisation des

différents projets en cours, notamment la ZAC des Florides et la déviation de la rivière de la Cadière à Marignane.

Par ailleurs, la cessation d'activité de plusieurs exploitations ces dernières années procède également des irrégularités et de l'insécurité qui règnent sur certains secteurs qui sont autant de facteurs dissuasifs, notamment sur le bassin Ouest.

Le dynamisme des élevages bovins et caprins

Situés sur les communes du Rove, de Châteauneuf-lès-Martigues, d'Ensuès-la-Redonne, de Septèmes-les-Vallons, d'Allauch et de Marseille, les élevages bovins et caprins sont tous orientés vers une valorisation de leurs produits en circuits courts. Une partie des élevages pratiquent le sylvo-pastoralisme, qui permet à la fois un maintien de l'intégrité des milieux et une réduction du risque incendie. Parmi les exploitations les plus emblématiques, figurent celles des chèvres du Rove (3 élevages totalisant 450 chèvres), race de chèvre rustique particulièrement adaptée au pastoralisme. La production de la « brousse du Rove » a trouvé une importante clientèle locale et devrait être valorisée par la création d'une Appellation d'Origine Protégée (demande faite des éleveurs).

Une étude menée en 2009 par la Chambre d'agriculture et le CERPAM a permis d'identifier un potentiel de parcours supplémentaires et des lieux pour l'installation de nouveaux élevages ou pour l'accueil d'élevages d'autres territoires en parcours de printemps, conformément aux besoins évolutifs de cette profession dynamique.

Un potentiel agricole partiellement valorisé : une conséquence de difficultés d'accès au foncier

Le diagnostic mené par la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône fait état d'un potentiel cultivable d'environ 2 400 hectares sur le territoire de Marseille Provence, soit environ 4% de sa superficie.

Ce potentiel comprend :

- 1 400 ha aujourd'hui cultivés ou cultivables,
- ainsi que 1 000 ha non valorisés comprenant principalement les friches agricoles mais également les parcelles simplement entretenues.

Une partie mineure de ce potentiel non valorisé fait l'objet de projets de remise en culture (41 hectares seulement en 2015). A ces espaces s'ajoutent des surfaces anciennement cultivées, redevenues boisés et dont la remise en culture demanderait des investissements plus importants que pour les parcelles en friches.

La répartition de ce potentiel entre les trois bassins qui composent le territoire Marseille Provence se fait de la façon suivante :

- Le **bassin Est** présente un potentiel agricole global de 1 015 ha dont 640 ha valorisés et 375 hectares non valorisés. Avec 36 hectares de projets de remise en culture en cours, le bassin Est du territoire du PLUi paraît être le mieux placé pour valoriser une activité agricole à forte valeur ajoutée (principalement viticulture).
- Le **bassin Ouest** présente un potentiel agricole global de 1 085 ha dont 608 ha valorisés, soit un potentiel non valorisé de 477 hectares. Celui-ci résulte essentiellement du nombre considérable de friches (362 hectares). Le bassin Ouest fortement mité par l'urbanisation sur la plaine agricole de Châteauneuf-Gignac, présente une morphologie d'espace agricole fragile, confortée par une importante baisse des exploitations ces dernières années, principalement pour l'activité de maraîchage.
- Le **bassin Centre**, quant à lui, présente un potentiel agricole de 309 ha dont 156 ha valorisés et 153 hectares en potentiel valorisable. On compte seulement 3 hectares de projets de remise en culture sur ce bassin, fortement soumis à la pression immobilière, où la place de l'agriculture est à valoriser et à (re)positionner au sein d'un projet de territoire.

L'absence de valorisation de ce potentiel agricole dormant est révélatrice d'une forte pression foncière que subissent ces espaces au gré des projets de développement urbain.

Une partie des terres agricoles valorisées ou valorisables correspondent à des zones d'urbanisation future dans les documents d'urbanisme en vigueur (272 ha). Ce foncier peut abriter des exploitations, mais leur statut est fragile du fait d'un important potentiel de valorisation financière des terres lié à l'urbanisation.

A l'inverse, sur 1 736 ha de terres agricoles classées en zone « A » dans les documents d'urbanisme existants, 624 ha ne sont pas valorisés Une des explications réside dans le fait que les baux ruraux sont souvent jugés très contraignants par les propriétaires non agriculteurs. Il existe pourtant d'autres possibilités de mise à disposition des terres.

Ces deux données prouvent une certaine rétention foncière de la part de propriétaires terrien, en attente de valorisation de leurs terrains par des opérations urbaines.

Ces pratiques héritées de plusieurs décennies de forte consommation du foncier agricole ont des conséquences fortes sur les capacités de développement des exploitations et donc sur leur viabilité. Plus d'1/3 des exploitants sont à la recherche de foncier et près d'1/3 des surfaces cultivées (environ 300 hectares) sont mises à disposition des agriculteurs de façon précaire, et donc susceptibles de leur être retirées d'une année sur l'autre. En l'absence d'accès pérenne au foncier, il est rendu difficile à de nombreux exploitants d'envisager d'autres cultures que les grandes cultures ouvertes et le fourrage. Les cultures les plus valorisables telles que les cultures pérennes (vigne, oliviers, vergers, …) ou celles demandant des investissements lourds pour la mise en place de système d'irrigation ou de serres (maraîchage, horticulture, …) ne peuvent être développée sur ces fonciers.

A cela s'ajoute une autre forme de pression rendant les conditions d'exploitations parfois difficiles. Certains exploitants subissent des actes d'incivilité récurrents (vol de production et de

matériel notamment) qui menacent l'équilibre de leur activité et supposent parfois l'abandon partiel de cultures rentables car particulièrement reconnues pour leur qualité et donc très demandées par les consommateurs (melon, poivrons, fraises, …).

Des stratégies foncières pour la valorisation agricole

Face aux précédents constats, le SCOT du Conseil de Territoire approuvé en 2012 a posé la première pierre de la prise en compte de l'agriculture et des espaces agricoles comme composantes de la stratégie de développement territoriale. Le SCoT affirme ainsi dans son PADD, la volonté de maintenir ces espaces dans une logique de projet.

Ce fut ensuite au travers du Schéma Directeur Agricole Communautaire (SDAC) approuvé en 2014, que des enjeux ont pu être dégagés, des axes stratégiques d'intervention et des propositions d'actions ont pu être impulsés pour permettre la protection des terres et le développement de l'activité. Enfin, l'importance de la préservation est réaffirmée dans le Schéma Régional des Continuités Ecologiques (SRCE), lequel souligne la pression exercée sur ces espaces alors qu'ils pourraient encore assurer des connexions en tant qu'espaces relais ou petits réservoirs de biodiversité.

En parallèle de la définition d'une stratégie agricole globale dans ces documents cadres, plusieurs actions ont été et sont toujours menées en faveur de l'agriculture :

- depuis 2012, le Conseil de Territoire a mis en place une animation foncière avec la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER), dans le cadre d'une Convention d'Aménagement Rural (CAR). Cette animation a pour objectif d'anticiper le marché foncier par une prospection auprès des vendeurs potentiels, d'inciter les propriétaires de terres en friche à mettre en location leurs terres ou à réaliser des échanges de parcelles entre agriculteurs favorables à la restructuration.
  Cette animation est renforcée par un dispositif de stockage du foncier, ayant notamment permis de lancer, en 2015, un appel à candidature pour le secteur de Bricard (carrefour entre Gignac-la-Nerthe, Châteauneuf-les-Martigues et Marignane), et plus récemment sur le secteur de la Pousaraque à Gignac-la-Nerthe, dans le cadre d'un projet Garden Lab. Ces procédures doivent permettre l'installation de plusieurs jeunes agriculteurs.

- depuis 1999, le Conseil Départemental mobilise l'aide du Fonds Départemental de Gestion de l'Espace Rural (FDGER) afin d'encourager la remise en culture des friches par les agriculteurs et la réhabilitation de milieux naturels non productifs par des actions agricoles, sylvo-pastorales et forestières.

Le changement de paradigme quant à la position de l'agriculture dans les documents d'aménagement du territoire, ainsi que la mise en place d'outils financiers et opérationnels d'acquisitions foncières et d'accompagnement des exploitants vont dans le sens d'une réelle prise en compte de l'agriculture dans la stratégie de développement du territoire, et donc d'une plus grande préservation de l'activité et du potentiel agricole.

La commercialisation, une ouverture vers des perspectives encourageantes

Les pratiques commerciales des produits agricoles ont largement évoluées depuis le milieu des années 2000 du fait de la localisation périurbaine et de la prise de conscience d'un bassin de consommateurs très important à l'échelle locale.

Dans le domaine de la viticulture la vente directe à la propriété ou en coopérative a connu une évolution positive significative, au détriment de la vente en grande distribution, laquelle a, pour certains domaines servi de tremplin et ouvert des perspectives de développement de leur exploitation. L'exportation également, prouvant la reconnaissance croissante pour les terroirs et les appellations locales. Ces modes de vente croissants sont aussi les plus rémunérateurs, permettant d'assurer la pérennité des exploitations.

Concernant la commercialisation des produits maraîchers, il est important de souligner que les exploitants ont tourné le dos aux circuits de grande distribution. En 2016, la vente se fait exclusivement en circuits courts locaux : soit en vente directe, soit au Marché d'Intérêt National des Arnavaux à Marseille, à destination des restaurateurs ou des primeurs, soit directement auprès de ces derniers. Ces modes de vente correspondent à une demande croissante de produits locaux et de qualité de la part des consommateurs.

En termes d'attractivité, les producteurs du bassin Ouest ne bénéficient pas d'une visibilité et d'une communication optimales. Nonobstant certaines difficultés rencontrées en terme d'organisation, la vente directe est jugée comme étant la meilleure solution pour une poursuite de l'activité maraîchère de nombreux exploitants, tant en terme de rémunération que de satisfaction d'un point de vue humain et social.

Les productions des éleveurs de chèvres du Rove répondent elles aussi à une demande croissante.

L'ensemble des pratiques de commercialisation des productions agricoles locales évoluent vers une plus grande valorisation et plus de proximité avec le consommateur. Ces nouvelles pratiques apportent une meilleure rentabilité aux exploitations, permettant aux agriculteurs de pérenniser leurs activités et de retrouver un réel dynamisme dans leur travail par la diversification et la qualification de leurs productions.

A une échelle plus vaste, un Projet Alimentaire Territorial (PAT) a été lancé en 2017 sur l'ensemble des Bouches-du-Rhône. Le projet est porté par la Métropole Aix-Marseille-Provence, engagée aux côté du Syndicat mixte du Pays d'Arles. L'objectif est de construire une nouvelle gouvernance alimentaire, qui rapproche la production et la consommation locales en s'appuyant sur les dimensions économique (ex. structuration des filières, installation d'agriculteurs, préservation des espaces agricoles…), environnementale (ex. circuits courts, productions Bio…) et sociale (ex. projet collectif, valorisation des terroirs…).

Environnement et agriculture

CHIFFRES-CLES

- *Un Territoire terrestre de MP couvert à plus de 47 % par les ZNIEFF et à 40 % par le réseau Natura 2000.*
- *Près de 5 360 ha d'Espaces Naturels Sensibles (8,8% du Territoire du PLUi) acquis par le Conseil Départemental dans un objectif de préservation et d'ouverture au public.*
- *Un Parc National des Calanques étendu sur 160 000 ha sur terre et en mer, comprenant deux cœurs terrestres (8 300 ha) et un vaste cœur marin (43 500 ha).*
- *Des sites de baignade identifiés à 80 % en 2014 comme « d'excellente qualité » au regard de la nouvelle réglementation.*
- *Des communes affectées au minimum par cinq risques majeurs différents.*
- *2 400 ha de potentiel agricole dont 1 400 ha aujourd'hui valorisés.*

ENJEUX

- *L'inscription des liaisons écologiques fonctionnelles dans la continuité écologique régionale et la restauration des liaisons locales dans les espaces situés à l'interface de la ville et de la nature.*
- *La préservation des richesses écologiques dans les espaces de franges urbaines et dans les espaces soumis à forte fréquentation touristique (notamment interface avec le Parc National des Calanques et en mer).*
- *La mise en perspective des différents projets communaux ou intercommunaux par rapport aux dernières connaissances en matière de risques et des PPR prescrits.*
- *L'analyse, l'évaluation et l'estimation de l'impact des risques nouveaux et des effets prévisibles de l'évolution climatique.*
- *La préservation du caractère naturel ou agricole des espaces de solidarité écologique.*
- *La reconnaissance accrue à la fois paysagère, environnementale, sociale et économique de l'agriculture, afin d'organiser un vrai projet agricole global et pérennisé pour le Territoire.*
- *L'affirmation de la vocation agricole du potentiel valorisé et la poursuite de l'animation foncière portée par le Territoire pour l'accession au foncier de façon pérenne.*
- *La protection des zones à potentiel agronomique pour favoriser leurs remises en*

Partie 2

Les dynamiques du territoire

4. Construction métropolitaine

4.1. Un Territoire métropolitain en cours de structuration

Issue de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles du 27 janvier 2014 (dite loi MAPTAM), la métropole d'Aix-Marseille-Provence (AMP) est née au 1e janvier 2016 de la fusion de six EPCI[1] des Bouches-du-Rhône (CU Marseille-Provence-Métropole, SAN Ouest Provence, CA de l'Ouest de l'étang-de-Berre, CA Agglopole Provence, CA du Pays d'Aix-en-Provence, CA Pays d'Aubagne et de l'Etoile). Les territoires de ces anciens EPCI sont devenus ceux des Conseils de territoire, qui exercent des compétences déléguées par le Conseil métropolitain. Au-delà de la création institutionnelle, l'espace métropolitain existe depuis de nombreuses décennies, avec un fonctionnement urbain et dans la vie quotidienne des habitants, dépassant les simples limites administratives du Conseil de Territoire.

4.2. Le Conseil de Territoire Marseille-Provence au sein du territoire métropolitain : caractéristiques majeures

Le Conseil de Territoire Marseille-Provence couvre le périmètre de l'ancienne communauté urbaine de Marseille Provence Métropole et comprend dix-huit communes, dont la plus vaste et la plus importante est celle de Marseille. Deuxième ville de France et principal port français sur la Méditerranée, celle-ci constitue le cœur emblématique de ce Conseil de Territoire. Elle exerce un effet d'entrainement (économique, social et culturel) sur l'ensemble du Territoire métropolitain et au-delà. Son rayonnement comme son nom sont identifiables à l'échelle internationale.

Plus largement, à l'échelle d'AMP, le territoire de Marseille-Provence se caractérise par un linéaire côtier qui s'étend sur plus de la moitié du littoral maritime de la métropole.

Compte-tenu des interdépendances territoriales (mobilité, économie, habitat, environnement..), le PLUi prend en compte le contexte métropolitain.

Par ailleurs, le Conseil de Territoire est également constitué de communes aux caractéristiques et aux territoires contrastés et regroupées au sein de trois bassins.

Le bassin Centre

Cœur métropolitain par excellence, il concentre, principalement sur Marseille, 88% de la population et des emplois du Conseil de Territoire, 50 % à l'échelle du Territoire métropolitain. À ce titre, il porte une part importante des enjeux métropolitains. La dimension métropolitaine du bassin se lit à travers sa population, ses fonctions économiques (centre d'affaires, pôles d'enseignement supérieur et de recherche…), le poids des administrations, les nœuds de transport et les équipements de centralités.

[1] Etablissements publics de coopération intercommunale

Au sein d'un Territoire métropolitain polycentrique, Marseille et le bassin Centre comptent eux-mêmes plusieurs centralités et polarités économiques de niveau métropolitain :

- La centralité historique du grand centre-ville de Marseille, étendue vers le Nord avec le développement d'Euroméditerranée, qui porte une grande partie des enjeux de renouvellement urbain et de développement du territoire (30 000 habitants et 20 000 emplois supplémentaires attendus) ;
- Le secteur Prado-Michelet, qui bénéficie d'une nouvelle attractivité liée au développement du secteur de La Capelette et aux projets autour du stade Vélodrome ;
- Le territoire de la vallée de l'Huveaune à l'Est, qui constitue le premier pôle d'emploi productif de la métropole et accueille à La Valentine un pôle commercial majeur ;
- La Façade Maritime Nord, territoire historique des activités arrière-portuaires, qui reste une polarité économique dynamique pour les activités productives et logistiques.

Dans ce bassin, les centralités de Saint-Antoine, Bonneveine, Saint-Loup, Le Merlan, Septèmes-les-Vallons et Allauch / Plan-de-Cuques fonctionnent à l'échelle des bassins de vie et en appui des centralités métropolitaines.

Le bassin Est

À l'intersection des aires métropolitaines d'Aix-Marseille et de Toulon, le bassin Est est à la fois « autonome » et « compartimenté ».

La commune de Gémenos, intégrée au pôle urbain d'Aix-Marseille, fonctionne principalement avec Aubagne et Marseille.

Cassis, Carnoux-en-Provence et Roquefort-la-Bédoule sont des communes périurbaines constitutives de l'aire urbaine d'Aix-Marseille. Les communes de La Ciotat et Ceyreste, quant à elles, appartiennent à l'aire urbaine de Toulon : elles fonctionnent de façon relativement autonome (61 % des actifs résidents de Ceyreste et La Ciotat travaillent sur ces communes).

Les autres communes fonctionnent avec l'aire urbaine d'Aix-Marseille (35 %), Marseille (18 %) et Aubagne-Gémenos (12 %) ainsi qu'avec les autres communes de l'aire urbaine de Toulon (4 %), dont Saint Cyr-les-Lecques et Toulon.

Les pratiques des habitants apparaissent également centrées sur les pôles commerciaux (1er motif de déplacement en 2009), notamment La Ciotat, à l'exception de Gémenos tourné vers la zone de la Martelle à Aubagne. La Ciotat joue au sein du bassin un vrai rôle de polarité de second rang à l'échelle métropolitaine.

Gémenos partage avec Aubagne un pôle d'activités métropolitain et une plaine agricole sous forte pression foncière. Dénommée « zone des Paluds » sur Aubagne et « Plaine de Jouques » sur Gémenos, cette importante zone d'activités productives et artisanales compte près de 10 000 emplois (dont un tiers sur la Plaine de Jouques).

Les enjeux majeurs sont la coordination intercommunale de la gestion de la zone (risque inondation, desserte en transports collectifs, mutualisation de services) et de son évolution.

À la fois porte Est du Parc National des Calanques et entrée de la Côte d'Azur vers l'Ouest, ce territoire est attractif sur le plan touristique au niveau national et international. Cette attractivité bénéficie prioritairement à Cassis et La Ciotat mais accroît les tensions sur le marché du logement (près de 30 % de résidences secondaires sur Cassis) et les pressions sur l'environnement.

Le bassin Ouest

Troisième pôle urbain métropolitain, il compte près de 100 000 habitants répartis sur les communes de la rive Sud de l'étang de Berre et sur la Côte Bleue.

Le bassin Ouest est à l'interface avec les territoires du Pays d'Aix et du Pays de Martigues. Situé à l'articulation des grands corridors de déplacements métropolitains, ce bassin accueille l'aéroport Marseille-Provence, dont la présence dynamise AMP mais contraint l'aménagement de ce secteur du territoire. De part et d'autre du bassin Ouest, la gare TGV d'Aix-en-Provence à l'Est et le Port de Fos à l'Ouest constituent également deux autres portes internationales de la métropole. La complémentarité du territoire de Marseille-Provence avec celui du Pays d'Aix s'observe également à l'échelle des communes de Marignane et de Vitrolles qui constituent des conurbations grâce à leur dynamique commerciale et leurs connexions particulièrement denses en termes de transport.

Les communes de Châteauneuf-lès-Martigues, Gignac-la-Nerthe, Saint-Victoret, Marignane et Vitrolles regroupent ainsi près de 10 % des emplois des territoires de Marseille-Provence et du Pays d'Aix (55 000 sur 572 000 en 2008), confortant ainsi leur statut de pôle économique métropolitain majeur. Ces dix dernières années, l'emploi a augmenté de près de 30 % (contre 20 % sur l'ensemble des Conseils de territoire de MP et du Pays d'Aix). Près d'un quart des emplois présente un caractère industriel contre 10 % en moyenne sur les Conseils de territoire de Marseille-Provence et du Pays d'Aix.

Construction métropolitaine

CHIFFRES-CLES

- ***Un Territoire métropolitain regroupant six EPCI des Bouches-du-Rhône, soit 1,8 million d'habitants et 738 180 emplois.***
- ***Marseille, une commune regroupant 88 % de la population et des emplois de MP et 50 % à l'échelle du Territoire métropolitain.***

ENJEUX

- *La création de la métropole en tant que structure est une avancée institutionnelle, sur un fait métropolitain existant depuis de nombreuses années. Le renforcement, du rayonnement et de l'attractivité de ce grand Territoire sont des enjeux primordiaux à l'échéance du PLUi.*
- *Le renforcement des fonctions métropolitaines (fonctions de commandement, institutionnelles, culturelles … pour la commune centre notamment) et des grands fleurons économiques thématiques du Territoire (aéronautique à Marignane, microélectronique à Gémenos, tertiaire supérieur et développement à La Ciotat…).*
- *Les modalités de déplacement à l'échelle métropolitaine, et notamment les liens entre l'aéroport Marseille-Provence, la gare Saint-Charles et l'ensemble des territoires métropolitains.*
- *La corrélation entre développement économique et la localisation de l'offre en logements (à envisager à grande échelle), afin de diminuer les déplacements domicile-travail (durabilité).*
- *L'amélioration de la compétitivité du Territoire pour combler le retard par rapport aux autres métropoles.*

5. Activités : le développement économique et l'emploi

Le rôle, même indirect, des documents d'urbanisme dans le développement économique n'en reste pas moins essentiel. En tant qu'outils fonciers et d'aménagement du territoire, ils contribuent à une meilleure répartition des activités[2] sur le territoire ainsi qu'à l'identification et à la délimitation des enveloppes foncières nécessaires au développement économique. Plus largement, ils participent à l'organisation du territoire et à l'amélioration du cadre de vie, facteur déterminant de son attractivité. Ils soutiennent enfin la compétitivité de l'économie, grâce aux politiques d'accompagnement que sont l'habitat et les transports.

5.1. Mise en perspective métropolitaine

La mise en perspective des dynamiques métropolitaines est essentielle pour bien saisir les enjeux économiques « macro » qui doivent être pris en compte par le PLUi et traduits, au plan règlementaire, pour contribuer à la prospérité du territoire d'Aix-Marseille-Provence. Ces enjeux sont multiformes. Ils peuvent concerner : l'offre foncière qui doit être développée dans le zonage pour répondre aux besoins de l'économie productive ; la localisation d'éventuelles nouvelles zones d'activités au regard de critères de pertinence urbaine (habitat, accès transports…) ; la pertinence ou pas de majoration de règles de constructibilité en zone mixte ou dédiée pour stimuler certaines filières…

5.1.1. Les métropoles au cœur du développement économique

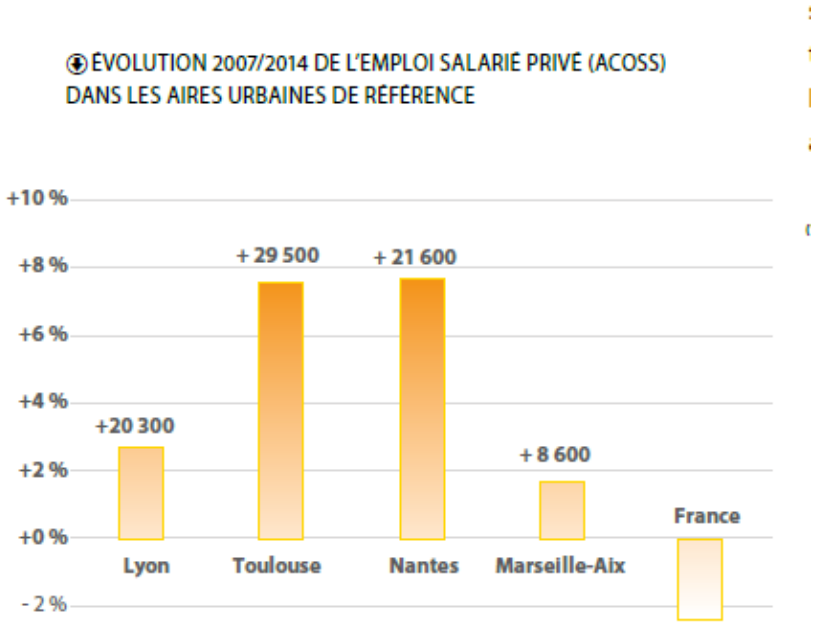
Le rôle moteur des grandes agglomérations dans le développement économique apparaît aujourd'hui de plus en plus clairement, en particulier depuis le début des années 2000 et davantage depuis la crise. La concentration de l'emploi s'accentue au profit des métropoles : entre 2007 et 2014, la France enregistre une perte nette d'emplois salariés privés alors qu'une petite dizaine de métropoles voit son emploi progresser. Les championnes sont Toulouse, Nantes, Lyon et plus modestement Bordeaux et Aix-Marseille. En effet, l'économie, et donc l'emploi, privilégie les lieux où se concentrent les connaissances (actifs qualifiés, formations supérieures, …) et où se construit l'innovation (centres de recherche publics ou privés…). Au-delà de ce phénomène de concentration de compétences au service du développement économique, c'est la qualité de vie, source d'aménités propices à l'attractivité, qui sera déterminante dans la compétition mondiale entre métropoles.

A l'échelle du PLUi, il est donc essentiel de relier les objectifs économiques aux enjeux d'amélioration du cadre de vie : proximité entre secteur de développement résidentiel et zones d'emploi, amélioration des infrastructures de déplacements et équipements… Autant d'ingrédients nécessaires pour attirer de nouveaux actifs qualifiés et faciliter le quotidien de ceux déjà présents sur le territoire.

[2] Les outils mis à disposition par le code de l'urbanisme, notamment les destinations à usage économique, peuvent en effet contribuer à renforcer certaines filières en interdisant, dans certains sites, ou en dynamisant, si nécessaire, la constructibilité des destinations à usage d'artisanat et de commerce de détail, de restauration, de commerce de gros, de services avec accueil de clientèles, d'hébergement hôtelier, de bureaux, d'industrie, etc.

5.1.2. Aix-Marseille-Provence (AMP), une métropole dynamique mais fragile

Premier élément notable pour le Conseil de Territoire : le dynamisme indéniable, à l'instar des autres métropoles françaises, démontré par l'écosystème économique d'AMP dans lequel le Conseil de Territoire Marseille Provence s'inscrit. En effet, le nombre d'emplois salariés privés a progressé entre 2007 et 2014 pour atteindre 551 400[3]. L'emploi progresse en particulier dans le secteur des activités métropolitaines (secteurs de services supérieurs à haute valeur ajoutée et qualification) alors que les autres secteurs ne font que résister face à la crise, soutenus dans AMP par l'industrie aéronautique et l'économie résidentielle.



Cependant, en comparaison avec les autres aires urbaines, la performance d'AMP n'est pas à la hauteur : avec +2.8 % de l'emploi salarié privé entre 2009 et 2014, AMP (vue comme l'aire urbaine Marseille-Aix) se situe dans la moyenne des 10 principales aires urbaines mais loin derrière Toulouse et Nantes (+7 %) puis Bordeaux et Lyon (+5 %).

Plus précisément, en comparaison de la structure des principales aires urbaines de référence, l'aire urbaine Marseille-Aix affiche en 2014 un déficit d'emplois salariés privés dans la plupart des activités métropolitaines, notamment dans les activités d'informatique/conseils/logiciels/internet, et dans celles de conseil/gestion/juridique/comptable.

A l'inverse, Marseille-Aix se distingue positivement dans l'évolution de l'activité de production/distribution audiovisuelle qui apparait même comme une spécificité. Elle est, également, en seconde position par rapport aux aires urbaines comparables pour la présence d'emplois d'études techniques, ingénierie, essais et R&D, nettement derrière Toulouse.

[3] On estime à 738 200 l'emploi total (salariés privés, publics, indépendants) présent sur AMP (INSEE 2012). **L'emploi salarié privé**, annuel sur la période 2009 à 2014, est issu de l'ACOSS (URSSAF). Il comptabilise les effectifs salariés privés ayant un contrat de travail au 31/12 de chaque année dans une entreprise du champ concurrentiel (hors agriculture) affiliée au régime général. Quelle que soit la durée du travail du salarié, celui-ci compte pour un dans les effectifs.

L'emploi à AMP : une métropole fragile à consolider

Par ailleurs, AMP connaît des faiblesses structurelles qui seront longues à combler et qui limitent son développement :

- Le manque de 62 000 emplois pour atteindre le taux d'emploi des grandes métropoles françaises de référence selon les estimations de l'INSEE.
- Avec 52 milliards de PIB, AMP pèse deux fois moins que Barcelone ou Hambourg tandis que Lyon possède un PIB 50% plus élevé (Rapport OCDE).
- Un taux d'emploi faible en particulier le taux d'emploi féminin (respectivement 58.9 % et 55.2 % pour les Bouches-du-Rhône contre 63.7 % et 60.3 % en France).
- Un taux de chômage élevé (12.2 % pour les Bouches-du-Rhône au 3ème trimestre 2015 contre 10,2 % en France).
- Un fort taux de personnes sans diplôme (aires urbaines : 20 % pour Aix-Marseille, contre 18.3 % pour Lille, 16.5 % pour Lyon, 13.4 % pour Bordeaux et 12.4 % pour Toulouse).
- Le solde migratoire des 20-29 ans (données 2003-2008) est positif pour la métropole d'AMP (+2 170 jeunes). Le territoire se révèle attractif pour les jeunes en formation (+4 700 personnes). Néanmoins, une partie des jeunes semble quitter le territoire pour accéder à l'emploi, puisque le solde migratoire est négatif pour les 20-29 ans au chômage (-810 personnes) et ceux en emploi (-1 700 personnes). On retrouve cette tendance au sein de la communauté urbaine de Lille (dans des proportions plus importantes), tandis que Grand Lyon enregistre un solde positif pour toutes les catégories de jeunes.
- En comparaison des autres métropoles, AMP n'attire pas ou ne forme pas suffisamment de diplômés du supérieur (la part des habitants ayant suivi des études de niveau supérieur à BAC+2 dans AMP est de 15.6 % en 2012 contre 21.5 % à Toulouse et 19.6 % à Lyon).
- La part des cadres des fonctions métropolitaines est aussi plus faible dans les Bouches-du-Rhône (10.5 %) que dans les autres départements de référence : 15.2 % en Haute-Garonne et 14.3 % dans le Rhône.
- AMP apparaît comme ayant les plus bas niveaux de revenus par habitant (19.677 euros contre 20.912 euros à Lyon, estimation en Revenu Disponible Brut des ménages par habitant 2012).
- Avec 51.3 % du revenu des ménages dépendant des sources non marchandes (revenu du secteur public, prestations chômage, pensions de retraite, prestations sociales), AMP affiche 2 points de plus que Lille et 6.5 points de plus que Lyon et Toulouse. On peut ainsi apprécier la forte dépendance d'AMP vis-à-vis des mécanismes de redistribution et sa situation davantage exposée aux effets d'une contraction durable des dépenses publiques de transfert.

5.1.3. Des secteurs d'activités moteurs, piliers du tissu économique métropolitain

Malgré ces faiblesses, on observe une bonne performance du système productif et des atouts à valoriser. La diversité des filières d'activités productives permet d'amortir l'effet de la crise. Pratiquement tous les secteurs sont représentés, avec quelques beaux fleurons industriels dans le secteur portuaire (dispositif ouvrant la métropole sur le monde), l'aéronautique, la micro-électronique, la chimie-pétrochimie, la fusion nucléaire (ITER), l'optique-photonique, les télécommunications et multimédia, la métallurgie, la réparation navale, l'agro-alimentaire, et une richesse de services associés. La recherche publique et le dynamisme des industries de la création fournissent également à la métropole un rang appréciable dans le comparatif des villes innovantes (19ème place à l'échelle européenne). Ceci se traduit par la présence de sept pôles de compétitivité, dont deux mondiaux (Solutions Communicantes Sécurisées (SCS) et pôle Mer PACA), de trois technopôles (Arbois, Château-Gombert et Luminy) et d'Aix-Marseille-Université, importante à la fois par le nombre d'étudiants et de laboratoires. Enfin, AMP offre une qualité de vie remarquable et indéniable. Notamment le Conseil de Territoire (CT) Marseille Provence : Parc National des Calanques, massifs, littoral. La préservation de ces atouts pour le rayonnement économique du territoire doit donc guider la construction du projet de PLUi.
Le manque d'attractivité du centre-ville de Marseille l'empêche cependant de jouer pleinement son rôle de locomotive métropolitaine. La dynamisation du centre-ville de Marseille relève avant tout de dispositifs opérationnels (réhabilitation, requalification espaces publics, gestion urbaine de proximité…) qui ponctuellement pourront être traduits dans le PLUi (préservation des commerces, stimulation éventuelle de la constructibilité pour l'offre tertiaire…)

5.1.4. AMP, premier pôle régional d'enseignement supérieur, de recherche et d'innovation

« Aix-Marseille Université » est la plus grande université de France, avec 63 800 étudiants à la rentrée 2015, 7 500 personnels et 150 laboratoires de recherche, auxquels s'ajoutent plus de 30 100 étudiants répartis dans les grandes écoles et les autres formations techniques post-bac. Au total, la métropole d'Aix-Marseille-Provence compte ainsi près de 94 000 étudiants. Elle est également la seule métropole de France à disposer de grands pôles d'enseignement et de recherche articulés autour des deux villes phares d'Aix-en-Provence et de Marseille dans des disciplines complémentaires. Son organisation reposant sur 5 secteurs (Santé, Sciences, Droit, Economie-Gestion, Lettres) et 5 grands « campus » (Aix-en-Provence, Marseille-Etoile, Marseille-Centre, Marseille-Timone et Marseille-Luminy) lui permet de renforcer sa lisibilité d'université pluridisciplinaire.

Avec plus de 52 000 étudiants, Marseille détient le principal contingent d'étudiants inscrits dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Les étudiants en université y représentent 56% des inscrits. Marseille concentre également les effectifs de l'académie d'Aix-Marseille parmi les enseignements suivants : sections de techniciens supérieurs (BTS…), classes préparatoires aux grandes écoles (CPGE) et grandes écoles (Ecole Centrale de Marseille, Ecole de commerce, d'architecture, marine marchande…).

Le potentiel universitaire marseillais repose sur 4 pôles majeurs : Marseille Nord (Sciences et techniques), Marseille Timone (Santé), Marseille Luminy (Science du vivant), Marseille Centre (pluridisciplinarité). Néanmoins, les enseignements restent fragmentés entre Aix-en-Provence et Marseille. Cette dispersion nuit à la lisibilité du potentiel académique, notamment du fait de la dispersion et du manque de liaisons en transports en commun entre les sites. En effet, cette situation ne facilite pas la conduite d'une stratégie de recherche ou d'animation de véritable vie étudiante.

Or, les conditions de vie et de logement sur un territoire constituent aujourd'hui des critères discriminants retenus par les étudiants pour choisir leur lieu d'études. La question de la répartition spatiale des sites d'étude constitue donc un enjeu majeur. A l'instar du confortement des centres de recherche présents sur le territoire d'AMP. Des études auprès des étudiants ont démontré la faible attractivité du territoire pour les étudiants (particulièrement marqué dans les filières ingénieurs et techniciens intermédiaires).

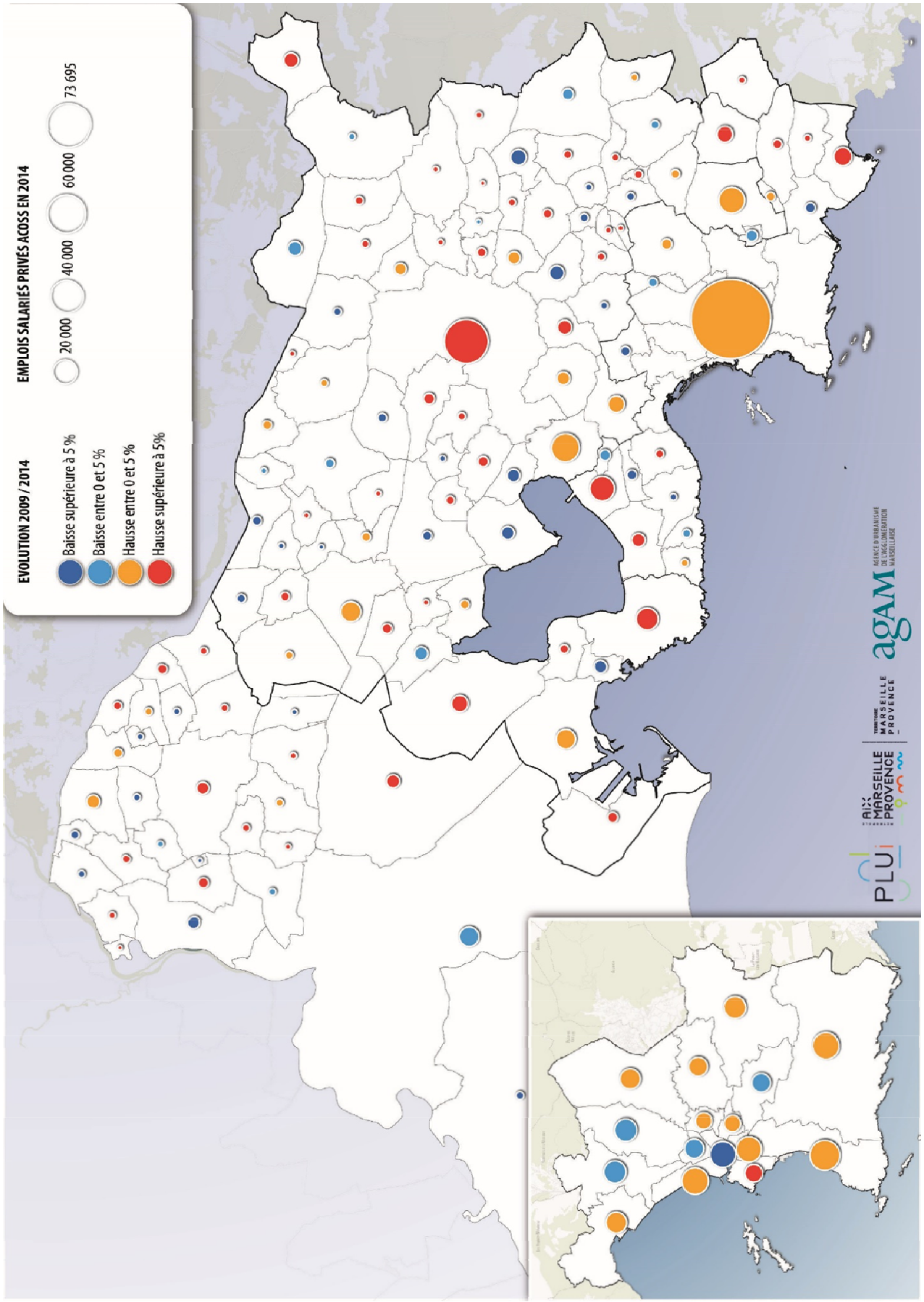
Des centres de recherche de notoriété internationale

Le nombre de chercheurs en fait l'un des tous premiers pôles de recherche publique en France (deuxième rang national en termes de chercheurs publics), couvrant la quasi-totalité des champs, des sciences humaines aux sciences « dures », avec des centres de recherche internationalement connus dans les domaines des biotechnologies, de la médecine ou de la physique.

Le port de Marseille-Fos

Marseille Fos, premier port de commerce français, levier fort pour AMP autour des enjeux de développement durable et transition énergétique

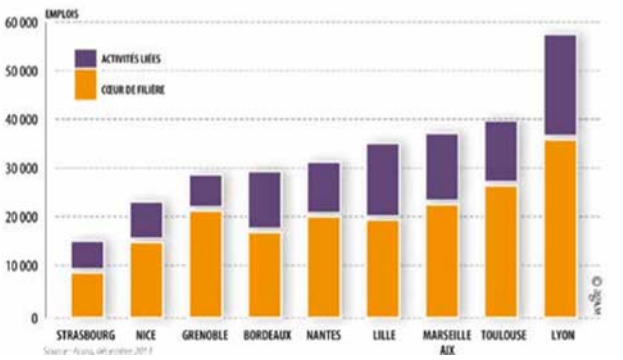
La présence de Marseille-Fos sur le territoire représente un levier fort pour les enjeux de développement durable et de transition énergétique. La création d'une centrale de géothermie marine Thalassia sur les bassins portuaires de Marseille qui va utiliser l'énergie thermique marine pour alimenter en chaud et en froid les bâtiments existants est en cours. Dans cette logique, une stratégie de développement de synergies industrielles est à l'œuvre autour de plate-forme d'innovation (PIICTO) sur le territoire d'AMP. La filière éolienne off shore est également en développement au sein d'un pôle industriel dédié aux énergies marines et à l'innovation. Sur Marseille, la remise en exploitation de la forme 10 à partir de l'automne 2016 aura un effet d'entraînement sur l'innovation dans le monde de la construction off shore et de la technologie sous-marine de pointe.



Localisation et évolution de l'emploi salarié privé sur la période 2009-2014

5.1.5. La filière numérique : un moteur économique métropolitain à soutenir.

AMP compte 38 840 emplois relevant de la filière économie numérique en 2013 (ACOSS). A l'échelle des grandes capitales régionales, l'aire urbaine de Marseille-Aix (96 % de l'emploi métropolitain de la filière), occupe la 3ème position, après Lyon et Toulouse (hors Paris) tant pour le cœur de filière que pour les activités liées à cette filière (cf. graphique ci-contre).
A l'échelle d'AMP, Marseille reste le 1er employeur avec 37 % des emplois de la filière, aux activités diversifiées.



Un recul de l'emploi malgré une dynamique de l'informatique

Entre 2008 et 2013, au sein des grandes capitales régionales françaises, l'AU de Marseille-Aix parvient à maintenir sa 3ème place malgré un recul net de l'emploi : -3 % contre +4 % en moyenne dans les autres territoires.
A l'échelle d'AMP, si le recul de l'emploi de la filière a chuté de 2% (- 730), son cœur d'activités a, en revanche, progressé de 7 % (+1 470). Les logiciels et services informatiques ont, en effet, progressé de près de 2 400 emplois. De nombreux territoires d'AMP ont profité de ce dynamisme dont Marseille (+ 490).

Un écosystème mobilisé autour de projets fédérateurs

La récente labellisation « French Tech » d'Aix-Marseille a permis de structurer, de mettre en dynamique et de donner plus de lisibilité à un écosystème jusqu'ici relativement épars. Au-delà, des actions d'animation de l'écosystème numérique métropolitain, des programmes d'accélération et d'activités, des projets tel que The Camp, devraient contribuer au rayonnement du Territoire métropolitain.

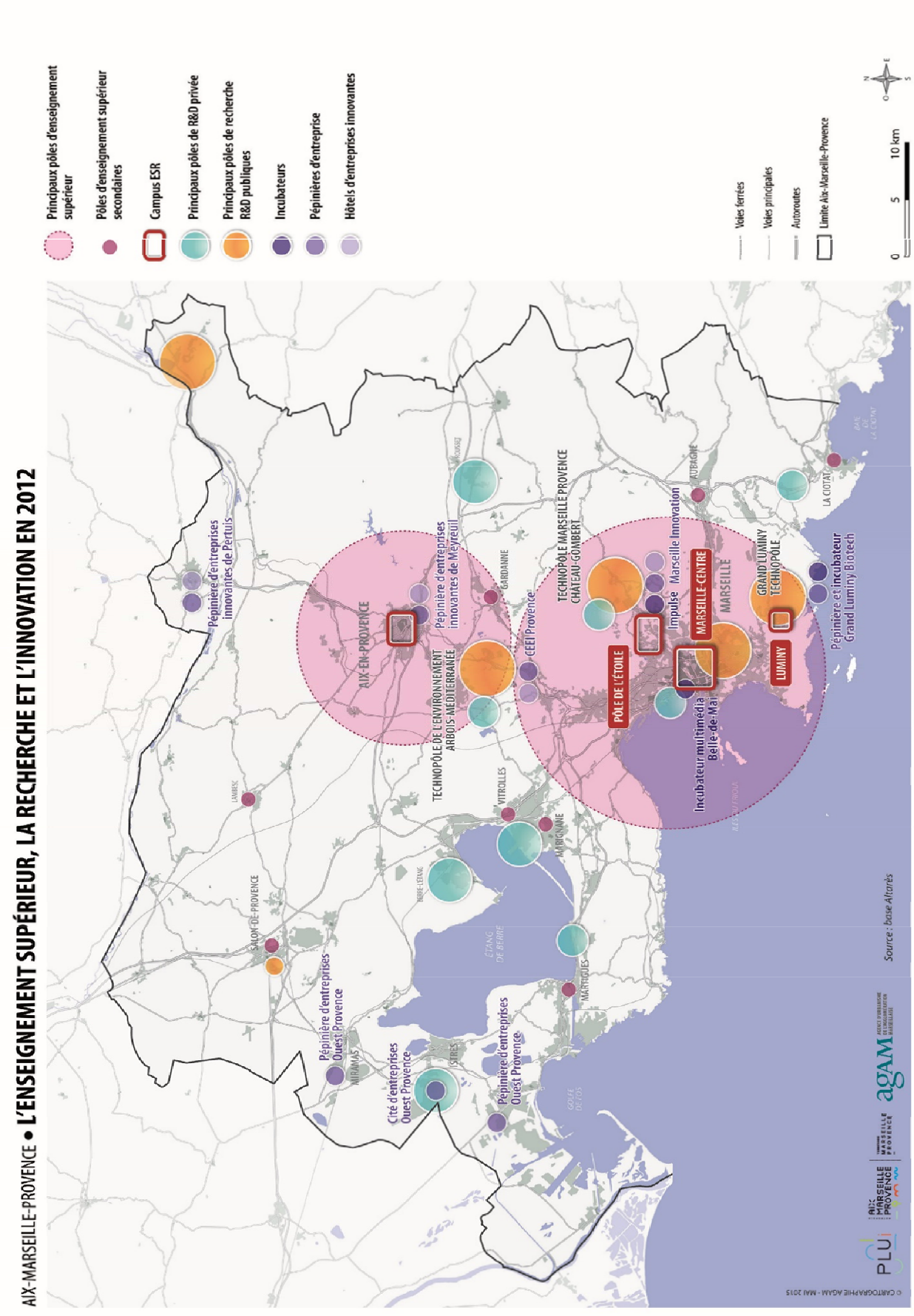
Une activité inégalement répartie et une couverture Très Haut Débit insuffisante

Les acteurs concernés et les lieux ou sites les accueillant, à l'image de l'essentiel des emplois de la filière, sont essentiellement situés sur les CT du Pays d'Aix et de Marseille Provence. Et la logique même de la labellisation French Tech, qui concerne ces deux CT, devraient renforcer cette concentration, liée notamment à l'accès aux réseaux Très Haut Débit (THD) à des prix compétitifs[4]. En effet, l'accès au THD est très inégalement réparti sur le territoire et l'accès à la fibre optique de qualité professionnelle souffre d'une grande disparité de prix (tarifs plus compétitifs là où la concurrence est plus importante).
Le développement du domaine du Big Data (installation Data Center) constitue également une ambition majeure de Marseille French Tech. Il est donc fondamental d'anticiper l'aménagement des réseaux énergétiques à cet effet.

[4] 3ème critère de choix d'implantation des entreprises, condition a minima de l'attractivité du Territoire et facteur de délocalisation d'acteurs économiques du Territoire en son absence (ex. du départ potentiel de Provence Studio de Martigues).

Le numérique et l'innovation, un secteur productif plus urbain

La multiplicité des lieux de l'innovation et du numérique sur AMP structure une offre complète pour le parcours résidentiel de l'entreprise innovante. Par ailleurs, les incubateurs et pépinières présentent des perspectives nouvelles de localisation proche des centres urbains, à l'image de la Belle-de-Mai à Marseille. Cet exemple vient illustrer les possibilités offertes par les technopoles urbains ou espaces urbains numériques. Portés par un mouvement sociétal de retour vers les centres villes à destination d'une nouvelle génération d'entrepreneurs, créateurs de startup, pour qui la proximité avec des lieux de la centralité participe à l'efficacité de leur projet (tels les Fablabs…), ces sites peuvent contribuer à la redynamisation/requalification d'un quartier. En termes d'urbanisme, la question de leur localisation constitue donc un enjeu essentiel


AIX-MARSEILLE-PROVENCE • L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR, LA RECHERCHE ET L'INNOVATION EN 2012
Principaux pôles d'enseignement supérieur
Pôles d'enseignement supérieur secondaires
Campus ESR
Principaux pôles de R&D privée
Principaux pôles de recherche R&D publiques
Incubateurs
Pépinières d'entreprise
Hôtels d'entreprises innovantes
Voies ferrées
Voies principales
Autoroutes
Limite Aix-Marseille-Provence
0 5 10 km
Pépinière d'entreprises innovantes de Pertuis
AIX-EN-PROVENCE
TECHNOPÔLE DE L'ENVIRONNEMENT ARBOIS-MÉDITERRANÉE
Pépinière d'entreprises innovantes de Meyreuil
GARDANNE
CEEI Provence
TECHNOPÔLE MARSEILLE PROVENCE CHÂTEAU-GOMBERT
PÔLE DE L'ÉTOILE
Impulse
Marseille Innovation
MARSEILLE-CENTRE
MARSEILLE
Incubateur multimédia Belle-de-Mai
GRAND LUMINY TECHNOPOLE
LUMINY
Pépinière et Incubateur Grand Luminy Biotech
AUBAGNE
LA CIOTAT
VITROLLES
MARIGNANE
MARTIGUES
SALON-DE-PROVENCE
LAMBESC
Pépinière d'entreprises Ouest Provence
AIRMAIS
Cité d'entreprises Ouest Provence
ISTRES
Pépinière d'entreprises Ouest Provence
ÉTANG DE BERRE
GOLFE DE FOS
Source : base Alfarès
© CARTOGRAPHIE AGAM - MAI 2015

5.1.6. Un éclatement géographique des emplois qui peut nuire à l'efficacité économique

Autre singularité du territoire, les emplois de la métropole d'AMP sont éclatés géographiquement. Les créations d'emplois se concentrent principalement dans les communes de Marseille et d'Aix mais d'autres communes plus petites tirent leur épingle du jeu : La Ciotat, Meyreuil, Saint-Paul-les-Durance, Vitrolles et Marignane… Cet éclatement géographique peut nuire à l'efficacité économique par un découplage de l'habitat et de l'emploi générant d'importants flux de déplacements domicile-travail. 60 % des déplacements métropolitains sont réalisés pour le travail ou les études. Le développement de l'emploi en zone d'activité génère des déplacements de plus en plus longs. Pour les métropolitains dont les salaires sont plutôt faibles, ce coût peut devenir un obstacle à l'emploi.

Dans ce contexte d'éclatement géographique de l'emploi, conjugué à un étalement urbain résidentiel encore plus marqué, l'enjeu est de maintenir/renforcer une polarisation des emplois dans les espaces urbains et les zones périphériques existantes, condition nécessaire pour que puisse se mettre en place une organisation territoriale métropolitaine reposant sur des politiques d'habitat et de transports efficaces, soutiens indispensables de la dynamique économique.

5.1.7. Un marché de bureaux métropolitains, entre localisation périphériques et développement des centralités

A l'échelle métropolitaine, le parc de bureau (plus de 4,5 millions de m²) est principalement localisé sur le CT Marseille Provence et le CT du Pays d'Aix. De manière générale, malgré un climat économique morose, la dynamique de transactions enregistrée auprès des commercialisateurs a augmenté ces dernières années. En effet, au niveau national, le marché Aix-Marseille s'est affirmé comme le 3ème marché en termes de volume de transactions en 2015 (150 000 m² en 2015), après Lyon et Lille. Le volume annuel de commercialisation classe le marché métropolitain au niveau de Lille ou Toulouse (autour de 140 000 m²/an), et après Lyon (200 000 et 250 000 m²/an). Les grandes agglomérations européennes affichent des résultats comparables à Lyon : Barcelone 230 000 m² annuel, Milan 260 000 m² annuel, Amsterdam 225 000 m² annuel.

Par ailleurs, le niveau de loyer « prime » (euros/HT/an) en février 2015 est parmi les plus élevés des 19 métropoles régionales, après Lyon mais avant Toulouse et Lille. En moyenne annuelle, la commercialisation de bureaux est de l'ordre de 50 à 60 % pour les polarités tertiaires de Marseille et 50 à 60 % pour la périphérie. En comparaison, la métropole Lyonnaise concentre autour de 75 % de sa commercialisation de bureaux annuellement dans les pôles urbains de Lyon et de Villeurbanne.

La dynamique de la demande est essentiellement endogène (80 % à Marseille et 75 % à Aix-en-Provence). L'offre de bureau, elle, est concentrée sur le marché Aix-Marseille (plus de 85 % des transactions en immobiliers de bureaux en 2015).

Ces données illustrent le mode de production de bureaux sur AMP : une périphérie capable de mobiliser du foncier pour des programmes de bureaux purs ou liés avec des prix compétitifs qui se conjuguent à une offre plus haut de gamme en espace urbain marseillais portés majoritairement par des programmes neufs sur l'OIN. La grande diversité de la gamme en termes de prix et de produit, mais aussi de localisation urbaine pour le neuf ou le « 2nde main », est une caractéristique du marché de l'immobilier de bureaux métropolitain.

Cette configuration soulève des questions relatives à l'impact urbain et économique d'une importante périurbanisation de l'offre tertiaire. Que ce soit sur l'affectation du foncier encore disponible en périphérie à des programmes de bureaux purs plutôt qu'à d'autres destinations, en particulier productives, ou par l'impact majeur sur les déplacements à l'échelle métropolitaine, la localisation du développement de l'offre de bureaux interroge le fonctionnement urbain et économique global de la métropole. A l'échelle du CT Marseille Provence, la périurbanisation métropolitaine de l'offre tertiaire est aussi susceptible de fragiliser, sur la durée, l'attractivité tertiaire de l'hypercentre marseillais.

5.1.8. Marché de bureaux : des logiques d'implantation spécifiques et des défis à relever

Les stratégies d'implantation des entreprises dépendent en grande partie de leurs besoins fonctionnels. Les fonctions de siège et de commandement sont à la recherche d'une localisation préférentielle dans les quartiers centraux d'affaire bien desservis en transport en commun ; elles privilégient les bureaux neufs ou rénovés haut de gamme. Les fonctions « back office » se situent soit en périphérie soit à proximité des donneurs d'ordre ; les attentes en terme de desserte sont très fortes, en revanche le niveau de prix est souvent plus bas. Les fonctions de recherche et développement, en particulier les technopôles, sont adossées à une offre en enseignement/recherche ; le niveau de polarisation de l'offre de bureau demandé est très fort et les programmes de bureaux spécifiques (besoins de laboratoires). Les fonctions de proximité sont quant à elles liées à la densité résidentielle et la demande locale.

Enfin, dans les prochaines années, l'immobilier de bureau devra faire face à deux défis majeurs, celui de l'obsolescence des nouvelles logiques de travail. Le développement d'une offre tertiaire toujours plus moderne, conjugué à l'apparition de nouvelles normes, crée mécaniquement un phénomène d'obsolescence qui interroge la réhabilitation voire la réaffectation de certaines polarités tertiaires.

Par ailleurs les évolutions technologiques et les nouvelles aspirations des salariés font apparaître de nouveaux produits et de nouvelles localisations (ère numérique et travail à distance, tiers-lieux, espaces de travail partagés …).

5.1.9. Un manque de foncier productif identifié à l'échelle métropolitaine

La métropole compte près de 260 zones d'activités (ZA), occupant plus de 15 000 ha et accueillant un emploi salarié métropolitain sur deux. Les sites dédiés à l'activités (ou ZA) sont nombreux sur le territoire, mais leurs saturations, les conflits d'usages qu'ils génèrent ainsi que le coût élevé de leur rénovation et de leur densification pose des questions à la fois en termes de capacité d'accueil à court terme, mais aussi sur le mode d'intervention et de production de la capacité d'accueil d'entreprises sur le moyen terme.

Les études réalisées notamment pour la mission de préfiguration de la métropole, ont permis de préciser l'état des lieux de l'offre actuelle et les disponibilités à court et moyen termes pour l'économie productive. Avec un constat clair : un manque de foncier économique pour répondre au développement des secteurs « productifs » endogènes et exogènes en particulier pour les entreprises ayant besoin de locaux productifs, d'entrepôts sur des sites d'activités dédiés et à bas coût (un besoin évalué à 1 450 ha sur 15 ans à l'échelle de la métropole).

5.1.10. 900 ha de foncier productif à court terme essentiellement localisé autour de l'étang-de-Berre

Pour répondre à ces besoins, la métropole peut s'appuyer sur le « futur engagé », c'est-à-dire l'offre foncière déjà commercialisable : l'offre en extension de zones existantes ou en création de zones d'activités nouvelles. Cette offre représente 900 ha de foncier (environ 160 ha immédiatement disponible et environ 750 ha de projets à 2-5 ans). Ces sites sont ciblés en grande majorité sur l'économie productive (locaux d'activités, entrepôts et plateformes logistiques) et localisés pour les deux tiers autour de l'étang de Berre et près des bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille (700 ha à court terme). Cela interpelle quant au déséquilibre géographique de l'offre à court terme, en particulier avec un assèchement des disponibilités à Marseille et sur le CT d'Aubagne.

Cette asymétrie géographique de l'offre s'accompagne d'un décalage avec le lieu d'expression de la demande. En effet, l'étude CMN Partner relève une demande importante de foncier productif à Marseille, sans réponse de court terme, mais aussi à l'Est autour de La Ciotat et d'Aubagne-Gémenos. Les réponses sur Marseille devront nécessairement passées par des actions de production alternative de foncier économique et de ciblage plus précis des activités productives devant être accueillies, avec une priorité possible donnée à celles qui ont un lien de proximité important avec le fonctionnement de la ville et du port.

5.2. Présentation de l'économie du Conseil de Territoire Marseille Provence Métropole

5.2.1. Une dynamique de création d'emplois mais des difficultés socio-économiques très marquées

Le poids du Conseil de Territoire de MP au sein d'AMP est prépondérant, notamment en volume d'emplois, puisqu'il représente, avec 409 300 emplois en 2012, près de 55 % de l'emploi total métropolitain (source : INSEE). Le nombre d'emplois total (privés, publics, indépendants non-salariés) a augmenté de +2.5 % entre 2007 et 2012, soit + 9 900 emplois. En comparaison, l'emploi total en France a augmenté de +1.2 %. Le territoire apparait plus dynamique qu'au niveau national mais d'un développement légèrement moins fort en comparaison d'AMP.

Répartition de l'emploi total par Conseils de territoire	Nombre d'emplois 2012	Evolution 2007/2012
Conseil de Territoire de Marseille Provence Métropole	409 291	+2.5 %
Conseil de Territoire du Pays d'Aix en Provence	182 644	+8.9%
Conseil de Territoire de Salon Etang de Berre Durance	43 248	-0.3%
Conseil de Territoire de l'Ouest Provence	41 453	-1.4%
Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	36 021	+4.4%
Conseil de Territoire du Pays de Martigues	25 523	+0.3%
Métropole d'Aix-Marseille Provence	738 180	+3.6%

Source : INSEE 2012, Emploi total métropole d'Aix Marseille Provence et par Conseil de Territoire

Victime des crises structurelles depuis les années 1970, l'économie du territoire de Marseille Provence Métropole a été longtemps associée à l'activité commerciale du port de Marseille-Fos et à l'industrie, majoritairement dans les communes de Marseille, La Ciotat et Marignane. L'évolution vers une tertiarisation de l'économie s'est accentuée dans les dernières décennies permettant l'émergence de grands sites d'emplois thématisés : grand centre d'affaires sur Euroméditerranée, enseignement supérieur et recherche (Château-Gombert, Luminy), entreprises de pointe (Athélia à La Ciotat, Plaine de Jouques à Gémenos, Les Florides à Marignane…).

L'emploi est concentré à 85,5% dans le tertiaire (commerce, transport, services, administration, enseignement, santé, action sociale,…). A noter que certaines fonctions tertiaires étaient avant intégrées à l'industrie et ont été externalisées.

Le poids de Marseille est dominant en termes d'emplois (341 800 emplois selon le recensement INSEE 2012, soit 46 % de l'emploi d'AMP), avec un centre-ville accueillant de nombreux sièges institutionnels et d'entreprises, d'activités tertiaires et commerciales, mais reste en retrait par rapport à d'autres métropoles plus performantes.

A l'image de la métropole d'AMP, le territoire de MP est dynamique et créateur d'emplois salariés privés. On y dénombre 296 001 emplois salariés privés en 2014 (source ACOSS), soit 53.6 % de l'emploi salarié privé d'AMP. Sur la période 2009-2014, l'ESP progresse de +2.5 %, soit +7 180 emplois sur le territoire de MP contre +3 % pour AMP. En volume, CT MP représente à lui seul 45 % de l'évolution de l'ESP de la métropole sur cette période. A noter que le territoire du Conseil de Territoire d'Aix-en-Provence apparaît plus dynamique sur la période (+4.7 % ; +7 033 ESP), ainsi que le territoire Ouest Provence (+6.8 % ; +1561 ESP). Seul le CT Agglopole perd des emplois salariés privés.

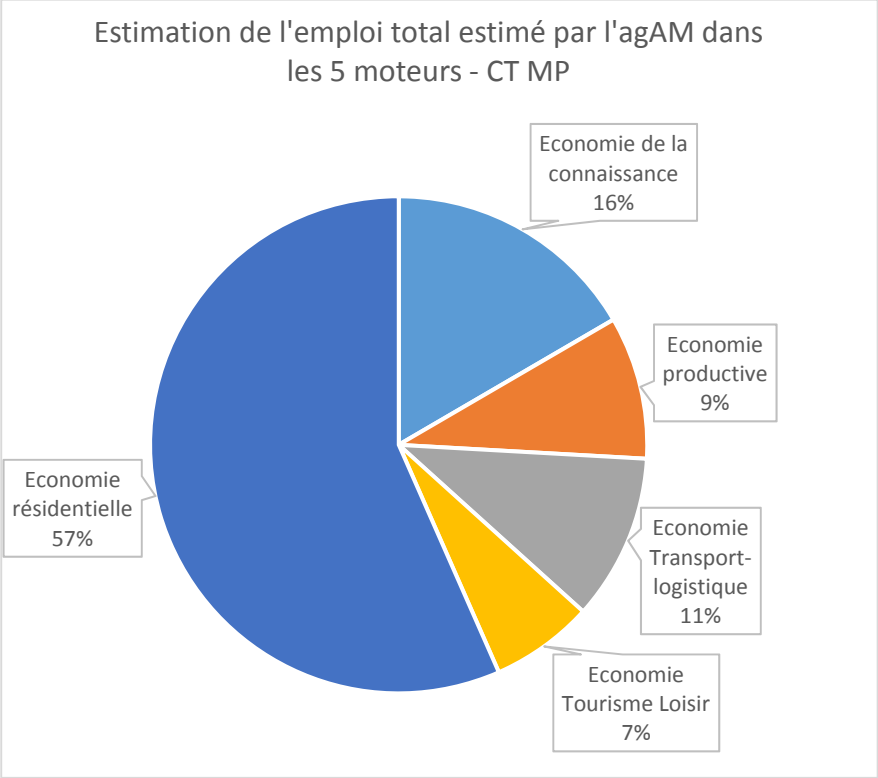
L'emploi non salarié (artisans, commerçants, professions libérales, auto entrepreneurs…) s'est fortement développé entre 2007 et 2012, environ +14 % dans le CT MP contre +9 % en France, soit +6 200 emplois.

Répartition de l'emploi salarié privé (ESP) par Conseils de territoire	ESP 2014	Evolution 2009/2014
Conseil de Territoire de Marseille Provence Métropole	296 001	+2.5%
Conseil de Territoire du Pays d'Aix en Provence	155 614	+4.7%
Conseil de Territoire de Salon Etang de Berre Durance	27 785	-3.9%
Conseil de Territoire de l'Ouest Provence	24 637	+6.8%
Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	28 798	+2.9%
Conseil de Territoire du Pays de Martigues	18 593	+2.9%
Métropole d'Aix-Marseille Provence	551 428	+3.0%

Source : ACOSS 2014, Emplois salariés privés dans la métropole d'Aix Marseille Provence et par Conseil de Territoire

5.2.2. Un tissu économique diversifié

L'ensemble des activités économiques ont été regroupées en 5 sphères ou moteurs pour appréhender le développement économique local (Cf. encadré méthodologique). Ces économies sont certes liées mais elles possèdent un degré d'autonomie relative leur permettant d'être des leviers stratégiques pour le développement.



Source : estimations agAM (Cf. encadré méthodologique), millésime 2014

L'économie de la connaissance regroupe des activités immatérielles et de prestations intellectuelles publiques et privées telles que l'éducation, la recherche, les services aux entreprises à haute valeur ajoutée. Elle pèse pour 16.8 % de l'emploi total estimé par l'agAM, soit 75 200 emplois salariés privés et publics, directs et induits (estimations réalisées par l'agAM selon la méthodologie appliquée à la stratégie de développement économique 2008-2014).

La dynamique des économies n'est appréhendée qu'au travers de l'emploi salarié privé pour des raisons d'accès aux données statistiques et par l'analyse des principales activités qui en composent le cœur (emplois salariés privés directs).

L'économie de la connaissance concentre 12,7 % de l'emploi salarié privé du Conseil de Territoire Marseille Provence Métropole (soit 37 500 ESP directs en 2014), avec une dynamique de +9,3 % sur la période 2009-2014 et une conjoncture favorable ces dernières années. On observe un fort développement de l'enseignement, des activités spécialisées, scientifiques et techniques et de l'information-communication. Toutefois, ces activités doivent encore plus se développer pour que le territoire ne décroche pas par rapport à des villes comme Nantes, Lyon et Toulouse particulièrement dynamiques.

On note globalement un manque d'emploi de R&D privé alors que la recherche publique est un point fort du territoire. La présence de l'AMU, des laboratoires de recherche, des technopoles, des projets autour de l'immunologie et la santé, ainsi que l'aéronautique sont des atouts. Le lien entre recherche fondamentale et déclinaison technique et industrielle est à renforcer. On observe une sous-représentation des activités informatiques localisées plutôt sur le territoire d'Aix.

L'économie productive regroupe les activités de transformation des biens (industrie, agro-alimentaire…). Ces activités sont fortement soumises à la concurrence nationale et internationale. Elle représente environ 9,3 % de l'emploi total estimé par l'agAM, soit 42 200 emplois salariés privés et publics, directs et induits, du Conseil de Territoire.

Ces effectifs salariés privés directs sont en augmentation de 4,4 % sur la période analysée, pour atteindre 30 500 ESP directs, soit 10 % des ESP. Cette économie est soutenue par l'aéronautique. L'économie productive est sous représentée dans notre territoire bien qu'elle résiste mieux ici que dans certaines régions françaises de par sa nature plus technologique. En revanche, les activités pétrochimiques du pourtour de l'étang-de-Berre seront à surveiller. La transition énergétique pourra fournir de nouvelles pistes de développement. La mise en fonctionnement de la forme 10 sur le GPMM et la réparation navale pourront également être vectrices de développement. Ces activités industrielles sont à conforter car elles sont susceptibles d'offrir des réponses aux difficultés socio-économiques du territoire car pourvoyeurs d'emplois tant qualifiés que peu qualifiés. Une partie de ces industries doivent être maintenues dans les espaces urbains, les nouvelles formes (bâtiments de qualité environnementale, soins portés aux abords, végétalisation,..) doivent contribuer à mieux intégrer ses activités.

L'économie des transports et de la logistique regroupe les activités de transit des biens et de leur mise en place pour le client. Activités mondialisées, elles incluent également le commerce de gros, le stockage ainsi que les différents modes de transport des marchandises. Elle représente environ 10,8 % de l'emploi total, soit 49 000 emplois estimés par l'agAM (salariés privés et publics, directs et induits), du Conseil de Territoire.

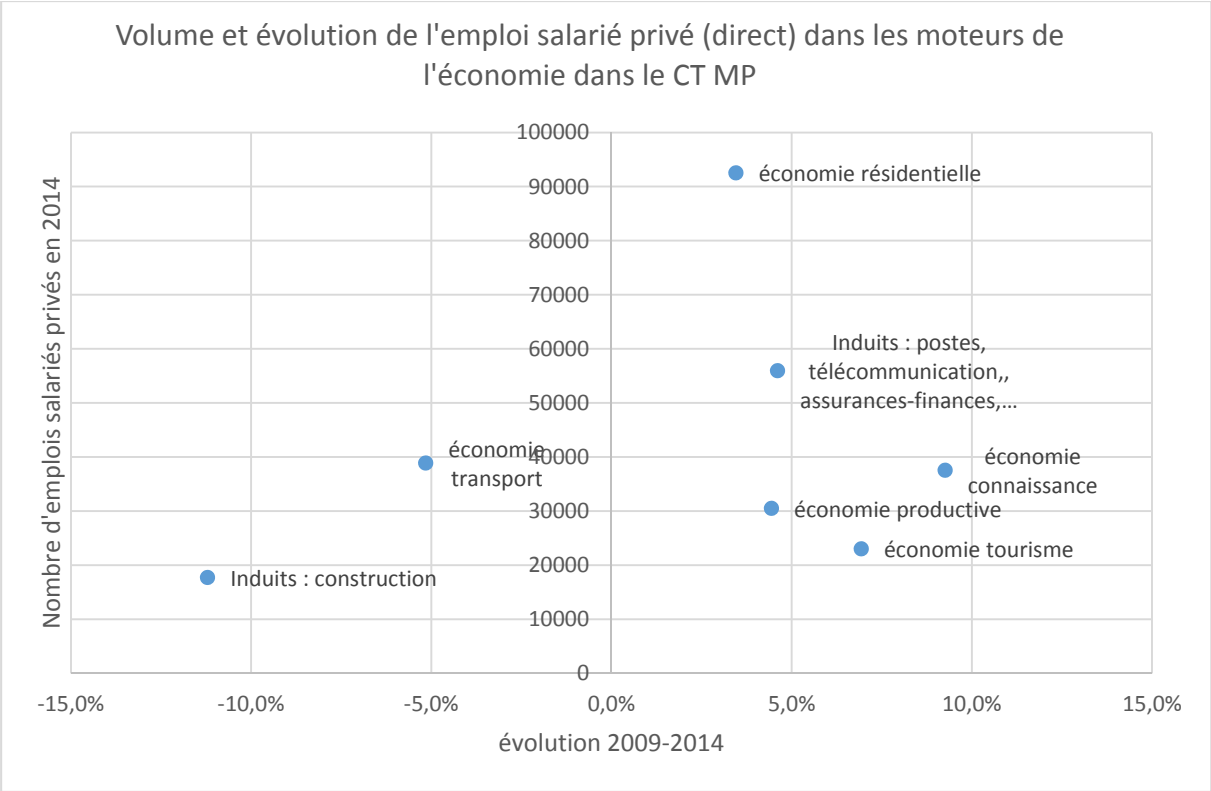
La partie salariée privée directe des emplois (38 900 ESP direct, 13% des ESP) du transport-logistique a diminué de 5.2 % entre 2009 et 2014 sous l'effet de la crise économique. Les deux pans de cette économie, à savoir le commerce de gros et le transport-entreposage, ont subi des pertes d'emplois. Ces secteurs sont en lien avec l'activité portuaire et le fret aéroportuaire, élément différenciateur du territoire. Cette économie pourra bénéficier de la reconquête de marchés et du développement du GPMM dont le nombre d'escales est partagé entre Marseille et Fos, mais également de la poursuite des nouvelles formes de consommation comme le e-commerce et le développement de la logistique urbaine.

L'économie du tourisme, des loisirs et de la culture regroupe les activités d'accueil, d'hébergement et de restauration, mais aussi les activités culturelles, sportives et de loisirs. Elle représente 7,8 % de l'emploi salarié privé, le rythme de progression sur la période 2009-2014

est de +6,9 %. Cette économie progresse davantage sous l'impulsion de l'hébergement-restauration que des arts, spectacle et activités récréatives. La progression malgré la période de crise est encourageante. Le Conseil de Territoire, a une marge de progression non négligeable en la matière, aidée par la qualité de ses infrastructures (TGV, aéroport et aérogare dimension MP2, port de croisière, équipements métropolitains livrés à l'occasion de Marseille capitale de la culture 2013, congrès professionnels…).

L'économie résidentielle regroupe toutes les activités au service de la population comme l'administration publique, la santé, le commerce, le transport type taxis, ainsi que les artisans, commerçants, professions libérales... Elle représente environ 56.6 % de l'emploi total estimé par l'AGAM, soit 256 500 emplois salariés privés et publics, directs et induits, du Conseil de Territoire.

Le nombre d'emplois a augmenté de 3,5 % entre 2009-2014 (sur la partie emplois salariés privés directs). Pour connaître une évolution modérée, elle n'en reste pas moins essentielle par le volume d'emplois supplémentaires générés chaque année. Son dynamisme est soutenu par la santé et l'action sociale, ainsi que par le commerce de détail. En revanche, l'administration publique (sous tutelle) et le commerce et réparation automobile ont perdu des emplois sur la période. Le développement de l'emploi résidentiel est lié sans surprise au montant des revenus des habitants, mais aussi à l'importance de la polarisation de l'emploi dans la ville, les actifs sollicitant à l'occasion de leur séjour quotidien pour le travail des services divers (commerce…), avant de regagner leur commune de résidence. Elle est également dépendante de l'attractivité du territoire. Enfin, et pour rompre avec l'idée parfois entendue d'une opposition stratégique entre économie résidentielle et économie productive, les études montrent que la dynamique des activités productives est bénéfique aux activités et à l'emploi résidentiels.



Indication : les emplois induits (finances-assurances, poste télécommunication, information-communication) ainsi que les emplois de la construction ne sont pas répartis dans les 5 moteurs dans l'analyse de la dynamique de l'emploi salarié privé sur la période 2009-2014.

5.2.3. Une approche par secteur d'activités

Emplois salariés privés en 2014 sur le Conseil de Territoire de Marseille Provence Métropole par secteurs d'activité détaillés

Secteurs d'activité	Moteurs de référence	Conseil de Territoire Marseille Provence Métropole			
		Emplois 2009	Emplois 2014	Evolution 2009-2014	Structure
Industrie agroa-limentaire	Eco. productive	5062	4 507	-11,0%	1,5%
Industries liées aux énergies (hors pétrochi-mie)	Eco. productive	6659	6 979	+4,8%	2,4%
Industrie manu-facturière	Eco. productive	19835	21 311	+7,4%	7,2%
Construction	Induits réparti-tion	19942	17 707	-11,2%	6,0%

Secteurs d'activité	Moteurs de référence	Conseil de Territoire Marseille Provence Métropole			
		Emplois 2009	Emplois 2014	Evolution 2009-2014	Structure
Commerce et réparation automobile	Eco. résidentielle	5020	4 438	-11,6%	1,5%
Commerce de gros	Eco. transport	10997	9 963	-9,4%	3,4%
Commerce de détail	Eco. résidentielle	25815	27 582	+6,8%	9,3%
Transports et entreposage	éco. Transport / éco. résidentielle	33376	32 487	-2,7%	11,0%
Hébergement et restauration	Eco. Tourisme-loisir	16052	17 446	+8,7%	5,9%
Information et communication	Eco.connaissance / répartition	9639	9 936	+3,1%	3,4%
Activités financières et d'assurances	Induits répartition	14549	14 713	+1,1%	5,0%
Activités immobilières	Induits répartition	5675	5 734	+1,0%	1,9%
Activités spécialisées, scientifiques et techniques	Eco. connaissance / éco. résidentielle	21141	22 219	+5,1%	7,5%
Activités de services administratifs et de soutien	Induits répartition	27446	30 442	+10,9%	10,3%
Administration publique (sous tutelle)	Eco. résidentielle	7113	6 114	-14,0%	2,1%
Enseignement (privé)	Eco. connaissance	6996	8 138	+16,3%	2,7%
Santé humaine et action sociale (secteur privé)	Eco. résidentielle	37252	40 186	+7,9%	13,6%

Secteurs d'activité	Moteurs de référence	Conseil de Territoire Marseille Provence Métropole			
		Emplois 2009	Emplois 2014	Evolution 2009-2014	Structure
Arts, spectacles et activités ré-créatives	Eco. Tourisme-Loisir	5419	5 539	+2,2%	1,9%
Services généraux et orientés vers la personne	Eco. résidentielle	10494	10 190	-2,9%	3,4%
Ensemble des secteurs		288821	296 001	+2,5%	100,0%

Sources : ACOSS, agAM

En illustration du tableau par secteurs d'activités (Cf. supra) voici quelques éléments de compréhension des évolutions et des enjeux dans les grands secteurs d'activités (Cf. Tableau de bord sectoriel de la région marseillaise, agAM, 2013 et 2016).

Cette lecture se fait à une double échelle : métropolitaine et Conseil de Territoire. L'environnement conjoncturel et les enjeux des secteurs dépassent parfois l'échelle du Conseil de Territoire de MP. Ils peuvent être métropolitains voire nationaux.

Industries agroalimentaires : Ce secteur perd des emplois sur le long terme, encore plus sur le CT MP que sur les autres EPCI de référence en France (Lyon, Lille, Toulouse). Plusieurs grands établissements ont fermé dans Marseille et dans le CT MP dans la dernière décennie et d'autres sont en déclin. Ces activités libèrent souvent de grands espaces dont il faut envisager la mutation. Un exemple, Valentine Vallée Verte, ancienne usine Nestlé, qui se transforme en espace de bureaux et de start-up avec la volonté de se spécialiser dans les énergies et l'environnement.

Un espace qui cherche à se développer autour d'un concept accueillant crèche, salle de sport, restaurant d'entreprise, salles de séminaire et parcours sportif. Ces activités sont encore présentes sur Aix-en-Provence et Aubagne. Elles permettent également de maintenir de l'emploi dans les communes plus rurales de l'espace métropolitain.

Industrie liée aux énergies (hors pétrochimie) : l'espace métropolitain dispose d'une grande diversité de modes de production d'énergie : électricité, photovoltaïque, hydro électricité, chaudière à biomasse, gaz, GNL, éolien, collecte et traitement des déchets… Ce secteur est en croissance mais le CT MP n'investit pas suffisamment ce champ de développement en comparaison d'autres EPCI français et encore plus face à d'autres métropoles internationales qui commencent à axer leur développement autour de l'énergie renouvelable et des objectifs 0 déchet. Des pistes comme l'économie circulaire des énergies (PIICTO), la boucle à l'eau de mer

(Euroméditerrannée) sont à multiplier. Le CT MP doit concrétiser toutes les opportunités de la transition énergétique.

Industrie manufacturière : sur le long terme, ce secteur perd de nombreux emplois en France et à Marseille, le déclin a été accentué par la crise économique. Dans le CT MP, ce secteur d'activité gagne des emplois sous l'impulsion de l'aéronautique et ses sous-traitants. Mais les autres pans de l'industrie perdent des emplois. Sur Marseille, les emplois de la vallée de l'Huveaune et des arrondissements Nord sont encore marqués par le secteur industriel. L'avenir des sites de pétrochimie du pourtour de l'étang de Berre sera à anticiper, ainsi que celui des sites de micro-électronique (vallée de l'Arc).

Construction : ce secteur a un profil cyclique qui dépend à la fois de la dynamique locale des grands travaux publics, des aménagements urbains, mais aussi du marché de l'immobilier, des incitations fiscales en vigueur et de la conjoncture économique. Malgré la construction de logements qui se maintient dans le CT MP, la construction de grands équipements culturels réalisés pour Marseille Provence 2013, de grands travaux (tunnel Prado Sud, stade Vélodrome…), ce secteur a perdu de nombreux emplois. Une analyse a montré que les entreprises de la construction localisées sur le CT MP sont de tailles plus petites que celles implantées sur Aix-en-Provence ou Vitrolles par exemple, ce qui peut les fragiliser. Les entreprises concurrentes de tailles supérieures sont plus armées pour maintenir leur activité dans un contexte de crise (ingénierie commerciale, veille des marchés, solidité financière du groupe,…). Les entreprises se sont recentrées et ont moins fait appel à la sous-traitance sur la période récente. Une concurrence accrue a lieu avec des entreprises extérieures au territoire en recherche de marchés, voire des entreprises étrangères ou des travailleurs détachés. Ce secteur devrait pouvoir se développer à partir des exigences de la transition énergétique (isolation des logements, nouvelles normes de construction,…).

Commerce et réparation automobile : Ce secteur perd tendanciellement des emplois à Marseille depuis bien avant la crise. Depuis la crise, l'orientation à la baisse est générale mais plus marquée dans le CT MP en comparaison des autres EPCI de référence (Lille, Toulouse). La stagnation, voire la diminution du pouvoir d'achat des ménages, réduisent le niveau de vente d'automobile ou des réparations. La baisse de l'utilisation de la voiture, le développement d'outils informatiques au service des transports en communs (application temps réel), les nouveaux modes de transports alternatifs ou de réparations (garages collaboratifs, travail au noir,..) contribuent également à ces pertes d'emplois.

Commerce de gros : un secteur qui a subi la crise économique car il est en lien direct avec l'industrie, la construction mais aussi avec la consommation des ménages. A l'échelle du CT MP, les 14e et 15e ainsi que la vallée de l'Huveaune sont marqués par ce secteur (comptoirs professionnels, MIN, …). Un enjeu est de maintenir du foncier pour développer de telles activités en particulier en zone péri-urbaines. Les formes urbaines que peuvent prendre ces activités sont à améliorer voire à inventer.

Commerce de détail : le CT MP dispose d'une armature commerciale diversifiée avec des pôles de niveau métropolitain. Ce secteur s'est fortement développé à Marseille avant de connaître une phase de stabilisation et de légère baisse depuis le début de la crise économique. L'année 2014, avec l'ouverture des Terrasses du Port, a été exceptionnelle sur le plan de l'emploi. Le retour des supérettes en centre-ville, le développement des magasins bio, téléphonie mobile, parapharmacie,… ont également été favorables au secteur. La stagnation relative du pouvoir d'achat des ménages et la croissance continue des mètres carrés commerciaux, la réaction du centre-ville à l'ouverture des Terrasses du Port, voutes de la Major, des Docks et du projet du stade Vélodrome, l'essor du e-commerce, la fréquentation touristique, vont être de grands enjeux pour ce secteur.

Transport et entreposage : ce secteur transversal est tributaire de nombreux autres secteurs (construction, commerce…). C'est une activité très présente historiquement liée à l'importance et au dynamisme du port et du fret aéroportuaire. L'impact de la crise s'est fait sentir sur l'emploi du secteur. Cette activité apparait comme spécifique au pourtour de l'étang-de-Berre avec des communes fortement présentes sur ce secteur comme Marignane, Vitrolles mais également Grans, Miramas, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer, Saint-Martin-de-Crau… La présence sur Marseille de grands groupes autour des transports maritimes de marchandises ou de passagers est un atout. Les enjeux de ce secteur se situent autour du développement du GPMM et de l'approvisionnement de la métropole. Un enjeu fort existe autour de la disponibilité du foncier dédié à de telles activités, pour améliorer le transport de marchandises et ce jusqu'au dernier kilomètre.

Hébergement-restauration : Ce secteur s'est développé dans le CT MP et plus fortement à Marseille sous l'impulsion du développement du tourisme, y compris du tourisme d'affaire ou des déplacements professionnels. Ce dynamisme est caractéristique en comparaison d'autres métropoles françaises. L'hébergement s'est développé ainsi que la restauration rapide. Les enjeux du secteur se situent autour de la professionnalisation des salariés (langues étrangères, savoir être, fonction de conseil touristique,…), autour de la propreté et de la sécurité en particulier du centre-ville, de l'amélioration de la vie nocturne (ouverture des restaurants, transport, parking, sécurité…), de la mise en valeur du patrimoine historique et architectural, de la culture… Ce secteur entre en concurrence avec de nouvelles formes d'hébergement (chez les particuliers via les plateformes internet) ou de restaurations (restauration à domicile).

Information-communication : un secteur en faible croissance au regard des autres métropoles ou du CT d'Aix-en-Provence, malgré une labellisation French Tech.

Marseille se caractérise par de nombreuses petites entreprises exerçant autour des industries de contenu et du multimédia, ce qui fait une spécificité du 3e arrondissement autour du Pôle Média de la Belle de Mai. L'audiovisuel apparait comme une forte spécificité de notre territoire par rapport aux autres métropoles. L'enjeu est de favoriser l'implantation et la croissance des start-up et de leur procurer des espaces d'implantations pour des activités qui se localisent de préférence à proximité des centralités offrant des services urbains de qualités (desserte en transport en commun, commerces, crèches…).

Activités financières et d'assurance : une très faible croissance. La création du quartier d'affaire Euroméditerranée a permis à certains grands groupes de s'implanter dans des locaux neufs et de se réorganiser. On commence à observer une réorganisation des réseaux bancaires de proximité avec une contraction du nombre d'implantations.

Activités immobilières : une faible hausse du nombre d'emplois, un secteur qui a fortement subi la crise économique.

Activités spécialisées, scientifiques et techniques : un secteur stratégique (dont R&D) en forte croissance mais bien moins que dans d'autres métropoles (Lyon, Toulouse). Un emploi géographiquement éclaté à l'échelle métropolitaine avec de petites communes qui se développent dans ce secteur en s'appuyant sur leur zone d'activité : La Ciotat, Meyreuil, Saint-Paul-lès-Durance… Certains arrondissements sont plus marqués par ce secteur : 16e, 9e, 1er, 2e, 13e. Les enjeux sont sur plusieurs fronts : conforter et développer des espaces économiques technopolitains et à proximité des donneurs d'ordre, développer l'attractivité du territoire pour favoriser l'implantation d'établissements et leur permettre de croître, élargir le marché de l'emploi des cadres en favorisant leur mobilité professionnelle (sécurisation des parcours en lien avec la taille critique du marché) ou la qualité de vie urbaine, s'appuyer sur le potentiel scientifique (santé, biotechnologies, énergies, optiques,…). D'une manière générale, toutes les filières scientifiques enseignées au sein de l'AMU doivent trouver écho dans le développement de ce secteur, mais les jeunes diplômés doivent trouver des débouchés dans le CT MP pour y travailler et y résider. Trop de diplômés du supérieur quittent le territoire après y avoir été formés. Les filières d'enseignement et/ou de formation adaptées aux besoins du territoire doivent être mises en avant.

Activités de services administratifs et de soutien : un secteur en forte croissance, plus que dans les autres aires urbaines, porté par les activités de placement de main d'œuvre, la sécurité et le nettoyage. Sur les dernières années, l'intérim se développe fortement. Le développement de ce secteur est important car il permet l'emploi de salariés peu qualifiés et contribue à la cohésion sociale du territoire.

Administration publique sous tutelle : un secteur en forte perte d'emplois mais dont l'évolution dépend peu de la conjoncture économique (non remplacement de départs en retraite, dématérialisation des documents,…) et qui constitue, comme la fonction publique, un stabilisateur économique bénéfique pour l'économie locale en période de crise. Ce secteur représente un volume d'emplois conséquent dans la continuité du service public. La contraction des dépenses publiques devrait durablement réduire son rôle de stabilisateur.

Enseignement (hors public) : un gain d'emplois dans un secteur important pour l'amélioration des qualifications de la population, enjeu essentiel du développement économique.

Santé et action sociale : un secteur qui gagne des emplois essentiellement dans la partie action sociale (accueil de jeunes enfants, aide à domicile, autre type d'accueil). L'hébergement médico-social s'est également développé autour des maisons de retraites. Un secteur qui fournit des emplois dans des communes plus reculées du territoire. On prévoit une évolution

des effectifs sans doute moins favorable à l'avenir en raison de la contrainte budgétaire et des coûts des services pour les familles. A l'avenir, on anticipe des fortes avancées technologiques et la nécessité d'investir à la fois dans la formation du personnel de ce secteur et dans l'innovation organisationnelle. La gestion du vieillissement de la population, bien souvent sans ressources nécessaires, va être une des grandes questions auxquelles ce secteur va devoir répondre.

Arts, spectacles et activités récréatives : une faible hausse de l'emploi dans un secteur exposé aux difficultés budgétaires de l'Etat et des collectivités avec pour corollaire une pression sur le financement des activités culturelles.

5.2.4. Un manque de foncier productif à l'échelle communautaire

Les besoins foncier du développement économique du CT Marseille Provence sont hétérogènes en types d'espaces et en localisations urbaines. Le foncier d'activités est cependant celui qui est le plus touché par un déséquilibre offre/demande, avec une demande supérieure à l'offre, en particulier dans le bassin centre. Ce manque de foncier dédié, accessible et immédiatement disponible, réduit la capacité d'accueil d'entreprises et d'emplois. C'est pour cela qu'un développement volontariste est engagé depuis plusieurs années sur les bassins Est et Ouest du territoire sur les sites d'Athélia à La Ciotat, Florides à Marignane, Aiguilles à Ensuès-la-Redonne, et Empallières à Saint-Victoret. Ainsi les opérations portées par AMP, en sus de l'OIN Euroméditerranée, représentent un potentiel d'environ 900 000 m^2 d'immobilier d'entreprises sur 180 ha de terrains commercialisables, capables d'accueillir à terme 10 000 emplois à l'horizon 2020. Concernant le bassin Centre, le foncier productif se localise majoritairement sur la Façade Maritime Nord (site Arnavants…), ou encore les espaces économiques de la Vallée de l'Huveaune (Saint-Pierre, Saint-Marcel…).

Néanmoins, l'offre foncière et immobilière du Conseil de Territoire pour les activités productives, artisanales et logistiques reste pour l'avenir très déficitaire et en particulier à Marseille. Le foncier économique occupé par l'activité productive (industrielle, artisanale) et logistique fait en effet régulièrement l'objet de mutations ou d'affectation foncière pour d'autres activités, tertiaires ou commerciales. Le PLUI est à ce titre un outil important dans la maitrise des destinations économiques afin d'éviter les effets d'évictions aux profits d'autres activités, en particulier le commerce. Car ces tensions s'expliquent en partie par les règles du marché foncier de l'immobilier d'activités qui admet les prix du foncier les plus bas ; ce qui complique d'autant l'équilibre des opérations d'aménagement qu'elles soient d'initiative publique ou privée. Seule une forte implication publique peut veiller au respect d'un certain équilibre entre les usages résidentiel et économique.

Cette situation est particulièrement tendue pour la ville-centre qui doit faire face à de multiples demandes. Par ailleurs, envisager un report des besoins en périphérie dans le moyen long terme n'est pas crédible à la fois pour des raisons économiques, sociales et spatiales mais aussi de tension foncière sur l'ensemble de l'agglomération. Cette ambition permettra de répondre aux différentes demandes s'y exprimant : celle liée au bon fonctionnement urbain de

la ville (activités supports, artisanat, commerce de gros), mais aussi celle liée au développement de la logistique urbaine et des activités portuaires et enfin celles inhérentes à la réalisation de grands projets urbains (dont l'extension d'Euroméditerranée…). .

Si l'on prend le cas de la logistique urbaine et portuaire, les besoins en surfaces nouvelles sont évalués à 100 hectares supplémentaires dans le Plan de déplacements urbains (PDU) du Conseil de Territoire : 30 ha de logistique urbaine, 20 ha pour la logistique intermédiaire, 50 ha pour la logistique portuaire. Toutefois l'étude CTS réalisée par la DREAL, le GPMM et MP évalue les besoins nécessaires au développement de l'activité portuaire des bassins de Marseille à l'horizon 2030 à 150 ha environ.

5.3. Approche territoriale

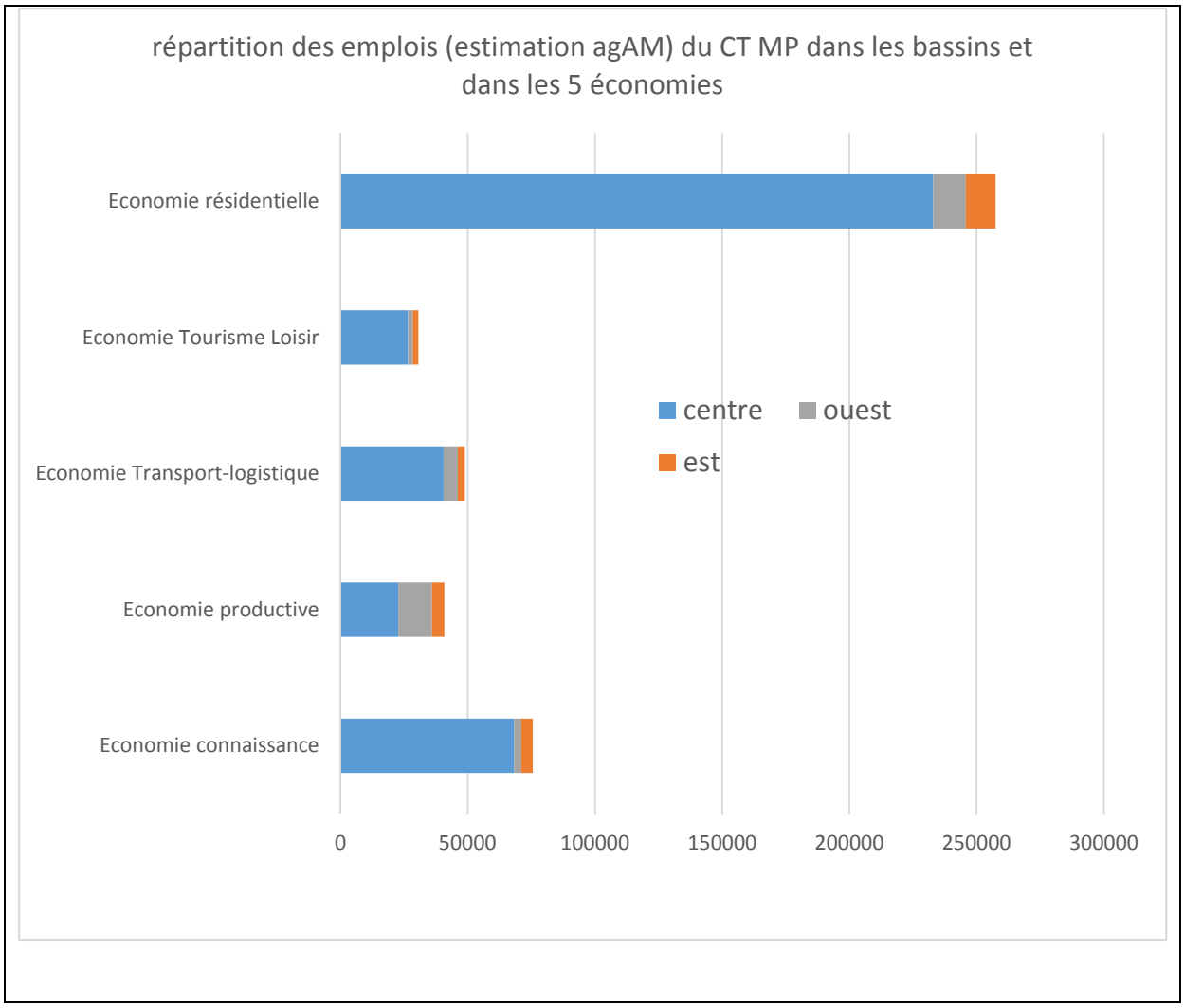
70% des emplois de MP se situent en tissu mixte et 30% dans les zones d'activités dédiées. Le territoire communautaire dispose ainsi de près de 2 460 ha de zones économiques dédiées, avec des spécialisations économiques identifiées, permettant une lisibilité offerte aux entreprises et la compétitivité de certaines filières économiques bien identifiées

5.3.1. Bassin Centre : un territoire économique diversifié et un manque de foncier pour les activités productives et logistiques

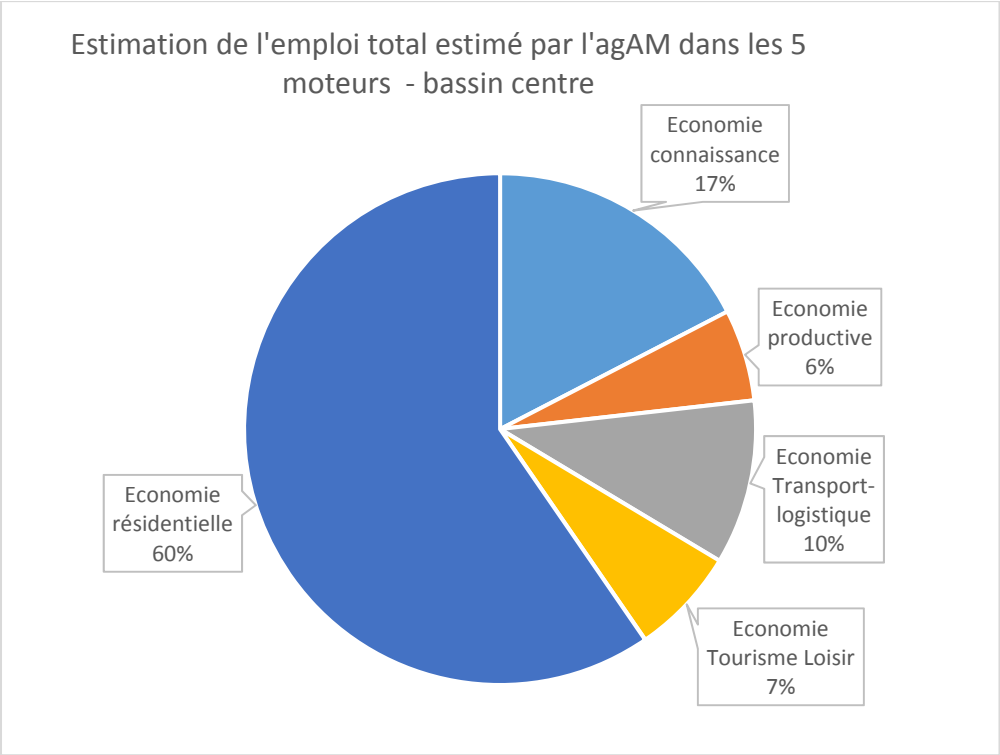
Avec 349 800 emplois salariés privés, publics et indépendants, le bassin centre concentre 85,5 % de l'emploi du CT MP (INSEE RP 2012). L'emploi total progresse de +1.5 % entre 2007 et 2012, soit +5 200 emplois.

La place des bassins dans l'emploi du CT MP et dans les 5 économies

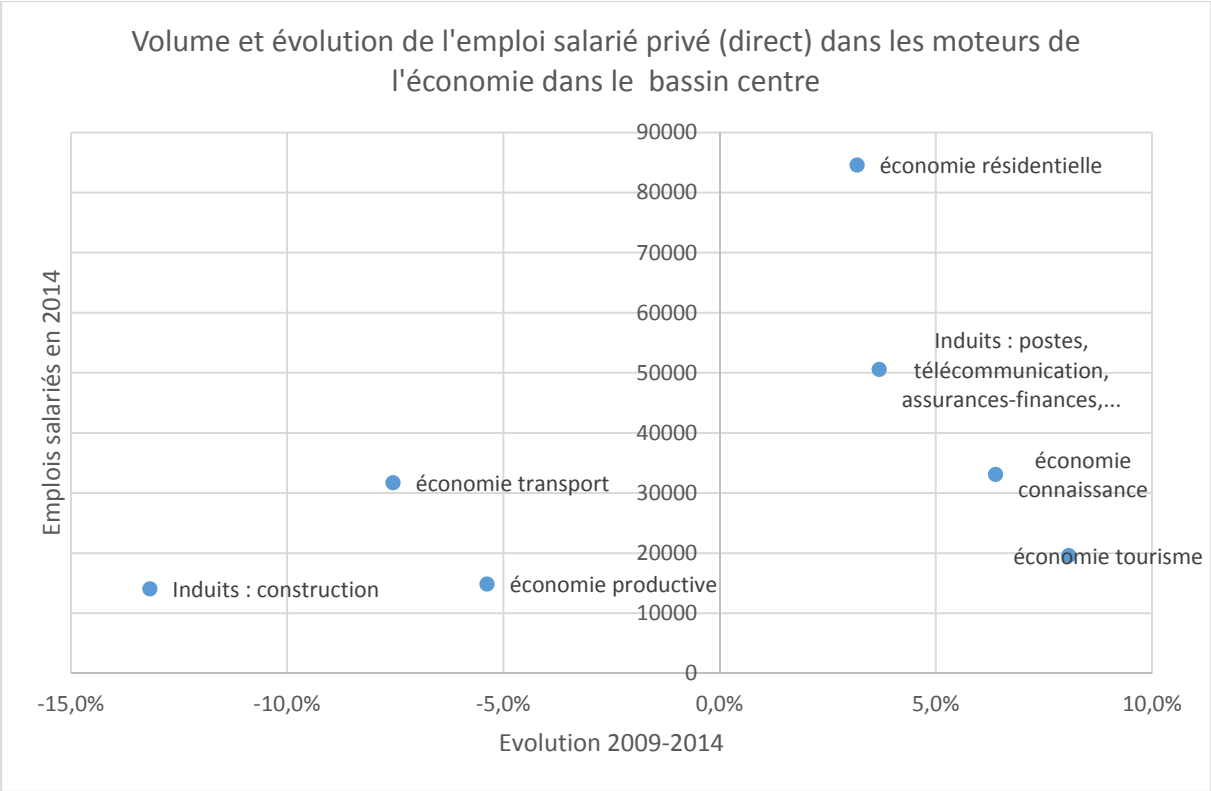
Avant d'aborder en détail les 3 bassins qui composent le CT MP, il semble important de bien prendre conscience du poids de chacun des bassins dans l'emploi, et en particulier du poids prépondérant du bassin Centre. Marseille, Plan-de-Cuques, Allauch et Septèmes-les-Vallons concentrent 86 % des emplois (selon les estimations agAM), le bassin Ouest autour de 8 % et le bassin Est de 6 %. Selon les économies ces proportions varient. En ce qui concerne l'économie de la connaissance, le poids du bassin Centre est renforcé avec 90% des emplois, les deux autres bassins y contribuent autour de 5 %. C'est au sein de l'économie productive que les poids des bassins sont les plus équilibrés : bassin Centre 56 %, est 12%, Ouest 32%.



Selon les estimations réalisées par l'agAM, l'emploi lié à l'économie résidentielle est largement dominant dans le bassin centre, près de 60% des emplois. L'économie de la connaissance occupe également une place importante avec 17 % des emplois, suivie de l'économie Transport-logistique 10%, Economie Tourisme-Loisir 7% et l'économie productive 6%.



L'emploi salarié privé croit de +0.9 % entre 2009 et 2014, pour atteindre 248 400 emplois salariés privés. En termes de dynamique, l'économie du Tourisme-Loisir, l'économie de la connaissance et l'économie résidentielle apparaissent les plus créatrices d'emplois salariés privés entre 2009 et 2014. A l'inverse, l'économie Transport-Logistique et l'économie productive perdent des emplois dans le bassin centre. A noter également le fort recul de la construction sur la période.



Indication : les emplois induits (finances-assurances, poste télécommunication, information-communication) ainsi que les emplois de la construction ne sont pas répartis dans les 5 moteurs dans l'analyse de la dynamique de l'emploi salarié privé sur la période 2009-2014.

Le nombre d'emplois de cadres ou de professions intellectuelles supérieures a progressé de 34% depuis 1999 (34 000 postes), contre 37% pour le Conseil de Territoire pour atteindre 64 800 postes en 2008. Au sein de ces 34 000 CFM présents sur le bassin Centre, les fonctions de gestion (cadres administratifs et financiers, gestion, métiers de la banque) concentrées sur Euroméditerranée et de culture-loisir sont légèrement surreprésentées. A l'inverse, la fonction conception-recherche est légèrement sous-représentée.

Les principales entreprises ou organismes, privés et publics, présents dans les économies du bassin centre :

- Economie résidentielle : Conseil régional, Conseil départemental, Conseil de Territoire de la métropole, mairies, APHM, Hôpital Saint-Joseph, CPCAM, Hypermarchés, commerces, URSAFF, Pôle Emploi, groupe Eaux de Marseille, EDF, RTM, CCIMP…
- Economie de la connaissance : AMU, CNRS, INSERM, IPC, IRD, INSEE, CEREQ, APAVE, IMMUNOTECH, KEDGE, BULL SA, CYBERNETIX, les OGEC, lycées, collèges, les tribunaux….
- Economie Transport-Logistique : SNCF, GPMM, CMA CGM, BOURBON, LA POSTE, OCP répartition…
- Economie productive : Société des Eaux de Marseille, ARKEMA, ERDF, GRDF, RICARD SA, SAINT LOUIS SUCRE, HEINEKEN, PANZANI, HARIBO RICQLES…

- Economie Tourisme-Loisir : LEO LAGRANGE, SOFITEL, INTERCONTINENTAL, MUCEM, RADISON…

Au sein du bassin centre, deux communes perdent des emplois Plan-de-Cuques, sur un faible volume, et Septèmes-les-Vallons. La commune de Septèmes-les-Vallons perd environ 250 ESP sur 2009-2014. Globalement, ce sont les secteurs principalement touchés par la crise économique qui expliquent cette évolution défavorable : construction, commerce de gros, transport-entreposage, services aux entreprises peu qualifiés…

Communes	emplois salariés privés 2009	emplois salariés privés 2014	Evolution 2009-2014
Allauch	1 703	1 729	+1,5 %
Plan de Cuques	998	986	-1,2 %
Septèmes les Vallons	1 454	1 200	-17.5 %
Marseille	241 910	244 447	+1,0 %
Bassin Centre	246 065	248 362	+0.9%
Total CT MP	288 821	296 001	+2,5 %

Evolution de l'emploi salarié privé dans les communes Sources : ACOSS, agAM

Des besoins importants en foncier productif

Les zones d'activités se retrouvent majoritairement sur la commune de Marseille, qui dispose notamment de deux technopôles, Château-Gombert et Luminy. Elles accueillent des activités économiques et des établissements d'enseignement supérieur, dans l'objectif de favoriser les synergies entre recherche et innovation. Dans le même esprit un pôle Arts-Multimédia est en développement à la Belle de Mai autour des activités créatives et à vocation culturelle. D'autres sites sont à vocation d'industrie productive, souvent en lien avec l'activité portuaire : Saumaty-Séon, Arnavants, le Canet – Saint-Barthélemy, Saint-Pierre, les espaces d'activités de Saint-Marcel et plus globalement le grand territoire de la Vallée de l'Huveaune. Certains sites économiques sont plus dédiés à une vocation mixte tertiaire et commerciale plus ou moins affirmée : La Valentine, Bonneveine et La Soude.

Concernant la ville centre, l'OIN Euroméditerranée dispose d'un poids économique moteur pour le Conseil de Territoire. Située en partie sur d'anciens espaces industriels obsolètes ou en friches, l'opération Euroméditerranée est à la fois une opération de revitalisation économique et de renouvellement urbain. Les créations d'emploi s'orientent principalement vers des emplois de services supérieurs (services aux entreprises, transport international et tertiaire logistique…).

L'extension du périmètre d'Euroméditerranée (173 ha) doit permettre de poursuivre cette dynamique de tertiarisation et de revalorisation urbaine en prolongement du centre-ville.

La préservation des 894 ha de zones dédiées à l'économie sur Marseille auxquelles se rajoutent les zones dédiés des autres communes du bassin Centre, représente un enjeu majeur à la fois de fonctionnement urbain (activités support, artisanat et logistique) mais aussi de croissance et de diversité de l'emploi productif. Au-delà de la préservation du simple foncier dédié aux activités productives, il est nécessaire d'accompagner la production en locaux d'activités et en entrepôts, notamment sur des formes plus denses et mieux intégrer.

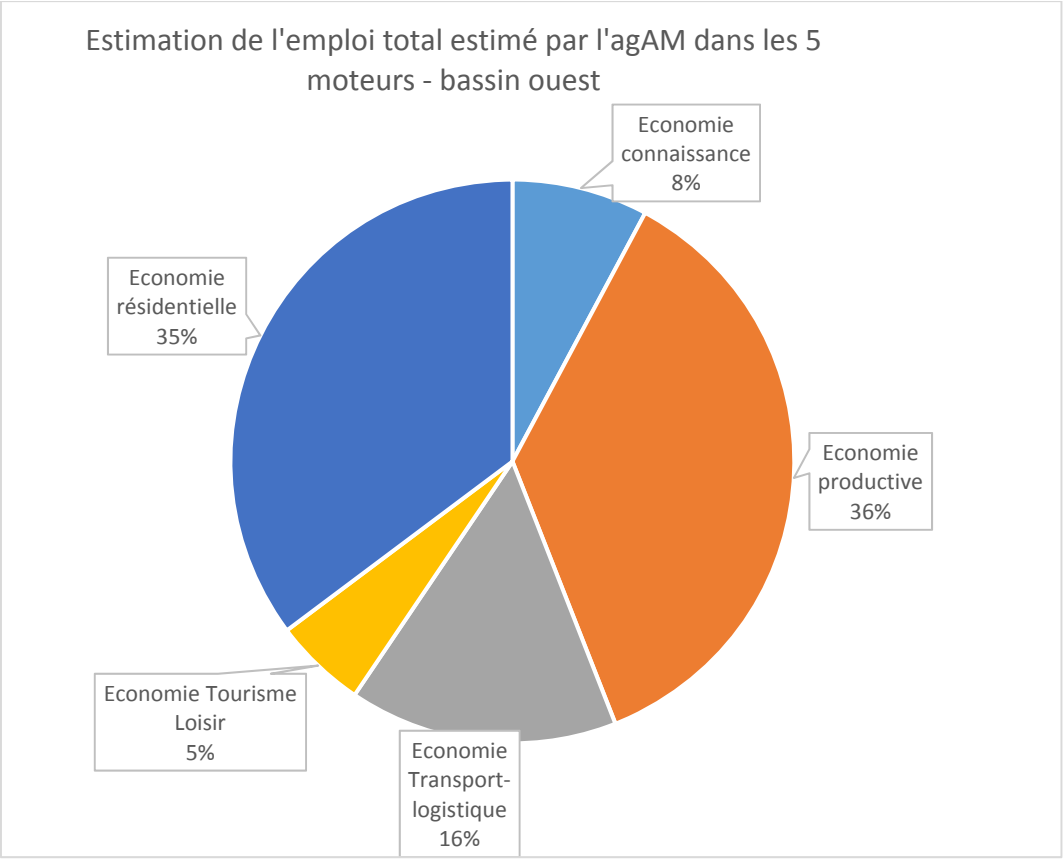
A noter aussi que l'organisation spatiale des activités économiques du bassin Centre doit répondre prioritairement à la cohérence urbanisme transport, en particulier pour les activités tertiaires/bureaux. 80 % de l'emploi du bassin est en effet tertiaire et en dehors de zone d'activité du territoire.

5.3.2. Bassin Ouest : un territoire tiré par la filière aéronautique, une offre en foncier productif à maintenir et développer

Le bassin Ouest constitue une composante du pôle d'emploi Est Berre dont l'autre partie se localise sur le territoire de Vitrolles.

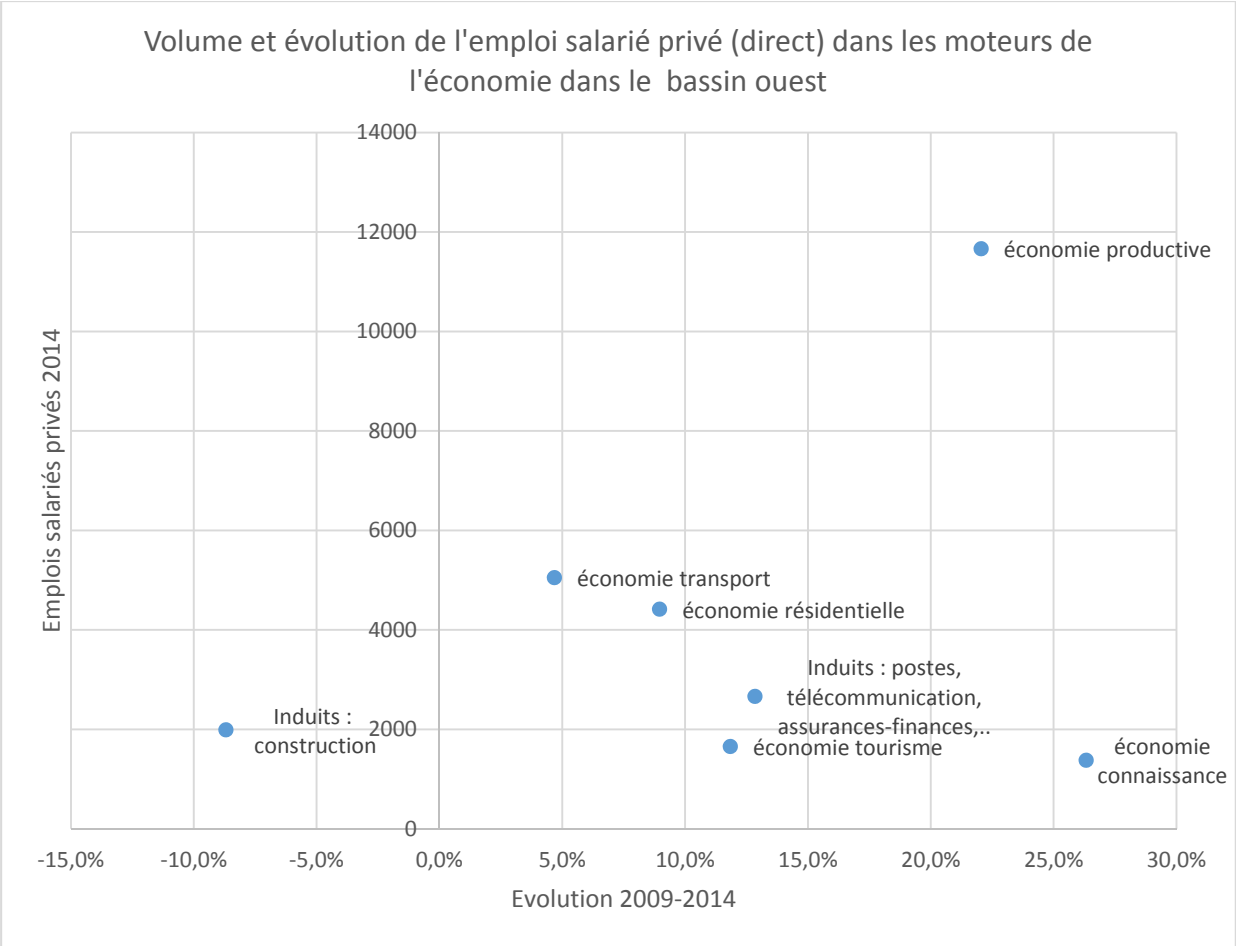
Avec 36 500 emplois salariés privés, publics et indépendants, le bassin ouest concentre 8.9 % de l'emploi du CT MP (INSEE RP 2012). L'emploi total progresse de +10.3 % entre 2007 et 2012, soit +3 400 emplois.

Selon les estimations réalisées par l'agAM, l'économie résidentielle et l'économie productive pèsent chacune environ 35 % des emplois dans le bassin Ouest. L'économie Transport-Logistique est également fortement présente avec 16 % des emplois. L'économie de la connaissance et l'économie Tourisme-Loisir sont relativement peu présentes, respectivement 8 et 5 %.



L'emploi salarié privé augmente de +12.8 % entre 2009 et 2014 pour atteindre 28 800 ESP. En termes de dynamique de l'emploi salarié privé, le moteur le plus important de ce territoire est l'économie productive (y compris l'aéronautique). L'économie de la connaissance apparait en développement (sur un faible volume d'emploi) au travers des activités spécialisées, scientifiques et techniques en lien avec l'aéronautique (sous-traitance) et au travers des activités d'informatique et communication. L'économie Tourisme-Loisir se développe sur le même profil de dynamique. L'économie résidentielle et celle du transport-logistique sont également en développement.

A noter un fort recul de la construction sur ce territoire.



Indication : les emplois induits (finances-assurances, poste télécommunication, information-communication) ainsi que les emplois de la construction ne sont pas répartis dans les 5 moteurs dans l'analyse de la dynamique de l'emploi salarié privé sur la période 2009-2014.

Le nombre d'emplois de cadres ou de professions intellectuelles supérieures a progressé de 72 % depuis 1999 dans le bassin Ouest du Conseil de Territoire, contre +37 % dans MP. Leur part dans l'emploi total demeure toutefois légèrement moins importante que dans l'ensemble du Conseil de Territoire (17 % contre 19 %), même si elle apparaît en nette progression. Les cadres des fonctions métropolitaines, au nombre de 3 300 en 2008, ont augmenté de 76 %, contre +48 % dans le Conseil de Territoire. Ils sont portés par la fonction conception-recherche qui en concentre 41 %, contre 20 % dans MP et qui se développent en particulier grâce à l'aéronautique.

Les principales entreprises ou organismes, privés et publics, présents dans les économies du bassin Ouest :

- Economie résidentielle : les mairies des communes, CARREFOUR…
- Economie productive : AIRBUS HELICOPTERS (Marignane), TOTAL RAFFINAGE (Châteauneuf), ERDF (Marignane), DAHER (Marignane), WEIR POWER INDUSTRIAL FRANCE (Saint-Victoret).

- Economie de la connaissance : AIRBUS HELICOPTERS TRAINING SERVICES (Marignane)…
- Economie Transport-Logistique : sur Marignane, DAHER AEROSPACE, AIR France, aéroport MP, Aviapartner…
- Economie Tourisme-Loisir : Autogrill aéroport (Marignane).

Dans le bassin Ouest, 4 communes sur 8 perdent des emplois. Parmi les plus importantes en emploi, on retrouve Gignac-la-Nerthe et Saint-Victoret. Les secteurs les plus touchés sont les activités scientifiques et techniques, la construction, le commerce de gros et le transport – entreposage… Des logiques de relocalisation d'entreprises expliquent peut être en partie cette évolution défavorable avec le développement de nouvelles zones d'activités dans le bassin Ouest.

A l'inverse, la commune de Marignane enregistre un très fort développement de l'emploi salarié privé. Evidemment l'industrie (aéronautique et sous-traitant) explique cette évolution, mais se développement se diffuse dans d'autres secteurs comme les activités scientifiques et techniques, l'information-communication, le transport, mais également dans l'hébergement-restauration. Sur de plus petits volumes, la commune du Rove a augmenté son emploi. La santé et l'action sociale y a progressé, ainsi que l'hébergement-restauration, le commerce de gros, le transport,…

Marignane se caractérise par une proportion particulièrement importante d'emplois salariés privés relevant de l'industrie (54 %), mais aussi du transport-entreposage (17 %). Du fait de la prédominance de ces deux activités, tous les autres secteurs sont sous-représentés. La forte spécialisation du territoire dans ces deux domaines, laisse peu de possibilités d'accès à l'emploi pour les femmes, ces secteurs leur étant peu ouverts. Marignane connait en effet une problématique d'emploi des femmes et une forte disparité de situation par rapport aux hommes : seules 65.2 % des femmes sont actives contre 77.4 % pour les hommes, 15.4 % des femmes sont au chômage contre 12.5 % pour les hommes.

Par ailleurs, si le territoire crée des emplois, ceux-ci ne semblent profiter que partiellement aux habitants. Le chômage y progresse en effet fortement. De plus, la situation des quartiers prioritaires de la politique de la ville à Marignane s'est dégradée sur la période récente (recul du taux d'activité et de la part des personnes en emploi), alors que celle de la commune est stable. Toujours au sein des quartiers prioritaires, l'écart entre la situation des hommes et des femmes est le plus marqué des territoires prioritaires de MP. De surcroit, les femmes sont les plus touchées par le recul des taux d'activité et d'emploi sur la période récente. On notera également la forte hausse des emplois à temps partiel sur la même période, traduisant sans doute une précarisation des emplois féminins.

Communes	emplois salariés privés 2009	emplois salariés privés 2014	Evolution 2009-2014
Carry le Rouet	731	697	-4,7 %
Châteauneuf-lès-Martigues	3616	3838	+6.1%
Ensuès la Redonne	286	257	-10.1%
Gignac la Nerthe	1708	1437	-15.9%
Marignane	16057	19395	+20.8%
Le Rove	654	754	+15.3%
Saint-Victoret	2041	1982	-2,9 %
Sausset les Pins	434	439	+1,2 %
Bassin Ouest	25527	28799	+12.8
Total CT MP	288821	296001	+2,5 %

Evolution de l'emploi salarié privé dans les communes en 2009 et 2014

Sources : ACOSS, agAM

Marignane, inscrite dans le projet Henri Fabre, dispose d'une attractivité des entreprises du domaine de l'aéronautique avec Airbus Hélicoptère et le développement du Technoparc des Florides. D'autres sites à vocations aéronautique, productive ou de logistique sont implantés sur les bords de l'étang de Berre : les Aiguilles, les Gavots, les Paluns, Empallières à Saint-Victoret (en cours de réalisation), et les Pielettes au Rove.

Le bassin Ouest accueille une part importante d'établissements de plus de 50 salariés (9 % contre 6 % pour le bassin Est).

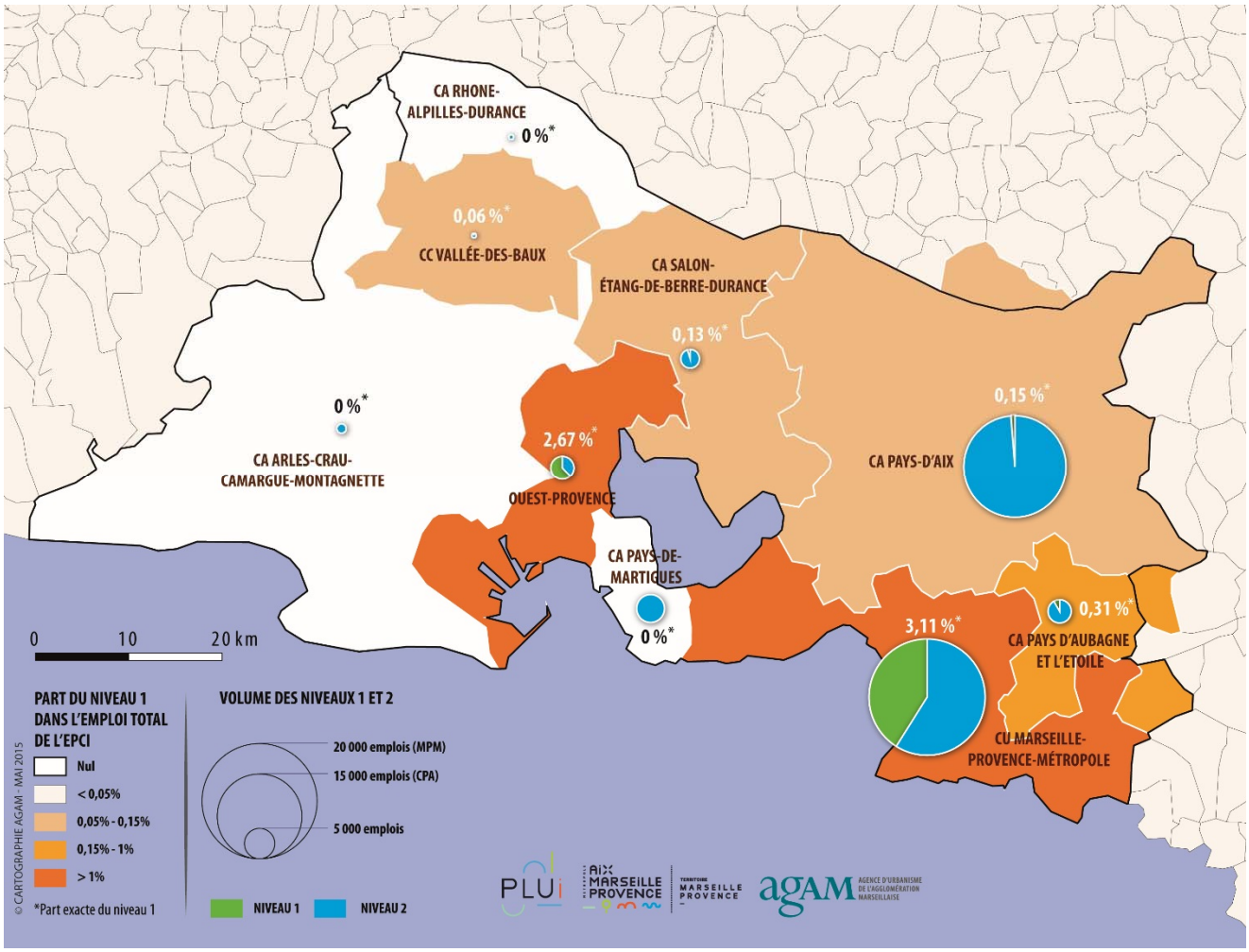
Focus sur l'aéronautique : une filière importante et dynamique à l'échelle métropolitaine et particulièrement pour le bassin Ouest du Conseil de Territoire.

A l'échelle nationale, la filière aéronautique, et particulièrement son cœur (construction et réparation d'aéronefs), est géographiquement concentrée et connaît un renforcement de cette concentration depuis 2008. Les Bouches-du-Rhône y occupent le 3e rang des départements français. L'aéronautique occupe la 3e place en emploi salarié privé dans le département en 2012, soit 10 087 emplois dans la filière. Au sein des Bouches-du-Rhône, l'activité aéronautique, dans une définition plus large, se partage de manière complémentaire entre deux grands pôles, les Conseils de territoire de Marseille et d'Aix. L'aéronautique est par nature l'une des filières économiques les plus innovantes. Les Bouches-du-Rhône ont été un département pionner dans cette filière.

Historiquement, le pourtour de l'étang de Berre a accueilli diverses entreprises emblématiques, civiles ou militaires, telles que Dassault, Thalès ou Eurocopter, aujourd'hui Airbus Helicopters.

Elle est particulièrement présente sur le territoire de Marseille Provence, où la spécialisation aéronautique se renforce depuis 2008, avec 23 % de croissance de la filière à l'échelle métropolitaine entre 2008 et 2012. La filière compte pour 3,1 % de part dans l'emploi du Conseil de Territoire en 2012.

Le projet Henri Fabre fait aujourd'hui écho à celui ambitieux porté par les entreprises du secteur, principalement Airbus Helicopters et Daher, ainsi que tout le réseau de sous-traitants installés pour partie dans le Technoparc des Florides à Marignane. Ce projet est aussi soutenu par le Pôle Pégase, créé en 2006 par 14 acteurs, devenu un Pôle Régional d'Innovation et de Développement Économique Solidaire (PRIDES) puis un pôle de compétitivité en 2007 qui réunit aujourd'hui 316 acteurs.

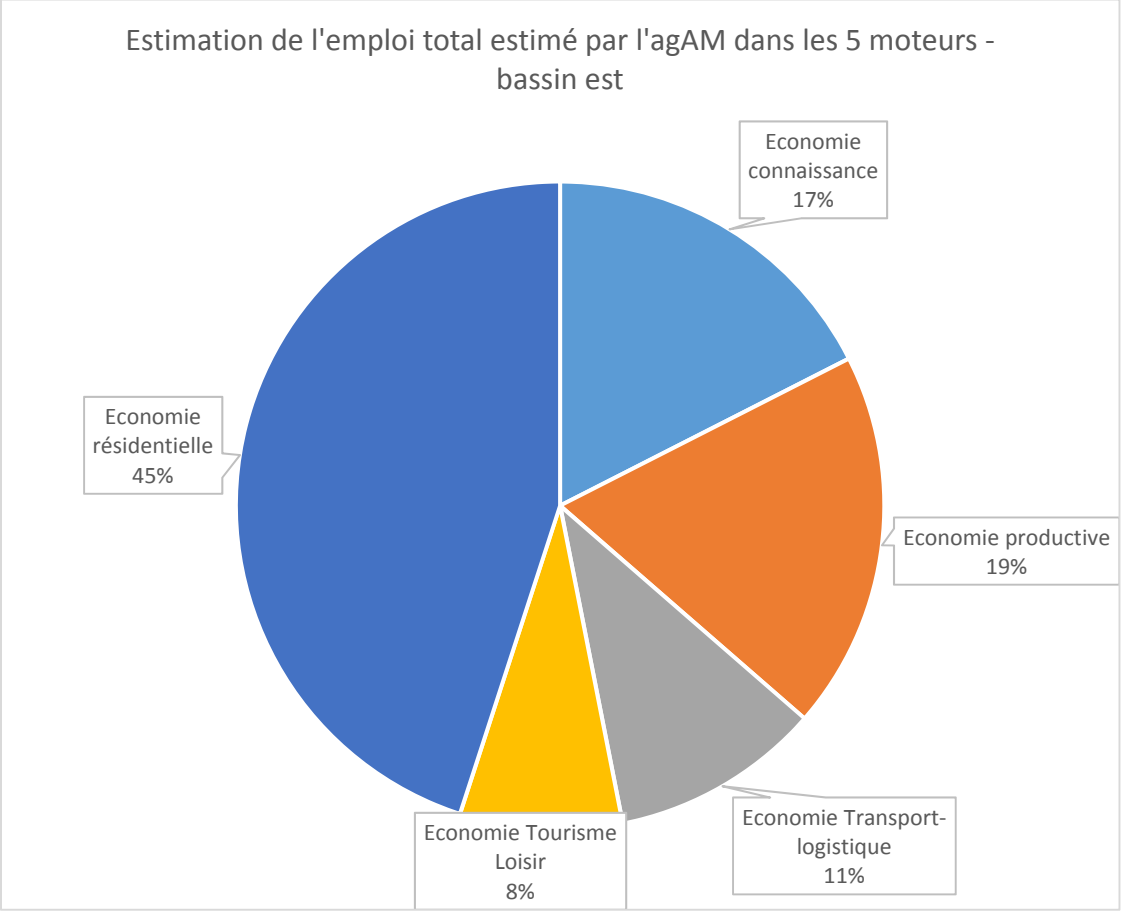


Part de l'aéronautique dans l'emploi total des Conseils de territoire d'AMP

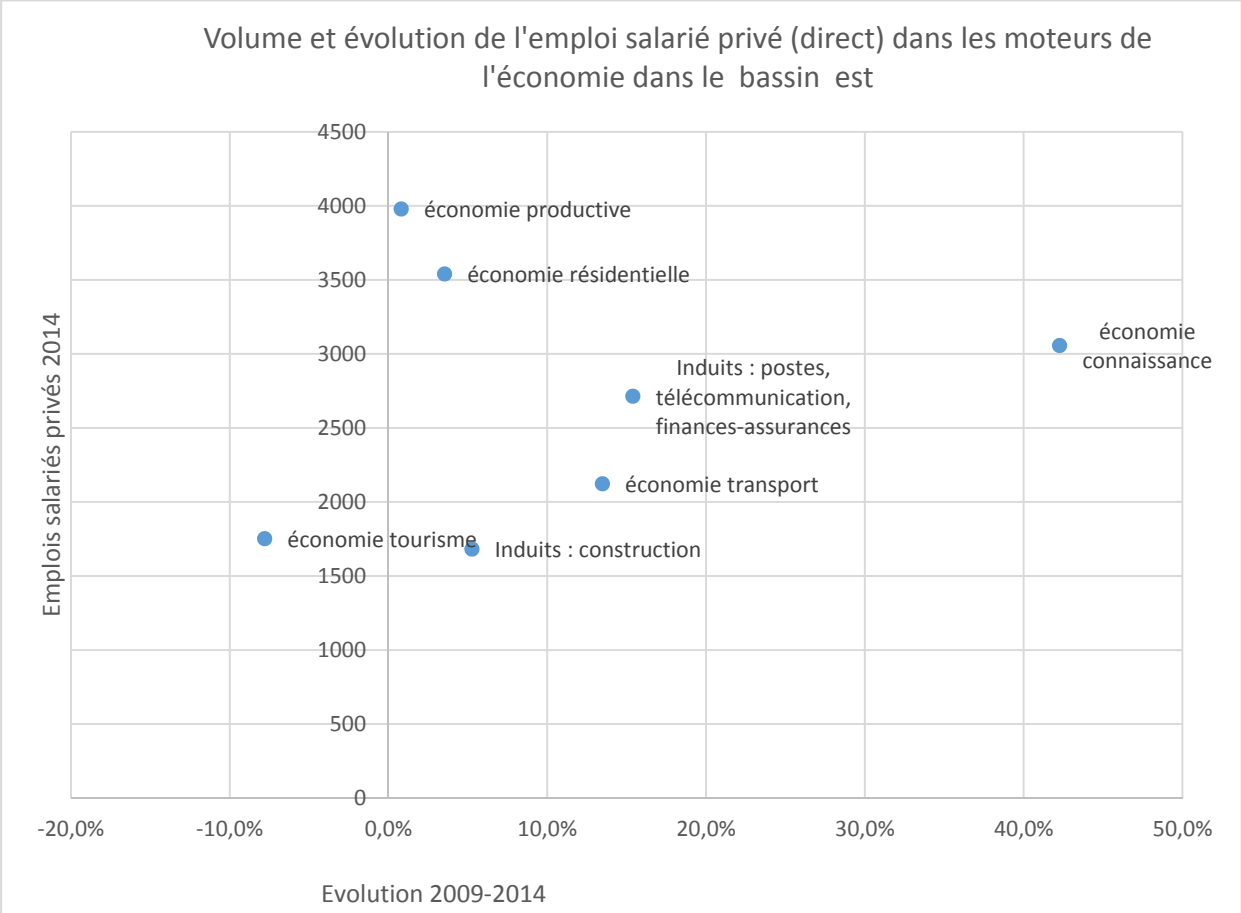
5.3.3. Bassin Est : des zones d'activités attractives mais un risque d'assèchement des réserves foncières pour l'activité productive

Avec 23 000 emplois salariés privés, publics et indépendants, le bassin Est concentre 5.6 % de l'emploi du Conseil de Territoire (INSEE RP 2012). L'emploi total progresse de +6 % entre 2007 et 2012, soit +1 300 emplois.

Selon les estimations réalisées par l'agAM, l'économie résidentielle concentre 45 % de l'emploi du bassin Est. L'économie productive est également présente avec 19 % des emplois presque à égalité avec l'économie de la connaissance. L'économie productive est portée par des entreprises de plus petites tailles que dans les bassins Ouest et Centre. L'économie de la connaissance est essentiellement portée par un centre de recherche privée (Gemalto) mais également par des entreprises de biotechnologie ou de matériel médical, ainsi que par quelques établissements d'enseignement supérieur. L'économie du Transport-Logistique et Tourisme-Loisir sont légèrement moins présentes. C'est toutefois dans ce bassin que la part du tourisme-Loisir pèse le plus fort dans l'emploi.



L'emploi salarié privé augmente de +9.4 % entre 2009 et 2014 pour atteindre 18 900 ESP. En termes de dynamique de l'emploi salarié privé, le moteur le plus important de ce territoire sur la période est l'économie de la connaissance au travers du développement et de l'implantation d'activités spécialisées, scientifiques et techniques (y compris biotechnologie). L'économie du transport-logistique a créé elle aussi des emplois. Malgré un poids important, l'économie productive semble en perte de vitesse sur ce territoire. Le développement d'activités en lien avec les énergies renouvelables déjà présentes sur ce territoire est à favoriser. L'économie résidentielle, bien qu'importante en volume d'emplois, n'apparait pas en développement. L'économie Tourisme-Loisir perd des emplois salariés privés, dans l'hébergement-restauration ainsi que dans la partie arts et spectacles. Pourtant ce territoire présente des atouts importants pour le développement de ces activités. A noter que ce territoire est le seul où la construction a créé des emplois sur la période. Ce territoire est celui qui a également vu le plus fortement augmenté les emplois indépendants (non-salariés) comme les artisans ou les commerçants, +23 % entre 2007 et 2012.



Indication : les emplois induits (finances-assurances, poste télécommunication, information-communication) ainsi que les emplois de la construction ne sont pas répartis dans les 5 moteurs dans l'analyse de la dynamique de l'emploi salarié privé sur la période 2009-2014.

Le nombre d'emplois de cadres ou de professions intellectuelles supérieures a progressé de 62 % depuis 1999 au sein du bassin Est (37 % pour l'ensemble de MP). Ils sont portés par les prestations intellectuelles (conseils, ingénieurs…) et les fonctions de gestion (cadres administratifs et financiers, secteur banque et assurance…) ou de commerce inter-entreprises, plus que par la conception-recherche.

Les principales entreprises ou organismes, privés et publics, présents dans les économies du bassin Est :

- Economie résidentielle : mairies, centre hospitalier de La Ciotat, Carrefour, commerces…
- Economie productive : GEMALTO SA et PEBEO (Gémenos), BALL PACKAGING EUROPE France, INTERVASCULAR et SETMA (La Ciotat), MOTEURS BAUDOUIN (Cassis)…
- Economie de la connaissance : GEMALTO (La Ciotat), SMARDTV (La Ciotat), SEA TPI (La Ciotat).
- Economie Transport-Logistique : Société des cars de Cassis, La Poste, VORTEX (Gémenos)…

Dans le bassin Est, seule la commune de Cassis affiche une évolution négative de l'emploi salarié privé sur 2009-2014. Le secteur de l'hébergement-restauration, les arts et spectacles, le commerce de détail, ainsi que les activités de services aux entreprises de type sécurité nettoyage, ont été impactés.

A l'inverse La Ciotat a connu une augmentation du nombre d'emplois autour des activités scientifiques et techniques, de l'information-communication, de l'industrie (y compris biotechnologie et instruments médicaux) de la santé, de la construction… L'emploi de Gémenos a également évolué favorablement : information-communication, activités scientifiques et techniques, industrie, transport entreposage… Sur de plus faibles volumes, Roquefort-la-Bédoule a bénéficié d'un gain d'emplois dans les secteurs finance-assurance, santé-action sociale, construction, commerce de détail.

La commune de La Ciotat se révèle dynamique en termes de créations d'emplois. Elle l'est également concernant l'activité de ses résidents, avec une forte progression des taux d'activité et des personnes en emploi, notamment chez les femmes entre 2006 et 2011. L'écart entre hommes et femmes est également relativement faible. Néanmoins, les créations d'emplois ne semblent profiter que partiellement aux résidents puisque le chômage progresse fortement.

Communes	Emplois salariés privés 2009	Emplois salariés privés 2014	Evolution 2009-2014
Cassis	1 696	1 595	-6,0 %
Ceyreste	202	231	+14.4 %
La Ciotat	7 736	8 816	+14,0%
Gémenos	5 674	6 146	+8.3%
Roquefort la Bédoule	987	1 075	+8.9%
Carnoux en Provence	934	977	+4.6%
Bassin Est	17229	18840	+9.4%
Total CT MP	288 821	296 001	2,5 %

Evolution de l'emploi salarié privé dans les communes en 2009 et 2014

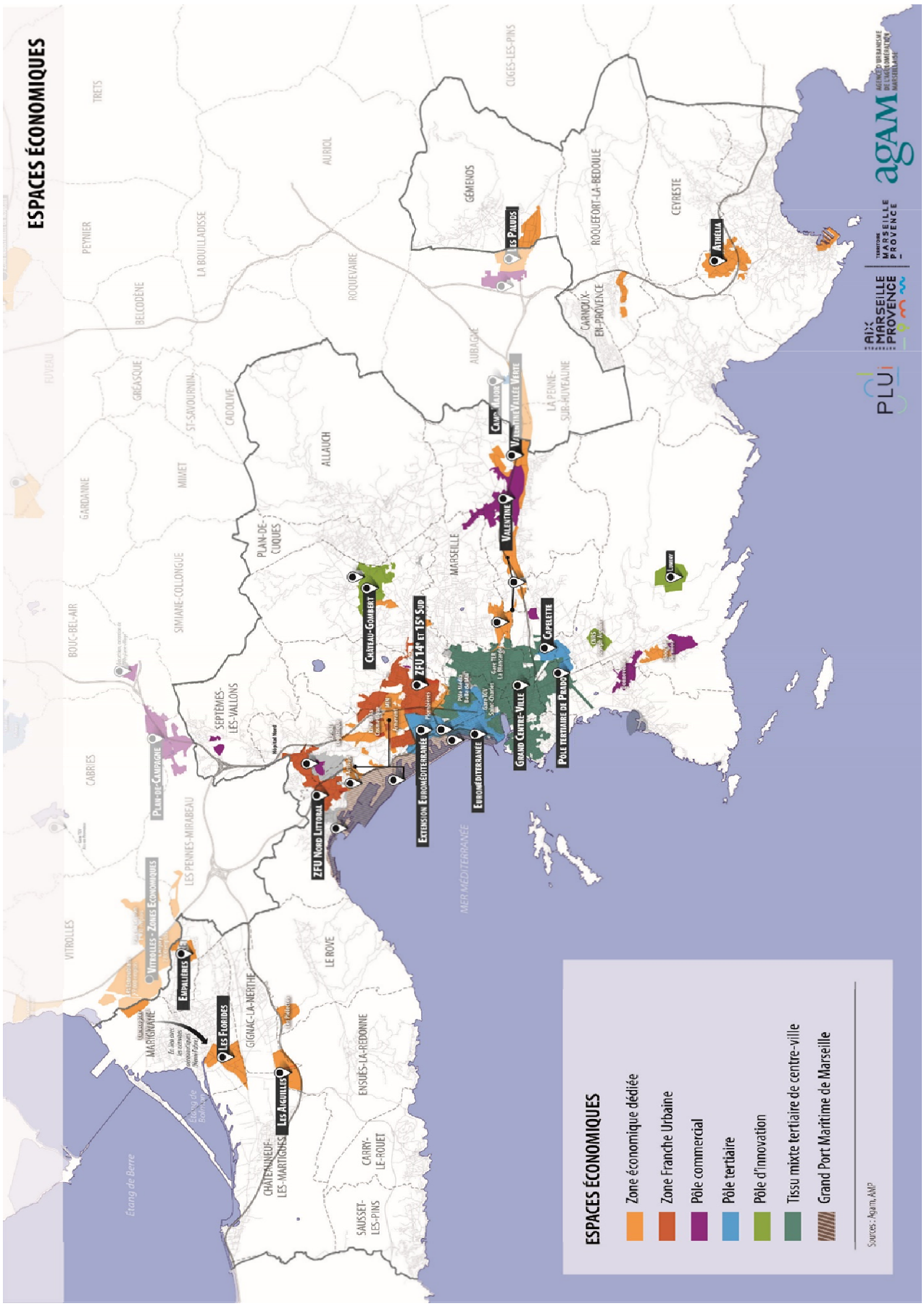
Sources : ACOSS, agAM

La Ciotat, dans sa reconversion économique suite à la disparition des chantiers navals, accueille des activités de tertiaire supérieur au sein de la zone Athélia. Le pôle de réparation navale accueille aussi des entreprises en lien avec la plaisance et le nautique. Deux sites productifs comprennent également des entreprises d'importance variée : la Plaine de Jouques à Gémenos et la Plaine du Caire à Roquefort-la-Bédoule.

3 pôles d'activités jouent un rôle important dans le réseau des zones d'activités de l'espace métropolitain :

- le parc d'activités Athélia est une zone d'entreprises créée en 1987 visant à apporter un nouveau mode de développement pour la commune de La Ciotat ;
- le DIAM, Domaine des Industries d'Activités Maritimes, développé sur le site des anciens chantiers navals et La Ciotat ;
- le Parc d'activités de Gémenos inscrit dans la continuité de la zone d'activités aubagnaise des Paluds.

A noter que dans une dimension métropolitaine, le Conseil de Territoire du Pays d'Aubagne et de l'Etoile dispose de zones d'activités économiques importantes et joue un rôle économique majeur, en complémentarité avec le Conseil de Territoire de MP. Tout comme le bassin Est, ses réserves foncières pour de l'économie sont fortement limitées.


ESPACES ÉCONOMIQUES
TRETS
PEYNIER
AURIOL
CUGES-LES-PINS
LA BOUILLADISSE
BELCODÈNE
ROQUEVAIRE
GÉMENOS
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
CEYRESTE
GRÉASQUE
ST-SAVOURNIN
AUBAGNE
CARNOUX-EN-PROVENCE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
CADOLIVE
MIMET
ALLAUCH
GARDANNE
BOUC-BEL-AIR
SIMIANE-COLLONGUE
PLAN-DE-CUQUES
MARSEILLE
CABRIES
SEPTÈMES-LES-VALLONS
LES PENNES-MIRABEAU
VITROLLES
LE ROVE
GIGNAC-LA-NERTHE
ENSUÈS-LA-REDONNE
CARRY-LE-ROUET
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
SAUSSET-LES-PINS
MARIGNANE
Étang de Berre
Étang de Bolmon
MER MÉDITERRANÉE
Les Paluds
Athesia
Cours Lafon
Vallentine
Château-Gombert
ZFU 14e et 15e Sud
Extension EuroMéditerranée
EuroMéditerranée
Grand Centre-Ville
Pôle tertiaire de Prado
Cap Pomègues
ZFU Nord Littoral
Plan-de-Campagne
Vitrolles - Zones Économiques
Euroflunes
Les Florides
Les Aiguilles
ESPACES ÉCONOMIQUES
Zone économique dédiée
Zone Franche Urbaine
Pôle commercial
Pôle tertiaire
Pôle d'innovation
Tissu mixte tertiaire de centre-ville
Grand Port Maritime de Marseille
Sources : Agam, AMP
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agam

5.4. Les principaux secteurs d'activité

5.4.1. Port, transport maritime et logistique portuaire

Le port de Marseille-Fos dispose d'une position de carrefour logistique majeur, seul port méditerranéen offrant des possibilités complètes de transport multimodal pour irriguer son hinterland (conduits, trains, barges et routes).

Le port de Marseille-Fos, est le 6e port européen, 2e port de Méditerranée et le 1er port de France, avec un volume de 82 millions de tonnes en 2015 en marchandise et une prédominance des trafics liés aux hydrocarbures (50 millions de tonnes de vrac liquide en 2015). Le taux de croissance entre 2014 et 2015, toutes marchandises confondues, s'élève à 4 % (le taux de croissance des activités des ports français s'est élevé à 2 % en 2015). Avec un trafic de 1 million d'EVP (Equivalent Vingt Pieds : mesure volumétrique des conteneurs) en 2013, le port est situé à la 17e place des ports méditerranéens (port de transbordement compris) pour les conteneurs et à la 19e des ports européens (derrière le Havre, 10e rang).

Pour les conteneurs, alors que les ports du nord de l'Europe enregistrent un net recul, ce trafic de boîtes a bondi de 15 % entre 2012 et 2015. En 2016 s'ouvrira une nouvelle ligne Ro-Ro avec Civitavecchia, la porte d'accès à Rome.

Le port de Marseille-Fos est en liaison directe avec plus de 400 ports à travers le monde, en 2014, 78 millions de tonnes de marchandises ont été traitées. Le trafic conteneurs connaît une hausse de +7 %, une croissance supérieure aux autres ports européens.

Le port génère à l'échelle de la métropole 43 500 emplois directs et indirects (dans 2 900 établissements liés à l'activité portuaire dans les Bouches du Rhône), soit 8 % de l'emploi salarié privé, dont près de 1 000 par le GPMM. La ventilation de ces emplois se fait principalement entre les grandes familles portuaires (13 100 emplois soit 30,1 %), l'industrie (15 800 emplois soit 36,3 %) et la logistique terrestre de marchandises (11 500 emplois soit 26,4 %).

Au sein du Conseil de Territoire, le port induit un volume de 18 100 emplois, soit 7 % de l'emploi de son territoire, en légère baisse sur les dernières années, due en partie à la filière de logistique terrestre de marchandises. En revanche on retrouve un confortement des sièges des professions portuaires, secteur très concentré en main d'œuvre (SNCM, CMA-CGM…) et un maintien relatif d'un tissu de PME industrielles liées aux trafics des bassins Est et à l'activité de réparation navale (sources : GPMM 2011). L'activité portuaire représente 2 milliards d'euros de valeur ajoutée sur le Conseil de Territoire, et près de 10 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2011. Les grandes familles portuaires (armements, agences maritimes, pilotage, remorquage, manutention…) comptent 13 000 emplois sur le territoire des Bouches du Rhône dont 75 % localisés dans Marseille Provence Métropole, essentiellement à Marseille.

Plus de 13 000 emplois de la Façade Maritime Nord (2e, 3e, 14e, 15e, 16e arrondissements) sont liés à l'activité portuaire dans 506 établissements, soit 18,5 % de l'emploi de ces arrondissements (données Unistatis) et 8 % des établissements, 30 % des emplois liés au port du département, 72 % des emplois portuaires de MP. Ces emplois peuvent être des emplois logistiques, mais aussi de négoce et de tertiaire portuaire.

L'impact socio-économique du port sur l'économie régionale est en progression, entre 2007 et 2011. La part a progressé de 5 %, ce qui correspond à près de 2 200 emplois nouveaux. Cette progression est équilibrée entre les 2 bassins du port de Marseille-Fos. Cela confirme la prépondérance des marchandises diverses et le poids des escales dans la création d'emplois par le trafic.

Le port s'organise autour de deux bassins portuaires : sur Fos, les bassins Ouest sont dédiés aux trafics mondiaux (conteneurs, vrac liquide et solide, sidérurgie et pétrochimie, entrepôts et logistiques) et sur Marseille, les bassins Est sont tournés vers les trafics méditerranéens (croisiéristes, passagers, Ro-Ro, conteneurs, réparation navale). Entre bassins Ouest et Est (Fos et Marseille), la ventilation de l'emploi lié à l'activité portuaire en 2011 se faisait pour 30% des emplois référables aux trafics des bassins Est (plus de 13 000 sur 43 500 emplois à l'échelle métropolitaine) et pour 70 % à ceux des bassins Ouest.

Si les bassins Ouest du GPMM situés à Fos-sur-Mer (situés à 70 km de la ville centre) sont traditionnellement le domaine de la pétrochimie, des industries lourdes et de la massification industrielle, les bassins Est (400 ha au cœur de la zone urbaine) se présentent comme un port polyvalent, situés à proximité d'une zone densément peuplée de Marseille ; ils sont équivalents en trafic, à eux seuls, au 5e port français. Ils sont notamment dédiés au trafic passager et à des trafics fret très diversifiés, présentant des perspectives potentielles de croissance importantes (conteneurs, ro-ro…) ou se situant sur des marches "de niche". Le trafic de marchandises spécialisées des bassins Est de Marseille reste important, avec 45 % du trafic total des bassins Est sur l'axe Nord-Sud (Méditerranée et Afrique) et 1/3 de l'activité conteneur du port de Marseille-Fos. Plateforme logistique et industrielle à l'échelle nationale et européenne, les bassins de Marseille sont idéalement intégrés dans le système de desserte et d'approvisionnement de leur aire métropolitaine et plus généralement du Grand Sud.

Les bassins Est accueillent également l'activité de pêche professionnelle avec le Marché d'Intérêt National (MIN) situé à Saumaty. Le terminal de croisières (môle Léon Gourret), Marseille Provence Cruise Center, mis en service en juin 2006, a accompagné la croissance de ces marchés, grâce au développement des offres en tête de ligne. Le cap du million de touristes a été franchi en 2013, avec près de 2,5 millions de voyageurs en 2015.

En 2013, une charte ville port a été signée entre le GPMM et les instances locales, afin de réaffirmer les vocations industrielles, logistiques et commerciales du port, tout en ouvrant le port à la ville et en développant les synergies sur cette question d'interface portuaire.

Cette évolution rendue nécessaire doit permettre d'assurer un bon fonctionnement du port et du Territoire métropolitain, y compris en adaptant l'outil aux nouveaux navires de grandes

tailles : il doit conforter les bassins Est dans leur polyvalence, être clairement organisé et lisible à l'international, et permettre l'accueil de « trafics de niches ».

La nouvelle structuration du territoire s'est déjà formalisée au sud des bassins Est avec la réalisation du pôle culturel métropolitain autour du MUCEM, J1, Silo d'Arenc… et l'accueil du programme commercial des « Terrasses du Port ».

D'autres chantiers sont en poursuite tels que le déplacement des gares maritimes à destination du Nord des bassins Est, ou encore l'évolution de la forme 10 visant à accueillir la plus grande cale sèche (navires de plus de 340 mètres) de Méditerranée pour de la réparation navale.

5.4.2. L'enseignement supérieur, la recherche et l'innovation

5.4.2.1 Un fort potentiel d'innovation sur MP, des projets structurants

L'innovation sur le territoire de MP est portée par la recherche et par une politique de soutien aux entreprises innovantes : 6 pôles de compétitivité (Safe, Eurobiomed, Cap énergies, SCS, pôle Mer-Méditerranée, Optitec), 5 pépinières d'entreprises innovantes ,7 accélérateurs, 3 business angels, de nombreuses plateformes technologiques sont actifs sur le territoire.

Une offre immobilière dédiée aux entreprises innovantes est développée sur les sites spécifiques que sont : le Technopole de Château-Gombert, le Technopole de Luminy, le parc des Florides et le Pôle média de la Belle de mai. Chacun de ces projets structurants est adossé à un écosystème de l'innovation un système professionnalisé d'acteurs de l'innovation qui couvre les champs de la valorisation de la recherche, de l'appui à la création d'entreprises innovantes, de l'investissement dans la R&D, de l'attention portée aux innovations d'usage.

5.4.2.2 Le projet Henri Fabre : « L'entreprise étendue du futur en Provence »

Au cœur de la filière aéronautique, mécanique et énergétique, adossé aux grands groupes donneurs d'ordre de niveau mondial, au premier rang duquel se trouve Airbus Helicopters, le projet « l'entreprise étendue » représente un nouveau modèle industriel. Plus collaboratif, il est tiré par l'innovation et les opportunités technologiques, structurant un réseau de sous-traitants et fortement adossé à la formation.

Le Technoparc des Florides à Marignane, qui accueillait déjà 1 600 emplois début 2015, s'impose comme une solution d'implantation incontournable et immédiate. Le Parc d'Empallières (Saint-Victoret) et le projet Cap Horizon (Vitrolles) sont également porteurs de solutions à moyen terme.

5.4.2.3 Technopôle Château-Gombert : « Inventer l'industrie de demain »

Le Technopôle de Château-Gombert est le 1er pôle mécanique de France après la région parisienne, les compétences et services à l'innovation qui y sont rassemblés sont liés aux grands projets industriels du territoire (Henri Fabre, la French Tech…). Il regroupe 170 entreprises

dont plus de 50 start-up, 4000 salariés, 2 écoles d'ingénieurs, 8 laboratoires de recherche publique, 660 chercheurs, 2800 étudiants.

5.4.2.4 Le Technopole de Luminy et Marseille Immunopole : « Construire une référence mondiale en immunothérapie »

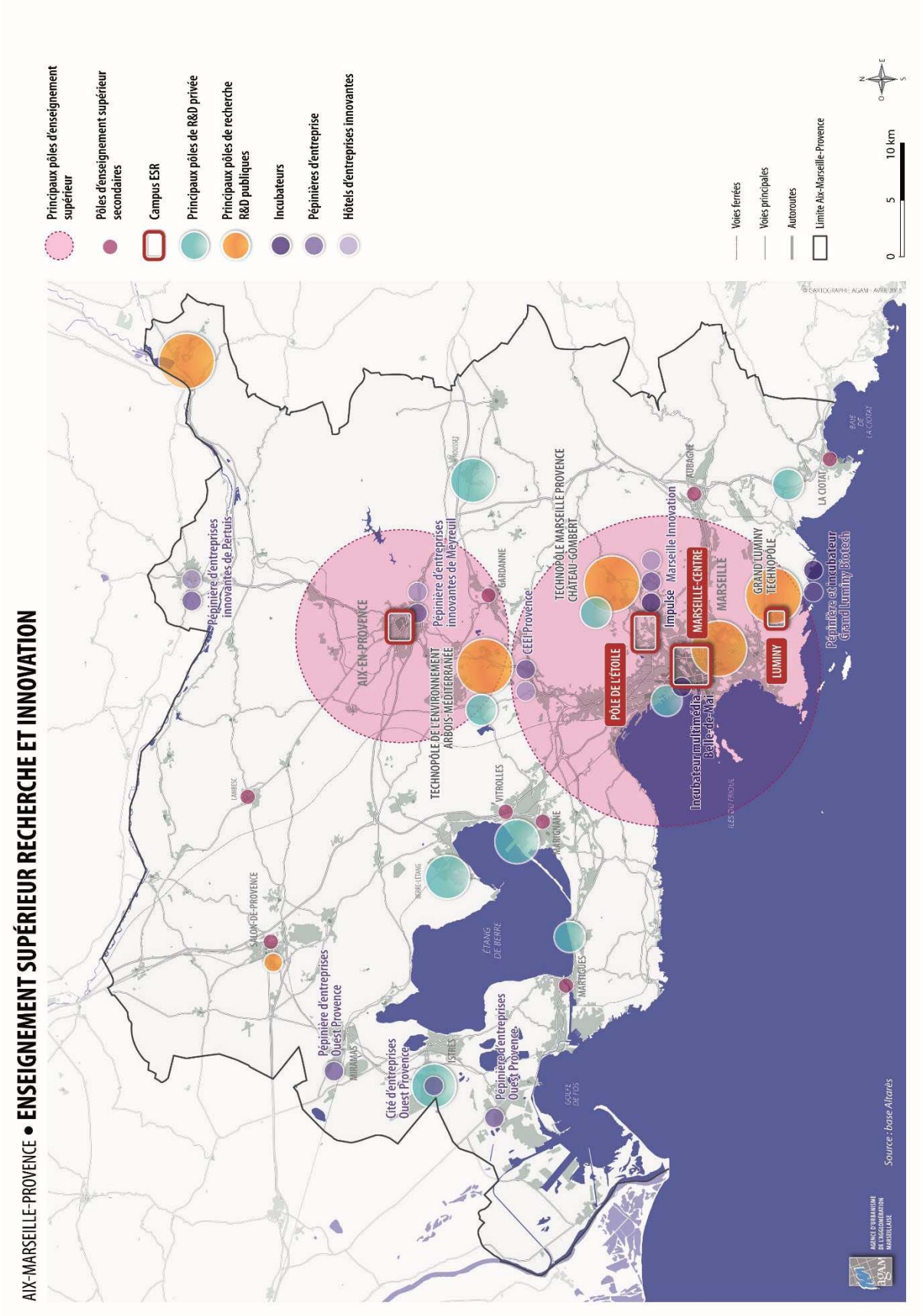
Marseille est reconnue comme un centre mondial de recherche en immunologie et de création des anticorps d'immunothérapie (médicaments qui révolutionnent notamment le traitement des cancers). Structuré autour du Pôle de Compétitivité Eurobiomed, d'Aix-Marseille Université, de l'AP-HM, de l'INSERM et d'acteurs industriels comme Innate Pharma, Sanofi ou HalioDx, le cluster Marseille Immunopôle vise à promouvoir la recherche et l'innovation, pour la mise à disposition aux patients de nouvelles immunothérapies contre les cancers et les maladies inflammatoires. Il porte une double ambition de niveau mondial, à la fois thérapeutique et économique. Il a pour défi de renforcer tous les éléments de la chaîne de l'innovation métropolitaine en immunologie : l'enseignement, la recherche fondamentale et clinique et l'industrie.

Très tôt, Marseille Provence a misé sur les biotechnologies en développant sur le Parc scientifique et technologique de Luminy une offre de locaux spécifiques dans le cadre du programme Luminy Biotechs. Un soutien qui a notamment permis de développer, sur 3 000 m², la pépinière spécialisée Grand Luminy. L'engagement récent de SANOFI dans MIMabs, la reprise de la start-up marseillaise Trophos par le groupe Roche, ou encore les brillantes perspectives d'HalioDx et le spectaculaire accord d'Innate Pharma avec AstraZenecca pour 1,2 milliard d'euros, viennent renforcer cette ambition stratégique.

5.4.2.5 Pôle media Belle de mai : « Déployer la filière images »

Implanté depuis 2004 sur 23 000 m^2 sur une ancienne friche de la Seita, le pôle Média Belle de Mai s'est imposé comme le lieu fédérateur des activités de l'image, du son et du multimédia. Il concentre plus de 50 entreprises et un millier d'emplois et constitue le site emblématique d'Aix-Marseille French Tech.

A l'échelle du Conseil de Territoire n°1 d'Aix-Marseille Provence, la filière compte près de 17 200 emplois, soit 44 % des emplois métropolitains. Les activités sont relativement diversifiées. Au sein du Cœur de filière, on retrouve tout d'abord les activités de logiciels et services informatiques (4 580 emplois), essentiellement localisées à Marseille (82 %), et de façon moindre à La Ciotat (10 %). 38 % de ces emplois relèvent du conseil en systèmes et logiciels informatiques, et 21 % de la programmation informatique.


AIX-MARSEILLE-PROVENCE • ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR RECHERCHE ET INNOVATION
Principaux pôles d'enseignement supérieur
Pôles d'enseignement supérieur secondaires
Campus ESR
Principaux pôles de R&D privée
Principaux pôles de recherche R&D publiques
Incubateurs
Pépinières d'entreprise
Hôtels d'entreprises innovantes
Voies ferrées
Voies principales
Autoroutes
Limite Aix-Marseille-Provence
0 5 10 km
AIX-EN-PROVENCE
TECHNOPÔLE DE L'ENVIRONNEMENT ARBOIS-MÉDITERRANÉE
Pépinière d'entreprises innovantes de Meyreuil
Pépinière d'entreprises innovantes de Pertuis
CEEI Provence
TECHNOPÔLE MARSEILLE PROVENCE CHÂTEAU-GOMBERT
PÔLE DE L'ÉTOILE
Impulse
Marseille Innovation
MARSEILLE-CENTRE
MARSEILLE
Incubateur multimédia Belle-de-Mai
GRAND LUMINY TECHNOPÔLE
LUMINY
Pépinière et incubateur Grand Luminy Biotech
LA CIOTAT
Pépinière d'entreprises Ouest Provence
Cité d'entreprises Ouest Provence
Source : base Alcatès

5.4.3. La filière santé

La filière santé est une filière motrice pour le Conseil de Territoire de MP.

Le poids de cette filière pris dans sa totalité pèse lourd : l'une des toutes premières (si ce n'est la première) de la métropole avec 76 000 emplois (chiffre CCIMP), dont au moins 50 000 emplois dans le Conseil de Territoire de MP.

La filière est composée de plusieurs segments : offre de soins public-privé, services support, distribution, industrie et recherche. Le secteur de la santé est notamment composé des établissements de soins de l'APH, de la santé privée (200 établissements pour le Sud-Est), des structures de type maison de retraite, de la distribution pharmaceutique, etc. Ce secteur a également vu se développer un grand nombre d'entreprises innovantes positionnées sur des compétences spécifiques et diverses telles que les biotechnologies par exemple.

5.4.3.1. La filière santé relève à la fois du public et du privé

Le secteur public comprend le secteur public hospitalier, les administrations de santé et la recherche publique : Le secteur public hospitalier représentait 30 067 emplois à l'échelle du département. Avec 4 hôpitaux et 3 400 lits, l'Assistance Publique - Hôpitaux de Marseille (AP-HM) est le 2ème Centre Hospitalier Universitaire de France et le 1er centre d'essais cliniques hors Paris. C'est aussi le premier employeur de la région, avec plus de 12 000 salariés et près de 2 000 médecins. A cela, il faudrait ajouter les administrations de santé (3 500 salariés en PACA dont ARS (600) sur Marseille) et la recherche publique (+ de 2 500 chercheurs en PACA).

Le secteur privé comprend différents segments.

L'offre de soin privée et les services supports (hors activités non dédiées spécifiquement aux soins), identifiés dans la filière NAF « santé humaine et action sociale ».

Cela comprend les établissements médicaux privés (dont la générale de santé), les établissements médicaux-sociaux, les professions médicales libérales, le transport médical, l'analyse biologique médicale.

Cette filière compte 40 186 salariés (hors public) avec une augmentation de 7,9 % dans le Conseil de Territoire de MP entre 2011 et 2014, qui représentent les 2/3 des effectifs métropolitains (62 462 salariés à l'échelle de la métropole et un chiffre en augmentation de 8,2 % entre 2011 et 2014).

Si l'on retire l'action sociale et l'accueil et l'accompagnement (autre que personnes âgées, handicapés, enfants en difficulté et petite enfance, soit 6 573 salariés), la filière santé humaine représente 33 613 salariés en 2014 pour le CT MP.

Hors filière, les services supports non dédiés spécifiquement aux soins sont largement externalisés: génie hospitalier, facility management, TIC, traitement des déchets (SODEXO, ONET, DALKIA etc.).

La distribution (le lien entre l'industrie et le client final) constitue une autre sous-filière importante de la santé, elle comprend notamment les répartiteurs pharmaceutiques et intermédiaires du commerce spécialisés en santé, et le commerce de détail (commerce de matériel médical et pharmacies), soit 6156 salariés à l'échelle du département des Bouches du Rhône.

5.4.3.2. La filière santé, un secteur également industriel

- L'industrie pharmaceutique : en PACA, elle se localise principalement dans les Alpes-Maritimes. Dans les Bouches-du-Rhône, elle compte seulement 368 salariés (2007), dont les laboratoires Boiron et Laphal industries (fabrication industrielle) à Marseille.

- L'industrie des dispositifs médicaux dans les Bouches-du-Rhône (1 234 salariés en 2007) compte notamment des entreprises comme Hill Rom, Siemens Health Services, Super Sonic Imagine, Sartorius Stadim Biotech, GE médical, Synapsis, Euros, PME bien positionnés sur certains segments de marché (implants, diagnostics…), avec également un certain nombre de TPE positionnées sur les segments de la prothèse dentaire, auditive ou orthopédique.

- Les bio-technologies : Elles constituent le moteur d'innovation de la pharmacie : Il s'agit d'entreprises jeunes (+ de 40 % ont moins de 10 ans) et de petite taille (42 % ont moins de 10 salariés) souvent issues des grands laboratoires publics. Et le poids de la filière santé dans le CT MP constitue un environnement (second pôle hospitalo-universitaire de France et troisième pôle français de recherche médicale) propice à l'éclosion de start-ups innovantes qui exportent leur savoir-faire comme SuperSonic Imagine, Trophos, Immunotech (filiale du groupe Beckman-Coulter), Innate Pharma ou encore Ipsogen-Qiagen. A l'échelle de la région PACA, la centaine d'entreprises de bio-technologies représente plus de 6300 emplois.

- La recherche médicale: Le développement de ces filières industrielles s'appuie sur le pôle de compétitivité Eurobiomed ainsi que sur des unités de recherche à réputation internationale comme le Centre d'Immunologie de Marseille Luminy, le Cancéropole (2e de France), l'Infectiopole dans le domaine des maladies infectieuses, le Cerimed spécialisé dans l'imagerie médicale ou encore l'Institut des maladies rares qui positionne Marseille comme centre de référence dans ce domaine en Méditerranée (4 500 salariés à l'échelle de PACA dont 2 500 chercheurs publics).

Un grand projet en cours : l'Immunopôle.

Marseille est reconnue comme un centre mondial de recherche en immunologie et de création des anticorps d'immunothérapie. Le cluster Marseille Immunopôle (MI), est l'un des trois clusters du « Pôle de compétitivité Santé Eurobiomed, et fédère tous les acteurs locaux pour faire d'Aix-Marseille-Provence une capitale mondiale de la recherche et développement de thérapies immunologiques. MI regroupe plus d'un millier de chercheurs, enseignants, médecins et industriels. Il associe Aix-Marseille-Université, l'Inserm, le CNRS, l'Institut Paoli-Calmettes et Innate Pharma et HalioDx. Lancé fin 2013, le cluster veut renforcer tous les éléments de la chaîne de l'innovation métropolitaine en immunologie pour renforcer sa visibilité internationale.

5.4.4. L'économie touristique en progression

L'économie touristique regroupe les activités d'accueil et de loisirs, l'hébergement, la restauration, les activités récréatives et artistiques.

Au-delà d'un socle naturel et d'un littoral porteurs d'attractivité touristique, la progression de cette économie s'est fortement appuyée ces dernières années sur l'émergence ou la requalification de sites urbains ou d'équipements culturels emblématiques, ou à tout le moins porteur d'image du territoire.

L'attractivité de l'économie touristique sur l'ensemble du territoire a également tiré profit de l'amélioration de la desserte de l'espace métropolitain avec l'arrivée du TGV au début des années 2000, puis, plus récemment, l'ouverture du terminal low-cost MP2 à l'aéroport Marseille Provence et la liaison en Eurostar à la Grande-Bretagne.

Le choix du développement touristique, notamment symbolisé par l'obtention du label « Capitale européenne de la Culture » pour l'année 2013 ou par la création du Parc National des Calanques, a notamment entraîné depuis une dizaine d'années un rattrapage quant aux capacités d'accueil à l'échelle du Conseil de Territoire de Marseille Provence. Le Parc National des Calanques, même si sa vocation majeure est la gestion et protection des milieux naturels, connait une attraction croissante, avec une visibilité internationale, illustrée avec plus de 2 millions de visiteurs pour l'année 2012.

Le développement du tourisme et des infrastructures associées (ports de plaisance, équipements, hébergements dans une certaine mesure) reste cependant contraint par la nécessaire protection des nombreux espaces naturels, également garants de l'attractivité de la destination, et par la rareté des espaces littoraux aménageables induite.

Une destination en croissance qui conjugue différentes formes de tourisme

Le tourisme urbain et culturel

L'année « Marseille Provence 2013, capitale européenne de la culture » a eu un effet positif sur la fréquentation touristique, l'image internationale de la métropole mais aussi a permis d'enclencher une réelle valorisation de sites et de l'espace urbain.

Principale destination du tourisme urbain et culturel du Conseil de Territoire, Marseille disposait avant 2013 d'un socle d'attractivité centré sur les quartiers Sud, entre le stade Vélodrome et les plages du Prado. Désormais, il s'appuie aussi sur un centre historique dont l'intérêt ne se limite plus à Notre-Dame de la Garde mais s'ouvre également à des espaces publics requalifiés et à des équipements culturels emblématiques pour certains (au premier rang desquels le MuCEM et la séquence touristique qu'il constitue avec la Villa Méditerranée, le Musée Regards de Provence, le quartier du Panier, le Vieux-Port piétonnisé…). Cette attractivité renouvelée s'appuie aussi sur le développement concomitant d'une offre commerciale, notamment sur le front de mer.

Ces dynamiques héritées de 2013 ont permis une poursuite de la hausse de la fréquentation touristique et une valorisation positive de l'ensemble du Conseil de Territoire et de la métropole.

Les équipements ouverts ou rénovés à cette occasion ont en effet maintenu des niveaux de fréquentation relativement élevés. Quant à ceux qui existaient auparavant, à l'exception de quelques-uns ayant accueilli en 2013 des expositions phares, ils ont enregistré des fréquentations supérieures.

Ainsi, dans les musées, si la fréquentation a baissé de 19 % entre 2013 et 2014, elle a augmenté de 190 % entre 2012 et 2014 avec près de 2.5 millions de visites comptabilisées en 2014. Cette hausse est essentiellement due aux nouveaux établissements tels que le MuCEM, la Villa Méditerranée ou le FRAC, ainsi qu'à la réouverture après travaux d'équipements comme le musée d'Histoire de Marseille. Si l'on considère la seule fréquentation des équipements déjà existants en 2012, celle-ci se montait à 1,13 million de visites en 2014, soit une hausse de 33 % par rapport à 2012.

Des sites naturels, balnéaires et identitaires

Outre l'affirmation de Marseille comme destination de tourisme culturel et urbain, le Conseil de Territoire de Marseille Provence dispose d'une diversité de sites qui contribuent également à l'attractivité touristique :

- des sites balnéaires : La Ciotat, Cassis, la Côte Bleue, Lido du Jaï…
- des sites identitaires, des villages typiques : Cassis, Allauch, Gémenos…
- des sites naturels : le Parc National des Calanques, la forêt de Saint-Pons à Gémenos, la forêt de Fontblanche à Ceyreste et Roquefort-la-Bédoule, les Calanques d'Ensuès…

Les communes du littoral (Cassis, Carry-le-Rouet, La Ciotat, Sausset-les-Pins) reposent sur un tourisme balnéaire marqué par la qualité des sites naturels remarquables et des activités variées : baignade, nautisme, plongée sous-marine au sein du Parc Marin de la Côte Bleue, randonnée en bord de mer (notamment sentiers balisés du GR51 de Marseille à Cassis).

L'attractivité touristique de ces communes est confortée par la diversité des hébergements (hôtels, chambres d'hôtes, campings, centres de vacances) mais aussi par le niveau haut de gamme de certains établissements (hôtels allant jusqu'à 4 étoiles). Ces capacités d'accueil et l'attractivité expliquent ainsi le fort dynamisme de Carry-le-Rouet et de Cassis, qui doublent leur population en période estivale. L'activité économique des communes littorales est caractérisée également par la présence de casinos de jeux, vecteur important d'attractivité et d'image balnéaire (Cassis, La Ciotat, Carry-le-Rouet).

L'étang de Berre, longtemps associé à la pétrochimie et à l'industrie lourde depuis ces 50 dernières années, présente un fort potentiel touristique qui émerge peu à peu. La présence de zones humides, sa richesse avifaune et un littoral propice à la baignade sont autant d'atouts à saisir, qui profitent aux aménagements touristiques en cours.

Tel est le cas de Marignane qui connait sur le Lido du Jaï un développement des pratiques ludico-sportives comme le Kitesurf et la planche à voile ou encore la mise en valeur des rives de l'étang de Bolmon avec la balade des familles et la base de loisirs de l'Estéou. Le littoral lagunaire communautaire de Marignane à Châteauneuf-lès-Martigues connait une pratique touristique locale en développement, avec de forts enjeux d'aménagement et d'infrastructures.

A l'inverse, les communes de l'arrière-pays présentent des équipements touristiques insuffisants et des capacités d'accueil plus limitées. L'intérêt touristique réside notamment dans la visite du patrimoine culturel provençal (Allauch) ou dans la pratique de la randonnée pédestre au sein des massifs boisés (la Sainte-Baume et la forêt de Fontblanche).

Les Calanques présentent la particularité d'être à la fois fréquentées sur terre et en mer : en 2009, les touristes représentaient 54 % des visiteurs terrestres et 51 % des visiteurs maritimes.

Les croisières et les lignes maritimes régulières

Marseille est désormais entrée dans le top 15 mondial des ports de croisière devant New-York. Marseille est aussi un grand port à passagers de lignes régulières vers la Corse et vers les destinations internationales méditerranéennes. Ces trafics représentent aujourd'hui plus de 1 million de passagers annuel qui atteindra les 1,5 millions de passagers dès stabilisation de la situation de la desserte avec la Corse.

L'activité croisière à Marseille connaît une croissance régulière depuis plusieurs années (+10 % entre 2013 et 2014, +47 % entre 2012 et 2014, près de 9 % entre 2014 et 2015).

Avec près de 1,5 millions de passagers en 2015, dont un tiers en tête de ligne, Marseille est ainsi le 1er port d'embarquement français (devant French Riviera, Var Provence et le Havre), le 6e européen et figure désormais dans les 15 premiers mondiaux. Il est également le 5e port méditerranéen et fait désormais partie des 15 premiers ports mondiaux.

La volonté d'entretenir ce développement, soutenue par une activité en forte évolution au niveau mondial, avec près de 1,7 millions de passagers attendus en 2016, est affirmée par les acteurs locaux qui entendent faire entrer la destination parmi les 10 premiers ports de croisières au monde à l'horizon 2020.

Les plus de 520 000 passagers en tête de ligne permettent d'attirer des croisiéristes en préséjour, qui effectuent des dépenses d'hébergement, de restauration et de shopping. Par ailleurs, la saisonnalité s'estompe et la saison « haute » (+ de 4 000 passagers/jours) tend à s'allonger d'avril à novembre.

Le tourisme d'affaires

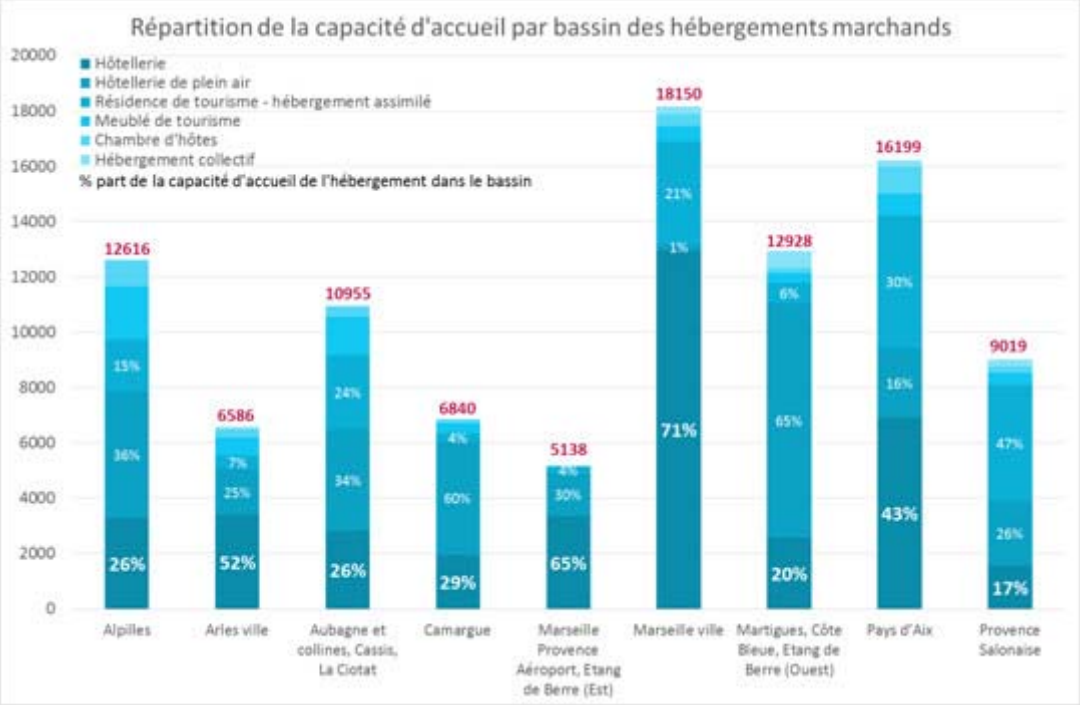
La position de Marseille comme destination de tourisme d'affaires s'est également affirmée au cours de la dernière décennie. Plus récemment, au-delà du pic marqué par l'année 2013 pour l'organisation de congrès, les différents types de manifestations (congrès, séminaires, colloques, …) ont connu une progression continue depuis 2012.

La Cité phocéenne est devenue la 2e ville de France pour l'accueil de congrès internationaux et se positionne au 60e rang mondial au classement de l'I.C.C.A. (International Congress and Convention Association). Ce sont ainsi 334 333 Journées Congressistes, 563 manifestations, 1 674 jours et 115 255 participants qui ont été recensés en 2014.

Outre l'effet « Marseille Provence 2013 », l'offre culturelle étant un critère de choix non négligeable d'une destination, des investissements ont également été réalisés pour une remise à niveau des deux principaux équipements existants : 40 millions d'euros pour le Parc Chanot, qui peut désormais accueillir jusqu'à 7 000 personnes en plénière et dispose de 60 000 m² de surfaces d'exposition ; 12 millions d'euros pour le Palais du Pharo qui, outre son architecture emblématique, jouit d'une situation privilégiée, en surplomb du Vieux-Port face à la rade de Marseille et au Mucem.

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 à Marseille.

Une offre d'hébergement en croissance



Source : Bouches-du-Rhône Tourisme, Fréquentation touristique 2014

Parc hôtelier

Les projets sont encore nombreux : entre 2015 et 2017, ce sont ainsi plus de lits supplémentaires qui étaient attendues à l'échelle du département.

A l'échelle d'Aix-Marseille Provence, Marseille et le Pays d'Aix représentent plus du tiers de la capacité d'accueil marchande, plus de la moitié de la capacité d'accueil hôtelière et concentrent une large part de la progression entre 2004 et 2014 après l'année Capitale européenne de la culture.

En effet, la capacité d'accueil du parc hôtelier des Bouches-du-Rhône s'est accrue sur cette période de 19 % (+5 500 lits), Marseille a gagné 3 000 lits, Marseille Provence Aéroport – étang de Berre (Est) 1 000 lits et le Pays d'Aix 900 lits. En 2014, Marseille et le Pays d'Aix concentraient 52 % de la capacité d'accueil hôtelière du département, soit 4 points de plus qu'en 2004.

Plus récemment, entre 2012 et 2015, si l'ensemble des bassins touristiques des Bouches-du-Rhône continue de voir ses capacités d'accueil augmenter, à l'exception de Martigues – Côte Bleue – étang de Berre (Ouest), les deux principales villes d'Aix-Marseille Provence hébergeaient encore plus d'un lit supplémentaire sur 2.

5.4.5. Une armature commerciale forte et variable selon les territoires

Le commerce constitue une fonction structurante qui impacte la consommation d'espace, les déplacements, l'emploi, l'urbanisme et l'attractivité du territoire.

Le marché du territoire de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence compte près de 1,85 millions d'habitants dont 1,05 million résidant sur Marseille Provence Métropole.

De 1999 à 2012, la population de Marseille Provence Métropole a augmenté de 6,3% et le nombre de ménages de 10,5% sous l'impact de plusieurs facteurs : le desserrement des ménages dont 38 % sont constitués d'une seule personne et les familles monoparentales soit 12 % sur le territoire. Légèrement en dessous de la moyenne nationale, la part de ménages retraités est de 32%.

Ces caractéristiques socio démographiques impactent la consommation, le marché et le potentiel de développement commercial.

Le montant des dépenses au sens strict (hors cycles-auto et Café-Hôtel-Restaurants) des habitants de MP est chiffré à 7,3 Mds € soit plus de 57 % du marché de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence (12,8 Mds €) qui de 1999 à 2013 a augmenté globalement de 21 % tandis que celui de MP progressait de 13 %.

L'armature commerciale développée sur MP s'articule autour de :

- 3 pôles régionaux : Marseille Centre-Ville, Grand Littoral et la Valentine,

- 10 pôles majeurs : Ancre Marine à La Ciotat, La Valampe à Châteauneuf-lès-Martigues, Leclerc Saint-Pierre-Marignane, La Laure- Saint-Victoret, Centre commercial Bonneveine, Auchan Saint-Loup, Le Merlan, Roy d'Espagne-Sormiou, Castellane et prochainement le Centre Commercial du Prado, à Marseille. Ce type d'offre plus proche sur des zones d'influence moins étendues, constitue une alternative aux pôles régionaux et les fragilise dans leur configuration d'offre actuelle.

Le commerce de MP évolue dans un contexte d'intensité concurrentielle développée sur le Territoire métropolitain, avec la présence de 5 pôles régionaux qui jouent un rôle essentiel dans les dépenses hors besoins courants : Plan de Campagne, Aix Centre-Ville et Aix – Les Milles au Nord, Grand Vitrolles à l'Ouest et la zone commerciale d'Aubagne à l'Est.

Hors Marseille, 83% des dépenses globales des habitants des communes de MP (dont 93% des dépenses courantes) se maintiennent sur le territoire communautaire, 9% se dirigent vers d'autres pôles de la Métropole et 8% vers d'autres formes de commercialité.

Environ 6 % (447,3 M°€) du marché global dont 26 % des achats occasionnels (électroménager, matériel électronique, informatique, photo, meubles,…) sont captés par la vente directe et la vente à distance ou « e-commerce », soit un chiffre d'affaires global équivalent à un pôle régional.

Sur la période 2009-2015, le nombre de locaux commerciaux de Marseille Provence Métropole hors Marseille a progressé de 7,7% passant de 2 970 à 3 200 alors que le nombre de commerces et services actifs est quasiment stable : 2 701 commerces contre 2 694 en 2009 ; l'augmentation du taux de vacance passant de 9 % à 16 % accompagne la croissance du nombre de locaux commerciaux.

Le bassin Ouest

- Les 8 communes du territoire regroupent 49 sites commerciaux pour 1 302 locaux soit une progression de 10 % des locaux, pour un nombre de commerces et services stable: 1 086 contre 1 091 en 2009, le taux de vacance passant de 8 % à 17 %. Il est particulièrement marqué sur Marignane et son centre-ville (22 % à 33 %) et très présent à Saint-Victoret (18 %), Châteauneuf-lès-Martigues (17 %) et Ensuès-la-Redonne (16 %).

Si le secteur ne perd pas d'établissements ou presque, et attire une vingtaine d'établissements à enseigne, il perd beaucoup en diversité sur l'équipement de la personne et de la maison. Le rôle des grandes surfaces généralistes s'y est renforcé.

- 81 % des dépenses en besoins courants des habitants du secteur sont réalisées dans des commerces du bassin, 1 % se dirige vers les commerces de Marseille et 18 % vers d'autres sites, en particulier Grand Vitrolles.
- Les flux internes au bassin s'organisent dans une logique Sud - Nord par attraction des pôles majeurs et structurants de Marignane et Châteauneuf-lès-Martigues.

Le bassin Est

Il regroupe 6 communes, 30 sites pour 1 435 locaux commerciaux. Le nombre de commerces et services actifs progresse globalement avec 17 établissements actifs de plus, soit 1 215 en 2015. Parallèlement, le nombre de locaux vacants progresse plus vite avec 81 fermetures supplémentaires passant de 139 locaux (10,4 %) à 220 locaux (15,3 %).

Contrairement aux deux autres bassins, il n'y a pas vraiment de progression du nombre de commerces en besoins courants et la perte de diversité, beaucoup plus limitée, est circonscrite au domaine de l'équipement de la maison (90 établissements contre 103 en 2009).

- 73 % des dépenses en besoins courants sont réalisées dans les commerces du bassin Est, 2 % sur Marseille et 21 % sur d'autres sites ;

- Pour la destination de ces flux « sortants », l'attractivité d'Aubagne est dominante. Le taux de maintien des dépenses sur le secteur descend à 47 % sur Roquefort-la-Bédoule, 31 % sur Gémenos et 61 % sur Carnoux-en-Provence, alors qu'il est près de 90 % sur La Ciotat.

Les flux internes au bassin sont en conséquence limités, l'organisation spatiale impliquant une attractivité du pôle de la Ciotat plus orientée à l'Est et une emprise forte au sein du bassin uniquement sur Ceyreste.

Le bassin Centre

Hors Marseille :

Il comprend 3 communes, 16 sites commerciaux pour 463 locaux commerciaux dont 400 en activité. Entre 2009 et 2015, le nombre de locaux commerciaux actifs est passé de 405 à 400 soit une perte de 5 commerces.

- Le Centre-Ville de Plan-de-Cuques constitue le premier point d'ancrage pour l'ensemble Allauch / Plan-de-Cuques, avec une centaine de commerces et services actifs, alors que Septèmes-les-Vallons est fortement polarisé par Plan-de-Campagne.

- Les commerces du bassin Centre captent 41 % des dépenses en besoins courants, 32 % se dirigent vers Marseille et 26 % vers divers autres sites. Les dépenses sortantes se dirigent en majorité vers Plan-de-Campagne pour Septèmes-les-Vallons (45%), Allauch et Plan-de-Cuques s'orientant plutôt vers Marseille et Aubagne.

Les 3 bassins s'articulent autour de Marseille, 852 500 habitants (en 2012), 82 % de la population de MP et 46 % de la Métropole d'AMP.

Marseille :

Avec près de 6 milliards d'euros pour les dépenses au sens strict dont 2,1 Mds en alimentaire, la ville génère 80 % du marché théorique de MP.

Elle totalise environ 17 500 commerces dans une offre nombreuse, diverse et structurée :

- 3 pôles Régionaux : « Marseille Centre-Ville », 1er pôle commercial de la Métropole dont la zone d'influence principale draine 920 000 habitants (396 000 ménages) en progression sensible. Le plateau commercial de l'hypercentre s'est récemment étayé en direction d'Euroméditerranée avec « les Terrasses du Port » et « les Docks ». Sa zone d'influence principale est contenue par les pôles régionaux de « Grand Littoral » au Nord et « la Valentine » à l'Est.

- 5 pôles majeurs : composés d'une offre principale d'hypermarché et d'une galerie marchande non alimentaire qui les posent en facteur de centralité Bonneveine, Sormiou Roy d'Espagne, Auchan Saint Loup et Le Merlan, sont une alternative aux pôles régionaux. Le secteur Castellane et prochainement le « Prado » sont, eux, en discontinuité du plateau d'hypercentre mais en milieu urbain.

- Un maillage fin de commerces de proximité : pour ceux-ci, l'objectif vise une réponse aux besoins courants structurée autour des effets de centralité de quartiers et noyaux villageois

existants, en évitant l'implantation de grandes et moyennes surfaces alimentaires ou de galeries marchandes isolées. Ce sont ainsi 44 centralités urbaines de quartiers de la ville qui sont identifiées et délimitées au Document d'Aménagement Commercial de MP approuvé en 2013 pour l'implantation de ces projets sans développement de très grandes surfaces (+ de 2 500 m^2).

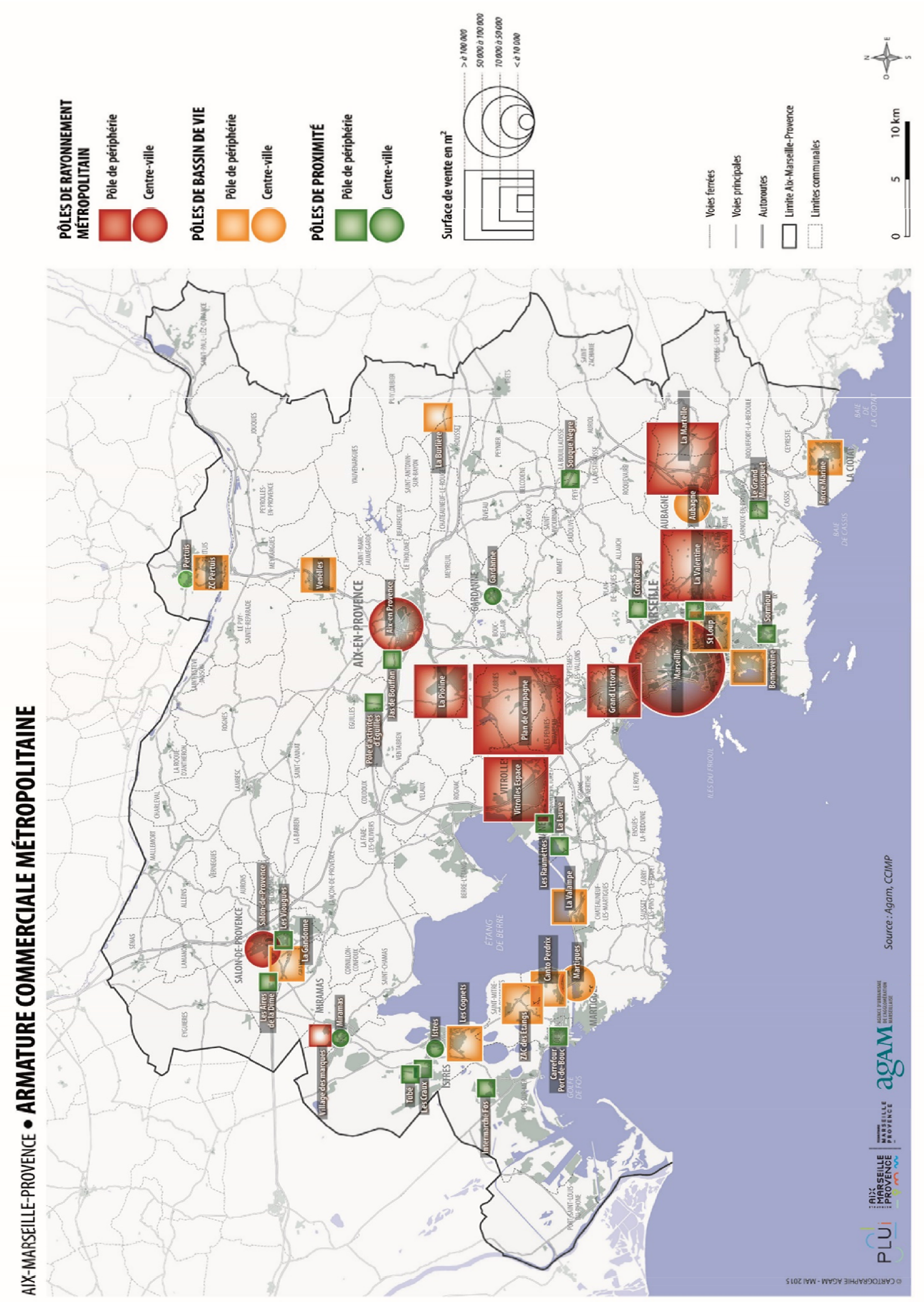
La projection des objectifs démographiques des SCOT du Territoire métropolitain vise une population d'environ 2,05 millions en 2030 dont une augmentation de 9% de la population de MP qui atteint 1,15 millions.

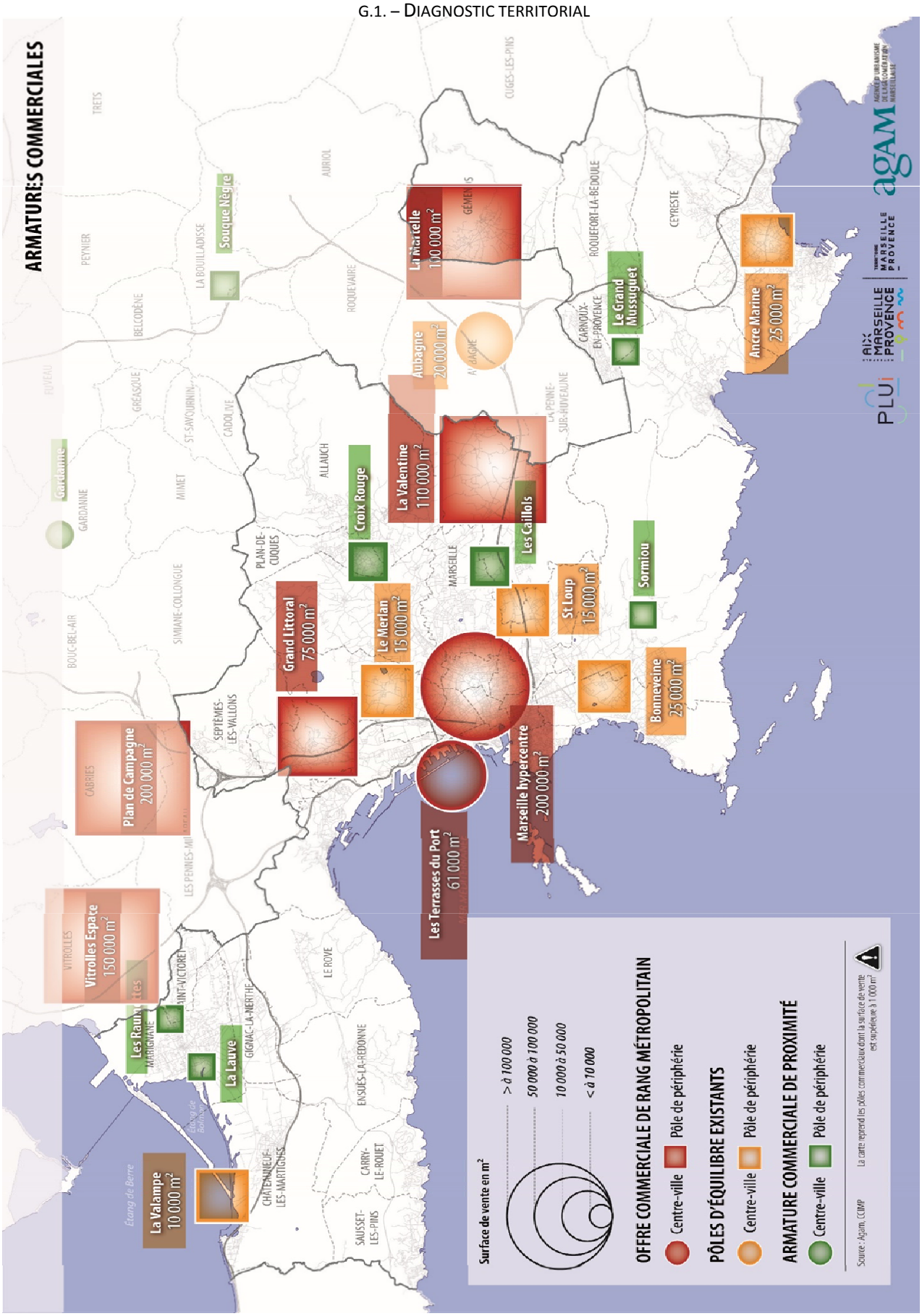
Face aux mutations de comportements des consommateurs (desserrement des ménages renforçant le poids des dépenses contraintes, modes de consommation valorisant les enseignes de distribution et marques, importance croissante du e-commerce et de la Vente A Distance, diversification des comportements d'achats…), de nouveaux concepts commerciaux vont émerger.

L'analyse du potentiel de croissance de marché à l'échelle de la Métropole à l'horizon 2030 rapportée aux projets récents, en cours ou envisagés orientent vers une probable surdensité à terme.

Les axes essentiels d'analyse :

- Poursuivre le renforcement de l'attractivité du Centre-Ville de Marseille comme vecteur de rayonnement de la Métropole ;
- Encadrer le développement des pôles majeurs et intermédiaires de grandes et moyennes surfaces en limitant le développement des galeries commerciales qui impactent directement les centralités ;
- Accompagner la mutation des pôles régionaux dont La Valentine vers une logique multifonctionnelle, habitat, activités, tertiaire, loisirs, ce qui rationaliserait leur desserte en transports en commun face à l'usage intensif de la voiture individuelle ;
- Qualifier un maillage de sites de proximité viables en accompagnant la requalification ou la réorganisation dans le cadre de nouveaux quartiers ;
- Accompagner le resserrement ou réorganiser les linéaires commerciaux des centralités pour conforter leur insertion urbaine en identifiant les linéaires prioritaires au PLUi et en décourageant les implantations hors linéaires ;
- Stimuler la créativité des professionnels sur le territoire pour inscrire la métropole dans la modernité en particulier, inscrire l'offre dans une logique multicanal en renforçant les structures logistiques du dernier kilomètre dans un maillage serré du territoire.


AIX-MARSEILLE-PROVENCE • ARMATURE COMMERCIALE MÉTROPOLITAINE
PÔLES DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN
Pôle de périphérie
Centre-ville
PÔLES DE BASSIN DE VIE
Pôle de périphérie
Centre-ville
PÔLES DE PROXIMITÉ
Pôle de périphérie
Centre-ville
Surface de vente en m²
> à 100 000
50 000 à 100 000
10 000 à 50 000
< à 10 000
Voies ferrées
Voies principales
Autoroutes
Limite Aix-Marseille-Provence
Limites communales
0 5 10 km
Source : Agam, CCIMP
© CARTOGRAPHIE AGAM - MAI 2015
La Martelle
Aubagne
La Valentine
Marseille
Grand Littoral
Plan de Campagne
La Pioline
Aix-en-Provence
Vitrolles Espace
St Loup
Bonneveine
Sormiou
Croix Rouge
Ancre Marine
Le Grand Mussuguet
Souque Nègre
La Burlière
Venelles
ZC Pertuis
Pertuis
Gardanne
Jas de Bouffan
Pôle d'activités d'Éguilles
La Lauve
Les Raumettes
La Valampe
Martigues
Canto Perdrix
ZAC des Étangs
Les Cognets
Istres
Carrefour Port-de-Bouc
Intermarché Fos
Tubé
Les Craux
Miramas
Village des marques
Les Aires de la Dîme
La Gandonne
Les Viougues
Salon-de-Provence
ÉTANG DE BERRE
GOLFE DE FOS
AIX-EN-PROVENCE
MARSEILLE
AUBAGNE
VITROLLES
SALON-DE-PROVENCE
MIRAMAS
ISTRES
MARTIGUES
GARDANNE
LA CIOTAT
agam
PLUi


ARMATURES COMMERCIALES
La Valampe 10 000 m²
Vitrolles Espace 150 000 m²
Plan de Campagne 200 000 m²
Les Terrasses du Port 61 000 m²
Grand Littoral 75 000 m²
Le Merlan 15 000 m²
Croix Rouge
Marseille hypercentre 200 000 m²
La Valentine 110 000 m²
Les Caillols
St Loup 15 000 m²
Sormiou
Bonneveine 25 000 m²
Aubagne 20 000 m²
La Viste 100 000 m²
Le Grand Mussuguet
Ancre Marine 25 000 m²
La Lauve
Souque Nègre
Gardanne
Surface de vente en m²
> à 100 000
50 000 à 100 000
10 000 à 50 000
< à 10 000
OFFRE COMMERCIALE DE RANG MÉTROPOLITAIN
Centre-ville
Pôle de périphérie
PÔLES D'ÉQUILIBRE EXISTANTS
Centre-ville
Pôle de périphérie
ARMATURE COMMERCIALE DE PROXIMITÉ
Centre-ville
Pôle de périphérie
Source : Agam, CCIMP
La carte reprend les pôles commerciaux dont la surface de vente est supérieure à 1 000 m²
PLUi
aix MARSEILLE PROVENCE
MARSEILLE PROVENCE
agam

5.4.6 L'artisanat, un moteur économique et urbain

A l'échelle de la Métropole Aix-Marseille Provence, l'artisanat regroupe, au 1 er janvier 2018, 20 168 entreprises artisanales et 25 500 emplois, soit 25 % de l'activité économique de Marseille Provence et 67 % des artisans de la Métropole Aix-Marseille Provence. Sur certaines communes, la part de l'artisanat dans l'économie totale s'élève à plus de 35%, notamment sur le secteur Ouest (Marignane, Châteauneuf-les-Martigues, Gignac-la-Nerthe (44%), Saint-Victoret, le Rove) mais aussi sur Septèmes-les-Vallons, Allauch et Roquefort-la-Bedoule. De par leurs produits et services incontournables mais aussi leur savoir-faire d'excellence, les entreprises artisanales constituent une véritable force économique qui se répartit selon 4 filières : bâtiment (42%), services (35%), production (13 %) et alimentation 10%. En plus de leur poids économique, les activités artisanales occupent toujours une place privilégiée dans l'économie urbaine, en participant à la fois à la diversité de l'offre commerciale, à l'efficacité du renouvellement urbain et au dynamisme « créatif » de la ville.

A Marseille, notamment, ce secteur représente un poids économique important regroupant un peu plus de 15 000 établissements, soit 20 % du nombre total d'établissements de la métropole et constitue 7% de l'emploi salarié privé de la ville. Son poids est en augmentation de 15% depuis 2012, tandis que le taux de croissance annuel moyen des entreprises est de + 2,8 % sur le territoire Marseille Provence. Représentant presque la moitié de l'artisanat marseillais, le secteur du bâtiment regroupe 7 300 établissements artisanaux, correspondant à 6 500 emplois salariés privés en 2017. Il enregistre une augmentation de 15% entre 2012 et 2017, soit le double de l'artisanat de proximité. Les problématiques liées à l'accessibilité (accès routiers difficiles, zones de livraison rares) du centre-ville engendrent une répartition inégale sur le territoire : les arrondissements périphériques (hors 1er à 7 ème arrondissement) concentrent 70% du secteur. Ces activités ont un lien direct avec le tissu bâti de la ville qui représente leurs principaux marchés. En dehors de ce secteur spécifique, le centre-ville de Marseille reste une localisation préférentielle d'implantation pour l'artisanat, avec 54 % de l'artisanat créatif et 45% des activités de proximité (notamment du commerce de bouche et des services) de l'ensemble de la ville. Entre 2012 et 2017, cette tendance se confirme, avec un accroissement en moyenne de 13 % des activités artisanales localisées, tous secteurs confondus.

Au regard de son inscription, tant dans le secteur de l'économie résidentielle que dans le secteur de l'économie productive, mais aussi dans les filières stratégiques du territoire (maritime/logistique et aéronautique/mécanique), et dans le secteur de l'économie du tourisme, notamment grâce à l'image d'authenticité qu'il véhicule, l'artisanat devient un maillon indispensable du développement du territoire. Par ailleurs, dans un contexte de retour à la proximité, de valorisation de la singularisation commerciale et du développement des activités créatives comme élément incontournable d'attractivité, l'artisanat a aussi une réelle capacité à faire évoluer et moderniser l'offre économique territoriale.

Activités : le développement économique et l'emploi

CHIFFRES-CLES

- *Le Conseil de Territoire concentre 408 291 emplois en 2014, soit plus de 50 % des 738 180 emplois du Territoire de la métropole d'Aix Marseille Provence*
- *Un taux de chômage de 13,3 % sur la zone d'emploi Marseille-Aubagne au 3e trimestre 2013 (contre 10,5 % en France Métropolitaine)*
- *20% de la population est sans diplôme et les niveaux supérieurs à Bac+2 sont nettement moins présents (15.6%) qu'à Toulouse (21.5%) ou Lyon (19.6%)*
- ***Des déplacements travail-études représentant 60% des déplacements métropolitains***
- *Près de 2 460 ha de zones d'activités économiques dédiées (sources : POS-PLU en vigueur en mars 2016)*
- *Des zones d'activités économiques dédiées qui totalisent près de 30 % des emplois salariés privés du Conseil de Territoire de MP*
- *Le port de Marseille-Fos est le 5e port européen, 2e port de Méditerranée et le 1er port de France en termes de volume de marchandises, avec 82 millions de tonnes en 2015 et 2,5 millions de passagers en 2015*
- *Environ 4 millions de touristes sont venus sur le Territoire du Conseil de Territoire en 2009, soit un essor de près de 30 % en 10 ans*
- ***« Aix-Marseille Université » la plus grande université de France avec 70 000 étudiants, 7500 personnels 150 laboratoires de recherche***
- *Près de 20 000 entreprises artisanales, soit 25 % de l'activité économique de Marseille Provence et 67% des artisans de la Métropole Aix-Marseille Provence*

Activités : le développement économique et l'emploi

ENJEUX

Enjeux métropolitains

- *L'organisation du Territoire au service du développement économique : renforcement de la polarisation de l'économie, accompagnement du développement économique par des politiques de soutien dans les domaines de l'habitat et des transports.*
- *La conservation d'un tissu économique diversifié facteur de résilience à la crise et pourvoyeur d'emplois qualifiés et non qualifiés.*
- *Le maintien d'une diversité de filières économiques de pointe.*
- *Le renforcement du rayonnement et la lisibilité à l'international de Marseille, en tant que capitale maritime et portuaire, et la poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port.*
- *La continuité de l'accueil de cadre des fonctions métropolitaines, dans la même dynamique que les autres Conseils de Territoire de la métropole.*
- *L'amélioration de la compétitivité du Territoire pour combler le retard par rapport aux autres métropoles.*
- *L'amélioration de l'attractivité du Territoire, notamment du centre-ville de Marseille pour conforter son rôle de locomotive métropolitaine.*
- *L'amélioration des liaisons en transports en commun entre les pôles d'enseignement supérieur et de recherche*

Enjeux thématisés à l'échelle du Conseil de Territoire

- *La préservation du foncier économique pour l'accueil d'activités productives, logistiques, aéronautiques… et la prise en compte des besoins d'extension.*
- *La cohérence du développement économique par bassin du Territoire, en lien avec le développement résidentiel.*
- *La poursuite du développement de l'économie résidentielle, qui occupe une place importante en emplois, pour l'adapter à l'évolution de la population et de ses besoins (vieillissement, services à la personne...).*
- *La limitation de projets commerciaux en dehors des pôles déjà existants et très attractifs en volume en accompagnant l'évolution qualitative du commerce.*
- *La poursuite de l'accompagnement du développement du port de Marseille-Fos dans le cadre de la « charte ville-port ».*
- *Le renforcement du rayonnement et la lisibilité à l'international de Marseille, en tant que capitale maritime et portuaire, et la poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port.*
- *L'amélioration de la desserte par transports collectifs des zones économiques afin de faciliter l'accès à l'emploi.*
- *L'amélioration des conditions d'attractivité et de qualité de vie du Territoire pour favoriser l'implantation d'entreprises ayant un rayonnement européen et international.*
- *L'accompagnement du développement d'une offre de bureau diversifiée en*

Activités : le développement économique et l'emploi

Enjeux bassin Centre

- *L'adaptation de l'offre d'espaces à la stratégie de localisation des entreprises, intimement liée aux externalités positives offertes par le site et son environnement urbain.*
- *La marge de manœuvre sur les communes périphériques en fonction des dessertes, pour les PMI ou PME tournées vers la proximité.*
- *La conservation de la diversité économique et d'une capacité foncière pour accueillir des entreprises de l'économie productive, de l'artisanat et de la logistique urbaine.*
- *Le renforcement de l'attractivité des principaux pôles économiques : pôle directionnel d'Euroméditerranée, pôles de recherche et développement, campus.*
- *La préservation de la vitalité et la mixité du centre-ville de Marseille pour des activités tertiaires et commerciales.*
- *La densification des espaces économiques.*
- *Le développement de l'équité territoriale (mixité et mobilité résidentielle, accès aux services, lutte contre l'échec scolaire, transports en commun) et la lutte contre le chômage : accès à la formation, mobilité, emploi des femmes.*

Enjeux bassin Ouest

- *La densification des espaces économiques et l'anticipation des besoins fonciers nécessaires.*
- *L'amélioration de la desserte routière et par transport en commun.*
- *L'amélioration de l'organisation et de la lisibilité des espaces économiques.*
- *La définition des besoins en zones artisanales des communes de la Côte Bleue.*
- *Le renforcement de l'offre commerciale de proximité pour les besoins courants des habitants, notamment au niveau des centres urbains.*
- *La Lutte contre le chômage des femmes.*

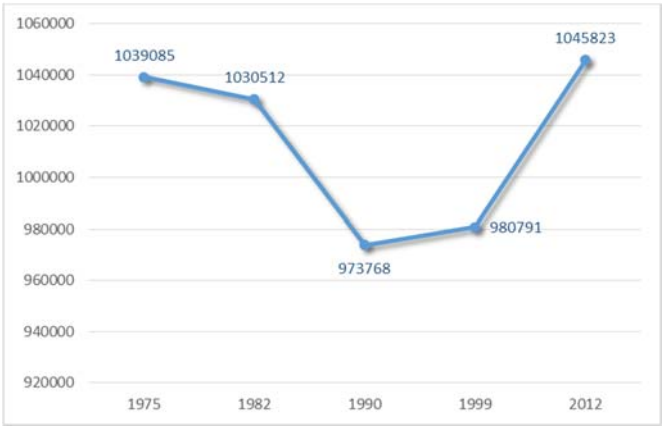
Enjeux bassin Est

- *Le maintien des conditions d'implantation et de développement des activités conception-recherche (dont les biotechnologies) sur le bassin Est.*
- *L'amélioration de la desserte par transports collectifs des zones économiques.*
- *La poursuite du développement de l'économie résidentielle pour revitaliser les noyaux villageois.*
- *Le développement du tourisme avec une pérennisation des emplois saisonniers (bi-activité, groupements d'employeurs…).*
- *Le logement et l'accessibilité au logement dans ou à proximité du bassin de vie Est pour les actifs les moins favorisés.*

6. Population : les dynamiques sociodémographiques du Conseil de Territoire

6.1. Le retour de la croissance démographique depuis 1990

Le Conseil de Territoire de Marseille Provence totalise 1 045 823 habitants en 2012, avec une croissance positive ces dernières années portée par quelques communes y compris la ville centre. La croissance démographique annuelle a été de 0,50 % entre 1999 et 2012, et a commencé à s'essouffler à partir de 2007, avec un taux de croissance positif mais moindre de 0,14 % entre 2007 et 2012 contre un taux de 0,64 % sur la période 1999-2007.



Evolution de la population du Conseil de Territoire de MP entre 1975 et 2012

	Population en 1999	Population en 2012	Croissance annuelle 1999-2012
Allauch	18 943	20 690	0,68%
Carnoux-en-Provence	7 035	6 764	-0,30%
Carry-le-Rouet	5 998	6 197	0,25%
Cassis	7 998	7 560	-0,43%
Ceyreste	3 636	4 178	1,07%
Châteauneuf-lès-Martigues	11 365	13 277	1,20%
La Ciotat	31 583	34 063	0,58%
Ensuès-la-Redonne	4 542	5 311	1,21%
Gémenos	5 481	6 198	0,95%
Gignac-la-Nerthe	9 193	9 070	-0,10%
Marignane	34 016	34 405	0,09%
Marseille	797 491	852 516	0,51%
Plan-de-Cuques	10 502	10 896	0,28%
Roquefort-la-Bédoule	4 733	5 148	0,65%
Le Rove	4 028	4 507	0,87%
Saint-Victoret	6 806	6 632	-0,20%
Sausset-les-Pins	7 234	7 703	0,48%
Septèmes-les-Vallons	10 207	10 708	0,37%
Total Marseille-Provence	980 791	1 045 823	0,50%

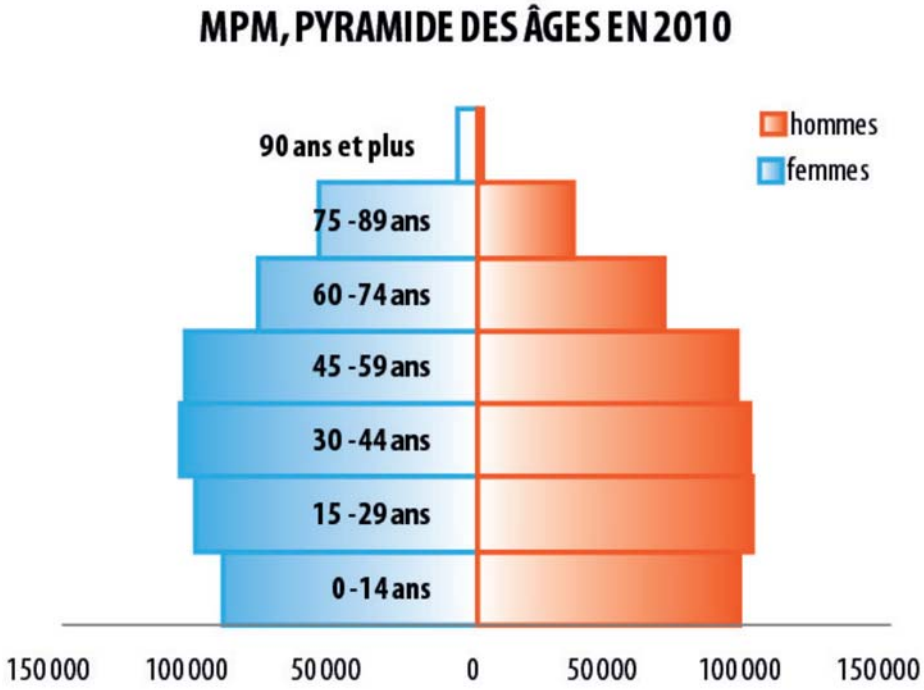
La croissance démographique est particulièrement portée par un solde naturel positif et un nombre de naissances important – 14 800 naissances en 2010 pour 9 000 décès pour le Conseil de Territoire de MP. Le solde migratoire est quant à lui négatif pour 2010 avec un déficit de 2 000 habitants (43 000 nouveaux arrivants pour 45 000 départs), le Conseil de Territoire de MP dispose donc d'une attractivité en perte de vitesse, compensée par un solde naturel positif.

6.2. Caractéristiques sociodémographiques du territoire

Le Conseil de Territoire de MP compte plus d'un million d'habitant et plus de 450 000 ménages en 2010, plus de 80 % d'entre eux habitent Marseille. La croissance constatée est inférieure à celle constatée en moyenne dans les Bouches-du-Rhône et en Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le profil sociodémographique dominant au sein du territoire, est largement influencé par la situation marseillaise. Il convient donc de l'analyser par grands bassins de vie.

- Le bassin Ouest compte 85 000 habitants en 2010 soit 8 % de la population du Conseil de Territoire de MP. Il a connu la plus faible croissance du nombre de ses habitants entre 1999 et 2010 (+0,2 %/an soit 178 habitants supplémentaires par an). En effet, certaines communes du bassin perdent de la population (Gignac-la-Nerthe et Saint-Victoret). Ensuès-la-Redonne et Châteauneuf-lès-Martigues sont les commune du Conseil de Territoire de MP qui connaissent la plus forte croissance démographique (+1,3 %/an) ;
- Le bassin Centre est le plus dynamique (+ 0,6 %/an soit 5 020 habitants supplémentaires chaque année pour un total de 892 000 habitants en 2010). Allauch et Marseille sont les deux communes du bassin qui connaissent la plus forte croissance ;
- Le bassin Est connaît une croissance de + 0,5 %/an soit + 295 habitants supplémentaires chaque année depuis 1999. Le bassin compte 64 000 habitants en 2010. Au sein de celui-ci, Ceyreste et Gémenos sont les communes pour lesquelles la croissance de la population est la plus importante. Au contraire, Cassis et Carnoux-en-Provence perdent des habitants entre 1999 et 2012.



6.3. Un recul de la taille des ménages sur le Conseil de Territoire

En 2010, le Conseil de Territoire de MP hébergeait 459 000 ménages au sein de ses 18 communes membres, soit 54 % des ménages du département, répartis de la manière suivante : 8 % bassin Ouest, 86 % bassin Centre et 6 % bassin Est. La commune de Marseille, héberge à elle seule, 83 % des ménages du Conseil de Territoire de MP, ce qui explique le poids démographique du bassin de vie Centre.

Entre 1999 et 2010, le territoire a gagné 41 295 ménages (soit +0,9 %/an). Cette croissance est supérieure à celle de la population, constat qui traduit la diminution de la taille des ménages.

En moyenne, les ménages du Conseil de Territoire se composent de 2,2 personnes en 2010 (2,3 dans les Bouches-du-Rhône et en France métropolitaine). Variant, selon les communes, de 2,1 à 2,6 personnes, avec d'importantes disparités par bassin :

- dans le bassin Ouest, avec 2,4 personnes par ménage en moyenne, cette taille est la plus élevée. Toutefois, elle a fortement diminué (2,6 personnes/ménages en moyenne en 1999). Ce sont les communes d'Ensuès-la-Redonne et Gignac-la-Nerthe qui comptent le nombre moyen de personnes par ménage le plus élevé ;
- dans le bassin Centre, la taille moyenne des ménages est de 2,2 personnes en 2010. C'est dans la commune de Marseille qu'elle est la plus faible (2,2). Elle a peu baissé depuis 1999 ;

- dans le bassin Est, les ménages comptent en moyenne 2,2 personnes en 2010. Ce bassin a connu plus tôt que les autres un phénomène de vieillissement de la structure de sa population accompagné d'une baisse de la taille des ménages (2,4 en 1999).

6.4. … qui s'explique par un vieillissement de la structure de la population

La population du Conseil de Territoire de MP se répartit ainsi : 18 % de moins de 15 ans, 19 % de 15-29 ans, 20 % de 30-44 ans, 19 % de 45-59 ans, 14 % de 60-74 ans et 10 % de plus de 75 ans. Le territoire apparait plutôt jeune bien que le vieillissement s'accélère. Toutefois, entre 1999 et 2010, les plus de 75 ans ont connu une progression de 21 500 personnes soit une évolution annuelle moyenne de + 2,2 %. Sur la même période, le nombre de moins de 15 ans est quant à lui en faible croissance sur le Conseil de Territoire de MP (+ 0,5 %/an).

- le bassin Ouest, bien que présentant comme le Bassin Centre une structure relativement jeune, a connu un fort vieillissement ces dix dernières années (+5 %/an de plus de 75 ans entre 1999 et 2010). Par ailleurs, le nombre de moins de 15 ans a diminué de -8,1 % entre 1999 et 2010 ;
- le bassin Centre compte 10 % de plus de 75 ans soit 86 000 personnes en 2010. Leur effectif a augmenté de +1,9 % par an alors que celui des moins de 15 ans se maintenait avec une croissance de +0,7 % par an entre 1999 et 2010 (contre +7 % pour l'ensemble de la population).
- le bassin Est diffère : les moins de 45 ans y sont sous-représentés, à l'inverse de leurs ainés. Ce bassin compte la plus forte proportion de plus de 75 ans (12 % en 2010). Alors que le bassin Est a enregistré une évolution de +3,8 %/an de cette population, le nombre de moins de 15 ans a baissé de 0,5 %/an entre 1999 et 2010.

6.5. Une situation socio-économique des populations très disparate selon les secteurs

Une surreprésentation des ménages modestes

En 2010, le revenu médian par unité de consommation (UC) était de 17 406 € sur le Conseil de Territoire de MP, soit inférieur à ceux observés au niveau départemental (18 594 €) et national (18 749 €). A l'échelle communale, il variait de 16 456 € (Marseille) à 28 037 € (Carry-le-Rouet) ce qui est le reflet de disparités entre communes et entre quartiers. Ce constat s'accompagne d'écarts de revenus entre les plus aisés et les plus modestes (rapport interquartiles 4 de 2,9 en 2010). Ces écarts de revenus progressent (+ 0,1 entre 2006 et 2010).

Entre 2006 et 2010, ce revenu médian a progressé de + 11,6 % sur le Conseil de Territoire contre + 10,9 % en France et + 12,3 % dans le département des Bouches-du-Rhône.

Les revenus ont le plus progressé dans les communes où ils étaient les plus faibles, hormis à Marseille où les écarts entre arrondissements se creusent (le 3e arrondissement connaissant notamment une faible augmentation des revenus).

Pour la même année, la part des ménages non imposés s'élevait à 45 % au sein du Conseil de Territoire de MP 42 % en 2006), à 42 % en France et dans le département.

Approche socio-économique des populations par bassin :

- ➔ Bassin Centre : Allauch, Plan-de-Cuques et Septèmes-les-Vallons ont un revenu médian supérieur à celui du Conseil de Territoire de MP. Celui de Marseille, quant à lui, est inférieur. Sur Marseille, les disparités de revenus sont parmi les plus marquées de France : les 10% de la population la plus favorisée gagnent plus de 15,3 fois les revenus des 10% les plus défavorisés. Depuis quelques années, cet écart a tendance à augmenter. Une population plus fragilisée dans le Nord de Marseille : les habitants des arrondissements allant du centre-ville jusqu'au Nord de Marseille cumulent des situations socio-économiques fragiles*.
- ➔ Bassin Est : Les communes de l'Est ont toutes un revenu médian supérieur à celui du Conseil de Territoire de MP. La Ciotat affiche toutefois un revenu médian nettement inférieur aux autres communes, et concentre une population plus fragile[5]. On constate une certaine homogénéité sociale au sein des communes. Seule, Cassis affiche des disparités légèrement plus marquées s'expliquant par la présence d'une frange de la population très aisée.
- ➔ Bassin Ouest : Les communes de la Côte Bleue (Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins, Ensuès-la-Redonne) affichent les revenus médians les plus élevés du bassin Ouest alors qu'on retrouve une population plus fragilisée* à Marignane, Saint-Victoret, et Gignac-la-Nerthe. Les inégalités de revenu sont inférieures à celles observées en France, témoignant d'une certaine homogénéité sociale au sein des communes.

Focus sur Marseille : une forte concentration de la fragilité de la population

La mesure de la fragilité de la population d'un territoire est une question complexe, en raison de la diversité des indicateurs qui peuvent être pris en considération. Si le revenu est sans doute un facteur central de mesure de la précarité, il ne permet néanmoins pas de prendre en compte ses différentes caractéristiques. Grâce à l'indice de fragilité socio-économique de la population, nous pouvons observer de façon synthétique la concentration des indicateurs de précarité sur un territoire, parmi lesquels l'activité et l'emploi, la composition familiale, la formation et le revenu.

LECTURE : l'indice moyen est de 8 points (moyenne France), plus l'indice dépasse 8 points, plus la précarité est supérieure à la moyenne nationale, et inversement.

* Bas niveau de qualification, emplois précaires, monoparentalité, faible niveau de revenu, forte dépendance aux prestations sociales.

L'indice de fragilité se révèle particulièrement élevé dans les arrondissements centraux (1er, 2e, 3e) et nord de Marseille (du 13e au 16e). Le territoire le plus nettement touché est le 3e arrondissement avec un indice atteignant 19 points contre 8 points à l'échelle nationale. Ce territoire se caractérise par une concentration des taux parmi les plus défavorables : 23 % de la population est bénéficiaire du RSA socle (4 % en France), la personne de référence est chômeur dans 23 % des ménages (9 % en France), 36 % des familles sont monoparentales et 20 % comprennent 3 enfants et plus (16 % et 9 % en France), 38 % de la population est sans diplôme (15 % en France), 22 % des résidents occupent un emploi précaire (15 % en France) et 60 % de la population est active (73 % en France).

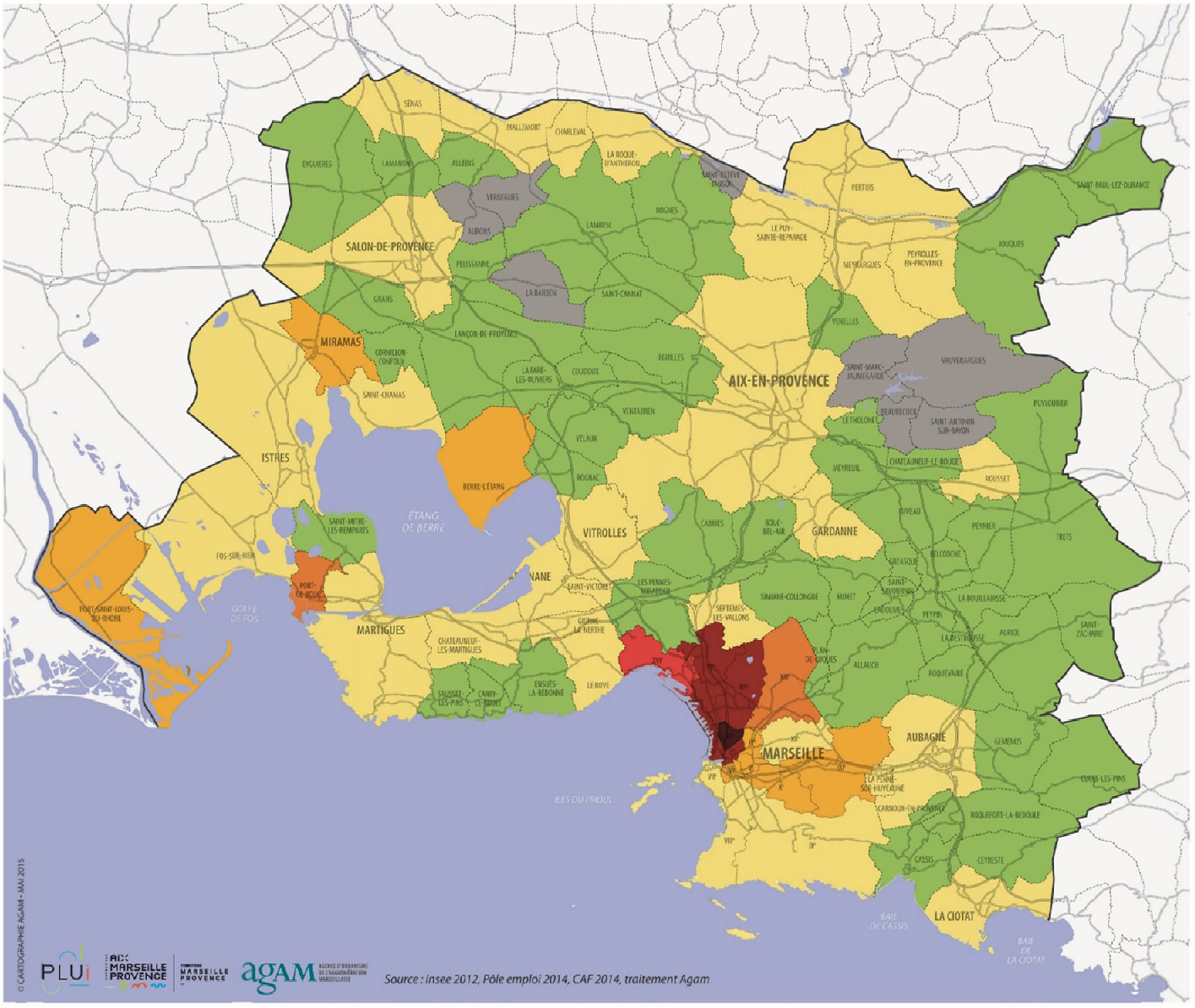
Si le 3e arrondissement se singularise par la très forte concentration des indicateurs de précarité, la population d'autres arrondissements de Marseille est également fragilisée. Au sein des 1er, 2e, 14e et 15e arrondissements, l'indice s'élève à 16 points. Si les 1er et 2e arrondissements se distinguent par un taux d'activité relativement élevé (respectivement, 68 % et 69 %), en lien avec une concentration d'emplois sur ces territoires, les conditions d'emploi y sont plus souvent précaires (25 % et 23 %) et l'accès à l'emploi limité (20 % et 22 % de ménages dont la personne de référence est chômeur ; 18 % et 19 % de la population est bénéficiaire du RSA socle). On notera également la forte proportion de familles monoparentales (32 %) et de personnes sans diplôme (25 % et 28 %). Les 14e et 15e arrondissements enregistrent quant à eux un taux d'activité particulièrement bas (respectivement 62 % et 54 %), mais une proportion plus modérée de personnes en emploi précaire (14 % et 18 %). On observe également une forte concentration des familles nombreuses (20 %) et monoparentales (31 % et 28 %) ou encore des non diplômés (34 % et 39 %).

Vient ensuite le 16e arrondissement avec un indice de 14 points. La fragilité de la population y est davantage caractérisée par la présence de personnes éloignées de l'emploi (50 % de chômeurs de longue durée parmi les demandeurs d'emploi de catégorie ABC et 18 % de bénéficiaires du RSA socle), ainsi que de familles monoparentales (29 %). Le 13e arrondissement obtient un indice un peu plus modéré (11 points).

METHODOLOGIE : 8 variables : part des salariés en emploi précaire parmi les résidents (tout contrat hors CDI et titulaires de la fonction publique), part des demandeurs d'emploi de plus d'un an, part des ménages dont la personne de référence est au chômage, taux d'activité, part des personnes sans diplôme, part des familles de 3 enfants et plus, part des familles monoparentales, part des bénéficiaires du RSA socle parmi les 25-64 ans (Sources : Insee 2012, CAF déc. 2014, Pôle emploi déc. 2014).

L'indice de fragilité est calculé pour chaque territoire en sommant les indices de spécificité établis pour chacune des 8 variables retenues. L'indice de spécificité de chacune d'elles est calculé en rapportant la valeur observée pour la commune (ou l'arrondissement) à la valeur moyenne nationale. Le rapport est inversé pour le taux d'activité en raison du caractère positif de sa progression.

AIX-MARSEILLE-PROVENCE • INDICE DE FRAGILITÉ DE LA POPULATION DE 15 À 64 ANS (2012 - 2014)



INDICE EN POINTS

- Données non disponibles
- de 5 à 7
- de 7 à 9 (France 8)
- de 9 à 11
- de 11 à 13
- de 13 à 15
- de 15 à 17
- de 17 à 19

L'indice de fragilité socio-économique de la population est une synthèse des 8 indicateurs de précarité communaux (ou de l'arrondissement), chacun étant rapporté à la moyenne nationale.

8 INDICATEURS : part des chômeurs de longue durée (plus d'un an), part des ménages dont la personne de référence est chômeur, part des bénéficiaires du RSA socle, part des salariés occupant un emploi précaire (tout contrat hors CDI ou titulaire de la fonction publique), taux d'activité, part des personnes sans diplôme, part des familles monoparentales, part familles nombreuses (3 enfants et plus).

LECTURE : plus l'indice dépasse la moyenne de France métropolitaine (8 points), plus la fragilité socio-économique de la population de la commune (de l'arrondissement) est supérieure au niveau national et inversement.

- Voies ferrées
- Voies principales
- Autoroutes
- Limite Aix-Marseille-Provence
- Limites communales

0 5 10 km

Population : les dynamiques sociodémographiques du Conseil de Territoire de MP

CHIFFRES-CLES

- *1 045 823 habitants en 2012 sur le Conseil de Territoire de MP avec une croissance démographique annuelle entre 1999 et 2012 de 0,50 %.*
- *459 000 ménages au sein des 18 communes membres, soit 54 % des ménages du département.*
- *Une taille moyenne des ménages de 2,2 personnes en 2010 contre 2,3 dans les Bouches-du-Rhône et en France métropolitaine.*
- *Une homogénéité de la pyramide des âges au sein du Conseil de Territoire de MP : 18 % de moins de 15 ans, 19 % de 15-29 ans, 20 % de 30-44 ans, 19 % de 45-59 ans, 14 % de 60-74 ans et 10 % de plus de 75 ans.*
- *Un revenu médian par unité de consommation (UC) de 17 406 € en 2010 sur le Conseil de Territoire de MP inférieur à celui du départemental (18 594 €).*

ENJEUX

- *La poursuite de la croissance démographique en engageant des politiques ambitieuses de renouvellement urbain et en améliorant la qualité de la vie afin de conforter l'attractivité résidentielle.*
- *Une adaptation de l'offre urbaine (services, logements, déplacements...) au vieillissement de la population et donc, à terme, à la dépendance des personnes âgées.*
- *La prise en compte des populations fragiles et l'amélioration de leur cadre de vie.*

7. Habitat : des besoins de la population en évolution

7.1. Dynamiques de l'habitat et difficultés de logement au sein de la métropole d'Aix-Marseille Provence

Un parc de logements diversifié à l'échelle métropolitaine mais spécialisé par territoire

Le territoire compte près de 800 000 résidences principales dont la moitié sont occupées par leur propriétaire (51 %), 31 % sont locatives privées et 15 % locatives sociales. Cette diversité du parc de logements est portée par les pôles urbains. Hors de ces pôles, l'habitat est à dominante pavillonnaire en accession. L'insuffisance de certains segments de l'offre (parc locatif public et privé, logement intermédiaire, accession à prix maîtrisés) génère l'exclusion d'une partie des ménages (les dé-cohabitants, les jeunes actifs en début de parcours résidentiel, les ménages modestes…) ou leur report vers un parc de qualité médiocre. Le renouvellement du parc de logements et sa diversification s'organisent progressivement sous l'égide des EPCI à travers les PLH. Toutefois, à l'échelle de l'ensemble du Territoire métropolitain, les disparités territoriales restent accentuées, l'articulation entre développement de l'emploi et du logement peu coordonnée et la réponse aux besoins en logements parfois inadaptée. Les dynamiques de spécialisation à l'œuvre au sein du Territoire métropolitain. Elles se traduisent par la présence de quartiers de fragilisation sociale, qu'ils soient composés d'habitat social ou d'habitat privé dégradé. Même si la majeure partie d'entre eux se situent à Marseille, le reste de la métropole n'en est pas exempt. Ainsi, les communes du pourtour de l'étang de Berre (Marignane, Vitrolles, Berre-l'Etang, Miramas, Istres, Port-de-Bouc) mais aussi Aix-en-Provence et Salon-de-Provence comptent des territoires d'exclusion. Avec plus de 250 000 habitants, ceux-ci regroupent 15 % de la population de la métropole.

Peu d'opérations publiques de logements

La production de logements en opérations publiques apparait faible, notamment sur la partie Est du territoire. Les collectivités ont donc peu de maîtrise sur les prix du foncier, les formes et caractéristiques de l'habitat produit. La programmation est aussi davantage soumise aux aléas du marché.

Un déséquilibre entre création d'emplois et production de logements

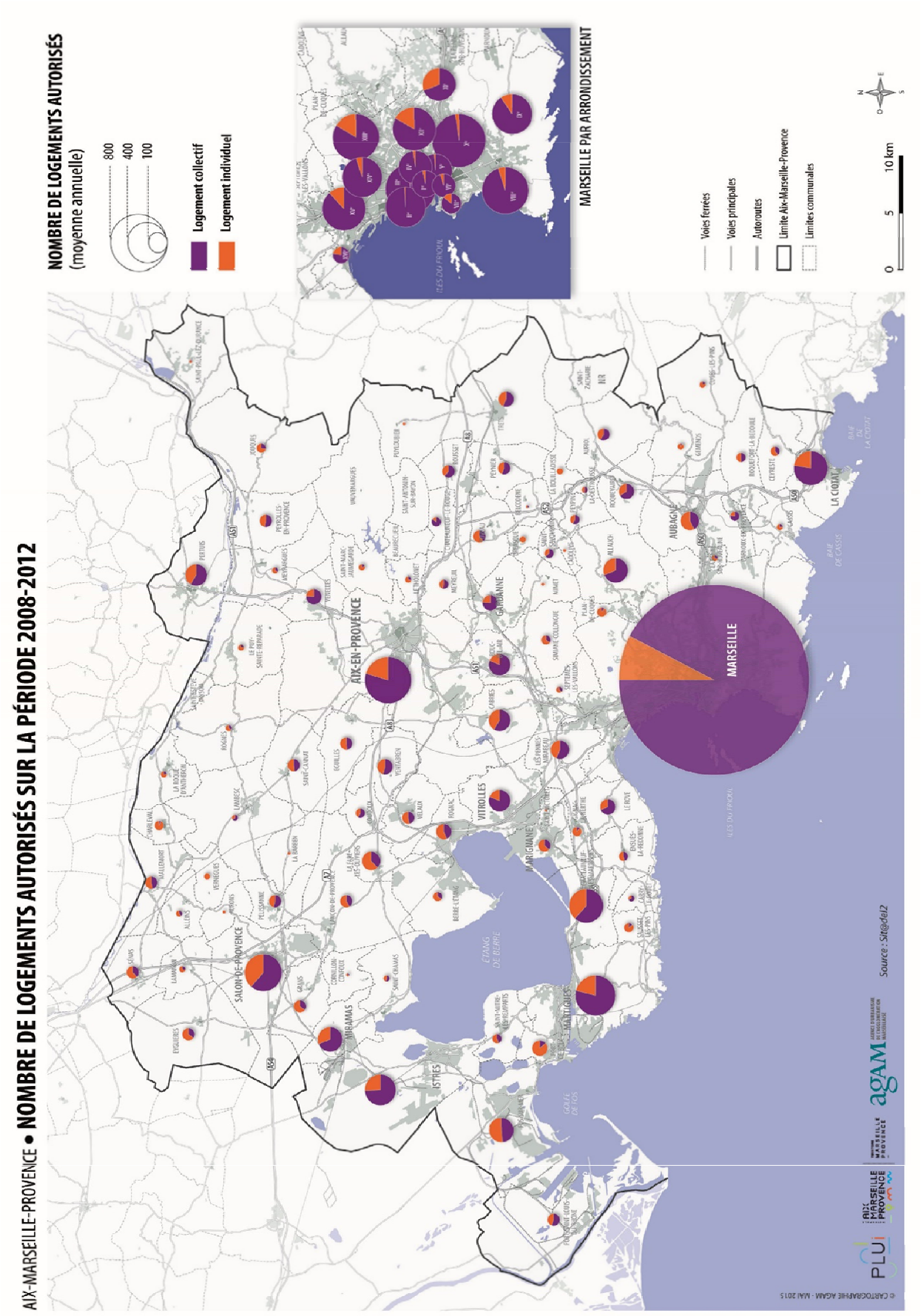
La production de logements est estimée à 10 000 par an. Cependant, il existe aujourd'hui un déséquilibre entre les secteurs métropolitains qui créent de l'emploi et ceux qui produisent des logements : la production de logements au regard de la croissance de l'emploi est ainsi déficitaire dans le Pays d'Aix et à l'Est de Marseille. Au contraire, elle est excédentaire dans le Pays salonais et au Nord du Pays d'Aubagne et de l'Étoile. Ce déséquilibre a tendance à contraindre les choix résidentiels des ménages, à augmenter leurs déplacements domicile-travail voire à créer un défaut d'attractivité pour les entreprises qui ne trouvent pas à loger leurs salariés.

Des migrations résidentielles importantes au sein de la métropole et dans les communes en franges métropolitaines

En 2015, la métropole AMP perd des habitants dans ses échanges migratoires avec le reste de la France (-0,1 %), selon le répertoire statistique des logements. Les grandes métropoles françaises sont également en déficit, AMP est celle avec le taux le plus faible, dû en partie à la grande étendue de son territoire et à l'hétérogénéité de celui-ci.
La mobilité interne des ménages est très forte, parmi la population, 9,9 % ont déménagé en 2015 tout en restant dans la métropole (contre 9,2 % en moyenne dans les autres métropoles régionales).
Parmi les 6 Conseils de territoire qui composent AMP, Marseille Provence perd de la population au jeu des migrations résidentielles (-0, 3 %) tandis que le Pays d'Aix présente un solde légèrement positif (+0,1 %). Les populations s'éloignent en effet des deux grands centres urbains, Marseille et Aix en Provence. Les prix de l'immobilier et surtout la recherche d'un mode de vie au travers de la maison individuelle, sont les facteurs déterminants de cette mobilité résidentielle. Les territoires du Pays Salonais, du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, du Pays de Martigues et d'Istres-Ouest-Provence bénéficient de ce desserrement interne à la métropole. De plus le territoire de Marseille Provence n'est pas homogène dans ces flux résidentiels, avec les bassins Est et Ouest qui captent des populations, à l'inverse du bassin Centre.
Au-delà de la métropole, c'est l'Ouest Varois et l'aire Toulonnaise qui captent 60% des flux résidentiels, avec une offre en maison individuelle plus étoffée et des coûts financiers moindres.

Une relative détente des prix favorable à une stratégie métropolitaine sur l'habitat

Le territoire a connu une croissance forte des prix de l'immobilier, des locations comme de l'accession à la propriété, ces dix dernières années. Cette tendance s'est accompagnée d'une accentuation des blocages des parcours résidentiels au sein du territoire. Faute d'offre abordable, les ménages ont reporté leur projet. Par effet cumulatif, cela impacte la dynamique résidentielle de l'ensemble du territoire mais aussi la production de logements à coûts maitrisés, le conventionnement du parc existant et accroit la pression sociale de la demande. La relative détente des marchés intervenue plus récemment, crée un contexte favorable à l'émergence d'une stratégie publique offensive en matière d'habitat.


AIX-MARSEILLE-PROVENCE • NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS SUR LA PÉRIODE 2008-2012
NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS
(moyenne annuelle)
800
400
100
Logement collectif
Logement individuel
MARSEILLE PAR ARRONDISSEMENT
Voies ferrées
Voies principales
Autoroutes
Limite Aix-Marseille-Provence
Limites communales
0
5
10 km
MARSEILLE
AIX-EN-PROVENCE
MARTIGUES
ISTRES
VITROLLES
MARIGNANE
AUBAGNE
LA CIOTAT
SALON-DE-PROVENCE
MIRAMAS
CARTOGRAPHIE AGAM - MAI 2015
Source : Sit@del2

7.2. Le parc de logements existants sur le Conseil de Territoire et l'offre en immobilier

En 2011, le Conseil de Territoire de MP totalisait 532 485 logements dont 86 % en résidences principales. Cette proportion est comparable à celle constatée en moyenne dans les Bouches-du-Rhône (87 %) mais supérieure à celle de la France (81 %). Au sein du territoire, d'importantes disparités apparaissent. Dans les communes littorales, la part de résidences principales parmi les logements est faible. Sous l'influence de l'attrait touristique de ces communes, les résidences secondaires y sont surreprésentées (13 % à 26 % des logements en 2011 contre 3 % en moyenne pour le Conseil de Territoire de MP). Ces communes ont toutefois connu une baisse sensible de la part de ces logements occupés occasionnellement.

	Logements en 2011	Logements vacants en 2011	Taux de logements vacants en 2011
Marseille	435 559	48 950	11,2%
Bassin Ouest	41 003	2 296	5,6%
Bassin Est	38 064	2 859	7,5%
Total du Conseil de Territoire de MP	532 485	55 096	10,3%

Nombre total de logements et part des logements vacants en 2011

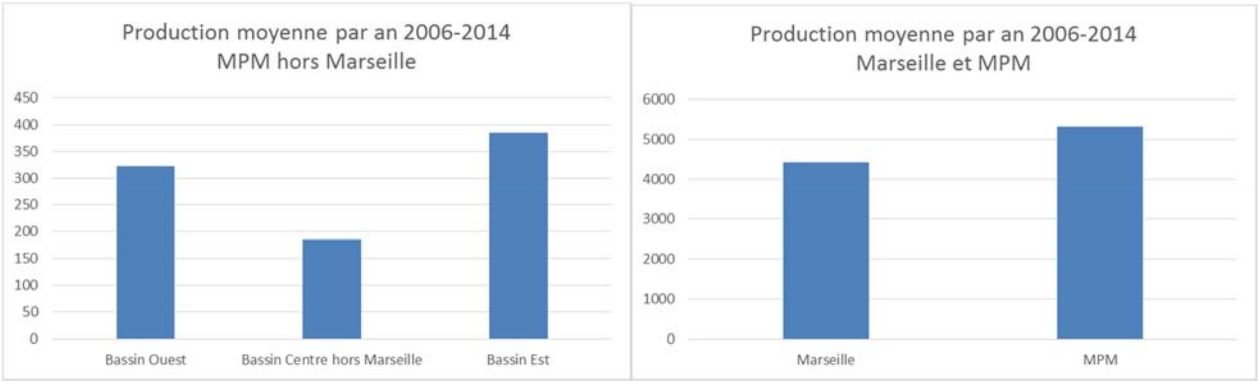
Pour Marseille, ce sont les logements vacants qui sont plus représentés, en particulier dans les 1er, 2e, 3e et 6e arrondissements (de 13 % à 22 % des logements contre 10 % en moyenne au sein du Conseil de Territoire de MP). Ce sont principalement des logements vacants ponctuellement entre deux changements d'occupant (la moitié des logements vacants le sont depuis moins d'un an). La vacance structurelle est, quant à elle, géographiquement très concentrée : elle se situe dans les 3e et 15e arrondissements de Marseille ainsi qu'à Septèmes-les-Vallons et Châteauneuf-lès-Martigues (21 % à 32 % des logements vacants le sont depuis 5 ans ou plus, le Conseil de Territoire de MP : 13 %).

Ces dix dernières années (2001-2011) le nombre de logements vacants a augmenté, constat imputable à la forte progression de la vacance « frictionnelle » alors que celle de longue durée diminue. Pour sa part, le parc des résidences secondaires connait des évolutions plus contrastées. Il a progressé dans les communes où il était faiblement présent et diminué dans les communes littorales. Ces tendances traduisent d'une part l'intensification des dynamiques immobilières qui s'est opérée au début des années 2000 mais aussi une augmentation de la pression de la demande en logement.

En 2014, 6 080 logements ont été réalisés sur le territoire de MP. Parmi ces réalisations, 89 % l'ont été sous forme de logements collectifs. La part du collectif dans la production a augmenté depuis 2010, passant de 82 % de la production entre 2006 et 2009 à 92 % entre 2010 et 2014. Cette tendance est imputable à Marseille. En dehors de cette commune, 59 % des logements

neufs sont pavillonnaires, dix communes produisant majoritairement cette typologie de logement.

Durant le premier Programme Local de l'Habitat (PLH) du Conseil de Territoire de MP (2006-2011), la production était en moyenne de 5 062 logements, avec des niveaux record depuis 2008 (plus de 5 700 logements livrés par an, excepté en 2011). Le démarrage du deuxième PLH confirme cette tendance : 5 590 logements livrés en 2012, 5 742 en 2013 et 6 080 en 2014. Cette dynamique est largement portée par le bassin Centre et plus particulièrement par Marseille. La commune assure plus de 87 % de la production de logements neufs du territoire. A l'inverse, le bassin Ouest, comparativement à son poids dans le stock de logements, est celui qui affiche le rythme de production le plus faible (en moyenne 322 logements par an, 6 % de la production totale du le Conseil de Territoire de MP). Le bassin Est, avec en moyenne plus de 385 logements livrés par an, apparait plus dynamique. Il connait depuis 2009 un ralentissement du nombre de logements livrés.



Le niveau de production de logement de chaque bassin de vie du Conseil de Territoire de MP est le fait d'un nombre réduit de communes. Hors Marseille~~,~~ trois communes se distinguent par leur niveau de production élevé :

- Châteauneuf-lès-Martigues : 41 % de la production de logements du bassin Ouest. Depuis 2010, la commune maintient un niveau élevé de production, suite notamment à l'ouverture à l'urbanisation de 45 hectares en 2009. Il reste encore quelques opérations à finaliser dans ce cadre, mais la volonté de la commune est désormais d'avoir un niveau de production moins soutenu ;
- Allauch : 60 % de la production du bassin Centre hors Marseille. En moyenne, 170 logements par an ont été construits depuis 2009 dans le cadre de quatre ZAC ;
- La Ciotat : 77 % de la production du bassin Est. Depuis quelques années, la commune garde des niveaux de production élevés.

Ainsi, la production neuve alimente le stock de logements à hauteur de +1 %/an. Dans ce contexte, le parc de logements existant, en particulier le parc ancien, joue un rôle majeur dans l'offre en logements.

Au regard des autorisations de construire, la tendance tend plutôt vers un ralentissement de la production de logements dans les années à venir. En effet, 6 300 logements ont été autorisés en 2014 contre 7 300 en moyenne depuis 2006. Cette tendance devrait principalement affecter le bassin Centre (Marseille a autorisé 5 300 logements par an entre 2013 et 2014, contre 6 400 entre 2006 et 2012).

Focus sur le second PLH de MP : un bilan intermédiaire positif

Le second Programme Local de l'Habitat de MP couvre la période 2012-2018. Il prolonge la dynamique enclenchée avec le premier PLH (2006-2011), qui a permis d'assurer depuis 2006 une production de plus de 30 500 logements, dont 30 % de logements locatifs sociaux. Adopté avant la loi Duflot du 18 janvier 2013, ce deuxième PLH n'est pas conforme avec celle-ci, même si, dans une perspective de rééquilibrage, il met l'accent sur les réponses apportées aux besoins en logements sociaux (avec un objectif de production de 1 926 logements locatifs sociaux, avec une priorité aux PLUS-PLAI). Il insiste sur la poursuite de programmes d'intervention dans l'habitat ancien avec un effort sur la performance énergétique et sur la réalisation des opérations de rénovation urbaine, qui vont permettre de requalifier des quartiers entiers et de diversifier l'offre de logements. Les éléments de bilan des trois premières années du PLH sont plutôt positifs malgré une conjoncture peu dynamique.

Ainsi, en 2014, la première orientation du PLH qui vise à « améliorer l'offre de logements en quantité et en qualité » s'est concrétisée par une production de logements record. Le nombre de logements réalisés s'établit à plus de 6 080 logements sur le territoire de la communauté urbaine (+8 % par rapport à 2013), pour un objectif de production fixé par le PLH à 6 364 logements neufs par an. C'est essentiellement Marseille qui porte cette dynamique de production. En ce qui concerne les logements locatifs sociaux, 1 423 logements locatifs sociaux (dont 141 logements résultant de décisions antérieures annulées et reprises ou modifiées) ont été financés et agrées en 2014, ce qui représente une très bonne année (192 dans le bassin Ouest, 1 065 dans le bassin Centre, 166 dans le bassin Est). En ce qui concerne les livraisons de logements locatifs sociaux, en 2014, plus de 900 logements locatifs sociaux ont été livrés.

Autre volet majeur du PLH, l'amélioration du parc existant : 2014 est une année favorable avec 436 logements subventionnés avec les aides de l'Agence nationale de l'habitat –Anah- (259 propriétaires occupants et 61 propriétaires bailleurs). Cela s'est traduit par une progression significative des aides de l'Anah (+20 % par rapport à 2013), tant en nombre de logements réhabilités qu'en volume de travaux.

Concernant les interventions sur le parc locatif social réalisées dans le cadre du Programme de rénovation urbaine, les interventions continuent à s'accélérer alors que le terme de ce pro-

gramme approche. Plus de 400 logements sociaux ont été programmés avec l'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU), tous situés à Marseille. Par ailleurs, les démarches de préfiguration du nouveau programme national de rénovation urbaine se concrétisent en parallèle de l'élaboration du contrat de ville de MP.

L'amélioration des parcours résidentiels, deuxième orientation du PLH, a été mise en œuvre pour chaque maillon de la chaîne résidentielle. Marseille Provence a concouru à l'accession aidée avec la production de 15 logements en location-accession (PSLA) et la Ville de Marseille par la délivrance de 367 chèques premier logement en 2014. La réponse aux besoins spécifiques en logement s'est traduite en 2014 par le financement de 39 logements PLUS en résidence sociale pour jeunes actifs et 75 logements foyers PLS pour personnes âgées. Une offre complémentaire, adaptée aux personnes handicapées est également apportée par l'association Handitoit via son partenariat avec certains bailleurs sociaux et la livraison de logements adaptés. Ce sont également 204 logements sociaux d'un foyer de travailleurs migrants qui ont été réhabilités et transformés en résidence sociale. Pour la mise en œuvre du schéma départemental d'accueil des gens du voyage, la recherche d'un terrain permettant l'accueil de l'aire de grand passage se poursuit.

La troisième orientation du PLH s'est notamment concrétisée par la mise en œuvre d'une des deux actions encouragées au titre du Fonds d'Innovation pour l'Habitat. Par ailleurs, le travail de MP avec ses partenaires autour de la mise en œuvre de son PLH a été actif.

Ce bilan 2014 présenté et débattu avec chacun des maires des communes de MP témoigne d'une dynamique positive pour chacune des grandes orientations du PLH.

Marseille Provence contribue sur fonds propres à l'équilibre des opérations. En parallèle, Marseille Provence a décidé d'augmenter ses aides en faveur du conventionnement social du parc existant en intervenant sur 750 logements supplémentaires situés dans les centres anciens et copropriétés. Pour ce faire, des moyens supplémentaires sont mobilisés pour mieux informer les propriétaires bailleurs des aides à la réduction de loyer ; une prospection foncière est aussi engagée ; MP augmente également de 4 millions d'euros en année pleine son apport aux opérations d'acquisition-amélioration en subventionnant les travaux à hauteur de 3 000€ à 18 000€ par logement.

7.3. Malgré une stabilisation récente des prix, des difficultés d'accès au logement[6]

Les habitants du territoire connaissent d'importantes difficultés d'accès au logement. En effet, alors que les revenus ont peu évolué ces dernières années (+4.5 % entre 2006 et 2012), les prix des logements en accession et en location ont fortement progressé malgré un récent tassement. Jusqu'au début des années 2000, les prix de l'immobilier au sein du territoire et en

[6] Ce paragraphe concerne les appartements, les maisons représentant moins de 15% des transactions du Territoire.
[6] Source : Observatoire immobilier de Provence
[6] Source : Perval
[6] Source : DVF

particulier à Marseille, sont bas du fait de la forte crise économique des années 1990. A Marseille, le prix moyen des appartements neufs se situe aux alentours de 1 500€/m2[7] (1 000€/m2 dans l'ancien[8]).

La hausse des prix démarre au début des années 2000 avec l'approbation de la révision du POS, les prémices d'Euroméditerranée, l'arrivée du TGV et le retour de la croissance démographique. Cette augmentation des prix atteint son pic en 2007 et s'accompagne dans le neuf d'une forte progression des mises en vente (prix moyen dans le neuf 3 600€/m^2 ; prix dans l'ancien : 2 500€/m^2 - appartements). A partir de 2008, avec la crise économique mondiale, les prix se stabilisent à un niveau élevé, situation qui s'accompagne d'une baisse des primo-accédants dans le neuf. En 2015, le prix moyen des logements apparait en augmentation dans le neuf (appartements : 3 900 € du m^2 soit +1.2 % par an entre 2008 et 2015), la tendance est à la reprise en termes de volume de ventes. En effet, les primo-accédants solvabilisés par le prêt à taux zéro (PTZ) font leur retour sur le marché de l'accession dans le neuf. Pour l'ancien, avec 2 500€/m^2 en 2014, les prix des appartements anciens sont restés stables. Par bassin de vie, d'importantes disparités apparaissent[9] :

- ➔ Le bassin Est est celui où, en moyenne, les prix des transactions dans l'ancien sont les plus élevés : 3 500€/m^2 pour les appartements en 2014. Avec 1 transaction pour 88 résidences principales, ce marché apparait actif (MP : 78). Durant la crise, les prix ont légèrement fléchi (3 800€/m^2 en 2008). Pour le neuf, le prix des appartements est de 4 100€/m^2 avec 350 mises en vente en 2015. Le marché du neuf, essentiellement porté par la commune centre, connait des prix en hausse.
- ➔ Le basin Ouest présente un marché moins actif (1 mutation pour 152 résidences principales) mais des prix supérieurs à ceux constatés en moyenne sur MP et de fortes disparités: 2 800€/m^2 pour un appartement ancien en moyenne (de 1 600€/m^2 à 4 700€/m^2 selon les communes). Dans la majeure partie des communes du bassin, les prix ont récemment augmenté. Dans le neuf, le prix des appartements s'établit à 4 900€/m^2 en 2015. Avec 140 mises en vente (moins d'une centaine en 2008), le marché apparait peu actif et les prix ont légèrement baissé depuis 2008.
- ➔ Le bassin Centre présente une situation très éclectique. Hors Marseille, les prix s'établissent à 2 700€/m^2 et au sein de Marseille, la partie nord-ouest de la commune connait les prix les plus bas (2 000€/m^2) alors que le Sud affiche les valeurs les plus élevées (2 800€/m^2) avec, là encore, d'importants contrastes au sein de ces sous-territoires. Avec 1 transaction pour 80 résidences principales, ce territoire est le plus actif. Pour ce bassin, la tendance est plutôt à la baisse récente des prix avec, encore une fois, de fortes disparités. Les appartements neufs atteignent un prix moyen de 3 800€/m^2 en

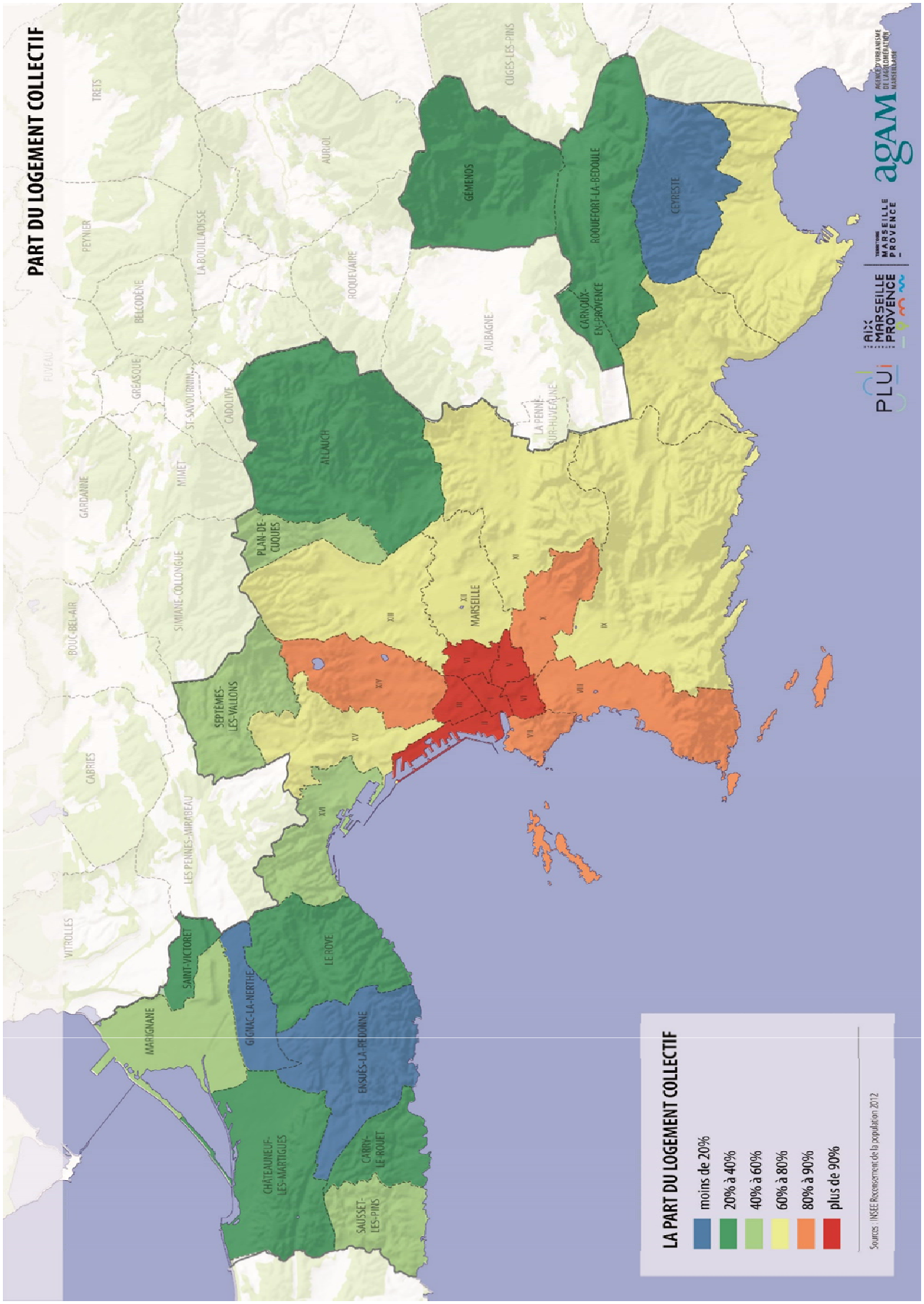
[7] Source : Observatoire immobilier de Provence
[8] Source : Perval
[9] Source : DVF

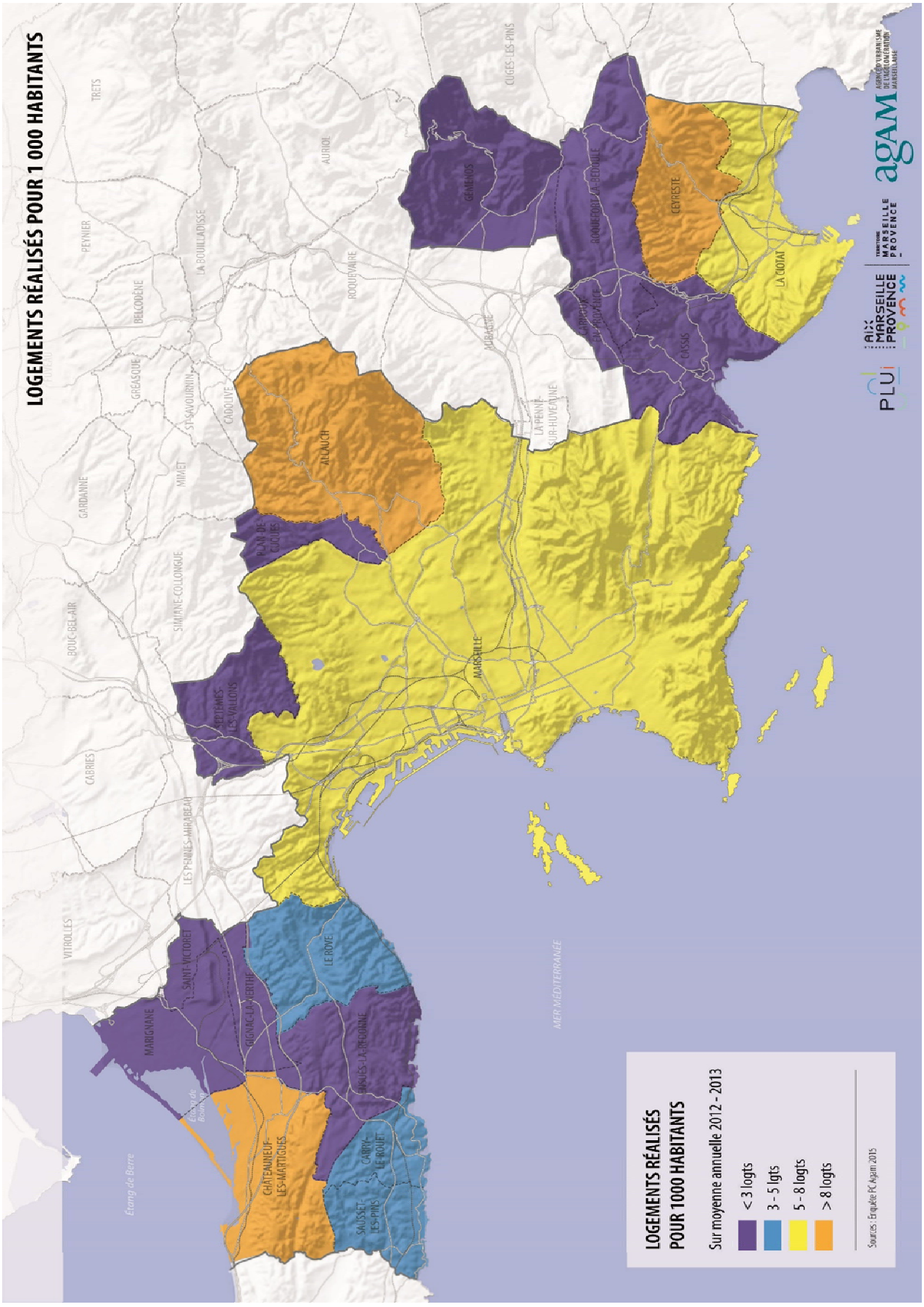
2015 (3 300 mises en vente). Il s'agit du territoire où les écarts de prix entre neuf et ancien sont les plus élevés. Les prix ont augmenté depuis 2008.

Concernant le marché locatif privé dont la majeure partie est le fait du parc ancien, des disparités apparaissent entre bassins de vie mais aussi au sein d'une même commune avec des écarts croissants entre le parc neuf et celui ancien. Le loyer médian de MP s'établit à 11,9€/m^2 en 2015 :

- ➔ Marseille présente les loyers les plus faibles avec 11,7€/m^2 en 2015 (d'après ODL-ADIL13). Au sein du territoire, l'écart entre arrondissements est révélateur des différentiels d'attractivité et des tensions sur les marchés sous-jacentes. Les loyers les plus élevés s'établissent à près de 13€ (8e, 9e et 12e arrondissements) et les plus faibles à moins de 10€/m^2 (1er, 3e, 4e, 6e, 13e, 15e). Ils ont connu une baisse ces dernières années, le loyer médian à Marseille s'établissant à 12.3€/m^2 en 2012.
- ➔ Le secteur Nord (Châteauneuf-lès-Martigues, Marignane, Gignac-la-Nerthe, Saint Victoret, Plan de Cuques et Septèmes-les-Vallons) affiche un niveau de prix comparable à la médiane de Marseille Provence (11.9€/m^2 en 2015 d'après ODL-ADIL13).
- ➔ le secteur Est (bassin Est et Allauch/Plan-de-Cuques) et le littoral ouest connaissent des prix plus élevés (comparables à ceux d'Aix-en-Provence, 14,1€/m^2 en 2015), situation imputable à la forte pression de la demande sur ces territoires mais aussi à une offre davantage constituée de petits logements (surface médiane : 53 m^2 contre 56 m^2 pour Marseille Provence). Les prix s'avèrent stables.

Malgré la baisse récente du prix des loyers, les écarts entre offre de logements et demande s'intensifient. Cela se traduit pour le parc locatif privé par des délais de remise en location croissants. Plus largement, les difficultés d'ajustement entre offre et demande s'accompagnent d'une baisse de la mobilité résidentielle : 44 % des résidences principales sont occupées depuis moins de 5 ans en 2011 contre 47 % en 2001. Après les effets de la crise, la conjoncture se stabilise, situation qui s'accompagne de disparités territoriales renforcées avec des risques de spécialisation sociale accrus. Les conditions pour l'accession à la propriété redeviennent propices à la mobilité : relance des aides à l'accession, taux d'intérêts bas, prix stabilisés. L'attractivité du parc neuf est accrue avec un Prêt à taux zéro (PTZ) très favorable dans le neuf, un dispositif d'investissement locatif aussi favorable et aux loyers plafonnés… Situation à surveiller qui pourrait avoir des incidences sur le parc existant (vacance, désinvestissement des propriétaires…).


PART DU LOGEMENT COLLECTIF
TRETS
PEYNIER
BELCODÈNE
LA BOUILLADISSE
AURIOL
CUGES-LES-PINS
GÉMENOS
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
CEYRESTE
ROQUEVAIRE
CARNOUX-EN-PROVENCE
AUBAGNE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
GRÉASQUE
ST-SAVOURNIN
CADOLIVE
ALLAUCH
MIMET
GARDANNE
PLAN-DE-CUQUES
SIMIANE-COLLONGUE
BOUC-BEL-AIR
MARSEILLE
SEPTÈMES-LES-VALLONS
CABRIES
LES PENNES-MIRABEAU
VITROLLES
SAINT-VICTORET
LE ROVE
MARIGNANE
GIGNAC-LA-NERTHE
ENSUÈS-LA-REDONNE
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
LA PART DU LOGEMENT COLLECTIF
moins de 20%
20% à 40%
40% à 60%
60% à 80%
80% à 90%
plus de 90%
Sources : INSEE Recensement de la population 2012
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
MARSEILLE PROVENCE
agAM


LOGEMENTS RÉALISÉS POUR 1 000 HABITANTS
LOGEMENTS RÉALISÉS POUR 1000 HABITANTS
Sur moyenne annuelle 2012 - 2013
< 3 logts
3 - 5 lgts
5 - 8 logts
> 8 logts
Sources : Enquête PC Agam 2015
MER MÉDITERRANÉE
Étang de Berre
MARSEILLE
AUBAGNE
LA CIOTAT
CASSIS
CEYRESTE
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
GÉMENOS
CUGES-LES-PINS
ROQUEVAIRE
AURIOL
TRETS
PEYPIN
LA BOUILLADISSE
BELCODÈNE
GRÉASQUE
ST-SAVOURNIN
MIMET
CADOLIVE
ALLAUCH
PLAN-DE-CUQUES
SIMIANE-COLLONGUE
GARDANNE
BOUC-BEL-AIR
CABRIES
SEPTÈMES-LES-VALLONS
LES PENNES-MIRABEAU
VITROLLES
MARIGNANE
SAINT-VICTORET
GIGNAC-LA-NERTHE
LE ROVE
ROUSSET
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agAM
AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

7.4. Un parc de logements diversifié

Le parc de logements de Marseille Provence apparait diversifié. En effet, il présente en moyenne une plus grande diversité des statuts d'occupation que le reste des Bouches-du-Rhône ou que la région PACA ainsi qu'une plus grande diversité des formes d'habitat, laquelle se traduit par une part dominante de logements collectifs.

Ainsi, 48 % des logements sont occupés par leur propriétaire, part de 3 points inférieure à celle constatée dans les Bouches-du-Rhône et de 7 points inférieure à celle de PACA. Cela se traduit par une plus forte représentation des locataires, en particulier ceux du parc privé (34 % des logements en 2011). Leur part a progressé de +2 points en 10 ans (32 % en 2001) alors qu'elle apparait plutôt stable dans le département et au sein de la région.

Ce parc locatif est principalement situé dans des immeubles collectifs, lesquels regroupent 79 % des résidences principales (364 649 résidences principales dont 144 545 sont locatives privées en 2011). La présence du parc collectif est la plus forte dans le bassin Centre (84 % des logements) et la plus faible dans le bassin Ouest où la plupart des communes hors Marignane sont à dominante de logements individuels (43 % de logements collectifs contre 6 % dans le bassin Est). Parmi la production de logements neufs, ce type d'habitat est dominant, constat valable pour les 3 bassins de vie. Ils représentent en moyenne 89 % des livraisons entre 2006 et 2014. En 2014, 5 400 logements livrés sont des appartements (soit 89 % contre 86 % en 2013). Ceci est valable surtout pour le bassin Ouest (59 % de collectifs avec un nombre de logements collectifs produits multiplié par 4 entre 2013 et 2014) et en moindre mesure le bassin Centre où cette typologie est déjà largement dominante.

7.5. Une certaine vétusté du parc qui persiste

Marseille et plus largement les deux communes-centres des bassins de vie (Marignane, La Ciotat) contribuent le plus fortement à alimenter les parcours résidentiels des ménages. Premier vecteur de mobilité résidentielle au sein du territoire, le parc de logements collectifs ancien est concentré dans ces communes.

Le parc privé potentiellement indigne (PPPI)[10]

Le taux de parc privé potentiellement indigne au sein du Conseil de Territoire (12 % en 2011) est supérieur à celui du département (9 %). Le Conseil de Territoire de Marseille Provence regroupe 71 % du PPPI du département. Il affiche un taux supérieur à celui constaté dans la région (7 %) au sein de laquelle l'intercommunalité représente plus du tiers du parc indigne

[10] Les données de ce chapitre sont issues de la source MEEDDAT- FILOCOM 2011 d'après DGFIP, traitement agAM

(34 % en 2011) alors qu'elle regroupe seulement 19 % des résidences principales privées de Provence Alpes Côte d'Azur.

Le territoire compte 45 257 résidences principales potentiellement indignes en 2011. Ce volume est toutefois à considérer avec précaution. En effet, il s'appuie sur des analyses cadastrales dont la mise à jour n'intègre pas la réalité de la dynamique de réhabilitation du parc. Le taux de PPPI est le plus important dans le bassin Centre avec 12 %, sur Marseille regroupant 89 % de ces logements. Les arrondissements centraux (1er à 6e) et nord (14e à 16e) étant les territoires du département où le taux de PPPI est le plus élevé. Quatre communes de MP (Marseille, Saint-Victoret, La Ciotat, Marignane) comptent parmi celles du département où le taux est le plus élevé. Les bassins Ouest et Est comptent un taux de 7 %, situation qui s'accompagne d'une forte concentration de ce parc dans les communes-centres (Marignane, La Ciotat).

Ainsi, le stock de logements potentiellement indignes est important au sein du Conseil de Territoire et plus particulièrement à Marseille. Ce parc est majoritairement lié à la présence d'habitat collectif ancien et dense, lequel se localise principalement dans les communes-centres. 72 % des logements en PPPI ont été construits avant 1948, proportion supérieure à celle constatée dans les Bouches-du-Rhône et en PACA (68 % en 2011). Cette situation est imputable au poids de Marseille, commune pour laquelle 74 % du parc potentiellement indigne date d'avant 1948. En effet, par bassin, la situation est plus contrastée :

- Bassin Ouest : l'habitat indigne relève davantage du parc d'après-guerre. Seulement 31 % des logements du PPPI ont été construits avant 1948. Cette proportion est inférieure à la moitié des logements PPPI dans toutes les communes du bassin. Ainsi, à Marignane, commune où la proportion de PPPI compte parmi les plus élevées du département, seul 25 % du PPPI a été construit avant 1949, un peu plus du tiers à Gignac-la-Nerthe et Châteauneuf-lès-Martigues ;
- Bassin Centre : 74 % des logements du PPPI datent d'avant 1949. La situation apparait relativement homogène entre les communes. Seule Septèmes-les-Vallons se distingue avec une proportion moindre (61 %). Pour Marseille, les arrondissements centraux ainsi que le 16e se composent presqu'en intégralité d'un parc indigne construit avant 1948. La situation est plus partagée dans les 14e et 15e (35 % du PPPI date d'avant 1948 dans le 14e, 65 % dans le 15e) ;
- Bassin Est : 70 % du PPPI a été construit avant 1948, situation homogène entre les communes (La Ciotat : 70 %).

Les copropriétés dégradées

Les copropriétés, maillon primordial de l'offre de logements tant en accession qu'en location, y sont surreprésentées. Parmi celles-ci, les ensembles immobiliers privés de plus de 200 logements sont particulièrement nombreux (près de 47 000 logements sont localisés dans ces copropriétés dont 43 000 localisés à Marseille ; 17 % des logements en copropriétés contre 10 %

en moyenne en PACA). 10 copropriétés ont été identifiées comme en difficultés et prioritaires à Marseille (d'après la mission d'expertise conduite par Christian Nicol, extrait du rapport « la requalification du parc immobilier à Marseille » - mai 2015).

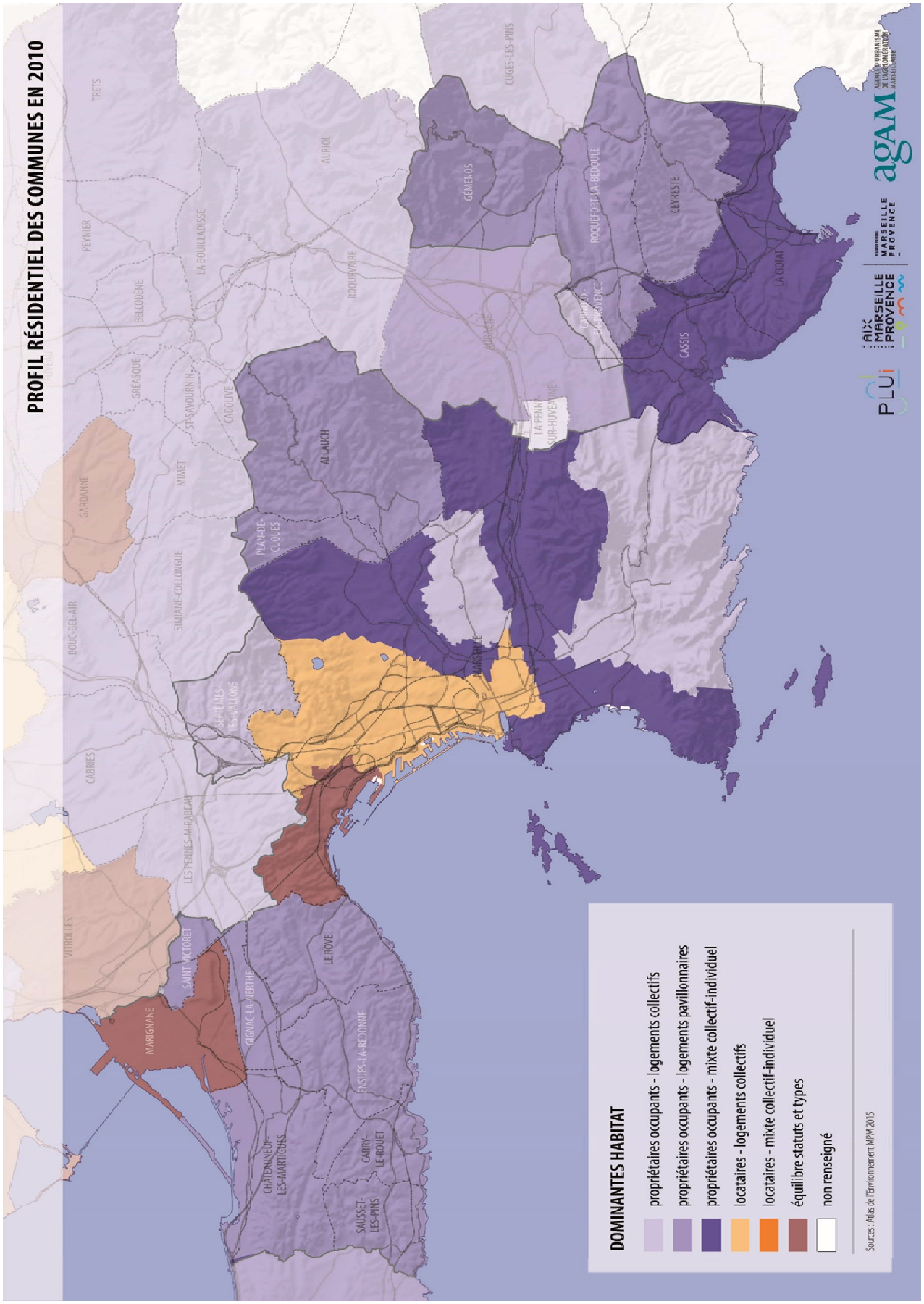
Davantage seront à traiter dans les années à venir. Le reste du territoire n'est pas exempt de grandes copropriétés en difficultés. L'outil statistique d'aide au repérage des copropriétés fragiles de l'Anah repère 63 copropriétés de plus de 100 logements potentiellement fragilisées parmi lesquelles 5 sont situées dans le bassin Ouest et aucune dans le bassin Est.

Cette situation est corrélée à une proportion plus importante qu'en moyenne de copropriétés construites avant 1975 (42 % ont été construites entre 1948 et 1975 et 30 % avant 1948). Plus largement, la prégnance du parc ancien au sein du territoire (32 % construit avant 1948 et 37 % entre 1948 et 1975), en particulier dans les communes de Marseille, La Ciotat, Cassis, Marignane, Saint-Victoret et Septèmes-les-Vallons, s'accompagne d'une surreprésentation des logements dégradés. Si leur nombre a diminué sous l'effet d'interventions d'amélioration, ces logements restent toutefois très présents dans certains territoires (3ème et 15ème arrondissements de Marseille notamment).

Parc dégradé et offre locative

Avec la présence d'un parc vétuste, voire dégradé, important et au regard de l'offre locative sociale insuffisante, les difficultés d'ajustement entre offre de logements et demande s'accompagnent de tensions exacerbées sur le marché du logement et conduisent notamment le parc privé à jouer un rôle social. Le territoire est donc porteur d'un enjeu de réinvestissement de ce parc privé vétuste. Marseille Provence développe à travers son PLH (mise en place d'un Programme d'intérêt général Habiter Mieux) et la délégation des aides à la pierre une stratégie en ce sens. Elle a récemment mise en place des aides complémentaires sur fonds propres pour développer l'offre locative sociale notamment dans le parc existant. L'objectif pour Marseille Provence est d'intervenir plus massivement sur le conventionnement social ou l'acquisition amélioration par un bailleur social du parc ancien ou de copropriétés. Pour ce faire, plusieurs pistes sont développées : améliorer l'information des propriétaires privés sur le conventionnement et l'aide à la réduction de loyer mise en place par le Conseil de Territoire, engager une prospection foncière pour mobiliser des bailleurs sociaux pour monter des opérations d'acquisition-amélioration et augmenter le soutien financier du Conseil de Territoire à ces opérations.

A l'échelle du PLUi, les enjeux associés au parc dégradé doivent être pris en compte dans la détermination des objectifs de production de logements liés, notamment, à la nécessaire reconstitution de l'offre existante pour répondre aux besoins de la population existante.


PROFIL RÉSIDENTIEL DES COMMUNES EN 2010
DOMINANTES HABITAT
propriétaires occupants - logements collectifs
propriétaires occupants - logements pavillonnaires
propriétaires occupants - mixte collectif-individuel
locataires - logements collectifs
locataires - mixte collectif-individuel
équilibre statuts et types
non renseigné
Sources : Atlas de l'Environnement MPM 2015
TRETS
PEYNIER
BELCODENE
GREASQUE
ST-SAVOURNIN
LA BOUILLADISSE
AURIOL
ROQUEVAIRE
CUGES-LES-PINS
GEMENOS
ROQUEFORT-LA-BEDOULE
CEYRESTE
LA CIOTAT
CASSIS
CARNOUX-EN-PROVENCE
AUBAGNE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
CADOLIVE
ALLAUCH
MIMET
PLAN-DE-CUQUES
GARDANNE
BOUC-BEL-AIR
SIMIANE-COLLONGUE
SEPTÈMES-LES-VALLONS
CABRIES
LES PENNES-MIRABEAU
MARSEILLE
VITROLLES
SAINT-VICTORET
MARIGNANE
GIGNAC-LA-NERTHE
LE ROVE
ENSUÈS-LA-REDONNE
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
PLUi
Aix MARSEILLE PROVENCE
agam

7.6. Une offre sociale globalement faible et mal répartie, notamment pour les populations spécifiques

Au 1er janvier 2015, le Conseil de Territoire de MP compte 89 298 logements locatifs sociaux au sens SRU, soit 18.64% des résidences principales. Au sein du territoire, toutes les communes sont déficitaires au regard de l'objectif visant à atteindre 25 % de logements sociaux (à l'exception de Saint-Victoret, commune non soumise à la loi SRU car pleinement impactée par le Plan d'exposition au bruit de l'aéroport). Afin de rattraper son retard, le territoire doit produire 30 454 logements sociaux d'ici à fin 2025.

	Nombre de logements sociaux SRU (2015)	Taux de logements sociaux (2015)
Allauch	470	5,56%
Carnoux-en-Provence	405	14,36%
Carry-le-Rouet	46	1,50%
Cassis	335	8,70%
Ceyreste	46	2,29%
Châteauneuf-lès-Martigues	1 039	16,80%
La Ciotat	4 042	20,82%
Ensuès-la-Redonne	21	0.98%
Gémenos	104	3,77%
Gignac-la-Nerthe	191	5,05%
Marignane	1 832	12,79%
Marseille	79 118	20,28%
Plan-de-Cuques	342	7,40%
Roquefort-la-Bédoule	210	9,46%
Le Rove	253	12,12%
Saint-Victoret		
Sausset-les-Pins	148	3,76%
Septèmes-les-Vallons	696	14,87%
Total du Conseil de Territoire de MP	89 298	18,64%

Ainsi, bien que des efforts aient été réalisés dans la plupart des communes, le déséquilibre territorial de l'offre de logements sociaux persiste. Sur les communes du Conseil de Territoire soumises à la loi SRU, seules deux communes (La Ciotat et Marseille) dépassaient le seuil des 20 % logements sociaux en 2015 et dix d'entre elles comptaient moins de 10 %. Depuis 2006, ce sont près de 12 600 logements sociaux qui ont été livrés en moyenne sur le territoire alors que 47 800 logements étaient livrés. Toutefois, la majorité des communes de MP sont carencées au dernier bilan triennal (2011-2013). Si les efforts réalisés ont permis une augmentation du taux de logements sociaux de la communauté, celle-ci n'a que partiellement réduit les déséquilibres territoriaux.

Même si la commune de Marseille atteint ses objectifs en matière de production (27,6% des logements produits sur la période 2006-2014 étaient sociaux), des déséquilibres entre arrondissements relevant d'un héritage historique sont constatés (près de 60 % des logements ont été produits dans les années 1960 à 1975 en particulier dans le cadre des ZUP situées au nord de la commune).

Les 13e, 14e, 15e et 16e regroupent la moitié de l'offre locative sociale de la commune (plus de 38 000 logements sociaux au 1er janvier 2014). Le poids de ces arrondissements a diminué de plus de 2 points en l'espace de 10 ans. En effet, le taux de logements sociaux est en baisse dans ces arrondissements alors qu'il progresse dans les autres (hormis le 11e). Le nombre de logements sociaux a fortement augmenté dans les arrondissements centraux. Il a également progressé dans les autres arrondissements déficitaires mais en moindre mesure.

La surreprésentation de ce parc de logements sociaux achevé entre 1954 et 1977, période de construction de masse, se traduit par une forte spécialisation tant typologique que territoriale. Composé de logements collectifs, il regroupe près des deux tiers des logements de 4 pièces et des 5 pièces et plus du territoire (bassin Centre : 69 % des T5 et plus, bassin Est et Ouest : 59 %). Ce parc est aussi celui qui concentre les logements à faibles niveaux de loyers (le loyer médian[11] des programmes construits entre 1954 et 1976 est de 2.98€/m^2 contre 5.00€/m^2 pour les logements construits après cette date, plus de 95 % des logements sociaux dont les loyers sont le plus faibles du territoire – 1er quartile – datent de cette période) – *Source : RPLS 2015 – DREAL PACA, traitement agAM*. Cette caractéristique structurelle du parc limite fortement les options résidentielles des demandeurs de logements sociaux, en particulier dans les bassins Centre et Est où il est le plus représenté.

En 2015, 39 000 demandes d'un logement social

Plus de 260 000 ménages (près de 60 % des ménages) sont éligibles au parc locatif social « ordinaire » parmi lesquels 60 % au logement très social. 41 % habitent le parc locatif privé. Même si tous ces ménages ne sont pas demandeurs d'un logement social, la pression sur ce parc est particulièrement importante au sein du territoire (source Filocom – 2011).

Fin 2015, plus de 39 000 demandes d'un logement social[12] étaient actives au sein du Conseil de Territoire de MP soit 54 % des demandes enregistrées dans le département (source : exploitation SNE, Aatiko-demandes en cours en décembre 2015). Parmi ces demandes, 28 000 émanent de ménages qui ne résident pas dans le parc social (72 %, les autres demandeurs habitant déjà le parc social). Marseille est la commune la plus demandée (80 % des demandes) suivie de La Ciotat (4 %) et Châteauneuf-lès-Martigues (3 %).

[11] il s'agit du loyer principal hors charges, celles-ci peuvent avoir un impact non négligeable sur le coût du logement d'autant plus qu'elles ne sont pas couvertes par les APL et qu'elles sont souvent élevées dans ce type de constructions.

[12] Il s'agit de demandeurs d'un logement localisé au sein de Marseille Provence, qu'ils habitent déjà le Territoire ou pas.

Par bassins :

- le bassin Ouest regroupe 7 % des demandeurs du territoire, avec 2 800 demandes (dont 2 100 hors mutation) ;
- le bassin Centre compte 33 700 demandes en cours dont 71 % émanant de ménages n'habitant pas le parc social ;
- le bassin Est regroupe 7 % des demandes du territoire (1 100 demandes dont près de 900 hors mutation).

Parmi les ménages ayant exprimé une demande de logement social, deux profils apparaissent dominants. Le premier est composé de familles avec enfants avec une surreprésentation des familles monoparentales (28 % parmi les demandeurs). Le deuxième est celui de personnes seules (42 % des demandeurs). Ces deux profils se caractérisent par la faiblesse des revenus des demandeurs (plus des 2/3 des demandeurs ont des revenus inférieurs aux plafonds du logement très social). 40 % des demandeurs occupent un emploi (CDI ou CDD).

Les logements les plus demandés sont les types 2 (32 %) et les types 3 (33 %). Des disparités territoriales apparaissent toutefois dans le profil des demandeurs (hors mutation) :

- le bassin Ouest se caractérise par un profil jeune (la moitié des demandeurs hors mutation sont âgés de moins de 40 ans et les moins de 30 ans sont surreprésentés). Plus de la moitié des demandeurs sont sans enfant. Pour ce bassin, la demande porte légèrement plus que dans les autres sur les types 3 (36 % contre 33 % pour MP). 59 % ont des revenus inférieurs aux plafonds d'accès au logement très social ;
- le bassin Centre se caractérise par un profil de demandeurs (hors mutation) plus fragile que celui des autres bassins : moins souvent en emploi stable (28 % des demandeurs), la plupart de ces ménages ont de faibles revenus, situation essentiellement imputable à Marseille (71 % ont de revenus inférieurs aux plafonds du logement très social). 44 % des demandeurs vivent dans des conditions de logement précaires (hébergés, sans abri…). Si, comme dans les autres bassins, la demande des ménages (hors mutation) porte principalement sur les types 2 et 3, les très petits types sont plus demandés (16 % des demandes portent sur des T1) ;
- Dans le bassin Est, les personnes âgées sont plus représentées parmi les demandeurs (hors mutation, 18 %) et les jeunes sont sous-représentés (20 % de moins de 30 ans). Cela se traduit par une plus forte représentation des personnes seules parmi les demandeurs (44 %) et une moindre part que dans les autres bassins de ménages avec enfants (44 %). La part des demandeurs en emploi stable est plus élevée qu'en moyenne (40 % contre 30 % pour MP), situation qui s'accompagne d'une part moindre de ménages aux revenus très faibles (60 % de ménages ont des revenus inférieurs aux plafonds PLAi contre 71 % pour MP). Ce bassin se caractérise par une demande de types 2 un peu plus importante que dans les autres (38 % contre 32 % pour MP en moyenne).

Le nombre de demandes apparait être en augmentation ces dernières années, en particulier celles émanant de ménages déjà locataires du parc social (+14 % entre 2012 et 2015 contre +5 % pour les autres demandeurs). Le profil des demandeurs se confirme avec une tendance à l'augmentation de la part des plus modestes parmi les demandeurs hors mutation.

Une forte pression de la demande sociale

En 2015, 4 756 logements ont été attribués parmi lesquels, 76 % à des demandeurs qui n'habitaient pas le parc social. Cela représente en moyenne 1 attribution pour 8 demandes enregistrées, ce ratio connaissant de forts écarts selon les types de logements (source : exploitation SNE, Aatiko-demandes satisfaites entre janvier et décembre 2015).

La comparaison des typologies des logements demandés, de la structure du parc et du profil des demandeurs avec les attributions permet de pointer un point de blocage majeur : les petits logements (mais rappelons que cette demande est particulièrement volatile), en particulier à faibles niveaux de loyers. En parallèle, pour les demandeurs occupant déjà le parc social, si la problématique de l'accès aux petits logements est aussi une réalité (une demande moindre mais très peu d'attributions), apparaissent plus largement des difficultés pour ces ménages à mener un parcours résidentiel au sein du parc social. Par bassins :

- pour les bassins Ouest et Est, la situation est comparable. La pression de la demande est globalement importante quel que soit le type de logement demandé. Elle apparait être la plus forte sur les petits types (T1/T2). Les tensions entre offre et demande sont les plus importantes pour les mutations internes au parc social. Cette situation est imputable à la nature du parc de logements de ces communes, lequel est plus propice à accueillir des familles (dans le bassin Est : 43 % du parc est constitué de T3 et 40 % de T4 ou plus ; 39 % et 43 % de T4 ou plus pour le bassin Ouest). En outre, la majorité des logements correspondent à un financement « ordinaire » (PLUS) et les logements très sociaux sont sous-représentés au regard de la nature de la demande.
- dans le bassin Centre, la pression apparait également la plus forte sur les petits logements, en particulier en mutation mais en moindre mesure que dans les autres bassins. Ce parc y est plus développé (21 % des logements). Le bassin Centre est celui qui connait globalement la pression de la demande la plus forte avec un taux de mise en location des logements (hors programmes neufs) faible, et inférieur à celui des deux autres bassins (bassin Est : 6.5 %, bassin Ouest : 6.7 % contre 6.2 % dans le bassin Centre), quel que soit le type de logement considéré.

En 2015, 1 345 ménages domiciliés dans une commune du Conseil de Territoire de MP (dont 89 % à Marseille) ont été reconnus prioritaires et urgents au titre du droit au logement opposable (DALO), ce qui signifie qu'un logement devrait leur être attribué en urgence (contre 1 693 en 2014). La même année, 1001 logements appartenant au contingent préfectoral ont été disponibles (Source DDCS) dont 89 % situés à Marseille.

Le logement des personnes défavorisées (données ci-après, PLALHPD 2016 – 2020)

Le Plan Local d'Action pour le Logement et l'Hébergement des Personnes Défavorisées (PLALHPD) 2016 – 2020 définit les mesures destinées à répondre aux besoins en logement et en hébergement des personnes prises en charge par le dispositif d'accueil, d'hébergement et d'accompagnement vers l'insertion et le logement. Pour les Bouches du Rhône, le plan pointe plus précisément la problématique des tensions sur l'offre de logement et d'hébergement. Pour Marseille Provence, cela se traduit notamment par :

- une demande locative sociale conséquente et une concentration des recours reconnus prioritaires et urgents au titre du DALO à Marseille (91 % des recours prioritaires et urgents du département) ;
- un parc privé indigne fortement surreprésenté en particulier à Marseille, La Ciotat et Marignane. Parmi ce parc apparait, en particulier sur le territoire la problématique des copropriétés dégradées ;
- une forte concentration des places d'hébergement (2 265 places hors « places hiver » soit la moitié de l'offre recensée) et des places en logement accompagné situées dans au sein de Marseille Provence (plus particulièrement à Marseille). Pour l'offre en structure, le PLALHPD recense une offre diversifiée de 4 327 places soit plus de la moitié de l'offre du département. En parallèle, une demande d'hébergement conséquente sur le territoire ;
- des difficultés de maintien dans le logement (4 573 assignations dans le cadre d'une procédure d'expulsion locative en 2013). En effet, hors Marseille, la part de ménages allocataires habitant le parc locatif privé dont le taux d'effort consacré au logement est trop important (plus de 40 % de leurs revenus) et pourrait les mettre en difficultés, est parmi les plus élevés du département (36 % pour Marseille Provence hors Marseille). Il compte parmi les plus faibles à Marseille (29 %) mais représente tout de même un nombre de ménages importants.

Le plan s'articule autour de sept grandes orientations dont six concernent directement les territoires : favoriser l'accès au logement des ménages défavorisés (axe 2), améliorer la complémentarité et la fluidité de l'offre sur l'ensemble (axe 3), accompagner et informer les ménages défavorisés (axe 4), renforcer la prévention des expulsions locatives (axe 5), lutter contre l'habitat indigne et la précarité énergétique (axe 6), répondre aux besoins spécifiques en logement et adapter l'habitat (axe 7).

Plusieurs actions concernent plus spécifiquement certaines communes de Marseille Provence. Ainsi le plan préconise :

- le renforcement de la mobilisation du parc privé à des fins sociales notamment en développant l'intermédiation locative avec comme objectif 100 logements captés par an dont 50 à Marseille dans le cadre du dispositif financé par le Conseil Départemental ;

- le renforcement du rôle de la CCAPEX (prévention des expulsions) en particulier à Marseille et Marignane ;
- le renforcement du repérage des copropriétés fragiles et favoriser la mise en œuvre d'outils opérationnels et en particulier les actions de repérage, d'observation et de veille des copropriétés. Le plan préconise de produire un document de préconisation en fonction des éléments issus du groupe de travail mené à Marseille reprenant les outils et moyens à développer et mobiliser ;
- pour la Métropole d'Aix-Marseille Provence, l'accompagnement des publics du plan dans l'information et l'accès aux droits, action qui cible plus spécifiquement la Métropole d'Aix-Marseille Provence.

Par ailleurs, l'annexe 4 du plan désigne toutes les communes de MP comme prioritaires pour le « dialogue et l'incitation à produire des logements sociaux PLA-I ».

7.7. Les besoins en logements : méthode et objectifs quantitatifs

Au travers de son PADD, le PLUi déclinera les objectifs de production de logements de façon quantitative pour les 18 communes du Conseil de Territoire de Marseille Provence. L'estimation des objectifs sera déterminée par le croisement de plusieurs analyses :

- Les objectifs de production de logement inscrits au SCoT

Le SCoT approuvé en 2012 a posé le principe d'une stratégie de développement ambitieuse, afin de renforcer l'attractivité du territoire. Ainsi les objectifs sont l'accueil de 80 000 à 100 000 habitants supplémentaires et la construction de 80 000 logements neufs à l'horizon 2030 pour l'ensemble du Conseil de Territoire. Cet objectif de production de logements, permet à la fois d'accueillir une population nouvelle, et de répondre aux besoins de la population actuelle. Cet objectif est donc le socle de départ pour lequel le PLUi doit assurer sa compatibilité et sa mise en œuvre.

- Les besoins liés à l'accroissement démographique

Afin d'estimer des trajectoires de croissance à l'horizon du PLUi, des hypothèses d'évolution ont été effectuées par commune. L'analyse se base sur les évolutions démographiques entre 1999 et 2011 afin de suivre les tendances passées, tout en ajustant ces trajectoires de croissance avec les dernières évolutions.

- Les besoins liés au point-mort

Le point-mort couvre plusieurs critères, qui une fois croisés définissent un objectif de logements à atteindre pour répondre aux besoins de la population locale et à l'évolution du parc. Il comprend la vacance, avec la remise potentielle sur le marché d'une partie de l'offre de logements, ainsi que l'évolution des résidences secondaires, qui au vu des dynamiques du

marché immobilier, une partie permet d'augmenter le stock de résidences principales. Le marché immobilier étant tendu, une partie des résidences secondaires changent de nature d'occupation. Le taux de renouvellement du parc (0,10 % an estimé) est un facteur d'évolution, il s'agit des démolitions et changements d'usage. Sur certaines communes faisant l'objet d'opérations spécifiques de renouvellement urbain, notamment dans les centres villes, ce taux est plus important (Marseille, Marignane, La Ciotat, Septèmes-les-Vallons ou Cassis). Enfin, l'évolution sociologique des ménages est un facteur important, notamment avec le desserrement des ménages. Sur le territoire du PLUi, de même qu'au niveau national, la taille des ménages baisse sensiblement (en lien avec le départ des enfants, divorces, monoparentalité, vieillissement…). Cette baisse de la taille des ménages est inégale selon les communes, les hypothèses permettent de définir des communes ayant déjà atteint une taille similaire au niveau national et d'autres avec des structures plus familiales vont connaitre un desserrement important et donc un besoin en offre de logements adaptés pour répondre aux besoins des populations résidentes (Allauch, Ensuès-la-Redonne, Gémenos, Gignac-la-Nerthe, Plan-de-Cuques, Roquefort-la-Bédoule, Le Rove, Septèmes-les-Vallons).

- Les capacités constructives existantes sur le territoire

L'estimation des capacités constructives résiduelles est développée pour l'ensemble des 18 communes de Marseille Provence. Cette donnée permet de fixer un cadre pour la définition des objectifs logements déclinés à la commune. Cette analyse est visible et détaillée en partie 8.2 p 171 du présent document.

- Les spécificités endogènes des territoires et contraintes à l'urbanisation

Les objectifs logements sont également précisés en corrélation avec la capacité du territoire à porter une urbanisation supplémentaire et au regard des infrastructures. Ainsi la cohérence urbanisme-transport, condition sine qua non, est un facteur déterminant au développement de l'habitat, tout comme le niveau des équipements. Les communes les mieux dotés (Marseille, Marignane, La Ciotat) permettent de capter favorablement une partie de la production. Les contraintes spatiales invariantes, comme les espaces naturels, le relief, les boisements, les secteurs de risques, contraignent et bloquent toute urbanisation nouvelle au sein de vastes espaces du territoire intercommunal.

Les communes présentant des atouts paysagers et environnementaux forts liés au littoral, massifs, agriculture… ne pourront offrir des disponibilités importantes pour du logement et sont majoritairement préservées (Cassis, Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Ensuès-la-Redonne, Le Rove…).

La présence de risques est un facteur limitatif pour la production de logement, pour exemple le risque incendie est très prégnant sur ce territoire méditerranéen, ainsi que l'inondation avec des contraintes de constructibilité qui se renforcent au travers des PPR, comme le montre le PPRi Huveaune qui va contraindre fortement les projets de développement de la Vallée de l'Huveaune.

Les centralités sont un atout déterminant pour la production de nouveaux logements. Avec la possibilité de densifier des secteurs offrant des aménités urbaines, le niveau de centralité ainsi que son rayonnement, détermineront sa capacité à contribuer aux objectifs de production.

Les futurs droits à construire offerts par le PLUi ne doivent pas être cloisonnés avec l'attractivité du territoire et une qualité de vie recherchée de bon niveau pour les populations. Les secteurs moteurs de l'attractivité résidentielle se devront d'offrir une programmation en équipements (y compris réseaux d'assainissement collectifs), espaces verts, publics, conditions d'accessibilité… en adéquation avec les futures constructions et les besoins liés à l'accueil de nouveaux habitants.

Habitat : des besoins de la population en évolution

CHIFFRES-CLES

- *532 485 logements en 2011 au sein du Conseil de Territoire de MP dont 86 % de résidences principales.*
- *Des résidences secondaires surreprésentées dans certaines communes : de 13 % à 26 % des logements en 2011 contre 3 % en moyenne pour le Conseil de Territoire de MP.*
- *Des logements vacants surreprésentés à Marseille (en particulier dans les 1er, 2è, 3è et 6è arrondissements) avec 13 % à 22 % des logements contre 10 % en moyenne au sein du Conseil de Territoire de MP.*
- *6 080 logements réalisés en 2014 sur le Conseil de Territoire de MP dont 89 % réalisés sous forme de logements collectifs.*
- *89 298 logements locatifs sociaux au sens SRU au 1er janvier 2014 sur le Conseil de Territoire de MP, soit 18,64 % des résidences principales.*

ENJEUX

- *L'adaptation et la maîtrise des objectifs de production de logements afin de répondre à la demande des ménages, à l'aune des particularités et contraintes du Territoire : sensibilités environnementales / littorales, desserte par les TCSP limitée, capacités des équipements de superstructure.*
- *La poursuite des actions de renouvellement afin de redynamiser l'attractivité résidentielle des centres-villes.*
- *La diversification, l'adaptation et le rééquilibrage de l'offre en logement pour accompagner le desserrement des ménages mais aussi pour répondre aux besoins liés aux parcours résidentiels des jeunes ménages et des personnes âgées.*
- *La poursuite des efforts de production en logement social dans un objectif de rattrapage au titre de la loi SRU afin d'offrir un accès facilité au logement pour tous.*
- *La diversification et la poursuite quantitative et qualitative des logements.*
- *Le changement de mode de production pour limiter la consommation d'espace par l'habitat pavillonnaire et favoriser le développement de l'habitat.*
- *Le maintien ou la fixation des jeunes actifs du Territoire, notamment en proposant une offre de logements adaptée à leurs besoins (petits et moyens logements locatifs en particulier à des prix maitrisés).*

8. Foncier

Rappel de l'extrait de l'article L151-4 du code de l'urbanisme suite à l'ordonnance du 23 septembre *2015 :*

Le rapport de présentation explique les choix retenus pour établir le projet d'aménagement et de développement durables, les orientations d'aménagement et de programmation et le règlement.

Il s'appuie sur un diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, de surfaces et de développement agricoles, de développement forestier, d'aménagement de l'espace, d'environnement, notamment en matière de biodiversité, d'équilibre social de l'habitat, de transports, de commerce, d'équipements et de services.

Il analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

8.1. La consommation de l'espace foncier

8.1.1. Processus et méthode

Afin de répondre à l'impératif réglementaire, le présent exercice propose un bilan de la consommation de l'espace sur le territoire en fonction des trois sources foncières :

- L'extension (ou l'étalement) correspond au foncier consommé générant l'expansion de l'enveloppe urbaine et indiquant l'accroissement périphérique. Ce foncier traditionnellement destiné au développement urbain l'est au détriment des espaces naturels, agricoles et forestiers ;
- La densification : elle est une ressource foncière à l'intérieur même de la tâche urbaine. Les constructions effectives sont réalisées dans les « dents creuses » (parcelles et/ou unités foncières vides), et/ou sur des terrains nus (division parcellaire ou pas). Par expansion, la densification est un processus de production de la ville au sein même des espaces artificialisés ;
- La mutation est tout comme la densification un processus de production de la ville au sein même des espaces artificialisés. Ici, l'urbanisation des parcelles et/ou unités foncières résulte d'une démolition/reconstruction voire d'un changement de destination.

A noter que la densification et la mutation additionnées donnent le total des espaces fonciers consommés dans les espaces artificialisés.

La méthode BD OCSOL PACA 2006, Cadastre 2014 et Permis de construire agAM

Au regard des ressources disponibles, la méthode retenue s'appuie sur le croisement des bases de données suivantes : Le cadastre 2014, les permis de construire de l'AGAM et l'Occupation du Sol du CRIGE PACA ; et se décline ainsi:

1ère étape : le socle, la base d'occupation du sol : BD OCSOL PACA 2006

C'est à partir de cette photographie de l'occupation du sol du territoire que la consommation foncière sera calculée et qualifiée, entre 2006 et 2015.

Cette base de données a été réalisée par le CRIGE-PACA à partir des techniques de télédétection et d'une nomenclature dérivée de la nomenclature Corine Land Cover, hiérarchisée selon trois niveaux emboités.

Pour le présent exercice, seul le niveau 1 sera retenu. Celui-ci distingue le niveau « territoires artificialisés » qui permet d'identifier les espaces artificialisés (soit ce qui fera la consommation dans la tache urbaine) et le niveau « territoires agricoles, les forêts et milieux semi naturels » correspondant aux espaces naturels agricoles et forestiers (soit ce qui fera la consommation en extension).

Seul bémol, pour répondre aux limites de la base et être plus proche de la consommation réelle, le sous-niveau « Bâti diffus » a été transféré de la catégorie « territoires Artificialisés » à la catégorie « territoires agricoles, les forêts et milieux semi naturels ».

Au sein de la nomenclature OCSOL2006, le Bâti Diffus est identifié en tant que : « *groupement d'habitations et bâtiments annexes dispersés dans le milieu rural ou le milieu naturel et comprend les extensions récentes des noyaux villageois, les hameaux et l'habitat agricole dispersé comprenant des bâtiments d'exploitation ou des abris* ». Par ailleurs, au regard de la densité effective de cet item et des résultats du travail de photo-interprétation, le *Bâti diffus* ne permet pas de continuum urbain et s'associe régulièrement avec de l'activité agricole ou aux espaces naturels.

2e étape : agrémentation des parcelles cadastrales des informations d'occupation du sol et des années de construction avec la base permis de construire

L'objet parcellaire est l'unité de mesure de la consommation foncière. Ainsi, le cadastre 2014 fournit les deux informations nécessaires à l'exercice : la surface de la parcelle et l'année de réalisation.

Apposer à la BD OCSOL PACA 2006, chaque parcelle construite millésimée de 2006 à 2015 (10 ans) se voit affecter de leur niveau d'occupation en 2006, espace artificialisé ou espaces naturels, agricoles et forestiers.

Toutefois, avant de croiser les deux sources précédentes, il s'agira de compléter le parcellaire de la base Cadastre 2014 avec les informations du suivi annuel de la construction avec la base permis de construire agAM. Cette étape est fondamentale, elle complète la base cadastre

2014 de l'année 2015 et permet de vérifier les éventuelles insuffisances voire manquements de la dernière mise à jour.

A noter, la base de suivi de la construction est un exercice réalisé par l'agAM dans le cadre de son suivi de la dynamique urbaine du territoire de Marseille Provence. Ces travaux consistent à traduire les intentions de construction, les permis de construire logement, activité et/ou équipements autorisés, en réalisation effective à travers une enquête terrain. Il s'agit d'un suivi annuel réalisé depuis 1993 qui permet de millésimer l'ensemble des constructions sur le territoire et cas échéant, de pallier aux limites statistiques de la base MAJIC.

3e étape : l'analyse de la consommation foncière

L'analyse de la consommation foncière s'appuiera sur trois axes :

- L'état de la consommation foncière en fonction des trois modalités :
  - L'extension : il s'agit de la consommation hors enveloppe urbaine ;
  - La densification : elle se fait au sein de l'enveloppe urbaine ;
  - La mutation : elle résulte de la démolition / reconstruction ou d'un changement de destination au cœur même de l'enveloppe urbaine.
- L'état de la consommation foncière selon les deux classes de niveau 1 BD OCSOL 2006 :
  - Espaces artificialisés : ils correspondent au foncier de l'enveloppe urbaine consommé soit en densification soit en mutation ;
  - Espaces agricoles, espaces naturels et espaces forestiers : ils correspondent au foncier hors enveloppe urbaine consommé en extension.
- L'état de la consommation au regard de la destination du foncier :
  - De l'habitat
  - De l'activité

8.1.2. Bilan de la consommation foncière

8.1.2.1. Une tendance à la baisse ces dernières années

Le bilan de la consommation foncière sur l'ensemble du territoire de 2006 à 2015 fait état d'environ 146 hectares consommés en moyenne annuelle, soit près de 1 460 hectares sur le territoire. On observe une tendance globalement à la baisse, soulignée par deux dernières années 2014 et 2015 particulièrement basses avec un recul de 20%.

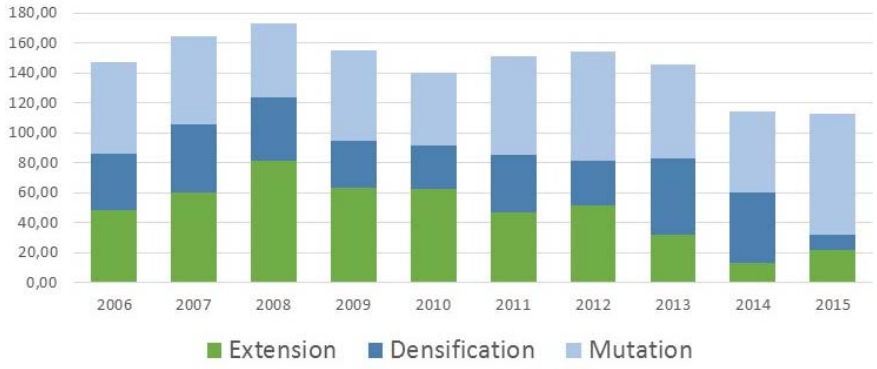


Figure 1 : Ventilation annuelle de la consommation selon la densification, la mutation ou l'extension entre 2006-2015

L'extension urbaine représente à elle seule un tiers de la consommation foncière. Il s'agit ici d'une l'utilisation annuelle moyenne de 48 hectares, manifestant là aussi une tendance forte à la baisse sur ces dernières années, une inflexion nette depuis l'année 2009.

Les deux tiers de la consommation foncière se font au sein même de la tâche urbaine, soit par densification (25 % du total) soit par mutation (42 %). La mutation est une modalité qui tend à progresser légèrement ces dernières années.

Spatialement et fort logiquement, le bassin Centre est le plus porteur en raison du poids de la commune de Marseille. La ville représente à elle seule 65 % du total de la consommation foncière du Conseil de Territoire Marseille Provence et représente 93 % du bassin Centre.

A Marseille, les 475 hectares de consommation foncière en mutation (soit un tiers de la consommation totale du territoire) illustrent bien le processus de construction de la ville sur la ville mis en œuvre ces dix dernières années. Au-delà d'un tarissement inéluctable des ressources foncières, cette dynamique urbaine traduit un renouveau des tissus constitués de la commune.

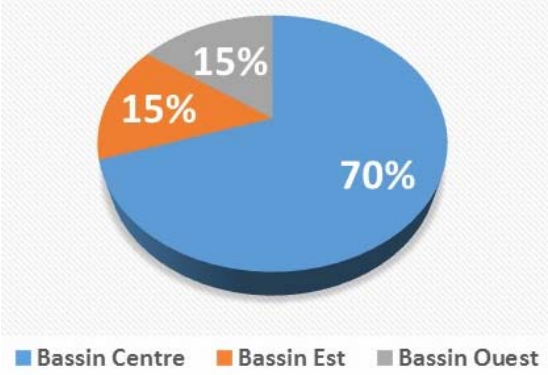


Figure 2 : Répartition de l'ensemble de la consommation foncière par Bassin de vie CTMP de 2006 à 2015

Hormis Marseille, il y a quelques communes à souligner au regard de leur consommation *(cf. tableau page suivante)* :

Ainsi, avec 88 hectares de foncier, La Ciotat se positionne comme la seconde ville la plus consommatrice du territoire sur l'ensemble de la période et pèse pour 41 % de la consommation

totale du Bassin Est. La commune se démarque par une extension importante de la tâche urbaine de l'ordre de 53 hectares.

Châteauneuf-lès-Martigues (55 hectares) et Marignane (58 hectares) représentent quant à elles près de la moitié de la consommation foncière du Bassin Ouest.

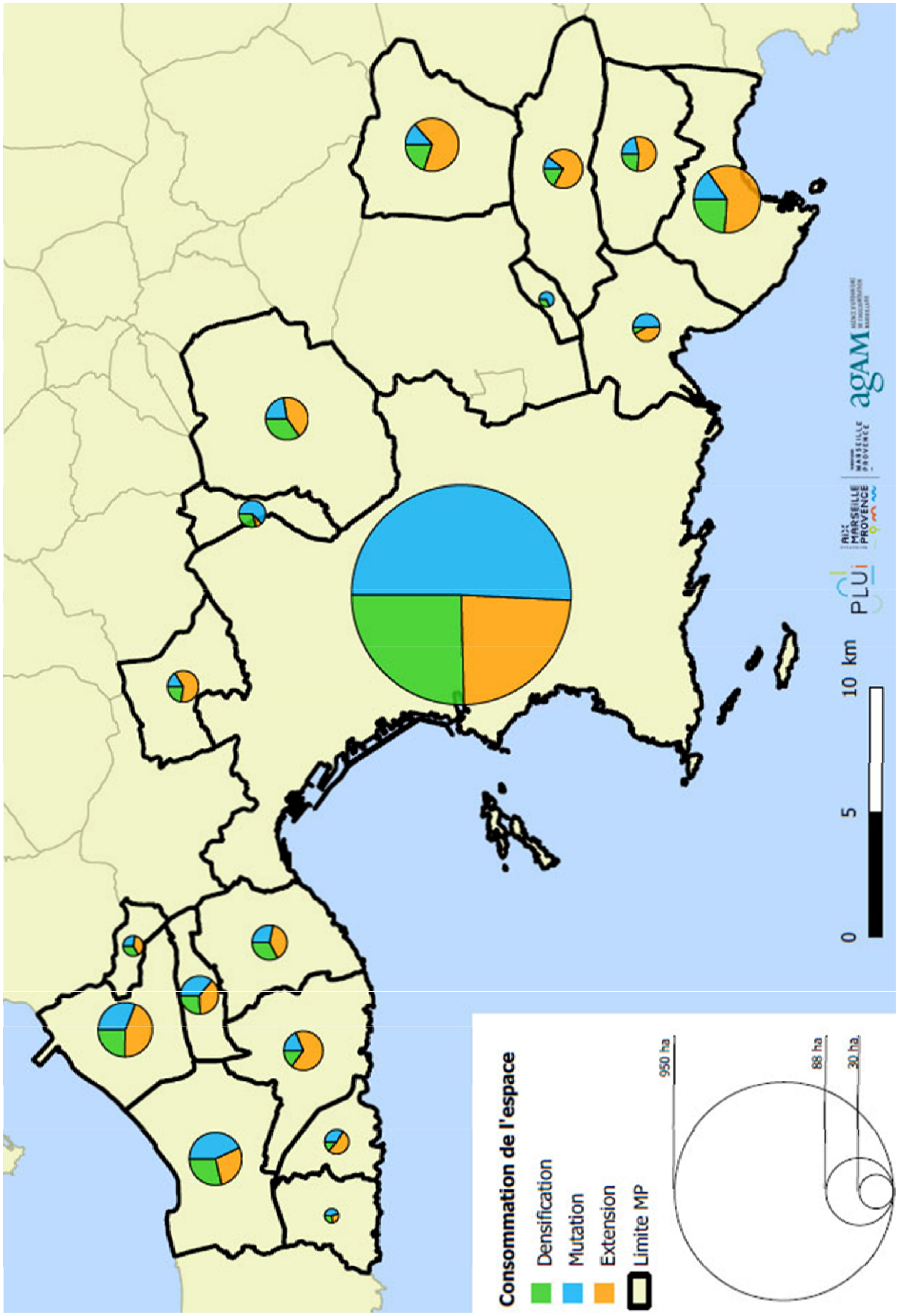


Figure 3 : Consommation de l'espace par nature de consommation et par commune 2006-2015

	Espaces artificialisés			
Commune	Densification	Mutation	Extension	Total général
Bassin Ouest	**55**	**75**	**90**	**220**
Bassin Centre	**265**	**500**	**255**	**1020**
Bassin Est	**50**	**40**	**130**	**220**
Total général	370	615	475	1460

Figure 4 : Tableau récapitulatif de la consommation foncière par bassin 2006-2015 en hectare

8.1.2.2. Le renouvellement urbain comme principale ressource foncière

Le Renouvellement Urbain correspond globalement à la densification de parcelles à laquelle s'ajoute la mutation foncière. Il constitue la principale modalité en termes de ressource foncière du territoire. Du fait de sa superficie à l'échelle du bassin Centre comme du territoire de Marseille Provence, l'impact de Marseille est alors notable.

Au total, le développement urbain sous forme de renouvellement urbain a concerné 985 ha au sein d'espaces déjà constitués, sur la période des dix dernières années. Avec une moyenne annuelle de 98 hectares, la consommation foncière par renouvellement urbain correspondrait à deux fois la superficie moyenne d'une ZAC du territoire de Marseille Provence.

	Densification	Extension	Mutation
Bassin Ouest	**25%**	**42%**	**33%**
Bassin Centre	**26%**	**25%**	**49%**
Bassin Est	**21%**	**61%**	**18%**
Total général	25%	33%	42%

Figure 5 : Répartition de la consommation par Bassin

Les trois bassins de vie se distinguent toutefois par quelques particularités propres :

- Sur le Bassin Ouest, la consommation foncière est principalement sous forme d'extension (42 % des ressources foncières utilisées). Les écarts entre chaque type de consommation sont relativement limités. La part de la densification est la moins importante et laisse supposer qu'au sein de l'enveloppe urbaine constituée, la valorisation des parcelles est partagée entre rétention foncière et/ou droit à bâtir optimisé.
- Sur le Bassin Est, la consommation foncière s'est majoritairement traduite sous forme d'extension (61 %). Il s'agit d'un territoire où le mode de développement a privilégié l'étalement urbain.
- Sur le bassin Centre, avec 49% le mode de consommation foncière par mutation est le plus impactant. Plusieurs facteurs sous-jacents l'expliquent : l'importance de l'action

publique au travers de territoires opérationnels (ZAC, OPAH, Extension Euroméditerranée), les besoins de rénovation et de restructuration des tissus et du parc de logements, un marché favorable.

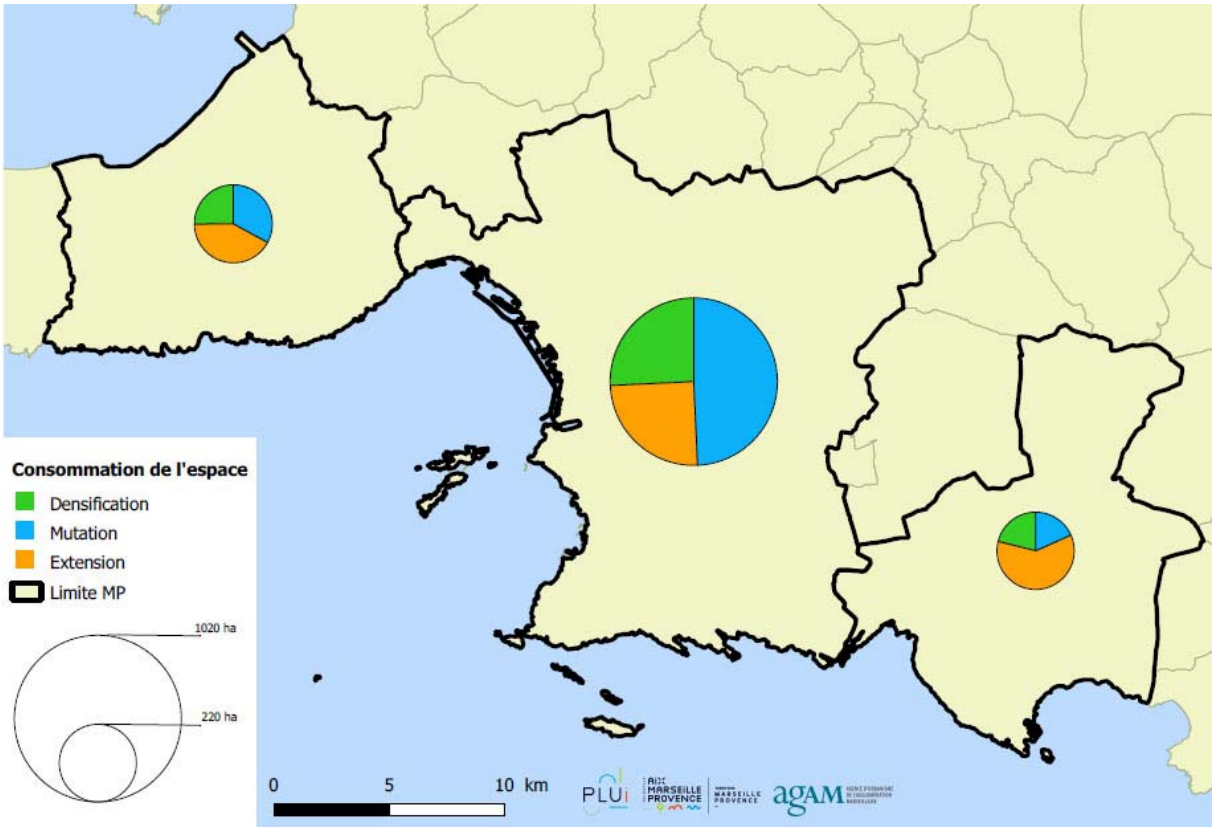


Figure 6 : Consommation de l'espace par type et par bassin 2006-2015

Enfin, il convient de noter que la réduction progressive de la densification et de la mutation sur la période considérée soulignent une raréfaction du foncier disponible sur l'ensemble du territoire et une certaine dureté foncière (difficulté à le faire muter).

8.1.3. Détail de la consommation selon le type d'occupation

8.1.3.1. Une consommation du tissu urbain qui se confirme

Afin de connaître les occupations du sol les plus impactées, les résultats de cet exercice doivent être analysés par le prisme de la nomenclature d'OCSOL 2006. Cela permet de faire une distinction entre :

- La consommation au sein de l'enveloppe urbaine, majoritairement identifiée à travers les items de territoires Artificialisés,
- La consommation des espaces naturels, agricoles et forestiers, majoritairement identifiée à travers les items de territoires Agricoles et Forêts et milieu semi naturels.

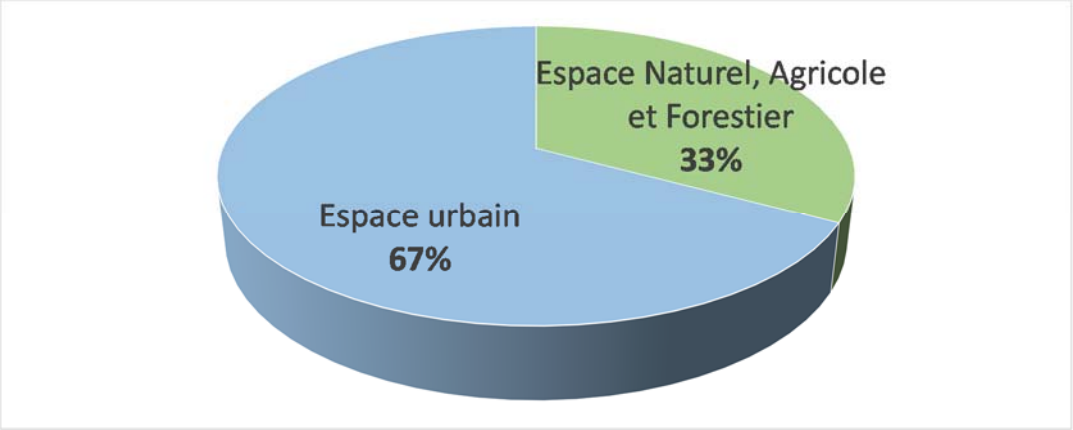
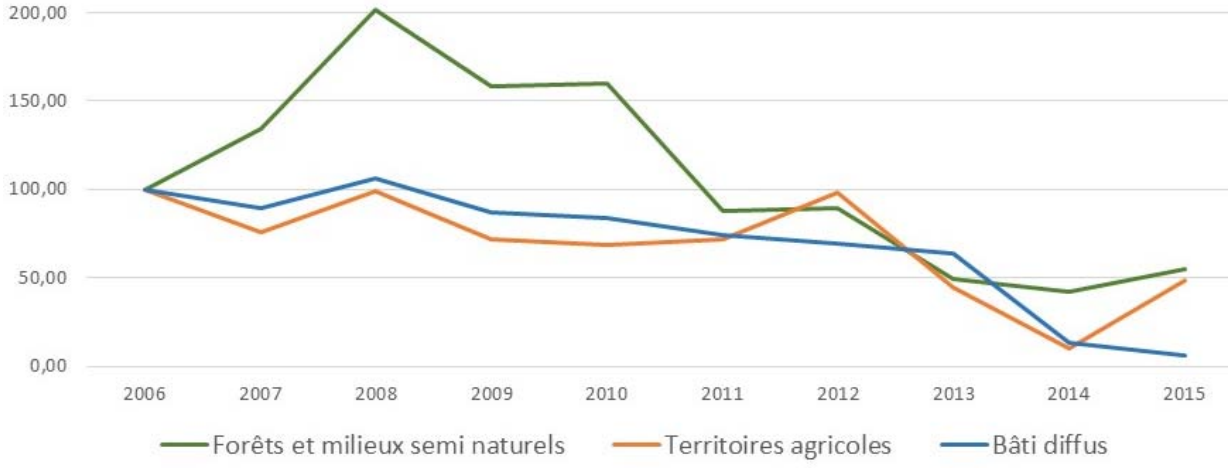


Figure 6 : Partition de la consommation foncière en fonction de l'occupation OCSOL 2006

Ce qu'il se dégage de la consommation de ces dix dernières années sur le territoire de Marseille Provence est la grande majorité de la consommation à l'intérieur de l'espace urbain. Ce constat concorde avec les analyses précédemment réalisées faisant ressortir la dominance de la consommation foncière en densification et en mutation avec ses 985 hectares.

8.1.3.2. Le détail des espaces naturels et agricoles

- Parmi les espaces agricoles sont retenus tous les items de l'intitulé territoires agricoles (les items de niveau 2 : Zone agricole hétérogène, Culture permanente et Terre arable).
- Les espaces naturels et forestiers on retrouve tous les items de Forêts et milieux semi naturels (les items de niveau 2 : Forêts et Milieu à végétation arbustive, Espace ouvert avec ou sans végétation et/ou herbacée).
- A cet ensemble et comme cité précédemment, le sous-item Bâti diffus a été basculé des territoires artificialisés à territoires naturels, agricoles et forestiers pour des raisons méthodologiques (cf. étape 1).



- Figure 7 : Base 100 de l'évolution de la consommation des espaces naturels agricoles et forestiers selon les postes OCSOL 2006 retenus

En résumé, les 480 hectares de forêts et milieux semi-naturels, territoires agricoles et bâti diffus consommés accusent une baisse généralisée. Toutefois, il faut retenir de ces courbes (cf. graphique ci-dessus) :

- L'inflexion de 2009 très forte concernant les forêts et milieux semi naturels, et régulière jusqu'en 2014.
- La baisse faible et constante du bâti diffus jusqu'à l'inflexion de 2014, plus forte.
- Les fluctuations concernant les territoires agricoles et sa baisse généralisée.

Dans le détail de ces trois postes constitutifs des espaces naturels, agricoles et forestiers, deux sous-items ressortent de façon conséquente de la consommation générale :

- Les 130 hectares de bâti diffus soit 28 % du total ;
- Les 120 hectares de milieux à végétation arbustive et/ou herbacée soit 25 % du total.

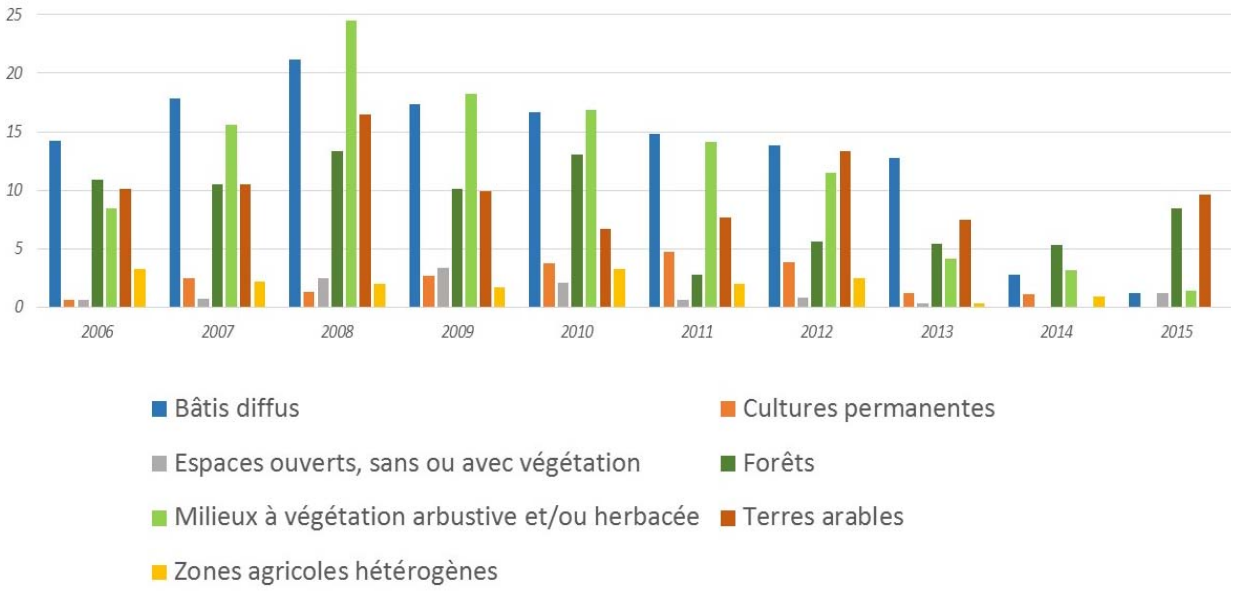


Figure 8 : Ventilation à l'hectare de la consommation foncière dans les espaces naturels agricoles et forestiers

Ces deux sous-items pèsent pour plus de la moitié de la consommation foncière et atteignent leur maxima de consommation sur la période 2007-2010.

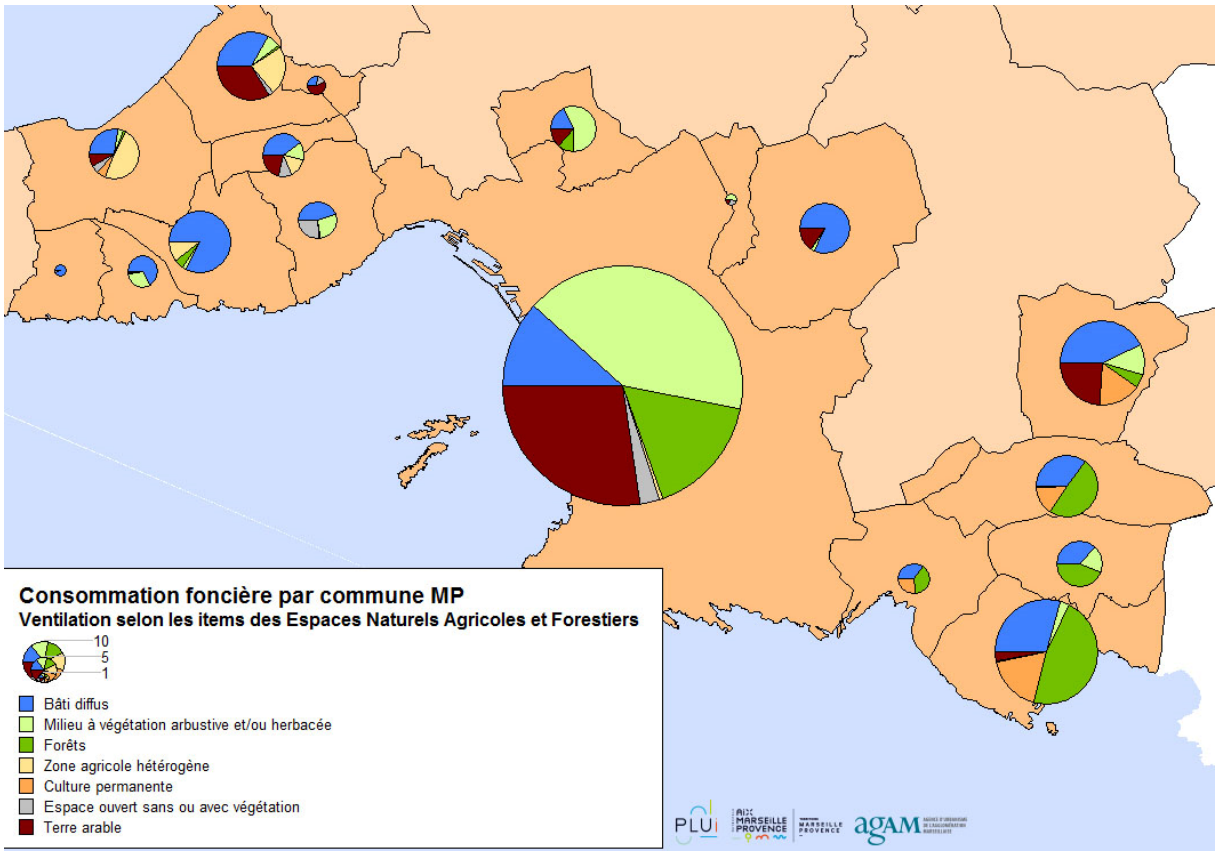


Figure 9 : Carte de la ventilation de la consommation foncière par commune

8.1.3.3. Un foncier majoritairement à destination de l'habitat

Concernant les résultats suivants, les bases de données ne sont pas exhaustives et ne recouvrent pas la totalité du foncier impacté par la consommation.

Toutefois, si les exploitations ne peuvent fournir avec exactitude les surfaces de foncier consommées à destination de l'Activité et l'Habitat, elles permettent d'avoir des ordres de grandeur et les tendances pour ces deux destinations.

Avec 85 %, l'habitat est la destination préférentielle du foncier consommé de l'ensemble du territoire Marseille Provence. Cela reflète l'attractivité du territoire en termes de marché du foncier habitat.

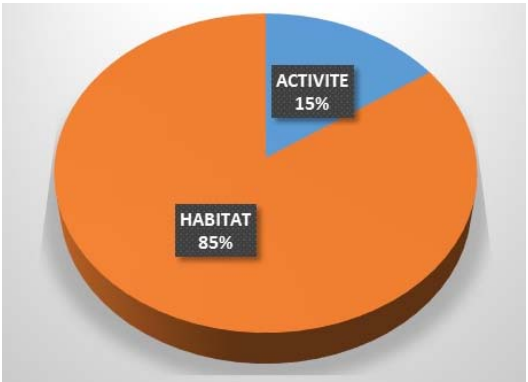


Figure 10 : Répartition de la destination des espaces consommés

La baisse de consommation observée impacte toutefois presque uniquement le foncier habitat : une baisse de 50 % sur ces dix dernières années. Ce recul s'est matérialisé à partir de 2009. La conjugaison des impacts de la crise sur l'immobilier et la raréfaction des ressources foncières ont progressivement dissuadé les investisseurs, tendance qui s'est accentuée à partir de 2013.

Cette baisse est la plus marquée sur le phénomène d'extension, avec une chute de près de 50 % entre 2009 et 2015 (soit 35 ha).

Au regard de son poids sur l'ensemble de la consommation, l'habitat influence grandement la consommation foncière globale. Cela reflète nettement l'attractivité du territoire en termes de logement qui est localement le marché le plus porteur.

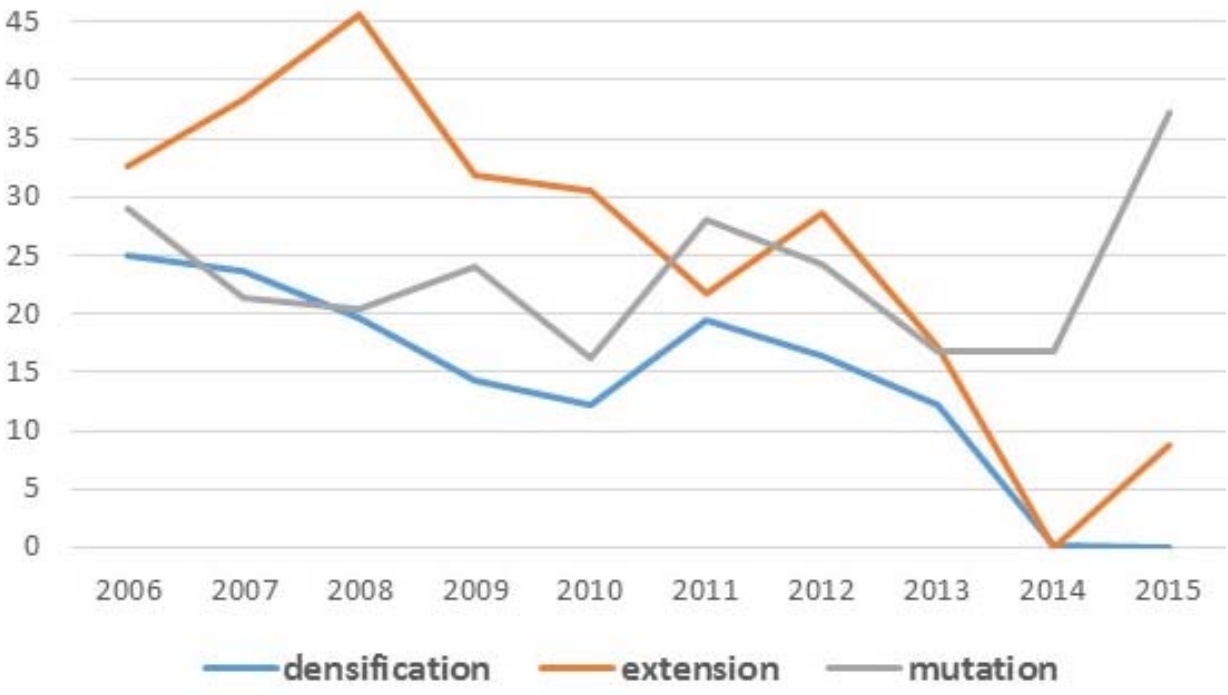


Figure 11 : Ventilation de la consommation de l'habitat

Ces caractéristiques de la dynamique de la consommation foncière à destination de l'habitat (baisse générale de la consommation, extension et densification en baisse et constance du phénomène de mutation) devraient signaler que la production de logements est en ralentissement. Or depuis 2012, le rythme annuel de production de logements neufs, et plus spécifiquement sur Marseille, atteint des niveaux élevés.

L'évolution des modalités de cette consommation foncière tend à démontrer l'engagement fort des politiques publiques en faveur de l'habitat.

SYNTHESE DE LA CONSOMMATION FONCIERE

Pour rappel, quelques chiffres clés :

- 1 460 hectares de consommés sur la période 2006-2015 pour l'ensemble du Territoire soit une moyenne annuelle de 146 hectares,
- Un recul de plus de 20 % de foncier consommé sur la période,
- Sur les 1 460 hectares de foncier consommé :
    - 33 % est en extension soit 475 hectares
    - 67 % en Renouvellement Urbain soit 985 hectares, dont 25 % en densification et 42 % en mutation
- 475 hectares de foncier ont été consommés dans les espaces naturels, agricoles et forestiers dont :
    - 28 % sont consommés dans le bâti diffus
    - 25 % sont consommés dans le milieu à végétation arbustive et/ou herbacée
- 85 % du foncier consommé est destiné à produire de l'habitat

Globalement, la consommation foncière pour le développement urbain est à la baisse et en net recul sur la période 2006-2015. Cette tendance traduit une densification généralisée sur la commune de Marseille et un ralentissement de la construction sur les autres communes du Territoire.

A travers les nombreuses opérations de requalification du Territoire sur Marseille, la consommation foncière au sein de l'enveloppe urbaine est majoritaire. Cela résulte de la conjugaison d'un phénomène de raréfaction foncière sur l'ensemble du Territoire et d'une certaine tension sur le marché, mais aussi d'une volonté publique de réduire l'étalement urbain en incitant à l'optimisation des assiettes foncières constructibles (ouverture des droits à bâtir).

En termes d'enjeux, le processus de lutte contre l'étalement urbain et de préservation des ressources en cours doit être poursuivi et renforcé.

8.2. Les capacités constructives

8.2.1. Les capacités constructives en renouvellement urbain par optimisation du foncier peu dense

Afin de limiter la consommation foncière, le renouvellement urbain et la densification sont deux modalités devant préférentiellement contribuer à la réalisation des objectifs de production de logements du PLUi. Cet impératif est inscrit dans les dispositions de la Loi ALUR.

Article L151-4 du code de l'urbanisme

[Le rapport de présentation] analyse la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers au cours des dix années précédant l'approbation du plan ou depuis la dernière révision du document d'urbanisme et la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis, en tenant compte des formes urbaines et architecturales. Il expose les dispositions qui favorisent la densification de ces espaces ainsi que la limitation de la consommation des espaces naturels, agricoles ou forestiers. Il justifie les objectifs chiffrés de modération de la consommation de l'espace et de lutte contre l'étalement urbain compris dans le projet d'aménagement et de développement durables au regard des objectifs de consommation de l'espace fixés, le cas échéant, par le schéma de cohérence territoriale et au regard des dynamiques économiques et démographiques.

L'objectif est d'optimiser la production de logements à l'intérieur du tissu urbain déjà existant afin de passer d'une urbanisation extensive (qui gagne peu à peu les franges du territoire) à une urbanisation intensive basée sur les potentialités identifiées à l'intérieur des zones urbaines constituées.

Dans cette perspective, une étude a été réalisée afin de tester la capacité de certains tissus existants à évoluer selon une logique de développement spontané (sans mise en œuvre d'opération d'aménagement).

Cette évaluation repose sur un repérage des capacités foncières sur l'ensemble des espaces bâtis. A cette fin, les zones agricoles ou naturelles, qui doivent être protégées, ont été écartées de cette analyse. Les zones d'habitat diffus correspondant aux zones NB des POS subsistants (Cassis, Ceyreste, Marignane et Saint-Victoret) ont également été exclues. En effet, les capacités résiduelles de ces zones peuvent difficilement être mobilisées du fait de nombreuses contraintes : topographie, forte exposition au risque incendie, voirie étroite, enjeux paysagers et écologiques, plan d'exposition au bruit.

Le repérage des capacités de densification porte donc sur le foncier peu dense (partiellement libre) et la densification du foncier disponible (dents creuses).

Identification des contraintes à une densification

Compte tenu de l'étendue du territoire, pour des raisons techniques liées au repérage foncier et à la faisabilité d'une opération au regard des prospects, le seuil foncier retenu pour l'identification des parcelles s'élève à 200 m² pour les dents creuses et 1 000 m² pour les parcelles déjà bâties en partie. Ce dernier seuil est retenu afin de disposer d'une surface de terrain

suffisante pour créer au moins deux lots. L'identification de la trame foncière disponible a été réalisée en excluant au préalable le foncier non mobilisable :

- au regard des opérations publiques déjà engagées ou au stade pré-opérationnel (ZAC/ANRU/PUP/PAE) ;
- en raison des contraintes (juridiques, environnementales…) qui obèrent de manière plus ou moins importantes les possibilités de construire dont :
    - o les parcelles impactées à plus de 80 % par une voie ferrée et à plus de 40 % par un cours d'eau ;
    - o les parcelles impactées à plus de 50 % par un zonage inconstructible au PPR ou un aléa fort en l'absence de PPR ;
    - o les zones A et B du PEB ;
    - o les parcelles impactées à plus de 50 % par un EBC ;
    - o les parcelles impactées par un emplacement réservé pour superstructures
    - o l'ensemble des composantes patrimoniales, architecturales et environnementales, incompatibles avec une logique de densification (grands parcs, propriétés remarquables, espaces de trame verte et bleue).

8.2.2. Les sites de gisement foncier libre : les dents creuses

Ils correspondent à un terrain non bâti inséré dans le tissu constitué ou incluant un bâti recensé au cadastre inférieur à 40 m², à l'exclusion des parcelles incluses dans une copropriété de plus de dix logements pour des raisons de dureté foncière.

Les potentiels de densification sont évalués à l'aune des typologies bâties recensées dans l'environnement des parcelles repérées, de la topographie et des diverses trames existantes (présence d'une voie d'accès suffisante, réseau d'assainissement trame verte…).

Le nombre de logements nouveaux potentiellement réalisables a donc été calculé en fonction de la densité de référence du tissu auquel la parcelle disponible appartient et non au regard de la densité rendue possible par le règlement d'urbanisme actuellement en vigueur.

Toutefois, le potentiel de densification des secteurs d'habitat pavillonnaire de la Côte Bleue doit permettre à ceux-ci d'évoluer raisonnablement au regard de leurs contraintes en termes d'accessibilité et de leur sensibilité paysagère.

Ainsi, dans les zones mal desservies, l'analyse développée dans le diagnostic présuppose que seules les parcelles correspondant à des dents creuses sont susceptibles d'être construites à condition de reproduire une forme urbaine identique aux constructions voisines des parcelles sélectionnées.

8.2.3. Optimisation des tissus urbains déjà urbanisés

Ce second gisement foncier correspond à des parcelles susceptibles d'être divisées pour accueillir de nouvelles constructions. Il s'agit de terrains partiellement bâtis dont l'emprise au sol inférieure à 0,13 et la taille sont propices à l'implantation de nouvelles constructions. Les parcelles comportant plus de trois logements ont été exclues en raison de la dureté foncière supposée. Cette approche essentiellement quantitative a été croisée avec une approche qualitative. Au-delà de la faible densité bâtie, les critères retenus concernent la fonction structurante des voies, leur gabarit suffisant, la proximité du centre-ville ou des centralités de quartier. Dans l'éventail des critères modérateurs, ont été retenus : la présence d'un intérêt patrimonial naturel ou bâti, le maintien de la qualité paysagère, la faible desserte, ou l'enclavement des parcelles.

La qualité de l'accessibilité peut s'avérer être un facteur très discriminant. Sa prise en compte peut entraîner l'exclusion de certaines zones présentant un potentiel de densification intéressant.

Ainsi, le nombre de logements potentiellement réalisables est évalué en fonction d'un rapport entre la surface de plancher existante sur la parcelle et sa capacité constructive évaluée au regard de la densité de référence du tissu auquel elle appartient.

8.2.4. Estimation des capacités totales par densification et dents creuses

L'estimation de ce potentiel de production de logements liés aux terrains non-bâtis ou en sous-densité rencontre plusieurs limites, telles que la non prise en compte de la durée de rétention foncière, les fluctuations du marché immobilier, des contraintes – non connues – intrinsèques aux parcelles et la nécessité de respecter l'équilibre de certains territoires et de certaines communes, particulièrement en situation littorale, afin de pas combler l'ensemble des espaces « libres » identifiés.

Le choix a donc été fait de distinguer une capacité brute de 100 % et une capacité nette, mobilisant seulement 70 % du potentiel brut. Celui-ci est estimé hors Marseille, à environ 5 000 logements.

Pour Marseille, à court-moyen termes, la mobilisation de ce gisement se fera dans les secteurs de très bonne desserte. Puis, l'ensemble de ce gisement pourra être mobilisé progressivement jusqu'en 2030, en cohérence notamment avec la programmation fine des transports collectifs en site propre, permettant ainsi d'atteindre l'objectif haut de production de logements.

Estimations en nombre de logements des capacités constructives

(incluant du renouvellement urbain pour les communes de Marignane et Gignac-la-Nerthe)

Communes	Capacités en dents creuses		Capacités par densification		Capacités totales estimées	
	brutes (100%)	nettes (70%)	brutes (100%)	nettes (70%)	brutes (100%)	nettes (70%)
Allauch	460	320	440	310	900	630
Carry-le-Rouet	90	60	50	30	140	100
Cassis	95	65	100	70	195	135
Ceyreste	200	140	100	70	300	210
Châteauneuf-lès-Martigues	200	140	120	85	320	225
La Ciotat	1 040	725	460	320	1 500	1 045
Ensuès-la-Redonne	45	30	90	60	135	90
Gémenos	110	80	125	90	235	170
Gignac-la-Nerthe	225	160	160	110	975	670
Marignane	250	175	200	140	1450	1010
Marseille	6 170	4 320	14 220	9 950	20 390[13]	14 270[11]
Plan-de-Cuques	190	135	120	80	310	215
Roquefort-la-Bédoule	155	110	100	70	255	180
Le Rove	105	75	75	50	180	125
Saint-Victoret	35	25	0	0	35	25
Sausset-les-Pins	70	50	50	35	120	85
Septèmes-les-Vallons	230	160	180	125	410	285
Carnoux-en-Provence	55	40	60	40	115	80
TOTAL MP	9 725	6 810	16 650	11 635	27 965	19 575

8.2.5. Mobilisation en priorité des capacités résidentielles dans le tissu existant

Les opérations d'ensemble, qu'elles soient privées ou publiques, sont susceptibles de présenter une importante production de logements. Elles seront réalisées en priorité, et alimenteront les marchés immobiliers progressivement jusqu'en 2030.

Pour Marseille, plusieurs gisements de sources différentes en matière de production de logements sont identifiés, et sont ventilés ainsi :

- 14 270 logements identifiés en net (soit 70% des capacités totales identifiées en brut) pour les parcelles en dents creuses et en densification ;

[13] Marseille : détails se référer en p174 et à la fiche communale

- Le potentiel global en opérations d'ensemble est de l'ordre de 22 000 logements. La production globale de logements sera probablement plus importante en opérations d'ensemble, compte-tenu de l'affinement progressif de certains projets à moyen terme. Hors opération d'ensemble, un certain nombre de logements seront réalisés à court terme, compte tenu des permis en cours (les « coups partis »).
- Les opérations de réhabilitation et de résorption de la vacance constituent également un gisement résidentiel mobilisable estimé à 3 600 logements.
- Enfin, le potentiel de logements en cours, correspondant aux permis de construire autorisés et en cours de construction (pour des opérations en renouvellement urbain ou en densification) représente une production d'environ 14 400 logements. Ce gisement de logements est soumis aux aléas des permis autorisés (recours, retards chantier, abandons…).

Hors Marseille, les taux de vacance relativement faibles ne permettent pas d'envisager la mobilisation de logements. En ce qui concerne le renouvellement urbain et la démolition-reconstruction, la prédominance des tissus pavillonnaires rend ce potentiel difficilement quantifiable et à relativiser au regard de la réalité du marché immobilier qui n'est pas favorable à ce type de processus.

Ces deux derniers gisements peuvent être ponctuellement mobilisés dans certaines communes, notamment La Ciotat, Marignane et Gignac-La-Nerthe.

La commune de Marignane présente du foncier éventuellement mutable et pouvant générer une production de logements non négligeable. Il correspond à des tènements dont le tissu est hétéroclite ou dégradé ou dont les fonctions peuvent apparaitre mutables dans le tissu urbain constitué : secteurs identifiés au titre du PNRQAD, copropriétés anciennes (comme celles bordant le parc Camoin), pour lesquels la question se pose au regard de la faiblesse de qualité du bâti ou encore des îlots faisant l'objet de réflexions urbaines (terrain de sport Saint Exupéry, caserne Guynemer…). Ces terrains mutables représentent un potentiel estimé entre 700 et 1 000 logements.

La commune de Gignac-la-Nerthe dispose, quant à elle, d'un potentiel compris entre 410 et 590 logements en renouvellement urbain. Ce potentiel est localisé de façon ponctuelle dans le tissu urbain constitué, au sein de secteurs de délaissées urbains ou des sites dont le tissu peut évoluer. Ce potentiel est principalement recensé aux abords de la RD568, pouvant faire l'objet d'opérations à court terme sous forme de logements collectifs, qui viendront renforcer l'urbanité de ces secteurs, en cohérence avec les transports collectifs et la desserte viaire.

8.2.6. Les capacités d'accueil des communes littorales

Territoire ouvert sur la mer et sur les espaces lagunaires des étangs de Berre et de Bolmon, Marseille Provence compte 9 communes littorales :

- Sur le Bassin Ouest : Marignane, Châteauneuf-lès-Martigues, Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Ensuès-la-Redonne et Le Rove ;

- Sur le bassin Centre : Marseille ;
- Sur le bassin Est : Cassis et La Ciotat.

Le code de l'urbanisme et les dispositions particulières issues de la loi Littoral disposent que les documents d'urbanisme doivent déterminer les capacités d'accueil des communes littorales dans leurs espaces urbanisés ou à urbaniser. Concernant ces seules communes sur Marseille Provence, l'estimation de leurs capacités d'accueil est faite comme précédemment sur la base des parcelles identifiées en dents creuses et en densification et exprimée en nombre de logements potentiels net (soit 70% des capacités totales évaluées en brut). Ces capacités d'accueil sont de l'ordre de 17 080 logements et se déclinent par bassin de vie.

Littoral du bassin Ouest

Les communes littorales du bassin Ouest s'articulent entre les rives des étangs de Berre et de Bolmon au Nord et le littoral maritime de la Côte Bleue au Sud. Ces 6 communes littorales présentent une capacité d'accueil estimée à 1630 logements potentiels (soit 9% des capacités d'accueil des communes littorales). En termes de répartition géographique, 62% des capacités d'accueil identifiées sont localisées sur la commune de Marignane (soit 1010 logements) et 13,8% pour la seule commune de Châteauneuf-lès-Martigues, tandis que les communes de la Côte Bleue ne représentent à elles quatre que 24,2% des capacités. Cela traduit notamment la relative compacité de leurs tissus urbains, fortement contraints par le relief et les espaces naturels protégés.

Littoral du bassin Centre

Sur le bassin Centre, Marseille est l'unique commune littorale. Du fait de l'importante superficie de territoire, elle présente un potentiel de l'ordre de 14 270 logements (hors opérations d'aménagement et renouvellement urbain), soit 84% des capacités d'accueil de l'ensemble de communes littorales de Marseille Provence.

Littoral du bassin Est

Le littoral du bassin Est compte 2 communes qui, avec un potentiel de 1 180 logements, totalisent 7% des capacités d'accueil communes littorales. En termes de répartition, Cassis présente 11,5% des capacités d'accueil estimée tandis que La Ciotat en génère 98,5% (soit 1045 logements), du fait de la superficie de la commune et de l'étendue de ses tissus urbanisés.

Au regard de l'ensemble du territoire couvert par les commune littorales et hors bassin Centre qui totalise à lui seul l'essentiel des capacités d'accueil, le reste de celles-ci est localisé pour 9% sur le bassin Ouest et pour 7% sur le bassin Est. Ces capacités sont majoritairement identifiées sur les deux principales centralités : Marignane pour le bassin Ouest (1010 logements)

et La Ciotat pour le bassin Est (1045 logements). Si les potentiels de ces deux centralités représentent une part sensiblement identique à l'échelle des 9 communes littorales (autour de 6% chacune), en revanche leurs parts diffèrent plus fortement au sein de leurs bassins respectifs. Marignane représente ainsi 62% des capacités d'accueil des communes littorales du bassin Ouest tandis que La Ciotat porte 88,6% des capacités d'accueil des communes littorales du bassin Est. Cela résulte du nombre des communes littorales par bassin, le bassin Ouest en comptant 6 tandis que le bassin Est n'en compte que 2.

Partie 3

Le fonctionnement du territoire

9. Mobilités

9.1. Les déplacements au sein du Territoire métropolitain

Tous les jours, 250 000 métropolitains (un habitant sur cinq) réalisent au moins un déplacement long hors de leur pôle urbain (ensemble de communes présentant une zone de bâti continu et regroupant au moins 10 000 emplois), créant plus de 650 000 déplacements. Malgré leur poids relatif (10 %) dans l'ensemble des déplacements métropolitains, ces échanges, plus longs et plus souvent réalisés en voiture, représentent deux tiers des émissions de gaz à effet de serre et l'essentiel de la saturation des autoroutes.

L'organisation multipolaire de la métropole génère des flux "en corridors effilochés"

Entre les différents pôles urbains et économiques de la métropole, les flux s'organisent en corridors. Les plus importants en nombre de déplacements sont Aix-Marseille, Aubagne-Marseille, et Vitrolles/Marignane-Marseille dont le trafic a le plus progressé depuis dix ans, en lien avec le développement du pôle d'emplois de Vitrolles/Marignane.

Un mode de vie périurbain fortement dépendant de la voiture

Les comportements de mobilité ont évolué depuis une dizaine d'années dans les grandes agglomérations françaises et européennes, vers un moindre usage la voiture. Dans l'espace métropolitain, ces évolutions sont différenciées selon le lieu de résidence. Deux tendances majeures apparaissent : une baisse de l'usage de la voiture à Marseille et une légère progression ailleurs.

Ces deux évolutions correspondent à des modèles urbains et des modes de vie différents : en milieu urbain, la densité de population et d'emploi permettent la mise en œuvre d'un réseau de transports en commun attractif. La répartition entre les modes de transport est donc assez équilibrée. À l'inverse, les villes moyennes ou périurbaines, trop peu denses pour permettre une bonne desserte en transport collectif, fonctionnent essentiellement avec la voiture. Les habitants du périurbain réalisent quotidiennement, en moyenne, 70 % de kilomètres de plus que les urbains.

La dispersion de l'emploi coûte cher aux salariés

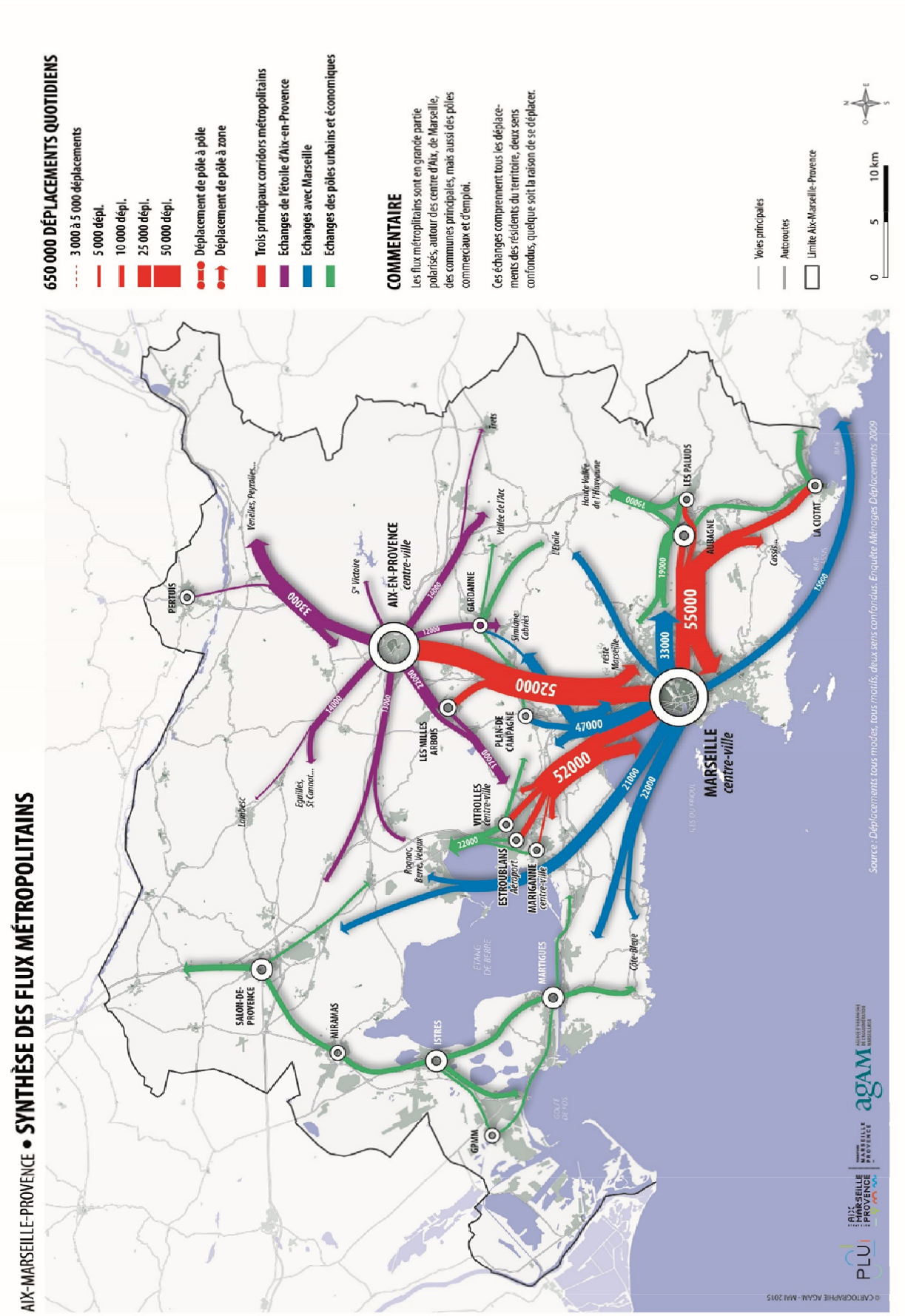
60 % des déplacements métropolitains sont réalisés pour le travail ou les études. Le développement de l'emploi en zone d'activité génère des déplacements de plus en plus longs. Pour les métropolitains dont les salaires sont faibles à moyens, ce coût peut devenir un obstacle à l'emploi.

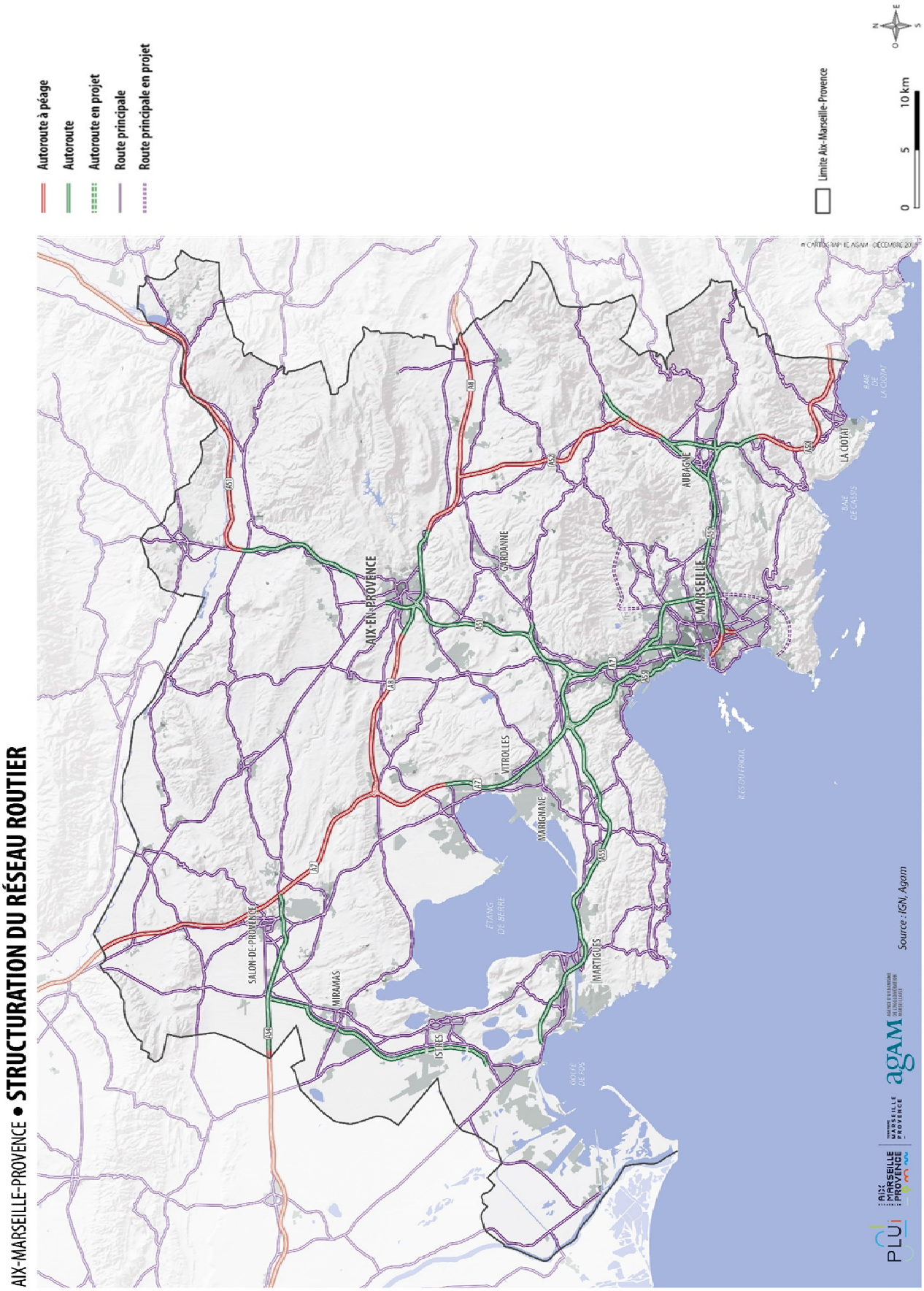
Des sites de grande accessibilité métropolitaine

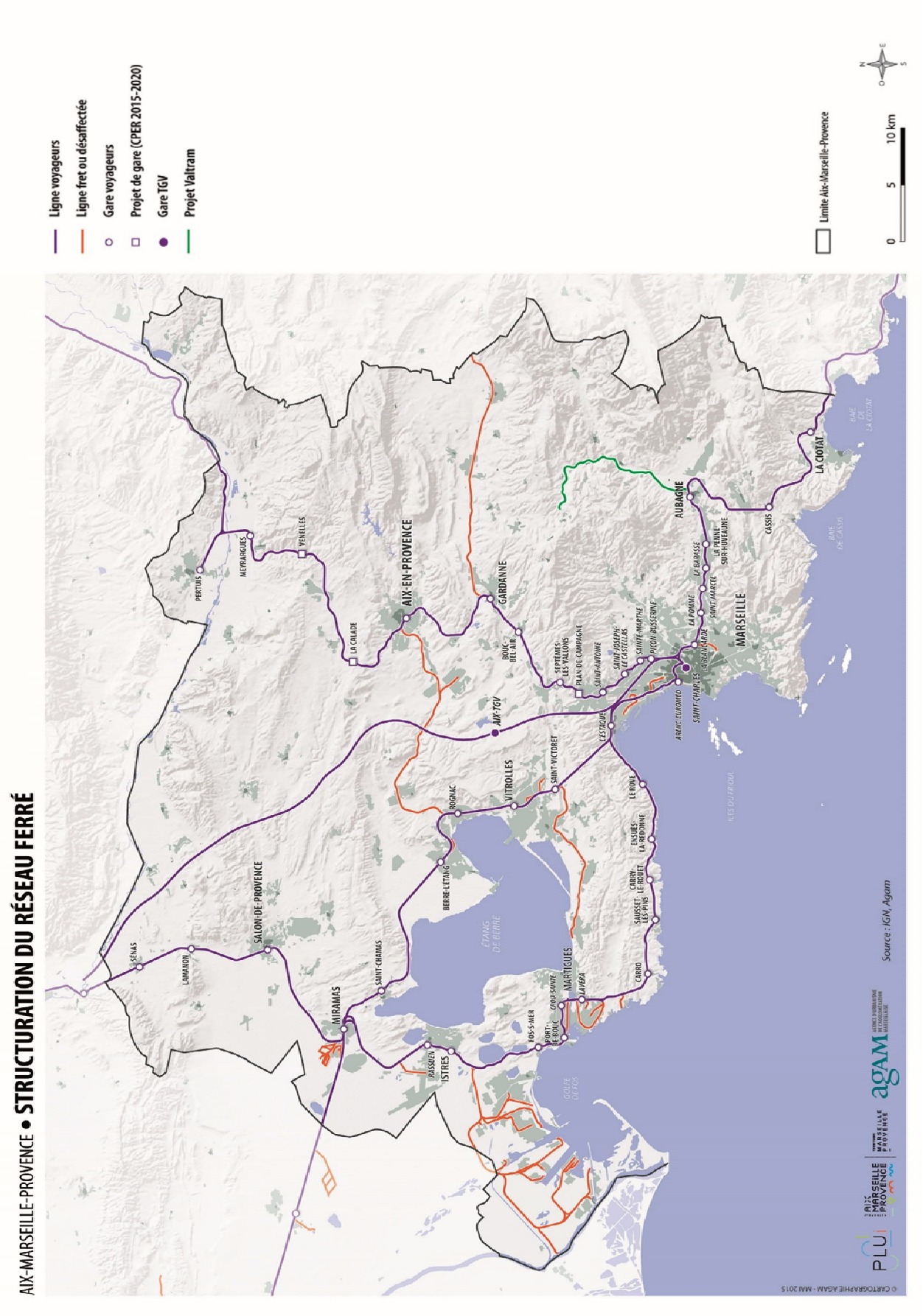
L'aéroport Marseille-Provence, située sur la commune de Marignane, a enregistré en 2014 plus de 8,2 millions de passagers (- 0,9% par rapport à 2013) dont 2 millions de passagers vers l'international. Il est le 5ème aéroport français en termes de trafic aérien. Le terminal MP2 dédié aux vols low-cost a subi une modernisation et extension en 2014, afin d'augmenter sa capacité en passager.

La stagnation du niveau de trafic en 2014, s'explique en partie par un contexte national peu favorable avec d'importantes grèves de syndicats de compagnies aériennes. L'aéroport est connecté au reste du Territoire métropolitain par des lignes de bus régulières et la gare TER VAMP (Vitrolles Aéroport Marseille Provence), permettant une liaison directe à la gare Saint-Charles.

La gare Saint-Charles située à Marseille est le pôle d'échanges métropolitain de la grande accessibilité ferroviaire. En 2014, 10,7 millions de passagers ont transité par la gare, en baisse de -6 % par rapport à 2013, liés principalement à la conjoncture nationale, un effet de concurrence du covoiturage sur les trajets longue distance et des problèmes de fiabilité qui ont impacté le réseau.


AIX-MARSEILLE-PROVENCE • SYNTHÈSE DES FLUX MÉTROPOLITAINS
650 000 DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS
3 000 à 5 000 déplacements
5 000 dépl.
10 000 dépl.
25 000 dépl.
50 000 dépl.
Déplacement de pôle à pôle
Déplacement de pôle à zone
Trois principaux corridors métropolitains
Echanges de l'étoile d'Aix-en-Provence
Echanges avec Marseille
Echanges des pôles urbains et économiques
COMMENTAIRE
Les flux métropolitains sont en grande partie polarisés, autour des centre d'Aix, de Marseille, des communes principales, mais aussi des pôles commerciaux et d'emploi.
Ces échanges comprennent tous les déplacements des résidents du territoire, deux sens confondus, quelque soit la raison de se déplacer.
Voies principales
Autoroutes
Limite Aix-Marseille-Provence
0 5 10 km
Source : Déplacements tous modes, tous motifs, deux sens confondus. Enquête Ménages Déplacements 2009
AIX-EN-PROVENCE centre-ville
MARSEILLE centre-ville
PERTUIS
SALON-DE-PROVENCE
MIRAMAS
ISTRES
GPMM
MARTIGUES
ESTAQUE
ESTROUBLANS Aéroport
MARIGNANE centre-ville
VITROLLES centre-ville
LES MILLES ARBOIS
PLAN-DE-CAMPAGNE
GARDANNE
Ste Victoire
Vallée de l'Arc
L'Etoile
Similaine Cabriès
Petite Marseille
Côte Bleue
AUBAGNE
LES PAUDS
LA CIOTAT
Cassis
Vitrolles, Peyrolles...
Eguilles, St Cannat...
Lambesc
Rognac, Berre, Velaux
Rians
Haute Vallée de l'Huveaune
33000
55000
52000
47000
19000
15000
22000
21000
12000
13000
17000
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
MARSEILLE PROVENCE
agAM


AIX-MARSEILLE-PROVENCE • STRUCTURATION DU RÉSEAU ROUTIER
Autoroute à péage
Autoroute
Autoroute en projet
Route principale
Route principale en projet
Limite Aix-Marseille-Provence
0
5
10 km
AIX-EN-PROVENCE
MARSEILLE
AUBAGNE
LA CIOTAT
CARNOUX
VITROLLES
MARIGNANE
MARTIGUES
ISTRES
MIRAMAS
SALON-DE-PROVENCE
ÉTANG DE BERRE
Source : IGN, Agam


AIX-MARSEILLE-PROVENCE • STRUCTURATION DU RÉSEAU FERRÉ
Ligne voyageurs
Ligne fret ou désaffectée
Gare voyageurs
Projet de gare (CPER 2015-2020)
Gare TGV
Projet Valtram
Limite Aix-Marseille-Provence
0
5
10 km
AIX-EN-PROVENCE
MARSEILLE
AUBAGNE
LA CIOTAT
CASSIS
GARDANNE
VITROLLES
MIRAMAS
SALON-DE-PROVENCE
ISTRES
MARTIGUES
BERRE-L'ÉTANG
AIX-TGV
Source : IGN, Agam

9.2. La mobilité augmente, les usages évoluent, les nuisances perdurent

9.2.1. Une hausse globale de la mobilité

Selon l'enquête ménage déplacements (EMD) réalisée en 2009, le territoire de MP génère plus de 3,7 millions de déplacements quotidiens, tous modes et tous motifs confondus. Ce sont plus d'un demi-million de déplacements supplémentaires par jour par rapport à 1997, soit une hausse de +15 %, beaucoup plus rapide que celle de la population (+6 %, à vérifier). En effet, la mobilité moyenne est passée de 3,4 à 3,7 déplacements par personne et par jour.

Si les déplacements internes au bassin Centre de MP ont augmenté de +16 %, ceux internes aux bassins Est et Ouest ont augmenté à un rythme beaucoup plus soutenu, respectivement +46 % et +32 %. Les échanges entre le bassin Centre et les deux autres bassins ont augmenté de +19 %.

9.2.2. Un tassement de l'usage de la voiture au profit des autres modes

D'une manière générale, les déplacements individuels motorisés ont autant augmenté en volume que les déplacements en transports en commun (+130 000 environ). Les déplacements à pied ont en revanche augmenté deux fois plus vite (+270 000 environ). En interne au bassin Centre, si le nombre des déplacements en voiture augmente encore, 94 % des déplacements supplémentaires ont été réalisés en transports en commun ou à pied. Ces évolutions ont fait bouger les lignes pour la première fois depuis l'avènement de l'ère automobile, puisque la part modale des véhicules particuliers a diminué (en points) au profit des transports en commun et de la marche à pied pour les déplacements internes, et au profit des transports en commun pour les déplacements d'échanges. Le bassin Ouest fait figure d'exception avec une forte hausse de l'usage de la voiture, y compris pour les déplacements internes. A noter enfin l'explosion de l'usage des deux-roues motorisés qui a pratiquement doublé, en particulier sur le bassin Centre, et qui vient relativiser la baisse de la voiture.

9.2.3. Les déplacements d'échanges [14]: seulement 13% des déplacements mais 53% des émissions polluantes

Les déplacements d'échanges avec les autres Conseils de territoire (Pays d'Aix, Pays d'Aubagne et de l'Etoile, Istres-Ouest Provence) sont sept fois moins nombreux que les déplacements internes à l'ensemble du conseil de territoire de MP : ils ne représentent que 13 % de l'ensemble des déplacements liés au territoire. Or, ils sont en moyenne sept fois plus longs que les déplacements internes (23 km contre 3,4 km) et réalisés en grande majorité en voiture faute d'alternative suffisamment performante.

[14] Tous déplacements entre le Territoire de Marseille Provence et les territoires voisins (dans les deux sens)

La combinaison longue distance et l'usage massif de la voiture génèrent des émissions polluantes conséquentes : les déplacements d'échanges sont responsables de plus de la moitié des émissions polluantes liées aux déplacements du quotidien.

9.3. Des pratiques de mobilité qui reflètent les particularités du territoire

Le centre-ville de Marseille, polarité majeure du territoire

Plus d'un million de déplacements quotidiens sont effectués au sein du centre-ville de Marseille. Ces déplacements se font en grande majorité en modes actifs, principalement à pied, très peu à vélo. Les déplacements en voiture restent néanmoins très élevés en nombre, et supérieurs aux déplacements en transports en commun. Plus de sept de ces 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.

Près de 90 % des déplacements internes au centre-ville de Marseille sont courts, d'une distance inférieure à 3 km. Pour ces derniers, la part modale des modes actifs atteint 78 %, contre 14 % pour les modes individuels et 8 % pour les transports en commun. La répartition modale est fondamentalement différente dès que les distances s'allongent : les modes actifs tombent à 26 %, les transports en commun s'élèvent à 40 % et les modes individuels à 34 % pour les déplacements de plus de 3 km.

Outre les déplacements internes, le centre-ville de Marseille génère plus de 650 000 déplacements quotidiens en échanges avec les autres quartiers de Marseille (77 %), les autres communes de MP (4,5 %) ou les autres territoires (18,5 %). Si la part des modes actifs est logiquement faible, celle des transports en commun est significative (34 %), y compris pour les échanges avec les autres territoires (27 % pour les échanges avec le Nord de l'agglomération, 19 % pour ceux avec l'étang-de-Berre). La desserte du centre-ville de Marseille par les réseaux de transports en commun est en effet plutôt efficace (train, car, métro, tramway…). Le potentiel de développement est toutefois considérable, puisque la voiture reste le mode majoritaire pour se rendre en ville.

Ailleurs à Marseille, un recours trop évident à la voiture

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) s'effondre (50 %), celle des modes individuels explose (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.

Des bassins Est et Ouest multi-polarisés où la voiture est reine

Le principal pôle urbain du bassin Est – La Ciotat / Ceyreste – fonctionne de manière autonome et ne polarise pas les déplacements au sein du bassin : les échanges avec le reste des communes du bassin sont faibles. En revanche, il présente des flux plus importants avec le bassin Centre et l'Ouest varois (Sud Sainte-Baume et l'aire urbaine toulonnaise). Les autres communes échangent également avec le bassin Centre, mais aussi et surtout avec le Pays d'Aubagne et de l'Etoile. C'est notamment le cas de Gémenos, qui en raison de son positionnement géographique (la commune de Gémenos jouxte celle d'Aubagne) noue des liens importants avec le pays d'Aubagne et de l'Etoile.

Le territoire du bassin Ouest est schématiquement scindé en deux : une partie nord où les échanges sont nombreux et s'inscrivent pour partie dans une logique "métropolitaine" de flux ; une partie sud, plus enclavée ou l'effet "littoral" conditionne la structure des déplacements. Au Nord, Marignane, Châteauneuf-lès-Martigues, Gignac-la-Nerthe et Saint-Victoret forment un espace fortement urbanisé qui génère de nombreux déplacements. Marignane constitue un pôle attractif important au-delà de MP et fortement connecté avec ses communes voisines du Pays d'Aix, et notamment de Vitrolles. Les infrastructures routières y sont très importantes et ce territoire accueille l'aéroport international. Au Sud, la Côte Bleue se distingue par des déplacements multi-polarisés qui s'orientent dans des proportions similaires vers trois Conseils de territoire : le Pays de Martigues, l'entité Marignane/Châteauneuf-lès-Martigues et le bassin Centre de MP.

Les déplacements internes aux bassins Est et Ouest sont réalisés à 28 % en modes actifs et 69 % en modes individuels. Même pour les déplacements inférieurs à 3 km, l'usage de la voiture est plus fort que celui des modes actifs (60 % contre 40 %). A l'exception des échanges avec le centre-ville de Marseille où elle atteint 20 %, la part modale des déplacements en transports en commun est très faible en raison de la multi-polarisation des déplacements qui complexifie le développement d'un système de transports en commun rentable et performant sur ces territoires.

9.4. Un réseau viaire peu favorable aux modes actifs

9.4.1. Replacer les modes actifs au cœur d'un réseau trop largement mobilisé par la voiture

Sur l'ensemble du territoire communautaire, la trop large place accordée à la voiture à la fois dans la conception et la gestion des infrastructures et des espaces publics est un frein au développement des transports en commun et des modes actifs. Certaines avancées ont été constatées : expérimentation de couloirs réservés aux cars sur autoroutes, développement de TCSP en milieu urbain au détriment de la circulation automobile, développement du réseau cyclable…

Les efforts consentis doivent toutefois être renforcés : les couloirs réservés aux transports en commun sont encore trop peu nombreux, les aménagements cyclables trop morcelés, les trottoirs trop encombrés. Ce sont tous les déplacements de proximité qui sont pénalisés.

Le développement de réseaux cyclables et de cheminements piétons cohérents et de qualité ne pourra se faire qu'en développant une nouvelle approche partagée et planifiée de la voirie entre tous les modes, ainsi qu'en agissant sur le stationnement dans les centres urbains. La demande est là : la marche à pied est le premier mode de déplacement dans les centres urbains, les usages du service de vélo en libre-service à Marseille ont fortement progressé ces dernières années.

9.4.2. Un réseau d'agglomération enfin achevé mais parfois mal articulé

Le territoire est traversé par trois autoroutes (A7, A50, A55) qui constituent l'épine dorsale de son système circulatoire. Le bassin Ouest est ainsi très bien desservi par les deux autoroutes A7 et A55, qui le ceinturent au Sud et à l'Est. Il en va de même pour le bassin Est, où tous les flux de transit sont canalisés par l'autoroute A50 qui traverse entièrement le territoire. On compte respectivement six et quatre échangeurs à l'Ouest et à l'Est qui permettent de se connecter directement au réseau des voies départementales qui irriguent les deux bassins.

Sur le bassin Centre en revanche, bien que des tunnels relient les autoroutes A50 et A55, l'absence de rocade de contournement de Marseille contraint l'accessibilité et les échanges au sein du territoire, pénalisant fortement le fonctionnement du réseau dans sa globalité. La réalisation en cours de la rocade L2 depuis l'A50 jusqu'à l'A7 (livraison 2018), devrait améliorer les échanges Est-Ouest et l'accès aux bassins portuaires, en évitant la traversée du centre-ville. Il n'en demeurera pas moins que l'articulation restera incomplète voire insuffisante entre le réseau autoroutier et le réseau structurant du bassin Centre : sur l'A7 comme sur l'A50, la configuration de certains échangeurs ne permet pas une articulation optimale entre les boulevards urbains multimodaux et le réseau autoroutier.

9.4.3. Le réseau viaire du bassin centre est vieillissant, incomplet et incohérent

Le réseau de voirie du bassin de vie Centre présente de nombreuses carences et incohérences qui ne permettent pas une gestion rationnelle du réseau. Il est incomplet, non hiérarchisé, souvent ancien et sous-dimensionné : le trafic actuel sur le territoire marseillais est encore trop important pour être absorbé par ce réseau. Certaines liaisons sont manquantes, au Sud (Boulevard Urbain Sud, Capelette), au Nord et à l'Est (RD4d/Linea) : le trafic se reporte alors sur des voies inadaptées ou déjà saturées, multipliant les nuisances. Il est donc nécessaire de poursuivre la mise en œuvre d'un réseau complet hiérarchisé, structuré par les boulevards urbains multimodaux, complétés des voies interquartiers.

Au sein des quartiers eux-mêmes, les voies de desserte locale historiques sont parfois incompatibles avec les objectifs d'urbanisation.

A l'inverse, certains projets immobiliers qui voient le jour ne sont pas forcément accompagnés par la constitution d'un réseau viaire adapté. La fermeture de certains ensembles résidentiels (400 km de voies en impasse ont été recensés sur la ville-centre) pénalise également les déplacements, notamment pour les modes actifs et les accès de proximité aux équipements, transports, activités…

9.5. Transports en commun : une montée en puissance à pérenniser

9.5.1. Réseaux urbains : l'offre et les usages augmentent, dopés par les Transports en commun en site propre. Mais des lacunes perdurent

On dénombre près de 168 millions de voyageurs par an dans les réseaux urbains du territoire, dont 98 % sur le réseau du bassin Centre (Observatoire des mobilités 2014).

58 % des voyages ont lieu dans le tramway ou le métro de Marseille, soit environ 100 millions de voyageurs annuels. Les transports en commun en site propre (TCSP) sont les moteurs du développement des usages des réseaux de transports en commun : ils proposent des services suffisamment attractifs pour modifier les comportements de mobilité des usagers. A Marseille, 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 quatre lignes de Bus à Haut Niveau de Service que compte le territoire sont également destinées à renforcer la structure du réseau et améliorer le niveau de service.

Cependant certains secteurs du bassin Centre, pourtant densément peuplés, restent non desservis par les transports en commun urbains structurants. L'achèvement de la desserte des centres urbains, l'extension des réseaux au-delà, ou encore le renforcement des liaisons de rocade certes 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.

Sur le bassin Centre, le réseau de bus de la RTM couvre l'essentiel de l'espace urbanisé non déjà desservi par les TCSP. Il accueille chaque année plus de 65 millions de voyageurs. Un service de navettes maritimes dessert depuis le Vieux-Port de Marseille, l'archipel du Frioul à l'année, la Pointe-Rouge, l'Estaque et les Goudes en période estivale. Sur le bassin Est, les réseaux de transports urbains sont adaptés aux besoins du territoire. Les communes de la Ciotat et de Ceyreste sont desservies par le réseau Ciotabus. Gémenos est desservie également par le réseau des Cigales et le réseau de l'Agglo en ce qui concerne la zone d'activités de la Plaine de Jouques. Sur le bassin Ouest, le réseau de transports collectifs urbains « Les Bus de l'Etang » couvre huit communes dont Marignane, Saint-Victoret et Gignac-la-Nerthe et offre des liaisons efficaces avec les communes de l'Est de l'étang de Berre (Vitrolles, Rognac…).

9.5.2. Liaisons interurbaines : un équilibre à trouver entre fer et route

15 millions de voyageurs annuels utilisent les transports interurbains qui desservent le territoire : 60 % dans les cars, 40 % dans les trains (Observatoire des mobilités 2014).

En plus de la ligne à grande vitesse Sud-Est, quatre lignes ferroviaires convergent à la gare de Marseille Saint-Charles, véritable centre névralgique de la desserte ferroviaire du territoire. Elles l'irriguent via 20 gares ou haltes ferroviaires :

- Six sur la ligne Marseille-Aubagne-Toulon-Vintimille : Blancarde, La Pomme, Saint-Marcel, La Barasse, Cassis, La Ciotat ;
- Cinq sur la ligne Marseille-Gardanne-Aix-Alpes : Picon-Busserine, Sainte-Marthe en Provence, Saint-Joseph le Castellas, Saint-Antoine, Septèmes-les-Vallons ;
- Six sur la ligne du littoral ou ligne de la Côte Bleue : Arenc, l'Estaque, Niolon (Le Rove), Ensuès-la-Redonne, Carry-le-Rouet, Sausset-les-Pins ;
- Quatre sur la ligne Paris-Lyon-Marseille : Saint-Louis, Séon-Saint-Henri, l'Estaque, Pas-des-Lanciers.

A noter la gare de Vitrolles Aéroport Marseille Provence sur la ligne PLM, située à proximité immédiate du territoire, et connectée à l'aéroport Marseille-Provence de Marignane.

Malgré les récentes améliorations, comme la troisième voie dans la vallée de l'Huveaune entre Marseille et Aubagne, ou le regain de voyageurs sur la ligne Aix-Marseille suite à sa première phase de modernisation en 2008, le réseau ferroviaire souffre encore de problèmes de fiabilité récurrents qui pénalisent son attractivité auprès des usagers. Le renouvellement en cours d'un matériel roulant vieillissant peut constituer un élément d'amélioration. Et en dénouant le nœud ferroviaire de Saint-Charles, le projet de Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur permettra d'améliorer significativement l'offre ferroviaire sur le territoire. Des projets de modernisation des lignes Marseille-Gardanne-Aix et du littoral sont également sur les rails.

Une vingtaine de lignes de cars interurbains desservent également le territoire de MP, de la navette rapide sur autoroute à la ligne de desserte. Les cars sont très compétitifs sur le territoire, en témoigne leur fréquentation qui augmente régulièrement depuis plusieurs années. La seule navette Aix-Marseille par autoroute cumule 2,5 millions de voyageurs annuels. A l'Ouest du territoire, les lignes interurbaines complètent l'offre urbaine en assurant des liaisons régulières avec Marseille et Martigues. A l'Est, les lignes interurbaines assurent des liaisons entre les communes (Cassis, Roquefort-la-Bédoule, Carnoux-en-Provence) avec des rabattements sur la gare de Cassis, et des liaisons vers Marseille, Aubagne et Aix-en-Provence. A Marseille, la desserte des cars interurbains est organisées sur quatre sites majeurs : Saint-Charles (10 lignes en direction du Nord et de l'Ouest), Castellane-Cantini (5 lignes vers l'Est), Euroméditerranée (2 lignes vers le Nord et L'Ouest) et La Fourragère (1 ligne vers Aubagne).

9.5.3. Des réseaux à articuler, en cohérence avec le développement urbain

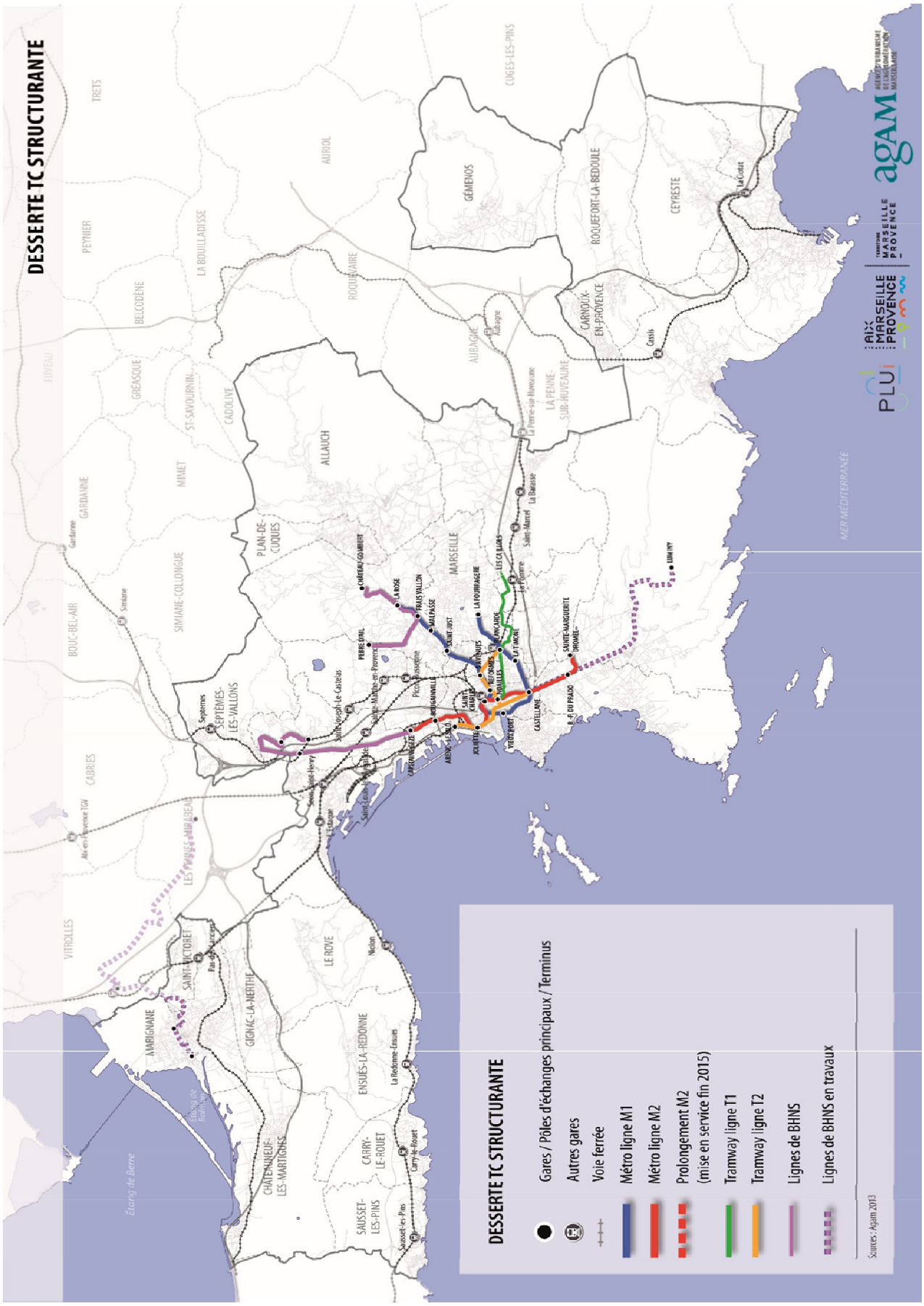
La création de pôles d'échanges apporte lisibilité et robustesse au réseau de transports en commun : cela permet d'articuler le réseau, d'assurer la complémentarité des lignes, et d'optimiser les temps de correspondances entre les différents modes de transports. Les politiques récemment mises en œuvre portent leurs fruits : à Marseille, la création de pôles d'échanges tramway / métro a engendré une hausse significative de leur fréquentation, à Noailles, la Blancarde, la Joliette… Ailleurs, les parkings relais ne désemplissent pas. « L'effet réseau » se met progressivement en place.

L'objectif est de poursuivre la constitution d'un réseau étendu et hiérarchisé de pôles d'échanges sur l'ensemble du territoire, en allant de Saint-Charles, principale porte d'entrée du territoire articulant transports urbains, interurbains et longue distance, à des pôles de rabattement locaux, en passant par des pôles d'échanges multimodaux majeurs comme Capitaine Gèze, où convergent métro, cars, bus, parking-relais… Les pôles d'échanges – et plus globalement toutes les stations de TCSP, toutes les gares – doivent être considérés comme des lieux de rendez-vous majeurs. Leur accessibilité piétonne et cyclable doit être en ce sens irréprochable.

Au-delà de la dimension purement transport, les transports en commun en site propre doivent être l'occasion de réinventer la ville, soit en desservant des zones déjà densément peuplée ou avec une forte concentration d'emplois ou d'équipements, soit en couvrant des secteurs au potentiel de développement élevé. La cohérence urbanisme/transport doit être mise au centre des politiques de transports et de développement et de renouvellement urbain.

9.6. L'accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Ce terme couvre l'ensemble des personnes atteintes d'un handicap (moteur, visuel, auditif, cognitif, mental), des personnes ayant des difficultés pour se déplacer (accidents, vieillesse…) ou encore des personnes accompagnées d'enfants en bas-âge (poussettes…). Le réseau de bus présente aujourd'hui des carences concernant l'accueil des personnes à mobilités réduites : outre le matériel roulant inadapté, seuls 400 arrêts pour le réseau de la RTM (soit 16% des arrêts) sont aux normes actuelles d'accessibilité. Les stations du tramway et des nouvelles lignes de BHNS sont entièrement accessibles. Pour les 2 lignes de métro marseillaise, beaucoup reste à faire : le métro est inaccessible pour les personnes à handicap moteur et fortement contraint pour les autres PMR, puisque dans de nombreux cas, la chaîne de déplacement passe par un escalier ; seules 6 stations ont des ascenseurs et escalators à la montée et à la descente et pour tous les niveaux. Le Schéma Directeur d'Accessibilité des Transports Publics de la CUMP pointe ces lacunes et met en avant les orientations visant à améliorer cette situation.


DESSERTE TC STRUCTURANTE
DESSERTE TC STRUCTURANTE
Gares / Pôles d'échanges principaux / Terminus
Autres gares
Voie ferrée
Métro ligne M1
Métro ligne M2
Prolongement M2
(mise en service fin 2015)
Tramway ligne T1
Tramway ligne T2
Lignes de BHNS
Lignes de BHNS en travaux
Sources : Agam 2013
MARSEILLE
ALLAUCH
PLAN-DE-CUQUES
SIMIANE-COLLONGUE
SEPTÈMES-LES-VALLONS
CABRIES
VITROLLES
MARIGNANE
GIGNAC-LA-NERTHE
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
ENSUÈS-LA-REDONNE
LE ROVE
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
AUBAGNE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
CARNOUX-EN-PROVENCE
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
CEYRESTE
GÉMENOS
CUGES-LES-PINS
AURIOL
ROQUEVAIRE
LA BOUILLADISSE
PEYPIN
TRETS
MER MÉDITERRANÉE
Etang de Berre
Etang de Bolmon
Aix-en-Provence TGV
Les Pennes-Mirabeau
Pas-de-Lanciers
Saint-Victoret
Martigues
Port-de-Bouc
Fos-sur-Mer
Istres
Miramas
Salon-de-Provence
Berre-l'Étang
Vitrolles
Marignane
Gignac-la-Nerthe
Châteauneuf-les-Martigues
Le Rove
Ensuès-la-Redonne
La Redonne-Ermont
Carry-le-Rouet
Sausset-les-Pins
Septèmes
Saint-Joseph-Le Castellas
Sainte-Marthe-en-Provence
Pichaussegune
Arenc-Le Silo
Joliette
Capeliganes
Saint-Charles
Saint-Antoine
Noailles
Réformés-Canebière
Vieux-Port
Castellane
Sainte-Marguerite-Dromel
R.-R. du Prado
La Fourragère
Les Caillols
Le Pommier
Saint-Marcel
La Barasse
Château-Gombert
La Rose
Frais Vallon
Malpassé
Bonne-Mère
Perrier-Dyal
La Penne-sur-Huveaune
Aubagne
Cassis
La Ciotat
Gardanne
Simiane
Auriol
Roquevaire
Aubagne
Luna Hyt
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agam
AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

9.7. Des modes de déplacement alternatifs à valoriser

Covoiturage, autopartage, vélo électrique… le territoire doit s'adapter à ces modes de mobilité innovants qui peuvent constituer une réponse pertinente aux modes de vie contemporains. Un véhicule en partage remplace 7 à 9 véhicules classiques. Cette solution est une alternative crédible à la possession d'un véhicule pour les résidents des centres urbains. Citiz Provence, service pionnier d'autopartage, propose près de 80 véhicules – renouvelés progressivement vers des véhicules peu polluants – répartis dans les parkings publics et sur la voirie dans le centre de Marseille. Le nombre d'abonnés a augmenté de 46% en trois ans. D'autres services se développent, comme Totem Mobi, ainsi que dans les flottes d'entreprises. Il serait intéressant de voir se développer des services d'autopartage dans les centres urbains de Marignane et de la Ciotat.

La pratique du covoiturage se développe, c'est une tendance nationale. Cette alternative à l'auto-solisme est pertinente, à la fois pour les trajets domicile-travail ou pour des déplacements plus longs et plus exceptionnels. Or une seule aire de covoiturage a été aménagée sur le territoire, à Roquefort la Bédoule à proximité d'un échangeur de l'autoroute A50. C'est trop peu.

Enfin l'accès à la mobilité électrique – en vélo, en scooter, en voiture – mérite d'être étendu. Un plan de développement de stations de recharge pour véhicules électriques est en cours sur le territoire. On dénombre aujourd'hui une dizaine de sites de recharge, localisés dans certains parkings relais du bassin Centre (La Barasse, Einstein, Saint-Just, Saint-Jérôme), ou encore à Luminy, Cassis, La Ciotat…

9.8. Le stationnement

9.8.1. Préambule

Le stationnement des voitures est une problématique complexe qui répond à plusieurs enjeux et dont l'impact sur l'attractivité de l'agglomération est important. En effet, il est à la fois :

- Une composante de l'offre automobile au même titre que la voirie : la plus ou moins grande facilité à trouver une place influe sur le choix d'utiliser ou non la voiture. Réguler le stationnement permet d'influer sur le choix du mode de transport et d'encourager l'usage des transports collectifs ou des modes actifs. C'est donc aussi un outil de la politique des déplacements et du Plan de Déplacements Urbains ;
- Un élément d'attractivité et de développement économique des communes : des capacités de stationnement suffisantes doivent donc être garanties à la fois pour les résidents et pour les activités des communes, notamment les commerces. Agir sur le stationnement et sa réglementation permet d'influer sur le type d'usages et d'usager du stationnement pour

lesquels on souhaite privilégier l'offre de stationnement : résidents, clients, visiteurs, pendulaires... ;

- Une composante du paysage et de l'environnement urbain car il occupe en partie l'espace public, une voiture étant immobile la grande majorité du temps. Agir sur le stationnement permet d'influer sur la qualité du cadre de vie des habitants en limitant l'espace occupé par la voiture là où elle rend difficile d'autres usages.

9.8.2. Pratiques de stationnement et obligations en vigueur

Pour les constructions nouvelles, des obligations en stationnement trop élevées, de par le surcoût engendré ou les contraintes de réalisation, peuvent avoir de nombreux effets négatifs : hausse du prix final, limitation du renouvellement ou de la rénovation urbaine… Inversement, des exigences faibles, surtout en absence de solutions de transports alternatifs à la voiture, peuvent augmenter l'occupation de la voirie par les automobiles (ou les motos). Il est donc indispensable de bien comprendre la demande de stationnement, et d'anticiper ses évolutions, avant de décider des normes.

Une distinction fondamentale, doit être faite entre le stationnement au domicile et le stationnement pour toute autre activité : quand une voiture n'est pas utilisée, soit en absence d'activité, soit à cause de l'utilisation d'un autre mode de déplacement, elle reste stationnée au domicile. Dans le même temps, elle n'occupe pas de place pour toute autre activité. En conséquence, toutes les actions poussant à limiter la circulation automobile, comme le prévoit la loi et l'organise le PDU, vont augmenter le besoin en stationnement automobile au domicile dans la journée et le diminuer ailleurs.

9.8.2.1. Le stationnement au domicile

L'estimation du besoin de stationnement au domicile dépend d'une part de la taille des logements, et d'autre part du nombre moyen de voitures possédées. Ces deux paramètres varient en fonction du type de produit (maison, maison en bande, collectif), de la commune (prix du foncier, marché local), ou des revenus des habitants.

L'analyse de la taille des logements créés entre 2011 et 2013 sur le territoire communautaire fait apparaître les enseignements suivants :

- Les logements collectifs ont des superficies assez homogènes, environ 65-70 m², sauf dans les communes littorales où leur taille se rapproche de 80 voire 90 m² ;
- Les logements individuels ont des surfaces bien plus élevées variant de 100 à plus de 160 m² ;
- Les logements individuels groupés ont des surfaces très variables, souvent intermédiaires entre le collectif et l'individuel.

L'équipement automobile varie en fonction du type de logement et de sa localisation géographique. Cependant, ces ratios sont remarquablement homogènes et font apparaître différentes catégories (sources : Enquête Ménages Déplacements 2009) :

- Le collectif en centre de Marseille, à peine supérieure à 1 voiture pour 2 familles ;
- Le collectif ailleurs à MP et l'individuel groupé à Marseille hors centre-ville, avec un peu plus d'une voiture par famille ;
- Le logement individuel, avec un peu plus d'une voiture et demie par logement (un peu moins à la périphérie de Marseille).

Les seuils d'obligation posés par les articles 12 des POS/PLU en vigueur sur le territoire communautaire sont variables. Ils ne distinguent pas le type de produit, et peuvent être regroupés en plusieurs familles. En dehors des centres de Marseille et de Saint-Victoret, ces seuils visent à obtenir environ 2 places par logement. Ils correspondent aux besoins des logements individuels, mais ils sont trop élevés pour des maisons groupées ou de petits collectifs.

Obligations des POS / PLU de MP pour les logements neufs (zones similaires)	Seuil par voiture
Toutes zones Allauch, Carnoux, Carry, Ensuès, Gémenos, Sausset Périphérie Châteauneuf	1 pl. / 20 m² ou 2 pl. / lgt
Plan-de-Cuques, centre Châteauneuf, périphérie Marseille	1 pl. / 40 ou 50 m²
Centre Marignane	1 pl. / 60 m²
Périphérie Ceyreste, La Ciotat, Septèmes, Roquefort : 2 / logement	1 pl. / 60 à 70 env.
Centre Marseille	1 pl. / 70 m²
Centre Saint- Victoret	1 pl. / 100 m²

Sources : MP, PLU et POS en vigueur

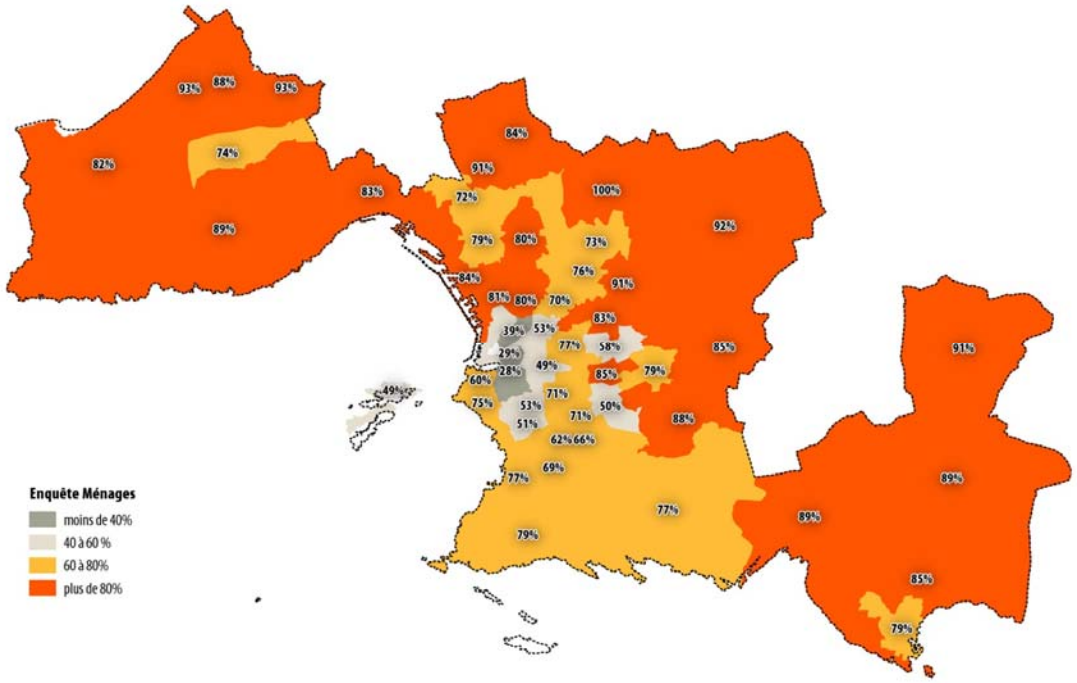
9.8.2.2. Le stationnement au travail

La réglementation du stationnement sur le lieu de travail doit s'appuyer sur deux critères :

- La vocation du lieu de travail : bureau, artisanat, entrepôt, industrie.
- La part des actifs venant travailler en voiture.

Le type d'activité influe sur le besoin de stationnement à plusieurs niveaux : surface moyenne par emplois, horaires spécifiques (entrepôts par exemple), accueil de visiteurs… L'usage ou non de la voiture est un phénomène complexe, qui dépend de la qualité des transports en communs, des cheminements piétons et vélos, de la mixité et de la densité du quartier, mais aussi de la possibilité de se garer sur le lieu de travail.

Les besoins de stationnement sont estimés en fonction du type d'activité (qui modifie la surface moyenne par emploi), du nombre de visiteurs et de la part des actifs venant travailler en voiture.



Taux d'usage de la voiture ou de la moto pour aller travailler, au lieu de travail
Source : EMD 2009

La part modale de la voiture et de la moto est très différente d'un quartier à l'autre. En centre-ville de Marseille, là où le stationnement est contraint, la marche-à-pied facile et les transports en communs performants, cette part est inférieure à 40 %. En périphérie de Marseille, avec encore une bonne densité et desserte en transports, le ratio monte entre 50 et 70 %. Ailleurs, la voiture et la moto sont hégémoniques, entre 80 et 90 %.

Les différents POS et PLU sur le Conseil de Territoire en vigueur en 2016 ont des normes pour le stationnement pour activité très différentes les uns des autres.

Globalement, les normes de stationnement sont très largement supérieures aux besoins, sans même prendre en compte l'usage d'autres modes de transports que la voiture. La diversité des seuils retenus, dans un rapport de 1 à 10 parfois, démontre que ces seuils ont été retenus sans rapport avec les besoins.

Obligations des POS / PLU de MP pour les bureaux			
Vocation	Type de territoire	Seuil par place	équivalent place / emploi
Bureaux	Marseille centre	100 m²	1 / 1,6
	Zone type centre-ville	15 à 40 m²	1,5 à 4 / 1
	Zone type périphérie	15 à 50 m²	1,25 à 4 / 1
	Zone économique	20 à 40 m²	1,5 à 3 / 1
Artisanat	Marseille centre	100 m²	1 / 1
	Zone type centre-ville	15 à 50 m²	2 à 7 / 1
	Zone type périphérie	15 à 150 m²	7 /1 à 1 / 1,5
	Zone économique	60 à 100 m²	1,7 / 1 à 1 / 1
Indus-trie	Périphérie	50 à 100 m²	2,2 / 1 à 1,1 / 1
	Zone économique	50 à 100 m²	2,2 / 1 à 1,1 / 1
Entre-pôts	Périphérie	50 à 150 m²	3,3 / 1 à 1,1 / 1
	Zone économique	80 à 150 m²	2 / 1 à 1,1 / 1

Sources : MP, PLU et POS en vigueur

9.8.2.3. Le stationnement pour achat

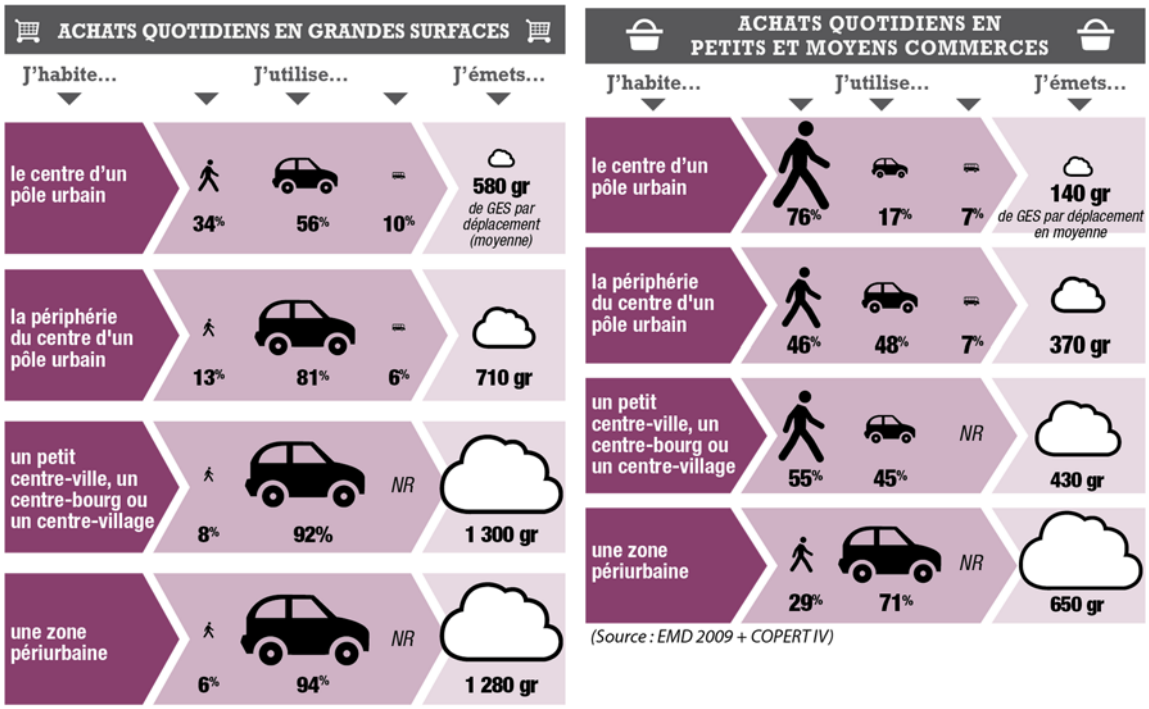
Le stationnement pour achat doit répondre aux besoins des actifs du commerce, comme tout lieu de travail, mais aussi des clients. Le nombre de places est souvent perçu par les commerçants comme un indicateur de leur chiffre d'affaire potentiel : *No Parking, No Business.* Pour les plus petits commerces, surtout ceux situés en bordure d'une voie circulante, la capacité de capter les flux correspond à une part significative de leur chiffre d'affaire. Pour la collectivité, il est important d'éviter que ces commerces « de flux automobile » ne génèrent du stationnement sauvage.

Une offre élevée de stationnement, éventuellement due au PLU, présente des inconvénients :

- Consommation d'espace imperméabilisation de terrains ;
- Encouragement à l'usage de la voiture, en particulier là où des transports en communs attractifs existent ;
- Défavoriser des types commerciaux plus compacts et mieux insérés dans leur contexte urbain.

L'estimation des besoins en stationnement pour les commerces prennent en compte plusieurs paramètres :

- La typologie des commerces ;
- Les salariés ;
- Les visiteurs et la durée de leur présence ;
- Le contexte urbain ;
- La part modale de la voiture.



Les normes des POS / PLU en vigueur de MP sont très variables pour le commerce : entre 1 place pour 10 m² et 1 place pour 50 m². Surtout, quelques PLU (Cassis, Marseille) mettent en place soit l'absence de place à réaliser en dessous d'un seuil (250 m² à Marseille), soit une seule place en dessous de 100 m² (Cassis). Une partie des PLU (Allauch…) demandent des places de stationnement même pour les changements de destination en centre bourg. Des dispositifs dérogatoires existent mais leur portée n'est pas claire. Concrètement, pour le même commerce de 80 m² en ville, Cassis demande une place, Marseille aucune, Carnoux 4 places et Ensuès 8. Ces différences ne sont justifiées ni par la demande, ni par le contexte urbain.

Le rapport entre demande et réglementation est :

- Surdimensionné en centre-ville / centre-bourg, où la possibilité de construire quelques places de stationnement sur la parcelle dans un tissu continu et à l'alignement est quasiment impossible. Ces dispositions encouragent la disparition des commerces de centre-

ville. L'alternative à la construction de place est une politique globale de stationnement (payant ou disque + parkings mutualisés) ;

- A peu près adapté en périphérie urbaine, l'ordre de grandeur du nombre de places de stationnement est d'environ 1 place pour 40 m² de plancher en tissu mixte, 1 place pour 30 m² en zone commerciale.

9.8.3. Inventaire de l'offre en stationnement

L'offre en stationnement se décline de plusieurs façons :

- Le stationnement de statut et d'usage privé, souvent issu des normes de stationnement imposées par les documents d'urbanisme et sur lequel la collectivité n'a que peu de connaissance.
- Le stationnement ouvert au public, qu'il soit de statut public ou privé.

Ce dernier prend plusieurs formes, notamment le stationnement libre ou payant sur voirie, les aires et poches de stationnement libres ou payantes sur l'espace public, mais aussi les parcs de stationnement payants, en ouvrage ou en enclos.

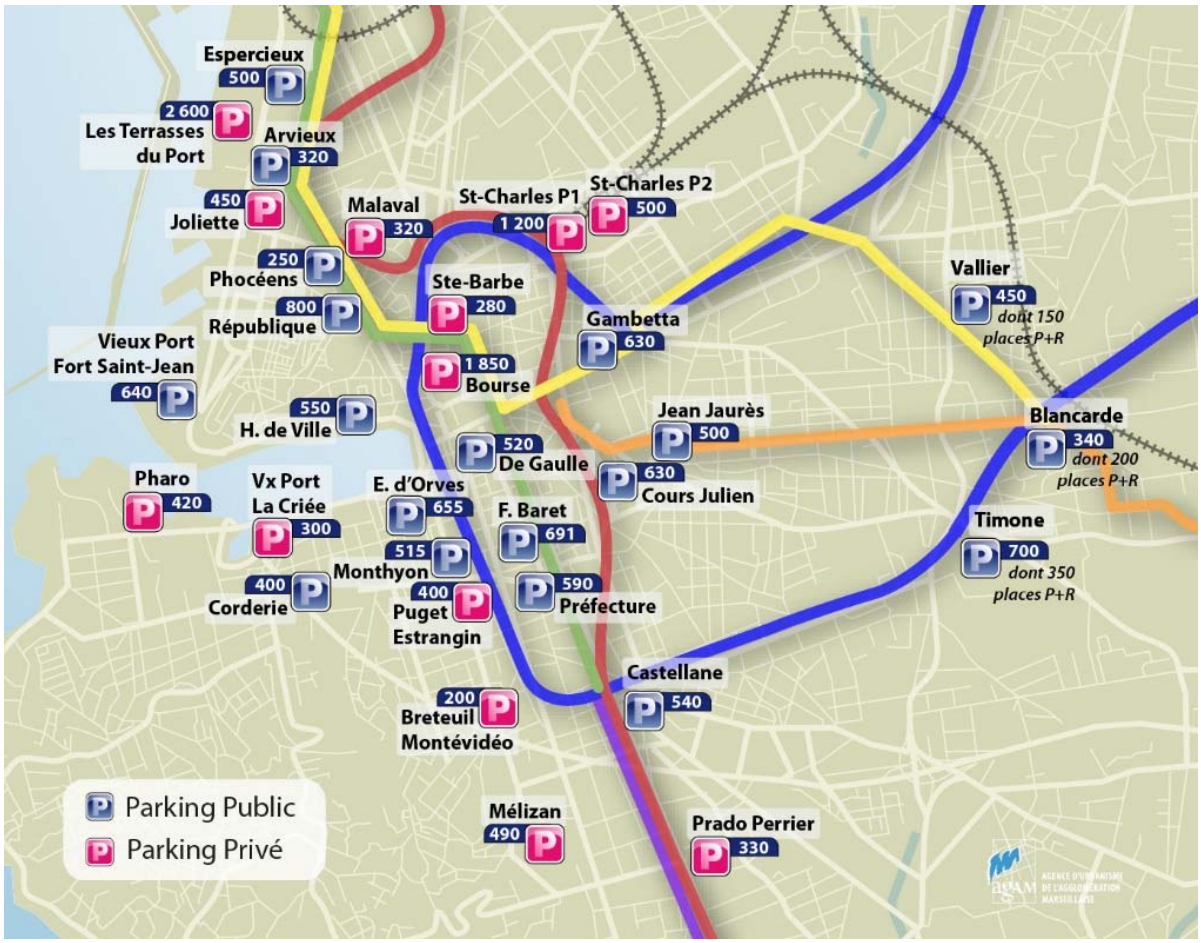
Cadrage méthodologique
Depuis la loi ALUR, le rapport de présentation du PLUi doit établir un « inventaire des capacités de stationnement de véhicules motorisés, de véhicules hybrides et électriques et de vélos dans les parcs ouverts au public. » et des possibilités de mutualisation de ces capacités. La notion de « parcs ouverts au public » nécessite d'être précisée : il s'agit des offres accessibles librement par le public, c'est-à-dire non réservées, qu'elles soient publiques ou privées. Le stationnement sur voirie n'est pas concerné.

Les parcs de stationnement payants

Les parkings payants en ouvrage ou en enclos proposent généralement deux types d'offre : une offre « abonné » et une offre « horaire ». Ils sont soit la propriété des collectivités, et souvent exploitée par le biais d'une délégation de service public, soit la propriété d'opérateurs privés.

A Marseille, on dénombre 19 parkings en ouvrage publics et 13 parkings en ouvrage privés. Ils représentent au total une offre de plus de 18 500 places, dont près de 9 000 dans l'hypercentre réparties dans 15 parkings, là où la pression sur le stationnement est la plus élevée, d'une part en raison de l'attractivité de l'hypercentre, d'autre part parce que l'offre de stationnement sur voirie y est plus réduite (piétonisation, voies étroites…). Outre des places de stationnement classiques, certains parkings en ouvrage proposent des places pour les véhicules en autopartage (Citiz), les deux roues motorisés et les vélos. Sur l'année 2014, 26 des parkings en ouvrage ont cumulé plus de 5,2 millions d'entrées, dont 3,7 millions d'entrées horaires[15]. Le nombre d'abonnés dépasse les 8 200 (moyenne annuelle 2014).

[15] Les chiffres 2014 n'incluent pas les parkings Joliette, Malaval, Terrasses du Port et Vieux-Port Fort St-Jean



Des nappes de stationnement publiques et payantes (parking en enclos) proposent plus de 832 places le long des plages du Prado, réparties sur sept parkings en enclos. Au centre-ville, le parking Providence propose 90 places payantes en plein cœur du quartier de Belsunce. Près de Saint-Just, les parkings en enclos Tilleuls et Beauregard – respectivement 69 et 84 places – ont été mis en service en 2016.

A La Ciotat, 1 327 places réparties en trois parkings sont disponibles dans le centre-ville (Vieux-Port, Verdun, Centre). A Cassis, cinq parkings répartis dans le village (deux en ouvrage, trois en enclos) proposent un total de 1 124 places payantes. Enfin, le parking du Rouet à Carry propose 375 places payantes à proximité du littoral.

Les parkings relais (P+R)

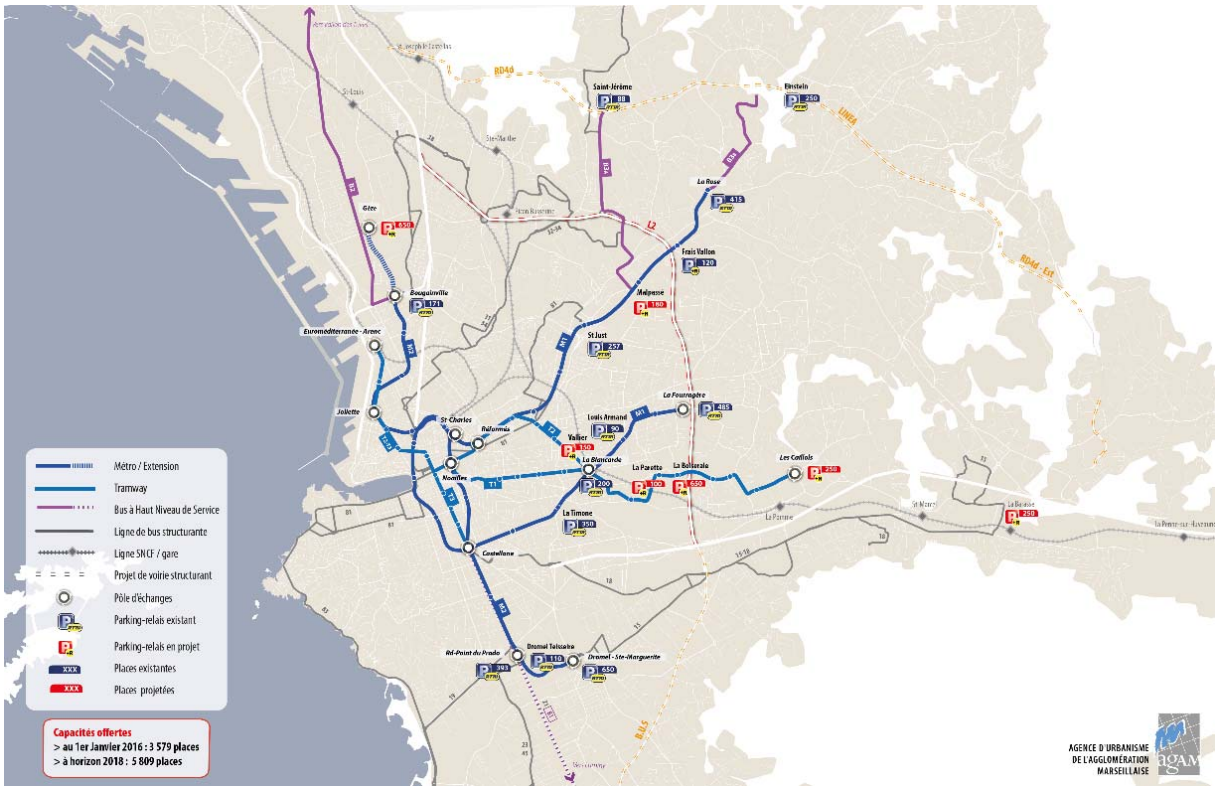
Les parkings relais ont généralement vocation à limiter l'accès en voiture dans le centre-ville : aménagés au plus près des lignes de transports collectifs, ils favorisent l'intermodalité en autorisant le stationnement gratuit pour les usagers abonnés des transports collectifs.

A Marseille, l'offre est passée de 2 300 places sur 10 parkings à plus de 5 500 places sur 20 parkings entre 2014 et 2019, avec les réalisations des P+R de Gèze, La Barasse, Dromel, RPP,

Boiseraie, Parette, Malpassé, Caillols, la mutualisation de Vallier et l'augmentation des possibilités sur Blancarde et Vallier.

Les parkings relais peuvent également avoir d'autres vocations :

- Touristique : à Cassis, le P+R des Gorguettes propose 200 places pour les voitures et 50 places pour les cars de tourisme. Un système de navettes assure la liaison entre le P+R, le centre-ville et les Calanques ;
- Covoiturage : tel est le cas à Roquefort-la-Bédoule, où un P+R de 60 places gratuit est aménagé à proximité de l'échangeur de l'A50.



Les parkings des gares ferroviaires

Les parkings aménagés à proximité des gares ferroviaires peuvent également être considérés comme des parkings relais, à la différence près que leur usage n'est pas régulé : mis à part ceux de Saint-Charles, de la Blancarde et de La Barasse, leur accès est totalement libre.

Hormis la halte ferroviaire d'Arenc connectée au tramway, les 17 autres gares du territoire communautaire proposent un total de près de 3 000 places de stationnement, avec de très fortes disparités :

- Les deux parkings de la gare Saint-Charles à Marseille cumulent 1 700 places (payantes ou réservées) ;
- Hormis Saint-Charles, seules quatre gares proposent des parkings de 100 places ou plus : Cassis, La Ciotat, La Barasse, Septèmes-les-Vallons ;

- Neuf gares ont des parkings de seulement 25 places ou moins, notamment sur la ligne du littoral.

Gare	Ligne	Places auto
Arenc	Littoral	0
Carry-le-Rouet	Littoral	20
Cassis	MAT	100
L'Estaque	Litto / PLM	25
La Barasse	MAT	250
La Blancarde	MAT	200
La Ciotat	MAT	250
La Pomme	MAT	25
La Redonne-Ensuès	Littoral	15
Niolon	Littoral	5
Pas-des-Lanciers	PLM	50
Saint-Antoine	MGA	95
Saint-Charles (P1+P2)	Toutes	1 700
Saint-Joseph le Castellas	MGA	12
Saint-Marcel	MAT	25
Sainte-Marthe en Provence	MGA	25
Sausset-les-Pins	Littoral	20
Septèmes-les-Vallons	MGA	155
Total MP		2 972

9.8.4. Potentiels de mutualisation du stationnement

Outre l'inventaire des capacités de stationnement, la loi ALUR impose d'établir un « inventaire des possibilités de mutualisation de ces capacités. » La philosophie de ce texte repose sur les potentiels d'offre de stationnement qui pourraient être mis en partie à disposition d'un usage public, dès lors que cet usage satisfasse aux règles de sécurité. » Il s'agit donc d'une avancée pour « accroître le service à l'usager » et « le resserrement les investissements », mais qui met en évidence toutes les difficultés que cela implique, notamment la traduction de la notion de mutualisation.

Les possibilités réelles de mutualisation, tiennent compte de la politique de déplacement du Conseil de Territoire, de la connaissance du fonctionnement de la demande pour les catégories concernées par l'inventaire. Elles sont limitées à quelques catégories en fonction de besoins spécifiques : résidents, parkings-relais, covoiturage, logistique…

Le soutien aux pratiques automobiles alternatives

L'usage individuel de la voiture – l'auto-solisme – est largement majoritaire sur le Territoire. Cette pratique génère un maximum de nuisances (pollution, bruit, congestion des routes) pour un nombre limité de personnes transportées. Face à ce constat, AMP soutient les pratiques automobiles alternatives à l'auto-solisme : l'idée n'est pas d'éradiquer la voiture du Territoire, mais au contraire d'en optimiser les usages :

- Car la voiture reste pertinente sur certains trajets mais aussi pour certains usages notamment lorsque son occupation est optimisée : le covoiturage, qui peut prendre différentes formes, mérite à ce titre d'être encouragé.
- Car la voiture est immobile 95 % du temps (moyenne nationale). L'autopartage est un service efficace et économique, qui permet de se passer de la possession en propre d'un véhicule, tout en gardant l'accès à un véhicule en cas de besoin. Côté stationnement, un véhicule en autopartage remplace 7 à 9 véhicules classiques. AMP soutient le développement de Citiz, structure en charge du service d'autopartage sur le Territoire, qui propose au 1er janvier 2016, 78 véhicules répartis dans 24 stations du centre-ville de Marseille (parkings en ouvrage ou voirie). L'offre, orientée vers les véhicules hybrides et électriques, ainsi que le nombre d'adhérents sont en progression constante (+52% et +42%) depuis 2011.
- Car les motorisations moins polluantes se développent : AMP pilote en ce sens un programme de déploiement d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (voitures et vélos) dans les parkings publics ou privés. Au 1er janvier 2016, 30 places autos permettent d'accéder à une borne de recharge.

En ce sens les parkings en ouvrage offrent des possibilités de mutualisation en fonction des taux de remplissage pour les résidents, les activités ou encore la logistique du dernier kilomètre. Le Conseil de Territoire a déjà entrepris des actions de ce type :

- Places « P+R » accessibles gratuitement aux abonnés des transports en commun – à condition qu'ils effectuent un chaînage transports – dans les parkings Blancarde, Timone et Vallier ;
- Tarifs spéciaux lors d'évènements culturels ou sportifs dans les parkings Vieux Port – La Criée, Espercieux, Saint-Just, Rond-Point du Prado ;
- D'autres pistes de mutualisation sont étudiées par MP, notamment pour sanctuariser des espaces dédiés à la logistique urbaine dans certains parkings du centre-ville.

Une des finalités de la loi ALUR étant de limiter la consommation d'espace liée aux aires de stationnement des zones commerciales, il semble opportun de s'y intéresser.

En ville, les parkings des surfaces commerciales ne peuvent pas servir de parking résidentiel en raison d'une superposition des plages horaires de la demande, notamment le soir. En revanche, ceux situés en périphérie des centres urbains pourraient servir de parking relais (P+R) ou d'aire de covoiturage, à certaines conditions :

- P+R si situés dans un rayon de 500 m autour d'un pôle d'échanges périphérique existants ou avenir ;
- Parking de covoiturage si situés dans un rayon de 1 km autour d'un accès autoroutier ou d'une route à grande circulation.

L'inventaire ci-dessous se limite donc à ces deux catégories de parkings commerciaux.

Commune	Centre commercial	Places auto	TCSP[16] à proximité	RGC[17] à proximité	Vocation
Châteauneuf les Martigues	Carrefour Châteauneuf	650		A55	Covoiturage
Marignane	Aldi Marignane	255	Zenibus		P+R
Marignane	Dia Marignane + autres	150	Zenibus		P+R
Marignane	Intermarché Marignane	205	Zenibus		P+R
Marignane	Leclerc Marignane	435	Zenibus		P+R
Marseille	Auchan St-Loup	970	*B5*	L2 / A50	P+R / Covoiturage
Marseille	Castorama St-Loup	540	*B5*	L2 / A50	P+R / Covoiturage
Marseille	CC Grand Littoral	5 000		A7 / A55	Covoiturage
Marseille	CC La Valentine - Cultura	300		A50	Covoiturage
Marseille	CC La Valentine - Fnac/Printemps	1 290		A50	Covoiturage
Marseille	CC La Valentine - Géant Grand Centre	2 450		A50	Covoiturage
Marseille	CC La Valentine - Grand V	700		A50	Covoiturage
Marseille	CC La Valentine - IKEA	1 000		A50	Covoiturage
Marseille	CC La Valentine - Leroy Merlin	410		A50	Covoiturage
Marseille	CC Le Merlan	1 880	B4	L2	P+R / Covoiturage
Marseille	Géant Valmante	340	B1		P+R
Marseille	Intermarché St-Jean du Désert	185	T1	L2	P+R / Covoiturage

[16] Transport en commun en site propre
[17] Route à grande circulation

Marseille	Simply Market Les Caillols	205	M1	L2	P+R / Covoiturage
Marseille	Simply Market St-Jean du Désert	60	T1	L2	P+R / Covoiturage
Marseille	ZA Boiseraie	160	T1	L2	P+R / Covoiturage
St-Victoret	Géant St-Victoret + autres	450	Zenibus		P+R

9.9. Livraisons, logistique et stationnement des cars de tourisme

9.9.1. Les différentes formes de logistique

La logistique a pour objet la gestion des flux physiques de marchandises «afin de mettre à disposition le bon produit, au bon endroit, au bon moment et au meilleur coût». Répondant aux besoins d'échanges commerciaux de la production jusqu'au consommateur final, elle constitue 10 à 12 % du coût d'un produit, et induit à elle-seule 25 à 50 % des émissions de polluants et de gaz à effet de serre sur la totalité des émissions de transports.

Trois types de logistique sont communément considérés :

- La logistique portuaire occupe une place importante au sein de la métropole, elle permet une mise en relation entre le port de Marseille-Fos et son hinterland, et favorise ainsi les échanges à plus grande échelle (nationale et européenne). Diffuse sur l'ensemble du Territoire métropolitain, elle se localise à la fois au sein des bassins Ouest (nouvelles zones logistiques de la Feuillane et de Distriport) et des bassins Est (façade maritime Nord, l'Est de l'étang de Berre, territoire d'Euroméditerranée) ;
- La logistique de mise en marché, a pour but de gérer les flux dans leur globalité (flux interurbains/régionaux inter-régionaux). Celle-ci est présente au sein des grandes plateformes logistiques de l'Ouest de l'étang de Berre et du territoire du Pays d'Aix ;
- La logistique urbaine, dernier maillon de la chaîne logistique, répond à l'enjeu d'acheminement des marchandises jusqu'à leur lieu final de destination (commerces et consommateurs). Elle constitue une fonction structurante des centres villes indispensable à leur fonctionnement et leur attractivité.

L'organisation du transport de marchandises sur le dernier kilomètre, dans des espaces urbains fortement contraints (bâti dense, saturation routière, multiplicité des usages) recouvre des enjeux considérables (urbains, fonctionnels, économiques, sociétaux et environnementaux). Et ce d'autant plus au regard des nouveaux modes de consommation des habitants (explosion du e-commerce) qui nécessitent une réorganisation urbaine, notamment en offrant des possibilités d'implantation de site en centre-ville.

9.9.2. De nombreux mouvements de marchandises sur le centre de l'agglomération

En 2014, la commune de Marseille génère quotidiennement plus de 72 000 mouvements de marchandises soit 80 % des mouvements sur le territoire de MP et 40 % à l'échelle de la métropole.

Le commerce (grossistes, petits commerçants et grandes distributions) génère environ 40 % des mouvements de marchandises d'une agglomération.

Le volume global de surfaces commerciales est estimé à environ 2 millions de m² sur le territoire de MP, dont près d'1,5 millions sur la commune de Marseille.

A l'échelle du centre-ville de Marseille, ces surfaces sont estimées à près 300 000 m², avec l'ouverture du centre-commercial des Terrasses du Port, et la concentration de grands magasins, de magasins populaires, de hard-discount, de surfaces multi-spécialisées et de surfaces spécialisées de centre-ville (habillement, loisirs, ameublement, produits de beauté…).

9.10. Une concentration de l'offre de logistique urbaine d'agglomération sur le territoire nord marseillais

La logistique emploie plus de 31 500 personnes sur le territoire de MP en 2015 (sources : ACOSS), soit 10,6 % de l'emploi total de MP. Et plus de 80 % de ces emplois sont concentrés sur la commune de Marseille. Le territoire de Marseille Provence dispose de 330 hectares de zones d'activités à dominantes logistique, dont 275 sur la seule commune de Marseille avec une centaine d'hectare exclusivement dédiés à la logistique urbaine.

Le secteur transport et entreposage connaît une baisse faible mais structurelle sur MP depuis 2008 (-6,8%). Les raisons sont diverses, plusieurs phénomènes se cumulent :

- L'impact de la crise a pu jouer en 2008-2009, mais ce sont d'avantage des facteurs locaux qui jouent, même si ce phénomène peut se retrouver aujourd'hui dans un certain nombre d'autres agglomérations centrales en France ;
- Il faut d'abord souligner la faiblesse des trafics de fret maritime sur les bassins est depuis 2008, avec une diminution de 24% des trafics fret entre 2008 et 2014, malgré une légère remontée en 2015 (traduisant un possible retournement de tendances), qui affecte fortement la logistique portuaire ;
- Une restructuration de la filière, avec d'une part un manque de foncier disponible et à moindre coût, qui repousse les entreprises de logistique qui veulent moderniser ou agrandir leurs locaux en périphérie proche (Vitrolles-Rognac-Velaux etc.), voire sur les grandes plateformes logistiques de l'ouest de l'étang de Berre (construites entre 1990 et 2010) pour les très grandes unités et d'autre part, une forte évolution des filières d'approvisionnement (ex : un commerce de détail de plus en plus franchisé et qui modifie donc en conséquence ces circuits de distribution).

Les sites logistiques marseillais se concentrent majoritairement sur la façade maritime nord où transitent 80 % des flux entrants dans Marseille. Les deux tiers des emplois de l'activité transport et logistique sont concentrés dans ce secteur, ainsi que plus de la moitié des établissements de transport et logistique. Par ailleurs, la façade maritime nord accueille à la fois des activités de logistique urbaine et de logistique portuaire.

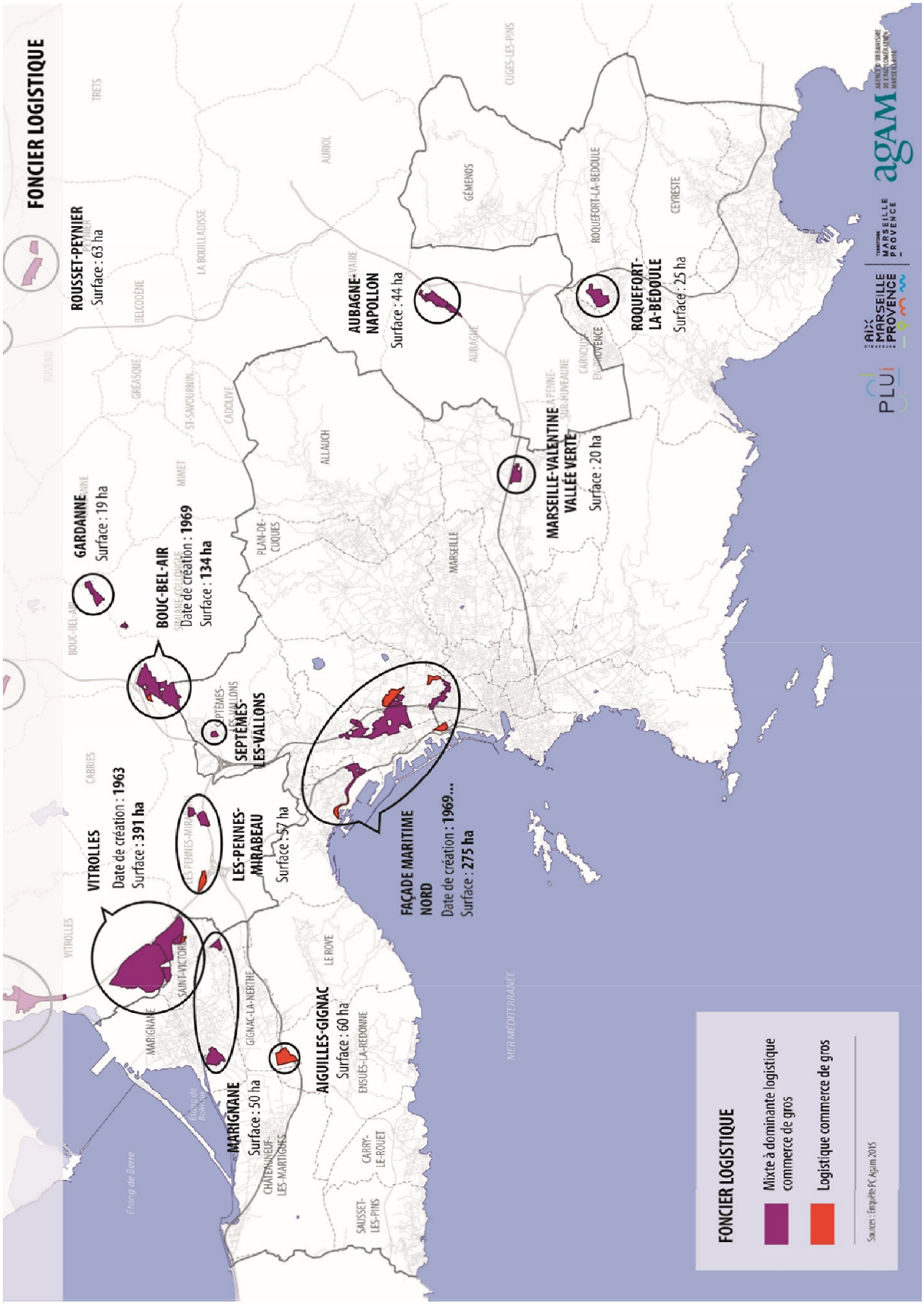
9.11. Les infrastructures ferroviaires dans l'offre logistique

Le fret ferroviaire connait actuellement des résultats insuffisants à l'échelle nationale du fait de la crise depuis début 2008 qui s'ajoute à un relatif déclin depuis 40 ans de cette branche d'activité. Il offre d'indéniables avantages environnementaux (moindres rejets de gaz à effet de serre...) face au transport routier. Enfin, le Grenelle de l'Environnement s'était fixé des objectifs ambitieux dans ce domaine avec une augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire d'ici à 2012.

A Marseille, le fret ferroviaire est fortement corrélé aux activités portuaires des bassins Est puisque plus de 40 % des trains transitant par le complexe Marseille Nord sont actuellement mixtes continent/maritime.

Le trafic de fret ferroviaire s'établissait avant la crise de 2008 à 7,5 trains de marchandises par jour (52 par semaine), dont une quarantaine de liaisons régulières proposées par des opérateurs privés. Outre la nécessité pour Marseille de renforcer son accroche aux grands réseaux de transports, l'impact en termes de développement durable est tangible puisque ce mode d'acheminement contribue à une forte réduction du trafic sur l'A7 et à des encombrements en moins à l'entrée de Marseille. Le trafic de fret ferroviaire généré par Marseille représente actuellement 66 000 Unité de Transport Intermodal (UTI), conteneurs ou semi-remorques : Canet (43 000), Mourepiane (23 000). Il représentait avant 2008, 80 000 wagons/an, soit l'équivalent de 200 à 300 000 camions/an, soit 10 à 15 % de la circulation poids lourds sur l'A7.

Le dispositif de fret ferroviaire est appelé à évoluer fortement dans les années à venir avec le projet de chantier de plateforme ferroviaire de Mourepiane, qui doit regrouper sur un même site le fret ferroviaire continental et maritime. La mise en service d'une telle plateforme ferroviaire nécessitera de régler la problématique du passage à niveau de Saint-André. Prévu pour accueillir à terme 150 000 UTI, il permettra également la mutation urbaine du site de l'actuel terminal de transport combiné du Canet.


FONCIER LOGISTIQUE
ROUSSET-PEYNIER
Surface : 63 ha
GARDANNE
Surface : 19 ha
BOUC-BEL-AIR
Date de création : 1969
Surface : 134 ha
VITROLLES
Date de création : 1963
Surface : 391 ha
LES-PENNES-MIRABEAU
Surface : 57 ha
SEPTÈMES-LES-VALLONS
FAÇADE MARITIME NORD
Date de création : 1969...
Surface : 275 ha
MARIGNANE
Surface : 50 ha
AIGUILLES-GIGNAC
Surface : 60 ha
AUBAGNE-NAPOLLON
Surface : 44 ha
MARSEILLE-VALENTINE-VALLÉE VERTE
Surface : 20 ha
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
Surface : 25 ha
FONCIER LOGISTIQUE
Mixte à dominante logistique commerce de gros
Logistique commerce de gros
Sources : Enquêtes PC Agam 2015
MER MÉDITERRANÉE
Étang de Berre
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
agAM

Mobilités

CHIFFRES-CLES

- *Plus de 3,7 millions de déplacements générés en 2009 sur MP.*
- *Près de 90 % des déplacements internes au centre-ville de Marseille sont courts, d'une distance inférieure à 3 km. 14% sont réalisés en voiture ou deux-roues motorisés.*
- *Hors Marseille, l'usage des modes individuels atteint 45 % des déplacements inférieurs à 3 km.*
- *34 % des échanges avec le centre-ville de Marseille sont réalisés en transports en commun.*
- *400 km de voies en impasse recensés sur la ville Centre de Marseille.*
- *182 millions de voyageurs par an empruntant les transports en communs au sein du Conseil de Territoire de MP.*

ENJEUX

- *L'adaptation des objectifs d'urbanisme aux conditions de déplacement : limitation de l'urbanisation dans les zones mal desservies, densification selon le contexte dans les zones bien desservies par les TC…*
- *L'importance des pôles d'échanges pour le report modal et le renouvellement urbain dans une logique de cohérence urbanisme-transport.*
- *Une poursuite du découplage entre augmentation des déplacements liée au développement et l'évolution des modes de vie, et utilisation de la voiture particulière.*
- *La hiérarchisation engagée du réseau viaire à poursuivre sur l'ensemble de MP, afin de disposer d'une trame viaire adaptée à tous les usages (véhicules, transports collectifs, modes doux) et garant d'une qualité urbaine au quotidien.*
- *Le déploiement des transports en commun performants : un enjeu primordial pour le fonctionnement urbain, à destination des secteurs denses et carencés, mais aussi des futurs espaces de développement.*
- *L'adaptation de l'offre de transports en commun selon le caractère urbain des sites et les transports lourds sont à privilégier pour la commune centre ainsi que dans les secteurs denses du Territoire.*
- *L'importance des pôles d'échanges pour le report modal et le renouvellement urbain dans une logique de cohérence urbanisme-transport.*
- *Un fort potentiel de développement des modes doux, à vocation quotidienne et aussi touristique : les centralités et secteurs de vie devront être en priorité reliés et apaisés.*
- *L'importance de l'encadrement et de la meilleure gestion du stationnement pour une meilleure réorganisation du fonctionnement de la ville, la valorisation de l'espace public et une mutualisation entre les différents parcs de stationnement ouverts au public.*
- *Une prise en compte des différentes formes de logistique, en limitant au maximum*

10. Armature urbaine : un territoire structuré par différentes centralités

10.1. Les centralités, clés de voûte de l'organisation urbaine du territoire et de son positionnement métropolitain

La vie urbaine et les dynamiques territoriales de Marseille-Provence reposent pour une large part sur l'armature des centres villes, villages et lieux de vie de proximité dont l'attractivité s'exerce sur des périmètres plus ou moins vastes.

ZOOM : quels indicateurs définissent une centralité et sa zone d'influence ?

- Une densité de population marquée ;
- Une trame urbaine plus ou moins continue : façades sur rue, architecture typique… ;
- Une mixité sociale ;
- Une mixité fonctionnelle : habitat et emplois (concentration d'emplois) ; des fonctions administratives, commerciales et de services ;
- Des équipements de proximité et/ou des équipements de rayonnement métropolitain (scolaires, formations, santé, culturels…) ;
- Des espaces publics (places publiques, fontaines, monuments, parcs urbains…), utilisés pour des usages variés et qui peuvent également présenter une dimension symbolique ;
- Des possibilités de mobilité plus ou moins nombreuses : offre multimodale en transports collectifs, desserte bus, des modes doux...
- Un rayonnement sur des quartiers, sur des communes voisines ou sur des territoires plus éloignés.

Pivots de la vie quotidienne des administrés, les centralités jouent un rôle essentiel dans la construction d'un projet urbain d'ensemble au service d'un développement équilibré du territoire et de son positionnement métropolitain. Conforté par les dispositions des lois ALUR et Grenelle qui favorisent le renforcement, en priorité, des tissus existants, ce rôle essentiel des centralités est susceptible d'être décliné dans toutes les composantes du projet : dimension économique, résidentielle…

La place que chaque centralité peut occuper dans le projet urbain intercommunal et métropolitain est liée aux particularités de chacune (identité, atouts fonciers, patrimoniaux, économiques, contraintes…) et au jeu des complémentarités potentielles entre centralités proches, au sein des communes (lorsque l'une d'elles compte plusieurs centralités) ou à l'échelle des bassins de vie. Ce faisant, l'enjeu du diagnostic est de mettre en exergue leurs grandes spécificités (contexte géographique ; identités touristique, périurbaine…) afin de mieux cerner leur vocation, leurs potentialités d'évolution et, in fine, le positionnement idoine de chaque centralité dans l'organisation urbaine du projet de territoire.

10.1.1. Un large éventail de centralités lié à des contextes géographiques et identités urbaines très disparates

Côte Bleue, vallée de l'Huveaune, plaine de Châteauneuf-lès-Martigues, La Ciotat, Cassis : les contrastes géographiques du territoire se reflètent dans l'identité urbaine de chaque centralité. Indissociables des atouts touristiques des sites dans lesquelles elles s'inscrivent, les particularités des centralités de Cassis, Carry-le-Rouet ou Sausset-les-Pins partagent en effet peu de dénominateurs communs avec celles de Marignane ou encore la centralité - à prédominance économique et en devenir - du secteur Valentine/Barasse.

La prise en compte de cette diversité peut être un principe cardinal pour orienter le développement et le projet urbain du territoire à l'aune de sa géographie.

10.1.2. Les centralités du bassin Centre : entre enjeux de proximité et métropolitains

L'unité géographique du bassin Centre repose sur le continuum urbain formé par les communes de Marseille, Septèmes-les-Vallons, Allauch et Plan-de-Cuques. Les physionomies bâties et les fonctions très hétérogènes des centralités autour desquelles il s'organise composent une véritable mosaïque urbaine. Par conséquent, les enjeux peuvent être radicalement différents d'une centralité à l'autre et varier entre consolidation du positionnement métropolitain du territoire et simple dynamisation de la vie de quartier. Néanmoins, plusieurs partagent un même défi : l'amélioration de leur accessibilité. Celle-ci faciliterait une meilleure articulation/complémentarité entre centralités. Dans certains cas (Valentine/Barasse), elle favoriserait également l'émergence de vrais quartiers de ville attractifs, indispensables à l'organisation et au développement durable du territoire.

- Le Grand Centre-Ville

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.

Ce vaste secteur bénéficie d'une attractivité nationale. Comptant des sièges d'entreprises et d'institutions, vivier d'emplois majeur, il est également doté d'un patrimoine exceptionnel indissociable du projet de territoire. Son accessibilité tout mode (gare Saint-Charles, métro,

tramway) a été renforcée en 2016 avec la mise en service du tramway T3. Secteur dynamique, de nombreuses opérations d'urbanisme y sont en cours (Euroméditerranée…).

Le Grand Centre-Ville n'est pas exempt de difficultés, à l'image de la déprise résidentielle de certains secteurs centraux ou économiques, avec les difficultés croissantes que connait le commerce. Le secteur de la Belle de Mai reste à l'écart des projets de transports en commun et ne bénéficie pas de liaisons facilitées vers l'hypercentre.

Enjeux des centralités du Grand Centre-Ville

- Le confortement de la vocation métropolitaine du Grand Centre-Ville (revitalisation commerciale et tertiaire du centre historique, prise en compte du patrimoine comme composante du projet…) ;
- L'amélioration de l'attractivité et du positionnement résidentiel du Grand Centre-Ville à l'échelle du bassin Centre.

- Les centralités du secteur Nord Littoral

Au sein du bassin Centre de Marseille Provence, le vaste secteur Nord Littoral comprend les centralités Saint-Antoine - Grand Littoral - Etoile, Saint-Louis, L'Estaque et Septèmes-les-Vallons.

La centralité Saint-Antoine - Grand Littoral - Etoile est un élément de structuration majeur du secteur Nord Littoral en devenir. Cet ensemble s'étend depuis le centre commercial Grand Littoral jusqu'au piémont du massif de l'Etoile, en englobant l'Hôpital Nord et le noyau villageois de Saint-Antoine. Il constitue un pôle économique d'envergure métropolitaine, avec l'Hôpital Nord qui joue à la fois un rôle au niveau métropolitain mais aussi d'accès aux soins de proximité. La desserte en transports collectif a été récemment renforcée avec la mise en service du BHNS et la gare de Saint-Antoine permet une connexion rapide au pôle Saint-Charles. Du fait d'une topographie contraignante et du passage de l'A7 qui grèvent son fonctionnement de centralité, ce secteur subit un certain cloisonnement. Il souffre également d'une absence de cohérence urbaine (mixité fonctionnelle, trame espaces publics, voirie).

Saint-Louis est un noyau villageois historique où l'urbanisation s'est développée sous forme de grands ensembles, de secteurs pavillonnaires et de tissus industriels. Par rapport à des centralités d'importance identique, Saint-Louis dispose d'un taux d'emploi relativement faible. La qualité de la desserte n'est pas optimale avec l'absence de transports en commun structurants, les équipements ne sont pas du niveau attendu pour une centralité, le site manque d'aménité urbaine qualitative (espaces publics, parcs…). En revanche, la centralité offre une vie de quartier et dispose de potentiels de développement résidentiels.

Le noyau villageois de l'Estaque présente une identité séculaire. Fortement ancrée dans le paysage marseillais, il bénéficie d'une situation littorale et d'un port de plaisance. La centralité ne dispose pas de potentiel de développement (hors emprise portuaire) et son avenir est lié à la charte ville-port qui impulsera des projets à proximité immédiate.

La centralité de Septèmes-les-Vallons s'est développée en continuité avec Marseille, à proximité immédiate de la centralité de Saint-Antoine. La commune dispose d'une bonne accessibilité routière et ferrée avec la présence de la gare. Des potentiels de développement existent notamment aux abords de la gare sur d'anciennes friches industrielles, où un projet global de requalification et de dynamisation de la centralité pourra immerger. La centralité manque aujourd'hui de lisibilité, du fait d'un territoire contraint par les nuisances (autoroute, voie ferrée, pollution atmosphérique élevée…) et d'une qualité résidentielle qui en pâtie.

Enjeux des centralités du secteur Nord Littoral

- L'amélioration de l'organisation urbaine pour favoriser l'émergence d'une vraie centralité métropolitaine pour Saint-Antoine/Grand Littoral/Etoile, l'évolution urbaine liée obligatoirement à une amélioration de l'accessibilité et de la traversée de l'A7, la requalification du boulevard Henri Barnier et son prolongement qui sont un enjeu majeur pour la bonne évolution de la centralité ;
- Le confortement des rôles respectifs de Saint-Louis et L'Estaque dans la vie de quartier (centralité de Saint-Louis : amélioration des équipements) ;
- La valorisation des friches industrielles de Septèmes-les-Vallons pour développer la centralité et affirmer une qualité résidentielle.

▪ Les centralités du secteur Nord-Est

Le secteur Nord-Est comprend une vaste entité avec les centralités marseillaises de La Rose - Frais Vallon - Château-Gombert, Saint-Just, Sainte-Marthe - Le Merlan, ainsi que les communes de Plan-de-Cuques et Allauch.

La centralité de La Rose - Frais Vallon - Château-Gombert comprend des ensembles mixtes comprenant des noyaux villageois, des grands ensembles, des tissus pavillonnaires et un technopôle. Son rayonnement est métropolitain au travers des équipements d'enseignement supérieur et de certaines entreprises. La desserte en transports en commun est de bon niveau (métro, BHNS, L2), même si le réseau de voirie est incomplet en termes de maillage. La centralité comprend des potentiels de développement et de nombreux projets sont en cours de réalisation (ZAC, ANRU…), qui viendront combler en partie les lacunes de la centralité au regard des faiblesses identifiées en termes de cohésion urbaine entre les différentes entités.

Saint-Just dispose d'une accessibilité métro et de grands équipements (Dôme…) qui renforcent son rayonnement. Les perspectives de développement sont contraintes par la présence de grandes infrastructures routières qui conditionnent son extension et une qualité de vie attractive.

La centralité de Sainte-Marthe - Le Merlan est en pleine évolution du fait de la future mise en service de la L2, de la ZAC des Hauts de Sainte-Marthe en cours de réalisation et des nombreux projets ANRU dont l'objectif est d'appuyer l'émergence de la centralité en consolidant une

urbanité de plus grande qualité (espaces publics, parcs, commerces…). Son accessibilité routière est de bon niveau et elle est desservie par deux haltes ferroviaires (Picon-Busserine et Sainte-Marthe). L'offre en emploi y est toutefois faible considérant la taille et la structure de cette centralité (1 emploi pour 4 habitants).

La centralité de Plan-de-Cuques dispose d'un centre villageois complet, avec une qualité résidentielle de bon niveau et une proximité relative des transports marseillais (métro, BHNS) qui participe de son attractivité. Son évolution est fortement limitée, notamment par des capacités foncières faibles et un tissu urbain de qualité ne nécessitant que ponctuellement des opérations de renouvellement urbain.

Sur les piémonts de massif, Allauch est un village séculaire offrant une qualité résidentielle recherchée. La centralité présente une certaine mixité, avec un taux d'emploi supérieur à celui des centralités de même niveau. En revanche la centralité est éclatée en plusieurs pôles au sein de la commune et manque de cohésion, avec une accessibilité relativement contrainte (absence de transports en commun performants). Les capacités foncières et de développement sont importantes, mais la centralité devra mieux organiser son développement afin d'assurer le confortement de son rayonnement dans le bassin marseillais.

Enjeux des centralités du secteur Nord-Est

- L'amélioration de la cohésion urbaine entre les différents quartiers de la centralité de La Rose-Frais Vallon-Château Gombert, l'affirmation d'une vraie centralité intercommunale ;
- La consolidation du rôle de la centralité de Saint-Just à l'échelle du bassin (renforcement de la mixité fonctionnelle) ;
- La recherche d'une cohésion d'ensemble des projets en cours (ZAC, L2, projet ANRU) pour la centralité de La Rose-Frais Vallon-Château Gombert, le développement d'aménité urbaine (espaces publics, parcs, commerces et services…) ;
- Le confortement de la centralité de Plan-de-Cuques (dynamique commerciale, équipements…) ;
- La consolidation du rôle d'Allauch à l'échelle du bassin, la création et la structuration des espaces publics et des liaisons interquartiers.

▪ Les centralités du secteur Est

L'Est de Marseille comprend les centralités qui maillent la Vallée de l'Huveaune, avec Valentine - Barasse, Saint-Marcel, Saint-Loup et Saint-Barnabé.

La centralité de Valentine-Barasse s'est développée autour de noyaux villageois et de la zone commerciale, qui compte un nombre d'emplois élevé et d'échelle métropolitaine (un taux d'emploi supérieur aux habitants soit environ 2000 habitants[9] pour 3400 emplois[10] au sein de

la centralité). La halte ferroviaire de la Barasse a renforcé son rayonnement, mais les conditions d'accessibilité et de maillage de voirie sont encore problématiques pour son bon fonctionnement. L'absence de cohésion et de mixité urbaines font la particularité de cette centralité.

Saint-Loup est une centralité historique. Au carrefour de plusieurs axes de circulation (A50, L2, futur BUS), elle présente une mixité habitat/emplois importante avec des taux plus élevés qu'au sein de centralités de rayonnement similaire : environ 2 300 habitants[9] pour 1 800 emplois[10], taux que les projets de développement économique et d'habitat en cours devraient renforcer. Cependant la desserte de la centralité en transports en commun performants est mauvaise, générant des disfonctionnements et une saturation des axes routiers.

Saint-Marcel est un noyau villageois identitaire marqué par un parc de logements et des espaces publics dégradés. De nombreuses entreprises et activités industrielles se sont implantées à proximité. La centralité présente des enjeux de requalification urbaine mais peu de potentiels de développement. La gare est située au cœur de la centralité. Elle représente à terme un point fort pour son fonctionnement urbain.

La centralité de Saint-Barnabé est un village historique de l'Est marseillais, qui offre une qualité résidentielle et une attractivité importante, renforcée depuis par l'arrivée du métro. Ses potentialités de développement sont limitées, compte tenu de l'absence de foncier disponible et de la très bonne qualité de son tissu urbain qui ne favorise par un renouvellement urbain.

Enjeux des centralités du secteur Est marseillais

- L'élaboration d'un projet urbain d'ensemble pour la centralité de Valentine-Barasse et l'amélioration de l'accessibilité, conditions de l'émergence d'une centralité intercommunale ;
- Le renforcement du positionnement de centralité de bassin pour Saint-Loup, qui doit être soutenu par l'amélioration de l'accessibilité en transports collectifs lourds ;
- Le maintien du rôle des centralités de Saint-Marcel et Saint-Barnabé dans la vie de quartier.

- Les centralités du secteur Sud

Le secteur Sud de Marseille comprend deux grandes centralités : Mazargues et Bonneveine.

Mazargues est une centralité historique, dont le noyau villageois conjugue une dimension patrimoniale avec des activités commerciales. Le futur Boulevard Urbain Sud (BUS) viendra renforcer l'accessibilité et l'attractivité résidentielle déjà très forte. En revanche, les potentialités de développement de la centralité de Mazargues sont limitées compte tenu de la nature de sa structure urbaine.

La centralité de Bonneveine est un pôle économique articulé autour d'un centre commercial et des bureaux. Son offre résidentielle est également étoffée (avec 3 000 habitants[18] et environ 2700 emplois[19] au sein de la centralité). Le futur BUS permettra d'améliorer la desserte, qui fait défaut aujourd'hui notamment en transports collectifs.

Enjeux du secteur Sud Marseille

- L'amélioration de la desserte en transports collectifs structurants de Bonneveine et préservation de la mixité fonctionnelle (habitat/activités) pour conforter l'attractivité sur son bassin ;
- Le maintien du rôle de la centralité de Mazargues dans l'animation urbaine des quartiers environnants.

10.1.3. Les centralités du bassin Ouest : entre vocation métropolitaine, identité touristique et échelle de proximité

Des rivages de la Côte Bleue jusqu'à ceux de l'étang de Berre, le bassin Ouest est marqué par une géographie aux multiples visages, entre identités balnéaires, agricoles ; fonctions résidentielle et économique d'envergure métropolitaine. Dans ce contexte, si la majorité des centralités du bassin Ouest partagent des enjeux littoraux, elles se signalent également par des enjeux très différenciés, qui oscillent entre :

- le simple confortement des centralités de la Côte Bleue pour répondre aux besoins des administrés et pour mieux valoriser leur potentiel balnéaire, essentiel pour l'attractivité touristique métropolitaine du territoire et son image ;
- le développement des centralités de la plaine de l'étang de Berre, indispensables au bon fonctionnement du système économique métropolitain ;
- l'amélioration des complémentarités entre communes à l'échelle des sous-bassins (offre d'équipements…).

A l'évidence, cette diversité d'identités et de vocations constitue un atout pour conforter l'amélioration du positionnement métropolitain du territoire.

- Les centralités du secteur de la plaine de l'étang de Berre

Ce territoire comprend les centralités des communes de Marignane, Saint-Victoret, Gignac-la-Nerthe et Châteauneuf-lès-Martigues.

Marignane joue le rôle de centralité de l'ensemble du bassin Ouest par son poids démographique et ses équipements, sa position au carrefour des infrastructures et à l'échelle communale. Sa mixité fonctionnelle (mais peu d'emplois dans le centre-ville environ 6 600 emplois[20]

[18] Carroyage INSEE 2010
[19] SIRENE 2015 – traitement AGAM
[20] SIRENE 2015 – traitement AGAM

pour 24 000 habitants[21]) et son dynamisme économique en font une centralité importante. En revanche, les freins à sa qualité résidentielle sont un centre-ville dégradé et peu attractif et des nuisances importantes. Les capacités de mutation importante et ses capacités foncières sont des leviers pouvant permettre de conforter la centralité et lui redonner un certain dynamisme perdu.

Gignac-la-Nerthe bénéficie d'une localisation stratégique à proximité des secteurs d'activités et d'emploi de Marignane et Vitrolles. Si la commune dispose de capacités constructives importantes, sa qualité résidentielle limitée est un point faible à l'instar de son centre-ville, soumis aux risques et grevé de toute capacité d'évolution.

Châteauneuf-lès-Martigues s'articule autour d'un centre villageois bien structuré et lisible (espaces publics, commerces…). L'importante évolution démographique de la dernière décennie n'a pas été accompagnée d'une politique de création d'équipements, ce qui se traduit aujourd'hui par des tensions et conditionne son évolution future.

Saint-Victoret présente la particularité d'être soumise à d'importantes nuisances et contraintes de développement (PEB). Cependant, la centralité dispose d'une proximité des axes de desserte (autoroute, gare) et une forte attractivité commerciale et de services.

Enjeux du secteur des rives de l'étang-de-Berre

- La préservation de la mixité fonctionnelle de la centralité de Marignane (habitat/activités) et production de logements adéquate pour conforter l'attractivité de Marignane sur son bassin ;
- La capacité de mutation et de renforcement de la centralité de Gignac-la-Nerthe à l'échelle du bassin de vie ;
- L'affirmation d'un rôle de centralité de bassin (une offre en commerces, services, équipements à développer) pour Châteauneuf-lès-Martigues ;
- La conjugaison du développement (essentiellement économique) de Saint-Victoret en lien avec les contraintes dues aux nuisances.

- Les centralités du secteur de la Côte Bleue

  Le secteur de la Côte-Bleue comprend les centralités communales de Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Ensuès-la-Redonne et Le Rove. Ces centralités ont la particularité de présenter nombre de caractéristiques similaires, qui s'accompagne d'une attractivité touristique liée au littoral, des paysages et un environnement naturel exceptionnels et une qualité résidentielle recherchée. Ces atouts limitent aussi les potentialités de développement, les contraintes environnementales et littorales limitant en partie toutes évolutions.

[21] Carroyage INSEE 2010

Enjeux du secteur de la Côte-Bleue

- La préservation de la qualité résidentielle ;
- La préservation et le renforcement du rôle de pôle touristique attractif ;
- Le confortement du rayonnement local des centralités à l'échelle de chaque commune.

10.1.4. Les centralités du bassin Est : de la Vallée de l'Huveaune au littoral du Parc National des Calanques

Pôle économique métropolitain majeur, la vallée de l'Huveaune s'ouvre sur Aubagne et constitue l'accès majeur du territoire à l'ensemble des communes du bassin Est, dont elle draine au quotidien de nombreux actifs. Les centralités du bassin Est se singularisent par des identités très contrastées liées à leur situation géographique, à l'intérieur (Gémenos, Roquefort-la-Bédoule, Carnoux-en-Provence, Ceyreste) ou sur le littoral (Cassis, La Ciotat). A l'instar des communes du bassin Ouest, la prise en compte des particularités de chaque centralité peut renforcer les différentes dimensions du positionnement métropolitain du territoire : développement économique et résidentiel, préservation et valorisation d'un capital nature et touristique exceptionnel (Parc National des Calanques, littoral balnéaire…).

- Les centralités de la baie de La Ciotat

La Ciotat est une centralité complète avec des éléments de mixité fonctionnelle, une attractivité touristique, des vocations économiques importantes avec près de 9 700 emplois[22] et 21 000 habitants[23] dans la centralité, une dynamique d'emplois en croissance en corrélation avec l'évolution du site des Chantiers navals. L'absence de transports en collectifs performants grève le bon fonctionnement de la centralité, ainsi que la concentration d'emplois dans le secteur d'Athélia et le manque de liens entre la zone d'activité et la centralité.

En continuité avec La Ciotat, la commune de Ceyreste est une centralité locale, articulée autour du centre ancien. Elle bénéficie d'un cadre de vie préservé, avec des capacités foncières susceptibles de permettre à terme une évolution limitée, notamment du fait de conditions d'accessibilité contraintes.

Enjeux du secteur de la baie de La Ciotat

- La préservation de la mixité fonctionnelle (habitat/activités) de la centralité de La Ciotat et la production de logements adaptée pour conforter l'attractivité sur son bassin ;
- La préservation des centres anciens et le confortement du rôle de centralité locale de Ceyreste.

[22] SIRENE 2015 – traitement AGAM
[23] Carroyage INSEE 2010

- Les centralités du secteur de Cassis et l'arrière-pays

Le secteur de Cassis et son arrière-pays comprend les communes de Carnoux-en-Provence et Roquefort-la-Bédoule.

La centralité de Cassis est avant tout un pôle touristique majeur, conforté par des paysages emblématiques et un environnement naturel d'exception. Sa notoriété est également fondée sur un terroir agricole unique et une production vinicole de renommée internationale. Les faibles opportunités d'évolution de son tissu urbain et des capacités foncières très limitées contraignent fortement son développement résidentiel.

Roquefort-la-Bédoule s'articule autour d'une centralité complète située au cœur du village. La proximité immédiate de l'échangeur autoroutier favorise son développement ainsi que les capacités constructives et de densification de la centralité. Son attractivité résidentielle est liée à son cadre de vie. Cependant, la desserte limitée par transports collectifs peut engendrer des difficultés de déplacement.

Avec ses équipements et commerces, la centralité de Carnoux-en-Provence présente des éléments de fonctionnement de rayonnement local. Son attractivité résidentielle résulte de la qualité de son cadre de vie. La topographie en vallon de la commune et l'absence de foncier disponible limitent toute perspective de développement de la centralité.

Enjeux du secteur de Cassis et son arrière-pays

- L'affirmation de sa dimension touristique à l'échelle métropolitaine et nationale de Cassis ;
- L'affirmation de la centralité de Roquefort-La Bédoule à l'échelle du bassin, en conjuguant protection et valorisation des potentiels de développement ;
- La préservation du cadre de vie et le confortement de la centralité de Carnoux-en-Provence à l'échelle locale.

- La centralité de Gémenos

De par sa situation géographique, Gémenos est une centralité dont le fonctionnement et le rayonnement sont plutôt tournés vers le Pays d'Aubagne. La centralité dispose d'un poids économique affirmé et d'envergure métropolitaine, bénéficiant d'une excellente accessibilité grâce sa connexion au réseau autoroutier et son implantation dans la Vallée de l'Huveaune, à proximité de Marseille et Aubagne. Cependant, son potentiel de développement est limité, avec peu de foncier disponible et de grandes entités naturelles protégées à proximité.

Enjeux de la centralité de Gémenos

- La poursuite du rayonnement économique de la zone d'activités ;
- Le confortement de la centralité du village à l'échelle locale.

10.2. Les secteurs résidentiels

Les espaces résidentiels monofonctionnels sont présents sur l'ensemble des communes de Marseille-Provence, du fait de leur fort développement en extension urbaine de la seconde moitié du XXe siècle et du phénomène global de périurbanisation.

Les secteurs qui présentent de faible densité (moins de 20 habitants / ha) comprennent les espaces de mitage urbain et des opérations de logements individuels sur des parcelles de surface importante. Ils sont localisés en couronne périphérique pour les communes hors Marseille, en interface avec les secteurs naturels et agricoles et couvrent des périmètres importants (La Ciotat, communes de la Côte Bleue, communes de la rive Sud de l'étang de Berre).

Sur Marseille, à l'exception de la colline Périer, ces secteurs se localisent essentiellement en interface avec les massifs naturels. Quelques zones résidentielles monofonctionnelles peu denses sont également présentes au sein de l'espace urbain dans le Grand Est de Marseille (Les Caillols, Les Trois-Lucs, Les Olives…).

Les secteurs de plus forte densité (plus de 20 habitants / ha) correspondent à des espaces de logements collectifs, principalement aux grandes opérations des années 1960 et 1970 réalisées sous forme d'habitat social ou de résidences privées. Souvent fermés dans leurs accès et déconnectés du tissu urbain environnant, ces sites sont nombreux sur Marseille. Ils sont localisés dans la grande couronne périphérique au Nord et au Sud, ainsi qu'aux confins de la ville dans les secteurs au contact avec les massifs, comme dans les communes de La Ciotat ou Cassis.

10.3. Les entrées de ville

Les détails des entrées de ville et territorialisation à l'échelle communale sont présentés dans « les fiches communales diagnostic » du présent PLUi.

Points de passage incontournables pour accéder aux territoires et à leurs différents espaces, les entrées de ville sont des séquences d'accès qui, par leur qualité, sont autant de vecteurs d'images. Différentes échelles spatiales peuvent être concernées dans la perception de ces entrées :

- l'échelle globale, par l'image qu'elle donne à voir du territoire ;
- l'échelle locale, avec une qualité des espaces publics ou des fronts bâtis qui participent de la qualité de vie et valorise le caractère agréable de la commune.

Il est donc essentiel de développer, sur ces secteurs stratégiques, des projets qui font ou feront office de vitrine de la ville dans une logique qualitative à long terme.

Singularisées dans bien des cas par des problématiques de développement urbain ou de requalification de différentes natures, les séquences d'entrée de ville sont susceptibles d'être concernées par des marges de recul liées à l'application des dispositions de la Loi Barnier.

Cette loi permet, sur des secteurs situés le long de certains axes majeurs (hors des espaces urbanisés des communes et longés par des voies classées à grande circulation) de poser des conditions préalables d'ouverture à l'urbanisation sur cinq points : les nuisances, la sécurité, la qualité architecturale, la qualité de l'urbanisme et la qualité des paysages. Les enjeux relatifs à ces sites relèvent donc d'un large spectre d'intervention : aménagements paysagers et de voirie ponctuels, urbanisme opérationnel et/ou réglementaire.

Armature urbaine : un Territoire structuré par différentes centralités

CHIFFRES-CLES

- *33 centralités maillent l'ensemble du Territoire du Conseil de Territoire Marseille Provence.*

ENJEUX

- *La construction d'un projet de Territoire basée sur les identités de chaque commune (touristique/balnéaire, vocation économique métropolitaine…) et les particularités de leurs centralités (dimension patrimoniale…).*
- *L'organisation et le développement des centralités selon des logiques de cohérence géographique : bassin de vie, littoral.*
- *La mise en réseaux des centralités de quartiers, de communes et de proximité qui présentent un fort potentiel de développement urbain, avec des dessertes en transports en commun adaptées.*
- *La limitation des grands projets d'habitat trop déconnectés des centralités.*
- *Une meilleure prise en compte des secteurs d'entrées de ville, vecteurs d'une image forte du Territoire. Les potentialités d'aménagement ou les préservations paysagères sont des éléments clés pour le traitement à venir de ces espaces.*

11. Equipements et réseaux

11.1. Equipements métropolitains et de proximité : des disparités locales et thématiques fortes

11.1.1. Les grands équipements métropolitains

Les équipements métropolitains sont aujourd'hui situés à 75 % dans le Grand Centre-Ville de Marseille. Cette concentration permet à Marseille d'afficher un rang de capitale régionale. Celle-ci abrite, entre autres :

- Des grands équipements administratifs : Préfecture, Hôtel de Région, Hôtel de Département, palais de justice, Chambre de Commerce et d'Industrie, Hôtel de Ville ;
- Des grands équipements culturels : le Mucem, l'Opéra, le Théâtre de la Criée ;
- Des grands équipements médicaux : quatre établissements de l'Assistance Publique des Hôpitaux de Marseille (APHM) offrant plus de 1 300 lits d'hospitalisation, dont celui de La Timone qui est le 1er centre hospitalier de la région. De grands équipements privés complètent cette offre (Institut Paoli Calmettes) ;
- Des grands équipements sportifs (Stade Vélodrome, le Palais de la glisse « POMGE »,…).

Certains de ces équipements sont aujourd'hui obsolètes au regard des standards internationaux (Palais des Sports, la salle de spectacle du Dôme).

D'autres communes disposent également d'équipements culturels et sportifs de rayonnement intercommunal parmi lesquelles :

- La Ciotat : cinéma Lumière, Eden Théâtre, théâtre du Golfe (capacité de 260 spectateurs), conservatoire de Musique, théâtre de Verdure … ;
- Gémenos : Espace Sport et Culture (capacité de 380 places), Aquagem … ;
- Cassis : piscine et pôle de loisirs communautaire des Gorguettes ;
- Marignane et Châteauneuf-lès-Martigues : médiathèques, salles de spectacle, écoles de musique, école régionale d'art dramatique, conservatoire, plaine sportive Bolmon, base de loisirs de l'Estéou …

L'offre en équipements des territoires voisins doit également être prise en compte. Avec des grands équipements culturels, sportifs et médicaux, les territoires du Pays d'Aix et du Pays de Martigues rayonnent en effet au-delà de leurs limites. A titre d'exemple, les communes au Sud de l'étang-de-Berre ne disposant pas de grands équipements de santé se déplacent sur Marseille ou plus rapidement sur Martigues au Centre hospitalier des Rayettes et à Vitrolles qui possède une clinique privée. Ces mêmes communes se dirigent également plus facilement vers les centres commerciaux et multiplex de Plan-de-Campagne et de Vitrolles, plus accessibles et relativement proches.

11.1.2. Les équipements de proximité/structurant

A un niveau inférieur des équipements métropolitains, Marseille Provence comprend des équipements de proximité dédiés à une pratique quotidienne ou hebdomadaire, mais aussi des équipements structurants liés à une fréquentation plus exceptionnelle (sortie de loisirs).

Ainsi, en relais de l'offre métropolitaine, l'ensemble du territoire bénéficie d'équipements culturels de bon niveau et de bonne qualité. Au-delà des bibliothèques qui sont assez bien implantées, la vie culturelle doit également son dynamisme aux nombreux théâtres.

Ils sont largement représentés à Marseille, qui se distingue par une quarantaine de « petits et moyens » théâtres et de cafés-théâtres mais aussi par des théâtres de taille plus importante (Opéra, La Criée). Cette densité d'équipements permet d'ailleurs à Marseille d'être la deuxième place théâtrale en France en termes de fréquentation.

En revanche, en matière d'équipements de proximité (stades, gymnases, bibliothèques, salles polyvalentes…), le constat est à nuancer. Alors que les communes du bassin Est disposent d'un bon niveau d'équipements de proximité proche de celui de la région (5,3 équipements pour 10 000 habitants contre 7,5 en PACA), des disparités sont à souligner sur le reste du territoire de Marseille Provence. En effet, certains déficits persistent sur le Nord et l'Est de Marseille, ainsi que sur le bassin Ouest qui est le moins équipé (2,8 équipements pour 10 000 habitants).

11.1.2.1. Les équipements d'enseignement primaire et secondaire

Marseille-Provence présente une offre d'équipements d'enseignement primaire et secondaire satisfaisante. Chaque commune dispose d'au moins un groupe scolaire.

On compte ainsi sur le territoire :

- 630 écoles primaires regroupant 107 839 écoliers en 2015 ;
- 115 collèges de l'enseignement secondaire regroupant 49 181 collégiens en 2013.

L'offre en écoles maternelles et élémentaires

L'évolution générale des équipements d'enseignement primaire sur la période 2010-2015 souligne une dynamique positive avec une hausse à la fois du nombre d'établissements, de classes et d'effectifs : +5 écoles, +84 classes et +3 800 élèves. Cette évolution traduit une tendance à la densification des groupes scolaires (davantage de classes par écoles et davantage d'élèves par classe), due à une capacité d'absorption des 3 800 élèves supplémentaires par la création de 5 écoles.

Malgré une forte dominance des écoles primaires publiques (86 % des effectifs en 2015), les écoles primaires privées sont bien implantées sur le territoire du PLUi et dépassent même la moyenne nationale (14,37 % au niveau intercommunal sur la période 2010-2015 contre 13,41 % au niveau national sur la période 2011-2012).

Cette dynamique souligne un équilibrage des écoles maternelles et élémentaires publiques/privées dans l'évolution globale publique :

- d'une part, l'écart se resserre concernant les conditions d'accueil des écoles élémentaires ;
- d'autre part, l'écart se creuse au sein des écoles maternelles au profit du public.

L'offre en collèges

Le territoire de Marseille-Provence compte 115 collèges pour environ 50 000 collégiens en 2013. On constate une part plus importante de collèges publics (60 %) que de collèges privés (40 %), lesquels sont de plus petites capacités (moyenne de 117 élèves par collège dans le privé contre 516 dans le public).

A l'exception de 6 communes qui n'en possèdent pas (Carnoux-en-Provence, Carry-le-Rouet, Ceyreste, Ensuès-la-Redonne, Le Rove et Roquefort-la-Bédoule), l'offre en collège public est relativement homogène sur l'ensemble du territoire. Toutefois, proportionnellement à sa population, 80 % des collèges publics sont implantés à Marseille. A l'inverse, les 46 collèges privés recensés sur Marseille-Provence sont répartis uniquement au sein de 4 communes : Marseille, Gignac-la-Nerthe, Marignane et Carnoux-en-Provence. Une forte concentration est également à souligner sur Marseille, qui regroupe 93 % des collèges privés du territoire du PLUi (soit 43 collèges) et accueille 90 % des collégiens (soit 12 186 collégiens).

A l'échelle départementale, 65 collèges privés sont enregistrés en 2013 et 71 % sont implantés sur ces 4 communes dont 66 % d'entre eux sur Marseille. Le reste de l'offre est réparti entre 10 autres communes hors de Marseille-Provence dont 14 % à Aix-en-Provence. A l'échelle du Conseil de Territoire de Marseille-Provence, le taux des collèges privés est nettement supérieur à celui du département (40 % contre 21 %).

Sur la période 2008-2013, on constate une dynamique en faveur des collèges privés (+470 élèves). En revanche, l'offre en collège public connait la perte d'un établissement (-1 315 élèves). Cette tendance s'explique par le rééquilibrage du taux de remplissage des collèges publics, qui n'était que de 83 % en 2008 contre 90 % en 2013 suite à la suppression d'un établissement. Le taux de remplissage est aujourd'hui satisfaisant (marge de 4 372 élèves contre 7 440 en 2008) et est identique à celui des Bouches-du-Rhône.

L'offre en éducation prioritaire

Par ailleurs, les établissements scolaires se caractérisent par une surreprésentation de l'enseignement prioritaire, particularité propre au bassin Centre. Avec 37 % d'élèves de primaire dont 34 % d'élèves d'élémentaire, ce bassin regroupe trois fois plus d'élèves scolarisés en enseignement prioritaire que sur le reste du département.

Le même constat est à souligner sur les collèges ECLAIR (Ecole Collège Lycée Ambition Innovation Réussite) qui sont uniquement implantés à Marseille : 26 collèges sont en réseaux

d'éducation prioritaire (REP) dont seulement 3 sont privés. Ce type d'enseignement représente 26 % des collèges marseillais et 22 % des collèges intercommunaux.

11.1.2.2. Les équipements sportifs et de loisirs

Malgré des équipements de rangs métropolitains, le territoire marseillais est marqué par un déficit et une obsolescence de certaines installations. Il existe en effet de réelles disparités entre des territoires bien dotés (Sud et Nord-Est) mais qui subissent des reports de fréquentation et d'autres secteurs insuffisamment équipés au regard des besoins (Nord-Littoral et Centre-Ville). Les équipements sportifs doivent même, dans certains quartiers, être améliorés pour offrir des conditions d'accueil satisfaisantes pour toutes les pratiques (clubs, scolaires, grand public).

L'obtention du titre de la capitale européenne du sport 2017 par la Ville de Marseille devrait servir d'accélérateur à la rénovation des équipements sportifs à l'échelle communale mais aussi sur l'ensemble du territoire de Marseille-Provence.

Alors que le bassin Centre est marqué par un déficit d'attractivité de ses équipements sportifs, le bassin Est se différencie par une offre de qualité reposant sur deux centres de loisirs nautiques : Aquagem à Gémenos (offre privée) et le centre aquatique des Gorguettes à Cassis (unique équipement sportif communautaire). De même, le bassin Ouest est particulièrement bien doté. L'offre y est structurée autour des 3 piscines de Marignane, du stade d'athlétisme du Bolmon et de la toute récente plaine sportive de Châteauneuf-lès-Martigues.

En dehors de ces infrastructures, Marseille-Provence bénéficie d'un cadre naturel propice aux activités sportives et de loisirs de plein air. Les massifs et la mer génèrent une gamme d'activités très variée : VTT, randonnées, escalade et équitation à l'intérieur des terres ; plongée, nautisme et autres loisirs balnéaires le long du littoral ou sur l'étang de Berre. A titre d'exemple, la future base de loisirs de l'Estéou à Marignane constituera un parc de loisirs important en lien avec le lido du Jaï.

11.1.2.3. Les équipements de la Plaisance

Le littoral du territoire est le support d'un complexe portuaire de plus de 13 000 anneaux dont 8 600 sont gérés par la métropole d'Aix-Marseille-Provence sur 24 ports de plaisance. Ceux-ci sont dispersés depuis Sausset-les-Pins jusqu'à La Ciotat. Avec ses 13 ports, le littoral marseillais présente la plus grande capacité d'accueil de Marseille-Provence (69%). Celle-ci est importante notamment au Vieux-Port (port le plus important avec 3 000 anneaux) et se répartit de l'Estaque-Corbière à la Pointe-Rouge en passant par le Frioul.

Les 11 autres ports de plaisance sont situés sur le littoral entre l'étang-de-Berre, la Côte Bleue et les Calanques. A contrario du littoral marseillais, ces sites se caractérisent par un environnement exceptionnel (cas de Port-Vieux à La Ciotat et de la zone de mouillage et d'équipement léger Port-Miou à Cassis) et par une grande qualité paysagère (Niolon, Sausset- les-Pins).

11.1.2.4. Les équipements de santé

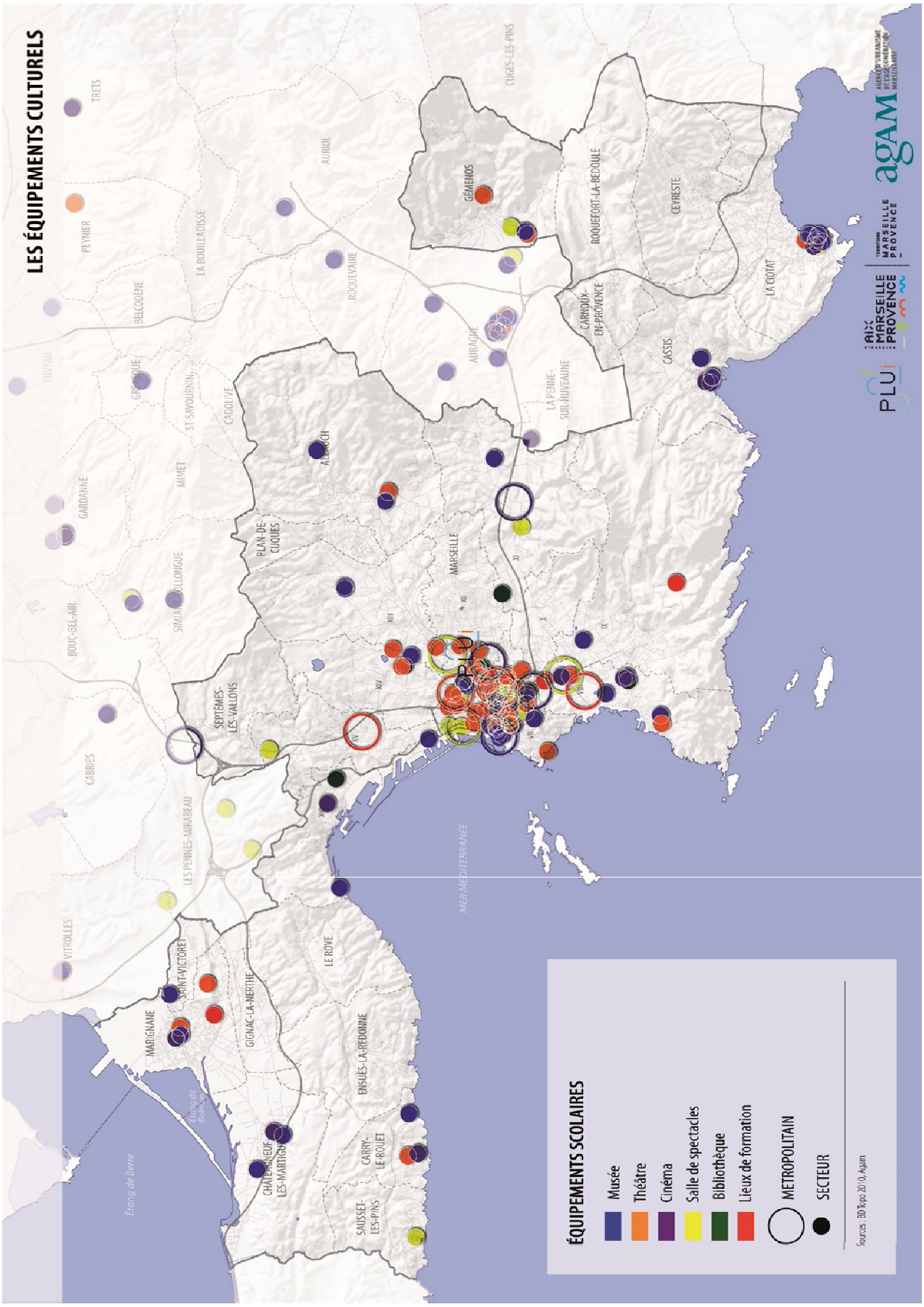
Les équipements de santé sont bien représentés à Marseille. Elle bénéficie d'une des meilleures offres de Santé de France qui génère une forte attractivité au niveau régional mais aussi national pour certaines spécialités médicales. Certains services liés à la cancérologie, la maternité et la pédiatrie ont en effet été désignés comme pôles d'excellence. L'offre en matière d'équipements hospitaliers se décline en trois pôles sur le territoire marseillais : l'Hôpital Nord, l'Hôpital de la Timone et l'Hôpital de la Conception au Centre, et l'Hôpitaux Sud. L'offre privée est aussi très présente et propose des soins de très haute qualité (Institut Paoli Calmettes à Marseille).

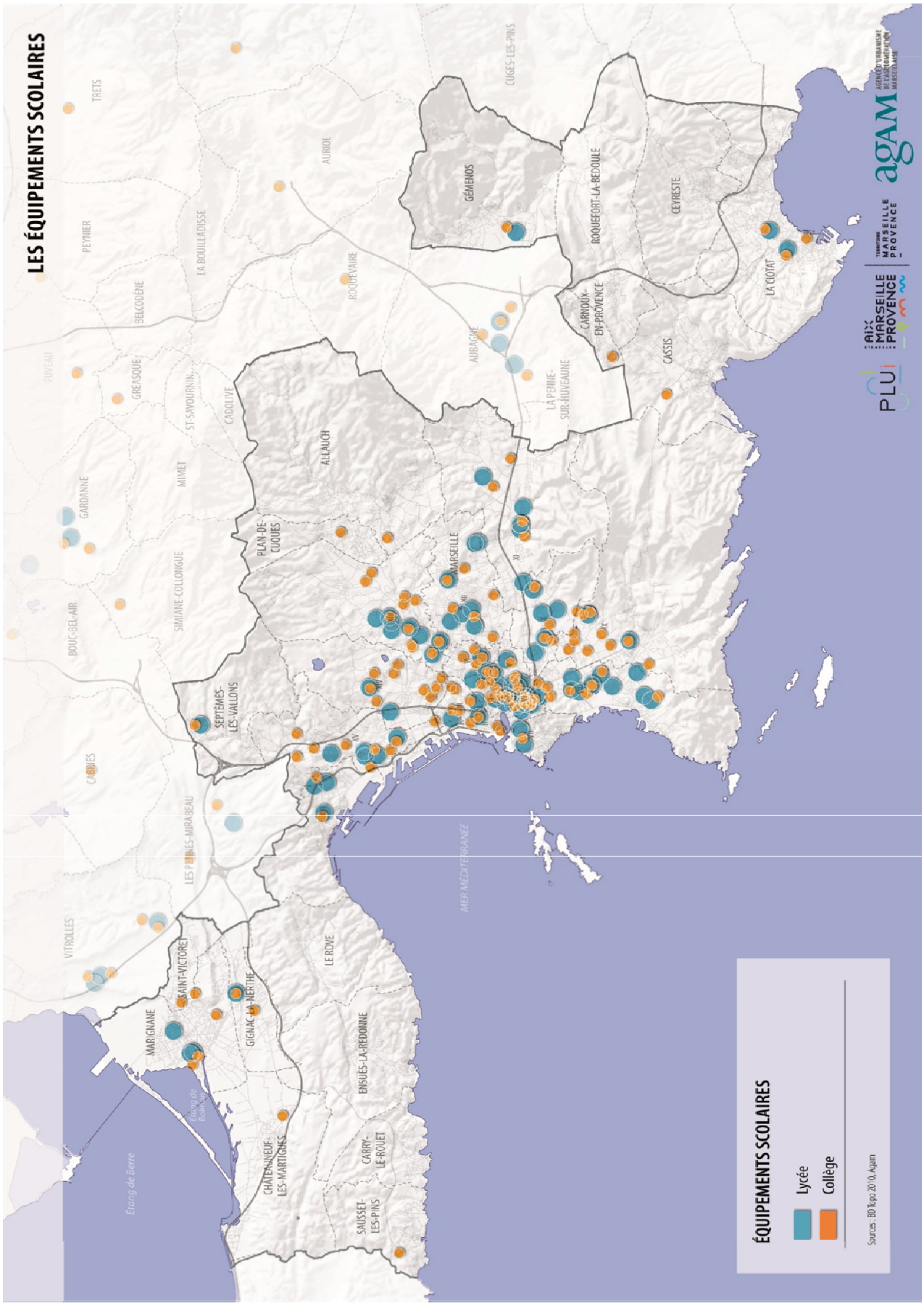
Marignane occupe également une place centrale au sein du Bassin Ouest puisque sa clinique est le seul établissement hospitalier de ce secteur. Sur ce dernier, les densités d'infirmiers et de médecins généralistes sont, en revanche, sensiblement plus faibles que sur le reste du territoire.

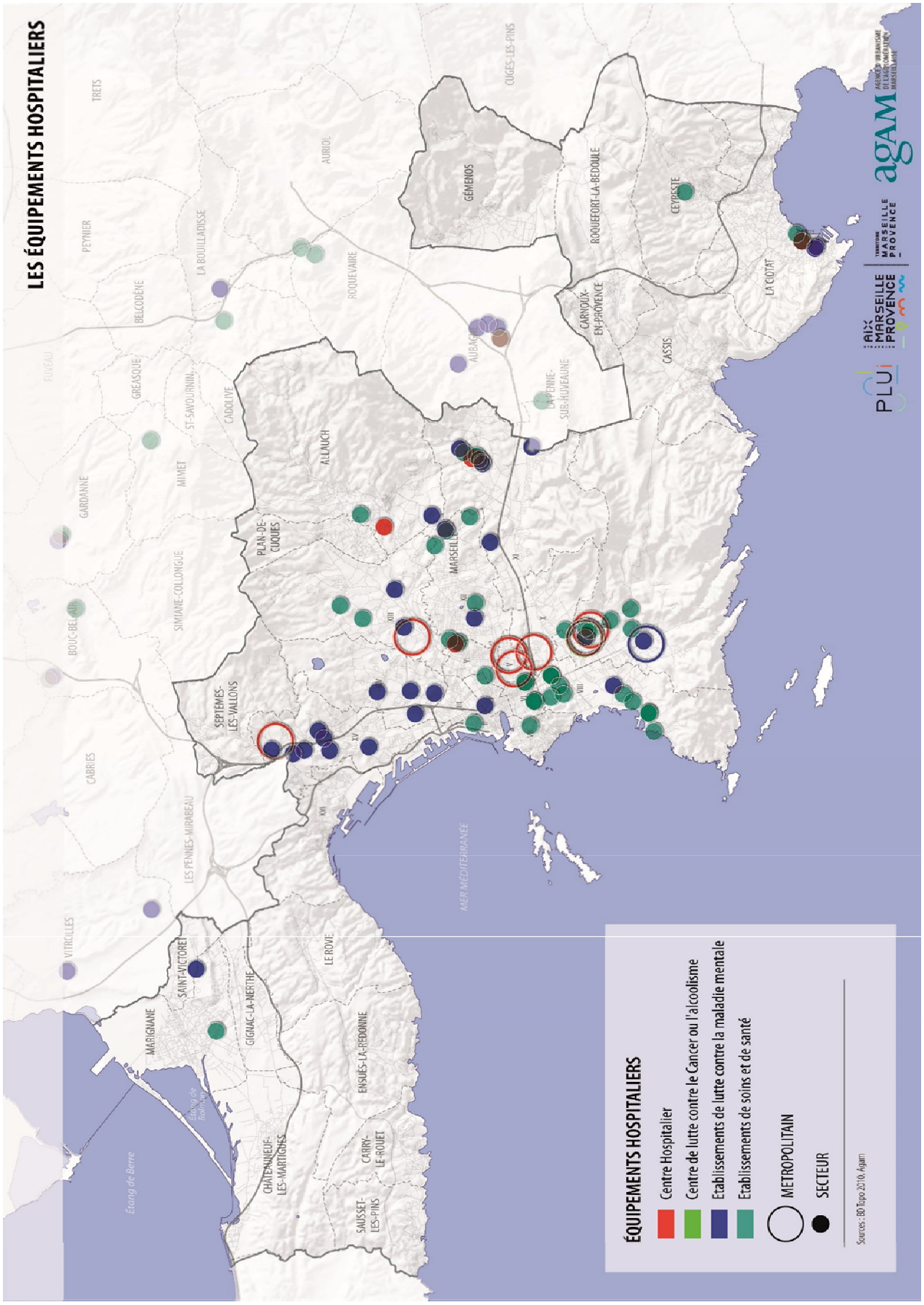
La Ciotat présente une offre en équipements de santé relativement étoffée sur le bassin Est avec un rayonnement au-delà du département pour les communes de l'Ouest varois, notamment avec le centre hospitalier comprenant une maternité, une clinique, un hôpital de jour orienté vers la psychiatrie et un centre de réadaptation fonctionnelle.

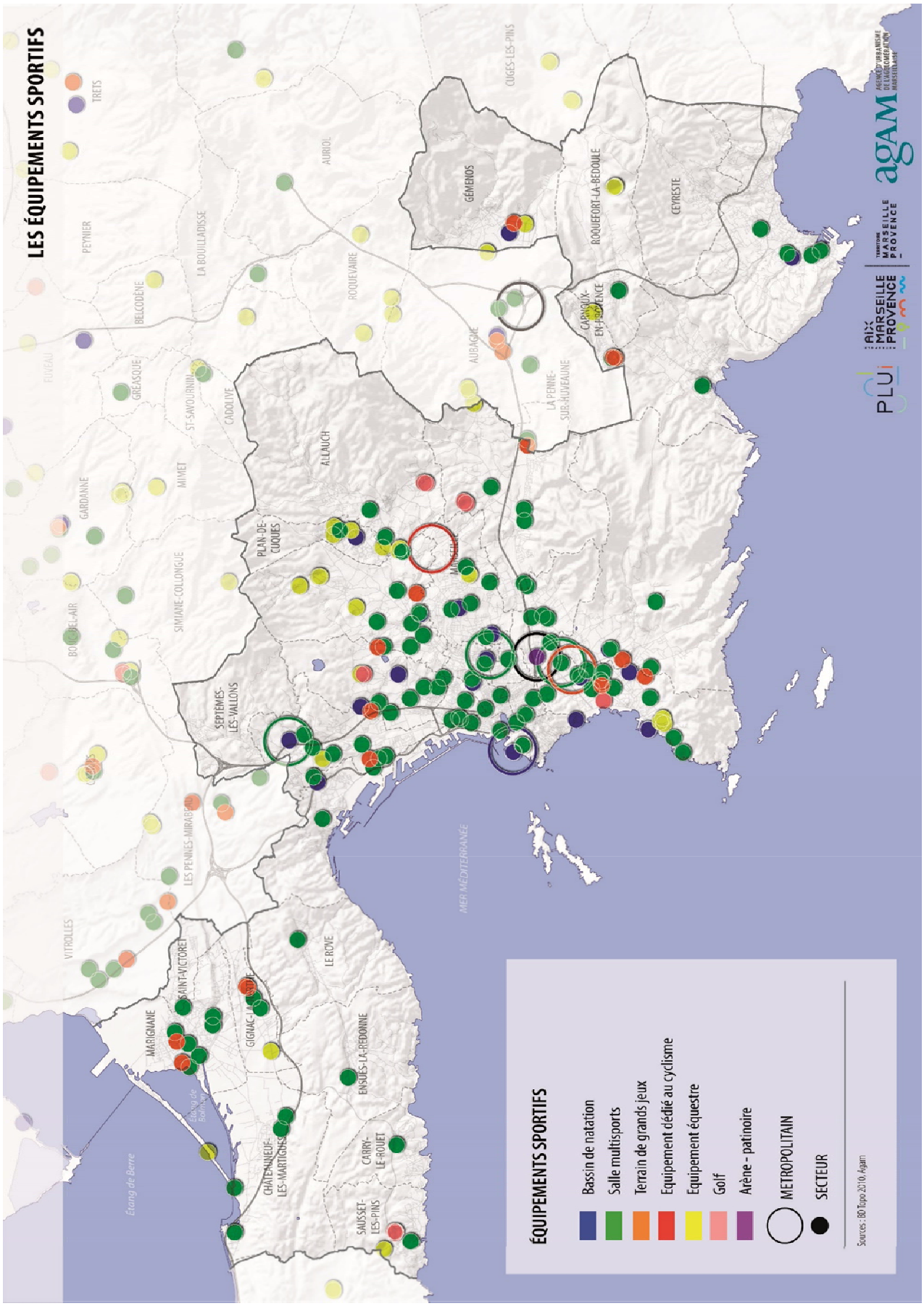
Les équipements de santé sont complétés par une vingtaine d'établissements d'hébergement pour personnes âgées principalement implantés à Plan-de-Cuques, Roquefort-la-Bédoule et à Marignane.

L'offre en matière de santé doit également être considérée à une échelle plus large. Les territoires voisins sont particulièrement bien pourvus avec notamment le Centre Hospitalier Edmond Garcin et la clinique privée de la Casamance à Aubagne, le Centre Hospitalier des Rayettes de Martigues et la clinique privée de Vitrolles.


LES ÉQUIPEMENTS CULTURELS
ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES
Musée
Théâtre
Cinéma
Salle de spectacles
Bibliothèque
Lieux de formation
METROPOLITAIN
SECTEUR
Sources : BD Topo 2010, Agam
MARSEILLE
AUBAGNE
LA CIOTAT
CASSIS
CEYRESTE
ROQUEFORT-LA-BEDOULE
CARNOUX-EN-PROVENCE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
GÉMENOS
CUGES-LES-PINS
ROQUEVAIRE
AURIOL
PEYNIER
TRETS
LA BOUILLADISSE
BELCODÈNE
GRÉASQUE
ST-SAVOURNIN
CADOLIVE
MIMET
GARDANNE
ALLAUCH
PLAN-DE-CUQUES
SEPTÈMES-LES-VALLONS
CABRIES
BOUC-BEL-AIR
SIMIANE-COLLONGUE
LES PENNES-MIRABEAU
VITROLLES
MARIGNANE
SAINT-VICTORET
GIGNAC-LA-NERTHE
LE ROVE
ENSUÈS-LA-REDONNE
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
Étang de Berre
MER MÉDITERRANÉE
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agAM


LES ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES
TRETS
PEYNIER
BELCODÈNE
LA BOUILLADISSE
AURIOL
ROQUEVAIRE
CUGES-LES-PINS
GÉMENOS
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
CEYRESTE
LA CIOTAT
FUVEAU
GREASQUE
ST-SAVOURNIN
CADOLIVE
AUBAGNE
CARNOUX-EN-PROVENCE
CASSIS
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
ALLAUCH
GARDANNE
MIMET
PLAN-DE-CUQUES
MARSEILLE
BOUC-BEL-AIR
SIMIANE-COLLONGUE
SEPTÈMES-LES-VALLONS
CABRIÈS
LES PENNES-MIRABEAU
MER MÉDITERRANÉE
VITROLLES
SAINT-VICTORET
MARIGNANE
GIGNAC-LA-NERTHE
LE ROVE
ENSUÈS-LA-REDONNE
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
Étang de Berre
Étang de Bolmon
ÉQUIPEMENTS SCOLAIRES
Lycée
Collège
Sources : BD Topo 2010, Agam
PLUi
aix MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agAM


LES ÉQUIPEMENTS HOSPITALIERS
ÉQUIPEMENTS HOSPITALIERS
Centre Hospitalier
Centre de lutte contre le Cancer ou l'alcoolisme
Etablissements de lutte contre la maladie mentale
Etablissements de soins et de santé
METROPOLITAIN
SECTEUR
Sources : BD Topo 2016 Agam
MER MÉDITERRANÉE
Étang de Berre
MARSEILLE
AUBAGNE
LA CIOTAT
CASSIS
CEYRESTE
ROQUEFORT-LA-BEDOULE
CARNOUX-EN-PROVENCE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
GÉMENOS
CUGES-LES-PINS
ROQUEVAIRE
AURIOL
TRETS
PEYNIER
BELCODÈNE
LA BOUILLADISSE
FUVEAU
GRÉASQUE
ST-SAVOURNIN
CADOLIVE
ALLAUCH
MIMET
GARDANNE
PLAN-DE-CUQUES
SIMIANE-COLLONGUE
BOUC-BEL-AIR
SEPTÈMES-LES-VALLONS
CABRIES
LES PENNES-MIRABEAU
VITROLLES
SAINT-VICTORET
MARIGNANE
GIGNAC-LA-NERTHE
LE ROVE
ENSUÈS-LA-REDONNE
CARRY-LE-ROUET
CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES
SAUSSET-LES-PINS
PLUi
AIX MARSEILLE PROVENCE
TERRITOIRE MARSEILLE PROVENCE
agam


LES ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
ÉQUIPEMENTS SPORTIFS
Bassin de natation
Salle multisports
Terrain de grands jeux
Equipement dédié au cyclisme
Equipement équestre
Golf
Arène - patinoire
METROPOLITAIN
SECTEUR
Sources : BD Topo 2010, Agam
MER MÉDITERRANÉE
Etang de Berre
MARSEILLE
AIX-EN-PROVENCE
AUBAGNE
LA CIOTAT
CASSIS
LA CADIÈRE-D'AZUR
LE BEAUSSET
OLLIOULES
SANARY-SUR-MER
BANDOL
LE CASTELLET
SIX-FOURS-LES-PLAGES
LA SEYNE-SUR-MER
TOULON
LA GARDE
LA VALETTE-DU-VAR
LE PRADET
CARQUEIRANNE
HYÈRES
LA CRAU
PUGET-SUR-ARGENS
FRÉJUS
SAINT-RAPHAËL
ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS
LES ARCS
CALLIAN
LE MUY
LORGUES
TRANS-EN-PROVENCE
LA MOTTE
DRAGUIGNAN
LES ADRETS-DE-L'ESTÉREL
MANDELIEU-LA-NAPOULE
CANNES
LA BOCCA
MOUGINS
VALLAURIS
GOLFE-JUAN
VALLAURIS-GOLFE-JUAN
ANTIBES
JUAN-LES-PINS
CAGNES-SUR-MER
VILLENEUVE-LOUBET
LE CANNET
MANDELIEU-LA-NAPOULE
LA ROQUETTE-SUR-SIAGNE
PEGOMAS
MOUANS-SARTOUX
MIRAMAS
SAINT-MARTIN-DE-CRAU
ARLES
SALON-DE-PROVENCE
ISTRES
PORT-DE-BOUC
MARTIGUES
FOS-SUR-MER
GIGNAC-LA-NERTHE
MARIGNANE
SAINT-VICTORET
VITROLLES
LES PENNES-MIRABEAU
SEPTÈMES-LES-VALLONS
PLAN-DE-CUQUES
ALLAUCH
MIMET
SIMIANE-COLLONGUE
LA BOUILLADISSE
ROQUEVAIRE
AURIOL
CUGES-LES-PINS
GÉMENOS
ROQUEFORT-LA-BÉDOULE
CEYRESTE
CARNOUX-EN-PROVENCE
LA PENNE-SUR-HUVEAUNE
CADOLIVE
ST-SAVOURNIN
GRÉASQUE
BELCODÈNE
PEYNIER
TRETS
GARDANNE
BOUC-BEL-AIR
FUVEAU
ENSUES-LA-REDONNE
CARRY-LE-ROUET
SAUSSET-LES-PINS
CHÂTEAUNEUF-LES-MARTIGUES
LE ROVE
PLUi
MARSEILLE PROVENCE
agam

11.2. Déchets, eaux et assainissement : des modes de traitement en évolution

11.2.1. Déchets

La gestion des déchets ménagers et assimilés (collecte, transfert, prétraitement et traitement) est de la compétence du Conseil de Territoire de MP.

En 2014, le territoire a produit 650 596 tonnes de déchets ménagers et assimilés, soit 624 kg/habitant, ce qui représente une diminution de 0,4 % par rapport à 2013. Représentant environ 60 %, les ordures ménagères résiduelles ont en revanche augmenté de 1,2 %. Cette hausse est essentiellement concentrée sur la ville de Marseille et peut s'expliquer par la forte évolution de la fréquentation touristique.

Parallèlement, la collecte sélective progresse sur l'ensemble du territoire. En 2014, elle concerne 35 % des déchets collectés par le biais des 4 400 points d'apport volontaire, des 87 000 bacs jaunes individuels et collectifs, des 18 déchèteries et des 2 plateformes de tri.

Le taux de valorisation global des déchets atteint 83 % en 2014. La transformation des déchets en ressource est notamment réalisée au sein du centre multi filières EVERE de Fos-sur-Mer qui valorise 60 % des déchets collectés de MP.

11.2.2. Eau potable

En 2014, les prélèvements pour l'adduction en eau potable ont représenté un volume de 203,8 millions de m³. L'alimentation en eau potable est assurée à 86 % par le canal de Marseille, à 13 % par le canal de Provence et à moins de 1 % par quelques forages. Ces deux canaux permettent d'acheminer les eaux de la Durance et du Verdon, cours d'eau issus des glaciers alpins et qui constituent la ressource principale en eau. Ils alimentent toutes les communes du territoire, à l'exception de Gémenos-village (la zone industrielle de Gémenos l'est), Plan-de-Cuques et Saint-Victoret.

Parallèlement, les nappes d'eau souterraines permettent d'assurer une ressource de secours ou d'appoint via les deux captages de Gémenos, le puit Saint-Joseph à Marseille et les forages d'Aubagne.

Depuis le 1er juillet 2014, la Société des Eaux de Marseille (SEM) exploite le réseau public d'eau potable sur la majeure partie du territoire MP. Reposant sur environ 3 000 km de canalisations et 118 réservoirs d'eau potable, le système de production et de distribution dispose d'un bon rendement global (83 %).

En termes de capacité de production, le diagnostic réalisé pour le Schéma Directeur d'Alimentation en Eau Potable 2016-2031 de l'ancienne communauté urbaine MPM (approuvé le 25 septembre 2015) a montré que celle-ci serait globalement satisfaisante à l'horizon 2040 pour le territoire.

11.2.3. Assainissement

Le Conseil de Territoire de MP assure depuis le 1er janvier 2001, le transport et l'épuration des eaux usées. S'étendant sur environ 2 600 km, le réseau d'assainissement est de type séparatif à l'exception du centre-ville de Marseille qui repose sur un réseau de collecte unitaire.

Les eaux usées sont ensuite traitées par 10 stations d'épuration qui sont aux normes biologiques et d'une capacité totale maximale de 2,1 millions équivalents habitants. 89 % de la capacité est absorbée par la seule station d'épuration de Geolide qui traite les eaux usées de Marseille et de 15 communes voisines (dont 10 qui n'appartiennent pas à MP) et dont les rejets se font principalement en milieu marin (Calanque de Cortiou). Il est à noter que la station d'épuration de Niolon, dont le rendement MEST n'est pas satisfaisant, va être détruite en 2019 et les effluents seront raccordés au réseau de Marseille.

La capacité totale de traitement étant bien supérieure au nombre d'habitations de MP (plus d'1 million d'habitants en 2011) assure une marge de manœuvre en vue des perspectives démographiques futures mais aussi afin d'absorber les effluents supplémentaires générés en période touristique. Elle permet également la prise en compte des eaux pluviales parasites de Marseille collectées par le réseau unitaire. Les études menées dans le cadre du schéma directeur d'assainissement sanitaire approuvé le 25 septembre 2015 n'ont pas conduit à envisager des manques de capacité des stations d'épuration. Seul l'ajout de modules de biofiltration sur la station de Marseille, envisagé dès sa construction, a été jugé nécessaire afin de porter la station à sa capacité maximale.

Le Contrat d'agglomération 2014 signé par MP et l'Agence de l'Eau apportera à ce titre une amélioration du système d'assainissement. Il prévoit notamment la création de 5 bassins de rétention sur le réseau de Marseille permettant de multiplier la capacité de stockage des eaux de pluie. En réduisant les by-pass en mer, ces bassins garantiront la conformité des rejets avec la directive européenne sur les Eaux Résiduelles Urbaines.

Ce sont environ 173 000 abonnés qui ont bénéficié en 2014 d'un assainissement collectif contre 11 403 constructions qui fonctionnement sur un assainissement autonome, soit 2 % du mode d'assainissement sur le total des logements de MP. Afin d'assurer le contrôle des installations individuelles, cette compétence relative au Service Public d'Assainissement Non Collectif (SPANC) a été transférée à la SERAM.

11.3. Réseaux numériques : un territoire non connecté de façon uniforme

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a voté en octobre 2018 une « stratégie commune d'aménagement numérique du territoire », élaborée en partenariat avec les départements et l'Etat. Elle vise à « donner un cadre de cohérence permettant de faire converger les orientations et les projets numériques des acteurs publics et privés » et intègre les problématiques liées aux infrastructures (réseaux et données), aux services et aux usages numériques.

Le département des Bouches-du-Rhône s'était quant à lui doté en 2016 d'un « Schéma directeur territorial d'aménagement numérique »(SDTAN) dont le but est de définir un plan d'action qui vise à :

- couvrir en 2022 l'ensemble du département en FTTH, grâce à l'initiative publique venant en complément de l'action des opérateurs ;
- suivre les déploiements des opérateurs sur la zone très dense et la zone AMII (Appel à Manifestation d'Intention d'Investissement) ;
- accompagner les collectivités dans la maîtrise et le suivi de leurs infrastructures et de télécommunications déployées sur leurs territoires.

95 % du territoire des Bouches-du-Rhône est en zone d'initiative privée, ce qui est le cas pour le territoire du Conseil de Territoire Marseille Provence.

La totalité de la commune de Marseille est classée par l'ARCEP (Autorité de Régulation des Communications Electroniques et des Postes) en « zone très dense » ou « zone noire », comme 147 autres communes en France. Elle fait donc l'objet d'un déploiement de la fibre optique par les opérateurs privés selon le principe de libre concurrence. Mais les zones très denses, Marseille en particulier, sont hétérogènes en termes de densité.

Les 17 autres communes de MP font partie d'une « zone conventionnée » (avec SFR ou Orange). Le SDTAN a identifié ce problème et a défini, avec le concours des « opérateurs et des Territoires », les « zones sensibles », dont certaines à Marseille et dans les autres communes de Marseille Provence, sont susceptibles de ne pas être couvertes par les opérateurs en 2020. Orange a confirmé ses engagements initiaux, SFR n'a pas répondu. A termes, si les engagements des opérateurs ne sont pas tenus, les collectivités peuvent faire constater cette défaillance et prendre le relais.

Au premier trimestre 2019 (source Open data-Arcep), près de 60 % des logements de Marseille Provence étaient bien raccordables : 62 % à Marseille, 66% à Marignane, 34 % à la Ciotat et 42 % à Allauch pour les principales communes.

Equipements et réseaux

CHIFFRES-CLES

- *75 % des équipements métropolitains situés dans le Grand Centre-ville de Marseille.*
- *Quatre établissements hospitaliers au sein de Marseille offrant plus de 1 300 lits d'hospitalisation dont La Timone, 1er centre hospitalier de la région.*
- *630 écoles primaires dont 107 839 écoliers en 2015 et 115 collèges dont 49 181 collégiens en 2013 répartis sur le Conseil de Territoire de MP.*
- *24 ports de plaisance dispersés sur un Territoire allant de Sausset-les-Pins à La Ciotat dont 13 ports sur le littoral marseillais.*
- *Une production de 650 596 tonnes de déchets ménagers et assimilés en 2014, soit 624 kg/habitant.*
- *Un prélèvement de 203,8 millions de m³ d'eau potable en 2014.*
- *10 stations d'épuration d'une capacité totale maximale de 2,1 millions équivalents habitants.*

ENJEUX

- *Une remise à niveau des structures existantes sur Marseille, notamment sportives, pour conforter sa place au niveau métropolitain et répondre à la concurrence territoriale.*
- *Un rééquilibrage territorial de l'offre en équipements de proximité sur le Bassin Ouest et la consolidation en équipements structurants sur La Ciotat et Gémenos pour renforcer leur rôle de centralité au sein du Bassin Est.*
- *La consolidation de la vocation de loisir et sportive des espaces littoraux (Côte Bleue et Étang de Berre) en améliorant leur accessibilité.*
- *La poursuite de la réduction de la production de déchets et de leur valorisation via le développement d'installations nécessaires au recyclage des déchets.*
- *La préservation de la qualité des masses d'eau d'approvisionnement (canal de Marseille et captage) et l'amélioration de l'autonomie d'alimentation du réseau en eau potable.*
- *La limitation des systèmes d'assainissement non collectif et la poursuite des aménagements assurant la gestion des eaux pluviales afin de réduire les rejets sans traitement lors de pluies importantes.*
- *L'adéquation entre développement du numérique et aménagement, particulièrement en mettant l'accent sur les secteurs fortement dépendants (technopôles, secteurs de bureaux, espaces économiques…).*

12.Energie et changement climatique

12.1. Les différentes sources de production d'énergie, consommation et sobriété énergétique

Une dépendance énergétique marquée du territoire vis-à-vis de l'extérieur : le territoire produit 0,9 % de l'énergie consommée soit 32 000 tep pour 3,27 Mtep/an environ (*Source Energ'air, 2010)*.

Le premier poste de consommation est le résidentiel/tertiaire (44,6 %), puis l'industrie (37,6 %) et les transports (17,6 %).

Les situations sont plus contrastées à l'échelle de chaque commune, selon les secteurs les plus énergivores. Certaines communes sont marquées par la présence d'activités industrielles très consommatrices comme la raffinerie à Châteauneuf-les-Martigues, l'usine de chaux à Ensuès-la-Redonne, de l'industrie manufacturière à Septèmes-les-Vallons et à Gémenos (nouvelles technologies). D'autres communes sont marquées par de fortes consommations énergétiques liées aux déplacements automobiles selon le mode de vie de ces habitants tels que Le Rove, Roquefort-la-Bédoule et Cassis. Rapporté à la population, les communes à vocation résidentielles situées en périphérie des principaux pôles urbains de Marseille, La Ciotat et Marignane consomment le plus d'énergie aussi bien pour le secteur résidentiel que le secteur des transports routiers.

Le territoire présente des potentialités en énergie renouvelable intéressantes, notamment liées à l'ensoleillement et à la production solaire. L'énergie est majoritairement importée hors Conseil de Territoire (à 99%) mais l'origine de la production locale d'énergie est à 75% d'origine renouvelable. Il s'agit principalement du biogaz issu de la valorisation des déchets (centre de stockage des déchets de Saint-Martin de Crau et dans une moindre mesure, issu de l'usine de traitement des boues de la station d'épuration de Marseille). La production solaire reste marginale.

Des potentiels sont axés sur la thalassothermie (exploitation de la mer / géothermie marine), avec notamment deux projets en cours sur le périmètre d'Euroméditerranée. L'exploitation de la chaleur produite par le réseau d'eaux usées est un autre potentiel à développer, en cours de réalisation sur un premier site à Marseille aux abords du stade Vélodrome. Ainsi que l'éolien en mer, présente un potentiel adaptable sur le territoire, avec des expérimentations en cours dans le golfe de Fos.

12.2. Un territoire vulnérable au changement climatique amorcé

Le territoire émet 9% des gaz à effet de serre (GES) de PACA soit 4 195 kilo tonnes équivalent CO2 (source Emiprox 2012).

Les principaux postes d'émission sont liés aux transports routiers (40 %), industrie et traitement des déchets (22 %), résidentiel-tertiaire (19 %) et énergie (16%).

Les évolutions attendues localement du changement climatique, selon les experts seraient une augmentation des températures moyennes (+2,2 à +2,4°C en PACA d'ici 2050 selon le scénario médian du GIEC), une baisse des précipitations et une augmentation du niveau de la mer.

Plusieurs documents cadres prennent en compte les impacts du changement climatique pour le territoire de Marseille Provence Métropole :

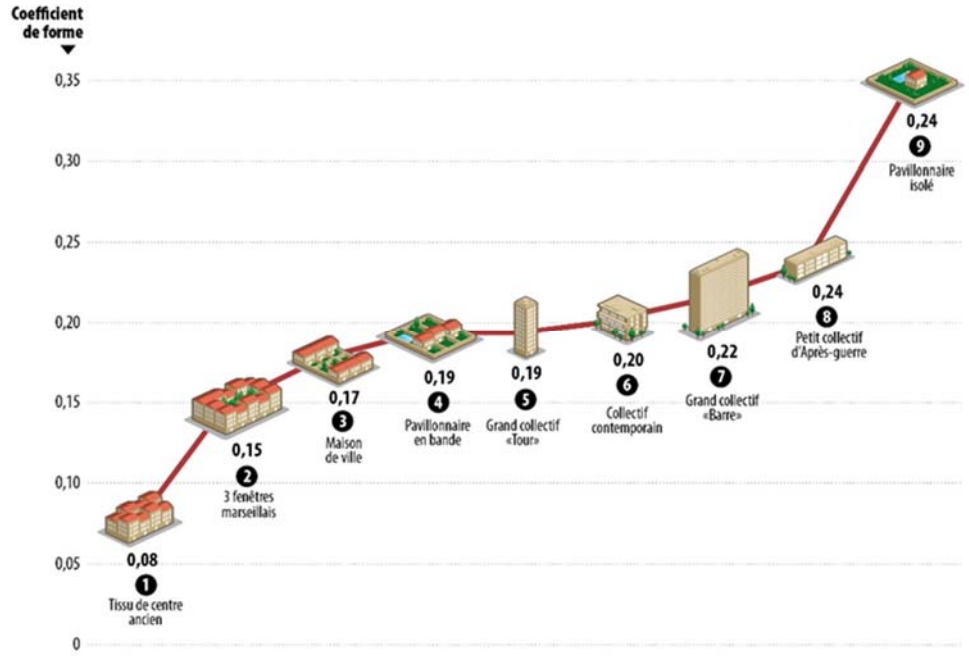
- le Schéma Régional Climat Air Energie de PACA (2013) qui s'inscrit dans le cap du Facteur 4 : -25 % de la consommation finale d'énergie et -35 % d'émission de GES d'ici 2030 (base 1990).
- le Plan Climat Energie territoire de MP (2012) dont le plan d'actions doit notamment permettre, d'ici 2020, de réduire de 19 % les émissions de GES propres au patrimoine et services de MP et de 11 % celles des autres acteurs du territoire.

12.3. Consommation énergétique et formes urbaines, qualité urbaine

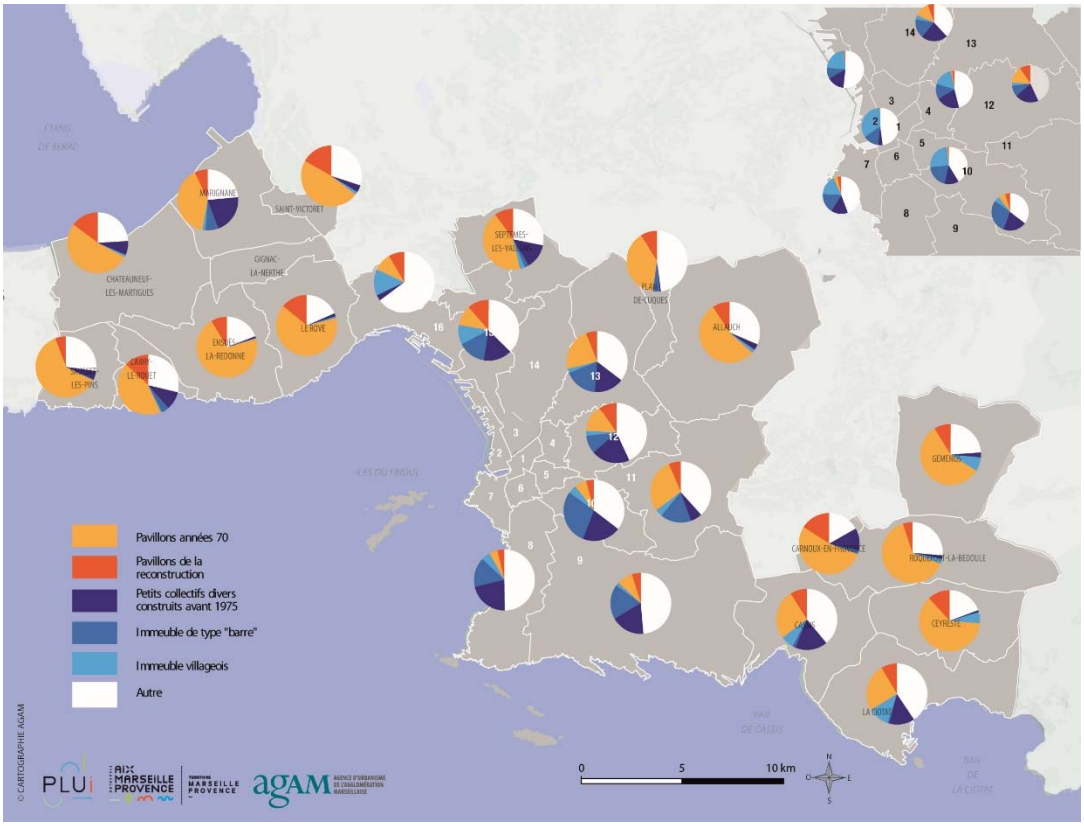
L'organisation des ensembles bâtis (implantation, distribution parcellaire, typologie, rapport entre espace public et espace privé) conditionne la qualité de vie. La compacité de la forme urbaine améliore les performances thermiques du bâti, augmente son inertie et permet un bénéfice collectif de la chaleur produite.

L'efficacité énergétique des formes urbaines du territoire de MP peut être évaluée grâce au coefficient de forme.

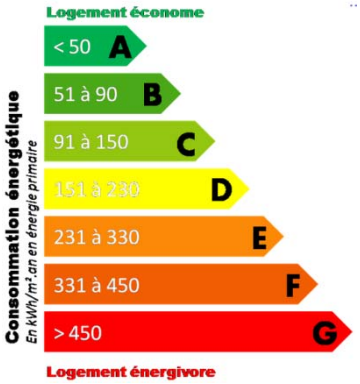
Le « coefficient de forme » est un indicateur qui permet de définir et comparer l'efficacité énergétique de différentes formes urbaines. Il s'agit du rapport entre la surface déperditive (surface des murs en contact avec l'extérieur) et le volume intérieur à chauffer.



Le patrimoine bâti représente un gisement considérable d'économies d'énergie. La réhabilitation des bâtiments existants constitue une alternative à l'urbanisation de nouveaux espaces. Pour autant, le bâti ancien constitue un parc spécifique dont les procédés constructifs et les matériaux utilisés impliquent de recourir à des techniques particulières. L'enjeu principal est donc d'établir un état des lieux précis des spécificités de chaque bâtiment afin d'identifier les réponses architecturales et techniques appropriées et les méthodes d'intervention nécessaires pour l'amélioration des performances thermiques et énergétiques.



Principales familles de logements des communes et arrondissements de MP,
Sources : PIG de MP agAM 2014



30 % de logements énergivores dans le parc de logements privés de MP

La répartition du parc en fonction des étiquettes de performance énergétique (DPE) indique que 34 % des logements peuvent être qualifiés d'énergivores (c'est-à-dire qu'ils correspondent à une étiquette E, F ou G). Leur part est la plus élevée dans les communes de Cassis, Gémenos, Roquefort-la-Bédoule, Carnoux-en-Provence, Allauch, Septèmes-les-Vallons ainsi qu'à Marseille dans les 3ème, 5ème, 6ème, 15ème et 16ème arrondissements.

Cinq principales typologies d'habitat représentant 60% du patrimoine bâti

Dans le cadre de l'étude "Potentiel d'économies d'énergie des bâtiments de la région Provence Alpes Côte d'Azur", 21 familles de logements ont été identifiées en Provence-Alpes-Côte d'Azur parmi lesquelles, 17 sont significativement présentent sur le territoire de MP. Parmi ces 17 familles, 5 principales typologies d'habitat représentent 60% du patrimoine bâti. Ces familles sont définies par leurs principales caractéristiques architecturales et urbaines, leur typologie (individuel ou collectif) et leur période de construction. Ces 5 familles sont décrites ci-après. Elles sont complétées par 2 familles « secondaires » (les maisons de faubourg et les immeubles haussmanniens) qui représentent un important potentiel de réhabilitation.

Les immeubles de ville, 12 % (42 700 logements).

Cette typologie est peu représentée dans la plupart des communes hormis à Carnoux-en-Provence, Cassis, La Ciotat, Marignane, Septèmes-les-Vallons et Marseille. Parmi ce parc, 62 % des logements ont une consommation liée au chauffage supérieure à l'étiquette D (estimation pour la région PACA). Pour MP cela pourrait représenter plus de 26 000 logements.

<table>
<tr><td colspan="2">Immeubles de ville – avant 1850</td></tr>
<tr><td colspan="2">Immeuble de ville dans tissu urbain dense, conçu dès son origine comme immeuble collectif, ou transformé à partir du regroupement de plusieurs maisons de ville. Son origine peut être assez ancienne (depuis moyen âge jusqu'au début du XIXème siècle).Aligné sur rue, mitoyen sur trois côtés (mono orientation), mitoyen sur deux côtés (double orientation sur cour, jardin ou rue) ou immeuble d'angle. Gabarit R+2/3+combles. Insérée dans un tissu homogène d'immeuble de centre ancien. Orientation aléatoire conséquence de sa situation dans le tissu urbain.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Consommation énergétique originelle (avant travaux) : 320 kWh/m²/an
Consommation énergétique potentielle (après travaux de réhabilitation) : 48 à 81 kWh/m²/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">  </td><td><u>Points forts</u>
- Charme (valeur esthétique et culturelle)
- Situation urbaine centrale
- Compacité</td></tr>
<tr><td><u>Points faibles</u>
- Pas d'isolation thermique, ni acoustique
- Possible exiguïté des logements – à regrouper pour améliorer le confort
- Peuvent présenter des problèmes d'éclairement (faibles nombre d'ouvertures + orientation contrainte + masque + pièces en second jour)
- Distribution peu rationnelle
- Travaux en copropriété qui nécessite l'adhésion de tous.
- En cas de division, difficulté d'imposer des obligations de résultats règlementaires (thermique, phonique, sismique...)
- Les différents travaux d'amélioration / agencement (contre-cloisons, remplacement de menuiseries etc.) peuvent avoir dégradé le bâti (condensation sur les murs et plafonds, acoustique) et le confort d'été</td></tr>
</table>

Les maisons de faubourg (8 % des résidences principales privées, 28 489 logements)

Elles sont localisées principalement dans la partie nord du territoire (Plan de Cuques, 11ème arrondissement à 16ème arrondissement) ainsi qu'à Saint-Victoret. Parmi ces logements ceux énergivores sont surreprésentés (de 67 % à 74 % selon la méthode) soit un potentiel de 19 000 à 21 000 logements énergivores sur MP.

<table>
<tr><td colspan="2">Maison de faubourg – 1850 - 1945</td></tr>
<tr><td colspan="2">Maison de ville dans un tissu urbain dense, conçue comme unifamiliale dès son origine. Construction liée au développement économique souvent des activités industrielles. Alignée sur rue, mitoyenne sur trois côtés ou deux côtés, voire maison d'angle. Gabarit R+1+combles. Insérée dans un tissu homogène de maisons de même type. Orientation aléatoire conséquence de la situation dans le tissu urbain.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Consommation énergétique originelle (avant travaux) : 222 kWh/m²/an
Consommation énergétique potentielle (après travaux de réhabilitation) : 46 à 88 kWh/m²/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">  </td><td><u>Points forts</u>
- Situation urbaine centrale (économies de déplacements, réseaux disponibles)
- Compacité
- Charme de l'ancien
- La faible complexité des façades peut favoriser la réalisation de travaux sur l'ensemble de l'enveloppe voir sur l'ensemble de l'ilot</td></tr>
<tr><td><u>Points faibles</u>
- Peuvent présenter des problèmes d'éclairement (faibles nombre d'ouvertures + orientation contrainte + masque), d'humidité, pièces en second jour, alcôve
- Distribution peu rationnelle
- Bricolage fréquent et entretien au fil de l'eau
- Pas ou peu d'isolation</td></tr>
</table>

Les immeubles haussmanniens et assimilés (7 % soit 26 700 logements)

Ils sont présents dans les arrondissements centraux de Marseille dont 54 % seraient énergivores ce qui représenteraient un potentiel de 14 000 logements énergivores sur MP.

<table>
<tr><td colspan="2">Immeubles haussmanniens et assimilés 1850 - 1914</td></tr>
<tr><td colspan="2">Immeuble urbain dans tissu urbain dense, conçu comme immeuble de rapport dès son origine, souvent avec une stratification sociale suivant les étages. Aligné sur rue, entre mitoyen ou immeuble d'angle, cour arrière de service. Gabarit R+3 à 5+ combles. Gabarit R+2 à 4 + combles dans le cas particulier de l'immeuble « 3 fenêtres marseillais ». Orientation aléatoire conséquence de sa situation dans le tissu urbain.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Consommation énergétique originelle (avant travaux) : 208 kWh/m²/an
Consommation énergétique potentielle (après travaux de réhabilitation) : 43 à 61 kWh/m²/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">  </td><td><u>Points forts</u>
- Charme (valeur esthétique et culturelle)
- Situation urbaine centrale
- Morphologie des logements bien adaptée aux canons contemporains
- Nombreux conduits de fumées disponibles
- Grands volumes</td></tr>
<tr><td><u>Points faibles</u>
- Pas d'isolation thermique, ni acoustique
- Acoustique médiocre entre logements superposés
- Travaux en copropriété qui nécessite l'adhésion de tous
- Les différents travaux d'amélioration / agencement (contre-cloisons, remplacement de menuiseries etc.) peuvent avoir dégradé le bâti (condensation sur les murs et plafonds, acoustique) et le confort d'été</td></tr>
</table>

Les pavillons industriels1975 – 2006 : 15 % du parc (soit 53 700 logements)

Cette typologie est celle dominante dans toutes les communes hors Marseille. Selon le mode de calcul des consommations liées au chauffage, de 41 % (mode de calcul de la consommation "réelle") à 46 % (mode de calcul de la consommation conventionnelle) des logements sont d'étiquette E, F ou G. Cela représenterait pour MP entre 22 000 et 25 000 logements.

<table>
<tr><th colspan="2">Pavillon industriels années 1975 - 2006</th></tr>
<tr><td colspan="2">Maisons individuelles en périphérie des centres-villes et villages ou en campagne (mitage). Généralement isolée sur une parcelle ou de manière moins fréquente, accolées en bande en lotissement. L'implantation des maisons est faite en fonction de la forme des parcelles mises à disposition par le lotisseur.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Consommation énergétique originelle (avant travaux) : 215 kWh/m²/an
Consommation énergétique potentielle (après travaux de réhabilitation) : 58 à 84 kWh/m²/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">  </td><td><u>Points forts</u>
- Isolation existante mais quantité isolant très variable</td></tr>
<tr><td><u>Points faibles</u>
- Construction de qualité architecturale médiocre en générale
- Peu d'inertie thermique</td></tr>
</table>

Les pavillons de la reconstruction représentent 10 % du parc hors Marseille (19 162 logements pour MP dont Marseille soit 5 % du parc total).

Selon le mode de calcul de la consommation en PACA, entre 63 % et 70 % de ces pavillons sont énergivores, ce qui pourrait représenter un potentiel de 12 000 à 13 000 logements pour le territoire de MP.

<table>
<tr><td colspan="2">Pavillon de la reconstruction 1945 - 1975</td></tr>
<tr><td colspan="2">Maison de périphérie des villes et bourgs, unifamiliale. En général isolée sur une parcelle privative relativement grande, dans un lotissement ou en mitage. Orientation variable mais plus fréquemment au Sud.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Consommation énergétique originelle (avant travaux) : 279 kWh/m²/an
Consommation énergétique potentielle (après travaux de réhabilitation) : 48 à 82 kWh/m²/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">  </td><td><u>Points forts</u>
- Compacité
- Taille des ouvertures assez confortable en général
- Peu de décor et possibilité d'isolation par l'extérieur
- Souvent orientation sud</td></tr>
<tr><td><u>Points faibles</u>
- Pas d'isolation
- Ponts thermiques importants si une isolation intérieure a été effectuée
- 4 façades sur l'extérieur</td></tr>
</table>

Les petits collectifs "divers" construits avant 1975, 14 % du parc (soit 52 800 logements)

Cette typologie, principalement située en zone urbaine, est la plus représentée à Marseille dans les arrondissements centraux. Les logements énergivores (étiquettes E, F ou G) représentent 23 % de ce parc, ce qui pourrait correspondre à plus de 12 000 logements pour MP.

<table>
<tr><td colspan="2">Petit collectif moderne 1945 – 1975</td></tr>
<tr><td colspan="2">Immeubles de ville collectifs période de la reconstruction et rapatriés.
Alignée sur rue ou en résidence, éloignés de la rue par un espace extérieur collectif (parkings, jardins). Gabarit R+2 à R+6. Orientation aléatoire, conséquence de sa situation dans le tissu urbain. Logements traversants.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Consommation énergétique originelle (avant travaux) : 456 kWh/m²/an
Consommation énergétique potentielle (après travaux de réhabilitation) : 40 à 102 kWh/m²/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">  </td><td><u>Points forts</u>
- Equipements modernes
- Double orientation
- Taille des logements adaptée aux modes de vie contemporains
- Grandes surfaces vitrées
- Espaces d’accompagnement extérieur disponibles</td></tr>
<tr><td><u>Points faibles</u>
- Absence ou faible isolation thermique
- Problèmes phoniques entre logements
- Risque de surchauffe au dernier niveau sous toiture terrasse
- Travaux en copropriété nécessite l’adhésion de tous
- Les différents travaux d’amélioration / d’embellissement (faux-plafonds, isolant acoustique ou sous-face de plancher, parquet flottant) peuvent avoir dégradé le confort d’été (réduction de l’inertie)</td></tr>
</table>

Les immeubles de type "barre", 13 % du parc (soit 49 000 logements)

Cette typologie est essentiellement présente à Marseille. En PACA, 11 % de ce parc correspond à une étiquette E, F ou G. Extrapolé pour MP, cela pourrait correspondre à près de 6 000 logements.

<table>
<tr><th colspan="2">Grand collectif (tours et barres) 1945 – 2000</th></tr>
<tr><td colspan="2">Immeubles de ville collectifs, construits lors de la période de la reconstruction ou pour l'accueil des rapatriés. A vocation principal d'habitat, a pu abriter des commerces ou garages en rez-de-chaussée. Ce parc est constitué en majorité de résidences HLM mais également de grandes copropriétés privées.
Simple ou double orientation des logements, implantations dans des cités de centre-ville ou en zone urbaine dense et en centre-ville. Gabarit R+5/12.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Consommation énergétique originelle (avant travaux) : 240 kWh/m²/an
Consommation énergétique potentielle (après travaux de réhabilitation) : 33 à 52 kWh/m²/an</td></tr>
<tr><td rowspan="2">  </td><td><u>Points forts</u>
- Equipements modernes
- Inertie moyenne à lourde
- Double orientation
- Taille des logements adaptée aux modes de vie contemporains
- Les grandes surfaces vitrées apportent de la lumière naturelle
- Si présence d'un gestionnaire, les travaux peuvent être gérés de façon globale</td></tr>
<tr><td><u>Points faibles</u>
- Faible isolation thermique
- Problèmes phoniques entre logements
- Risque de surchauffe au dernier niveau sous toiture
- Les grandes surfaces vitrées peuvent générées de l'inconfort thermique (été et hiver)
- Travaux en copropriété nécessite l'adhésion de tous</td></tr>
</table>

Ainsi, au sein de MP, en volume, ce sont les logements pavillonnaires ainsi que les immeubles (et par extension maisons) de bourgs qui représentent le potentiel d'intervention le plus important (près de 50 000 logements). Le potentiel d'économie d'énergie est le plus important pour les immeubles de bourg et pour les pavillons construits entre 1949 et 1975 (pavillons de la reconstruction et pavillons post 1968) ainsi que dans le bâti haussmannien.

Energie et changement climatique

CHIFFRES-CLES

- *Un Territoire qui produit 0,9 % de l'énergie consommée soit 32 000 tep pour 3,27 Mtep/an environ. Source Energ'air (2010).*
- *Une production locale issue à 75 % de l'énergie renouvelable (biogaz, solaire, petite hydraulique).*
- *Un Territoire qui émet 9 % des gaz à effet de serre (GES) de PACA soit 4 195 kilo tonnes équivalent CO2 (source Emiprox 2012).*
- *Des principaux postes d'émission liés aux transports routiers (40 %), industrie et traitement des déchets (22 %), résidentiel-tertiaire (19 %) et énergie (16 %).*

ENJEUX

- *La réduction des gaz à effet de serre émis essentiellement par les transports routiers, les industries et le traitement des déchets.*
- *La réduction de la dépendance énergétique en intégrant les énergies renouvelables (solaire et photovoltaïque) aux bâtiments.*
- *Des actions de réhabilitation du bâti afin d'endiguer les pertes énergétiques des bâtiments, surtout pour les édifices résidentiels.*
- *Le développement de la part des énergies renouvelables, lié à la forte potentialité du Territoire.*

Métropole d'Aix-Marseille-Provence – PLUi du Conseil de Territoire Marseille Provence

Récapitulatif des enjeux issus du diagnostic territorial

Thématiques	Enjeux
Le socle géographique de Marseille Provence	• La préservation des grands paysages naturels et urbains avec toutes leurs composantes naturelles (les massifs et les falaises, les plaines agricoles…) et la mise en valeur de celles-ci. • La «renaturation» des ripisylves, en raison de leur rôle dans la gestion des épisodes de crues mais aussi dans la diversité biologique des milieux. • La prise en compte de la double "littoralité" (littoral balnéaire de la Côte Bleue et littoral lacustre de la plaine de l'étang de Berre) qui nécessite une attention accrue, notamment au niveau des pressions sur les milieux naturels terrestres et marins.
Un territoire hérité : architectures, formes urbaines et paysages	• La préservation des caractéristiques du tissu urbain des centres anciens et des noyaux villageois (hauteurs, velum, gabarits, matériaux…). • La mise en valeur de la mémoire industrielle et agricole des communes. • La réhabilitation et l'amélioration de l'insertion urbaine des grands ensembles. • La maîtrise de l'urbanisation pavillonnaire et diffuse sur les secteurs sensibles de piémont (intérêt paysager) et soumise aux risques naturels (incendie, glissement de terrain). • La préservation des zones agricoles jouant un rôle d'interface ville-nature et de défense contre les incendies avec l'urbanisation diffuse (plaine de Châteauneuf-lès-Martigues, Plaines Marines à La Ciotat, plaine de Gémenos, plaine d'Enco de Botte à Allauch). • Le maintien ou l'amélioration de la perméabilité écologique des fronts urbains, afin de faire entrer la nature en ville et réduire l'impact de l'urbanisation sur les continuités écologiques. • Le traitement paysager des zones d'interface situées entre les zones d'activités en extension et les espaces naturels (Les Piélettes, Roquebarbe, Athélia, Plaine du Caire).

Thématiques	Enjeux
Environnement et agriculture	• L'inscription des liaisons écologiques fonctionnelles dans la continuité écologique régionale et la restauration des liaisons locales dans les espaces situés à l'interface de la ville et de la nature. • La préservation des richesses écologiques dans les espaces de franges urbaines et dans les espaces soumis à forte fréquentation touristique (notamment interface avec le Parc National des Calanques et en mer). • La mise en perspective des différents projets communaux ou intercommunaux par rapport aux dernières connaissances en matière de risques et des PPR prescrits. • L'analyse, l'évaluation et l'estimation de l'impact des risques nouveaux et des effets prévisibles de l'évolution climatique. • La préservation du caractère naturel ou agricole des espaces de solidarité écologique. • La reconnaissance accrue à la fois paysagère, environnementale, sociale et économique de l'agriculture, afin d'organiser un vrai projet agricole global et pérennisé pour le territoire. • L'affirmation de la vocation agricole du potentiel valorisé et la poursuite de l'animation foncière portée par le territoire pour l'accession au foncier de façon pérenne.
Construction métropolitaine	• La création de la métropole en tant que structure est une avancée institutionnelle, sur un fait métropolitain existant depuis de nombreuses années. Le renforcement, du rayonnement et de l'attractivité de ce grand territoire sont des enjeux primordiaux à l'échéance du PLUi. • Le renforcement des fonctions métropolitaines (fonctions de commandement, institutionnelles, culturelles … pour la commune centre notamment) et des grands fleurons économiques thématiques du territoire (aéronautique à Marignane, microélectronique à Gémenos, tertiaire supérieur et développement à La Ciotat…). • Les modalités de déplacement à l'échelle métropolitaine, et notamment les liens entre l'aéroport Marseille-Provence, la gare Saint-Charles et l'ensemble des territoires métropolitains. • La corrélation entre développement économique et la localisation de l'offre en logements

Thématiques	Enjeux
	(à envisager à grande échelle), afin de diminuer les déplacements domicile-travail (durabilité). • L'amélioration de la compétitivité du territoire pour combler le retard par rapport aux autres métropoles.
Activités : le développement économique et l'emploi	**Enjeux métropolitains** • L'organisation du territoire au service du développement économique : renforcement de la polarisation de l'économie, accompagnement du développement économique par des politiques de soutien dans les domaines de l'habitat et des transports. • La conservation d'un tissu économique diversifié facteur de résilience à la crise et pourvoyeur d'emplois qualifiés et non qualifiés. • Le maintien d'une diversité de filières économiques de pointe. • Le renforcement du rayonnement et la lisibilité à l'international de Marseille, en tant que capitale maritime et portuaire, et la poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port. • La continuité de l'accueil de cadre des fonctions métropolitaines, dans la même dynamique que les autres Conseils de territoire de la métropole. • L'amélioration de la compétitivité du territoire pour combler le retard par rapport aux autres métropoles. • L'amélioration de l'attractivité du territoire, notamment du centre-ville de Marseille pour conforter son rôle de locomotive métropolitaine. • L'amélioration des liaisons en transports en commun entre les pôles d'enseignement supérieur et de recherche. **Enjeux thématisés à l'échelle du Conseil de Territoire** • La préservation du foncier économique pour l'accueil d'activités productives, logistiques, aéronautiques… et la prise en compte des besoins d'extension. • La cohérence du développement économique par bassin du territoire, en lien avec le développement résidentiel. • La poursuite du développement de l'économie résidentielle, qui occupe une place importante en emplois, pour l'adapter à l'évolution de la population (vieillissement, services à la personne...).

Thématiques	Enjeux
Activités : le développement économique et l'emploi	• La limitation de projets commerciaux en dehors des pôles déjà existants et très attractifs en volume en accompagnant l'évolution qualitative du commerce. • La poursuite de l'accompagnement du développement du port de Marseille-Fos dans le cadre de la « charte ville-port ». • Le renforcement du rayonnement et la lisibilité à l'international de Marseille, en tant que capitale maritime et portuaire, et la poursuite de l'amélioration de l'interface ville-port. • L'amélioration de la desserte par transports collectifs des zones économiques afin de faciliter l'accès à l'emploi. • L'amélioration des conditions d'attractivité et de qualité de vie du territoire pour favoriser l'implantation d'entreprises ayant un rayonnement européen et international. • L'accompagnement du développement d'une offre de bureau diversifiée en gamme et bien positionnée, en cohérence avec une bonne accessibilité. • La diversification de l'offre de bureau sur le grand centre-ville de Marseille (à l'exclusion d'Euroméditerranée). • La poursuite de l'accueil de cadre des fonctions métropolitaines, dans la même dynamique que les autres Conseils de territoire de la métropole. **Enjeux bassin Centre :** • L'adaptation de l'offre d'espaces à la stratégie de localisation des entreprises, intimement liée aux externalités positives offertes par le site et son environnement urbain. • La marge de manœuvre sur les communes périphériques en fonction des dessertes, pour les PMI ou PME tournées vers la proximité. • La conservation de la diversité économique et d'une capacité foncière pour accueillir des entreprises de l'économie productive, de l'artisanat et de la logistique urbaine. • Le renforcement de l'attractivité des principaux pôles économiques : pôle directionnel d'Euroméditerranée, pôles de recherche et développement, campus. • La préservation de la vitalité et la mixité du centre-ville de Marseille pour des activités tertiaires et commerciales. • La densification des espaces économiques.

Thématiques	Enjeux
Activités : le développement économique et l'emploi	• Le développement de l'équité territoriale (mixité et mobilité résidentielle, accès aux services, lutte contre l'échec scolaire, transports en commun) et la lutte contre le chômage : accès à la formation, mobilité, emploi des femmes. **Enjeux bassin Ouest :** • La densification des espaces économiques et l'anticipation des besoins fonciers nécessaires. • L'amélioration de la desserte routière et par transport en commun. • L'amélioration de l'organisation et de la lisibilité des espaces économiques. • La définition des besoins en zones artisanales des communes de la Côte Bleue. • Le renforcement de l'offre commerciale de proximité pour les besoins courants des habitants, notamment au niveau des centres urbains. • La Lutte contre le chômage des femmes. **Enjeux bassin Est :** • Le maintien des conditions d'implantation et de développement des activités conception-recherche (dont les biotechnologies) sur le bassin Est. • L'amélioration de la desserte par transports collectifs des zones économiques. • La poursuite du développement de l'économie résidentielle pour revitaliser les noyaux villageois. • Le développement du tourisme avec une pérennisation des emplois saisonniers (bi-activité, groupements d'employeurs…). • Le logement et l'accessibilité au logement dans ou à proximité du bassin de vie Est pour les actifs les moins favorisés.
Population : les dynamiques sociodémographiques du Conseil de Territoire de Marseille Provence	• La poursuite de la croissance démographique en engageant des politiques ambitieuses de renouvellement urbain et en améliorant la qualité de la vie afin de conforter l'attractivité résidentielle. • Une adaptation de l'offre urbaine (services, logements, déplacements...) au vieillissement de la population et donc, à terme, à la dépendance des personnes âgées. • La prise en compte des populations fragiles et l'amélioration de leur niveau de vie.

Thématiques	Enjeux
Habitat : des besoins de la population en évolution	• L'adaptation et la maîtrise des objectifs de production de logements à l'aune des particularités et contraintes du territoire : sensibilités environnementales / littorales, desserte par les TCSP limitée, capacités des équipements de superstructure. • La poursuite des actions de renouvellement afin de redynamiser l'attractivité résidentielle des centres-villes. • La diversification, l'adaptation et le rééquilibrage de l'offre en logement pour accompagner le desserrement des ménages mais aussi pour répondre aux besoins liés aux parcours résidentiels des jeunes ménages et des personnes âgées. • La poursuite des efforts de production en logement social dans un objectif de rattrapage au titre de la loi SRU afin d'offrir un accès facilité au logement pour tous. • La diversification et la poursuite quantitative et qualitative des logements. • Le changement de mode de production pour limiter la consommation d'espace par l'habitat pavillonnaire et favoriser le développement de l'habitat. • Le maintien ou la fixation des jeunes actifs du territoire, notamment en proposant une offre de logements adaptée à leurs besoins (petits et moyens logements locatifs en particulier à des prix maitrisés).
Mobilités	• L'adaptation des objectifs d'urbanisme aux conditions de déplacement : limitation de l'urbanisation dans les zones mal desservies, densification selon le contexte dans les zones bien desservies par les TC… • L'importance des pôles d'échanges pour le report modal et le renouvellement urbain dans une logique de cohérence urbanisme-transport. • Une poursuite du découplage entre augmentation des déplacements liée au développement et l'évolution des modes de vie, et utilisation de la voiture particulière. • La hiérarchisation engagée du réseau viaire à poursuivre sur l'ensemble de MP, afin de disposer d'une trame viaire adaptée à tous les usages (véhicules, transports collectifs, modes

Thématiques	Enjeux
Mobilités	doux) et garant d'une qualité urbaine au quotidien. • Le déploiement des transports en commun performants : un enjeu primordial pour le fonctionnement urbain, à destination des secteurs denses et carencés, mais aussi des futurs espaces de développement. • L'adaptation de l'offre de transports en commun selon le caractère urbain des sites et les transports lourds sont à privilégier pour la commune centre ainsi que dans les secteurs denses du territoire. • L'importance des pôles d'échanges pour le report modal et le renouvellement urbain dans une logique de cohérence urbanisme-transport. • Un fort potentiel de développement des modes doux, à vocation quotidienne et aussi touristique : les centralités et secteurs de vie devront être en priorité reliés et apaisés. • L'importance de l'encadrement et de la meilleure gestion du stationnement pour une meilleure réorganisation du fonctionnement de la ville, la valorisation de l'espace public et une mutualisation entre les différents parcs de stationnement ouverts au public. • Une prise en compte des différentes formes de logistique, en limitant au maximum les émissions de GES, en privilégiant le ferroviaire et tout en assurant une pénétration facilitée du centre-ville afin d'offrir une logistique de proximité répondant aux besoins des clients.
Armature urbaine : un territoire structuré par différentes centralités	• La construction d'un projet de territoire basée sur les identités de chaque commune (touristique/balnéaire, vocation économique métropolitaine…) et les particularités de leurs centralités (dimension patrimoniale…). • L'organisation et le développement des centralités selon des logiques de cohérence géographique : bassin de vie, littoral. • La mise en réseaux des centralités de quartiers, de communes et de proximité qui présentent un fort potentiel de développement urbain, avec des dessertes en transports en commun adaptées. • La limitation des grands projets d'habitat trop déconnectés des centralités. • Une meilleure prise en compte des secteurs d'entrées de ville, vecteurs d'une image forte

Thématiques	Enjeux
	du territoire. Les potentialités d'aménagement ou les préservations paysagères sont des éléments clés pour le traitement à venir de ces espaces.
Equipements et réseaux	• Une remise à niveau des structures existantes sur Marseille, notamment sportives, pour conforter sa place au niveau métropolitain et répondre à la concurrence territoriale. • Un rééquilibrage territorial de l'offre en équipements de proximité sur le Bassin Ouest et la consolidation en équipements structurants sur La Ciotat et Gémenos pour renforcer leur rôle de centralité au sein du Bassin Est. • La consolidation de la vocation de loisir et sportive des espaces littoraux (Côte Bleue et Étang de Berre) en améliorant leur accessibilité. • La poursuite de la réduction de la production de déchets et de leur valorisation via le développement d'installations nécessaires au recyclage des déchets. • La préservation de la qualité des masses d'eau d'approvisionnement (canal de Marseille et captage) et l'amélioration de l'autonomie d'alimentation du réseau en eau potable. • La limitation des systèmes d'assainissement non collectif et la poursuite des aménagements assurant la gestion des eaux pluviales afin de réduire les rejets sans traitement lors de pluies importantes. • L'adéquation entre développement du numérique et aménagement, particulièrement en mettant l'accent sur les secteurs fortement dépendants (technopôles, secteurs de bureaux, espaces économiques…).
Energie et changement climatique	• La réduction des gaz à effet de serre émis essentiellement par les transports routiers, les industries et le traitement des déchets. • La réduction de la dépendance énergétique en intégrant les énergies renouvelables (solaire et photovoltaïque) aux bâtiments. • Des actions de réhabilitation du bâti afin d'endiguer les pertes énergétiques des bâtiments, surtout pour les édifices résidentiels. • Le développement de la part des énergies renouvelables, lié à la forte potentialité du territoire.

Glossaire

ALUR (loi) : loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové

ANRU : Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine

AMP : Métropole d'Aix-Marseille-Provence

Bastide : grand domaine agricole, apparu à la fin du 15ème siècle, lié au réseau hydrographique naturel et centré sur une vaste maison de maître

BUS : Boulevard Urbain Sud ; projet d'infrastructure routière de rocade dans les quartiers sud

Centralité : élément central et d'attraction, qui peut être un centre urbain ou un équipement polarisant plus spécialisé (centre commercial, culturel, administratif…). La centralité dépend du pouvoir d'attraction ou de diffusion de cet élément qui repose à la fois sur l'efficacité du pôle central et sur son accessibilité

Cœur de nature : ensembles à caractère naturels distribués sur des étendues plutôt importantes, où la biodiversité est la mieux représentée

CT MP : Conseil de Territoire de Marseille Provence

Densification : processus d'accroissement du COS par urbanisation de la surface non bâtie et/ou par augmentation par surélévation du nombre d'étages des édifices existants, notamment lors d'une reconstruction

EBC : Espace Boisé Classé

ENL (loi) : Loi d'Engagement National pour le Logement, 13 juillet 2006

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunal

GES : Gaz à Effet de Serre

Grands Ensembles : logements collectifs sous forme de barres et de tours, réalisés sous l'autorité d'un aménageur unique, témoins de l'urbanisation des années 1960 et 1970

GPMM : Grand Port Maritime de Marseille

Hinterland portuaire : littéralement arrière-pays, espace qui communique, dessert, ravitaille et procure les exportations du port

Îlot : portion d'espace urbain délimitée par trois ou quatre rues

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

Logistique : tout ce qui concourt à l'alimentation et à l'efficacité des transports (plates-formes, entrepôts, ports, marchés-gares), servi par la gestion informatique

Métropole : ensemble urbain de grande taille caractérisé par la diversité de sa population et de ses activités économiques, aux services bien développés, disposant de fonctions de commandement publiques et privées, d'une aire d'influence étendue, de capacités à s'insérer dans des réseaux plus vastes à l'échelle internationale

MP : Conseil de Territoire de Marseille Provence Métropole

NATURA 2000 : réseau écologique européen cohérent de sites, dits sites Natura 2000

Noyaux villageois : entités urbaines groupées, qui tiennent leur appellation du village qu'ils étaient généralement à l'origine, chaque village a été progressivement englobé dans l'expansion urbaine et a participé à la constitution de la mosaïque territoriale

PACA : région Provence Alpes Côte d'Azur

PADD (pour les SCOT et PLU) : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PAE : Programme d'Aménagement d'Ensemble

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PLH : Programme Local de l'Habitat

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PME-PMI : Petite et Moyenne Entreprise - Petite et Moyenne Industrie

PNC : Parc National des Calanques

POMGE : Palais Omnisports Marseille Grand Est

POS : Plan d'Occupation des Sols (approuvé avant le 1er janvier 2001)

Pôle de compétitivité : lieu, qui, du fait des activités qui y sont installées, exerce un effet d'entrainement sur l'implantation d'autres activités

PPR : Plan de Prévention des Risques

PUP : Projet Urbain Partenarial

Réhabilitation : opération de mise aux normes d'habitabilité minimum de logements anciens, parfois accompagnée d'opérations foncières et d'opérations d'aménagement urbain réalisées par la collectivité locale (assainissement, voies piétonnes…)

Revenu médian : la valeur qui partage la distribution de salaires en deux parties égales, la médiane est le salaire au-dessous duquel se situent 50% des salaires, et de manière équivalente le salaire au-dessus duquel se situent 50% des salariés

Ro-Ro : « Roll on – Roll off » système de transfert direct de camions ou conteneurs du navire au quai, et inversement

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

Seveso (ou Seveso seuil haut) : site industriel à risque technologique élevé, faisant l'objet de prescriptions de sécurité particulières dans son voisinage

Solde migratoire : bilan des entrées et sorties résidentielles d'un territoire, calculé par la différence entre la croissance totale de la population et la croissance naturelle (naissances moins décès)

SUP : Servitude d'Utilité Publique

Sylvo-pastoralisme : mode de gestion des espaces naturels qui a recourt à l'élevage extensif (pâturage) pour entretenir un équilibre entre forêt et prairie

Taux d'activité : le rapport entre le nombre d'actifs (actifs occupés et chômeurs) et l'ensemble de la population de la tranche d'âge correspondante

Taux de chômage : rapport entre les personnes sans emploi, en recherche active et disponibles sous 15 jours et l'ensemble de la population de la tranche d'âge correspondante

Taux d'emploi : le rapport entre le nombre d'individus ayant un emploi et le nombre total d'individus de la tranche d'âge correspondante

Technopôle : lieu qui accorde une grande place aux fabrications et aux services de technologie avancée, en englobant un processus allant de la recherche/conception à la fabrication d'un produit

TC : Transports en commun

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

TER : Train Express Régional

ZAC : Zone d'Aménagement Concerté

ZEP : Zone d'Education Prioritaire

ZNIEFF : Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique ; programme d'inventaire naturaliste et scientifique

ZPPAUP : Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager ; les objectifs sont d'assurer la protection du patrimoine paysager et urbain et mettre en valeur des quartiers et sites à protéger pour des motifs d'ordre esthétique ou historique

STEP : Station d'Epuration

ZFU : Zone Franche Urbaine ; territoire infra-urbain défini par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville (aides spécifiques sous forme d'exonérations fiscales et sociales)

Zone de chalandise : espace d'attraction des commerces et services d'une ville, d'un quartier ou d'un centre commercial

ZUP : Zone d'Urbanisation Prioritaire ; procédure d'aménagement des grands ensembles initiée dans les années 1960