Préfecture de Région PACA
Secrétariat Général pour les Affaires Régionales

CONTRIBUTION DES AGENCES À L'ÉLABORATION DU PROJET MÉTROPOLITAIN

Coopération métropolitaine

Rapport final

En application des conventions Etat/AUPA et Etat/AGAM du 27 février 2009

Novembre 2009

SOMMAIRE

Introduction **p.4**

1. Déplacements **p.7**

A - Le réseau métropolitain de transports collectifs p.9

B - Les pôles d'échanges p.34

2. Enseignement supérieur **p.65**

A - Le potentiel de l'enseignement supérieur métropolitain p.66

B - Le rayonnement des universités du territoire p.69

C - Les performances de l'enseignement supérieur et de la recherche p.83

D - La connaissance de l'enseignement supérieur p.97

3. Aménagement du territoire **p.109**

A - Vallée de l'Huveaune p.110

B - Est Etang de Berre p.137

C - Sud CPA / Nord MPM (Plan de Campagne) p.147

D - Haute vallée de l'Arc / Ouest Var p.158

E - Potentialités et contraintes des espaces d'activités p.159

4. Culture **p.163**

Introduction

La région urbaine de Marseille - Aix en Provence (appellation INSEE) s'étend sur environ **5.000 km²** et compte de l'ordre de **2 millions d'habitants** en débordant sur l'Ouest Varois, le Sud Vaucluse voire le Sud des Alpes de Haute Provence. Elle s'est constituée par intégration, agrégation d'aires urbaines antérieurement distinctes ; le phénomène donne une visualisation expressive de la notion d' « **étalement urbain** ». En résulte une configuration que l'on peut qualifier de **multipolaire ou polycentrique** ou plus grossièrement « éclatée » du territoire, générant notamment une très forte demande de déplacements aux origines, destinations et motifs multiples et divers et à laquelle il est répondu pour les déplacements motorisés essentiellement par **l'utilisation du mode voiture particulière (90 %).**

A l'échelle de chacun des pôles constitutifs, villes, villages, pôles d'emplois, l'étalement urbain s'exprime aussi de manière significative par la prépondérance **d'espaces urbanisés à faible densité**, supports privilégiés de développement des communes (notamment de celles pouvant être qualifiées de périurbaines) favorisant encore plus l'usage de la voiture particulière pour les déplacements les plus courants, et rendant **encore plus difficile le transfert modal vers les modes doux ou les TC.**

L'enquête ménages déplacements en cours, dont les premiers résultats sont attendus début 2010, permettra d'actualiser les connaissances de ces phénomènes, mais l'on peut penser qu'elles confirmeront les éléments issus d'enquêtes précédentes concernant **l'allongement des distances de déplacements**.

Cette première approche schématique a pour seule ambition d'essayer d'illustrer le fait que nombre de sujets majeurs ne peuvent être abordés de façon pertinente à la seule échelle d'une communauté urbaine, d'une communauté d'agglomération, ou d'un SAN.

Un bref historique de la démarche

À la suite de **l'appel à coopération métropolitaine lancé par la DATAR le 28 juin 2004** à Marseille, deux des intercommunalités de la région urbaine, Marseille Provence Métropole (MPM) et la communauté du Pays d'Aix (CPA), ont présenté une candidature commune, qui a permis à la métropole d'être retenue dès la première session de l'appel à projets.
L'Etat a souhaité que la démarche métropolitaine se construise à la bonne échelle dans l'aire marseillaise en associant à la candidature les six autres intercommunalités.

Les 8 intercommunalités suivantes ont donc arrêté les modalités d'organisation de leur coopération par **un protocole d'accord du 18 octobre 2005** qui précise les thèmes prioritaires de travail :

- la Communauté d'Agglomération Agglopôle Provence,
- la Communauté d'Agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette,
- la Communauté de Communes de l'Etoile,
- la Communauté d'Agglomération Garlaban-Huveaune-Sainte-Baume,
- la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole,
- la Communauté d'Agglomération Ouest Etang de Berre,
- le Syndicat d'Agglomération Nouvelle Ouest Provence,
- la Communauté d'Agglomération du Pays d'Aix.

Après deux années de travail technique, les difficultés liées à l'organisation d'une conférence des Présidents ont conduit à **arrêter la démarche le 22 février 2007**.

Une approche renouvelée

La question centrale consiste à valoriser la métropole, à favoriser son rayonnement, son attractivité, et sa performance économique, à développer ses fonctions stratégiques au-delà des travaux précédents qui ont mis en évidence le potentiel de la métropole dans le domaine des fonctions économiques, supérieures, de la recherche, de la création, etc. Il convient d'aborder de façon courageuse les freins, les difficultés, les handicaps qui conduisent à ce que ce potentiel soit insuffisamment exploité, les complémentarités et les synergies difficiles à mettre en œuvre…

Une telle approche devrait déboucher sur l'élaboration de propositions concrètes visant à définir précisément les pistes de développement, amélioration, correction, ainsi que leurs modalités pratiques de mise en œuvre à l'échelle territoriale de la métropole, impliquant les organes décisionnels des Collectivités constitutives pour faire émerger une prise de conscience puis une réelle gouvernance collective à l'échelle adaptée aux sujets majeurs à traiter.
La DTA a souligné la nécessité de mettre en œuvre **une charte de coopération métropolitaine** pour fournir le cadre utile et à la bonne échelle d'une stratégie coordonnée des acteurs locaux visant à assurer une organisation efficace du territoire. La poursuite de la démarche devrait être l'occasion de donner une réalité et un contenu opérationnel à ce projet de charte.
Les ambitions affichées par les partenaires pour construire un projet métropolitain partagé étaient de trois ordres :

- **consolider le statut de la métropole et favoriser son rayonnement euro-méditerranéen** : renforcer la vocation géostratégique de la région urbaine et faire de ce territoire le « pôle sud-européen pour la valorisation des échanges entre le Nord et le Sud »,

- **accroître le potentiel de développement et l'efficacité du fonctionnement métropolitain,** notamment en matière de déplacements, de développement économique, de grands équipements,
- **améliorer les conditions de vie des habitants :** la réduction du sous-emploi, la lutte compte les formes de précarité, l'intégration des populations fragiles, l'amélioration de l'accès au logement, le maintien de la diversité et du maillage territorial (équipements, services), et la préservation de l'environnement.

Si l'identification des ambitions demeure pertinente, **la méthode pour soutenir ces ambitions n'a probablement pas assez porté sur la prise de conscience d'une réalité métropolitaine et sur l'impératif de pragmatisme et d'efficacité dans la collaboration entre les EPCI.**

Ainsi, si les orientations thématiques précédemment définies pour construire un projet métropolitain restent valables (accessibilité, enseignement supérieur, économie et innovation et culture), la manière de les aborder doit différer en deux points :

- La mise en évidence de problèmes présents sur l'ensemble des territoires de cet espace métropolitain, par exemple les difficultés de déplacements liées à l'étalement urbain, doit d'abord permettre de partager la compréhension du territoire pour en partager ensuite le projet,
- L'approche concrète et pragmatique des propositions, par exemple la réflexion sur les moyens d'alimenter des pôles d'échanges métropolitains plutôt que sur leurs emplacements, doit ensuite permettre d'une part d'avancer vers des projets réalistes pour hisser ce territoire au niveau de ses concurrents européens, d'autre part de se rapprocher des difficultés vécues par les habitants et leurs élus.

Les quatre orientations thématiques retenues pour cette nouvelle phase de la démarche se définissent alors différemment :

- **Déplacements** ; l'organisation coordonnée des transports en commun dans un contexte d'étalement urbain généralisé et d'une demande accentuée de mobilité des habitants et acteurs économiques,
- **Enseignement supérieur** ; la mise en œuvre d'actions concrètes de développement universitaire fondé sur l'impératif caractère métropolitain de l'organisation universitaire, en faveur de l'amélioration des conditions de vie étudiante et de l'amélioration des relations et complémentarités entre les sites
- **Aménagement du territoire** ; la prise en compte de « secteurs à enjeux » métropolitains, voire régionaux, relevant d'une approche Inter-Scot, dépassant le niveau d'intervention de chaque agglomération et ne pouvant s'étudier dans le cadre d'un Scot comme simple secteur « périphérique ».
- **Culture** ; le travail qui va être réalisé pour préparer l'année européenne de 2013 se consacrant à la conception d'aménagements supports des manifestations et vecteurs de développement urbain dont les conditions d'accès des habitants à l'offre d'équipements et de services culturels,

1. Les déplacements

Introduction

L'éclatement des villes et la métropolisation sont allés de pair avec un effort massif accompli en matière d'infrastructures routières (autoroutes, pénétrantes, rocades ou contournements, voies rapides urbaines). La banalisation de la voiture particulière et la création d'un réseau conçu pour la vitesse, permettant de parcourir en un temps donné des distances de plus en plus grandes, ont favorisé l'accès à un nouveau marché foncier et nourri la périurbanisation.

En l'espace de 40 ans, ces changements ont créé, sans qu'on y prenne garde, une nouvelle ville conçue à l'échelle de l'automobile et non plus du piéton où les distances sont mesurées en minutes-voiture et où les repères sont les nœuds routiers et les pôles. Cette dilatation de l'espace urbain a joué contre les transports en commun, voués aux fortes densités urbaines sous peine de déficit financier difficilement supportable pour la collectivité.

Ce type d'urbanisation est également devenu trop coûteux pour les ménages :

- Coût environnemental avec les émissions de polluants, de CO2 et le bruit,
- Coût monétaire : le budget moyen annuel d'une voiture est de 6000 €,
- Coût économique : perte de temps et d'énergie, stress, fatigue,
- Coût social : autant l'accessibilité en voiture aux différents services et équipements peut paraître aller de soi, autant la non possession d'une voiture peut être un lourd handicap pour se déplacer dans la métropole,
- Coût en vies humaines et blessures avec des records en matière d'insécurité routière.

Le développement du système de déplacements de la Métropole constitue un enjeu prioritaire compte tenu de cet étalement urbain et du type de déplacements qu'il génère face à une offre de transport en commun qui semble avoir du mal à répondre à l'urbanisation diffuse malgré son rôle structurant pour l'aménagement du territoire.
Il nécessite d'intervenir sur plusieurs dimensions complémentaires : projets d'infrastructures, organisation institutionnelle, cohérence entre développement urbain et réseau TC (notamment autour des pôles d'échange), amélioration du service aux usagers et d'identifier, sur la base d'un benchmarking, un panel de solutions concrètes pour améliorer l'offre de services à la mobilité (billettique intégrée, cadencement TC, auto-partage, …) et susceptibles d'être mises en œuvre par les AOT et partenaires de la coopération métropolitaine.

Les travaux déjà menés dans le cadre de la coopération métropolitaine ont porté sur la conception d'un réseau de transports collectifs métropolitain (corridors et pôles

d’échanges) et sur les mesures destinées à améliorer l’offre de service en anticipant la réalisation de ce réseau.
Ces travaux méritent d’être poursuivis avec une prise en compte de l’étalement urbain : la structure urbaine du territoire, éclatée en plusieurs pôles métropolitains et éclatée à l’intérieur de ces pôles, impose en effet de rechercher des solutions originales pour alimenter les réseaux de transports collectifs ainsi que les pôles d’échanges entre ces réseaux.

A. Le réseau métropolitain de transport collectif

Le travail engagé dans la précédente convention visant à définir un **plan de développement du réseau métropolitain de transport collectif** en vue de sa mise en œuvre doit être poursuivi au-delà du diagnostic et de l'analyse qui s'appuyaient sur les résultats des expertises et réflexions de fin 2006.

Le travail exposé ci-dessous a consisté à :

- Mettre à jour le rapport effectué par les experts en 2006 en fonction des réalisations effectuées depuis, de l'évolution des projets et du contexte institutionnel,
- Approfondir le document au moyen notamment du travail effectué dans le cadre du projet de LGV PACA (Cf. chapitre 4),
- En rédiger une synthèse claire et compréhensible.

Introduction

L'ambition de la métropole est d'accroître son rayonnement européen et international. Si en matière de déplacements de personnes et de marchandises, **cette ambition se traduit par l'amélioration d'une large accessibilité vis-à-vis de l'extérieur, elle implique aussi d'améliorer son fonctionnement interne**. Ce territoire est aujourd'hui fragilisé par un système de déplacements inadapté au fonctionnement d'une métropole qui ambitionne de jouer un rôle au plan international.

La raison première en est le retard d'équipement. En matière de transports collectifs, le retard par rapport au standard d'équipement d'autres métropoles européennes s'est accumulé au fil des ans. En dehors de la faiblesse relative des ressources fiscales et budgétaires à affecter aux projets de transports d'échelle métropolitaine, une des causes récurrentes venues aggraver ce retard est la non-réalisation d'opérations programmées depuis de nombreuses années.
Une préparation insuffisante des projets, particulièrement de leur financement, et l'absence d'une promotion commune entraînent leur report de CPER en CPER sans qu'ils ne soient réalisés. Ainsi, près de 230 M€ ont été programmés pour des opérations ferroviaires pour les Bouches-du-Rhône entre 2000 et 2006, pour un coût réel de plus de 400 M€ et des réalisations réelles repoussées à partir de 2006.
La coopération métropolitaine devrait permettre de mieux sélectionner et préparer les projets pour atteindre une meilleure efficacité dans leur réalisation.

La deuxième raison est l'absence d'un véritable réseau métropolitain de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP), ferroviaires ou routiers, capables d'offrir une alternative crédible au presque « tout voiture » actuel. Le niveau d'engagement financier prévisible, à court terme, de l'État et des collectivités ne permet pas d'envisager une évolution significative et rapide de l'offre et donc d'apporter **des réponses aux besoins des habitants comme des acteurs économiques**.

La situation actuelle est ainsi marquée par la saturation routière et les difficultés à trouver une alternative en transports collectifs. Elle pèse d'ores et déjà sur la vie quotidienne des habitants et l'attractivité économique de la métropole, mais aussi sur la qualité du cadre de vie par les nombreuses nuisances liées à l'usage de la voiture.

L'ambition de ce travail est de servir le débat nécessaire à la définition des enjeux et des objectifs de la construction d'un réseau métropolitain de transports. Il comprend quatre parties :

1. L'analyse des flux de déplacements met en évidence huit couloirs de desserte,
2. La projection de ces flux associée à un report modal à un horizon 2015 permet de présenter une hypothèse de réseau métropolitain de transports à cette échéance,
3. La crédibilité de ce réseau implique de déployer des efforts dans tous les domaines d'une politique de déplacements, soit bien au-delà de la réalisation des infrastructures lourdes,
4. La prévision d'une situation de report modal plus significatif où les transports collectifs constitueraient une complète alternative à la voiture implique de prévoir un réseau métropolitain de transports à long terme.

La conclusion s'efforce de **rappeler les enjeux et de déterminer des objectifs pour proposer une stratégie de construction d'un réseau de transport métropolitain** en deux volets :

1. **Une stratégie de rattrapage** pour combler un lourd retard en matière d'infrastructures de transports,
2. **Une stratégie d'anticipation ou d'ambition** pour préparer les infrastructures sur lesquelles s'appuiera le développement et l'aménagement de la métropole.

1. Des couloirs de desserte

Les flux majeurs sur l'aire d'étude sont orientés principalement suivant :

- les pénétrantes autoroutières sur Marseille : 50 000 véhicules jour sur la A55 littorale, 150 000 à St Antoine au droit du convergent A7-A51 et 135 000 sur la A50 à la Penne sur Huveaune
- les rocades aixoises avec 130 000 véhicules sur la A51 à la Parade (au droit de la bretelle A51/RD9) et 80 000 sur la rocade Ouest au Jas de Bouffan,
- le triangle Aubagnais avec 170 000 véhicules cumulés sur les A50, A501 et A502

Des flux significatifs sont également enregistrés dans les traversées :

- de Vitrolles sur la RN113 et la A7 (75 000 véhicules jour)
- de Martigues suivant l'autoroute A55 (75 000 véhicules jour)
- d'Arles suivant la RN113 (65 000 véhicules jour)

On note également la « montée » en puissance en termes de trafic de la RD9 qui relie le bassin vitrollais au pôle urbain et d'activité d'Aix en Provence

L'analyse des grands courants d'échanges dans l'AMM met en avant cinq **couloirs de desserte principaux.**

Un couloir de desserte se définit par :

- une offre routière et de transport public avec des conditions d'accès,
- un volume d'échanges prépondérant dans l'AMM,
- une projection de besoins de déplacements à un certain horizon.

Ces cinq couloirs ont été identifiés en 2006 selon le volume de déplacements quotidiens.

A. Marseille / Marseille Nord / Aix / Manosque et la desserte de la Vallée de l'Arc : 250 000 déplacements journaliers

On recense environ 150 000 déplacements entre Marseille, Gardanne, Aix et Manosque, flux renforcé par 60 000 déplacements orientés suivant la vallée de l'Arc vers l'Ouest Var.

Marseille-Aix avec 45 000 déplacements par jour est la première relation de ville à ville dans le département. Les flux d'actifs entre les deux villes, après s'être équilibrés, se sont inversés d'après les derniers chiffres du recensement.

B. Marseille / Marseille Huveaune / Aubagne / La Ciotat / (Toulon) : 320 000 déplacements journaliers

On chiffre à 180 000 le flux de déplacements qui cumulent la relation 'Vallée de l'Huveaune-Aubagne vers Marseille' et 'Toulon-Est CUM–Aubagne vers Marseille'.

On note :

- Un flux équilibré d'actifs entre Aubagne et Marseille autour du pôle des Paluds : 63 000 déplacements dans les 2 sens,
- Un flux alimenté par de grands pendulaires vers l'aire toulonnaise : 35 000 déplacements tous motifs vers le Var.

C. Marseille / Aéroport / Vitrolles / Miramas ➔ Arles ➔Salon) : 110 000 déplacements journaliers

Suivant le couloir PLM, on enregistre un flux de plus de 110 000 déplacements qui s'oriente depuis et vers les grands équipements de l'Est Etang de Berre, le Nord du San Miramas, Salon et Agglopole Provence et le pays arlésien.

Un trafic important qui s'alimente de la problématique d'une accessibilité de qualité vers l'aéroport et la gare TGV.

D. Marseille / Martigues / Istres / Miramas➔ Arles ➔Salon : 115 000 déplacements journaliers

Environ 70 000 déplacements sont recensés sur un axe qui relie Marseille au bassin d'emplois et résidentiel de l'Ouest Etang de Berre vers Salon.

Un trafic alimenté par des déplacements métropolitains sur Marseille (20 000), d'autres déplacements dits de « proximité » entre la Côte Bleue et Marseille (14 000), ceux entre le bassin Ouest Etang avec le pôle Salonnais (23 000) et la Côte Bleue (12 000).

E. <u>Istres / Fos / Martigues / Marignane / Aéroport / Vitrolles / Aix TGV / les Milles / Aix : 125 000 déplacements journaliers</u>

Un arc de desserte que l'on qualifiera de rocade à l'échelle de l'AMM avec environ 70 000 déplacements quotidiens.

Un arc qui suit les rives de l'Etang de Berre pour des déplacements de proximité « inter rives » (29 000 déplacements).

Un arc qui agglomère des flux plus métropolitains qui s'orientent vers les Milles et Aix : 10 000 depuis l'Ouest Etang et 33 000 depuis l'Est Etang.

Un axe qui s'articule suivant la RD9 où l'on recense également un flux interne à Aix tournés sur les Milles : 54 000 déplacements journaliers.

Un flux de proximité dans Aix mais qui participe aux trafics enregistrés sur cet axe diamétral à l'échelle métropolitaine.

Le tableau suivant nous propose une situation de référence concernant le volume global de déplacements, la fréquentation des services routiers et ferrés interurbains

On retiendra :

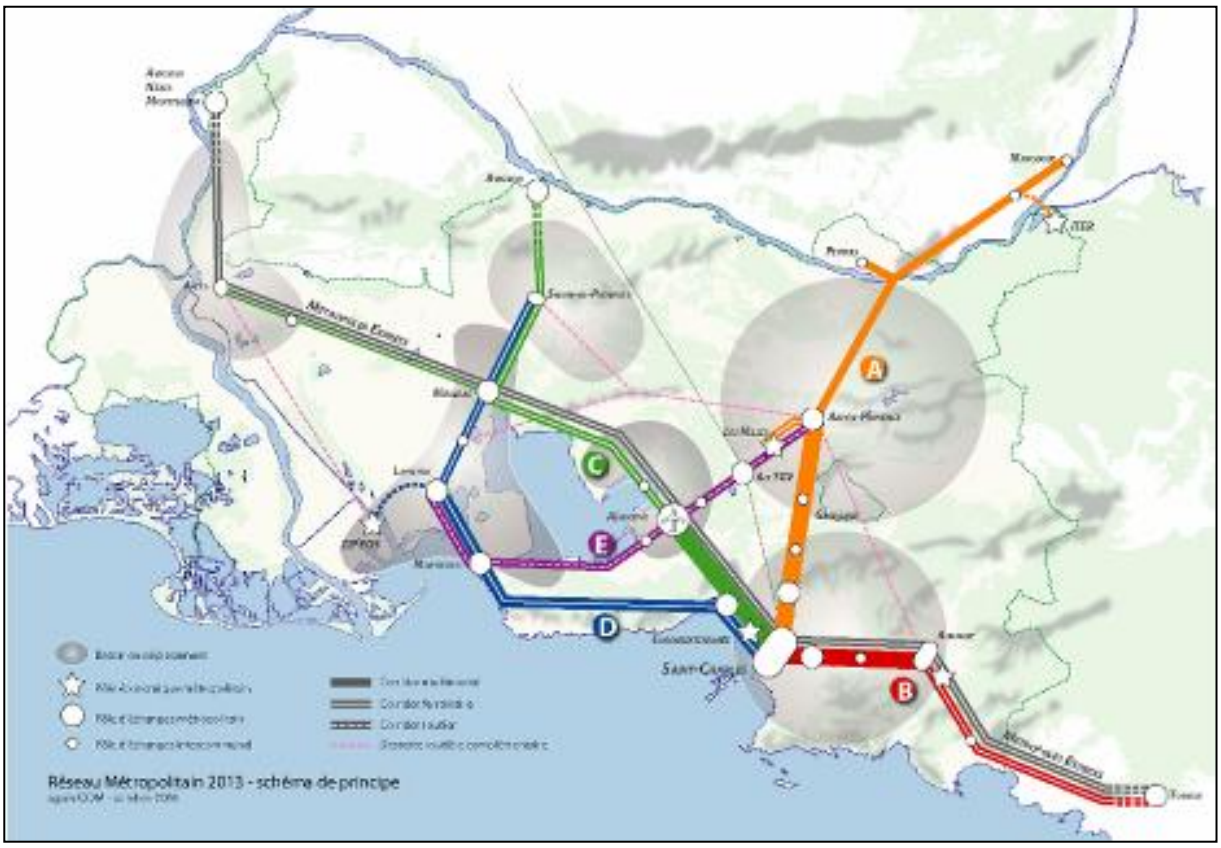
- Une assiette de 975 000 déplacements journaliers,
- Près de 50 000 déplacements en TC non urbains,
- dont 13 000 voyages sur les lignes TER,
- et environ 35 000 déplacements opérés sur la RTM.

Flux de déplacements journaliers en 2005 et parts des TC					
Couloir de desserte	Flux déplacements tous modes	Flux TC	Flux RTM	Total TC	% TC
Marseille /Marseille Nord/ Aix / Iter (/ Les Alpes) et la desserte de la Vallée de l'Arc	250 000	20300	15000	35300	14%
Marseille /Marseille Huveaune/ Aubagne / La Ciotat (/ Toulon)	320 000	15000	20000	35000	11%
Marseille / AMP / Vitrolles / Miramas ➔ Arles ➔Salon	110 000	5000		5000	5%
Marseille / Martigues / Istres / Miramas➔ Arles ➔Salon	115 000	1100		1100	1%
Istres / Fos / Martigues / Marignane / Aéroport / Vitrolles / Aix TGV / Aix (Aix Les Milles compris)	125 000	4600*		4600	4%
Salon / les Milles / Aix	15 000	250		250	2%
La Ciotat /Aubagne / Aix	40 000	3700		3700	9%
Ensemble des couloirs	975 000	49 950	35 000	84950	9%
* y compris trafic Aix en Bus entre Aix et les Milles					

2. Un réseau de transports métropolitains en 2015

Ce réseau s'appuie sur les cinq couloirs présentés ci-dessus :

A - Marseille /Marseille Nord/ Aix / Manosque,
B – Marseille / Aubagne vers Toulon,
C – Marseille / Aéroport / Miramas vers Arles ou Salon,
D – Marseille / Martigues / Miramas vers Salon
E – Fos / Martigues / Aéroport / Aix TGV / Aix



Ces couloirs combinent une offre routière et de transport collectif, parfois ferrée.
Pour chaque couloir, il a été réalisé des projections de déplacements à l'horizon 2015.
Ces projections s'adossent aux tendances démographiques enregistrées depuis 2000 et suivent la distribution calculée pour l'année 2006 des déplacements entre les pôles de l'AMM.

Couloir A - Marseille /Marseille Nord/ Aix / Manosque,

L'analyse des flux sur cet axe souligne le poids des échanges Aix-Marseille et nous confirme l'influence métropolitaine des Milles :

- Près de 340 000 déplacements par jour sur le couloir élargi à la desserte des Milles (qui génère près de 100 000 déplacements quotidiens)
- Dont 164 000 déplacements sur le seul tronçon Marseille Aix
- Dont 125 000 déplacements dans la CPA autour d'Aix en Provence et en échanges avec les Milles

- Dont 62 000 déplacements dans Marseille entre le centre ville et les quartiers Nord suivant l'axe TER

Couloir B – Marseille / Aubagne vers Toulon,

- Au total, environ 350 000 déplacements quotidiens suivant le couloir
- Dont plus de 165 000 déplacements pour les seuls échanges dans Marseille orientés vers la Vallée de l'Huveaune
- Dont 185 000 voyages jour sur le couloir « interurbain »

Couloir C – Marseille / Aéroport / Miramas vers Arles ou Salon,

- Plus de 120 000 déplacements par jour sur le couloir
- Près de 30 000 déplacements « hors Marseille »
- 94 000 déplacements en échanges avec Marseille

Couloir D – Marseille / Martigues / Miramas vers Salon

- Environ 130 000 déplacements par jour sur le couloir
- Dont 43 000 sur la section Marseille-Côte Bleue-Martigues
- Dont 42 000 internes au bassin Ouest Etang de Berre entre le Nord et le Sud

Couloir E – Fos / Martigues / Aéroport / Aix TGV / Aix

Ce couloir agglomère des déplacements dits de proximité entre les rives de l'Etang de Berre, des voyages plus longs entre le Pays d'Aix et l'Etang de Berre et des flux de provenances diverses sur les Milles.
La desserte s'articule suivant la RD9 et pourrait soit s'adosser sur un TCSP routier, hypothèse retenue, soit « basculer » sur la ligne ferrée Aix-Rognac.

- 92 000 déplacements par jour,
- Et 150 000 déplacements si on intègre les déplacements entre Aix et les Milles
- Et 200 000 si l'on ajoute les flux vers les Milles depuis Marseille et la CPA
- 37 000 déplacements entre l'Est Etang de Berre et le pôle aixois

Le réseau

A l'horizon 2015, le réseau métropolitain ne sera que partiellement constitué, les grandes opérations en cours ou décidées en 2006 sont supposées achevées et complétées par quelques investissements supplémentaires.

Dans le domaine ferroviaire seront terminées :

- la première phase de doublement de la ligne Marseille – Aix-en-Provence : 13 km sur 34 de voie unique, avec création de nouvelles gares dans Marseille Nord (Picon-Busserine, St-Joseph-Le-Castellas, St Antoine). On suppose également que seront créés à cet horizon deux points d'arrêt supplémentaires à Plan de Campagne (pôle d'échanges) et à Aix-Universités, non compris dans l'opération actuellement en cours.
- la réalisation d'une 3ème voie de Marseille à Aubagne, plus précisément entre les gares de Marseille Blancarde et d'Aubagne, opération qui

s'accompagne de travaux complémentaires en gare St Charles (création d'une voie principale supplémentaire), de la banalisation des voies (possibilités d'y circuler indifféremment dans l'un ou l'autre sens suivant les besoins) et de la création d'une nouvelle gare et d'un pôle d'échanges à La Barasse.

- la mise en place d'une signalisation automatique sur la ligne de la Côte Bleue en vue d'en accroître la capacité.

On a également supposé réalisées :

- la réouverture aux services voyageurs de la section Aix-en-Provence – Plan d'Aillane (pôle d'échanges),
- de nouvelles gares avec pôle d'échanges:
  - aux Aymards - Marseille Provence Aéroport avec fermeture de la halte de Vitrolles.
  - à Lavalduc, entraînant la fermeture du point d'arrêt de Rassuen.
  - à la hauteur de Mirabeau pour desservir ITER.
- les extensions et augmentations de capacité des gares nécessaires pour y accueillir le trafic supplémentaire et, plus généralement, leur modernisation et remise à niveau.

Dans le domaine routier, on peut supposer que seront réalisées ou engagées les opérations suivantes :

- Rocade routière de Marseille L2 Nord,
- Rocade routière de Marseille L2 Est,
- Contournement sud d'Arles,
- Contournements de Miramas,
- Contournement de Port de Bouc,
- Doublement RD9 dans sa section centrale,
- Liaison RD6-A8 au droit de l'échangeur du Canet,
- Contournement au Nord Ouest de Salon,
- Des échangeurs complétés sur Aix, Aubagne centre et Coudoux
- Mise en tranchée couverte de la A55 dans la traversée des Docks à Marseille
- Etc….

Certaines de ces opérations routières, en améliorant la qualité la circulation, peuvent avoir un effet négatif sur le report modal. Etant donné le coût de leur réalisation, elles posent aussi la question de l'équilibre entre investissements routiers et investissements au service des transports publics.

Une capacité ferroviaire limitée

La capacité des installations ferroviaires va limiter l'offre :

- en ligne, et ce malgré les renforcements apportés :

    - la ligne PLM qui, aux heures de pointe, connaît des problèmes de capacité entre Marseille et le débranchement de la LGV, faute de la 3ème voie initialement prévue dans le projet de TGV Méditerranée.
    - La ligne Marseille – Aix-en-Provence qui reste à voie unique sur plus de 60 % de sa longueur
- mais surtout en gare et avant gare du nœud ferroviaire de St Charles vers lequel convergent toutes les lignes ferroviaires du réseau métropolitain.

En effet, du fait de sa configuration en « cul de sac », **la gare St Charles** constitue **un goulet d'étranglement** où tous les mouvements doivent s'effectuer par une seule et unique extrémité, avec pour conséquences :

- un rebroussement (demi-tour) systématique des trains en transit
- des pertes de temps supplémentaires (10 à 15 minutes)
- un temps d'occupation des voies très longs d'où d'importants besoins de capacité (nombre de voies à quai)
- la multiplication des circulations et des manœuvres.

Ces inconvénients sont d'autant plus grands que St Charles est en fait, un faux terminal qui doit gérer un important trafic de transit. L'unique débouché de la gare constitue alors une zone de conflits pour tous les trains ou manœuvres entrant ou sortant de St Charles.

Une telle configuration constitue **un obstacle à la mise en œuvre d'un réseau métropolitain** à haute fréquence de desserte et s'oppose à un développement de relations traversant la métropole du nord au sud et d'est en ouest et mettant en communication tous les pôles majeurs de celle-ci.

La desserte 2015

Malgré les contraintes évoquées ci-dessus, un saut significatif peut être réalisé dès 2015 avec augmentation de la fréquence des dessertes sur les principaux couloirs :

Couloir A - Marseille /Marseille Nord/ Aix / Manosque,
La ligne, non électrifiée, a une capacité limitée car encore en voie unique sur plus de 60 % de sa longueur. Ce qui ne permet pas d'inscrire plus de **3 trains par heure et par sens.**
Faute de disposer de la double voie sur la totalité du parcours, il n'est pas possible d'offrir une grille horaire combinant une desserte rapide par des trains sans arrêt de Marseille à Aix (en 30 minutes environ) et par des trains omnibus. Dans cette phase transitoire, et dans l'attente de la 2ème phase du doublement de la voie, le service devra se borner à combiner des trains semi-directs (par exemple sans arrêt de Marseille à St Antoine) et des trains omnibus, les premiers couvrant le parcours Marseille Aix-en-Provence en 35 minutes, les seconds en trois quarts d'heure environ. La desserte rapide de cette relation restera dévolue aux services d'autocars par autoroutes en 25 à 45 minutes selon les heures de la journée et la densité de la circulation.

Couloir B – Marseille / Aubagne vers Toulon,
La création d'une 3ème voie et les aménagements complémentaires qui y sont associés (cf. ci-dessus) permettront d'offrir une desserte de **6 trains par heure et par sens**. Par exemple : 3 omnibus Marseille – Aubagne et 3 semi-directs Marseille – Aubagne (sans arrêt) – Toulon (omnibus). Les grilles horaires devront être compatibles avec l'inscription des trains de passagers à longue distance : TGV, IC TER, les TER pour les au-delà de Toulon et les trains de fret.

Couloir C – Marseille / Aéroport / Miramas vers Arles ou Salon,
Il s'agit ici de concilier une demande à courte distance (Aéroport Marseille Provence et Etang de Berre) avec celles de villes plus éloignées : Arles et Salon-de-Provence.
L'offre proposée consiste en **3 trains par heure et par sens**, par exemple : 2 omnibus Marseille – Miramas – Salon et 1 Express Marseille – Arles (poursuivant au-delà : Avignon / Nîmes et Montpellier) ne desservant que le pôle des Aymards (Nord Etang de Berre et Aéroport) et Miramas.
Là encore, les grilles horaires devront être compatibles avec l'inscription des trains de passagers à longue distance (notamment les TGV empruntant la LGV Méditerranée à la bifurcation des Tuileries) et les trains de fret.

Couloir D – Marseille / Martigues / Miramas vers Salon
La ligne reste non électrifiée de L'Estaque jusqu'à la bifurcation de Lavalduc (accès au port de Fos-sur-Mer). L'objectif est ici de combiner une desserte accélérée de Martigues, Lavalduc et Istres avec la desserte des villes de la Côte Bleue.
Il est proposé **3 trains par heure et par sens** : 1 omnibus Marseille – Lavalduc, les 2 autres directs de Marseille à Martigues, puis omnibus ensuite jusqu'à Miramas.

L'offre ferroviaire proposée pour les 4 couloirs ci-dessus est compatible avec la capacité des installations actuelles ou prévues (1ère phase de doublement de la ligne Marseille – Aix-en-Provence, 3ème voie Marseille – Aubagne), le nombre de circulations restant en deçà des limites estimées par RFF et SNCF, notamment sur les lignes PLM (Marseille – L'Estaque), Marseille – Aubagne et Marseille – Aix-en-Provence.

Couloir E – Fos / Martigues / Aéroport / Aix TGV / Aix
L'organisation actuelle des dessertes s'articule suivant la RD9 et la RN568 et la ligne « Martigues-Aix ». L'offre actuelle de TC est structurée par la desserte Aix - Vitrolles (20 allers et retours) et Aix - aéroport (48 services par sens).
L'objectif est de consolider l'offre existante en proposant

- des services directs entre Martigues et Aix et entre Istres et Aix par autoroute puis suivant la RD9 … et la desserte d'un pôle TC à Plan d'Aillane
- d'assurer l'accès à l'aéroport vers les Aymards depuis la rive Ouest de l'Etang sans rupture de charge

Ces 2 familles de dessertes s'articulent sur les pôles d'échanges des Aymards et des Milles et structurent une desserte EEB vers Aix en Provence.

Le bilan du réseau RM 2015 : trafic et offre

Les perspectives de déplacements

Le tableau suivant permet de dresser l'état des déplacements projetés en 2015 et les objectifs de reports sur les TC routiers ou ferrés :

- Plus d'1 million de déplacements attendus suivant l'ensemble des 5 couloirs,
- Un objectif de report de 16% de ce flux sur les services de transports publics,
- Une ambition de plus de 100 000 déplacements jour sur un réseau TER maillé.

Déplacements et fréquentations par modes et par couloir en 2015

		Tous Modes	TC	%	Dont TER	%
A	**Marseille / Aix / les Milles/ Manosque**	335 000	66 500	20%	39 300	12%
B	**Marseille / Aubagne / La Ciotat (/ Toulon)**	350 000	60 800	17%	38 200	11%
C	**Marseille / AMP / Vitrolles / Miramas ➔ Arles ➔Salon**	122 500	22 500	18%	17 350	14%
D	**Marseille / Martigues / Istres / Miramas ➔Arles ➔Salon**	130 000	10 900	8%	7 950	6%
E	**Istres / Fos / Martigues / Aéroport / Aix TGV / Aix**	90 000	6 300	7%		0%
		1 027 500	167 000	16%	102 800	10%

L'évolution de l'offre TC et TER

Il est proposé les niveaux suivants de desserte horaire, introduisant **une forte densification de l'offre de service sur l'ensemble des couloirs**.

Synthèse de l'offre TC par couloir en 2015

A	**Marseille / Marseille Nord / Aix / Les Milles / Iter**	Offre TER : • 3 AR / heure de Marseille à Aix (2 AR pendant certaines HC) dont prolongés au-delà : - 2 AR / heure d'Aix aux Milles - 1 AR /heure au nord d'Aix (HP et une partie des HC)
B	**Marseille /Marseille Huveaune/ Aubagne / La Ciotat (/ Toulon)**	Offre TER : • 6 AR / heure de Marseille à Aubagne • 3 AR / heure d'Aubagne à La Ciotat et Toulon (dont 1 AR /heure/sens Métropole express)
C	**Marseille / AMP / Miramas ➔ Arles ➔Salon**	Offre TER : • 3 AR / heure de Marseille à Miramas dont prolongés :

		- 2 AR / heure de Miramas à Salon - 1 AR / heure de Miramas à Arles (Métropole express)
D	**Marseille / Martigues / Lavalduc / Istres / Miramas / Salon**	Offre TER : • 3 AR / heure de Marseille à Martigues et Lavalduc • 2 AR / heure de Lavalduc à Miramas
E	**Istres / Fos / Martigues / Marignane / Aéroport / Vitrolles / Aix TGV / Aix**	Offre TC routière : • 5 AR/heure entre Aix - TGV Vitrolles – aéroport

3. Les conditions d'utilisation par les usagers en 2015

Un préalable « stratégique »

Développer le réseau RM revient à programmer des opérations et à optimiser leur utilisation. Autrement dit, ouvrir une liaison ferrée, renforcer une desserte routière sur un même couloir de desserte demande à être éclairé par un même objectif de mise à niveau de l'offre sur une série de plans : matériels, horaires, fréquences, tarif, itinéraires.
Cela exige de mettre à plat des stratégies de développement de réseaux à diverses échelles : locales ou communautaires, départementales, régionales. L'ambition est de créer un véritable réseau de transport départemental. Cette politique exige la mobilisation et la coordination de l'ensemble des Autorités organisatrices de transport des Bouches-du-Rhône.
La mise à niveau de l'offre TC pose une série de contraintes en matière d'intermodalité.
L'intermodalité désigne l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement. Elle vise à réduire l'usage de la voiture particulière et les nuisances qu'elle génère, au profit d'un usage combiné de différents modes moins polluants : transports collectifs, marche, covoiturage, vélos,… Elle nécessite trois conditions :

- La qualité du niveau d'offres de transport public à la fois urbaines et interurbaines,
- L'information multimodale,
- L'intégration tarifaire et billétique.

Promouvoir une politique ambitieuse en matière d'intermodalité

Les infrastructures d'échanges représentent les éléments structurants d'une offre intermodale. Le réseau se doit de prévoir un réseau de points d'échanges qui permettront aux usagers d'enchaîner deux modes de déplacements différents dans des conditions optimales : bon niveau d'information, rapidité et facilité des correspondances, sécurité, avantages tarifaires…
La politique d'intermodalité concerne plus largement l'ensemble du réseau ferroviaire et conditionne son accessibilité.
Le réseau prévoit de renforcer le réseau des gares existantes par la création de pôles d'échanges, gares et haltes ferroviaires à partir desquelles seront privilégiées les correspondances train + bus et train + vélo.

Tous ces pôles n'ont pas la même vocation.

Des pôles et des fonctions diverses sur le réseau

Les pôles multimodaux de Marseille St Charles, Blancarde, Aubagne, Aix en Provence, Miramas constituent d'ores et déjà pour tous les modes de déplacements, des **points d'échanges majeurs urbains** à l'échelle de l'agglomération à la convergence des réseaux.

D'autres pôles sont plus « **périphériques** ». Ils constituent des portes d'entrée aux réseaux depuis des espaces périurbains : la Calade, Plan de Campagne, Rognac…

Certains pôles sont plus à vocation « **économiques** ». Ils assurent la desserte des bassins d'emplois et des grands équipements : les Aymards à court terme, Plan d'Aillane à moyen terme.
Dans tous les cas, ils ont rarement une fonction univoque.

En parallèle, un véritable réseau de parcs relais de stationnement viendra compléter le dispositif et faciliter les échanges auto + trains sur les principaux couloirs de desserte.
Au droit des pôles d'échanges « non urbains » il convient d'anticiper et d'affirmer cette mission de rabattement.

Les modes d'accès au futur réseau RM
On accèdera naturellement par différents modes au réseau RM. Chaque mode va donc représenter une part de marché qui pose contrainte d'organisation et d'aménagement. Piétons, cyclistes, automobilistes, clients TC vont rejoindre dans des périodes relativement rapprochées les noeuds sur le réseau. Des parts variables pour chaque mode sont à attendre suivants les réseaux et les contextes urbains.
Malgré des pratiques contrastées, on retiendra une distribution modale « moyenne » à l'échelle métropolitaine en accès au réseau de 50 % à pieds, 30 % en voiture et 20 % en TC.

Les impacts en termes d'offre de stationnement

Des besoins de places automobiles aux abords des gares : 14 000 places pour accéder au réseau

La part globalement anticipée est d'environ 30%. La moitié correspondra à de la dépose et donc à de l'accompagnement.

Au regard du flux attendu, on peut calibrer la demande de places à satisfaire globalement et par couloir. Une demande qui sera plus ou moins bien satisfaite selon la localisation et la fonction de la halte, gare ou pôle d'échanges sur le réseau.

Une stratégie d'accueil des véhicules particulier est à affirmer :

- Limiter l'offre de places sur les grands pôles d'échanges urbains
    - ► St Charles, la Blancarde, Aubagne, Aix en Provence

- Afficher une offre de stationnement importante sur des pôles d'entrées d'agglomération ou à l'écart des centres urbains
    - ► les Aymards, les Milles, Plan de Campagne et sur l'ouest Etang de Berre (Lavalduc)
- Afficher une offre de stationnement « intéressante » au regard de l'attractivité du site et du rôle de la gare dans un projet urbain
    - ► Salon, Rognac, Miramas, Gardanne

Le tableau suivant nous indique le nombre de places « utiles » sur chaque couloir de desserte. Un besoin que l'on qualifiera d'hypothèse basse et qui sous entend une mutation des habitudes et un chaînage important TC-TC en accès au réseau.

Besoins de places de stationnement suivant les couloirs RM en 2015	
A	4 950
B	3 575
C	3 425
D	975
E	1 425
Total	14 350

Les impacts sur les réseaux urbains

Des contraintes sur les TCU : 70 000 voyages jour en correspondance sur les réseaux urbains

Au regard des modes d'accès au réseau suivant chaque couloir, on anticipera des niveaux de fréquentation sur les différents réseaux urbains.

Environ 70 000 voyages journaliers TCU seront en correspondance avec le réseau.

Au regard des voyages « attendus » sur les différents réseaux se pose une série de contraintes aux AOTU, celles :

- de densification de l'offre de service
- d'amélioration de l'ouverture des lignes vers les points de correspondance sur le réseau
- d'accessibilité à ces équipements et de priorisation des lignes dans le trafic routier
- d'interface pour mettre en correspondance ces lignes

Le réseau devient alors une opportunité. Celle de valoriser une offre souvent sous utilisée.

Le réseau est appréhendé comme un levier à l'amélioration des perforéseauances TC à l'échelle locale.

Une tarification métropolitaine intégrée

La tarification sur le réseau CAR13 comme sur celui TER est bâtie sur la distance.

La gamme tarifaire proposée par la SNCF est large et s'adresse à de nombreux profils d'utilisateurs.

L'objectif est de passer d'une logique d'accord tarifaire « au cas par cas ou au réseau » à celle d'un bassin de mobilité :

- Offrir une tarification commune sur les lignes ferrées et routières pour assurer une **véritable polyvalence**.
- Proposer des **supports communs** afin de faciliter l'intermodalité sur un même axe.
- Proposer les mêmes **possibilités de combinaison** et donc de correspondance entre les réseaux routiers et ferrés.
- Evoluer vers une **tarification de zone** qui préfigure des tarifs métropolitains :
  - cohérents en évitant des écarts de prix sur des relations de même nature
  - attractifs avec des gammes de prix qui incitent à laisser sa voiture au garage

4. Un réseau métropolitain « objectif »

Il s'agit d'offrir une véritable solution alternative à la voiture particulière grâce à la mise en œuvre d'un **Réseau Express Métropolitain (REM)** performant mettant en relations les différents territoires de la métropole.

L'offre du REM se caractérise par :

- **Une fréquence de desserte élevée :** un train toutes les 15 minutes pour les relations à courtes et moyennes distances ; toutes les 30 minutes pour les relations à plus longues distances.
- **Des temps de parcours attractifs** vis-à-vis de la voiture particulière
- **Une intermodalité étroite** entre tous les modes
- **Une tarification intégrée** sur tout le territoire de la métropole.

L'étude d'un tel réseau métropolitain menée dans le cadre de la démarche de coopération métropolitaine en 2006 a montré que sur les trois plus importants corridors de déplacements (Marseille-Aubagne, Marseille-Aix et Marseille-Aéroport) la part modale des TC interurbains était en moyenne de 6%.
Cette étude a ensuite défini un réseau « objectif » avec une ambition « modeste » et dont l'offre TER figure dans le tableau suivant.

	Fréquences des TER 2006	Fréquences des TER proposée
Marseille / Aubagne	31 mn	7,5 mn
Aubagne / Toulon	28 mn	15 mn
Marseille / Aix	38 mn	12 mn
Aix / Manosque	3 heures	1 heure
Marseille / Miramas	40 mn	15 mn
Marseille / Martigues	1 heure 9 mn	15 mn

Le Conseil Régional PACA, dans son Schéma Régional de Transports publié en Novembre 2006, a défini 3 scénarios d'évolution de l'offre à l'horizon 2020 (S0 au fil de l'eau, S1 et S2) qui sont décrits dans le tableau ci-dessous.

	Fréquences des TER		
	Scénario 0	Scénario 1	Scénario 2
Marseille / Aubagne	10 mn	10 mn	6 mn
Aubagne / Toulon	20 mn	20 mn	12 mn
Marseille / Aix	20 mn	20 mn	9mn
Aix / Manosque	3 heures	1 heure	1 heure
Marseille / Miramas	40 mn	20 mn	15 mn
Marseille / Martigues	1 heure 9 mn	20 mn	15 mn

Parmi les études préparatoires au débat public sur le projet de LGV PACA, la SNCF, dans son rapport de novembre 2004 sur le transport régional de voyageurs, prévoit que : « L'offre 2020 pourrait se situer sur un niveau compris entre 180 et 210 TER par jour selon les OD. » « Au total, on passe, en ce qui concerne le marché étudié, d'un total de 7,1 M de voyages en 2002 à 15 M de voyages en 2020, soit une hausse de **111%**. » « L'ensemble du marché des TER intra - régionaux, passe alors de 15 M à 32 millions de déplacements par an. »

Parmi ces mêmes études préparatoires, RFF, dans son document de novembre 2004 « L'impact sur les Trains Express Régionaux » affiche les 2 scénarios suivants sur l'axe Marseille – Toulon :

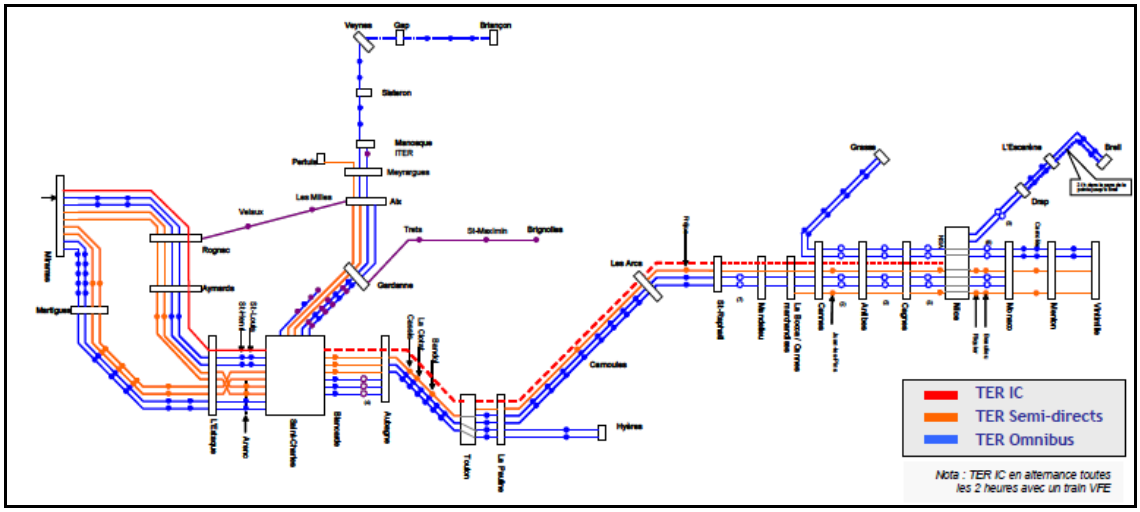
	Fréquences des TER	
	Scénario 1	Scénario 2
Marseille / Aubagne	11 mn	7,5 mn
Aubagne / Toulon	22,5 mn	15 mn

Dans ce même rapport, RFF souligne l'opportunité de mettre en place un RER autour de Marseille, Toulon et Nice :

« *L'importance de l'évolution de la saturation autour des agglomérations de Marseille, Toulon et Nice justifie la mise en place d'un système RER afin de favoriser l'accès aux centres-villes.*
L'offre ferroviaire améliorée sera d'autant plus efficace qu'elle interviendra à un moment où les transports en commun urbains se seront développés, où l'inter modalité tant physique (de bonnes connexions) que tarifaires (un billet unique) aura progressé entre le train, les bus, les tramways ou les métros.

L'effet du développement des transports communs urbains sur le transport ferroviaire est évident ; il n'a toutefois pas pu être modélisé dans le cadre de cette étude.
La perspective de pouvoir développer et fiabiliser les fréquences des TER grâce à la mise en place de la LGV est intéressante. »

Scénario de référence à l'heure de pointe



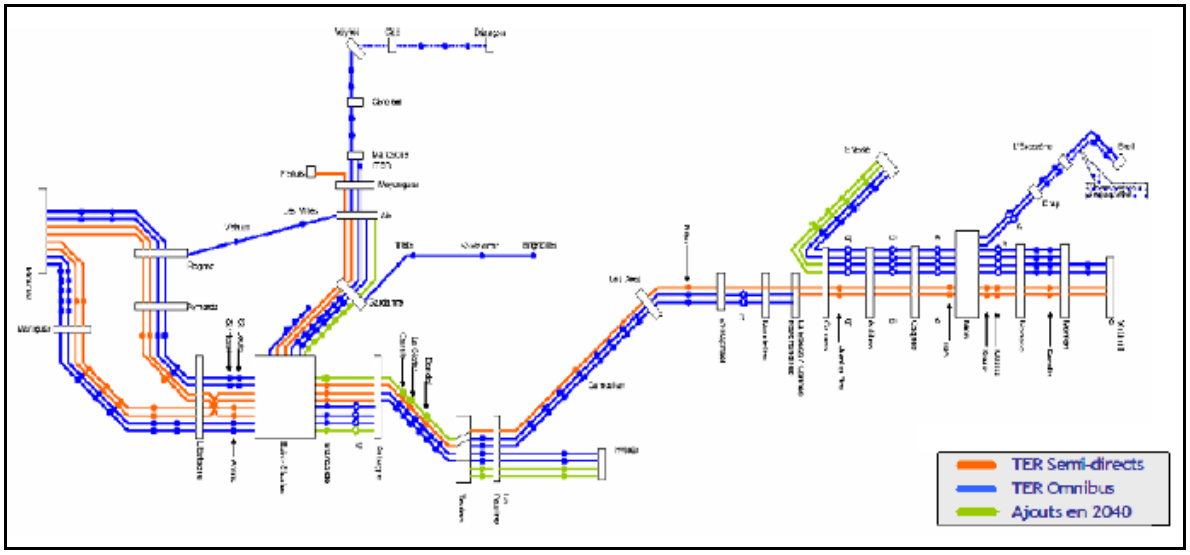
Capacité, page 7, RFF, Septembre 2008

Dans les études complémentaires menées suite au débat public « Capacité » et « Offre trafic et bilan transporteur » de juin 2008, l'offre de TER prévue à l'horizon 2020 est inférieure à celle prévue dans les différentes études exposées ci-dessus et notamment celles préparatoires au débat public, comme le montre le tableau ci-dessous.

	Scénario de référence
Marseille / Aubagne	10 mn
Aubagne / Toulon	20 mn
Marseille / Aix	15 mn
Aix / Manosque	30 mn
Marseille / Miramas	12 mn
Marseille / Martigues	15 mn

L'explication avancée pour la révision à la baisse du développement de l'offre TER est la suivante : « La limite budgétaire jugée raisonnable pour établir la référence réaliste a été fixée, en se conformant aux niveaux annuels moyens d'investissements ferroviaires dans les CPER actuels sur le périmètre d'étude concerné (cf § 2.1.1), à 50 M€ / an (c.e. 01-04), soit environ 1 Md d'€ sur 20 ans. »

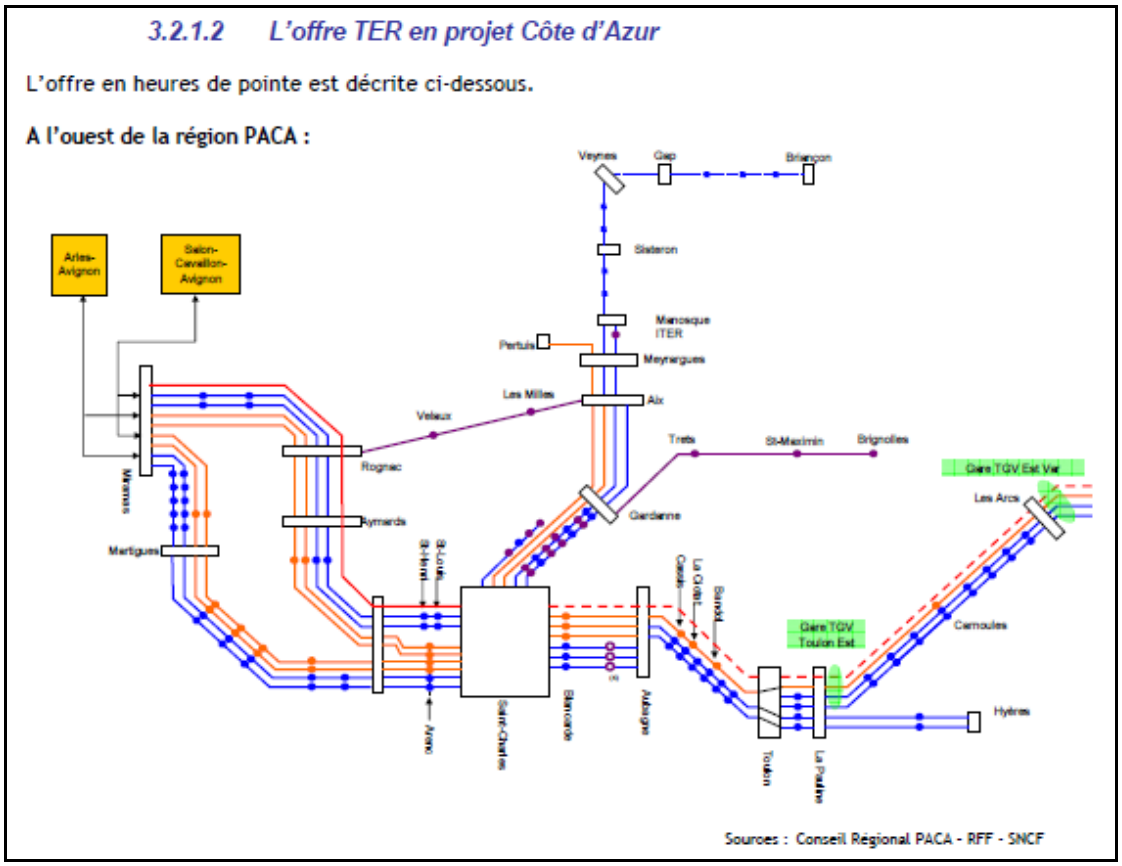
Scénario de référence à l'heure de pointe et à l'horizon d'évolutivité



Capacité, page 9, RFF, Septembre 2008

Les réponses des scénarios Côte D'Azur et Métropoles Du Sud à ces évolutions de l'offre

Les réponses des 2 scénarios à l'évolution prévisible de l'offre et de la demande TER peuvent être envisagées sous 2 angles : celui de la capacité du projet à satisfaire cette demande et celui de la prise en compte des investissements nécessaires à réaliser pour l'offre TER offerte par le projet.



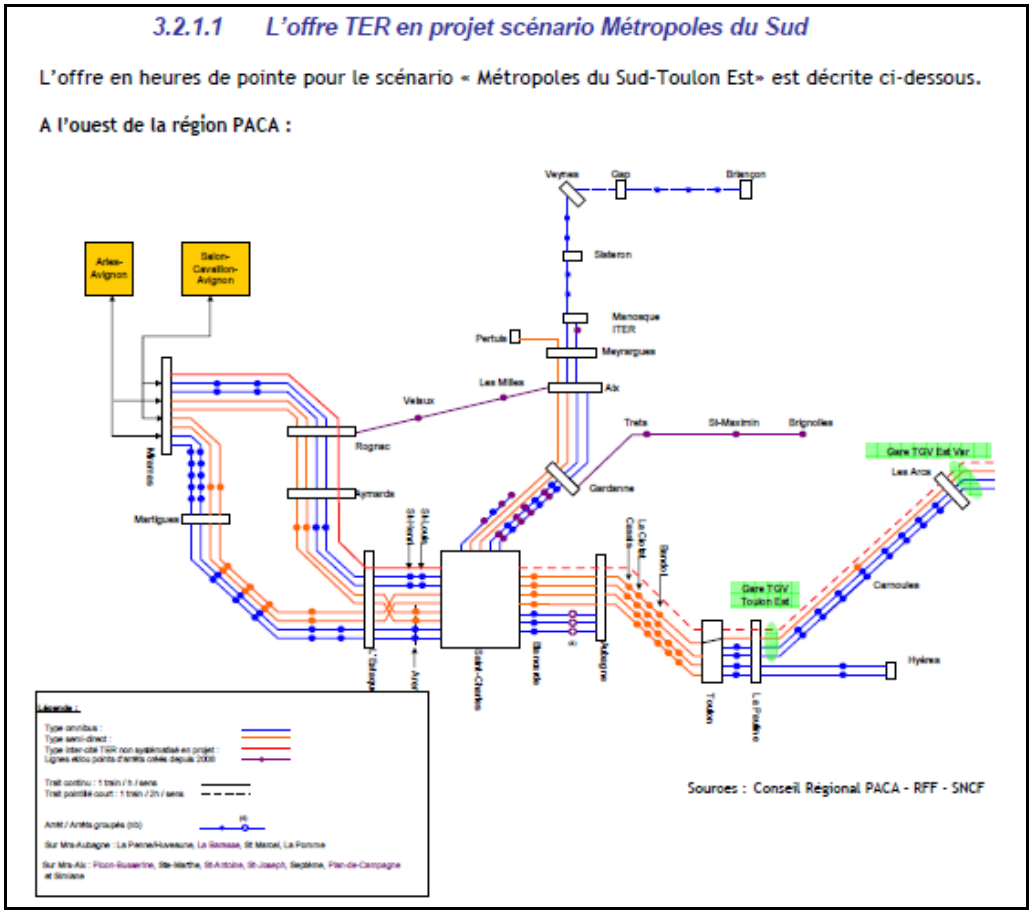
Pour le premier angle de la capacité, la même étude« Offre trafic et bilan transporteur » de juin 2008 décrit les offres TER à l'heure de pointe selon la réalisation du projet MDS ou du projet CDA à l'horizon 2020 comme retranscrite dans le tableau ci-dessous.

	Scénario de référence	Scénario MDS	Scénario CDA
Marseille / Aubagne	10 mn	**8,5 mn**	10 mn
Aubagne / Toulon	20 mn	**15 mn**	20 mn
Marseille / Aix	15 mn	15 mn	15 mn
Aix / Manosque	30 mn	30 mn	30 mn
Marseille / Miramas	12 mn	12 mn	12 mn
Marseille / Martigues	15 mn	15 mn	15 mn

On y constate que :

- les deux scénarios permettent la réalisation de l'offre de référence sur les axes Marseille – Aix – Manosque, Marseille – Martigues et Marseille – Miramas,
- le scénario MDS permet d'améliorer l'offre sur l'axe Marseille – Aubagne – Toulon.

Pour le second angle des investissements nécessaires à réaliser pour assurer l'offre de référence, les principaux problèmes de capacité se trouvent sur l'axe Marseille – Toulon, l'axe Marseille - Aix et sur le plateau St-Charles.



Dans le scénario MDS, le passage par Marseille et Toulon implique de réaliser les travaux nécessaire à la réalisation de l'offre TER pour assurer le passage des TGV, ce qui n'est pas le cas dans le scénario CDA. Il en résulte un montant de travaux non négligeable qu'il faudra financer par ailleurs et qu'il convient de rajouter au scénario CDA pour une comparaison objective.

Il semble également que pour les mêmes travaux réalisés à l'horizon 2020, le scénario MDS offre des réserves d'évolutivité de l'offre TER à un horizon 2040 alors que dans le cas du scénario CDA, le fonctionnement du réseau TER soit critique dès sa mise en service en 2020.

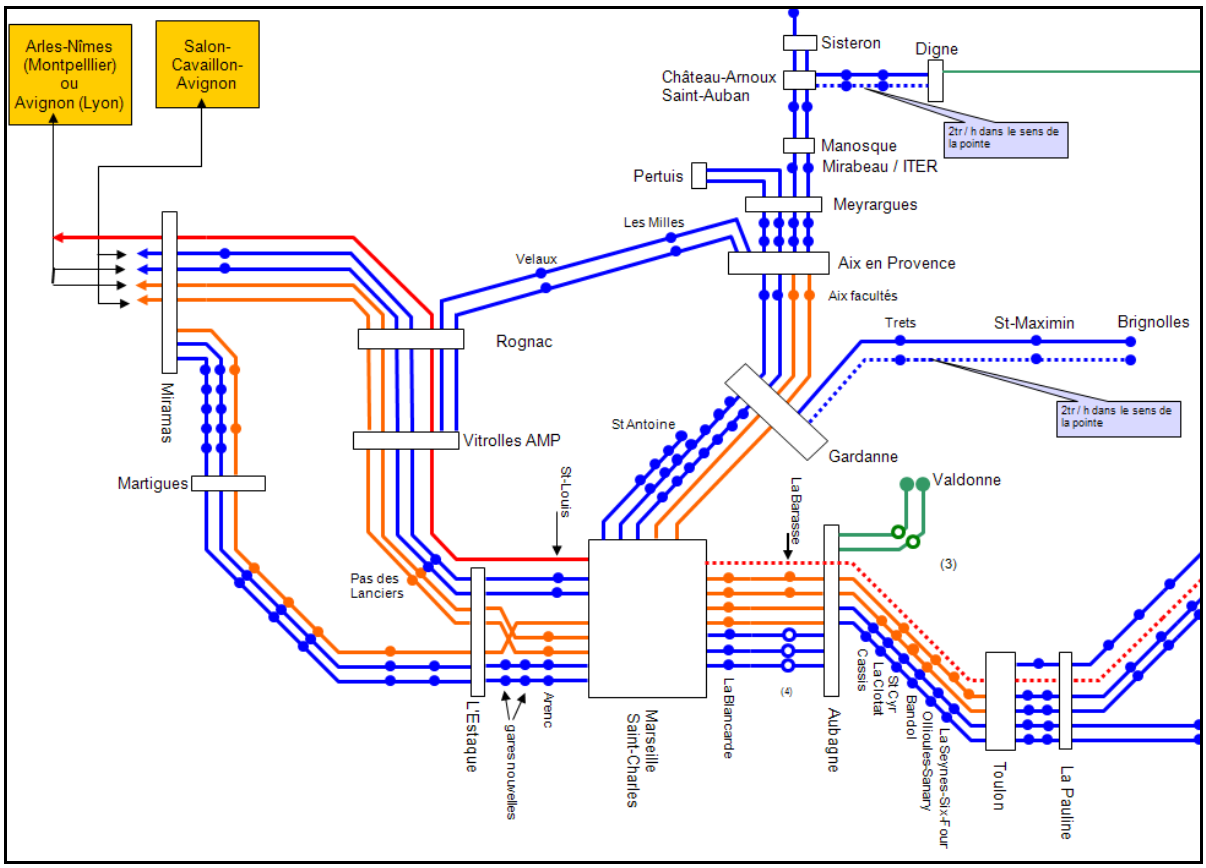
Suite à ce travail des agences mené dans le cadre des travaux du Secrétariat permanent de la LGV PACA, il est apparu nécessaire au Conseil Régional de revisiter les hypothèses de desserte régionale en TER pour plusieurs raisons :

- la prévision d'offre 2020 doit être actualisée à la marge pour tenir compte des évolutions apparues depuis 2007 (approfondissement de certains projets du CPER et cadencement depuis fin 2009),
- l'horizon 2020 (mise en service de la LGV) semble court pour apprécier l'intérêt d'un tel projet, qui sera amorti sur une durée de 50 ans,
- un horizon plus lointain (2040) a donc été retenu, qui permettra aussi de mieux prendre en compte une rupture prévisible et souhaitée en matière de mobilité dans une perspective de développement durable,
- la conviction partagée d'une place croissante des transports collectifs a induit des questionnements sur la capacité des « systèmes ferroviaires » dans chacune des hypothèses de tracés, qui appelaient une expression renouvelée des besoins à long terme.

Les hypothèses de ce travail ont été les suivantes :

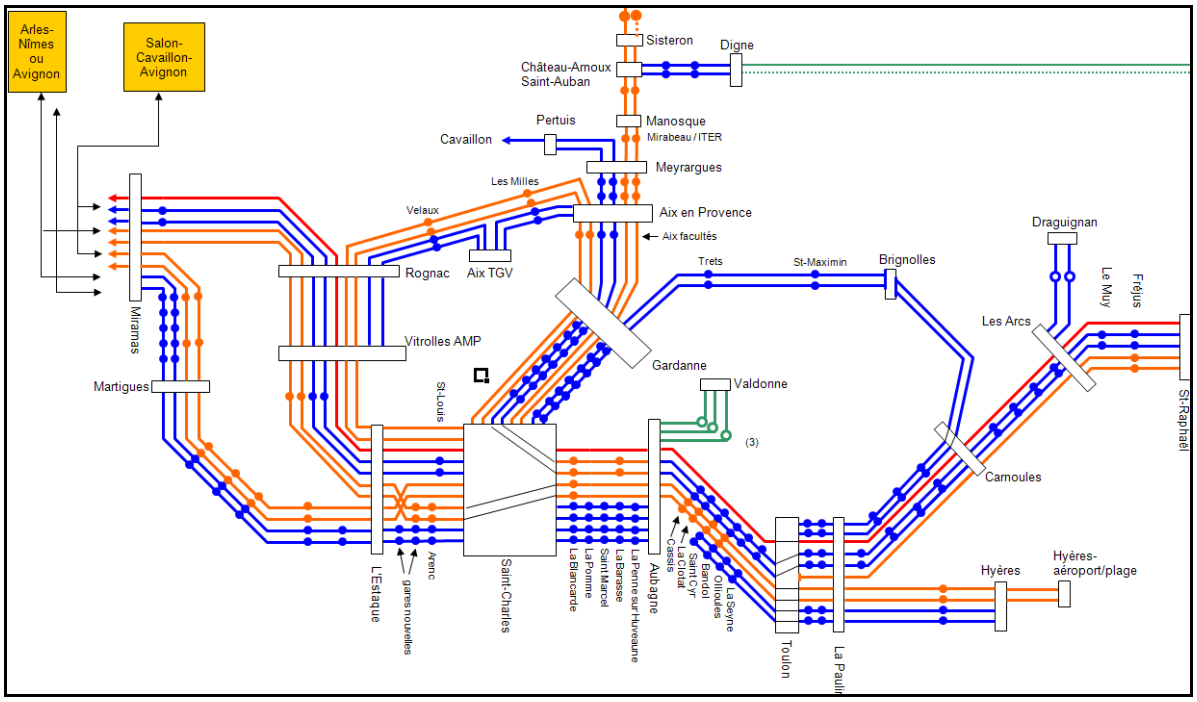
- le ferroviaire étant un système à forte inertie, l'offre à l'horizon 2020 découle assez largement des investissements en cours ou prévus. La seule inconnue concerne les travaux du prochain CPER, qui se trouveront pour l'essentiel dans le prolongement des projets existants ou parmi les projets actuellement à l'étude. La **référence 2020 se place donc dans une logique de continuité** à partir de la situation 2009, et induit un flux d'investissement ambitieux mais raisonnable sur une durée de l'ordre d'un ou deux CPER, suivant les hypothèses de financement actuels (au moins en ce qui concerne les investissements) ;

Cible TER 2020 élaborée par le CR PACA en mai 2009



- l'offre à l'horizon 2040 a été construite de manière sensiblement différente, non pas en déduction de la situation actuelle, mais dans une recherche de **réponse cohérente avec les objectifs de mobilité durable** (Grenelle). Il s'agit évidemment d'un **objectif fonctionnel**, qui ne préjuge pas de la faisabilité technique des demandes, ni de leur intérêt socio-économique, qui relèveront d'études à venir pouvant aboutir à optimiser ou amender le schéma de desserte de référence. Il s'agit d'un cadre de **référence réaliste**, tant au regard des situations existantes ou prévues dans les régions européennes les plus avancées qu'au regard des impératifs de réponse aux enjeux de report modal. Cette rupture dans le niveau de l'offre devrait certainement impliquer une **modification des ressources financières** affectées aux transports régionaux, en investissement comme en exploitation.

Cible TER 2040 élaborée par le CR PACA en mai 2009



A cette horizon 2040, l'exercice s'est surtout attachée à définir des **fréquences horaires**, considérant ce critère essentiel à une offre attractive pour un usage quotidien, compte tenu des pratiques de mobilité « métropolitaine » et des aléas du transport (retards, suppressions,...). Ces fréquences sont considérées réparties de façon homogène dans l'heure (et non regroupées). Cette approche a aussi permis d'**éluder la question de la capacité** (difficile à projeter à cet horizon), qui résultera du type de matériels utilisés, de leur longueur et des densités admises.

Au regard de situations relativement comparables dans les pays les plus avancés en matière de transport régional, il est apparu qu'une desserte au **1/4h en pointe** apparaissait un objectif minimal crédible et nécessaire pour toutes les gares ou haltes sur les axes majeurs périphériques des grandes agglomérations (métropoles). Cet objectif permet en réalité dans les gares périurbaines les plus importantes **des dessertes toutes 7 mn** (8 trains/h) compte tenu de la combinaison de trains omnibus et semi-directs. S'agissant des secteurs moins densément peuplés ou plus isolés des grandes urbanisations, une **desserte à la 1/2h** est apparue raisonnable.

Par ailleurs, comme indiqué ci-dessus, le principe d'une mixité de **dessertes omnibus et semi-directes** a été maintenu sur certains axes compte tenu des distances parcourues et de la répartition des flux (Côte d'Azur, Marseille-Toulon, Aix-Marseille,...) ;

Les conséquences en matière d'infrastructures

Des investissements de capacité sont indispensables pour résoudre les problèmes de saturation et les conflits de circulation auxquels se trouve d'ores et déjà confronté le **nœud ferroviaire marseillais** qui, même avec les installations dont nous avons supposé qu'il disposerait à l'horizon 2015, sera dans l'impossibilité de faire face aux développements de l'offre que nécessitera la mise en œuvre du REM projeté.

C'est **le point critique du réseau** en raison de la convergence des principales lignes et de la quasi-totalité des trafics sur un seul terminal en impasse : **la gare St Charles en cul de sac** et toutes les installations en avant gare depuis la bifurcation des Tuileries (ligne PLM / LGV Méditerranée), la gare et le dépôt de Blancarde, la bifurcation de la ligne d'Aix-en-Provence et celle, en sortie de gare, donnant accès aux voies littorales vers La Joliette par la voie unique de Lajout.
Diverses solutions ont été envisagées pour lever peu ou prou ces contraintes de capacité (cf. § principales solutions envisagées ci-après). Les avantages et inconvénients de ces différentes options possibles sont à apprécier en prenant en compte le projet de LGV PACA dont on considère qu'il sera réalisé à l'horizon du scénario « Objectif ».

Dans l'un des trois scénarios faisant actuellement l'objet d'un approfondissement des études, le scénario des « Métropoles », la LGV PACA prévoit une nouvelle traversée ferroviaire de Marseille avec mise à 4 voies des sections des lignes PLM (section Les Tuileries-St Barthélemy) et Marseille-Aubagne (section Blancarde-Aubagne ouest).
Un scénario qui permet un shunt du complexe St Charles (desservi par une gare souterraine) et une « diagonalisation » de fait : Aubagne – Huveaune – Etang de Berre pouvant être empruntée (outre les TGV) par nombre de TER assurant à la fois des relations radiales à la métropole (Marseille-Aubagne ou Marseille-aéroport-Miramas) et des relations transverses à celle-ci : Aubagne (et même Toulon) – Marseille – aéroport – Miramas – Arles.
Un scénario qui résout par la même occasion la plupart des problèmes de capacité auxquels le nœud ferroviaire de Marseille se trouve aujourd'hui confronté.

La LGV PACA – scénario des « Métropoles » résout très largement le problème et permet de faire l'économie de ces investissements.
La nouvelle traversée ferroviaire de Marseille permet en effet, non seulement la « diamétralisation » des dessertes TGV, mais également celles des IC et des TER, par exemple : Toulon-Aubagne-Marseille-aéroport-étang de Berre-Arles ou encore Toulon-Aubagne-Marseille-aéroport-Miramas.
La LGV PACA – scénario des « Métropoles prévoit :
- La réalisation d'une **nouvelle traversée ferroviaire de Marseille** depuis la bifurcation des Tuileries (LGV Méditerranée/ligne PLM) jusqu'à l'ouest d'Aubagne
- La construction d'une nouvelle gare souterraine **« en ligne », à hauteur de la gare de St Charles et étroitement connectée à celle-ci.**

On dispose ainsi, sur une vingtaine de kilomètres, d'une nouvelle traversée complète de Marseille, de voies nouvelles et d'une nouvelle gare souterraine pouvant être utilisées non seulement par les TGV, **mais aussi par les REM et les TER directs ou semi-directs.**

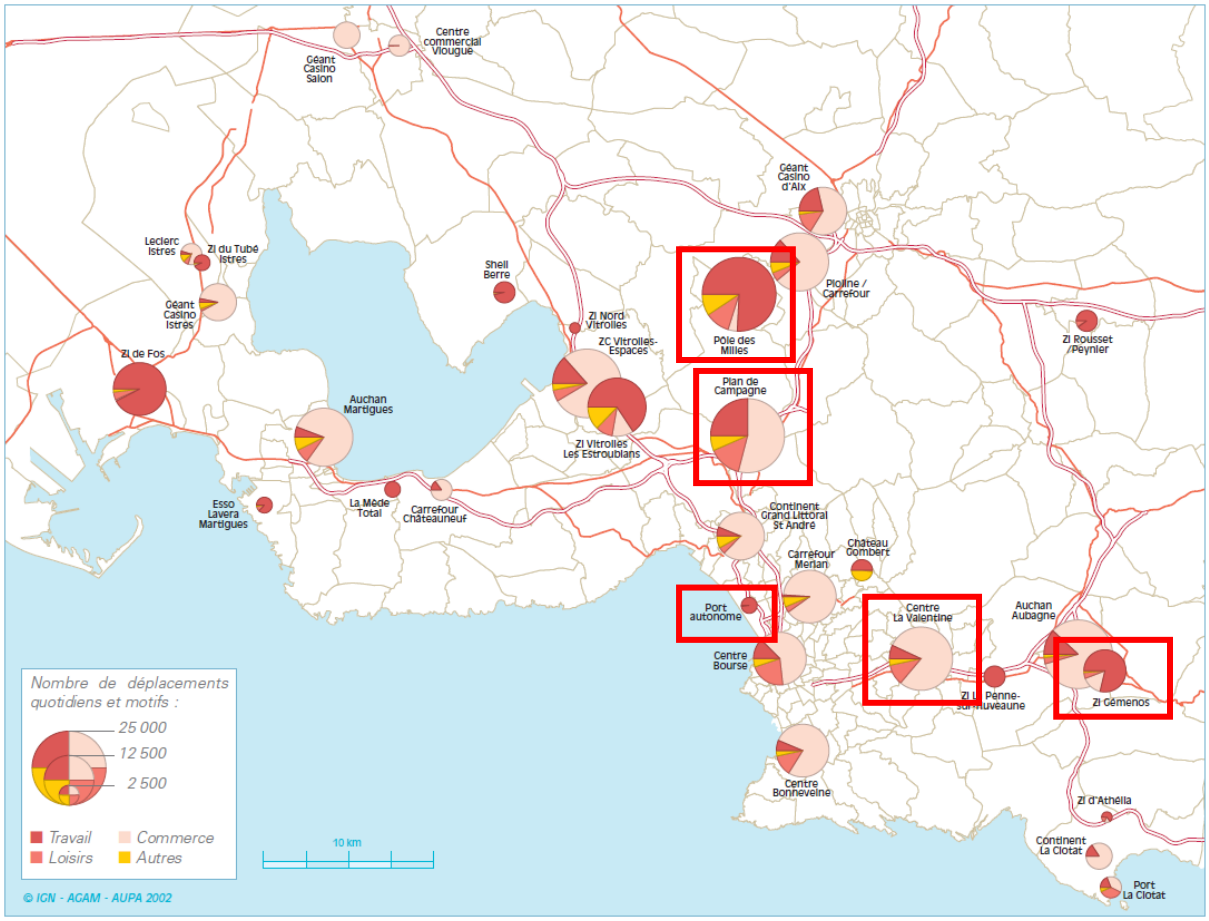
Concrètement, le projet consiste à porter la ligne PLM de 2 voies actuellement à 4 voies des Tuileries à St Barthélemy ; puis de construire un tunnel à double voie de 9 kilomètres environ avec une gare souterraine : 4 voies à quai + 2 voies de passage pour trains sans arrêt (ex : TGV Paris-Nice) sous la gare St Charles. Ce tunnel débouche à l'air libre à l'ouest de St Marcel où la LGV se juxtapose à la ligne Marseille – Aubagne ; celle-ci est ainsi portée à 4 voies (la 3ème voie étant supposée réalisée dès l'horizon 2015) jusqu'à environ 2 km à l'ouest d'Aubagne où la LGV plonge en tunnel pour épargner les zones urbanisées.
Le scénario des « Métropoles » permet ainsi **de desservir l'agglomération de Marseille "au cœur"** et non à la périphérie et d'en faire, à l'exemple de Lille, **un véritable carrefour TGV** entre **l'axe Nord-Sud** vers Paris, Lille, Londres, Bruxelles, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse, et **l'arc méditerranéen** Madrid, Barcelone, Montpellier, Marseille, Toulon, Nice, Gênes, Milan.

Le scénario des « Métropoles » permet aussi **d'assurer d'excellentes connexions** entre les TGV, **le réseau métropolitain,** les transports urbains, périurbains et régionaux (TER et futur REM), grâce à **2 gares TGV "en ligne"** au centre de ces réseaux : **Marseille St Charles** et **Aix TGV.**

Le scénario des Métropoles résout les problèmes de saturation du nœud ferroviaire marseillais. Paradoxalement, alors qu'il amène des trafics supplémentaires dans Marseille, ce scénario fournit en même temps une solution aux problèmes de saturation du complexe ferroviaire marseillais. Deux voies supplémentaires sur toute la traversée de Marseille, un nouveau tunnel permettant d'éviter le secteur névralgique et une nouvelle gare de passage évitant les problèmes liés à l'exploitation d'une gare en cul de sac permettent de résoudre la plupart des problèmes de capacité.

Le scénario des « Métropoles » offre des **perspectives de développement importantes** et rend inutiles la plupart des investissements de capacité évoqués dans les pages précédentes. C'est ainsi, par exemple, que le recours aux voies du littoral (report de TER visant à dégager des capacités sur la ligne PLM) n'est plus nécessaire, les limites de capacité de la ligne PLM redimensionnée n'étant pas atteintes. En effet, le scénario des « Métropoles » prévoyant 4 voies des Tuileries à St Barthélemy (au lieu des 2 voies existantes), la capacité de la ligne passe de 16 à 30 trains/heure/sens pour un besoin estimé à 17 trains/heure/sens, ce qui offre donc des **réserves très importantes.**

B. Les pôles d'échanges



C'est d'abord sur les espaces économiques autour des pôles d'échanges métropolitains (Les Milles, Euroméditerranée-Arenc, Aubagne-Est, Huveaune-Barasse, Vitrolles-Aéroport et Plan de Campagne) afin d'évaluer leurs potentiels d'intensification que portera le travail de la coopération métropolitaine : état des lieux et des projets, évaluation des potentiels d'intensification et d'intégration fonctionnelle mais surtout définition des conditions de leur alimentation par les différents réseaux de transports et de leur utilisation par les usagers.

Aubagne Est

A- Le contexte

1) Le site économique

a. Situation, desserte VP et TC

Le pôle économique d'Aubagne-Gémenos s'est développé à partir des années 70 à l'Est du triangle autoroutier aubagnais, privilégiant l'accès en VP. Aujourd'hui, la zone est desservie par deux lignes de bus de l'Agglo. Une navette du CG13 relie Marseille-Castellane à ce pôle économique dont le parking-relais est provisoirement installé sur une aire de stationnement mise à disposition par Auchan.

b. Superficie, organisation de la desserte viaire interne, densité

Le pôle économique d'Aubagne-Gémenos présente une densité de 40 emplois par hectares. Au total, ce sont plus de 10 000 salariés qui travaillent sur ces 240 hectares d'espaces d'activités. La cohabitation du commerce et des activités productives génère des conflits d'usages du réseau viaire interne, entre les différents flux (VP/PL). Comme toutes les zones commerciales de périphérie, La Martelle dispose d'importantes aires de stationnement. À l'inverse, la zone industrielle des Paluds souffre d'un stationnement anarchique sur ses trottoirs.

c. Vocation économique

Le pôle économique d'Aubagne-Gémenos est orienté vers deux vocations principales : le commerce et les PME-PMI. La Martelle est un des pôles commerciaux les plus importants des Bouches-du-Rhône. Son aire de chalandise s'étend au-delà des limites communautaires et départementales. Aujourd'hui, la collectivité tente de lutter contre la diffusion des commerces au sein de la zone industrielle des Paluds (Aubagne), contigüe à celle de la Plaine de Jouques (Gémenos).

2) Les déplacements générés

Le PDU estime à 10 000, le nombre d'opérations hebdomadaires de livraison pour la zone économique d'Aubagne. La zone commerciale attire quotidiennement 10 000 à 16 000 consommateurs.
Si la cohabitation du commerce avec des activités productives multiplie les modes de transport (VP, PL, TC, modes doux …), elle diversifie aussi les rythmes des flux.
Les PME-PMI engendrent des flux du lundi au vendredi. Les entrées et les sorties des salariés de la zone d'emplois provoquent des congestions aux heures de pointe. Des poids lourds (livraisons, exportations …) vont et viennent tout au long de la journée.
Quant à la zone commerciale, elle attire les consommateurs à partir de 9 ou 10 heures. Elle génère également une forte affluence le samedi.

3) Le pôle d'échanges

a. Avancement du projet, pilotage, coûts, gestion du pôle d'échanges

La localisation et la portée du pôle d'échanges d'Aubagne-Est n'avaient pas été tranchées dans le PDU. Les réflexions engagées depuis, conjuguées à l'émergence du projet des Gargues, ont permis de déterminer un site préférentiel pour le pôle d'échanges. Le pôle d'échanges devrait être aménagé au carrefour de l'A52 et de la RN8.

b. Principe de desserte en modes lourds (TER, car, TCSP, bus)

La position en entrée/sortie d'autoroute fera de ce pôle d'échanges un point de rabattement pour les navettes interurbaines autoroutières (La Ciotat-Aix, Saint-Zacharie-Aubagne …). Les lignes interurbaines éviteront ainsi le pôle d'échange Aubagne-centre (gare) et les retards générés par les congestions du centre-ville.
Par ailleurs, Aubagne-Est sera desservi par le TCSP reliant notamment la ZI des Paluds à la gare d'Aubagne. Cependant, Aubagne-Est ne sera peut-être pas le terminus du TCSP.
La piste, évoquée dans le PDU, qui consistait à prolonger la 3^{e} voie de la gare d'Aubagne jusqu'à Aubagne-Est semble abandonnée.
Aubagne-Est sera un point de rabattement pour les habitants de Cuges-les-Pins, Gémenos …

c. Objectifs de clientèle

Le pôle d'échange d'Aubagne-centre (gare) compte près de 3 millions de voyageurs par an. Aubagne-Est n'a pas pour vocation à atteindre cet objectif de fréquentation. Il s'agira d'un pôle d'échanges complémentaire au pôle d'échange d'Aubagne (gare).

d. Autres vocations du pôle d'échanges

Aubagne-Est constituera une porte d'entrée au futur quartier des Gargues. Les aires de stationnement pourraient être mutualisées entre le pôle d'échanges et les nouveaux commerces du quartier.

B- L'organisation prévue des transports

1) La diffusion en bus

Le TCSP sera la principale ligne de TC connectée à Aubagne-Est. Elle reliera la zone industrielle des Paluds au centre-ville d'Aubagne en passant par Aubagne-Est.
À noter que, depuis le 15 mai 2009, l'ensemble du réseau de transports en commun du Pays d'Aubagne et de l'Étoile est gratuit.

2) Le vélo

L'Agglo prête gratuitement des vélos à ses habitants, mais aussi aux salariés qui travaillent sur son territoire sans y habiter. Il s'agit d'un prêt de longue durée, de 3 à 9 mois.
En outre, la collectivité poursuit le développement de son réseau de piste cyclable.

3) Les piétons

Dans le cadre de la valorisation et de la requalification des Paluds, en lien avec la desserte TCSP, la collectivité veut donner plus de place aux piétons. L'objectif consiste à rendre les trottoirs aux piétons et à créer des cheminements doux.

Par ailleurs, le futur quartier des Gargues devrait donner une place majeure aux modes doux.

4) Plan de déplacement d'entreprise

Un Plan de Déplacements de Zone est en cours d'élaboration afin de promouvoir le covoiturage et l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture particulière.

C- La valorisation économique

L'aménagement du pôle d'échanges Aubagne-Est est intimement lié à la construction d'un nouveau quartier sur le site des Gargues, sur une quarantaine d'hectares. Par conséquent, le pôle d'échanges est valorisé par le projet des Gargues. Près d'un millier de logements seront construits dans ce nouveau morceau de ville, constitué de commerces de proximité, d'activités tertiaires et d'un parc urbain.
Un des enjeux consiste à compléter l'offre commerciale de La Martelle aujourd'hui déficiente en termes d'équipements de la personne ou de culture/loisirs. Mais le renforcement du tissu commercial se traduira par des formes urbaines plus denses et plus intégrées. Un complexe cinématographique devrait également être construit sur le site.

Synthèse et enjeux

Le pôle d'échanges Aubagne-Est est l'expression d'une autre approche de l'aménagement des pôles commerciaux de périphérie : plus mixtes, plus denses, desservis en transports collectifs urbains et interurbains.
Cette ambition s'appuie sur un projet ambitieux de TCSP (le tramway) et la réorganisation des transports urbains et interurbains (en l'occurrence par car).

Euroméditerranée Arenc

A- Le contexte

1. Le site économique

a. Situation, desserte VP et TC

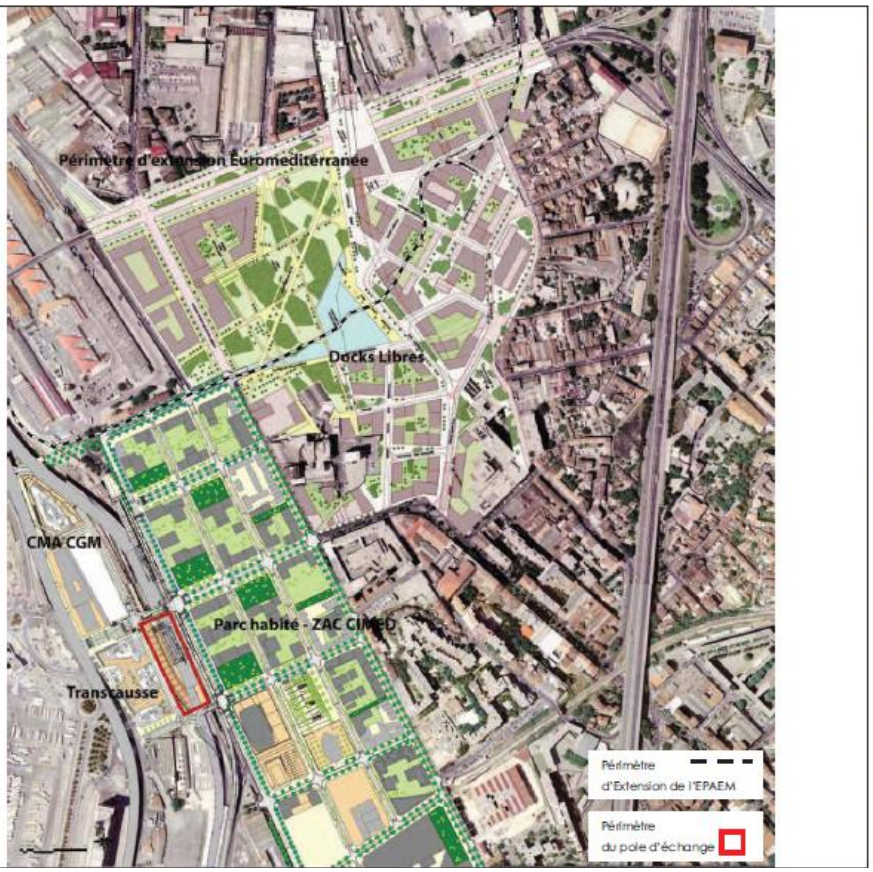
Le site de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée est situé à la périphérie nord du centre-ville de Marseille, sur la frange portuaire. A ce titre, il bénéficie d'une part de deux accès autoroutiers, de l'accès au tunnel du Vieux-Port, mais aussi d'une bonne desserte en transports en commun (tramway, métro, gare St-Charles, projet de gare d'Arenc).

b. Superficie, organisation de la desserte viaire interne, densité

Sur plus de 300 ha, Euroméditerranée est un projet de reconversion des territoires arrière portuaires vers des activités tertiaires supérieures, des grands équipements mais aussi la création et la réhabilitation de logements (rue de la République).

Au total, 1,2 millions de m² de plancher neuf seront réalisés, répartis entre 50% de bureaux, 30% de logements (ainsi que 6000 réhabilitations), 17% d'équipements et de commerces.

L'objectif est ainsi de créer entre 10.000 et 15.000 emplois et accueillir 30.000 habitants.



Au cœur de projets en cours et à venir

La zone du pôle d'échange d'Arenc se situe au cœur de projets vecteurs de développement pour l'agglomération Marseillaise :

- ✓ La ZAC de la Cité de la Mediterrannée;
- ✓ Le projet Quai d'Arenc;
- ✓ La tour CMA CGM;
- ✓ Le projet des Docks libres;
- ✓ L'extension du périmètre d'intervention de l'EPAEM.

EUROMEDITERRANEE
PREPROGRAMME
POLE D'ECHANGE D'ARENC

2. Les déplacements générés

La partie littorale d'Euroméditerranée (hors Belle-de-Mai et Porte d'Aix) devrait générer de l'ordre de 100.000 voitures / jour fois réalisée (source : étude TRANSITEC pour EPAEM), soit un doublement, quel que soit le motif. Ces flux s'ajoutent à du transit lié à l'accès au centre-ville de Marseille.

Une enquête réalisée par l'Agam auprès d'un échantillon des salariés laisse apparaître que 67% Marseille (dont la moitié environ le centre-ville), 8% MPM, 5% Aix-en-Provence, 7% le Pays d'Aix et 3% le Pays d'Aubagne et de l'Etoile. Les déplacements métropolitains peuvent donc concerner le tiers des domicile-travail.

Environ la moitié des salariés ont pour principal mode de déplacement les transports collectifs, l'autre moitié la voiture. Au-delà des usagers réguliers, environ 25% des personnes utilisent occasionnellement un autre mode que leur mode principal.
Seuls 4% des salariés empruntent un parc-relais RTM.

L'organisation urbaine et la desserte en transport collectifs permet donc une bonne fréquentation de ceux-ci et donc une modération de l'usage de la voiture, pour les 2/3 habitant Marseille ou les rares pouvant emprunter un parc-relais.

Une desserte métropolitaine reste donc à trouver, que ce soit par le corridor nord, vers la Côte-Bleue, Marignane ou Aix, ou le corridor est vers Aubagne ou la Ciotat.

B- Le pôle d'échanges

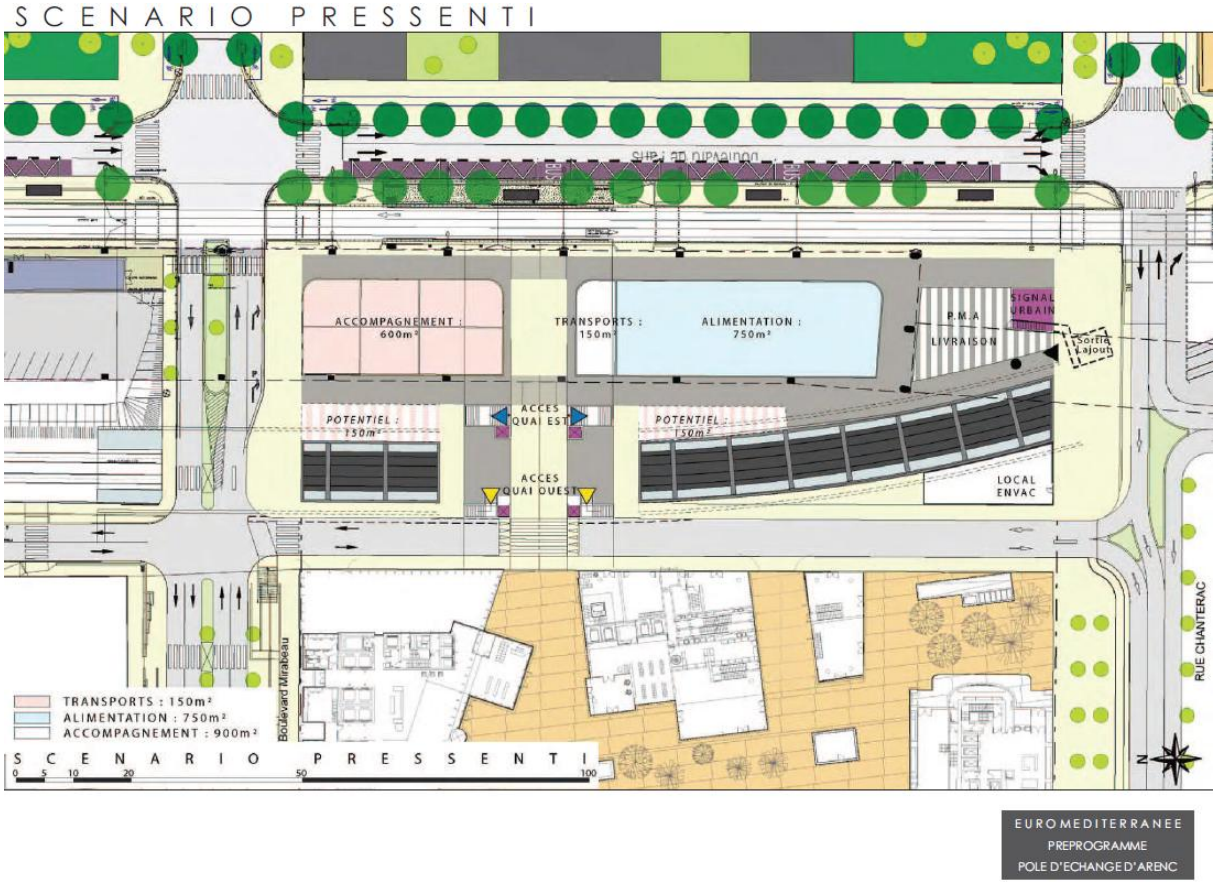
a. Avancement du projet, pilotage, coûts, gestion du pôle d'échanges

Des études de faisabilité ont été menées par la Région et RFF pour la gare d'Arenc Euroméditerranée, elles ont montré la possibilité de réaliser une première phase à quai unique d'ici 2010 (env. 3 M€). En parallèle, la Communauté Urbaine MPM a engagé les travaux de prolongement du tramway à Arenc.

L'EPAEM Euroméditerranée a de son coté réalisé une étude de programmation urbaine et commerciale sur le pôle d'échange lui –même. Le maître d'ouvrage et les modalités de gestion du pôle d'échanges n'ont pas été décidées.

b. Principe de desserte en modes lourds (TER, car, TCSP, bus)

Les deux principaux modes de transport sont le TER, via la voie Marseille Maritime, et le tramway. En complément, il est prévu l'arrêt de Cars Interubains (CG13) en provenance d'Aix et de lignes de bus.



c. Objectifs de clientèle,…

Une estimation de la clientèle a été faite par TTK pour la Région. Il en ressort un potentiel de 10.000 voyageurs par jour empruntant le TER, soit vers le quartier, soit vers un autre mode de transport. Les déplacements issus du tramway, des bus ou des cars n'ont pas fait l'objet d'études de clientèle.

d. Autres vocations du pôle d'échanges

Il pourrait contribuer à la desserte des gares maritimes du Port de Marseille.

Synthèse et enjeux

La gare d'Arenc est un exemple intéressant à plusieurs titres :

- **par l'intégration fine des fonctions d'échanges complètes (en particulier taxi, cars interurbain et vélos) sur un espace compact**
- **par la valorisation commerciale des fonctions d'échanges**
- **par la complexité du montage opérationnelle d'un tel programme, néanmoins facilitée par la présence d'un opérateur urbain (Euroméditerranée)**

Par contre, la création du pôle d'échanges n'a pas eu d'impact sur le projet urbain lui-même. La valorisation immobilière à proximité du pôle est en effet indépendante de cette offre de mobilité et n'a pas été adaptée en fonction de celui-ci, en particulier en limitant l'offre de stationnement privé.

Huveaune Barasse

A. Le contexte

1) Le site économique

a. Situation, desserte VP et TC

La Vallée de l'Huveaune ne constitue pas un pôle économique homogène, mais un ensemble de sites principalement situé au fond du corridor constitué par le fleuve, l'autoroute A50 et la voie ferrée. L'espace économique Huveaune, totalisant 34.000 emplois dont 17.000 en zone dédiée, s'inscrit ainsi schématiquement sur 10 km de longueur (de Capelette à Aubagne) sur 1 à 2 km de large.
Le site de la Valentine/Barasse est situé au cœur de la vallée de l'Huveaune, et est amené à accueillir une gare TER (la Barasse) en 2013 dans le cadre de la 3e voie Marseille/Aubagne. Le site de la Valentine est en outre desservi par un échangeur sur A50, auquel il manque une branche en sortie depuis Aubagne.

b. Superficie, organisation de la desserte viaire interne, densité

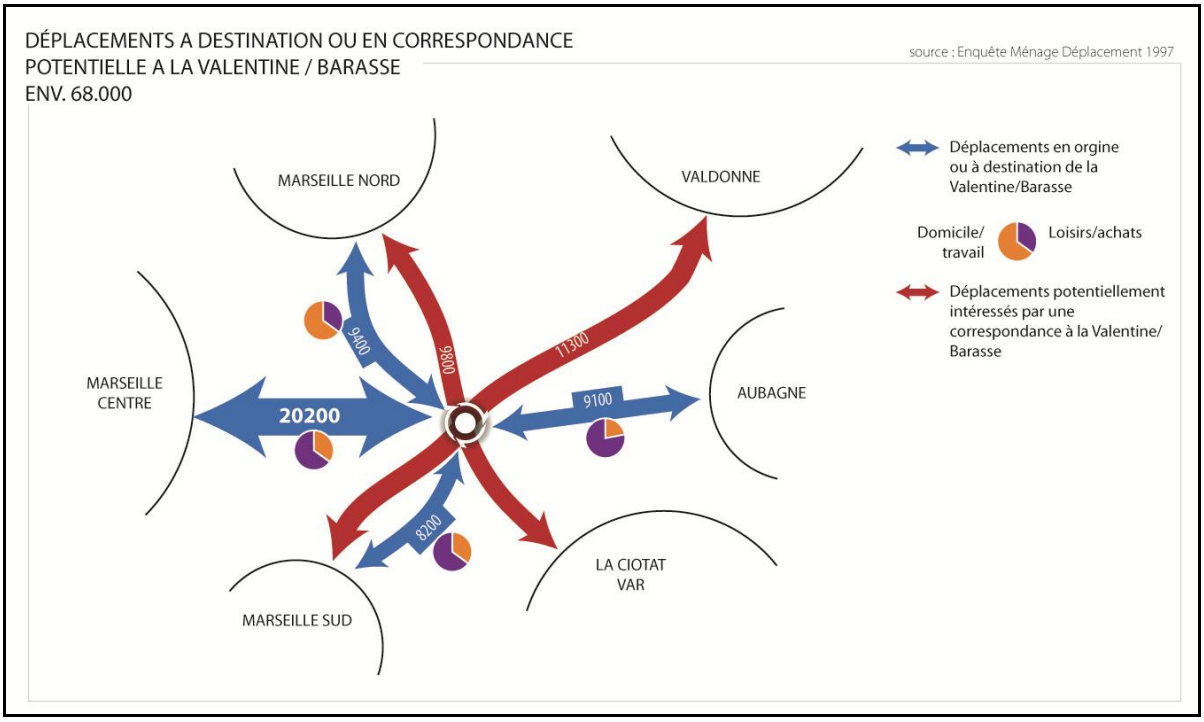
Le site de la Valentine représente environ 180 ha, y compris 7 ha inconstructibles, dédiés à l'activité économique, dont 75 à dominante commerciale. Une partie du site, environ 40 ha, est en cours de reconversion vers le commerce ou l'activité tertiaire et artisanale.
Le site est traversé par l'autoroute (échangeur), deux voies structurantes (ex-RN8, RD2), la voie ferrée et le bassin de l'Huveaune.

c. Vocation économique

En 2005, la Valentine représente environ 8000 emplois en 2005, mais environ 6000 nouveaux emplois sont attendus en fonction des projets connus. Ils devraient confirmer la vocation mixte de la zone : commerce, PME/PMI, industrie (Heineken).

2) Les déplacements générés

Le site de la Valentine est l'origine ou la destination de plus de 80.000 déplacements quotidiens (source EMD97, jour de semaine).



Ceux-ci sont principalement en relation avec le centre-ville de Marseille, les quartiers est de la commune et le secteur des Camoins . Une partie de ces déplacements sont liés aux résidents des zones concernées.

On peut estimer qu'environ la moitié, soit environ 30 à 35.000 véhicules par jour, de ces déplacements empruntent l'autoroute, soit vers le centre-ville de Marseille, soit en provenance de l'est.

A la hauteur de la Valentine, le débit journalier de l'autoroute est de 130.000 véhicules par jour (2007).

La ligne RTM 50 assure une relation directe via autoroute entre la Valentine et Castellane. Elle transporte environ 3.000 personne sur ce trajet (2004).

3) Le pôle d'échanges

a. Avancement du projet, pilotage, coûts, gestion du pôle d'échanges

La gare de la Barasse est la seule création prévue dans le cadre du projet de 3e voie entre Marseille et Aubagne. Ce projet est inscrit au CPER et devrait être mis en service en 2013.
La maîtrise globale du projet est réalisée par RFF, dans le cadre du CPER. Le pôle d'échange lui-même n'a pas de maître d'ouvrage identifié, au-delà de la répartition habituelle : ferroviaire RFF, gare SNCF/Région, accessibilité à la gare par MPM.

b. Principe de desserte en modes lourds (TER, car, TCSP, bus)

La desserte TER proposée s'appuie sur les trains omnibus Marseille/Aubagne, toutes les 20 minutes en heure de pointe. Néanmoins, l'aménagement ferroviaire peut théoriquement permettre l'arrêt d'une partie des trains semi-directs, en direction de Toulon.

Plusieurs projets de modes lourds peuvent être identifiés pour compléter la desserte de la Barasse :

- Le renforcement de la ligne de bus 15 selon le principe des « Lignes Structurantes » de MPM
- L'extension du tramway des Caillols (étude Ville de Marseille)
- L'éventualité du prolongement du tramway du Pays d'Aubagne depuis la Penne-sur-Huveaune

c. Objectifs de clientèle,…

L'Agam a réalisé une première étude de clientèle du pôle d'échange. Il en ressort un potentiel de 4 à 10.000 voyageurs selon le niveau de rabattement en TC urbains. L'hypothèse de base, comprenant le rabattement en bus du secteur proche et des Camoins vers Marseille-centre laisse envisager environ 5.000 voyageurs par jours. La création des TCSP permet de monter à plus de 8.000 voyageurs par jour.

d. Autres vocations du pôle d'échanges

Le pôle a une vocation importante de desserte des quartiers avoisinants, de la Millière jusqu'à Eoures ou aux Camoins, soit plus de 15.000 habitants (estimation AgAM 2005), en raison du gain de temps de parcours important (plus de 20 minutes).

Les échanges entre TCSP permettraient en outre d'offrir des solutions nouvelles entre Aubagne et les quartiers sud de Marseille par exemple.

D- L'organisation prévue des transports

Aucune étude, et encore moins de programmation, n'a été réalisée sur la desserte fine du pôle de la Valentine / Barasse. Néanmoins, la desserte en bus actuelle est assez complète et située à proximité du site de la gare.

1) La diffusion en bus

Aucune étude, et encore moins de programmation, n'a été réalisée sur la desserte fine du pôle de la Valentine / Barasse. Néanmoins, la desserte en bus actuelle est assez complète et située à proximité du site de la gare. Elle comprend :

- La ligne 50 par autoroute (toutes les 20 minutes env.)
- La ligne 15 et sa branche 15s en provenance du métro Dromel. Cette ligne présente une fréquence importante (10 min).
- Les lignes 12 des Camoins vers le tramway Caillols et la Timone (toutes les 8 min.) passent au cœur de la Valentine
- La ligne 4 en provenance du nord (la Rose), aux 20 minutes.

2) Le vélo

Pas de projet ni de vélo en libre-service ni de pistes cyclables

3) Les piétons

Le site est globalement peu favorable à la marche à pied (peu ou pas de trottoirs, coupures topographiques). La gare de la Barasse est distante du pôle commercial d'environ 1 km, mais aussi de l'Huveaune et partiellement par l'autoroute. L'accès à pied aux autres sites (Valentine Vallée Verte) est aussi peu lisible et pas aménagé.

E- La valorisation économique

Le pôle de la Barasse s'inscrit sur un site libre d'environ 6ha. Des études préalables (Agam pour MPM, Ville de Marseille) ont identifié le potentiel réel de développement urbain et de valorisation. Une première programmation propose plus de 100.000 m² SHON, avec une dominante logement / services de proximité.

Le pôle de la Valentine fait quant à lui l'objet d'opérations de reconversion de sites industriels (CODER, Nestlé) vers des activités commerciales, PME/PMI et tertiaires. A plus long terme, les études du SCOT de MPM ont identifié le pôle de la Valentine parmi ses Sites d'Enjeux, dans une perspective de densification de l'emploi et de requalification des espaces publics.

Synthèse et enjeux

Le projet du pôle d'échanges de la Valentine / Barasse montre qu'une bonne articulation entre transports interubains / desserte urbaine et valorisation foncière offre des leviers d'améliorations de chacun de ces sujets qui ne seraient pas envisageables pris isolément : plus de clientèle pour le TER, un réseau optimisé de bus urbain et une forte valorisation foncière.

Néanmoins, les freins institutionnels sont encore puissants pour rendre de tels projets intégrés opérationnels.

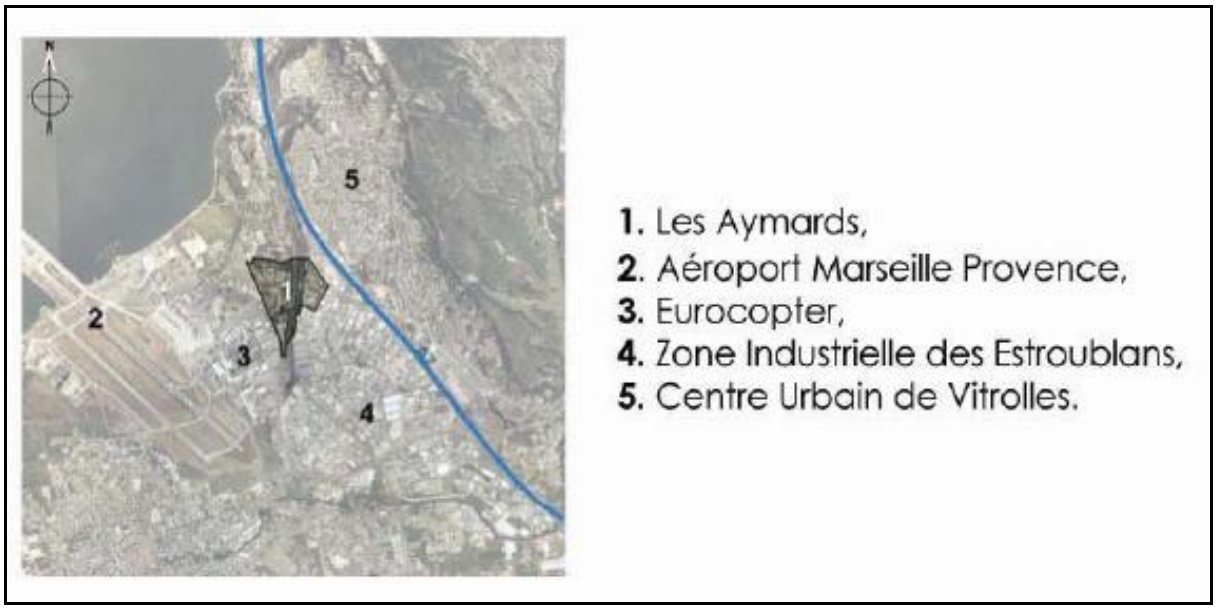
Vitrolles Aéroport

A. Le contexte

1. Le site économique

Situation :Le pôle est berre constitue à la fois le cœur d'un bassin de vie et de déplacements constitué par les huit communes du SMITEEB, et plus largement par le bassin de l'est de l'étang de berre (11 communes, 160000 Habitants), un pôle de population, d'emplois et d'activités important (45000 emplois, + de 100000 habitants sur le secteur d'études dont 70% pour Vitrolles et Marignane), avec des projets de développement économique conséquents (floride) et un territoire stratégique pour la métropole : porte d'entrée aéroportuaire, vitrine technologique avec eurocopter, au carrefour stratégique de deux axes majeurs (nord-sud et est-ouest) de la métropole, supports de déplacements importants et de développement.

Un cœur de pôle fort de 30000 Emplois agrégés dans un espace continu d'espaces d'activités, dont eurocopter et l'aéroport, générant des déplacements importants, traversé par l'A7, la RD9, la voie ferrée, et bénéficiant depuis décembre 2008 d'une nouvelle halte ferroviaire VAMP située à proximité de l'aéroport, d'eurocopter et du Vitropole.



Desserte VP et TC, superficie, organisation de la desserte viaire interne :
Un cœur de pôle de 1000 Hectares desservi en interne par l'A7 (deux échangeurs), la RN113, la RD9, la RD20,la voie ferrée, et cinq lignes de bus spécialement dédiées à la desserte des zones industrielles , de l'aéroport et de la gare (activ bus)

Vocation économique :
Un ensemble d'espaces d'activités contigues comprenant l'aéroport(5000 Emplois), eurocopter(aéronautique5000 emplois),des zones généralistes (estroublants 7000 emplois),

dédiées à la logistique (anjoly), au commerce (Vitrolles espace) ou aux services (Bastide Blanche, Griffon)

2. Les déplacements générés

Le bassin de l' est de l'étang de berre échange avec Marseille à hauteur de plus de 94000 déplacements / jour .
Plus de 2 /3 de ses échanges concernent la relation entre Marseille et le pôle Vitrolles-Marignane-aéroport.
L'axe est-ouest Aix-Vitrolles-Martigues génère 50000 déplacements/jour, tandis que le bassin de déplacements de l'est d e l'étang de Berre génére 340000 Déplacements/ Jour (enquête ménages).
Le cœur de pôle (fort de 30000 Emplois agrégés) est constitué par de nombreux générateurs de déplacements : Vitrolles espace 50000 visiteurs/jour, Estroublants 30000 déplacements/jour, aéroport 22000déplacements/jour, eurocopter (salariés 10600 déplacements/ jour)
Notamment vers Marseille : ex : Marseille-aéroport=10000 déplacements/jour, Marseille-Estroublants 10000 déplacements/jour, Marseille-Vitrolles espace= 9000 déplacements / jour etc...
Mais aussi au sein de l'est berre :
Ex 40000 Déplacements/jour entre Vitrolles espace/Estroublants / Anjoly et le centre de Vitrolles.

3. Le pôle d'échanges

Avancement du projet, pilotage, coûts, gestion du pôle d'échanges

Le pôle d'échanges « Vitrolles Aéroport Marseille Provence » a été mis en service en décembre 2008, les résultats de trafic indiquent une fréquentation mensuelle de la gare de 600 voyageurs / jour avec un flux composé de 450 voyageurs/ jours salariés de eurocopter, 50 voyageurs en provenance de Vitrolles se rendant à Marseille et un centaine de voyageurs en provenance de Nîmes, Avignon et Montpellierse rendant ou venant de l'aéroport.

Principe de desserte en modes lourds (TER, car, TCSP, bus)

Le service actuel en TER est de 41 trains quotidiens s'arrêtant à la gare. Les deux rames directes arrivant (en 16 minutes) de Marseille à 7h35 et 8h05 assurent le tiers de la fréquentation matinale de la gare et ce flux s'inverse le soir.

La gare Vitrolles Aéroport Marseille Provence est par ailleurs reliée à trois nouvelles lignes de bus desservant successivement l'aéroport, eurocopter et la gare et reliée à Vitrolles espace (Z1) parc camoin (Marignane) (Z2), et les zones de l'estroublants, de l'Anjoly et de l'Agavon.

Objectifs de clientèle,…

Les estimations de clientèle ressortant des études préalables à la création de la gare indiquaient des hypothèses de fréquentation aux environs de 6500 voyageurs/jour (comprenant néanmoins les aménagements routiers et de la gare routière sur le plateau des estroublants, des investissements qui ne seront réalisés que dans une seconde phase

Autres vocations du pôle d'échanges

Le pôle d'échanges dénommé VAMP a une vocation de desserte multifonctionnelle et a été choisi de préférence à d'autres positionnements (d'autres sites pour le pôle d'échanges étaient en compétition avec celui-ci dans le cadre de la première étude menée par le conseil général) pour desservir de façon privilégiée :
-L'aéroport (avec néanmoins une rupture de charge du fait de la nécessité de reprendre une navette pour rejoindre directement l'aéroport situé à 1,2 km du pôle d'échanges).
-Eurocopter situé à 600 mètres
-la zone d'activité des estroublants (pour partie) soit 12000 emplois directement desservis selon les études réalisées en 2002.
Mais cette gare a également vocation à devenir à moyen terme une gare pour Vitrolles pourvoyant notamment au remplacement de l'actuelle gare de Vitrolles désormais obsolète.

B. L'organisation prévue des transports

a. La diffusion en bus

Le réseau de bus local (le SMITEEB) dit « bus de l'étang » a été réorganisé suite à la mise en service du pôle d'échanges conduisant notamment à la création de trois lignes de bus supplémentaires desservant l'aéroport, eurocopter, la gare et les zoes d'activité du secteur

b. Les vélos

Pas de stations vélos prévues pour l'instant

c. Les piétons

Cheminements piétons prévus dans les études.

d. Plan de déplacement d'entreprise

Le pôle d'échanges a été intégré dans le Plan de déplacement d'entreprise d'eurocopter qui prévoyait notamment un report modal important de ses salariés de la route vers le rail notamment dans la perspective d'une restructuration et diminution de la taille de ses parkings.
Eurocopter a néanmoins soutenu une hypothèse de relocalisation du pôle d'échanges six cent mètres plus bas que le pôle des aymards à à la place de l'ancienne halte ferroviaire

SNIAS située en face d'eurocopter et qui a fonctionné jusqu'au début des années quatre vingt (afin d'accroître encore la part de ses salariés utilisant le fer).

C. La valorisation économique

L'établissement public foncier de PACA avait proposé un périmètre d'études de 60 Hectares autour du pôle d'échanges, comprenant notamment :

-l'aménagement et la réorganisation de l'espace situé entre le pôle d'échanges et l'aéroport
- La mutation éventuelle d'une partie de la zone des estroublants située à proximité du pôle
- la valorisation économique du site des aymards lui-même avec notamment la création d'un pôle de services et de commerces à proximité du pôle.
Une problématique qui se pose à plusieurs échelles de la valorisation économique à proximité du pôle d'échanges lui-même à un projet plus ambitieux de redéveloppement économique et tertiaire de la façade aéronautique et portuaire qui caractérise ce secteur

Synthèse et enjeux

Les difficultés de trouver une clientèle pour la gare VAMP montre les limites d'une gare isolée de son contexte en transport public et d'un aménagement urbain insuffisant. Néanmoins, la deuxième phase d'aménagement peut permettre de corriger durablement ces défauts en liant fortement les réseaux de transports, en faisant de la gare une plateforme de services pour les zones d'activités et en proposant une solution performante de desserte de l'aéroport.

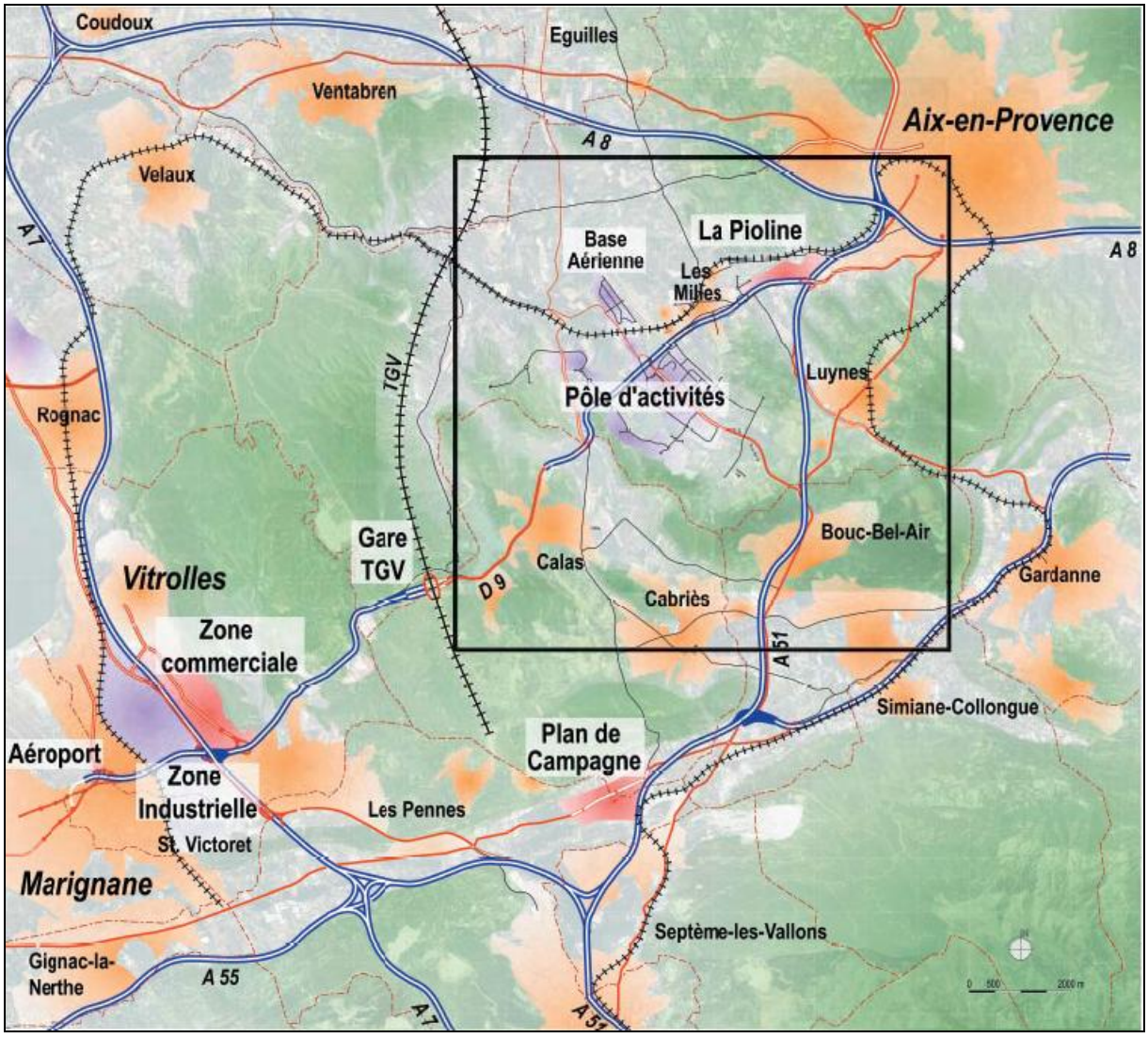
Les Milles

A- Le contexte

a. Le site économique

1) Situation, desserte en voiture et transports collectifs

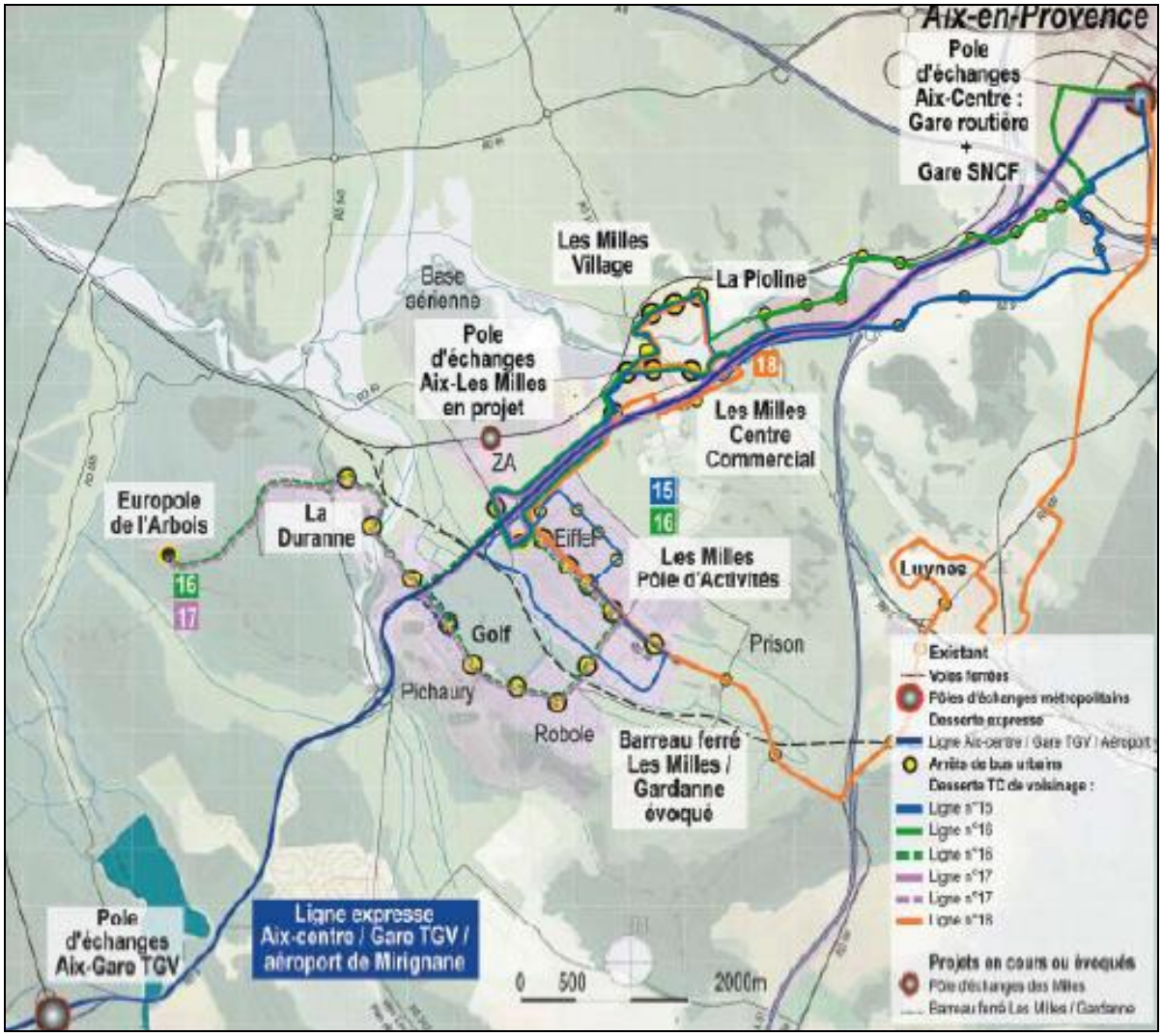
La situation et l'accessibilité



Le secteur pressenti pour accueillir le pôle d'échanges des Milles bénéficie d'une localisation stratégique dans l'aire métropolitaine par son accessibilité :

- Aéroportuaire, à 1 km de l'aérodrome d'affaire des Milles et 10 km de l'aéroport Marseille Provence,
- Ferroviaire, à 5 km de la gare Aix TGV et à 5 km de la gare d'Aix centre,
- Automobile, à proximité d'échangeurs des autoroutes A.7, A.8 et A.51 et directement desservi par la RD.9.

La desserte en transports collectifs



Les lignes qui desservent le pôle d'activités des Milles sont les suivantes :

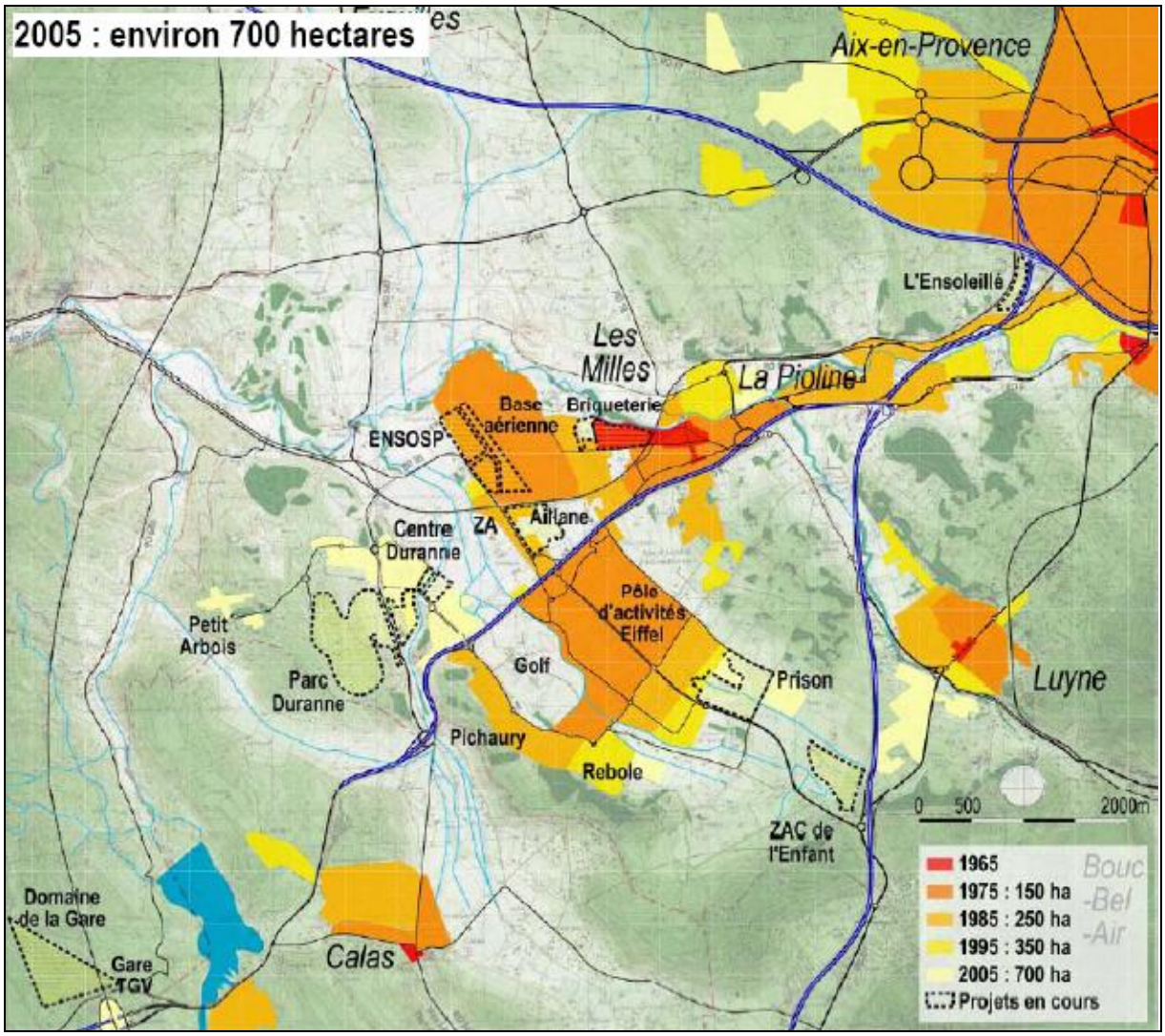
4 lignes du réseau « Aix en bus »
Ligne 15 : 15 mn en heure de pointe et 30 mn en heure creuse
Ligne 16 : 30 mn en heure de pointe et 1 h. en heure creuse
Ligne 17 : 15 mn en heure de pointe et 30 mn en heure creuse
Ligne 18 : toutes les heures

1 ligne du réseau « Cartreize »
Ligne Marseille – Pôle des Milles : 30 mn en heure de pointe et 1 h. en heure creuse

Si la fréquence des lignes est plutôt satisfaisante, les tracés ont une organisation très centrée sur Aix.
Si le pôle est facilement accessible depuis le centre d'Aix, il l'est beaucoup moins depuis les autres communes à l'exception de Marseille.

2) Superficie, organisation de la desserte viaire interne, densité

Evolution de la superficie



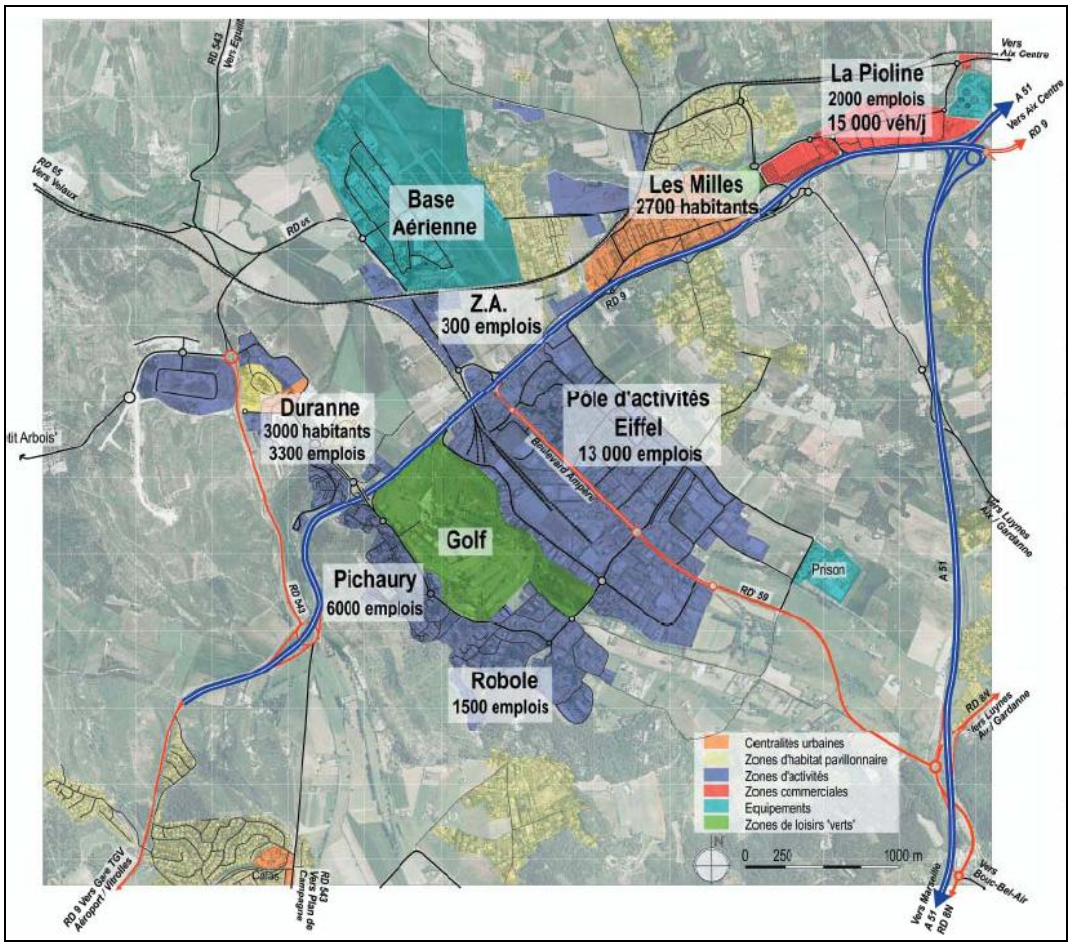
Les dimensions de ce pôle sont telles qu'elles appellent une analyse :

- De l'organisation des flux de déplacements en voiture internes appuyés sur l'organisation viaire,
- De l'insuffisance du maillage de la desserte en transports collectifs qui en fait un des éléments clé dans la concurrence avec la voiture,
- De la densité du nombre d'entreprises et d'emplois comme aide à la hiérarchisation des priorités de redéploiement de l'offre en transports collectifs.

La R.D.9 sert de colonne vertébrale au système de desserte du pôle d'activités. Les réseaux secondaire et tertiaire assurent un bon maillage de l'ensemble des « quartiers » du pôle.

3) Vocation économique, nombre d'emplois

Le nombre d'emplois par secteurs du pôle d'activités



Le pôle d'activités des Milles-Duranne présente un poids économique de premier rang dans l'aire métropolitaine avec 30 000 emplois et des projets de développement.

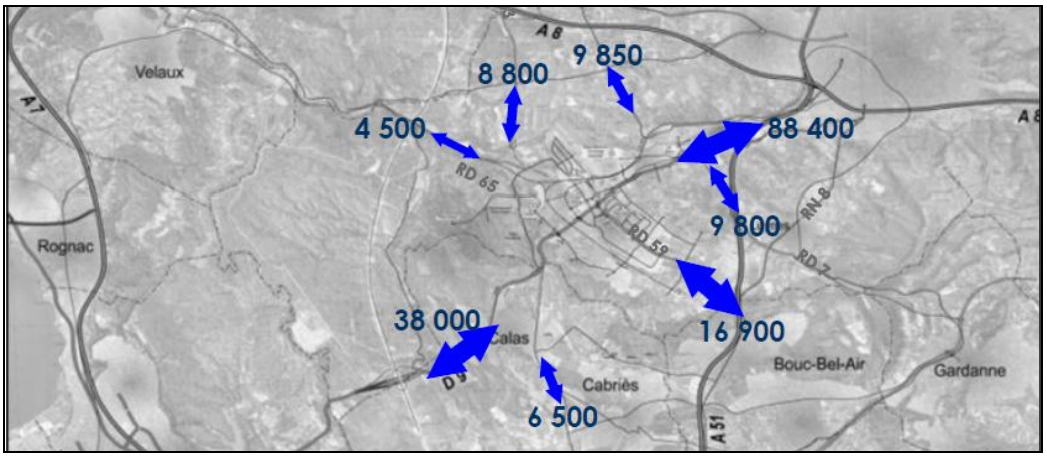
Les services constituent le principal secteur d'activités sur le pôle d'Aix avec 64 % des emplois en 2004. Sur le pôle, les établissements de service sont concentrés dans les zones de Pichaury et de la Robole, ainsi que dans les différents ensembles de bureau de la zone industrielle (Antelios, Mercure, Tertia, Pilon du Roy…). La taille moyenne élevée des entreprises (21 emplois) traduit la présence de nombreuses « locomotives » économiques. Sur les 35 établissements de plus de 100 salariés répertoriés, 25 relèvent du secteur des services. Les services aux entreprises représentent 34% des emplois de service. Les activités de conseil concernent 160 établissements et regroupent plus de 2500 emplois. Dans ces activités de conseil, les bureaux d'études techniques, au nombre de 50 emploient plus de 1200 personnes. Dans les services opérationnels, trois activités regroupent plus de 90% des emplois : Le Nettoyage, la Sécurité et les services annexes à la production.
L'informatique constitue la seconde grande composante des activités de service sur le pôle, c'est aussi le secteur qui a connu la croissance la plus rapide. Aujourd'hui, cette

activité regroupe 30% des emplois de service du pôle et compte une dizaine d'établissements de plus de 100 salariés.
Enfin, les activités liées au transport représentent prés de 15% des emplois de services. Là encore la grande majorité des emplois sont liés à la présence de grands établissements : 3 entreprises comptant plus de 100 salariés regroupent ainsi 75% des emplois du secteur.

b. Les déplacements générés par le pôle

1) Les flux de trafics journaliers d'après l'enquête effectuée en 2008

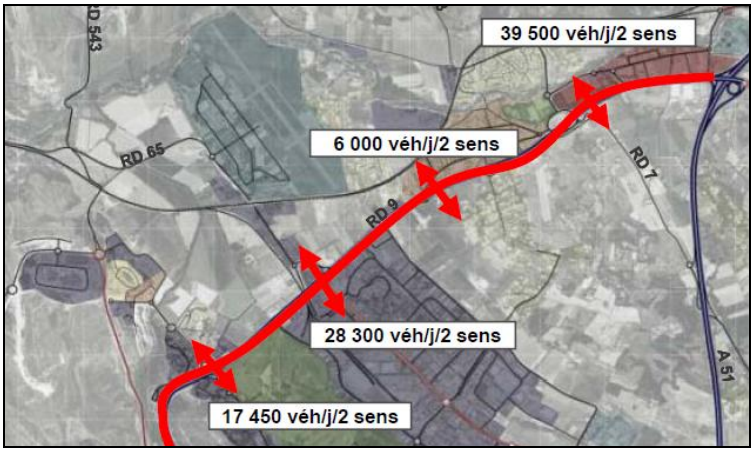
Le trafic journalier des principales voies d'accès au pôle d'activités Les Milles – Duranne figure sur la carte ci-dessous.



On compte un jour ouvré moyen de l'année 182 750 mouvements de véhicules dans cet espace dont la moitié est en relation avec cet espace et l'autre moitié en transit. Un tel trafic équivaut à celui généré par une ville de 40 000 habitants.
Les plus importants points de trafic dans les Bouches du Rhône sont observés sur les autoroutes d'entrée sur Marseille avec environ 140 000 véhicules par jour.

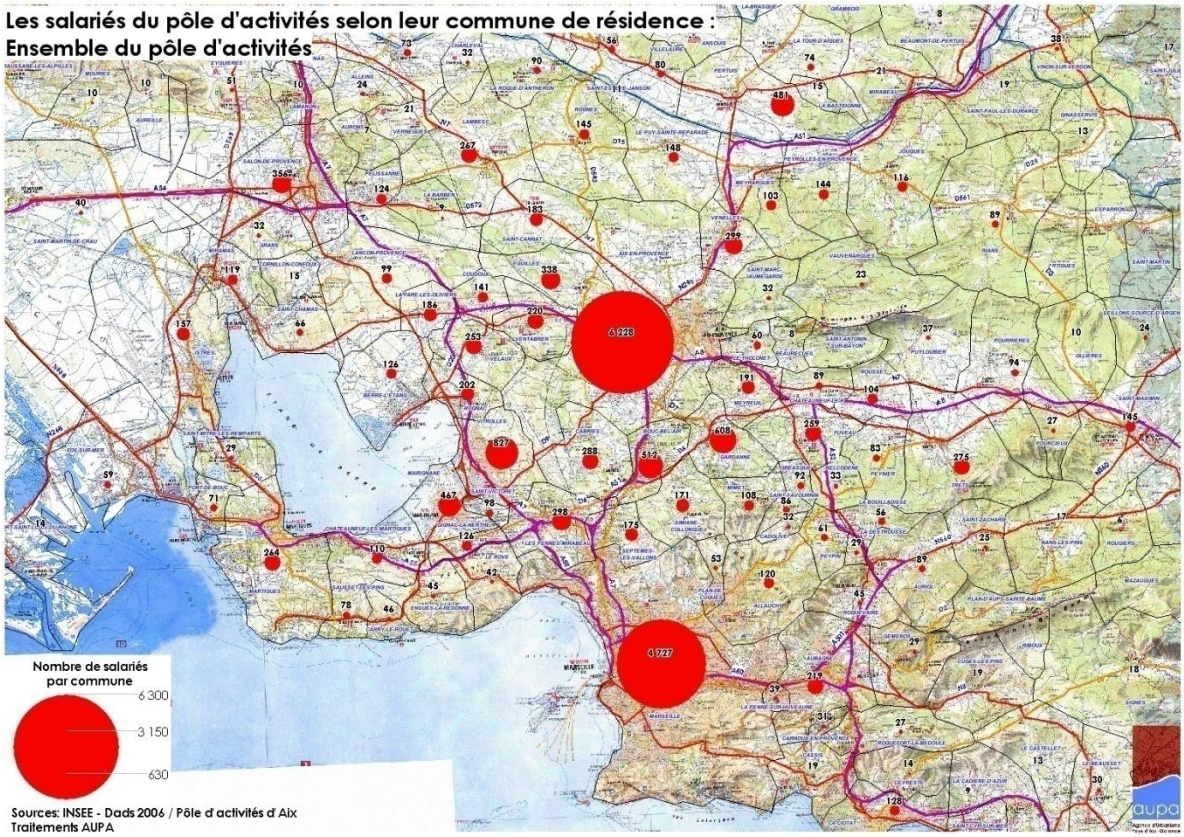
2) Les comptages sur les principaux accès

Le trafic journalier aux principaux points d'échanges avec la RD.9 est le suivant.



91 250 véhicules sont en relation avec la R.D.9.

3) Les DADS



Un pôle métropolitain :

Sur les 25662 actifs du pôle d'activité vivant en Paca, 22 000 résident dans les Bouches du Rhône, 1440 dans le Vaucluse, 1300 dans le Var, 750 dans les Alpes maritimes et très peu viennent des Hautes Alpes et des Alpes de Haute Provence (232 au total).

Répartition régionale	Nombre	Part
Alpes haute provence	206	0,8%
Hautes Alpes	26	0,1%
Alpes maritimes	746	2,9%
var	1331	5,2%
Vaucluse	1444	5,6%
Bdr	21909	85,4%
Total	**25662**	**100,0%**

Dans les Bouches du Rhône, le rayonnement du pôle d'activité est large :
Globalement, on retrouve des actifs dans 115 des 119 communes du département.
47% des actifs travaillant sur le pôle des Milles vivent en Pays d'Aix, 24% sur MPM et 6% dans l'Agglopôle.

Aix et Marseille concentrent respectivement 24 et 18% des actifs du pôle soit 42 % du total régional et la moitié des actifs vivant dans le département.

SCOT	Nombre de salaries	Part
SCOT Pays d'Aix en Provence	12002	47%
SCOT de la CU Marseille Provence Métropole	6279	24%
SCOT de la CA Agglopôle-Provence	1647	6%
	909	4%
SCOT du CA Garlaban Huveaune Ste Baume & CC Païs E	816	3%
SCOT CA de l'Ouest EB et SAN du Nord-Ouest de EB	754	3%
SCOT de l'Aire toulonnaise	633	2%
SCOT de Nice Côte d'Azur	439	2%
SCOT Provence verte	412	2%
SCOT du Bassin de vie d'Avignon	325	1%
SCOT Sud Lubéron	310	1%
SCOT Pays d'Arles	292	1%
Scot Grasse - Cannes	199	1%
SCOT Manosque et sa région	198	1%
Total	**25662**	**100%**

On recense, dans un rayon de 10 km autour du pôle d'activité, 10 500 actifs soit 41% du total régional et près de 20 000 dans un rayon de 25km, soit environ 80% du total.

Les actifs du pôle en provenance des départements Alpins (04, 05, 06) vivent essentiellement dans des villes à proximité des principales voies de communication : Gap, Manosque, Villeneuve, Ste Tulle, Nice, Grasse, Cannes et Antibes.

Dans le Var et le Vaucluse, les lieux de résidence sont beaucoup plus éparpillés, même si la encore, les flux les plus importants viennent des plus grandes communes : Pertuis, Avignon, Villelaure et la Tour d'Aigues pour le Vaucluse, Toulon, St Maximin, Pourrieres et Rians pour le Var.

Les communes ou résident plus de 100 salariés du pôle			
		Nombre	**Part**
13001	13001 - AIX-EN-PROVENCE	6066	23,6%
13055	13055 - MARSEILLE	4689	18,3%
13117	13117 - VITROLLES	820	3,2%
13041	13041 - GARDANNE	603	2,3%
13015	13015 - BOUC-BEL-AIR	499	1,9%
84089	84089 - PERTUIS	472	1,8%
13054	13054 - MARIGNANE	465	1,8%
13103	13103 - SALON-DE-PROVENCE	354	1,4%
06088	06088 - NICE	349	1,4%
13032	13032 - EGUILLES	330	1,3%
13113	13113 - VENELLES	289	1,1%
13071	13071 - PENNES-MIRABEAU	288	1,1%
13019	13019 - CABRIES	276	1,1%
13110	13110 - TRETS	271	1,1%
13050	13050 - LAMBESC	263	1,0%
13056	13056 - MARTIGUES	262	1,0%
13040	13040 - FUVEAU	254	1,0%

Si l'on considère que l'essentiel des déplacements vers et depuis cet espace est motivé par le travail, alors les DADS peuvent constituer une bonne source de données pour repérer les Origines Destinations les plus importantes et donc susceptibles de justifier un développement de l'offre de transports collectifs.
Les résultats de l'enquête ménages déplacements permettront de repérer si le motif domicile avec le développement de l'habitat à la Durane ou le motif commerce avec le développement de la Pioline viennent nuancer ce constat.

c. Le pôle d'échanges

Programme

La programmation de pôles d'échanges ferroviaires et le développement de l'intermodalité sont au premier rang des préoccupations de la Communauté du Pays d'Aix.
A ce titre le pôle d'échanges de Plan d'Aillane est au cœur de ces enjeux. Il est situé à un endroit stratégique pour la desserte du pôle d'activités des Milles. Ce pôle d'échanges a une double vocation :

- Etre le support du développement de l'offre en transports collectifs pour le pôle d'activité et quartier de la Duranne,
- Absorber une partie du trafic de la gare routière d'Aix-centre.

Réservé dans un premier temps aux transports routiers, ce pôle d'échanges doit évoluer à terme vers un pôle multimodal intégrant le ferré et s'intégrer au futur réseau ferré métropolitain.

Contenu du projet

Le programme de la première tranche de travaux concernant le pôle d'échanges de Plan d'Aillane est le suivant :

- Réaménagement de l'échangeur 2 de la RD9 avec création au sud d'un giratoire et la création d'une bretelle de sortie.
- Suppression du carrefour très dangereux sur la bretelle de sortie existante de la RD9 vers la route de Lanfant.
- Recalibrage du chemin de Plan d'Aillane et de sa bretelle d'accès à la RD9
- Création d'un giratoire sur le chemin de Plan d'Aillane
- Création d'une voie d'insertion pour les transports en commun depuis le chemin de Plan d'Aillane vers la D9 direction Vitrolles
- Aménagement des voies d'accès vers le pôle d'échanges
- Réalisation du Pôle d'échanges comprenant un minimum de huit quais de bus et cars et un parc relais de 300 places.

La CPA prévoit de réaliser un pôle d'échanges sur le site de Plan d'Aillane. Dans un premier temps et début 2011, ce pôle d'échanges serait constitué :

- D'arrêts de lignes urbaines associés à une restructuration des lignes dans ce secteur,
- D'un point de départ/terminus d'un itinéraire de desserte du pôle d'activités,
- D'arrêts de lignes interurbaines de la CPA et notamment de lignes express comme celles en provenance de Pertuis, Lambesc ou Trets,
- D'arrêts de lignes interurbaines du Conseil Général et notamment de celle en provenance de Marseille,
- De capacités de stationnement limitées,
- Eventuellement d'un système de parking et/ou de location de vélos.

Dans un second temps et à une date aujourd'hui indéterminée, l'ouverture d'une halte ferrée sur la ligne Aix-Rognac complèterait ce pôle d'échanges. La réouverture de cette ligne au trafic voyageur fait actuellement l'objet d'une étude financée par le contrat de projet Etat-Région.

Conclusion

La réalisation d'une première phase d'un « pôle d'échanges » à Plan d'Aillane serait réalisée à court terme. Cette première phase concernerait la réalisation d'infrastructures (aménagement de voiries, quais pour les transports collectifs et parking) associée à la mise en place d'un nouveau schéma de circulation dans le cadre d'une mission de maîtrise d'œuvre confiée par la CPA (Transports) à un bureau d'études.

Parallèlement, une réflexion d'aménagement (vocation et aménagement du reste du site) est menée sous maîtrise d'ouvrage CPA (Economie). Ces deux études ont vocation à être complémentaires.

Concernant la partie déplacements, deux fonctions semblent assignées à ce projet : une fonction d'échanges entre transports collectifs et une fonction de parc relais.

<u>Les transports collectifs</u>

Le projet prévoit le rabattement en terminus à Plan d'Aillane :

- des lignes n°15, 16 et 17 du réseau urbain
- de la ligne 53 du réseau Cartreize Marseille – Les Milles avec 58 allers retours quotidiens,
- des lignes intercommunales suivantes mises en place à cette rentrée 2009
  - Lambesc/St-Cannat/Les Milles avec 2 allers le matin et trois retours le soir,
  - Pertuis/Les Milles avec 4 allers le matin et trois retours le soir,
  - Vitrolles/Les milles avec 5 allers et 6 retours,

- Trets/Les Milles avec 1 aller et 2 retours.

L'ensemble de ces lignes assure aujourd'hui une desserte relativement fine du pôle d'activités (ZI, Robole, Pichaury, Durane, Arbois) mais avec un cheminement relativement long au sein de la zone d'activités. Pour remplacer cette desserte qui serait supprimée par le terminus à Plan d'Aillane, la mise en place d'une « navette » est évoquée.

L'étendue du pôle d'activités, d'une superficie comparable à celle de la zone urbaine de la ville d'Aix, et la répartition des secteurs à desservir à partir de Plan d'Aillane indiquent que plusieurs lignes seraient nécessaires à assurer une bonne desserte.

En effet, s'il est séduisant d'envisager des dessertes directes – les plus rapides – des générateurs de déplacements les plus significatifs à destination de la zone d'activités, comme les plus importants de la CPA, Marseille, Aix-centre, pour rendre cette desserte compétitive par rapport à l'usage de la voiture, il est fondamental d'offrir à l'usager un service attractif de desserte locale à partir de Plan d'Aillane de façon à éviter que la rupture de charge ne soit trop pénalisante.
Il convient donc que cette desserte soit très rapidement étudiée ; définition des lignes, fréquences, fréquentation prévisible, coûts, rentabilité,… en prenant en compte pour la desserte de la zone d'activités le fait que la demande sera très fortement orientée vers les heures de pointes du matin et du soir… (ce point ne s'applique pas à la desserte des quartiers d'habitation de la Durane).
A noter en outre que si l'encombrement du réseau routier (RD9…etc) peut laisser espérer qu'une offre TC bien conçue puisse se révéler compétitive par rapport à l'usage de la VP ; l'offre très importante de stationnement VP sur les sites des entreprises présentes sur la zone d'activités doit inciter à la prudence sur le sujet (en milieu urbain, il est démontré qu'une politique de stationnement restrictive est déterminante pour envisager le transfert modal vers les TC… cela ne pourra être le cas ici).

<u>Le parc relais</u>

Le projet prévoit la réalisation de 300 places de parking.

Un parc relais pour des automobilistes se rendant sur le pôle d'activités ne semble pas convaincant car un automobiliste arrivé à hauteur de Plan d'Aillane, après avoir supporté tous les imprévus liés à la saturation du réseau routier, n'aurait-peut être pas d'intérêt majeur à y stationner, utiliser la desserte TC locale pour la partie terminale de son trajet compte tenu de la contrainte de la rupture de charge et de la facilité de stationnement au lieu de destination.

La question d'un parc relais pour des automobilistes en provenance de l'Ouest ou du Nord-Ouest et se rendant à Aix n'apparaît pas liée à la desserte interne du pôle d'activités.

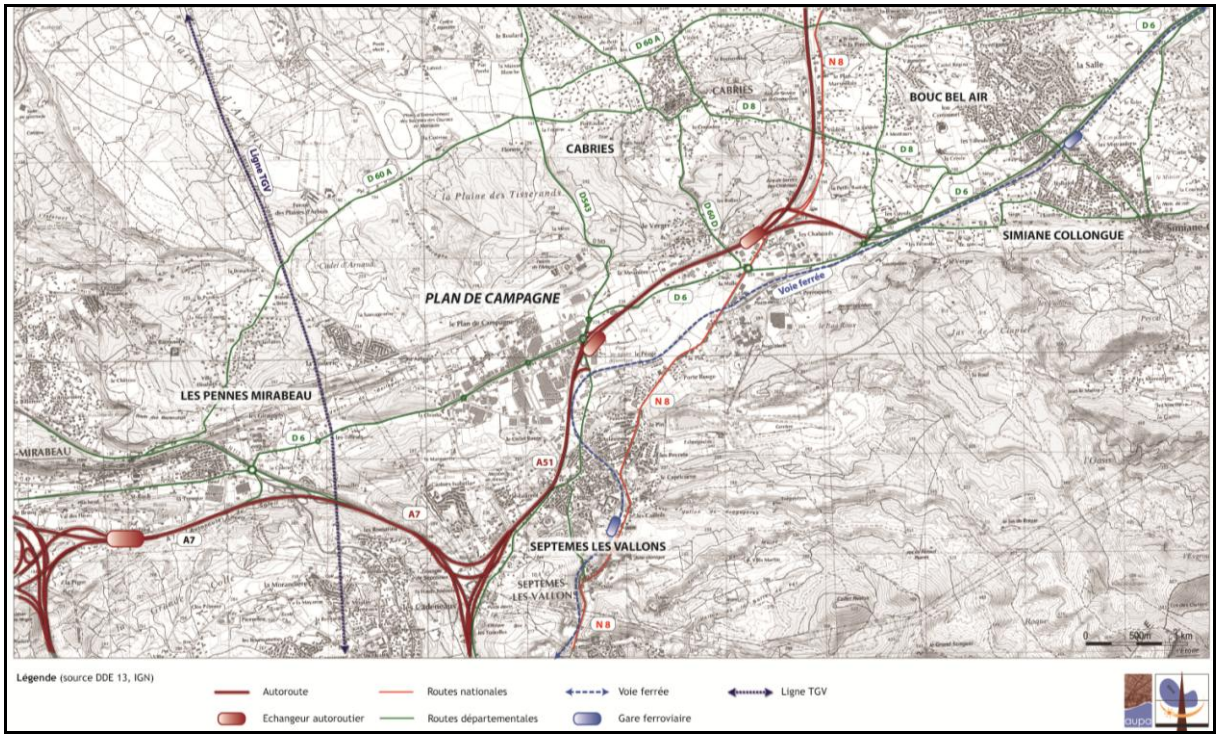
La description de la clientèle visée (origines, destinations, itinéraires…) comme la description de l'offre de TC permettant d'assurer le succès de ce parc relais mériteraient d'être très largement développées.

Plan de Campagne

A. Le contexte

1. Le site économique

a) Situation, desserte VP et TC



Le secteur de Plan-de-Campagne qui s'étend aux communes voisines (des Pennes-Mirabeau à Bouc-Bel-Air et de Calas à Simiane) est traversé par plusieurs axes majeurs de l'Aire Métropolitaine :

- L'autoroute A51 relie Aix et Marseille et supporte, selon ses sections, entre 70 000 et 120 000 véh/j. Dans le territoire d'étude sont situés :
  - L'échangeur complet de Plan-de-Campagne qui permet de desservir la zone commerciale mais également les communes de Cabriès, Septèmes-les-Vallons et les Pennes-Mirabeau
  - Le demi-échangeur des Chabauds, à 1,3 km au Nord du précédent, orienté depuis/vers Marseille, qui permet de desservir les communes de Bouc-Bel-Air et Simiane et de prendre la RD6 pour Gardanne-Trets ou la RD8 pour Mimet

L'A51 est à 2x2 voies, sauf entre le convergent A7-A51 et le demi-échangeur des Chabauds où elle présente une section à 2x3 voies. Au Sud de l'échangeur de Plan-de-Campagne, le trafic est de 120 000 véh/j environ et au Nord de 110 000 véh/j environ.

- La RN8 relie Aix et Marseille, en grande partie parallèlement à l'autoroute ; c'est l'axe historique qui dessert les villages situés entre les deux villes. A la jonction des Pennes-Mirabeau et de Bouc-Bel-Air, le trafic y est de l'ordre de 6 700 véh/j.

- La RD543 est le troisième axe nord/sud du secteur et relie Septèmes-les-Vallons à Rognes en passant par Cabriès et le plateau de l'Arbois.

Au sud de l'A51, où elle est directement connectée à l'échangeur de Plan-de-Campagne, le trafic est élevé (environ 10 900 véh/j) ; au nord de l'A51, le trafic, essentiellement local, tombe à environ 7 400 véh/j.

- Seul axe est-ouest, la RD6 relie Gardanne/Trets à l'Etang de Berre. Elle présente la particularité d'être la voie structurante de la zone commerciale de Plan-de-Campagne où elle adopte un profil à 2x2 voies + contre-allées. En sortie Ouest de cette zone, le trafic de la RD6 est d'environ 21 100 véh/j.

Cet accroissement continu de trafic ne va pas sans dégradation des conditions de circulation dans le secteur qui sont aujourd'hui difficiles. Sur l'autoroute en particulier le trafic est très ralenti en heures de pointe sur la dernière partie de l'A7, du centre-ville marseillais jusqu'au diffuseur A7/A51. Ce ralentissement « remonte » régulièrement sur l'A51 jusqu'au demi-échangeur des Chabauds et quelquefois au-delà.

Le territoire des communes les plus proches de Plan-de-Campagne (Cabriès, Les Pennes-Mirabeau, Bouc-Bel-Air, Septèmes) est couvert par plusieurs réseaux de transport collectif :

- Celui du Conseil Général, en ce qui concerne le transport interurbain
- Celui de la Communauté du Pays d'Aix, qui concerne Cabriès et Bouc-Bel-Air
- Celui du Syndicat Mixte des Transports de l'Est de l'Etang de Berre (SMITEEB), qui concerne les Pennes-Mirabeau

Plusieurs lignes du Conseil Général traversent le territoire d'étude :

- La navette autoroutière Aix-Marseille qui n'a pas d'arrêt sur le territoire sauf en soirée pour les cinémas de Plan-de-Campagne
- La ligne n° 64 entre Marseille et Trets qui dessert Plan-de-Campagne à raison de 4 Allers / Retours Quotidiens
- la ligne 24 qui relie Marseille à Aix en passant par Cabriès, Calas et les Milles, mais qui ne dessert pas Plan-de-Campagne
- la ligne n° 51 reliant Marseille à Aix par la RN8

b) Superficie, organisation de la desserte viaire interne, densité

Plan de Campagne est la doyenne mais aussi la plus importante des zones commerciales métropolitaines. Crée en 1966, elle occupe une surface brute de 160 hectares et offre une surface commerciale de l'ordre de 220 000 M2.

Le réseau de voirie local, dans le secteur de Plan-de-Campagne, souffre également d'importants problèmes de fonctionnement en raison de l'afflux des visiteurs. La circulation est ainsi particulièrement difficile les week-ends lorsque la fréquentation de la zone est à son maximum. Les « points noirs » sont : les deux ronds-points d'accès à la zone au nord de l'A51 et le carrefour entre la RD 543 et les bretelles autoroutières sud du demi-échangeur.

c) Vocation économique et nombre d'emplois

On y dénombre près de 400 établissements et plus de 5000 personnes y travaillent.
Elle a généré en 2000 près de 800 millions d'euros de chiffre d'affaire pour 14 millions de passages aux caisses. Sa zone de Chalandise est estimée à 600.000 habitants, dont ¼ provient de l'extérieur de l'agglomération. La zone connaît d'importants pics de fréquentation le dimanche.
Plan de Campagne s'étends sur les communes des Pennes Mirabeau et de Cabriès.

La partie Pennoise représente 2/3 de la surface de la zone, 40% des établissements et 50% des emplois.
C'est dans cette partie de la zone que l'on trouve le plus de grands établissements, à commencer par les deux principaux employeurs, l'hypermarché Casino et Castorama qui a eux deux comptent plus de 600 salariés. Ainsi, les entreprises de plus de 10 salariés concentrent 80% des emplois. Le commerce avec 65% des emplois est de loin le premier secteur d'activité, suivi de la restauration. On trouve une vingtaine de restaurants comptant prés de 400 emplois. Le troisième secteur d'activité représenté, celui des services aux particuliers est principalement porté par un établissement, le cinéma Pathé employant 80 personnes. Enfin l'industrie est présente avec notamment l'entreprise Someag Opi, qui emploie 47 personnes et occupe 3 hectares au cœur de la zone commerciale.

Plan de Campagne regroupe environ un tiers des emplois salariés de la commune. En effet, la commune des Pennes Mirabeau compte quatre autres zones d'activités dont la principale, la zone de l'Agavon abrite une centaine d'entreprises pour 1600 emplois.

La partie Cabrèsienne de Plan de Campagne regroupe 300 établissements pour 2 500 emplois environ. Près de 8 établissements sur 10 comptent moins de 10 salariés et regroupent 1/3 des emplois.

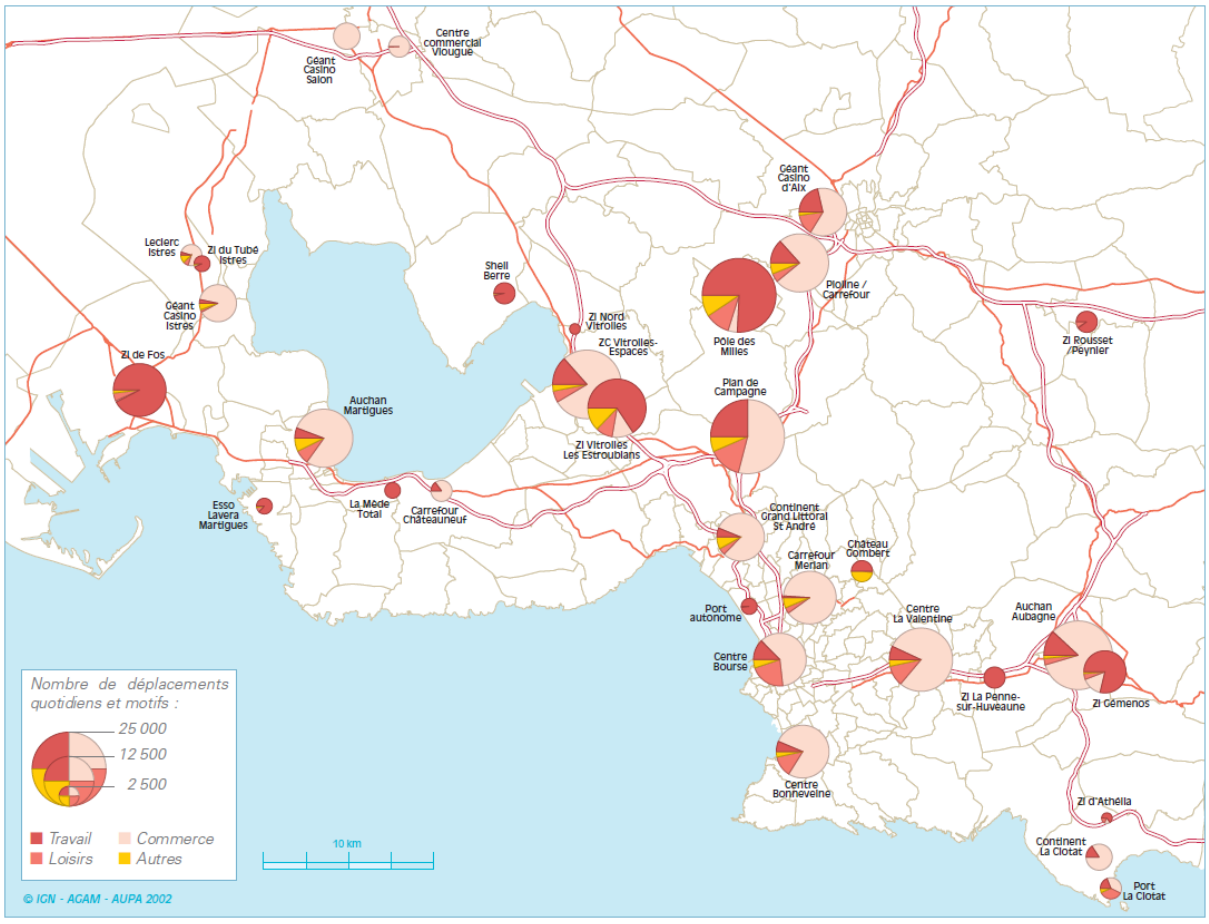
Avec 70% des emplois, le commerce est bien entendu le principal secteur d'activité de la zone. Cependant, on observe une diversification des activités, avec le développement des

services à la personne. Ce développement confirme l'importance prise par les loisirs et la détente dans les motifs de fréquentation du site. Le dimanche notamment c'est 40% des visiteurs qui viennent pour un motif autre que l'achat.

On trouve ainsi, sur la seule partie Cabrèsienne de Plan de Campagne 12 restaurants, 3 bars, 4 salons de coiffure et une salle de spectacles. Le secteur « immobilier, location et services aux entreprises » arrive en troisième position avec 342 emplois. 200 de ces emplois relèvent d'activités de sécurité et de gardiennage, vient ensuite l'immobilier, du fait de la présence d'expobat dans le périmètre.

Plan de Campagne occupe une place majeure dans le développement économique de Cabriès. C'est en effet le seul espace d'activités de la commune et la zone représente plus de 80% des emplois.

2. Les déplacements générés



L'exploitation des résultats de l'enquête ménages déplacements de 1997 a permis d'identifier les plus gros générateurs de trafic dans l'aire métropolitaine en dehors des espaces d'habitat. A cette date, 20 420 déplacements étaient réalisés chaque jour vers Plan de Campagne. Trois quarts de ces déplacements étaient motivés par le commerce, les loisirs, la chalandise et un quart étaient liés au travail.

B. Le pôle d'échanges

Le pôle d'échanges de Plan-de-Campagne est l'un des 4 sites prioritaires identifiés par le PDU du Pays d'Aix pour la réalisation d'un tel équipement. Il est placé sur la voie ferrée Aix-Marseille, à proximité immédiate de l'autoroute A51 et de la zone commerciale de Plan-de-Campagne.

Il doit permettre de connecter les réseaux routiers et autoroutiers au réseau ferroviaire. Au droit de Plan-de-Campagne, la voie ferrée peut jouer le rôle de voie de dégagement vers Marseille voire vers Aix, au regard du parallélisme des voies ferrées et autoroutières. Si la logique de "P+R" (parc relais) semble ici première, il est attendu autour du pôle d'échanges, la réorganisation des lignes urbaines du SMITEEB et du Grand Vallat, celles interurbaines du Conseil Général et de la CPA.

Au stade actuel des études, il est prévu une halte SNCF (2000 voyageurs/jour), une gare routière et un parking (300 places dans un premier temps, 750 à terme).
Le comité de pilotage a statué, en juin 2005, sur le positionnement du pôle sur le terrain situé en face d' «Aqua City», le plus proche de la zone commerciale.

Des éléments spécifiques de ce pôle sont les suivants :

- la topographie : terrain en pente forte et voie ferrée en remblai,
- un site actuellement isolé, peu visible depuis les grandes infrastructures qui le desservent,
- une accessibilité et une lisibilité qui qui devront être améliorées,
- un site trait d'union entre le centre commercial et ses extensions (la Meunière) et le projet de ZA Pin Porte rouge
- des parcours qui ne sont pas à l'échelle du piéton et qui resteraient peu sécures et peu attractifs pour d'éventuels cyclistes,
- Des conditions d'accès et de stationnement attractives, lisibles, confortables sécures pour les voitures particulières.

Des éléments que la première phase d'étude a montré décisifs pour la mise en oeuvre d'un pôle d'échanges multimodal :

- définition des objectifs en matière de clientèle (différentes catégories), d'accessibilité qui est proposée à ces différentes catégories, d'organisation du pôle et de dimensionnement des différentes fonctions,
- délestage de la liaison autoroutière Aix Marseille,
- rabattement des usagers potentiels des communes proches,
- attractivité pour les employés et clients du centre commercial en provenance de Marseille ou d'Aix,

C. La valorisation économique

Les questions concernant les développements urbains possibles à proximité du pôle n'ont pas encore été débattues :

- un objet isolé et mono-fonctionnel
- un élément générateur de dynamiques urbaines nouvelles, prises en compte comme telles :
- continuités/discontinuités avec le pôle commercial et le projet de ZA de Pin Porte rouge
- urbanisation des espaces entre le futur PEM et l'autoroute ou vocation spécifique respectueuse et valorisante pour le site et ses caractéristiques : constitution d'un parc par exemple mais avec quelle vocation ou préservation de l'activité agricole ?

Conclusion

Le volet déplacements de la démarche de coopération métropolitaine est l'occasion de rendre complémentaires **une vision stratégique du développement de la métropole et une politique de transport ambitieuse**. Il permet d'identifier **les conditions du maintien de la qualité de vie, de l'attractivité du territoire et de son positionnement international**.

Les transports collectifs doivent constituer une alternative crédible, efficace et attractive face à l'automobile, essentiellement sur les axes les plus saturés, ceux des déplacements de masse et quotidiens.

L'échelle métropolitaine est depuis de nombreuses années celle de la vie quotidienne des salariés, des étudiants ou des chalands. Le service proposé par les transports collectifs reste encore trop cloisonné entre institutions, avec les réseaux urbains et interurbains départementaux ou régionaux.
Plusieurs initiatives sont prises pour mettre en relation ces moyens de transport : information au voyageur, tarifications mixtes, projets de parcs-relais et de pôles d'échange et particulièrement la création d'un syndicat mixte de transports. Mais ces efforts restent encore peu lisibles et dispersés.

Si le constat n'est pas nouveau, le problème réside sans doute dans la difficulté à passer à l'action. La formulation des enjeux peut être une étape importante pour aider à surmonter cette difficulté.

Il semble aujourd'hui que l'objectif à atteindre soit celui d'un **véritable réseau de transports multimodal et maillé**. Un tel système est celui qui articulerait au mieux l'ensemble des réseaux de chaque mode : les routes et autoroutes, les voies ferrées, les lignes de cars, les lignes de bus, les voies cyclables et piétonnes.

La gare Saint-Charles est l'un des principaux points durs du réseau ferroviaire, limitant ses capacités de développement. Lever cette contrainte peut nécessiter des investissements massifs (jusqu'à 1,4 milliards d'euros). Le passage de la LGV PACA par Marseille contribuera à lever cette contrainte.

L'ensemble des projets d'infrastructure, tous issus du CPER, de la DTA ou des PDU, représente **un volume d'investissement de plusieurs milliards d'euros**. Nombre de ces projets sont engagés, soit en étude, soit déclarés d'utilité publique soit en cours de réalisation. Les retards sont tout aussi nombreux, le plus souvent par manque de capacité financière.

L'enjeu principal du rattrapage devient ainsi la définition de priorités métropolitaines adaptées aux capacités financières réelles des collectivités et de l'État.

Le rattrapage des investissements en infrastructures sera nécessairement coûteux et long. L'amélioration de l'accessibilité de la métropole et de son fonctionnement interne peut aussi s'appuyer sur des mesures d'organisation des transports collectifs, d'offres provisoires de car interurbain et d'optimisation de la circulation.

Une politique de transport n'est pas seulement constituée d'investissement en infrastructures. Elle comporte aussi **des mesures en matière d'organisation** qui peuvent être moins coûteuses et plus faciles à rendre opérationnelles. En effet, l'information sur l'offre des différents réseaux de transports, l'harmonisation des tarifs de ces réseaux (monétique), l'offre de titres de transports communs à ces réseaux (billettique) ou l'harmonisation des horaires sont des mesures essentielles pour renforcer dès aujourd'hui l'attractivité des transports collectifs et mieux préparer un réseau métropolitain.

Ces mesures posent **la question de la coordination des différentes autorités organisatrices de transports dans la métropole**.

L'interconnexion entre ces différents réseaux de transport collectifs ou routiers reste encore très perfectible. Les efforts de développement de pôles d'échanges sont nombreux, la coordination et le partage d'expériences entre ces démarches est un enjeu métropolitain majeur.
Les six études de cas de projets de pôles d'échanges métropolitains ci-avant ont montré que la réussite de tels projets impliquait un travail de fond pour réunir les conditions de fonctionnement de ces pôles dans un contexte urbain défavorable, comprenant notamment la définition précise des fonctions de chacun des pôles et la réorganisation des transports collectifs urbains et interurbains en conséquence.

Une politique de transports comporte enfin **un lien étroit avec des orientations en matière d'aménagement de l'espace.**

En effet, la forme du développement urbain et l'organisation des déplacements sont étroitement liées. Le principal générateur de trafic automobile comme le principal obstacle à l'efficacité des transports collectifs, c'est l'éparpillement de l'urbanisation.
Un réseau de transport et de déplacements métropolitain attractif et performant doit servir les stratégies d'aménagement et de développement des différents territoires de la métropole.

Il existe aujourd'hui un large accord entre les intercommunalités sur ce diagnostic en matière de déplacements. Il reste cependant à s'entendre sur la hiérarchisation des actions à soutenir en matière d'infrastructures, ferroviaires notamment, compte-tenu des enjeux financiers qu'elles sous-entendent.

Il semble donc que l'urgence, pour apporter une réponse à la hauteur de l'enjeu, réside dans l'identification d'un nombre limité d'actions pertinentes, les réaliser et les faire fonctionner en cohérence. Ce qui demande de faire des choix, en commun, clairs, basés sur des engagements financiers plausibles et assumés.

2. L'enseignement supérieur

Synthèse

Au travers de l'ambition affichée lors du Conseil Européen de Lisbonne de 2000 qui « vise à faire de l'Union Européenne l'économie de la connaissance la plus compétitivité et la plus dynamique du monde », les pays européens ont pris conscience de l'enjeu d'investir dans les savoirs, les dépenses de R&D et le développement des filières innovantes.

Parallèlement, différentes réformes, notamment en France, définissent de nouvelles missions aux universités pour qu'elles soient plus attractives, plus efficaces mais aussi plus performantes.
La performance s'entend ici par de meilleurs résultats en termes de taux de réussite mais aussi d'insertion professionnelle et de valorisation de la recherche.
La mesure de cette performance » répond à des enjeux importants, notamment pour le financement des universités mais aussi pour leur notoriété et attractivité (développement des classements des établissements).

De tels changements traduisent bien le contexte de mise en concurrence entre universités dans un contexte de compétitivité affirmé. Il s'agit dans ce volet de présenter les premiers éléments mobilisés par les agences.

Effectifs :

☛ 86 000 étudiants. Une tendance à la baisse du nombre d'inscrits sous les effets combinés d'une baisse de taux de poursuite d'études immédiat (fléchissement estimé de près de 15 points en 10 ans au niveau de l'académie) et d'un contexte démographique défavorable. Les effets de scolarisation associés à ceux d'attractivité sont dans cette situation les leviers pour renforcer le nombre d'étudiants sur ce territoire métropolitain.

☛ Un niveau global de formation des adultes et un taux de scolarisation des 18 à 24 ans faibles alors que le territoire possède un gisement important de jeunes à former et à conduire vers l'enseignement supérieur. Une proportion de bacheliers dans une génération (62 % dans l'académie, 64 % au niveau national) ainsi qu'un taux d'inscription dans l'enseignement supérieur dans l'académie inférieure à celle mesurée au niveau national (respectivement 75 % et 77 %).

☛ Une fragmentation géographique et institutionnelle qui nuit à la lisibilité et à l'efficacité de l'enseignement supérieur métropolitain. 1 étudiant sur 8 est étranger. C'est moins qu'au niveau national mais autant qu'à l'échelle de la France de province.

☛ Le territoire métropolitain abrite des pôles d'enseignement supérieur et de recherche reconnus et « labellisés » Plan Campus.

Conditions de vie étudiante :

☛ **Logements** : des conditions d'accès au logement jugées difficiles par les étudiants. Un coût qui reste plus élevé dans l'académie que dans le reste de la France mais moins élevé qu'en région parisienne.

☛ **Transports.** Des temps de trajet entre le domicile et le lieu d'études qui sont plus longs qu'au niveau national (à l'exception de la région parisienne). Des dépenses liées au transport qui sont plus élevées qu'ailleurs (y compris région parisienne).

Recherche & Développement :

☛ Un effort de recherche publique régional important. En revanche, des résultats légèrement en retrait avec un poids comparativement plus modeste de la production technologique (brevets), par rapport aux publications scientifiques. La présence en région des chercheurs du public est sensiblement supérieure au poids de PACA dans le PIB national. Le constat est en revanche inverse pour les chercheurs du secteur privé.

☛ Biomédical. Marseille se positionne comme la deuxième agglomération de province derrière Strasbourg par la masse et le volume de publications.

☛ Pôles de compétitivité : un dynamisme indéniable. Des activités économiques à forte intensité technologique plutôt moins présentes dans le territoire métropolitain.

☛ Une culture de l'innovation (révélée par les activités « créatives ») qui demeure perfectible et passe notamment par l'appropriation par la population de l'innovation et qui favoriserait une culture du changement dans le territoire métropolitain allant de pair avec son ouverture au monde.

A – Le potentiel de l'enseignement supérieur métropolitain en chiffres

L'espace métropolitain fait partie de l'Académie Aix-Marseille qui s'étend sur 4 départements (Bouches-du-Rhône, Vaucluse, Alpes de Haute Provence et Hautes Alpes).
L'essentiel des formations et des effectifs étudiants se concentre sur le territoire de l'aire métropolitaine qui accueille près de 90% des effectifs de l'enseignement supérieur de l'Académie et où la quasi totalité des formations y sont représentées.

1-1 - Prés de 86 000 étudiants

On dénombre 85 900 étudiants sur l'aire métropolitaine. Au sein de ce territoire, les villes d'Aix et de Marseille reçoivent 96% des étudiants de l'enseignement supérieur (41% à Aix et 55% à Marseille).
Comme au niveau national, les formations universitaires sont prépondérantes. Elles accueillent plus de 61 000 étudiants (75% des effectifs de l'enseignement supérieur du territoire).
Ceci est particulièrement net à Aix qui rassemble 51% des effectifs universitaires de l'aire métropolitaine et où 90% de ses étudiants sont inscrits à l'université.

L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR (*) EN CHIFFRES – RENTREE 2008

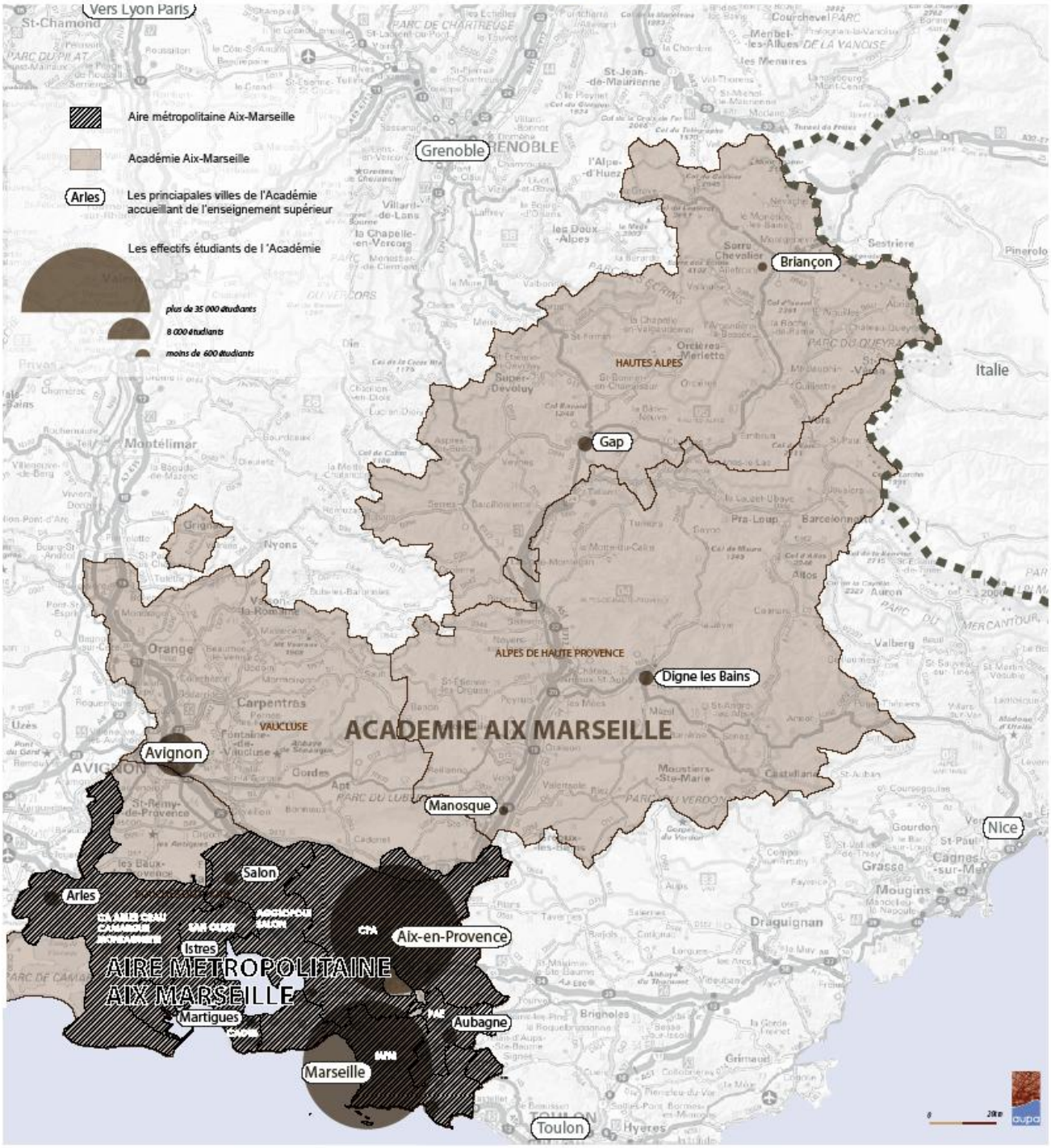
Les effectifs de l'enseignement supérieur de l'aire métropolitaine en 2008	
Marseille	**47 330**
Aix-en-Provence	**35 254**
Arles, Aubagne, Salon, Martigues, Istres, la Ciotat, Lambesc, Vitrolles,…	**3 322**
TOTAL	**85 906**

Source : Rectorat, DRASS

(*) L'enseignement supérieur concerne les études faites après le bac.
Elles relèvent essentiellement du Ministère de l'Education National,de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche (MENESR) et correspondent aux formations universitaires, aux Sections de Techniciens Supérieurs (STS) et aux Classes Préparatoires aux Grandes Ecoles (CPGE).
D'Autres formations existent et dépendent d'instances diverses (Conseil régional, Chambre de Commerce, Ministères de la Culture, de l'Agriculture, de la Défense...), Ce sont les écoles de commerces, d'architecture, de l'Air, les formations para-médicales...

A Marseille, la proportion est un peu moins élevée (60% des étudiants inscrits à l'Université), car cette ville de 840 000 habitants concentre un nombre important de STS, de CPGE et de formations de l'enseignement supérieur (écoles de commerce, écoles professionnelles, écoles d'arts...) qui peuvent dépendre d'un autre Ministère que celui du MENESR.

L'aire métropolitaine dans l'Académie Aix-Marseille : 90% des effectifs de l'enseignement supérieur



	Aix-en-Provence	Marseille	Arles, Aubagne, Martigues, salon, Lambesc, La Ciotat, Marignane, Vitrolles, Istres,…	**Total Région métropolitaine Aix-Marseille**
Universités (y compris IUFM)	**31 402**	**28 597**	**1 446**	**61 445**
Sections de techniciens supérieurs (BTS,…)	**768**	**5 622**	**1 194**	**7 584**
Classes Préparatoires aux Grandes Ecoles	**1 007**	**1 926**	**71**	**3 004**
Autres formations	**2 077**	**11 185**	**611**	**13 873**
TOTAL	**35 254**	**47 330**	**3 322**	**85 906**

Sources : Rectorat, DRASS

1-2 - Une baisse des effectifs qui se poursuit à la rentrée 2008

La tendance à la diminution des effectifs de l'enseignement supérieur de l'Académie Aix-Marseille (et de l'Aire métropolitaine en particulier) se poursuit à la rentrée 2008 mais de manière moins prononcée que les dernières années. Ces données sont sous tendues par la décroissance des effectifs universitaires (3/4 des effectifs de l'Académie).
En l'espace de 10 ans, au niveau national comme au niveau local, ce sont les filières universitaires qui ont perdu le plus d'étudiants. Les autres formations se stabilisent ou augmentent leurs effectifs (IUT, CPGE, STS, école de commerces, d'art...) .
Depuis 2003, l'aire métropolitaine a perdu près de 6.500 étudiants inscrits à l'université (-9,5% d'inscriptions entre 2003 et 2008). Au niveau national, on assiste également à un recul des inscriptions universitaires mais deux fois moins important (-5% d'inscriptions entre 2003 et 2008).

Au niveau local, cette baisse d'inscription est variable suivant les filières universitaires.
Si ce sont les filières Lettres et Sciences qui accueillent encore aujourd'hui le plus d'étudiants, ce sont elles qui enregistrent le plus de pertes (-30% d'inscriptions en 10 ans soit 10 000 étudiants en moins).
Le Droit est sur-représenté par rapport au niveau national (17,3% des effectifs universitaires de l'AMM contre 13,4% au national). Il existe aujourd'hui autant d'étudiants en Droit qu'en Sciences.
La filière Santé, liée au numerus clausus, attire de plus en plus d'étudiants.
La filière Economie retrouve ces effectifs du début des années 2000 et une part similaire au répartition nationale (12,8% des étudiants de l'université sont inscrits en économie).
Les IUT se stabilisent. Les IUFM enregistrent une baisse continue depuis plusieurs années.

1-3 – Les raisons de cette tendance

Le contexte démographique défavorable peut expliquer en partie ces phénomènes de baisse.
En effet, les naissances domiciliées sur le territoire de l'Académie ont chuté de près de 6 % entre 1988 et 1994, période de naissance des actuels entrants dans l'enseignement supérieur. La prise en compte de cette seule tendance laisse ainsi présager une diminution du nombre de bacheliers et par là même du nombre d'entrants dans le supérieur.

Mais cette baisse des effectifs provient également de la diminution des taux de poursuite d'étude **(75 % à l'échelle de l'académie contre 77 % au niveau national)** après l'obtention du baccalauréat, déjà constatée en particulier au niveau local, mais tout aussi manifeste au niveau national.

Dès lors c'est donc d'effets de scolarisation (amélioration des taux de poursuite d'études et des taux de réussite …) et plus généralement d'effets d'attractivité (des formations, de la recherche, des services à la vie étudiante, des territoires d'accueil…) qui ont également des répercussions sur les inscriptions dans l'enseignement supérieur.
Parallèlement, l'enseignement supérieur et la recherche sont devenus des espaces de concurrence et de compétition entre les différents pays. Par exemple, le nombre d'élèves effectuant tout ou partie de leur cursus dans un autre pays a été multiplié par deux en France entre 1985 et 2005. Leur nombre devrait être multiplié par cinq d'ici 20 ans.

B – Mesurer le rayonnement des universités du territoire métropolitain dans un contexte de concurrence renforcée

2.1 – Près d'un étudiant sur 8 inscrits en université est étranger

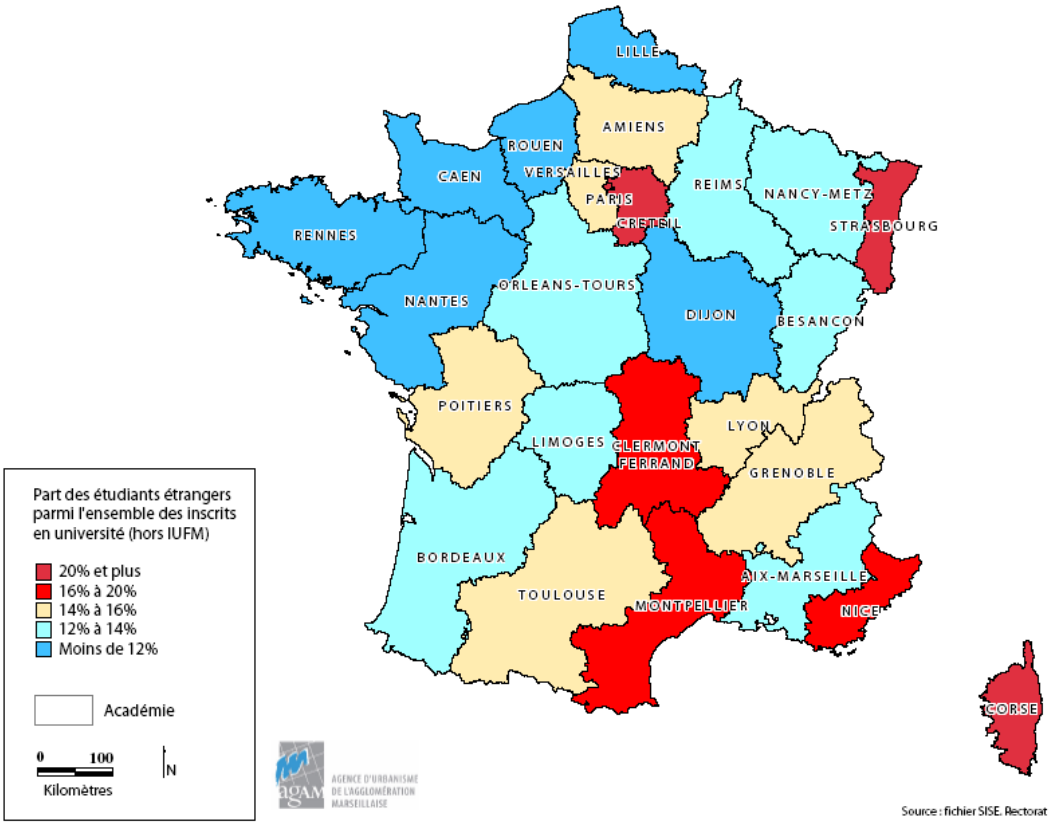
A la rentrée 2007/2008, l'académie compte plus de 8 700 étudiants étrangers. Ils représentent près de 13% des inscrits en université (hors IUFM). Cette proportion situe l'académie à un niveau inférieur à celui mesuré à l'échelle nationale (15,1%). Cependant, l'académie accueille une proportion d'étudiants étrangers proche de la moyenne France de Province (13,3%).

La carte ci après met en évidence la représentation des étudiants étrangers par académie. Celle-ci souligne la forte représentation de ce public dans les académies du grand Paris et de Strasbourg notamment.

Cette représentation traduit l'importance de l'offre et de la gamme de formation pour attirer une proportion d'étudiants étrangers. Sur ce point, les académies de l'Ile-de-France possèdent une offre d'exception et expliquent cette représentation. Pour Strasbourg, la

proximité directe avec d'autres pays peut expliquer cette proportion d'étudiants étrangers en complément de la qualité de l'offre de formation dans cette région.

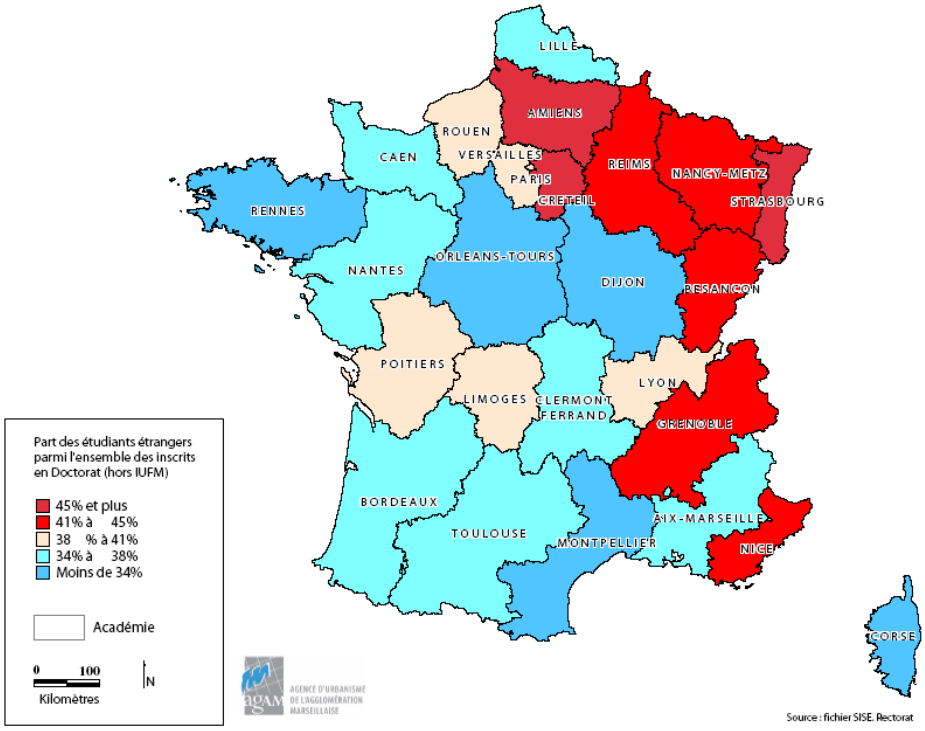
Il apparaît que la qualité et la notoriété des certains enseignements combinées à celle de laboratoires de recherche d'un territoire conduit à attirer des étudiants d'horizons parfois lointains et garantir une attractivité. Bien évidemment l'offre en services et équipements dédiés ou accessibles aux étudiants peu s'inscrire comme un élément discriminant pour accueillir des étudiants étrangers.



Déficit d'étudiants étrangers parmi les inscrits en doctorat dans l'académie Aix-Marseille

La proportion d'étudiants étrangers parmi les inscrits progresse avec le niveau d'études. Au niveau académique comme national, plus d'un étudiant sur trois inscrit en Doctorat est étranger.

Avec 35,6 % d'étudiants étrangers parmi l'ensemble des inscrits en doctorant, Aix-Marseille se situe au 21ème rang des académies de France métropolitaine au regard de cet indicateur (moyenne nationale : 39,3 %).



Représentation des étudiants étrangers : une question de spécialisation des filières
Les Sciences et les Lettres attirent davantage d'étudiants étrangers

La plus ou moins forte représentation des étudiants étrangers peut s'expliquer par la part des filières qui mobilisent traditionnellement les plus gros contingents d'étudiants étrangers. Les étudiants étrangers s'inscrivent dans trois filières principales : Lettres (30 %), Sciences (25 %) et Economie-Gestion (22 %) au niveau national.
En Doctorat, les Sciences représentent 40 % des étudiants étrangers inscrits en Doctorat. Les Lettres regroupent environ 35 % de ce public toujours au niveau national. (cf tableau)
La proportion importante d'étudiants étrangers parmi les inscrits en Doctorat dans les académies d'Amiens, Nancy-Metz, Besançon, Grenoble peut trouver son origine, en partie, par la plus forte implantation de cette filière dans ces académies.

REPARTITION DES ETUDIANTS ETRANGERS SELON LA FILIERE D'INSCRIPTION
COMPARAISON FRANCE/ACADEMIE (2007/08)

Filières	Académie Aix-Marseille		Total France		Différence (en points)
IUT	153	**2%**	6 278	**3%**	**-1**
SANTE	725	**8%**	20 124	**9%**	**-1**
DROIT	1 124	**13%**	23 902	**11%**	**2**
ECONOMIE	1 953	**22%**	45 181	**21%**	**1**
SCIENCES	2 281	**26%**	52 884	**25%**	**1**
LETTRES	2 485	**28%**	64 563	**30%**	**-2**
Total général	**8 721**	**100%**	**212 932**	**100%**	

Source : fichier SISE

La répartition des étudiants étrangers selon la filière d'inscription de l'académie est proche de celle mesurée au niveau national.

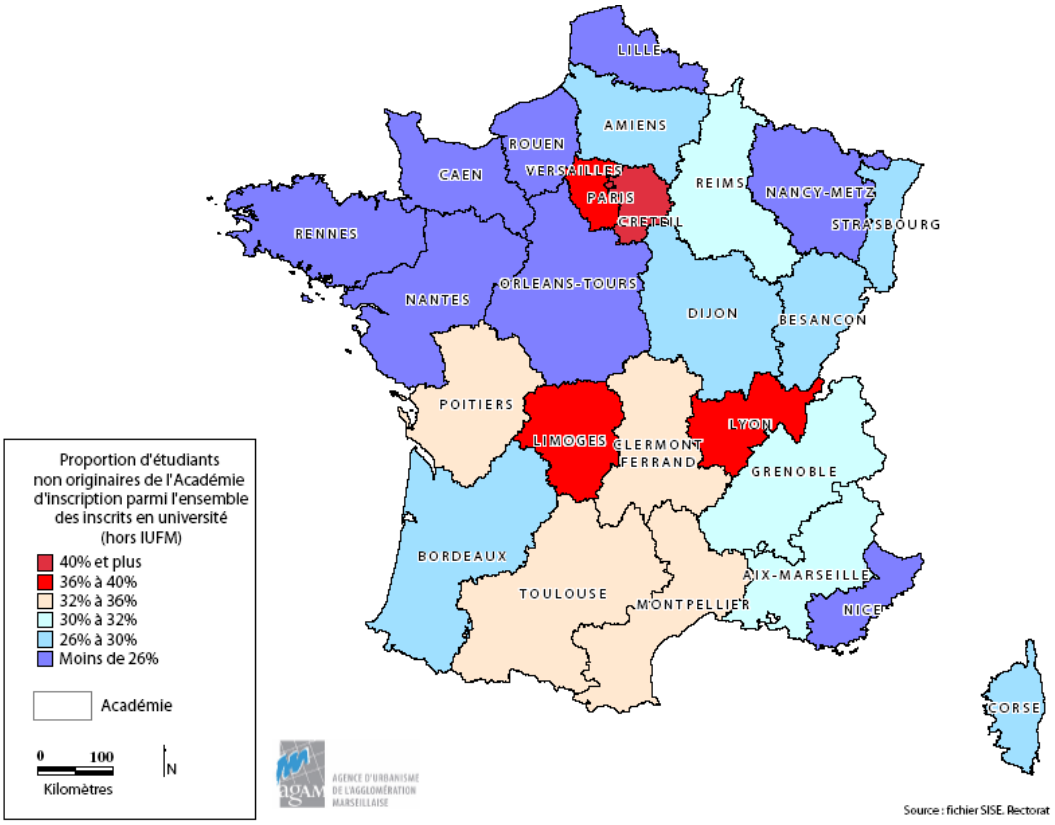
REPARTITION DES ETUDIANTS ETRANGERS INSCRITS EN DOCTORAT SELON LA FILIERE D'INSCRIPTION COMPARAISON FRANCE/ACADEMIE (2007/08)

Filières	Académie Aix-Marseille		Total France		Différence (en points)
SANTE	6	0%	382	1%	-1
ECONOMIE	206	16%	2 958	11%	5
DROIT	256	19%	3 505	13%	7
LETTRES	393	30%	9 728	35%	**-6**
SCIENCES	462	35%	10 935	40%	**-5**
Total général	**1 323**	**100,0%**	**27 508**	**100%**	

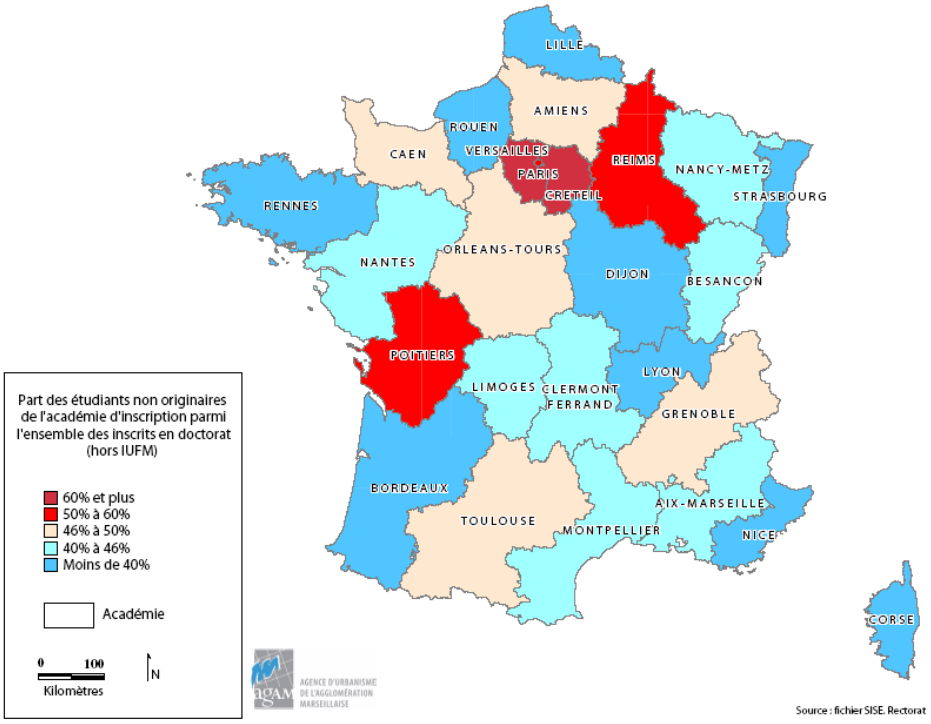
Source : fichier SISE

30 % des étudiants d'Aix-Marseille ne sont pas originaires de l'académie

Un peu plus de 30 % des inscrits en université sont originaires d'une autre académie ou viennent de l'étranger. Le niveau de cet indicateur place Aix-Marseille a un niveau inférieur à celui mesuré au niveau national (34 % environ). Les académies de l'Ile-de-France, de Lyon et de Limoges sont les plus « attractives » sur la base de cet indicateur.



Avec le niveau d'études, la part des étudiants originaires d'une autre académie ou de l'étranger progresse. **Ainsi, plus de 41 % des inscrits en Doctorat ne sont pas originaires de l'académie Aix-Marseille. L'académie se situe ici encore à un niveau moins élevé que celui observé au niveau de la France (48 % environ) mais se situe à hauteur du résultat mesuré pour la France de Province.**



Différents éléments peuvent expliquer la plus ou moins forte représentation des étudiants étrangers ou d'étudiants originaires d'une autre académie. Parmi eux, on pourra citer :

- **L'offre et la gamme de l'enseignement supérieur et de la recherche d'un territoire qui traduisent la qualité et la notoriété d'enseignements et de travaux de recherche.**
- **La prédominance des enseignements accueillant traditionnellement des étudiants étrangers**
- **Les éléments liés à la vie étudiante (logement, services, équipements dédiés, mise à disposition d'informations,…) et les résultats en termes d'insertion professionnelle.**

Ces différents aspects de l'attractivité sont développés dans les pages suivantes.

2-2 – Appréhender les conditions de vie des étudiants

Les conditions de vie concernent différents thèmes : logement, restauration, transport-déplacement, santé,…il n'existe pas de données mobilisables à l'échelle du territoire

métropolitain comparables à l'échelle nationale. Les résultats présentés ci-dessous exposent la situation des étudiants de l'académie sur deux points : leur condition de logement d'une part et les pratiques en matière de déplacement d'autre part.
Ces résultats sont extraits ici de l'Enquête conditions de Vie réalisée par l'OVE à l'échelle nationale tous les 3 ans. Des résultats à l'échelle de l'académie sont disponibles pour l'enquête 2003.

2-2-1- Les pratiques liées au logement sur l'aire métropolitaine

D'après l'enquête de 2003 menée par l'OVE, 59% des étudiants vivent en dehors du domicile parental sur l'Académie d'Aix-Marseille. Ce sont donc plus de 35 000 jeunes au statut étudiant qui ont besoin de trouver un logement sur la métropole.
La dernière enquête OVE fait ressortir, en matière de logement les constats suivants :
- lorsqu'ils décohabitent, les étudiants de l'académie rencontrent de plus en plus de difficultés à trouver un logement,
- le niveau de satisfaction des étudiants logés en résidence collective diminue,
- le coût d'un logement non collectif est plus élevé que dans le reste du territoire (mais moins qu'en région parisienne).

Comme sur le reste du pays, les annonces et les agences immobilières sont les moyens les plus utilisés pour trouver un logement. Viennent ensuite les amis ou la famille et dans une moindre mesure, le CROUS (Centre Régional des Œuvres Universitaires et Sociales) et les associations étudiantes.

Plus de 80% des étudiants décohabitants (qui ont quitté le domicile parental) vivent dans le parc locatif privé, 10% dans le parc géré par le CROUS et le reste se répartit dans les foyers, internats et le parc HLM diffus.
D'après les fichiers de la CAF13, la moitié des étudiants vivant sur Aix en Provence (10.000, hors Cités Universitaires, foyers ou internat) perçoivent une aide au logement (136,1€/mois).

Si plus de la moitié des étudiants décohabitants d'Aix habitent dans un appartement meublé, 73% des étudiants vivant hors du domicile parental de Marseille se logent dans des appartements nus.
Cette situation peut-être liée à plusieurs facteurs :

• Le marché des logements étudiants à Marseille ne semble pas constituer une offre spécifique (concurrence avec les jeunes adultes actifs, les adultes en transition de vie, les retraités....).
En revanche, Aix en Provence a ajusté son offre en proposant des studios ou des T1 meublés dans des résidences privées et dans le parc locatif diffus.
• Cette différence peut être analysée par la structure de la population étudiante : Aix accueille davantage d'étudiants de premier cycle et d'étudiants étrangers qui recherchent plus volontiers des logements déjà meublés.

L'offre de logement étudiant à Aix en Provence en 2005

Les résidences privées

Les études de terrains menées par l'AUPA ont répertorié sur Aix :
- Près de 1200 logements, en résidences privées de la simple chambre au T3 meublé,
- Le coût moyen des locations dans les résidences services s'élève à près de 500€ par mois.

Ce type de location en résidences services est particulièrement recherché par les étudiants étrangers et ceux de premier cycle qui n'hésitent pas à réserver leur habitation dès le mois de juin précédent la rentrée. Différents services sont compris dans la location d'un appartement notamment la présence d'un gardien, des locaux à vélos, des salles télévision, des espaces détente, la location de draps ou encore des salles de tennis de table.

Le parc privé en diffus

C'est de loin le secteur le plus important. Plus de 80% des étudiants décohabitants louent des appartements dans le parc locatif privé.
La proximité des universités est un atout mais certains étudiants préfèreront une adresse en plein centre ville pour bénéficier des commerces et de l'animation dés lors qu'elle s'accompagne d'une bonne desserte en transports en commun.

A Aix-en-Provence, la rotation annuelle des logements est la plus importante dans le Quartier des Facultés et dans le Centre Ville, là où les petits logements sont les plus nombreux et où l'occupation étudiante est la plus importante. Elle induit des montants de loyers très élevés : un studio se loue en moyenne 15,8€/m² au 1er janvier 2005 dans le quartier Sud (source : AUPA, enquête loyer 2005). Parallèlement, les jeunes actifs non étudiants et les étudiants recherchent les mêmes surfaces d'appartements (studio, T2).
Ils entrent alors en concurrence et amplifient la tension sur ce segment de marché. Un studio se louait en moyenne au 1er Janvier 2006 à 14,3€/ m² (+4,1% par rapport à 2005). D'après l'enquête annuelle menée sur le parc locatif privé de 11 agglomérations françaises, Aix en Provence reste encore parmi les agglomérations les plus chères de France.

Les étudiants en cité universitaire

L'essentiel de cette offre est géré par le Centre Régional des Oeuvres Universitaires et Sociales (CROUS). A la rentrée 2004, 3.618 étudiants étaient logés par le CROUS (cités U + résidences étudiantes), alors que plus de 15.000 demandes avaient été enregistrées.
Il existe 4 Cités Universitaires construites suivant les normes du logement social et réservées en priorité aux étudiants boursiers à Aix. Soit un total de 3006 chambres (simple ou double). Ces cités universitaires sont essentiellement localisées dans le Quartier des Facultés.

En 2005, à l'initiative du CROUS Aix-Marseille, un Schéma Directeur de l'Immobilier (SDI) s'est mis en place sur l'Académie Aix-Marseille. Outil d'orientation, de planification et d'aide à la décision, il s'attache à définir et insérer la stratégie d'action immobilière du CROUS dans le contexte académique du logement social étudiant. Il constitue un volet immobilier de la politique de l'établissement. Il met en lumière les interventions nécessaires à l'amélioration définitive du cadre de vie universitaire.

Ces interventions portent sur divers plans :
- amélioration de l'hygiène et du confort individuel (insertion du confort sanitaire individuel dans l'existant avec des cabines sanitaires trifonction),
- Mise en sécurité de l'immeuble et accessibilité,
- Remise à neuf des constituants défaillants,
- Relookage extérieur le cas échéant.

Sur le site d'Aix-en-Provence, de nombreux travaux de réhabilitation sont au programme (rénovation des cuisinettes, remplacement du mobilier, réhabilitation des sols et des stores, rénovation tous corps d'état...). Le SDI analyse pour cela l'état du patrimoine et propose une programmation pluriannuelle des réhabilitations envisagées sur les cités de Cuques, Gazelles et l'Estelan. En fonction de la demande répertoriée par le CROUS, la construction de 1200 chambres supplémentaires d'ici 2015 est prévue (soit 150 chambres par an en moyenne sur 8 ans).

Les autres types de logements sociaux étudiants :

• Les résidences étudiantes (1237 logements, 90% de T1) sont des logements ayant bénéficié de financement de l'Etat. La majorité d'entre elles ont été financées par des Prêts Locatifs Aidés (PLA) lors de leur construction. On dénombre 7 résidences étudiantes situées à proximité du Quartier des Facultés ou d'établissements de l'enseignement supérieur.

Estimation de l'offre en logements dédiés aux étudiants sur Marseille en 2007

Type de logements	Estimation	Remarques complémentaires
Offre Crous	**4 242**	**Des projets situés sur Marseille Centre notamment sont attendus**
Logement à caractère social	**1 693**	**Des projets sont prévus au travers des autorisations de permis de construire**
Résidences-services « privées »	**3 200**	**Des projets sont prévus en nombre conséquent au travers des autorisations de permis de construire**
Parc privé diffus	**Inconnu**	**Dénombrement complexe. Le Recensement indique l'importance d'étudiants vivant dans le diffus dans les 1er, 5ème et 6ème arrondissement.**

CONCLUSION LOGEMENT

Une offre inadaptée et insuffisante...
- La construction de résidences étudiantes privées est au point mort,
- Les loyers du parc locatif privé sont tirés vers le haut,
- Les résidences à caractère social sont insuffisantes,

...face à une demande intensifiée...

- Les étudiants sont de plus en plus nombreux à vouloir quitter le domicile parental,
- Les motivations d'implantation se portent sur le Centre ville, le Quartier des Facultés et à proximité des lieux de cours,
- L'accueil international se développe,

...et à une saturation des marchés.

- La plupart des segments du marché locatif sont tendus.
- Différentes catégories de population (jeunes travailleurs, jeunes ménages, personnees agées retournant au centre...) sont en concurrence sur le même chaînon du logement (T1/T2).

2-2-2 : Les pratiques de déplacements des étudiants de l'académie

Les résultats présentés ci-dessous proviennent des données de l'enquête sur les conditions de vie des étudiants qui a été réalisée par l'Observatoire national de la Vie Etudiante en 2003.

Tableau C1- Temps de transport (en minutes) et dépense moyenne mensuelle en frais de transport (en euros) selon le lieu d'enseignement

	Aix-Marseille	Académies limitrophes	Région parisienne	Reste du territoire	Résultats nationaux
Temps de transport	31	26	45	25	31
Dépense moyenne mensuelle	94	87	79	82	82

A Aix-Marseille, les temps moyens de transport entre le domicile de l'étudiant et le lieu d'enseignement sont plus longs que dans le reste de la province (31 minutes contre environ 25 minutes), mais moins élevés qu'en région parisienne (45 minutes). Par contre, ce sont les étudiants d'Aix-Marseille qui dépensent le plus en frais mensuels de transport. Deux hypothèses se présentent pour expliquer cette différence : soit les étudiants d'Aix-Marseille effectuent plus de déplacements ou sur de plus longues distances (à cause de l'éclatement des sites d'enseignement par exemple), soit les frais de transport y sont plus élevés.

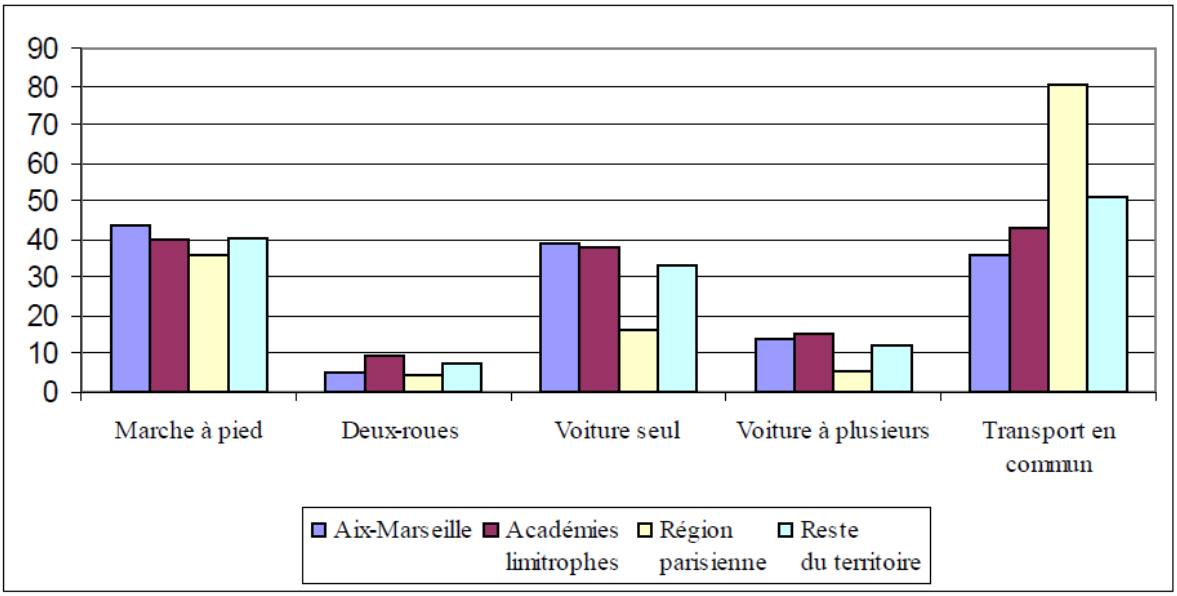
Tableau E2- Evolution de 1994 à 2000 des temps de transport (en minutes) et des dépenses mensuelles en transport (en euros)

	1994				1997				2000			
	Aix Marseille	Acad. Limitr.	Rég. parisie.	Reste du territoire	Aix Marseille	Acad. Limitr.	Rég. parisie.	Reste du territoire	Aix Marseille	Acad. Limitr.	Rég. parisie.	Reste du territoire
Temps de transport	31	26	42	28	32	26	44	28	32	26	43	26
Dépense moyenne mensuelle	*	*	*	*	76	68	66	68	91	82	74	78

*La question n'a pas été posée aux étudiants dans l'enquête « condition de vie » de 1994.

Si les temps de transport selon les lieux d'enseignement n'ont quasiment pas évolué depuis 1994, les frais de transport ont, quant à eux, augmenté entre 1997 et 2000 de 10 à 15 euros selon les lieux et, entre 2000 et 2003, de 3 euros à Aix-Marseille à 5 euros en région parisienne.

Graphique C2- Mode de locomotion selon le lieu d'inscription (en %)



Les étudiants inscrits en province sont proportionnellement plus nombreux que ceux de la région parisienne à se rendre en cours en voiture que ce soit seul ou à plusieurs. Les deux roues sont plus représentés dans les académies limitrophes qu'ailleurs. On voit ici la particularité de la région parisienne où 80,5% des étudiants utilisent les transports en commun, contre 42,8% de ceux inscrits dans les académies limitrophes, 41,3% dans le « reste du territoire » et seulement 35,9% à Aix-Marseille.

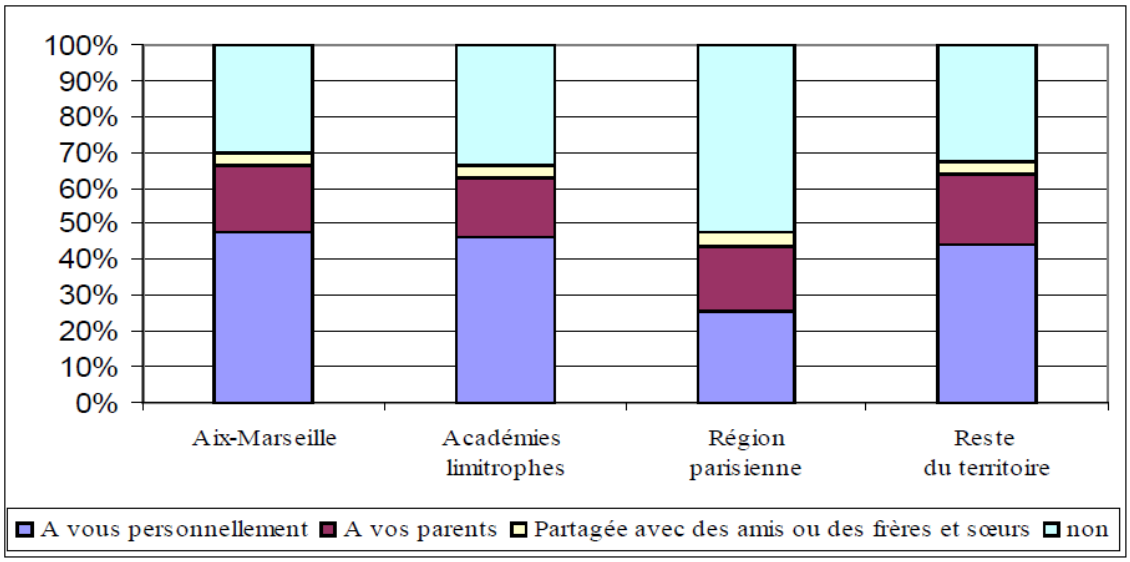
Tableau E3-Evolution des modes de locomotion utilisés pour se rendre sur le lieu d'études dans l'académie d'Aix-Marseille (en %):

	1997	2000	2003
Marche à pied	41,4	41,2	43,5
Bicyclette	4,0	4,0	3,3
Deux-roues à moteur	3,8	1,6	1,9
Voiture seul	36,8	38,5	38,9
Voiture à plusieurs	21,3	19,7	13,7
Transport en commun	36,5	36,5	35,9

Plusieurs réponses possibles

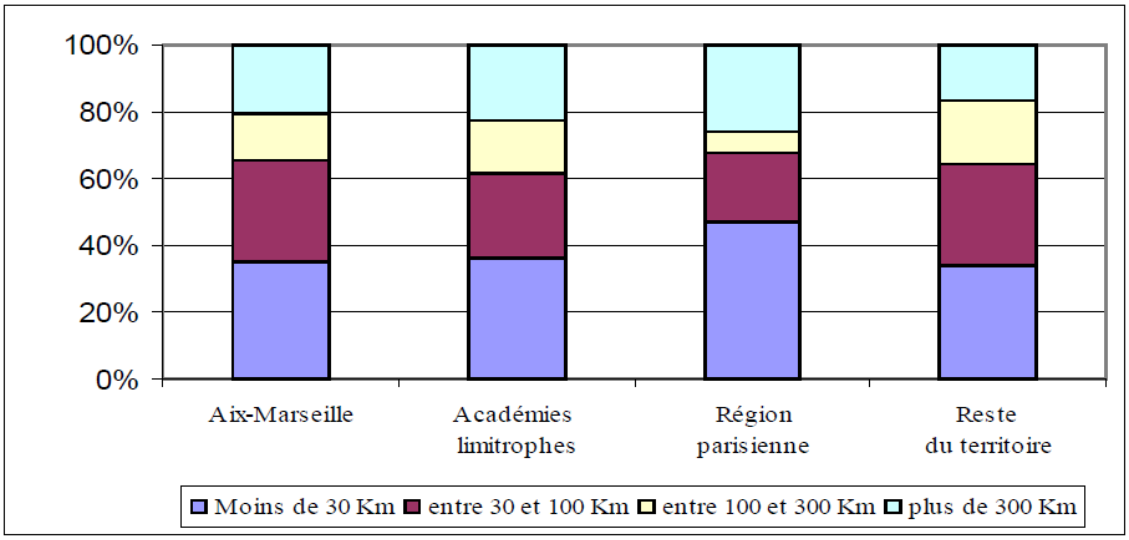
On observe sur la période 1997-2003 pour l'académie d'Aix-Marseille, une hausse de la proportion des étudiants qui utilisent la marche à pied pour se rendre sur leur lieu d'études (+2,1 points) mais également de ceux qui prennent leur voiture seuls (+2,1 points aussi).

Graphique C4- Répartition des étudiants selon le fait d'avoir une voiture à disposition et le lieu d'inscription (en %)



Les étudiants inscrits à Aix-Marseille, dans les académies limitrophes et dans le reste du territoire sont proportionnellement un peu plus nombreux à posséder personnellement une voiture : respectivement 66,5%, 63,0% et 63,7% d'entre eux déclarent disposer d'une voiture en permanence (à eux personnellement, ou à leurs parents) contre 44,0% en région parisienne.

Graphique C5- Répartition des étudiants selon la distance entre le lieu d'enseignement et le domicile des parents (en %)



Par rapport aux autres académies de province, les étudiants inscrits à Aix-Marseille sont proportionnellement plus nombreux à avoir des parents vivant entre 30 et 100 km. Ce constat semble directement lié à la forte dilution de l'urbanisation dans l'espace métropolitain.

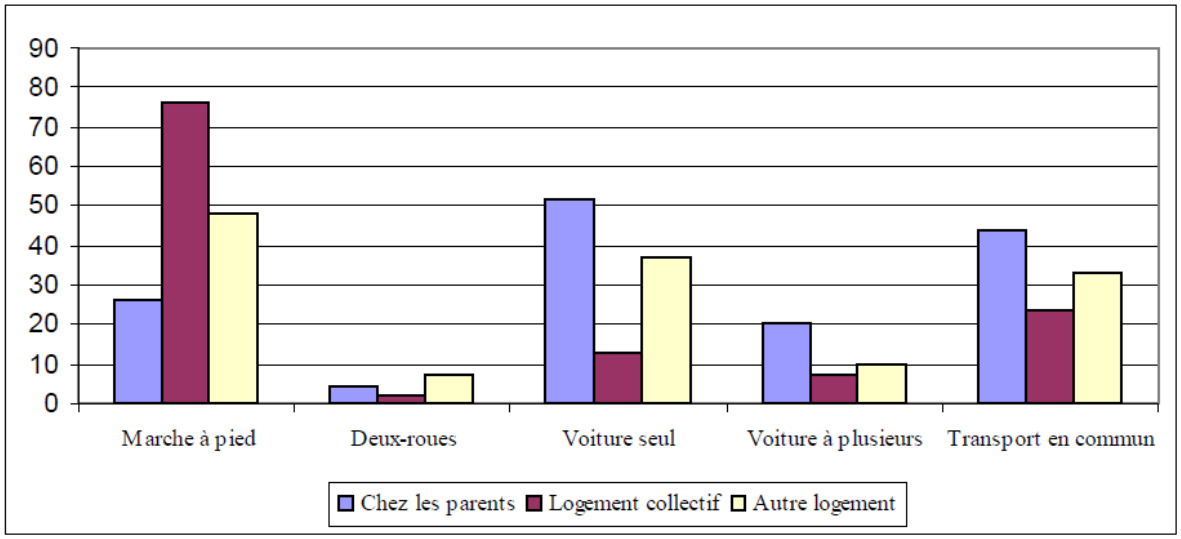
Tableau C2- Temps de transport (en minutes) et dépense moyenne mensuelle en frais de transport (en euros) selon le mode de logement

	Chez les parents		Logement collectif		Autre logement	
	Aix Marseille	Ensemble	Aix Marseille	Ensemble	Aix Marseille	Ensemble
Temps de transport	36	37	16	18	33	29
Dépense moyenne mensuelle	92	81	72	63	104	90

Lecture : Les étudiants inscrits à Aix-Marseille mettent environ 36 minutes pour effectuer un aller simple entre leur domicile et leur lieu d'enseignement, et dépensent en moyenne 92 euros par mois en frais de transport.

Les temps moyens d'un aller simple entre le domicile de l'étudiant et l'endroit où il suit ses cours selon le mode d'habitation sont très proches dans l'académie d'Aix-Marseille et dans l'ensemble du territoire : 36 min lorsqu'il vit chez ses parents, environ un quart d'heure quand il vit en logement collectif. Par contre, les dépenses moyennes selon les types de logement sont plus élevées à Aix-Marseille que sur l'ensemble du territoire, et ce quel que soit le mode de logement.
Alors qu'en 2000 les étudiants pour lesquels les dépenses mensuelles moyennes en frais de transport étaient les plus élevées étaient ceux vivant chez leurs parents, en 2003, ce sont les étudiants vivant dans un autre logement indépendant qui dépensent le plus.

Graphique C6- Mode de locomotion selon le mode de logement (en %)



Le choix des modes de transport utilisés est très lié à la distance, elle-même très liée au type de logement. Ceux qui vivent chez leurs parents sont ceux qui utilisent le plus la voiture et les transports en commun. Ceux qui vivent dans un logement privé se rapprochent et se déplacent davantage en deux-roues que les autres étudiants. Ceux qui vivent dans un logement collectif sont 76,2% à se déplacer à pied.

Tableau E3- Evolution de la répartition des étudiants d'Aix-Marseille selon le type de logement et la distance entre le domicile des parents et le lieu d'enseignement (en %)

	1994			1997			2000			2003		
	Chez les parents	Logt collectif	Autre logement	Chez les parents	Logt collectif	Autre logement	Chez les parents	Logt collectif	Autre logement	Chez les parents	Logt collectif	Autre logement
Moins de 30 Km	79,1	6,8	18,6	58,6	4,2	13,0	65,1	3,5	18,8	64,1	7,4	14,5
entre 30 et 100 Km	18,4	42,6	34,3	39,4	60,0	35,5	32,1	53,0	36,8	29,6	41,6	26,0
entre 100 et 300 Km	2,0	28,4	24,3	1,5	22,3	19,3	1,6	24,2	19,1	4,6	23,4	19,9
Plus de 300 Km	0,5	22,2	22,8	0,6	13,5	32,3	1,1	19,3	25,4	1,8	27,6	39,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

En 1994, seulement 20,9% des cohabitants vivaient à plus de 30 km de leur lieu d'études alors qu'ils étaient 41,5% en 1997, 34,9% en 2000 et 35,9% en 2003. Les conditions de logement devaient être plus favorables (les loyers moins chers et les logements disponibles plus nombreux).

Si les enquêtes de l'Observatoire National de la Vie Etudiante, réalisées tous les trois ans, constituent un outil intéressant pour comparer les évolutions d'indicateurs généraux dans le temps et dans l'espace, elles présentent le lourd handicap pour notre approche de ne pas permettre de différencier les résultats selon les lieux de résidence (les différents EPCI) et les lieux d'études (sites d'Aix et de Marseille) à une échelle plus fine.

L'enquête ménages déplacements réalisée de novembre 2008 à avril 2009, et dont les résultats seront publiés au premier trimestre 2010, devrait fournir des enseignements à cette échelle en fonction de la représentativité des étudiants dans l'échantillon tiré au hasard dans les fichiers de l'INSEE.

C - Performance de l'enseignement supérieur et de la recherche

Au travers de l'ambition affichée lors du Conseil Européen de Lisbonne de 2000 qui « vise à faire de l'Union Européenne l'économie de la connaissance la plus compétitivité et la plus dynamique du monde », les pays européens ont pris conscience de l'enjeu d'investir dans les savoirs, les dépenses de R&D et le développement des filières innovantes.
Parralléllement, différentes réformes, notamment en France, définissent de nouvelles missions aux universités pour qu'elles soient plus attractives, plus efficaces mais aussi plus performantes.
La performance s'entend ici par de meilleurs résultats en termes de taux de réussite mais aussi d'insertion professionnelle et de valorisation de la recherche.
La mesure de cette performance » répond à des enjeux importants, notamment pour le financement des universités mais aussi pour leur notoriété et attractivité (développement des classements des établissements).
De tels changements traduisent bien le contexte de mise en concurrence entre universités dans un contexte decompétitivité affirmé. Il s'agit dans ce volet de présenter les premiers éléments mobilisés par les agences.

3-1 – Scolarisation et niveau de diplôme - enseignements du recensement 2006

L'INSEE diffuse depuis début 2009, les résultats définitifs du Recensement 2006. Il s'agit des premiers résultats définitifs depuis 1999, date du dernier Recensement général de la Population. Parmi les thèmes traités par le recensement, figure celui sur le niveau de diplôme des adultes non scolarisés et des informations sur le taux de scolarisation par classe d'âge. Sur ces deux points, les résultats mesurés à l'échelle du territoire métropolitain interpellent : le niveau global de formation est faible, la scolarisation des jeunes adultes (18 à 24 ans) est modeste. La qualification de la population s'inscrit comme un enjeu fort de développement pour la métropole.

Niveau global de formation : le niveau est assez faible.

Cet indicateur illustre le niveau de formation de la population adulte de 15 ans ou plus non scolarisé. Une note est affectée à chaque type de diplôme (10 pour les diplômes de niveau

supérieur, 8 pour les niveaux « licence », et ainsi de suite jusqu'à 1 pour ceux n'ayant aucun diplôme. La note globale est pondérée selon le poids de chaque catégorie.

Au final le territoire métropolitain obtient une note de 4,96, soit un niveau inférieur à celui mesuré sur d'autres métropoles toulousaine (5,61, bordelaise (5,52), et proche du niveau mesuré sur la métropole niçoise (5,02) et supérieure à la métropole lilloise (4,65).

Les informations du Recensement constituent une « photographie » en 2006. Il est impossible de connaître si les personnes titulaires d'un niveau de diplôme « bac ou « équivalent » ou « CAP/BEP » par exemples sont devenus titulaires de ce diplôme sur le territoire ou bien s'ils l'ont obtenu sur un autre territoire avant de venir s'installer sur le territoire.

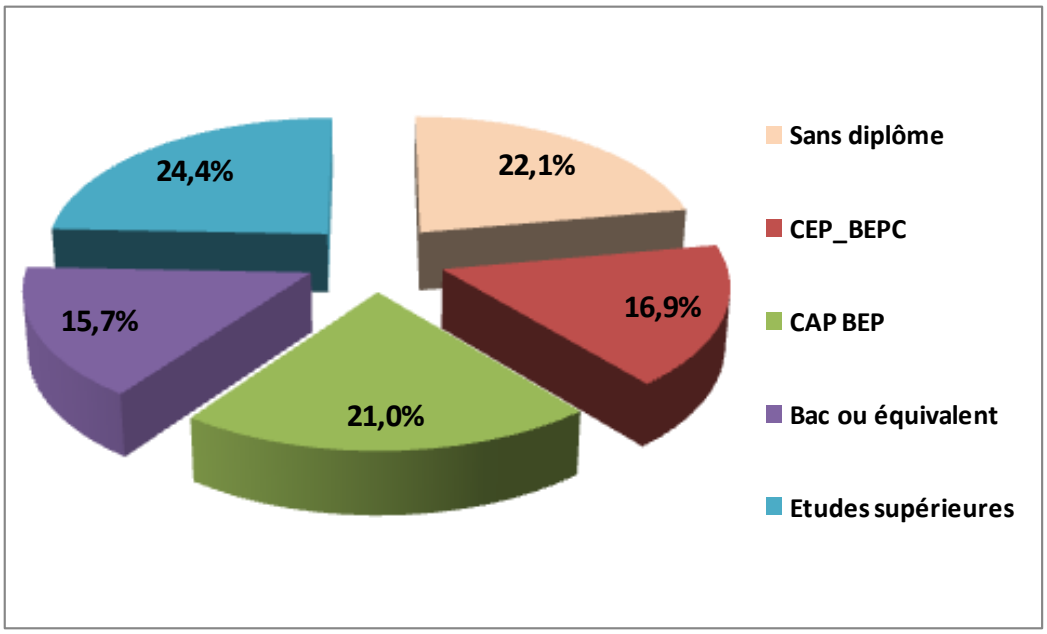
Scolarisation : Le niveau de scolarisation des 18 à 24 ans (57,5 %) interpelle quant à la propension des jeunes à poursuivre une formation de l'enseignement supérieur. Ce niveau peut être jugé comme faible au regard de celui mesuré sur d'autres territoires.
Au-delà, ce constat en 2006 interpelle doublement puisqu'il traduit qu'il n'y a pas actuellement un phénomène de « rattrapage » du taux de scolarisation des 18-24 sur le territoire métropolitain par rapport à celui mesuré sur d'autres territoires.

TAUX DE SCOLARISATION DES JEUNES ADULTES EN 2006

	Taux de scolarisation des 18 à 24 ans	Taux de scolarisation des 25 à 29 ans
SAN Ouest Provence	39,4 %	4,3 %
CA Salon-Etang de Berre-Durance	45,5 %	5,3 %
CA du Pays d'Aubagne et de l'Etoile	49,7 %	5,8 %
CA du Pays d'Aix-en-Provence	66,7 %	14,5 %
CU Marseille Provence Métropole	59,3 %	11,6 %
CA de l'Ouest de l'Étang de Berre	42,5 %	3,9 %
CA Arles - Crau - Camargue - Montagnette	40,5 %	4,6 %
Total territoire métropolitain	**57,5 %**	**10,6 %**

Niveau de diplôme : 22 % de la population adulte de 15 ans ou plus ne possèdent aucun diplôme. . La part des sans diplômes est plus forte localement que celle mesurée dans les métropoles toulousaine ou bordelaise encore un fois ; et se situe à un niveau légèrement inférieur à celui observé au sein de la métropole lilloise A l'inverse, un adulte sur 4 possède un diplôme équivalent ou supérieur à un bac + 2 sur le territoire métropolitain.

REPARTITION DE LA POPULATION ADULTE NON SCOLARISEE
SELON LE DIPLOME LE PLUS ELEVE DECLARE EN 2006



Parmi les générations récentes, la part des adultes diplômés progresse. Cette tendance est la combinaison de plusieurs phénomènes : l'accès à la scolarité s'est généralisé et celui vers l'enseignement supérieur également d'une part, les générations les plus âgées, davantage non diplômée disparaissent d'autre part.

3-2 – Parcours d'études et certification

Les universités sont amenées à présent à une mission d'insertion professionnelle. Les éléments disponibles sont aujourd'hui limités.

3-2-1 : Un taux de poursuite d'études après le bac qui diminue

Le Rectorat de l'Académie Aix-Marseille a mis à disposition quelques résultats sur le niveau de poursuite d'études des bacheliers et des premiers éléments sur la certification. Les données collectées aujourd'hui pourront être enrichies au cours de l'année 2009 afin d'enrichir la connaissance de la performance des universités sur ce point.

Les données présentées ci dessous sont extraites du document « Réussir en Licence » : éléments de diagnostic et de stratégie dans l'académie d'Aix-Marseille (janvier 2008) »

Trois leviers principaux peuvent permettre d'élever le taux de certification supérieure au sein d'une génération :

- *Le taux de bacheliers parmi une génération et leur répartition par série de baccalauréat*
- *Le taux de poursuite d'études supérieures et l'orientation au sein des filières universitaires ou non*
- *Le taux d'accès à une première certification*

Part d'une génération qui obtient le baccalauréat

En 2006, la part d'une génération qui obtient le baccalauréat est légèrement supérieure à 62 % localement. Le niveau de cet indicateur au niveau de l'académie est inférieur d'environ 2 points à celui calculé au niveau national. En 6 ans, l'académie Aix-Marseille a réduit son retard à la moyenne nationale d'environ 5 points.
Au niveau de l'académie, mais aussi au niveau national, la progression du taux de bacheliers trouve son origine, en partie, dans les bacs professionnels. Les titulaires d'un bac professionnel poursuivent peu des études supérieures.

Le taux de poursuite d'études supérieures des bacheliers

Ce taux est estimé à environ 75 %, toutes séries confondues et sans double compte, en incluant les poursuites différées d'un an ou deux et les formations par apprentissage ou hors tutelle du Ministère de l'Education Nationale. Ce taux de poursuite d'études en supérieur est variable selon le bac obtenu : 87 % pour le bac général, 71 % pour le bac technologique, 26 % pour le bac professionnel.

Ce taux de poursuite d'études est en baisse. Le renversement de tendance de cet indicateur s'inscrit comme un enjeu important pour faire progresser

Le taux d'obtention d'une première certification

L'amélioration de ce taux suppose de réduire l'abandon d'études en 1ere année. Cet échec en 1ere année concerne 20 % des néo-bacheliers.
Cet échec est plus marqué parmi les filières Droit, Economie et Lettres. Il s'explique en partie par une plus forte représentation des bacheliers technologiques et professionnels dans ces filières. Ces bacheliers sont près de la moitié à abandonner leurs études lorsque celles-çi ont été entamées en université.
L'abandon concerne également les bacheliers généraux. L'échec est plus marqué parmi les étudiants en Lettres.

Globalement, on peut estimer que 35 % d'une génération de jeunes de l'académie en âge d'obtenir le baccalauréat au début des années 2000 atteint ont obtenu une première certification.

Taux de réussite au bac		
	1997	**2007**
Académie Aix-Marseille	En attente	82,7 %
France métropolitaine	78,9 %	83,7 %
Proportion de bacheliers dans une génération		
Académie Aix-Marseille	En attente	62,3 %
France métropolitaine	62,6 %	64,2 %
Taux d'inscription dans l'enseignement supérieur		
Académie Aix-Marseille	En attente	75 %
France métropolitaine	85,3 %	77,2 %

3-2-2 Enquêtes d'insertion des Observatoires de la Vie Etudiante (OVE) - Premiers éléments

Une enquête nationale (DGESIP) vise à identifier la performance de chaque université au regard de l'insertion professionnelle de ses diplômés dans le cadre de la mission qui leur est confiée. Les résultats de ces enquêtes auront un impact fort sur le financement des universités puisque celui prendra en compte la qualité de l'insertion professionnelle des diplômés.
Aujourd'hui, les résultats d'une telle enquête ne sont pas encore connus, les indicateurs qui seront utilisées pour établir cette performance sont encore à l'étude.
Toutefois, chaque université française devra réaliser cette nouvelle enquête et respecter la charte nationale. Cette charte prévoit un tronc commun de questions. Les universités qui le souhaitent pourront ajouter de nouvelles questions.
Cette enquête concerne les diplômés de formation initiale qui ne poursuivent pas d'études au 1er décembre 2009.
Les universités travaillent actuellement à la rédaction de questions communes à ajouter au tronc commun national.

L'existence de données agrégées à l'échelle de filière, de l'académie ne sont donc pas encore disponibles et nous ne pouvons présenter ici que des résultats partiels.

Pourtant, des données partielles existent. Il s'agit s'enquêtes menées par l'Observatoire de l'Université de Provence (U1).

Les enseignements les plus récents de ces enquêtes portent sur :
-A- Bilan de la campagne de suivi menée en 2007/08 auprès des diplômés en Master 2004/05
-B- Devenir des diplômés de Licence Professionnelle 2004 de l'université de Provence
-C- Devenir des diplômés de DUT 2005, 24 mois après l'obtention du diplôme.

-A- Bilan de la campagne de suivi menée en 2007/08 auprès des diplômés en Master 2004/05

Cette campagne a concerné 603 étudiants de Master inscrits dans les composantes suivantes (Psychologie Sciences de l'Education, sciences de la Matière, Sciences de la Vie de la terre et de l'environnement, Mathématique informatique mécanique, Polytech Marseille et le département SATIS) sur les 1 249 inscrits en Master.

Cette enquête à 26 mois affiche notamment les enseignements suivants (base de 70 % de répondants) :

REPARTITION DES DIPLOMES REPONDANTS 2005 SELON LEUR SITUATION A 26 MOIS

	En études	En emploi	Autres (recherche ou inactivité)
Sciences	**36 %**	**57 %**	**7 %**
Psychologie	**14 %**	**75 %**	**11 %**
Education et Formation	**9 %**	**84 %**	**7 %**

Source : OVE U1.

Les enseignements de cette démarche montre que les étudiants titulaires d'un Master en Sciences sont ceux qui proportionnellement sont le moins en situation d'emploi au moment de l'enquête alors que lorsqu'ils sont en situation d'emploi, ils possèdent des conditions d'emploi plus stable (part des CDI, part des temps plein,…)

REPARTITION DES DIPLOMES REPONDANTS 2005 AYANT UN EMPLOI 26 MOIS PLUS TARD SELON LE TYPE DE CONTRAT ET LA QUOTITE TRAVAILLEE

	Part CDI ou fonction publique	Part temps plein
Sciences	**78 %**	**92 %**
Psychologie	**50 %**	**59 %**
Education et Formation	**56 %**	**78 %**

Source : OVE U1.

-B- Devenir des diplômés de Licence Professionnelle 2004 de l'université de Provence

Cette enquête concerne les diplômés en Licence Professionnelle deux ans après l'obtention de leu diplôme. Sur 107 diplômés, 87 étudiants ont répondu à cette enquête de suivi. L'exploitation des données réalisée par l'OVE U1 traduit les résultats suivants :
-68 %sont en situation d'emploi,
-21 % sont en poursuite d'études
-11 % en recherche d'emploi
En termes de parcours, 30 % des répondants ont poursuivi des études immédiatement après la Licence Professionnelle. Pour la moitié, cette poursuite d'étude vise à l'obtention d'un diplôme équivalent Master. D'autre part, la moitié a poursuivi cette formation en PACA.

En termes d'insertion professionnel, l'analyse montre que 68 % sont en situation d'insertion au moment de l'enquête. Les ¾ ont obtenu un emploi en moins de 6 mois.
Les volumes concernés sont ici modestes. La présentation d'éléments complémentaires devient délicate pour exprimer un parcours représentatif.

-C- Devenir des diplômés de DUT 2005, 24 mois après l'obtention du diplôme.

Cette enquête DUT concerne la promotion des diplômés sortis en juin 2005 et enquêtés 26 mois après.
Le taux de réponse concerne pour l'université de Provence 96 répondants sur 119 diplômés.
Au regard des effectifs concernés, un nombre limité de résultats semble significatif. Nous retiendrons notamment que :
- 46 % sont en situation d'emploi,
- 47 % sont en poursuite d'études,
- 7 % sont en recherche d'emploi.

En termes de parcours, 85 % des diplômés poursuivent des études après l'obtention du DUT.

3-3 – recherche, innovation dans la métropole marseillaise: le déploiement incomplet d'une économie de la connaissance

Le contexte de mondialisation des échanges est marqué par une circulation de plus en plus rapide et à plus grande échelle des biens mais aussi des hommes et des compétences. Remettant en cause des systèmes nationaux ou régionaux de production, exacerbant la concurrence entre entreprises, ces flux à mesure qu'ils s'intensifient, s'organisent en réseaux à partir de carrefours, de « hubs » dont les métropoles en sont à la fois le théâtre et un élément moteur.

Pour y jouer un rôle et en tirer parti, ces dernières (et notamment la métropole provençale) doivent élever leurs niveaux de compétences (tout comme elles doivent améliorer leur accessibilité, leur organisation interne ou leur système de gouvernance).

Faute d'un engagement volontaire et durable dans l'économie de la connaissance en particulier, le risque d'un déclin relatif existe à terme pour la métropole marseillaise.

Ce risque existe aussi pour la France. Or, la recherche française affiche des résultats médiocres par rapport aux autres pays développés (cf. rapport de la Commission européenne « Science, technologie et compétitivité 2008-2009 »). A titre d'exemple, l'intensité de la recherche & développement (R. & D.) n'atteignait en 2006 que 2,09% du P.I.B., soit le 11ème rang des pays de l'OCDE, loin derrière le Japon (3,39% du PIB), un demi-point derrière les U.S.A. ou l'Allemagne. La seule R. & D. privée (1,34% du P.I.B.) se situait à la même place et le retard par rapport à ces pays se révélait équivalent. D'autre part, le nombre de publications scientifiques par million d'habitants est moindre que la moyenne de l'OCDE.
Ces repères sont utiles pour apprécier (et relativiser) une situation régionale (ou métropolitaine) qui sera souvent comparée infra aux données nationales.

3-3-1 Des efforts de recherche, une présence technologique en retrait et une culture de l'innovation à renforcer :

L'économie de la connaissance peut être cernée par les **efforts** entrepris en matière de recherche comme par les **résultats** de ces efforts. Elle se traduit également par une structure de l'économie locale faisant la part belle à des activités de haute technologie ou à forte intensité de connaissance. Enfin, l'innovation doit aussi trouver un terrain propice à son développement. L'importance des activités créatives s'efforcent de rendre compte de l'existence dans le territoire d'une culture de l'expérimentation et d'une ambiance propice à l'innovation.

1] un effort de recherche publique important…

L'effort de recherche régional est appréhendé par le nombre de chercheurs (dans le public et le privé), ainsi que par les dépenses de recherche & développement (R. & D.) civile.

- Avec 8,6% du nombre national de chercheurs publics en 2005 et 7% des chercheurs privés, la concentration de chercheurs dans la population active est sensiblement supérieure à la moyenne nationale (3,5 pour mille actifs contre 2,7 pour mille).
- La présence en région des chercheurs du public est sensiblement supérieure au poids de PACA dans le PIB national (7,5%). Le constat est en revanche inverse pour les chercheurs du secteur privé, qui travaillent à 60% environ dans l'aérospatial et l'électronique.
- Les dépenses de R. & D. civile (7,4% du total national en 2005) sont en progression notable dans la période 2000-2005 (+17% en volume contre +7% au niveau national). Cependant, elles ne représentaient en 2005 que 1,79% du PIB régional, part inférieure à la moyenne nationale (2,04% la même année), plaçant PACA au 6ème rang des régions françaises. Cette situation résulte d'efforts plus modestes du secteur privé, alors que la R. & D. publique régionale dépassait 8% des dépenses nationales.

2] des positions fortes sur le plan scientifique, mais des efforts de recherche qui se concrétisent plus rarement dans la sphère économique (brevets,…).

A l'effort de recherche correspondent des productions régionales scientifiques et technologiques dont le poids relatif dans l'ensemble français est comparativement plus modeste, autour de 6,6% en 2006 (en très légère progression depuis 2001 toutefois).

De façon générale, **l'effort de recherche, public notamment, est proportionnellement plus important que les résultats mesurables (publications, brevets). D'autre part, au sein des productions, on observe un poids comparativement plus modeste de la production technologique (brevets), par rapport aux publications scientifiques.**

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), dont la métropole marseillaise est une pièce essentielle, occupe le 3ème rang français en terme de production scientifique (publications) et technologique (brevets). Mais sa part reste modeste à l'échelle européenne (1% du total), comme à l'échelle mondiale (0,3%)…
De même, la visibilité scientifique des universités de l'académie Aix-Marseille, du moins d'après le palmarès controversé de l'université Jiao Tong de Shanghaï, reste largement perfectible. L'université de la Méditerranée (U2), apparaît dans les 300 premières universités mondiales, tandis que les deux universités de la métropole figurent plus loin dans le classement. Opérant pour la première fois en 2009 des classements par discipline, l'étude de l'université de Shanghaï permet toutefois à l'université de Provence (U1) d'être présente en mathématiques parmi les 100 premières universités mondiales.

- La part relative de PACAdans les publications la place en Europe au 24ème rang en 2006. La région possède des positions fortes dans les mathématiques, l'astronomie et les sciences de l'univers, la biologie fondamentale, tandis que progresse la recherche médicale, malgré un recul de la biologie appliquée et de la chimie.
- Marqueur des collaborations scientifiques, les co-publications impliquant les chercheurs de la région privilégient souvent le cadre national (l'Île-de-France et Rhône-Alpes en premier lieu). A l'échelle européenne, les collaborations avec les organismes de recherche de la région sont significatives (de 1 à 3% des travaux publiés) pour : Munich, Rome, Cologne, Oxford, la Lombardie, …
- Cependant, la région ne fait pas partie des 25 premières régions européennes productrices de brevets. Représentant 5 à 6% de demandes de dépôts de brevets français et 5% des brevets publiés dans la décennie en cours, sa part est stable tout comme celle des Bouches du Rhône (2-2,5% de l'ensemble national). Son poids régional est cependant trois fois plus faible que celui de Rhône-Alpes.
-

On constate une certaine spécialisation sectorielle des dépôts de brevets. Le tiers des brevets des Bouches du Rhône concernent l'électronique (informatique et télécommunications), puis le transport, la métrologie (mesures, contrôles,..), les procédés industriels, l'imagerie médicale. Si les brevets concernant l'instrumentation sont en recul, ceux relatifs à la pharmacie sont en progression dans la période.

3] Un nombre important et un dynamisme indéniable des pôles de compétitivité de la région

Créés en juillet 2005 à l'issue d'un appel à projets de la DIACT, les « pôles de compétitivité » sont au nombre de 71 au plan national aujourd'hui. Leur mission, en fédérant entreprises, laboratoires de recherche et unités de formation supérieure, consiste à favoriser l'innovation et à améliorer la performance industrielle et les exportations nationales.

Comparativement à d'autres régions, PACA est le siège d'un nombre important de pôles de compétitivité (9 sur 71), sans compter ceux qui la concernent partiellement (comme Trimatec,…).

Ces pôles couvrent ou mobilisent des compétences dans les champs de l'électronique, le biomédical, l'aéronautique, l'optique, sûreté et sécurité maritimes,…, domaines déjà cités comme étant des points forts de la région en termes scientifiques et technologiques.

Certains de ces pôles implantés en région sont de dimension mondiale et/ou se distinguent par l'ampleur des projets labellisés et financés (SCS, pôle Mer-PACA, Optitec, Pegase,…). Un pointage après les six premiers appels à projets destinés à les financer indiquait que les 2 premiers pôles cités se situaient dans les 10 pôles ayant obtenu le plus grand nombre de projets lauréats. Les autres pôles cités (Optitec ou Pegase) montaient, quant à eux, en puissance dans les derniers appels à projets de 2009.

A la suite d'une première évaluation de ces pôles réalisés en 2008 par les cabinets Boston Consulting Group et C.M. International, 39 d'entre eux sur 71 avaient pleinement atteint leurs objectifs (dont 6 sur 9 en PACA), 19 autres avaient en partie réalisé leurs objectifs (2 en PACA), tandis que pour les 13 derniers (dont 1 seul en PACA, à savoir le pôle P.A.S.S. -parfums, arômes, senteurs, saveurs-, qui ne concerne que peu la métropole marseillaise) devaient envisager une reconfiguration en profondeur dans un délai d'un an…

Par ailleurs, Le Conseil Régional a été pionnier à l'échelle nationale en initiant une procédure de labellisation de groupements d'entreprises, de laboratoires de recherche et d'organismes de formation sous forme de PRIDES (pôle régional d'innovation et de développement économique et solidaire). Au nombre de 29 aujourd'hui, certains d'entre eux sont déjà labellisés « pôles de compétitivité » par la D.I.A.C.T..

4] Grâce à l'effet taille, une évaluation favorable de la formation et de la recherche de la faculté de médecine marseillaise, mais une recherche biomédicale française peu visible…

Deux études récentes permettent de situer la recherche et la formation dans le domaine de la santé. Si la situation marseillaise se révèle plutôt favorable à l'échelle nationale, il ne faut pas oublier que la recherche biomédicale française semble distancée à l'échelle internationale.

Une première étude comparative des facultés de médecine publiée à l'automne 2009 par l'agence d'évaluation de la recherche et de l'enseignement supérieur (AERES) permet une estimation de la performance de la formation dispensée comme de la recherche réalisée :

- Le 4ème rang obtenu par Marseille parmi les 32 facultés de médecine françaises en 2006-2008 (en pourcentage de la promotion reçue dans les 1000 premiers à « l'examen classant national » -E.C.N.-) rend compte de la qualité de la formation médicale à Marseille. Cette première place des facultés de province doit être toutefois en partie relativisée si l'on prend en compte l'importance de l'encadrement. L'efficacité de la formation dispensée dans les facultés rapproche les résultats obtenus à l'E.C.N., constatés sur trois ans, à l'importance de l'encadrement hospitalo-universitaire. L'efficacité (et non pas seulement la qualité) de la formation qui en découle laisse Marseille à une place plus proche de la moyenne.

- Comme pour la formation, « l'effet taille » joue en faveur de Marseille par rapport à des pôles universitaires plus modestes mais performants : en termes de volume de publications labellisées, la faculté provençale de médecine occupe la 5ème place en France, derrière trois facultés parisiennes et Lyon.

- L'intensité de la recherche, établie en rapportant le nombre de publications scientifiques labellisées aux effectifs de chercheurs hospitalo-universitaires, place Marseille au 14ème rang des facultés françaises.

- Enfin, autre conséquence de « l'effet taille » favorable à Marseille, la recherche clinique appréciée par le nombre de « programmes hospitaliers de recherche clinique » (P.H.R.C.) financés place Marseille (en y incluant son centre de lutte contre le cancer) au 8ème rang national. Mais, rapporté au nombre de personnels hospitalo-universitaires, elle régresse, en termes d'intensité, à la 18ème place des 32 facultés de médecine.

Une étude publiée en 2007, réalisée pendant deux ans à l'hôpital Necker à Paris à partir de la consultation des vingt premières revues scientifiques mondiales, livre un constat sans concession de la recherche biomédicale française. Si en 2004, la France occupait la 5ème place avec 5,5% du total des articles publiés, sa part recule à 3,8% dans les revues scientifiques les plus réputées et s'agissant des biotechnologies, source essentielle des progrès de la biologie, de la médecine et des médicaments, le ratio n'atteint qu'1% du total mondial. Rapporté au nombre d'habitants, il induit une modeste 14ème place pour la France, derrière le Canada, la Suisse, l'Australie, les pays scandinaves, Israël, les Pays-Bas, le Japon, les U.S.A., l'Allemagne et la G.B.. La totalité de la recherche biomédicale nationale équivaut au tiers de la production de la Californie ou à 45% de celle réalisée à Boston…

L'étude souligne l'importance d'une concentration des efforts de recherche dans ce domaine en rapide évolution pour une plus grande performance. Elle oppose le cas français d'une recherche émiettée au cas américain où l'essentiel de la recherche biomédicale est réalisée dans une quinzaine de villes des côtes est et ouest, laissant vide les 4/5ème du territoire hormis Chicago et le Texas. Ce plaidoyer, certes pro-domo de la part d'universitaires parisiens, **peut être bénéfique à Marseille**, centre de recherche et de formation médicales parmi les plus importants de France (cf. supra), d'autant que la recherche pratiquée y est significative, notamment au centre d'immunologie de Marseille-Luminy. Ce dernier figure en effet dans le groupe des 7 centres nationaux d'excellence repérés par cette étude avec 4 centres parisiens et 2 instituts de Strasbourg. Viennent ensuite un groupe de 8 institutions dit « d'excellence à un moindre niveau » ne comportant pas d'unité marseillaise, puis un 3ème groupe appelé « centres de bon niveau », où figure l'institut de biologie du développement de Marseille. Cependant, pour les seules neurosciences, domaine d'expertise reconnu de la métropole, la production scientifique ne permettait à la région PACA, seconde région française derrière l'Ile de France, que d'occuper le 17ème rang des régions européennes en 2006…

Dans le champ du **biomédical,** hors Paris en tête de très loin par la masse et le volume de publications, Marseille est la deuxième agglomération de province derrière Strasbourg. C'est une opportunité à saisir, notamment dans le cadre de la « stratégie nationale de recherche et d'innovation ». Cette situation peut nourrir une légitime ambition nationale car elle s'appuie sur des atouts indéniables et constitue **l'une des caractéristiques les plus solides du rayonnement de la métropole dans le champ de la connaissance et de l'innovation**. Sa visibilité et sa reconnaissance à l'international restent cependant à conforter.

5) Des activités économiques à forte intensité technologique plutôt moins présentes dans le territoire métropolitain.

La progression indéniable de ces activités à fort caractère technologique dans la région au cours de la période 1993-2006 ne doit pas occulter le fait qu'elle semble surtout se concentrer dans la première phase 1993-2001 d'une part, que le poids atteint reste au mieux dans la moyenne par rapport aux plus grandes aires urbaines françaises d'autre part.

- En s'appuyant sur l'analyse développée au Ministère de l'industrie il y a quelques années à partir des « technologies-clés », on constate sur le plan régional une concordance perfectible entre la production scientifique et la production technologique, même si 20 technologies-clés sur 24 sont disponibles dans la région.

- La distinction faite par l'O.C.D.E. entre secteurs industriels sur la base du taux de dépenses de recherche et développement (rapporté à la valeur ajoutée) permet d'appréhender l'importance des activités à haute technologie. Constituant l'un des quatre sous-groupes de l'industrie, elles peuvent notamment être illustrées par les fabrications d'instruments médicaux et de précision, l'optique, l'aéronautique, le spatial, …. Leur poids relatif dans l'aire urbaine Marseille-Aix place cette dernière au 4ème rang des 10 premières aires urbaines françaises, derrière Grenoble,

Toulouse et Bordeaux. La métropole marseillaise connaît une progression rapide de ces industries de haute technologie (près de 40% de hausse entre 1993 et 2006), mais leur poids relatif reste encore faible (4% environ de l'emploi contre 9% par exemple à Toulouse ou Grenoble). La progression des activités de haute technologie est nettement localisée sur le territoire de la communauté du Pays d'Aix, mais la forte hausse observée jusqu'en 2001 semble enrayée depuis. A contrario, on assiste à une augmentation, certes lente, mais plus continue dans la Communauté urbaine de Marseille, hors Marseille.

- Dans les services, l'O.C.D.E. procède à une distinction des activités sur la base d'une combinaison de critères (outre la R. & D., le niveau de compétences du personnel, la nature des équipements utilisés,...). Parmi les trois sous-groupes ainsi formés, figurent les services à haute technologie (activités informatiques, télécommunications,…) qu'il est intéressant d'appréhender dans la métropole marseillaise car ils contribuent à créer un environnement favorable au développement et au pilotage des entreprises locales. Dans ce domaine touché par le choc de 2001 et l'éclatement de la bulle de la « nouvelle économie », leur présence dans la métropole reste plus modeste encore que l'industrie de haute technologie. N'occupant que 2,9% de l'emploi à la fin 2006, les services de haute technologie place l'aire marseillaise au 9ème rang des 10 premières aires urbaines françaises. Grenoble ou Paris dépassent les 6%, le poids moyen de ces services atteignant environ 5% dans ces grandes aires urbaines.

6) Une culture de l'innovation qu'un marqueur indique perfectible…

On ne peut concevoir des comportements d'innovation, d'expérimentation dans un cadre socioculturel bâti sur des routines et des habitudes. A défaut de pouvoir évaluer l'intensité de « l'ambiance créative » de la région marseillaise, nous avons tenté d'estimer le poids d'activités qui pourraient en rendre compte. Marqueur d'une ambiance favorable à l'innovation, les « activités créatives » (activités culturelles, artistiques, bureaux d'études, de conception informatique, de communication,…) ont été recensées en s'appuyant sur une définition opérationnelle britannique appliquée à la nomenclature des activités de l'I.N.S.E.E.

En 2005, elles représentaient un peu moins 7% de l'emploi de la métropole marseillaise et progressaient rapidement à un rythme supérieur à la moyenne des plus grandes aires urbaines françaises. Cependant, le poids relatif atteignait un niveau sensiblement plus élevé à Paris (12,5%), à Toulouse ou Grenoble (environ 10%) ou en moyenne dans les 9 grandes métropoles de province (8%). A noter que Paris concentre environ 7 emplois sur 10 des activités créatives de ces grandes aires urbaines…

D'autre part, rapportées à la population, l'importance de ce témoin de la culture de l'innovation reste relativement faible (au 9ème rang des 10 premières aires urbaines françaises) : elle semble traduire l'idée d'une culture de l'innovation localement perfectible.

Conclusion : développer une dynamique de l'innovation pour le développement métropolitain

- Le développement économique passe de plus en plus par une compétitivité des entreprises fondée non plus prioritairement sur les prix, mais sur leur capacité à innover, à se distinguer de l'offre existante. C'est un enjeu essentiel pour le territoire métropolitain.
- Pour cela, il convient de s'inscrire dans la stratégie de Lisbonne et favoriser les partenariats internationaux (participations aux plateformes technologiques européennes). A cet égard, ITER peut servir d'accélérateur du processus.
- Il est nécessaire d'amplifier le rapprochement des mondes universitaires et économique (PRIDES, pôles de compétitivité,…) et leur permettre de se déployer à l'international dans l'intérêt de l'économie de la région.
- Il convient de rendre plus lisible et de mettre en réseau les sites technologiques de la métropole. Ceci constitue un des leviers essentiels permettant de promouvoir l'image technologique de l'aire métropolitaine.
- A l'exception du levier « business angels » et de la plateforme de capital-risque, l'appareillage financier en faveur de l'innovation est plutôt en retrait par rapport à d'autres régions. Un effort est sans doute à réaliser en termes d'amorçage de projets, comme le permet le dispositif particulier existant dans l'aire de Rousset-Meyreuil-Gardanne.
- Favoriser l'appropriation d'une culture de l'innovation, de l'expérimentation par aussi bien les acteurs économiques de tous secteurs d'activité que ceux partie prenante de la gouvernance, et plus généralement la population de la métropole.
- Porteuses d'image, de gains d'emploi, contributrices de la qualité de vie des résidents comme des acteurs économiques, les activités créatives ne sont pas suffisamment présentes dans la métropole. Au-delà de leur spécialisation relative (déjà à l'œuvre) dans quelques pôles de l'espace métropolitain et de leur développement, l'enjeu de leur promotion est aussi de contribuer à cette culture de l'innovation, qui ne peut qu'être bénéfique à l'acceptation, l'appropriation et la contribution au changement dans le territoire métropolitain.
- Conséquence de sa dynamique d'innovation et d'amélioration de ses compétences, l'ouverture de l'économie locale, son insertion dans les échanges mondiaux est culturellement à accompagner : imaginer les leviers pour y parvenir.

D – Pour un enrichissement de la connaissance de l'enseignement supérieur

4-1- Enseignements et limites des sources disponibles pour évaluer et harmoniser le suivi des conditions de vie des étudiants,

Il existe différentes données sur le milieu étudiant qui permettent des comparaisons locales, académiques, nationales voire internationales.
Ces différentes sources, directement mobilisables ou à obtenir par le biais de conventions, peuvent garantir un potentiel d'informations nécessaire au suivi des évolutions des effectifs étudiants et de quelques pratiques étudiantes (en matière de logements, de transports, de culture, de sports, d'alimentation...).
L'exploration de ces données et les contacts pris avec les propriétaires ou les utilisateurs de ces sources permet un tour d'horizon.

• L'enquête de l'Observatoire national de Vie Etudiante
Personne(s) ressource(s) : Ronan Vour'ch, OVE National

Présentation :
L'OVE réalise tous les trois ans depuis 1994, une enquête nationale auprès d'un échantillon représentatif de l'ensemble des étudiants inscrits dans un établissement d'enseignement supérieur français. Cette enquête aborde tous les aspects de la vie étudiante par le biais d'un questionnaire de 250 questions traitant les ressources et les dépenses, la concurrence entre le travail rétribué et les études, le logement, l'autonomie par rapport à la famille, l'alimentation, la santé, les conditions d'études, les techniques d'études, les loisirs et pratiques culturelles, etc.

Les résultats :
- L'enquête traite de manière complète les différents aspects de la vie étudiante mais ne donne de réponses qu'à l'échelle nationale ou par catégorie de ville (Paris, région parisienne, ville de plus de 300 000 hab., ville de 100 000 à 300 000 hab, ville inférieureà 100 000 hab.).
Toutes institutions confondues, le taux de réponse moyen est de l'ordre de 25%. L'échantillon est redressé par la DEPP (Direction de l'Evaluation, de la Prospective et de la Prospective du MENESR) pour représenter l'ensemble des étudiants en université (les ¾ des inscriptions de l'enseignement supérieur).
- Pour redescendre à l'échelle académique (voire métropolitaine), il faut financer une extension et éventuellement l'exploitation de ces données (les fichiers sont en format SAS ce qui nécessite d'avoir et de savoir exploiter le logiciel du même nom). Les coûts de l'exploitation sont variables suivant le nombre de champs à explorer, la périodicité voulue et le degré d'analyse souhaité.

Sur l'Académie d'Aix-Marseille, il existe un partenariat interuniversitaire qui subventionne une extension/exploitation de l'enquête nationale pour les données sur les caractéristiques étudiantes, le logement, le transport et l'alimentation (sur les enquêtes de 2000 et 2003). Une comparaison de l'ensemble des enquêtes (de 1994 et 2003) a été réalisée et financée par cette association. L'extension de l'enquête nationale OVE 2006 n'a pas encore eu lieu. Elle pourrait faire l'objet d'un nouveau partenariat inter U.

• **L'enquête globale de déplacement 2008, Region PACA, CETE**
Personne(s) ressource(s) : -

Présentation :
L'enquête est réalisée auprès des ménages et permet d'avoir une «photographie» des déplacements réalisés par les habitants d'un périmètre donné, un jour moyen de semaine.
En 30 ans, plus de 70 enquêtes ont été réalisées dans près de 40 agglomérations françaises.
Une enquête ménage déplacement a déjà été réalisée dans l'aire métropolitaine marseillaise en 1997. La version 2009 est en cours de finalisation de traitement et les premiers résultats seront donnés en octobre 2009.

Les résultats :
Une extraction de la population étudiante pourrait avoir lieu pour établir faire un point des pratiques transports des étudiants qui vivent dans l'aire métropolitaine.

• **Le CROUS Aix-Marseille et ses connaissances relatives au milieu étudiant**
Personne(s) ressource(s) : Idoya de PONCINS, CROUS Division de la vie de l'étudiant

Le Centre Régional des OEuvres Universitaires et Scolaires de l'Académie d'Aix-Marseille est un établissement public à caractère administratif dont la mission est d'améliorer les conditions de vie et de travail des étudiants (logement, restauration, bourse étudiant, service culturel...). Il couvre 4 départements de l'Académie mais est principalement présent dans 3 grandes villes : Marseille, Aix-en-Provence et Avignon.
Il recense l'ensemble des demandes en logements sociaux étudiants et gère les bourses académiques.
Le CROUS est un des acteurs indissociable des études portant sur les modes de vie étudiants.
Des enquêtes ponctuelles qualitatives auprès de son public peuvent être réalisées (exemple : enquête 2005 pour connaître les usages et besoins des étudiants ayant une voiture dans les Cités U). Un suivi annuel est également mené sur les demandes en logement et l'évolution des effectifs d'étudiants boursiers (au niveau national, académique voir par site).

• **L'enquête SISE du MENESR**
Personne(s) ressource(s) : JP CHENIER et Serge ICHCHOU,
Direction de l'Analyse, des Etudes et de la Communication, Rectorat Aix-Marseille

Présentation :
Le système SISE recense la totalité des inscriptions prises dans les formations dispensées à l'université, chaque année depuis 1995, au niveau national et plus particulièrement sur les universités de l'Académie.

Les résultats :
- Descriptif de l'établissement fréquenté : nom de l'université, ville d'accueil, département…
- Descriptif de l'étudiant : données socio- démographiques (sexe, âge, catégorie sociale des parents…) origine géographique (commune de résidence de l'étudiant, commune de référence de l'étudiant, département de résidence des parents…),
- Scolarité de l'étudiant : scolarité antérieure (série, année d'obtention du baccalauréat…), scolarité actuelle (université, filière, cursus…),
Cette enquête permet un suivi et des comparaisons sur les 15 dernières années des effectifs universitaires suivant les variables décrites préalablement (établissement fréquenté,descriptif de l'étudiant, scolarité de l'étudiant). Elle correspond à 70% des étudiants de l'académie Aix-Marseille.
Cependant, les données concernant l'origine géographique des étudiants sont à prendre avec précaution.

• Le guide annuel Repères et Références Statistiques (RERS) sur les enseignements, la formation et la recherche
Personne(s) ressource(s) : Sylvain PAPON, Chargé de mission
DEPP/MENESR

Présentation :
Cet ouvrage, actualisé chaque année, fournit, en un seul volume, toute l'information statistique disponible sur le fonctionnement et les résultats du système éducatif. Il comprend également un aperçu synthétique des principales données sur la recherche française. Ce travail associe différentes sources (notamment les fichiers SISE pour le suivi étudiants ou les enquêtes emploi INSEE pour l'insertion professionnelle).

Les résultats :
Le guide RERS donne les tendances nationales d'un nombre importants d'indicateurs (et pour quelques uns d'entre eux des séries chronologiques longues). Il permet également de compléter les informations données avec d'autres publications de la Direction de l'évaluation, de la prospective et de la performance, classiques ou électroniques.

• La Caisse d'Allocations Familiales des Bouches du Rhône

Présentation :
L'extraction de la CAF 13 comporte un fichier de près de 30 000 enregistrements dont 7300 étudiants boursiers. Chaque enregistrement correspond à un dossier d'allocataire

bénéficiant d'une des allocations suivantes : allocation logement familial (ALF), allocation logement social (ALS), allocation personnalisée au logement (APL)

Les résultats :
En mars 2004, un rapport sur le logement dans les Bouches du Rhône est publié par le Rectorat d'Aix-Marseille, l'OVE inter universitaire et la CAF 13.
Les points forts du fichier CAF:
Toutes les données concernant le logement (coût, adresse, typologie…) et les locataires sont exploitables.
Toutefois, ils ne figurent dans le fichier transmis que les étudiants décohabitants, logés dans le département des Bouches du Rhône, hors cités universitaires et percevant une allocation logement dont le dossier de demande d'allocation logement a été jugé recevable au regard des conditions d'attribution de la CAF.

4-2 - Enseignements et limites des sources disponibles pour évaluer l'insertion professionnelle des jeunes diplômés

• **Le suivi des diplômés de Masters universitaires**
Personne(s) ressource(s) : Sylvie DAVID, OVE de U1

Présentation :
Les observatoires de la vie étudiante sont également représentés au sein des universités de l'Académie (U1, U2 et U3). Chaque OVE est en charge de réaliser une enquête sur le suivi des étudiants de Masters, 24 mois après l'obtention de leur diplôme.
Par ailleurs, les OVE font des études sur leurs étudiants et leurs filières (ex. : Les étudiants originaires du bassin de Berre en 1998/99 et 1999/2000 dans l'université de Provence, Enquête 2003/2004 : Profils étudiants et projets d'études en 1ère année de Deug en Langues). Ces analyses des OVE locaux ne permettent pas de comparaison mais donnent des tendances.

Les résultats :
L'enquête sur le suivi des Masters donne des informations sur la situation de l'étudiant en fonction de sa filière de sortie (emploi, poursuite d'études, recherche, inactivité), les types de contrats signés, le statut de l'emploi (cadre, profession libérale, salarié...), le type d'employeur, la localisation de l'emploi (PACA hors PACA), les salaires... L'obtention de ces résultats nécessitent des conventions à passer avec les 3 universités de l'aire métropolitaine.
En ce qui concerne l'évolution du taux de réussite de l'ensemble des diplômes universitaires et/ou enseignement supérieur, des suivis de cohorte ont été réalisés à l'échelle académique à partir de différents questionnements.
Les travaux les plus récents :
- Suivi de cohorte des bacheliers de l'an 2000 : parcours dans l'enseignement supérieur suivant le Bac obtenu (filières choisies, obtention et niveau de diplômes...)

- Suivi de cohorte des étudiants inscrits en première année depuis 2004 : bifurcations des étudiants en cours d'études entre les universités de l'Académie et les autres universités françaises, parcours d'études en fonction des caractéristiques socio-démographiques et scolaires (baccalauréat) des
étudiants, mobilité géographique des étudiants et incidence sur les parcours d'études, proposition de typologie des parcours d'études, et définition des indicateurs d'analyse devant servir d'aide au pilotage.

• **L'enquête Génération du CEREQ :**
Personne(s) ressource(s) : Christelle ALIAGA, Chargée de
Mission, Céreq

Présentation :
En 2007, 70 000 jeunes sortis de formation initiale en 2004 sont sollicités pour cette enquête nationale sur l'insertion de tous les niveaux et de toutes les spécialités de formation, soit un sondage représentatif des 742 000 jeunes qui cette année là ont quitté pour la première fois le système éducatif.
Cette enquête, intitulée «Génération 2004 » succède aux enquêtes «Génération 98» et «Génération 2001» et poursuit le même objectif : analyser les premières années de la vie active au regard de la formation initiale.

Les résultats :
Ils s'articulent autour de 6 grands thèmes : les caractéristiques de la génération (profil démographique, parcours scolaires, origines socio-culturelles, expériences de travail en cours d'études...); les premiers pas dans la vie active (premier emploi, premier employeur, premier CDI) ; les événements et temps du parcours d'insertion (chômage et recherche d'emploi, reprise d'études et formation hors emploi, inactivité, emploi intérimaires, contrats de travail particuliers) ; la diversité des trajectoires (trajectoires et formation initiale, trajectoires, genre et origines socio-culturelles, insertion et régions de formation) ; les mobilités dans l'emploi (d'un employeur à l'autre, évolution des conditions d'emploi, début des carrières salariales, mobilités géographiques) ; la situation trois ans après la fin de la formation initiale (situation professionnelle, conditions d'emploi, origine sociale, satisfaction à l'égard de l'emploi, situation familiale, sentiment de discrimination).

Ces résultats sont nationaux et il faut solliciter une extension pour appréhender au mieux la réalité d'une plus petite échelle. L'échelle d'une commune ou même d'un département paraît trop réduite. En revanche, l'échelle régionale est envisageable et c'est ce qui a été exploité par l'ORM PACA.

• **Extension régionale de l'enquête génération du CEREQ**
Personne(s) ressource(s) : Olivier LIAROUTZOS, Directeur ORM
PACA

Présentation:
Cette extension permet d'appréhender la qualité de l'insertion professionnelle, quels que soient les niveaux et les spécialités de formation, et de caractériser les types de parcours : entrée plus ou moins rapide dans l'emploi durable, changements plus ou moins fréquents de situations professionnelles, passage par des périodes de chômage, retours en formation, etc.

Comparées avec les moyennes nationales, ces données sont utiles pour établir le lien entre les usages faits en PACA du système éducatif et la capacité des entreprises à recruter les jeunes.

La première exploitation par l'ORM de ce type de matériau (enquête « Génération 98 » interrogeant les jeunes en 2001) constitue aujourd'hui une référence pour regarder de près l'évolution des conditions d'insertion des jeunes sur la durée tout en tenant compte des effets de conjoncture. Cette expérience a montré combien ces résultats étaient attendus par un grand nombre d'acteurs du monde économique, de celui de l'éducation et de la formation et des professionnels de l'orientation et de l'insertion. L'interprétation de ces résultats peut en effet alimenter divers axes de réflexion au-delà de ce pôle d'activité.

Les résultats :
Un mémo devrait être publié fin 2009 il traitera des points suivants :
• types de trajectoires à la sortie de l'enseignement supérieur ;
• mobilité entre lieu de formation et lieu d'exercice du premier emploi ;
• mobilité professionnelle en début de vie active ; disparités entre insertion des jeunes hommes et insertion des jeunes femmes ;
• types de trajectoires suivies par les non-diplômés ;
• différences de rémunération selon les niveaux et spécialités de formation ;
• risques de précarisation des jeunes selon la fréquence et la durée des périodes de chômage.

• L'enquête emploi INSEE

Présentation:
Réalisée par l'INSEE, depuis 1950, l'enquête Emploi est la source statistique qui permet de mesurer le chômage au sens du BIT. Elle fournit aussi des données sur les professions, l'activité des femmes ou des jeunes, la durée du travail, les emplois précaires. Elle permet de mieux cerner la situation des chômeurs et les changements de situation vis à vis du travail.
Depuis 2003, l'enquête Emploi est trimestrielle et sa collecte auprès d'un échantillon de ménages, est réalisée en continu sur toutes les semaines de chaque trimestre.

Les résultats :
A l'échelle académique voire régionale, les résultats sont significatifs, beaucoup moins à une échelle plus petite.

• **L'accompagnement des étudiants universitaires vers l'insertion professionnelle.**
Personne(s) ressource(s) : Evelyne MARCHETTI, Professeur en charge du BAIPE, Université de Provence

Présentation:
L'insertion professionnelle, fait désormais partie des missions de l'Université (Loi sur l'autonomie des universités en 2007) et se matérialise par une multitude d'initiatives :
valorisation des stages, développement des compétences transversales (certifications en langue et en informatique, pré-professionnalisation), création d'organes permanents de liaison avec les représentants du tissu économique régional permettant de rationaliser ce dispositif : Plateforme d'Orientation et d'Insertion Professionnelle (POIP) à l'Université Paul Cézanne/ Plate-forme d'orientation et d'aide à l'insertion professionnelle pour l'Université de la Méditerranée / Bureau d'Aide à l'Insertion Professionnelle des Étudiants (BAIPE) à l'Université de Provence.

A la rentrée 2009, l'Université de Provence lance un nouveau programme d'accompagnement intitulé ELITE, Expérimentation Locale pour l'Insertion Territorialisée des Etudiants. Le contenu du programme a été élaboré avec l'ensemble des acteurs de l'emploi afin de rapprocher au mieux les profils des étudiants ciblés à la situation du marché de l'emploi.

• **Le guide annuel Repères et Références Statistiques (RERS) sur les enseignements, la formation et la recherche**
Personne(s) ressource(s) : Christine COSTES, Bureau des études statistiques sur la recherche et l'innovation DEPP/MENESR

Présentation:
Le volet Recherche et développement du guide aborde la recherche publique et privée. Il établit des comparaisons au niveau international, des indices sur les effectifs de personnels, les filières représentées, les budgets attribués...

Les résultats :
Des extensions locales sont envisageables.

• **L'AERES, Agence d'Evaluation de la Recherche et de l'Enseignement Supérieur**

Présentation:
La loi de programme pour la recherche de 2006 a confié à l'AERES une mission globale d'évaluation de l'enseignement supérieur et de la recherche. L'agence est chargée notamment :
- D'évaluer les établissements et organismes de recherche, les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, les établissements et les fondations de

coopération scientifique ainsi que l'Agence nationale de la recherche, en tenant compte de l'ensemble de leurs missions et de leurs activités ;
- D'évaluer les activités de recherche conduites par les unités de recherche des établissements et organismes.

Les résultats :
L'AERES a établit un rapport d'évaluation pour U1, U2 et U3.
Ces rapports définissent des recommandations à l'attention de chaque établissement. Ces rapports peuvent apporter des enseignements pour définir les pistes de développement.

• **L'Observatoire des Sciences et Techniques**
Personne(s) ressource(s) : Ghislaine Filliatreau , Directrice OST

Présentation:
L'OST est un Groupement d'intérêt public (GIP) créé en 1990 afin de répondre aux besoins des acteurs de la recherche et du développement (R&D). Les membres actuels du GIP sont les ministères en charge de l'enseignement supérieur, de la recherche, de la défense, de l'industrie, de l'équipement, des affaires étrangères, le CEA, le Cirad, le Cnes, le CNRS, l'Inra, l'Inria, l'Inserm, l'IRD, la CPU et l'association nationale de la recherche et de la technologie (ANRT). Les indicateurs produits par l'OST permettent à chaque acteur de la recherche (par exemple : un pays, une région, une institution...) de caractériser son activité scientifique, de la comparer à celle de ses partenaires ou concurrents, de suivre son évolution dans le temps.

Les résultats :
La base rassemble des données sur les budgets, les dépenses, les ressources humaines, les publications scientifiques, les demandes de brevet... Les indicateurs calculés par l'OST permettent de comparer les dynamiques des acteurs de la R&D.
Tous les deux ans depuis 15 ans, un rapport sur les « Indicateurs de sciences et de technologies » permet de visualiser à travers différents tableaux et commentaires le paysage français et international de la recherche et de l'innovation et d'en mesurer les évolutions.

Les agences ont donc collecté les informations disponibles et exploitables à partir de ces différentes sources d'information. Ensuite et afin de connaître les utilisations faites de ces sources par les acteurs de l'enseignement supérieur ainsi que leurs besoins, elles ont mis en place un groupe de travail pérenne appelé "Territoire et observation des parcours universitaires – Enseignement Supérieur" – TOPUS.

Ce groupe de travail qui s'est déjà réuni plusieurs fois associe les observatoires de la vie étudiante des différentes universités de l'académie, les services concernés du Rectorat de l'Académie Aix-Marseille (DESR, DAEC,…) mais aussi d'autres acteurs ayant

une expertise sur la relation emploi-formation comme l'Observatoire Régional des Métiers.

Ce groupe de travail permet de capitaliser et de mutualiser l'information mais surtout de mieux connaître les enseignements comme les limites de cette information pour exprimer de la meilleure façon possible les résultats en matière d'insertion professionnelle auprès des collectivités locales.

Conclusion

Près de 86 000 étudiants sont inscrits dans les établissements d'enseignement supérieur du territoire métropolitain. Sous les effets combinés d'une baisse du taux de poursuite d'études et d'une démographie défavorable, les effectifs sont en diminution depuis plusieurs années. **Les effets de scolarisation associés à ceux d'attractivité sont dans cette situation les leviers pour renforcer le nombre d'étudiants sur ce territoire métropolitain.**

En termes de rayonnement, la représentation des étudiants étrangers localement est 2 points inférieure à celle mesurée au niveau national. Le déficit d'étudiants étrangers en Doctorat au sein de l'académie est manifeste.
L'amélioration de la gamme et de l'offre en matière d'enseignement supérieur et de recherche, combinée à la prédominance d'enseignements accueillant traditionnellement les étudiants étrangers, renforcée par la consolidation de services et d'équipements dédiés peuvent contribuer à renforcer l'attractivité, la lisibilité mais aussi l'efficacité de l'enseignement supérieur comme de la recherche locale. Les éléments affichés par l'enquête conditions de Vie des étudiants (OVE) montraient en effet qu'en 2003, les étudiants d'Aix-Marseille, rencontraient de plus en plus de difficultés à trouver un logement lorsqu'ils décohabitaient et que le coût du logement non collectif est plus élevé localement que dans le reste du territoire (sauf en région parisienne). En matière de transport-déplacement, ce sont les étudiants d'Aix-Marseille qui dépensent le plus en frais mensuels de transport, soit par ce qu'ils sont plus mobiles ou bien parce que les frais de déplacements sont plus conséquents. **Le développement d'un « panier de services » attractif pourra permettre le « recrutement » d'étudiants mais aussi de chercheurs qui soient les plus qualifiés.**

La population adulte non scolarisée du territoire métropolitain est globalement peu diplômée. Le taux de scolarisation des jeunes adultes est faible par rapport à d'autres territoires de référence. Ainsi, les enjeux de poursuite d'études, de réussite aux examens et de certification sont très forts sur le territoire mais aussi pour les établissements d'enseignement supérieur et notamment les universités qui se voient confier une mission d'insertion professionnelle depuis 2007. La mise en concurrence, le besoin de performance des universités sont aujourd'hui des réalités. Elles sont des acteurs incontournables pour le développement, le rayonnement du territoire à travers la qualité des enseignements comme celle de la recherche. A l'heure actuelle, les indicateurs de performances en cours de consolidation ne traduisent pas véritablement la performance économique des établissements. Les universités de l'académie classées dans le classement de Shanghaî sont éloignées des premières places. Les évaluations de l'AERES positionnent la faculté de santé de Marseille dans le peloton de tête de la hiérarchie nationale en termes d'enseignement. En intégrant, les éléments de moyens (encadrement), l'établissement glisse en milieu de tableau.
D'autre part, la qualité de la recherche est reconnue (PACA occupe le 3ème rang français en termes de production scientifique (publications) et technologique (brevets), néanmoins, sa

place à l'échelle européenne situe la région à un niveau modeste. De plus, la présence de chercheurs privés en région est inférieure au poids de PACA dans le PIB national.

Dans ce contexte, le dynamisme des pôles de compétitivité, la capacité des entreprises du territoire à innover, le développement d'activités créatives, le développement d'une culture de l'innovation font partie des enjeux que devra relever le territoire métropolitain.

3. L'aménagement du territoire

Introduction

La prise en compte de certains « secteurs à enjeux » métropolitains, voire régionaux, relevant d'une approche Inter-Scot, et dépassant le niveau d'intervention de chaque agglomération ne peut s'étudier dans le cadre d'un Scot comme simple secteur « périphérique ».Ces espaces d'enjeux majeurs s'inscrivent dans les périmètres de plusieurs intercommunalités et ne bénéficient pas d'une vision partagée de leur développement et aménagement.

La définition d'une telle vision constitue un premier niveau de cohérence du territoire métropolitain et s'avère indispensable à l'efficacité des interventions publiques.
L'objectif est de développer une approche globale et transversale sur ces zones de contact, à l'interface de plusieurs SCoT et qui superposent des problématiques de développement ou de renouvellement. Il est d'ailleurs intéressant de noter que l'essentiel de ces espaces intercommunautaires se situe sur des axes métropolitains à fort potentiel de développement.

Dans leur grande majorité, ces espaces qui sont parfois rattachés à des projets se distinguent par leur grande complexité. Celle-ci s'explique par la multiplicité d'enjeux souvent de niveau métropolitain, de thématiques et de partenaires qui se croisent sur un même lieu.

Ces espaces se situent aux franges de territoires communautaires et assurent l'articulation entre des bassins de vie mitoyens. Leur position stratégique et leur dynamisme sont des leviers pour le partenariat des atouts pour le développement d'une cohérence à l'échelle métropolitaine.

Les espaces de contact concernés par cette approche sont :

- Vallée de l'Huveaune
- Est Etang de Berre.
- Sud CPA / Nord MPM (Plan de Campagne),
- Haute vallée de l'Arc / Ouest Var,

A - Vallée de l'Huveaune

Historique et objectif de la démarche

HISTORIQUE DES TRAVAUX DEPUIS 2004

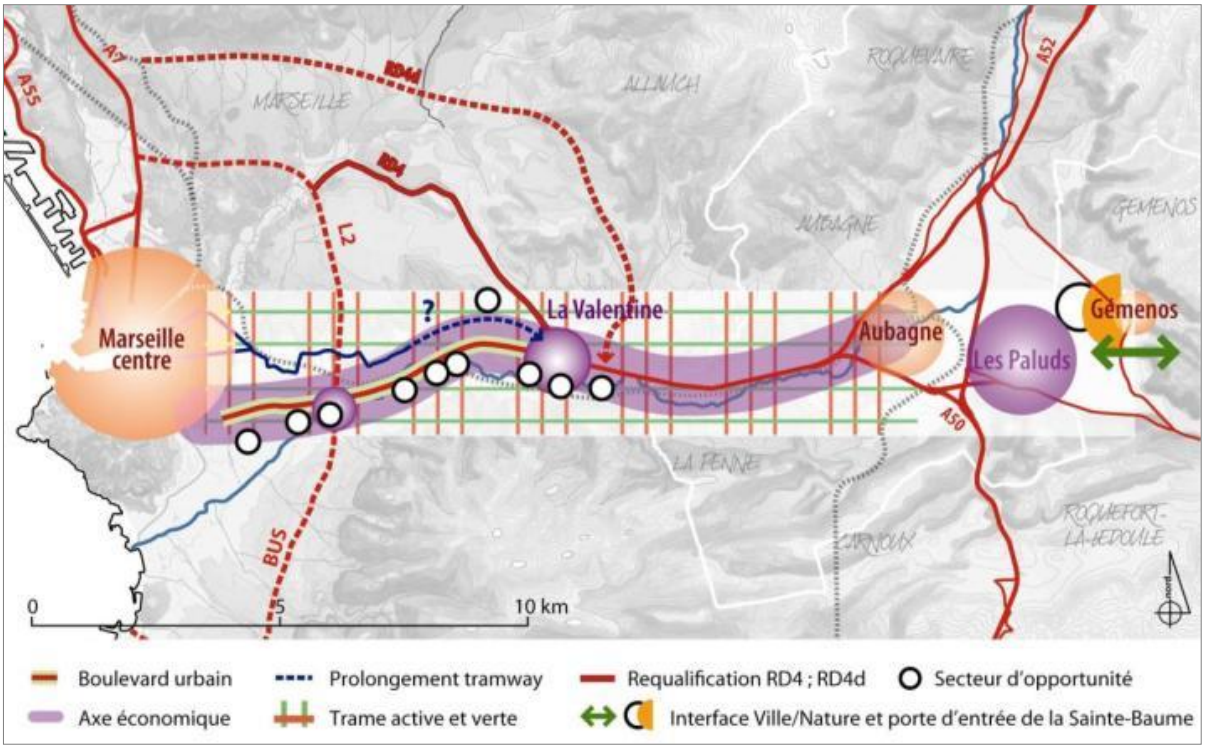
Depuis 5 ans, la vallée de l'Huveaune fait l'objet de démarches d'études à des échelles multiples, notamment sur les problématiques de déplacements et de développement économique.

Naissance d'une démarche inter-EPCI : « vallée de l'Huveaune élargie » (2004)

En 2004, l'agAM a engagé des travaux sur ce territoire dans le cadre d'une étude partenariale regroupant, au sein d'un comité de pilotage, MPM, GHB, la ville de Marseille et la CCIMP.
Cette étude s'est attachée à construire des diagnostics thématiques (économie, habitat, déplacements) et un bilan foncier des espaces économiques. Des principes d'organisation ont été définis, distinguant la localisation des activités « lourdes » et « légères ».

La vallée de l'Huveaune, secteur d'enjeux du SCoT de MPM (2007)

En 2007, l'agAM a approfondi les réflexions sur ce territoire, secteur d'enjeux du SCoT de MPM. Différentes options ont été proposées dans le but de créer « un grand bassin économique partagé » avec « une identité forte ». La structuration de la vallée reposerait sur des pépites foncières, des centralités urbaines ainsi que sur une nouvelle trame de déplacements.



Engagement d'études sur les déplacements dans la vallée, pour MPM (2008)

Par ailleurs, MPM a demandé à l'agAM de réfléchir aux évolutions à apporter en termes de déplacements.

Schéma d'organisation des déplacements

Des pistes ont donc été explorées par l'agAM afin de faire évoluer le réseau de transport en commun, en proposant notamment plusieurs extensions de TCSP.

Évaluation du potentiel clientèle du futur pôle d'échanges de la Barasse

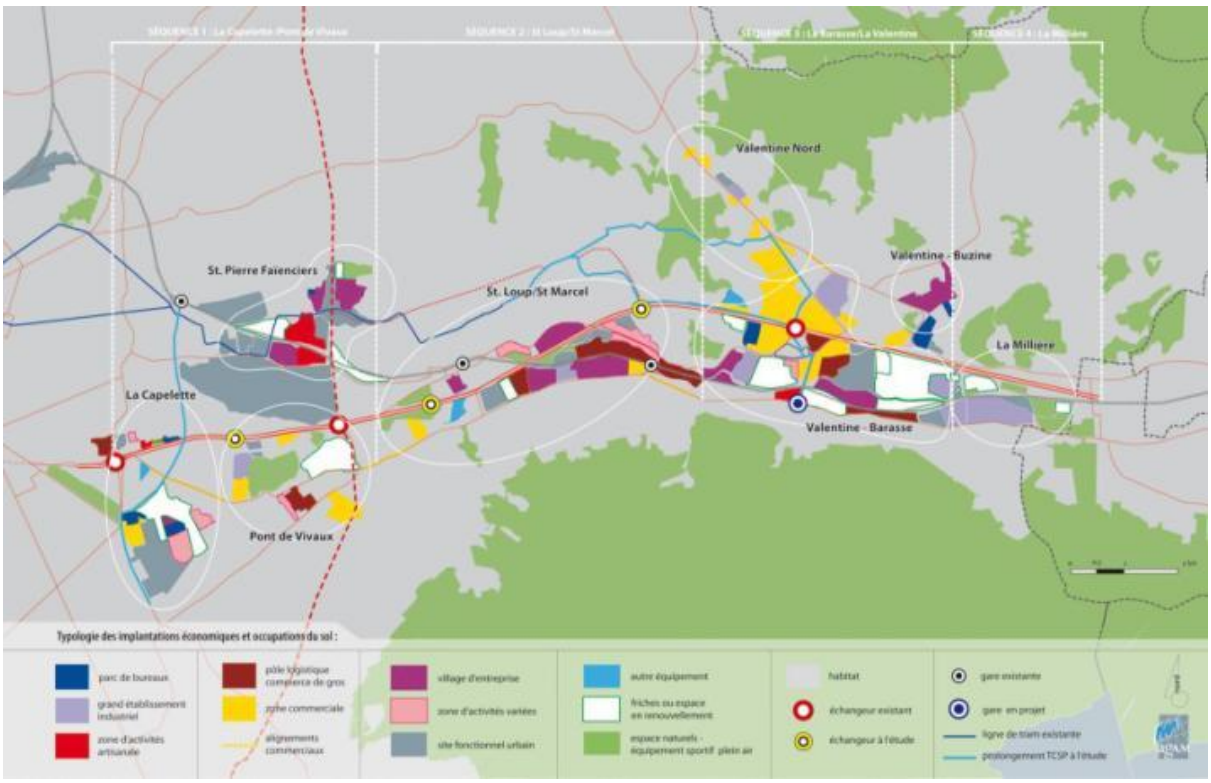
Selon les options qui seront retenues par les collectivités pour l'amélioration du réseau TC, le potentiel de clientèle du pôle d'échanges de la Barasse variera du simple au quadruple. L'agAM a étudié les diverses scénarii pour évaluer la fréquentation du futur pôle d'échanges.

Des études préalables à l'élaboration du Projet de Ville de Marseille (2008)

En 2008, l'élaboration du Projet de Ville de Marseille a requis des études spécifiques sur l'évolution des espaces économiques de la vallée, et plus particulièrement sur la mutation de la zone commerciale de la Valentine, en lien avec le pôle d'échanges de la Barasse.

Schéma d'organisation économique

Une analyse du tissu économique de la vallée a permis de mieux connaître la structure et l'évolution des emplois. Ce travail s'est appuyé sur une fine approche spatiale déterminant l'occupation des espaces économiques (vocations) et localisant des terrains mutables.



Projet urbain test sur Valentine-Barasse

Parmi les espaces mutables se trouvent des sites industriels autour du futur pôle d'échanges de la Barasse pouvant faire, à terme, l'objet d'un renouvellement urbain et d'une valorisation économique. L'agAM a esquissé un projet urbain sur ce secteur en proposant également une restructuration de la zone commerciale de la Valentine.

Premiers travaux du SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (2008)

Dans le cadre des travaux préalables au SCoT du Pays d'Aubagne et de l'Étoile – dont la vallée de l'Huveaune représente un secteur majeur – l'agAM a entrepris des travaux de diagnostic notamment sur le thème des déplacements et du développement économique.

Poursuite des travaux dans le cadre de la coopération métropolitaine (2009)

Les enjeux de la vallée de l'Huveaune et des autres pôles économiques (Est-Berre, Plan-de-Campagne) qui interceptent les grands corridors de déplacements de l'aire métropolitaine ont amené l'État à solliciter l'AUPA et l'agAM pour travailler en 2009 sur ces secteurs dans le cadre d'une convention dite de « coopération métropolitaine ».

Des pôles économiques vieillissants

Ces pôles économiques, construits en périphérie des centres urbains, ont largement contribués à l'étalement urbain. Ils se caractérisent par des formes urbaines spécifiques (des boîtes) et des espaces publics obsolètes (voire inexistants). Leur accessibilité est assurée quasi-exclusivement par les infrastructures routières.

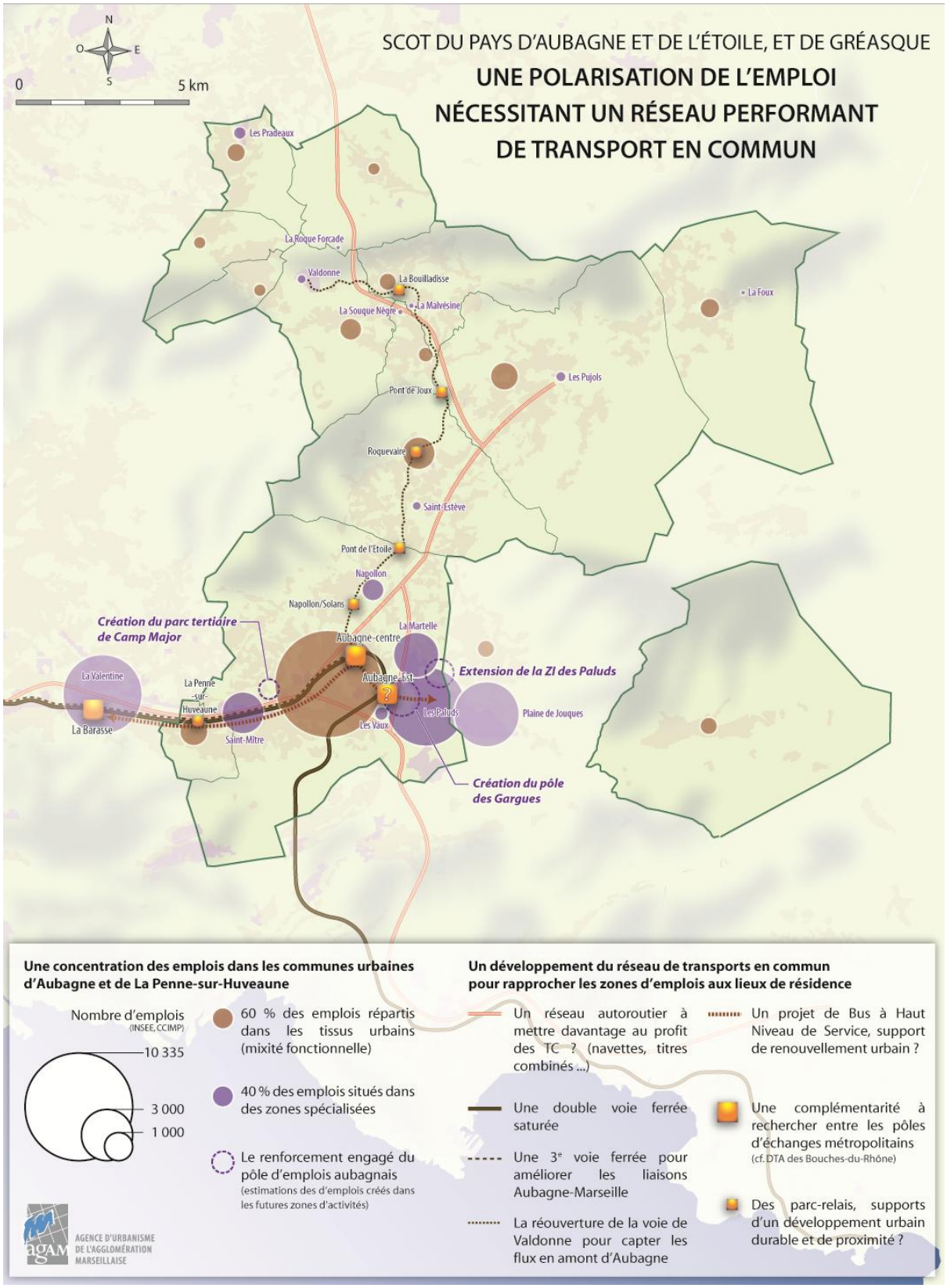
Un enjeu de renouvellement urbain dans un contexte métropolitain de rareté foncière

L'évolution de ces pôles économiques, dans une perspective de développement durable, passe par des actions de renouvellement urbain, des stratégies d'optimisation de l'espace ou encore par un couplage pôle d'emplois / pôle d'échanges.

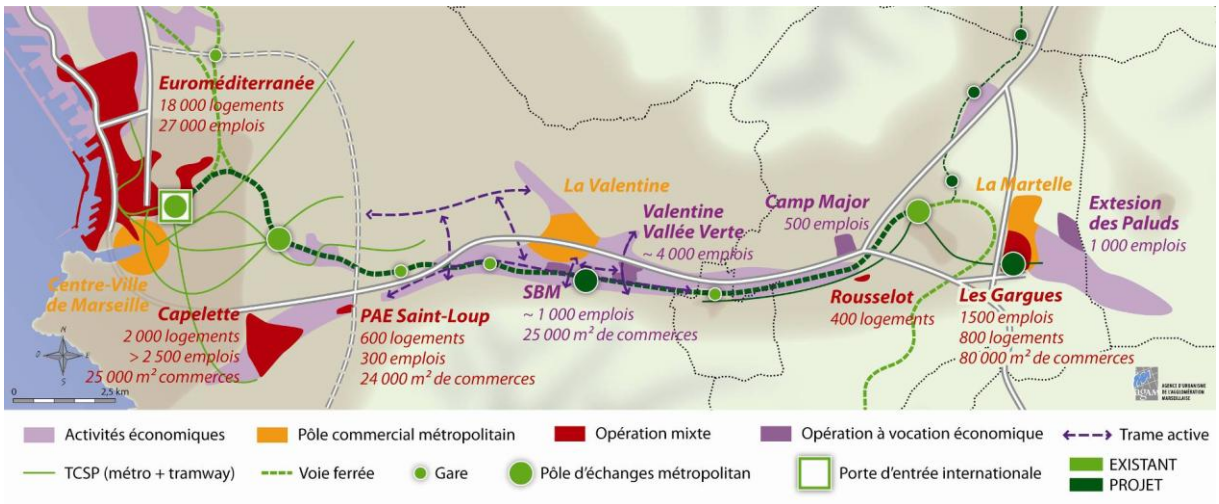
Proposer des principes d'organisation et des orientations d'aménagement

Pour atteindre ces objectifs, les collectivités doivent construire un projet partagé et concerté sur le long terme. Les démarches engagées d'élaboration de SCoT et de révision de PLU (dont Marseille) offrent une période privilégiée pour porter et traduire ce projet.
Les différentes collectivités pourront ainsi inscrire dans leur document d'urbanisme les orientations d'aménagement permettant de répondre aux objectifs de renouvellement et d'amélioration de l'accessibilité TC de ces pôles économiques.

En outre, des études plus fines au plan territorial sont poursuivies sur la vallée dans le cadre de l'élaboration des SCoT de Marseille-Provence-Métropole et du Pays d'Aubagne et de l'Étoile et de la révision du PLU de Marseille.


SCOT DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE, ET DE GRÉASQUE
UNE POLARISATION DE L'EMPLOI
NÉCESSITANT UN RÉSEAU PERFORMANT
DE TRANSPORT EN COMMUN
N
O
E
S
0
5 km
Les Pradeaux
La Roque Forcade
Valdonne
La Bouilladisse
La Malvésine
La Souque Nègre
La Foux
Les Pujols
Pont de Joux
Roquevaire
Saint-Estève
Pont de l'Étoile
Napollon
Napollon/Solans
Création du parc tertiaire de Camp Major
La Martelle
Aubagne-centre
Aubagne-Est
Extension de la ZI des Paluds
La Valentine
La Penne-sur-Huveaune
La Barasse
Saint-Mitre
Les Paluds
Les Vaux
Plaine de Jouques
Création du pôle des Gargues
Une concentration des emplois dans les communes urbaines d'Aubagne et de La Penne-sur-Huveaune
Nombre d'emplois
(INSEE, CCIMP)
10 335
3 000
1 000
60 % des emplois répartis dans les tissus urbains (mixité fonctionnelle)
40 % des emplois situés dans des zones spécialisées
Le renforcement engagé du pôle d'emplois aubagnais
(estimations des d'emplois créés dans les futures zones d'activités)
Un développement du réseau de transports en commun pour rapprocher les zones d'emplois aux lieux de résidence
Un réseau autoroutier à mettre davantage au profit des TC ? (navettes, titres combinés ...)
Une double voie ferrée saturée
Une 3e voie ferrée pour améliorer les liaisons Aubagne-Marseille
La réouverture de la voie de Valdonne pour capter les flux en amont d'Aubagne
Un projet de Bus à Haut Niveau de Service, support de renouvellement urbain ?
Une complémentarité à rechercher entre les pôles d'échanges métropolitains
(cf. DTA des Bouches-du-Rhône)
Des parc-relais, supports d'un développement urbain durable et de proximité ?
AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

Le corridor économique de la vallée de l'Huveaune, un espace en perpétuel renouvellement et développement



GUIDER ET ACCOMPAGNER L'EVOLUTION DU CORRIDOR ECONOMIQUE DE LA VALLEE A UNE ECHELLE « INTER-TERRITOIRES »

La vallée de l'Huveaune constitue l'axe historique de développement, notamment économique, de l'est marseillais. L'industrialisation de ce territoire a permis de desserrer Marseille, en accueillant des établissements consommateurs de foncier et générateurs de trafic, tout en favorisant l'émergence du pôle économique d'Aubagne.

30 000 emplois dans les zones d'activités de la vallée de l'Huveaune

Les 1 300 hectares de zones économiques de la vallée de l'Huveaune, de la Capelette à Gémenos, en passant par La Penne-sur-Huveaune et Aubagne, accueillent environ 30 000 emplois (20 000 sur MPM et 10 000 sur le Pays d'Aubagne et de l'Étoile). Elles regroupent 25 % des emplois industriels de la zone d'emploi Marseille-Aubagne.
Les territoires de MPM et du Pays d'Aubagne et de l'Étoile sont étroitement liés par les dynamiques économiques. Les déplacements domicile-travail illustrent parfaitement cette réalité et mettent en perspective le destin commun de ces deux territoires. En 2004, un tiers des actifs salariés privés résidant à Aubagne et La Penne-sur-Huveaune travaillent à Marseille (soit 5 000 actifs)[1]. Dans le même temps, un tiers des emplois salariés privés d'Aubagne et La Penne-sur-Huveaune sont occupés par des actifs marseillais (6 500 emplois).

Des objectifs de renouvellement urbain et de valorisation économique

L'enjeu de renouvellement urbain est fortement rappelé dans la DTA des Bouches-du-Rhône, où la vallée de l'Huveaune est présentée comme un secteur dans lequel doivent

[1] Déclarations Annuelles des Données Sociales 2004

être menés « *un renouvellement économique et une requalification des friches industrielles et urbaines* ».
La présente étude a pour objet de répondre à cet enjeu en fédérant les acteurs autour d'un projet de développement cohérent, répondant aux perspectives d'emplois définis dans le SCoT de MPM (+ 80 000 emplois), et pour le Pays d'Aubagne et de l'Étoile (+ 10 000 emplois).
La concurrence entre les espaces résidentiels et économiques, le manque de lisibilité, les contraintes d'accessibilité sont autant de problématiques communes aux deux territoires.

Fonder les principes d'organisation du corridor économique sur une réflexion d'urbanisme globale

Le développement de la vallée ne peut plus répondre à une simple logique d'opportunisme économique. Ce territoire doit faire l'objet d'un véritable projet d'urbanisme durable, basé sur un équilibre habitat – emplois – déplacements. La gestion des risques, et notamment la maîtrise du risque inondation, constitue une composante indispensable pour mener à bien les réflexions sur l'évolution du corridor économique.

L'accueil d'entreprises doit donc s'inscrire dans une stratégie économique territorialisée, cohérente à l'échelle de la vallée et de l'espace métropolitain.

L'objectif de l'étude consiste donc à proposer, pour les différents secteurs du corridor économique de la vallée, des orientations d'aménagements basées sur une approche transversale de l'urbanisme. Ces propositions résultent d'une analyse croisée entre l'organisation spatiale actuelle de la vallée, les dynamiques économiques existantes, les stratégies d'implantation des entreprises (accessibilité, lisibilité, visibilité, synergie …) et les projets engagés par les collectivités (TCSP, opérations d'urbanisme) ou envisagés par l'agAM (extensions de TCSP).

En préalable à ces propositions d'orientations d'aménagement, seront dégagés des principes de localisation pour chaque vocation économique.

Localisation des activités économiques

Sites préférentiels pour chaque vocation économique

Historiquement tourné vers l'industrie, le tissu économique de la vallée s'est progressivement diversifié. Toutes les vocations économiques sont aujourd'hui présentes : industrie, artisanat, logistique et commerce de gros, commerce, tertiaire. Au fil du temps, certaines vocations se sont développées, d'autres essoufflées.

Évaluer l'opportunité de renforcer chaque vocation économique

Il s'agit aujourd'hui d'évaluer l'opportunité de maintenir, de conforter, voire de développer chaque vocation économique au regard des dynamiques actuelles qui animent le tissu économique de la vallée.

Cette évaluation doit se faire également au regard des besoins de développement de Marseille, de l'est marseillais, et aussi de l'aire métropolitaine, en recherchant une cohérence avec les orientations de développement des autres pôles économiques.

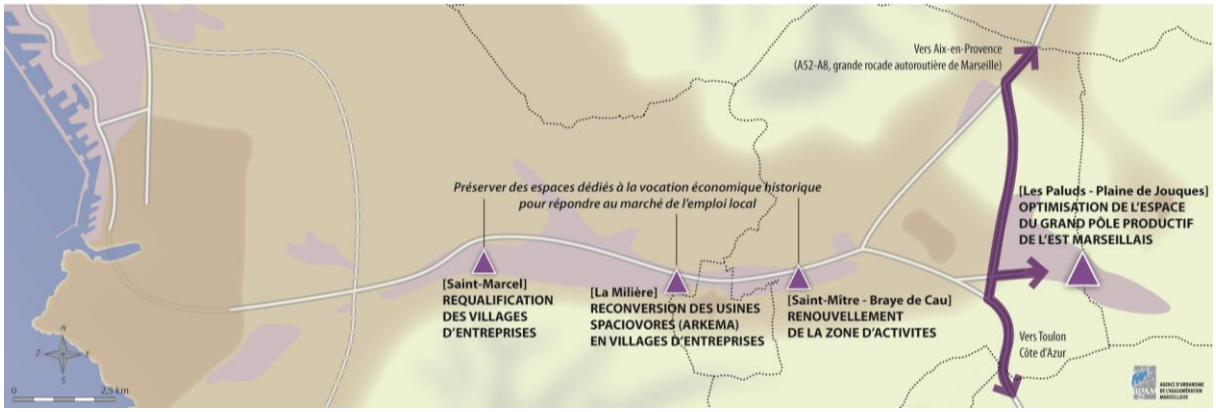
Identifier les sites préférentiels pour chaque vocation économique

Le maintien et le développement de chaque vocation économique nécessite des conditions de localisation particulières.

Déterminer les stratégies d'implantation des établissements, selon leur vocation
Les stratégies d'implantations des établissements se basent (plus ou moins, selon la vocation économique) sur des besoins de visibilité, d'accessibilité et de desserte, de proximité (aux partenaires commerciaux, aux entreprises, aux universités), d'insertion urbaine, d'offre foncière …

Localiser des espaces privilégiés pour le développement de chaque vocation
En mettant en perspectives ces besoins par rapport aux conditions que les collectivités offrent (ou pourront offrir), il est possible de déterminer des sites préférentiels pour le développement de chaque vocation économique.

Préserver des espaces pour l'accueil de PMI dans toute la vallée, conforter le pôle productif majeur de l'est de Marseille (Aubagne-Gémenos)



INDUSTRIE : maintenir et requalifier des espaces d'activités productives pour répondre au marché de l'emploi

L'industrie reste le plus grand pourvoyeur d'emplois dans les espaces économiques de la vallée de l'Huveaune (1 emploi sur 5). En regroupant 70 % des emplois industriels du Pays d'Aubagne et de l'Étoile et 20 % des emplois industriels de Marseille, la vallée de l'Huveaune confirme sa vocation industrielle historique et son rôle d'espace productif de l'est marseillais.

Préserver l'industrie qui reste créatrice d'emplois

Avec seulement 10 % de demandes satisfaites en espaces d'accueils à destination des PME-PMI[2], la vallée de l'Huveaune reste un secteur très attractif pour les activités productives. Les conditions d'accessibilité, conjuguées à un environnement historiquement tourné vers l'industrie, font de ce territoire un espace à enjeux pour le maintien de PMI entre les deux centres urbains de Marseille et d'Aubagne. Conserver des zones économiques productives dans l'ensemble de la vallée de l'Huveaune permet également de ne pas exclure de ce territoire économique des emplois moins qualifiés.

Cependant, les établissements commerciaux et tertiaires génèrent une forte concurrence sur l'espace aux activités productives dont les stratégies d'implantation s'établissent sur le plus long terme. Cette concurrence impose aux collectivités de mener une veille active sur les espaces à préserver pour accueillir les activités productives.

Requalifier et densifier des espaces d'activités vieillissants

Aujourd'hui, les zones à vocation industrielle sont saturées et vieillissantes. Sur les secteurs de Saint-Marcel et de la Milière à Marseille, et dans les zones de Saint-Mître – Braye-de-Cau ou des Paluds à Aubagne, la question de requalification est centrale.

[2] Source : DTZ – ATIS REAL

Maintenir des espaces productifs dans l'ensemble de la vallée, et les rendre plus fonctionnels

La vallée doit offrir aux entreprises des espaces d'activités plus fonctionnels, plus lisibles et plus attractifs. Cependant, la requalification des zones d'activités existantes ne doit pas générer des surcoûts trop élevés qui limiteraient l'extension et l'installation de PMI.

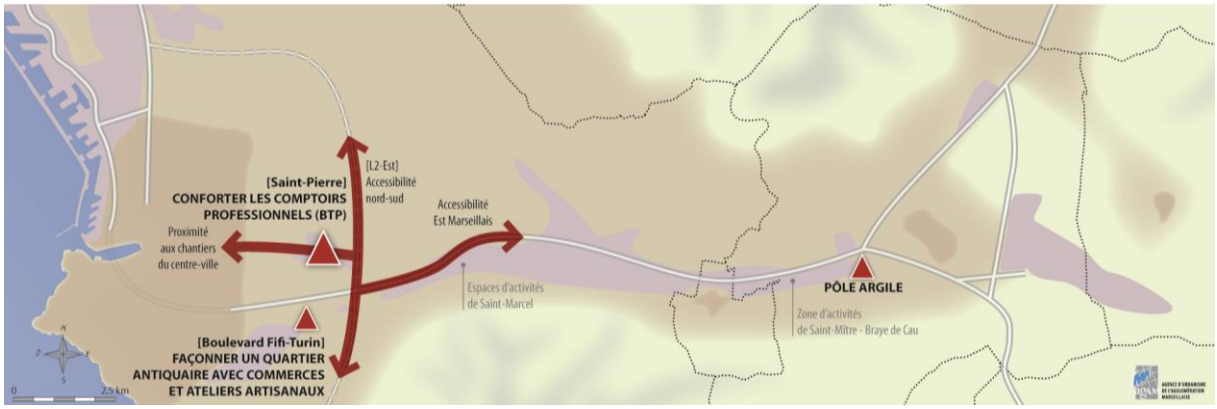
À terme, les usines « spaciovores » (ARKEMA par exemple) pourraient laisser la place à des villages d'entreprises mieux insérés dans l'environnement urbain de la vallée de l'Huveaune.

Optimiser l'espace pour répondre aux besoins fonciers

L'espace économique d'Aubagne-Gémenos (les Paluds et la Plaine de Jouques) constitue le grand espace industriel de l'est de Marseille. La qualité de la desserte autoroutière est l'un des facteurs qui a favorisé l'implantation de PME-PMI dans cet espace économique de 8 000 emplois.

Pour faire face à la demande croissante des entreprises, le Pays d'Aubagne et de l'Étoile a prévu d'étendre la ZI des Paluds sur 17 ha. Dans un contexte de raréfaction foncière, la question de l'extension continue des espaces économiques au détriment des terres agricoles doit être soulevée. Ce grand espace économique doit faire l'objet d'une optimisation de l'espace, sous forme de densification ou de mutualisation des aires de stationnement et des espaces logistiques.

L'artisanat, une vocation économique qui nécessite d'être proche des centres urbains



ARTISANAT : un tissu à préserver et à conforter, à proximité des centres urbains

Le tissu artisanal est déjà très présent dans la vallée de l'Huveaune, et notamment à proximité du centre de Marseille. Le quartier Saint-Pierre se caractérise par une forte concentration d'ateliers artisanaux. Les artisans sont aussi établis, de façon disséminée, dans d'autres espaces économiques de la vallée de l'Huveaune (à Saint-Marcel notamment, ou dans la zone de Saint-Mître – Braye-de-Cau à Aubagne).

Préserver une vocation indispensable à la ville, et à son renouvellement

Si l'artisanat peut apparaître comme une activité contraignante sur l'environnement urbain (espaces de stockage, ateliers dégradés, flux des véhicules professionnels, nuisances sonores …), elle n'en demeure pas moins indispensable à la vie et à l'évolution d'une ville.

Répondre au besoin de proximité des artisans du BTP aux centres urbains

Dans le contexte de renouvellement urbain, les artisans du BTP recherchent la proximité au centre-ville de Marseille, où se déploie la majorité des chantiers. La situation géographique du quartier Saint-Pierre répond parfaitement à ce besoin de proximité au centre urbain.

Privilégier l'accessibilité routière à la desserte en transports en commun

Outre la condition de proximité, les comptoirs professionnels doivent être facilement accessibles par les artisans du BTP. En fonction des besoins en transport de matériaux, la qualité de la desserte routière est un facteur majeur dans la stratégie d'implantation des entreprises artisanales. La mise en service de la L2-Est étaye la proposition de l'agAM de conforter les comptoirs professionnels et les artisans du BTP dans le quartier Saint-Pierre.

Conforter l'artisanat traditionnel en requalifiant leur espace dédié

L'artisanat ne se résume pas seulement aux activités de BTP. L'artisanat se compose aussi d'activités de petite production et de réparation qu'il convient de soutenir en améliorant leur lisibilité.

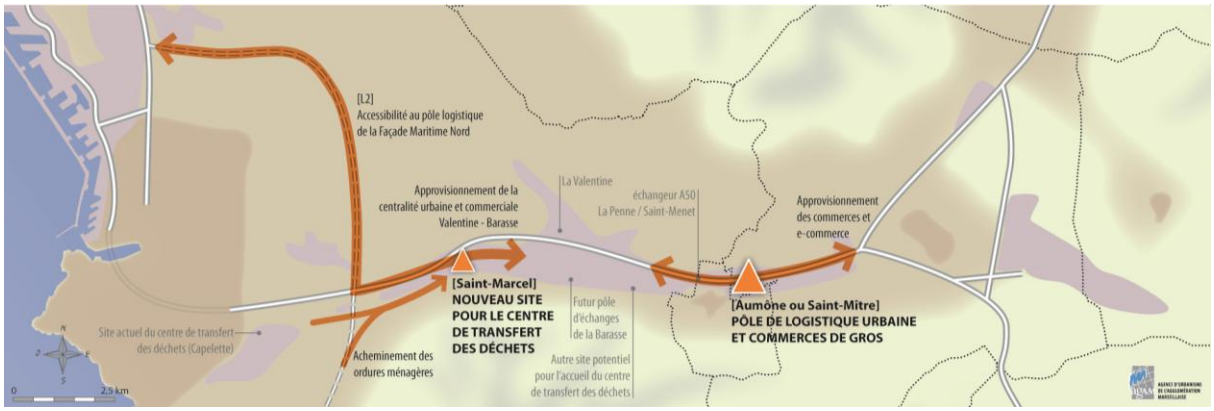
Façonner un quartier d'antiquaires autour du boulevard Fifi-Turin

Le boulevard Fifi-Turin se compose de commerces et d'ateliers artisanaux. Quelques antiquaires composent déjà ce tissu artisanal. Afin de conforter et de développer ces « vieux-métiers » qui favorisent l'animation de la ville, une action de requalification du boulevard Fifi-Turin pourrait être engagée.

Les artisans de la filière argile regroupés au sein d'une Cité de l'Argile à Aubagne

Pour redynamiser la filière argile, le Pays d'Aubagne et de l'Étoile a engagé la reconversion de l'ancien bâtiment du marché de gros afin d'y installer la Cité de l'Argile. Cet espace est destiné à rassembler les artisans de la filière argile (santonniers, céramistes …). Depuis juin 2009, il accueille le Système Productif Local PROMETERRE ainsi que le Pôle Régional d'Innovation et de Développement Économique Solidaire (PRIDES). Au-delà de sa vocation économique, la Cité de l'Argile contribuera à affirmer l'identité du territoire, notamment grâce à sa situation en entrée de ville (visibilité depuis l'A50).

La logistique urbaine et le commerce de gros au cœur du corridor économique de l'Huveaune



LOGISTIQUE URBAINE & COMMERCE DE GROS : aménager un pôle de logistique urbaine au cœur de la vallée

La logistique et le commerce de gros représentent plus de 10 % des emplois des espaces économiques de la vallée. Ces activités génèrent des flux routiers et sont relativement consommatrices d'espace.

Conforter le commerce de gros

Le commerce de gros est, avec l'industrie, mais dans une moindre mesure, une activité historique de la vallée de l'Huveaune. Il est intiment lié à l'activité artisanale qu'il alimente. Les commerces de gros doivent être facilement accessibles par la route. Cette vocation pourrait être confortée dans le secteur d'Aubagne – La Penne-sur-Huveaune, où elle est déjà bien ancrée.

Aménager un pôle de logistique urbaine ?

La vallée de l'Huveaune n'a pas vocation à assurer le rôle de plate-forme logistique de l'espace métropolitain. Par contre, elle pourrait disposer d'un pôle de logistique urbaine, pour assurer la logistique du dernier kilomètre.

La grande logistique assurée par la Façade Maritime Nord

L'activité logistique de Marseille est concentrée sur la Façade Maritime Nord. 80 % de flux de marchandises qui entrent dans Marseille transitent par cet espace logistique. Avec la mise en service de la L2, les conditions d'approvisionnement en marchandises de la vallée de l'Huveaune, depuis la Façade Maritime Nord, seront améliorées.

Un pôle de logistique urbaine au cœur de la vallée de l'Huveaune ?

Le développement de la logistique urbaine au cœur de la vallée de l'Huveaune répondrait aux besoins des entreprises et des résidents (en lien avec l'essor du e-commerce).
Un espace dédié pourrait être aménagé entre les deux centres urbains de Marseille et d'Aubagne, entre les deux pôles commerciaux de la Valentine et de la Martelle.

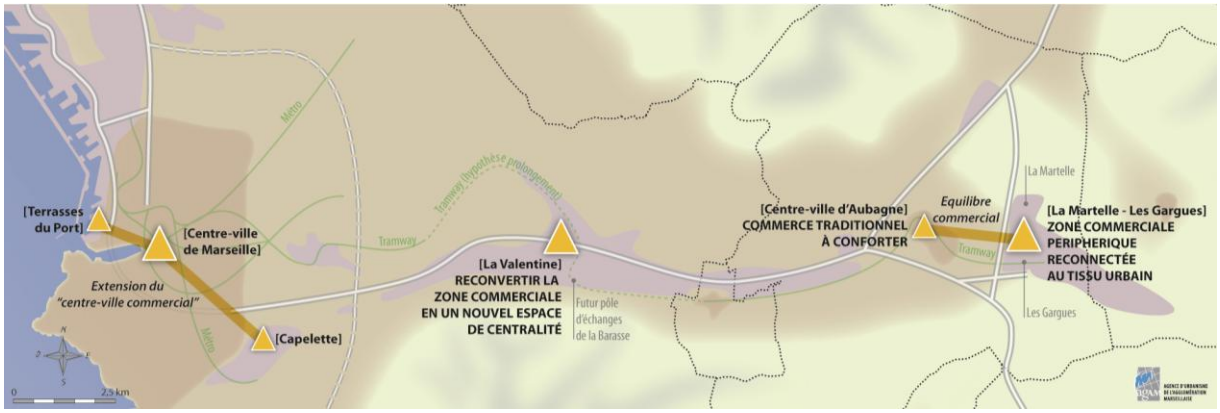
Le secteur de Saint-Mître apparaît approprié pour accueillir ce pôle. Sa desserte autoroutière est assurée par l'échangeur de La Penne-sur-Huveaune / Saint-Menet. En outre, des voies internes aux zones d'activités desservent les établissements, jouant d'ores et déjà le rôle de trame active[3]. Le pôle de logistique urbaine pourrait bénéficier de branchements ferrés.

Déplacer le centre de transfert des déchets de la Capelette à Saint-Marcel

Le centre de transferts des déchets est un site fonctionnel urbain qui génère une activité de logistique. Une réflexion est en cours au sein de MPM pour déplacer cet équipement situé dans la ZAC de la Capelette, afin de ne pas entraver la valorisation de ce quartier en pleine mutation urbaine et économique[4].

Parmi les sites d'accueil potentiels identifiés par l'agAM, celui de Saint-Marcel répond au critère de proximité au centre urbain, et ne nuit pas au développement d'activités économiques tertiaires ou commerciales. À l'inverse, l'installation du centre de transferts des déchets sur un terrain situé à proximité du futur pôle d'échanges de La Barasse, le long de la RN8 (axe potentiel de TCSP), apparaît incompatible avec les principes d'organisation économique énoncés dans cette étude[5].

Des zones commerciales de périphérie à repenser



COMMERCE : accompagner la mutation des pôles commerciaux

Le développement commercial de la vallée de l'Huveaune est dynamisé par deux pôles à fort rayonnement : la Martelle et la Valentine.
La Martelle, qui comptabilise 121 000 m² de surface de vente[6], est le deuxième pôle commercial périphérique des Bouches-du-Rhône (derrière Plan-de-Campagne, 177 000 m²). Son offre est plutôt orientée vers l'équipement de la maison.

[3] Maillage de voies, irrigant des espaces d'activités, dédiées aux déplacements des poids lourds et des véhicules professionnels.

[4] cf. page 25 : « CAPELETTE – PONT-DE-VIVAUX – SAINT-PIERRE : privilégier des activités en lien avec le centre-ville »

[5] cf. page 21 : « TERTIAIRE : valoriser le tissu économique autour des pôles d'échanges, des gares TER et des axes de TCSP »

[6] Source : Schéma de Développement Commercial des Bouches-du-Rhône. (Données 2004).

La Valentine compte 109 000 m² de surface de vente, davantage spécialisée vers l'équipement de la personne.
Avec ces deux pôles, la vallée de l'Huveaune regroupe une surface commerciale supérieure à celle de Plan-de-Campagne et propose une offre élargie.

Concevoir la vallée de l'Huveaune comme un seul espace commercial

La concurrence frontale entre la Valentine et la Martelle peut être perçue comme un facteur d'émulation et de complémentarité dans un espace commercial bi-polaire. La rivalité entre les commerces, notamment entre des enseignes locomotives (IKÉA à la Valentine et ALINÉA à la Martelle, par exemple), génère une agrégation d'enseignes d'une même thématique (équipement de la maison, équipement de la personne, culture-loisirs …). Cette émulation tend à renforcer l'offre commerciale de la vallée de l'Huveaune et sa position au sein de l'espace métropolitain. Cependant, il convient de veiller à l'équilibre de l'armature commerciale de la vallée qui se compose également du centre-ville d'Aubagne (20 000 m²) et du futur centre commercial à La Capelette (25 000 m²).

Donner de l'urbanité aux zones commerciales de périphérie

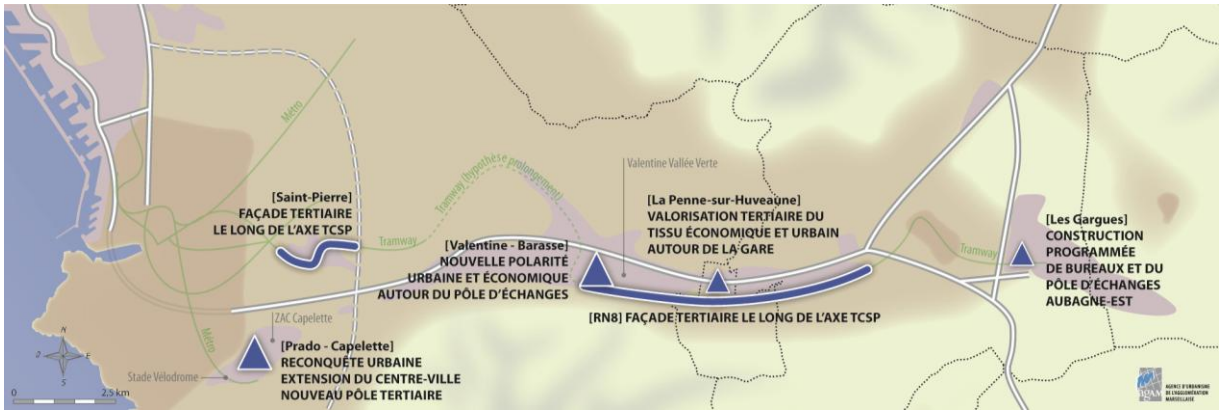
L'offre commerciale ne constitue plus le seul facteur d'attractivité des espaces commerciaux. La qualité urbaine (et plus particulièrement celle des espaces publics) et la desserte en transport en commun apparaissent de plus en plus discriminantes pour l'attractivité globale de la zone.

La Valentine et la Martelle ne peuvent plus être de simples zones commerciales de périphérie. Elles doivent devenir de véritables lieux de vie urbaine. Il s'agit d'appliquer à l'échelle des pôles commerciaux, les stratégies utilisées par des enseignes comme IKÉA qui consiste à diversifier ses activités (par de la restauration par exemple) afin d'attirer les consommateurs. L'implantation d'équipements publics (et notamment culturels) ainsi que l'amélioration de l'accessibilité TC favorisent la diversification et l'essor de la mixité fonctionnelle des zones commerciales.

Les Gargues, une opération pour conforter le pôle commercial et le relier à la ville
À Aubagne, cette stratégie est déployée dans le projet des Gargues. La construction de 80 000 m² de SHON commerciale, complémentaires à l'offre de la Martelle, se traduira par une forme architecturale plus urbaine. Ce pôle commercial s'intégrera à un nouveau morceau de ville composé de 800 logements, d'un pôle d'échanges, d'un parc, ou encore d'un multiplex.

La Valentine, vers un nouvel espace de centralité
La restructuration de la Valentine en un espace de centralité urbaine, en lien avec l'aménagement du pôle d'échanges de La Barasse, pourra notamment s'appuyer sur la construction d'équipements culturels et de loisirs.

Le tertiaire, l'activité économique à implanter dans les zones de bonne desserte des transports en commun



TERTIAIRE : valoriser le tissu économique autour des pôles d'échanges, des gares TER et des axes de TCS

Le tertiaire est aujourd'hui l'activité économique la plus créatrice d'emplois dans la vallée. Ce développement tertiaire se traduit par la construction de bureaux-parcs et tend à se poursuivre, notamment dans le cadre de la reconquête urbaine engagée dans le secteur Prado – Capelette.
Le tertiaire est la vocation qui favorise le plus la densification de l'emploi. Elle génère d'importants flux domicile-travail. Le développement tertiaire doit donc être privilégié autour des pôles d'échanges, des gares TER et des axes de TCSP.

Créer des pôles tertiaires autour des pôles d'échanges

L'aménagement programmé des pôles d'échanges de la Barasse et d'Aubagne-Est permet de valoriser le tissu urbain et économique avoisinant. La DTA des Bouches-du-Rhône confirme que, « *outre leur vocation à faciliter les échanges entre modes de transport et favoriser le recours aux transports collectifs, ils [les pôles d'échanges] constitueront de véritables polarités urbaines au service des territoires environnants* ». Autour des pôles d'échanges, les tissus urbains seront donc densifiés et requalifiés (architecture et aménagements de qualité).

Six à huit hectares voués aux activités tertiaires dans le projet des Gargues
À Aubagne, le pôle d'échanges Est sera construit aux Gargues, structurant ainsi le futur quartier. Outre la construction programmée de 800 logements et de 80 000 m² de SHON à vocation commerciale, le projet des Gargues inclura des activités tertiaires. 15 à 20 % de la surface du site des Gargues sera dédiée à la construction de bureaux.

Un fort potentiel tertiaire autour du pôle d'échanges de la Barasse
L'aménagement du pôle d'échanges de la Barasse pourrait s'inscrire au cœur d'un projet urbain dont le potentiel, estimé par l'agAM, s'élève à un millier de logements, 38 000 m²

de bureaux et 14 000 m² de commerces. L'ensemble du quartier pourrait faire l'objet d'une densification et d'une requalification urbaine, ainsi que d'une valorisation du tissu économique (en privilégiant la vocation tertiaire), à l'image du programme Valentine Vallée Verte en cours de réalisation.

Valoriser le tissu économique autour des gares TER et des axes de TCSP

La valorisation économique par le développement tertiaire peut être menée au-delà des seuls pôles d'échanges métropolitains. L'ensemble des infrastructures de transport en commun (gares TER et axes de TCSP) constituent des sites privilégiés pour l'accueil d'activités de bureaux et de services.

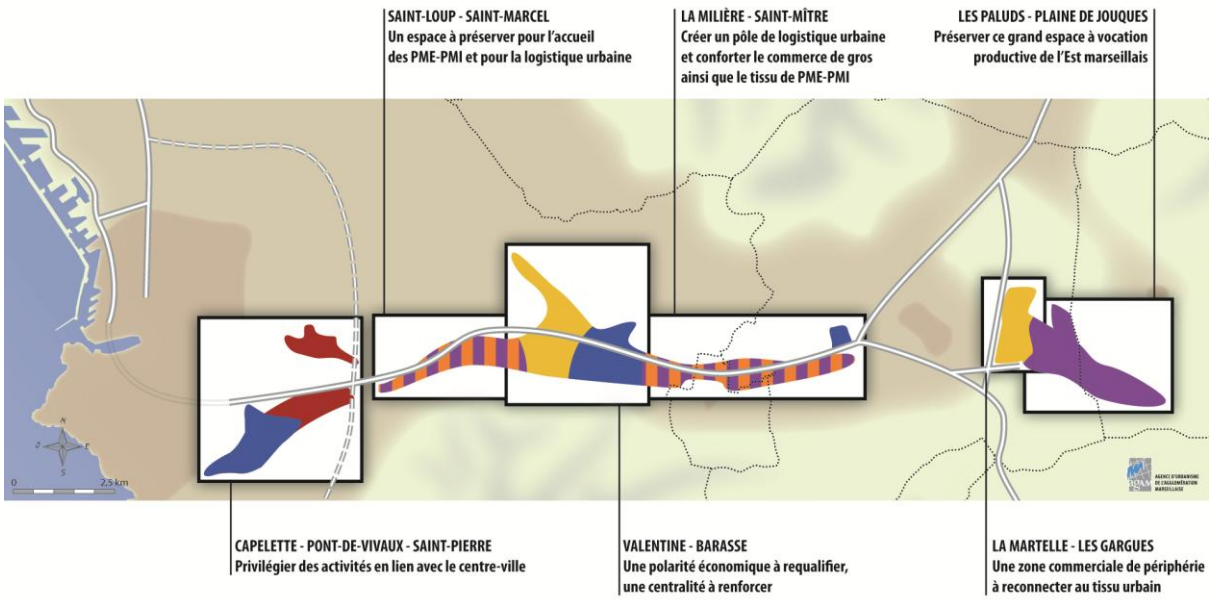
Dégager des opportunités le long des axes de TCSP pour une valorisation tertiaire

Si le secteur de Saint-Pierre est préférentiellement voué aux activités artisanales, il peut aussi accueillir des activités tertiaires le long de l'axe du tramway.
Entre Aubagne et La Penne-sur-Huveaune (voire jusqu'à La Barasse), la création programmée d'un TCSP pourra être valorisée en intégrant des activités tertiaires en façade de la RN8.

Tertiairiser le tissu économique autour de la gare de La Penne-sur-Huveaune

La mise en service de la 3e voie ferrée Marseille-Aubagne améliorera la desserte TER de La Penne-sur-Huveaune. Avec un cadencement programmé d'un TER toutes les 10 minutes en heure de pointe, le tissu économique autour de la gare pourrait être valorisé et optimisé, par la construction de programmes de bureaux. Ainsi, le noyau villageois de La Penne-sur-Huveaune pourra être redynamisé.

Principe d'organisation économique proposé pour la vallée de l'Huveaune



Vocations économiques dominantes

- *industrie*
- *artisanat*
- *logistique urbaine & commerce de gros*
- *commerce*
- *tertiaire*

Orientations d'aménagement économique

Propositions d'évolution des espaces économiques de la vallée

Après avoir déterminé les principes de localisation des activités économiques ainsi que leurs sites d'implantation privilégiés dans la vallée, des orientations d'aménagement doivent être proposées.

Une approche séquentielle du territoire, de la Capelette à Gémenos, permet de formuler des orientations non pas à l'échelle de la vallée, mais à l'échelle de chaque séquence.
Six séquences sont identifiées sur la base d'une logique urbaine et fonctionnelle. Elles se caractérisent par une vocation économique dominante préférentielle.

Intégrer dans les réflexions les dynamiques existantes et les coups-partis

Chaque séquence de la vallée se compose d'un tissu économique en perpétuelle évolution. Les réflexions menées dans le cadre de cette étude intègrent les mutations urbaines et économiques engagées, par le marché et/ou les collectivités.

Identifier des atouts qui favorisent l'essor d'une activité

Certains coup-partis, certaines mutations urbaines ou économiques engagées, ou même certaines opportunités foncières (sites mutables) tendent à favoriser le développement d'une activité économique (industrielle, artisanale, logistique, commerciale ou tertiaire). Il s'agit donc de mettre en évidence, pour chaque séquence, les dynamiques spatiales qui favorisent le développement ou le renforcement d'une vocation économique.

Proposer des orientations à intégrer aux documents d'urbanisme

Enfin, pour chacune des séquences sont proposées des orientations d'aménagement (qui poursuivent des objectifs de lisibilité, de cohérence et d'optimisation de l'espace) afin de développer ou de renforcer la vocation économique dominante privilégiée.

CAPELETTE – PONT-DE-VIVAUX – SAINT-PIERRE : privilégier des activités en lien avec le centre-ville

Les espaces économiques de la première séquence de la vallée de l'Huveaune abritent environ 7 200 emplois. Cette première séquence se compose de trois secteurs : la Capelette, Pont-de-Vivaux et Saint-Pierre.

Le quartier de la Capelette est en cours de mutation. Historiquement dédiées à des petites activités de production, de stockage et de commerce de gros, les zones d'activités, vieillissantes, intègrent désormais des bureaux ou des commerces de détail (zone d'activités Eiffel par exemple). De nombreuses friches subsistent dans ce secteur.

Le secteur de Pont-de-Vivaux et du boulevard Fifi-Turin se composent d'un tissu industriel du milieu du XIX^{e} siècle. D'anciens tènements industriels font l'objet de mutation (PAE Saint-Loup sur le site de l'usine BAUDOUIN), alors que d'autres sites ont déjà fait l'objet d'une requalification (l'espace central de l'ancienne verrerie BSN a été transformé en un espace mixte : pôle automobile, commerce de gros, cuisine industrielle). Le manque de lisibilité nuit au potentiel économique du secteur.

Le secteur de Saint-Pierre se compose d'ateliers artisanaux, de villages d'activités, de la zone des Faïenciers (associant un pôle tertiaire – ACTIPOLE – à des activités de PME-PMI) et de sites fonctionnels urbains (dépôts SNCF, dépôt tramway, caserne des CRS …).

La reconquête urbaine de la Capelette et la redynamisation du secteur Prado au bénéfice des activités tertiaires

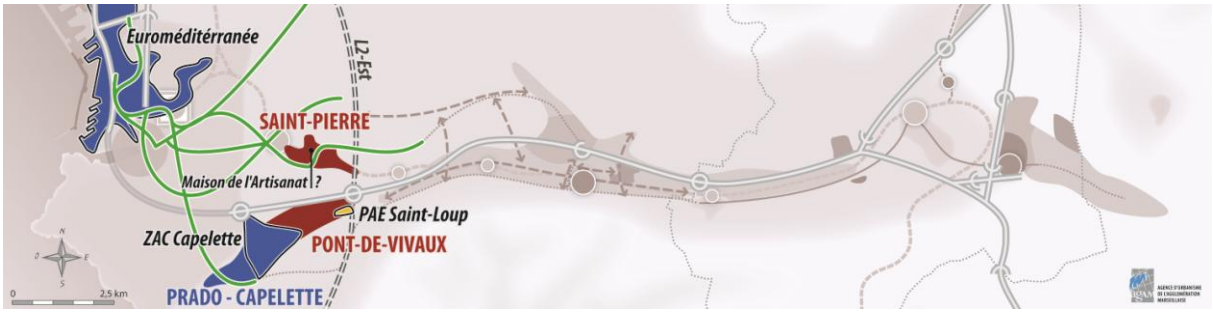
Le secteur Prado-Capelette constitue, toute proportion gardée, le pendant d'Euroméditérranée, en termes de reconquête urbaine, d'extension du centre-ville et de potentiel de développement tertiaire. L'implantation en cours de grands équipements à la Capelette, conjuguée à la redynamisation autour du stade Vélodrome, donneront à ce quartier un rayonnement métropolitain.

Fifi-Turin, une vocation artisanale pour lier Capelette à Pont-de-Vivaux ?

Le tissu urbain autour du boulevard Fifi-Turin représente une opportunité pour créer du lien entre la Capelette (dominante tertiaire) et l'hippodrome (vocation ludiquo-sportive). L'émergence d'un pôle antiquaire favoriserait l'animation de ce quartier.

Le renforcement de l'artisanat à Saint-Pierre

La proximité au centre-ville et l'amélioration de l'accessibilité routière (L2) du secteur Saint-Pierre répondent aux besoins de l'activité artisanale, et plus particulièrement aux comptoirs professionnels. L'installation envisagée de la Maison de l'Artisanat (siège de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat et centre de formation) favorisait l'émulation du tissu artisanal. Néanmoins, la façade urbaine le long de la ligne de tramway sera opportunément valorisée par une densification en logements et en emplois (tertiaire notamment)



Orientations d'aménagement proposées par l'agAM :

- Capelette : privilégier les activités économiques de centralité (tertiaire dense et équipements collectifs).
- *Délocaliser les comptoirs professionnels et les artisans (vers Saint-Pierre et Pont-de-Vivaux) et le village de l'automobile (vers La Valentine ?).*
- Pont-de-Vivaux et Saint-Pierre : pérenniser le tissu d'entreprises micro-locales (artisanales et « vieux métiers ») en repensant leur intégration dans un tissu urbain plus lisible et plus dense.
- *Pont de Vivaux : conforter la vocation ludiquo-sportive en prenant en compte le risque inondation (conserver l'hippodrome, zone d'expansion des crues). Requalifier le boulevard Fifi-Turin en favorisant l'émergence d'un pôle antiquaire, afin de créer du lien entre Pont-de-Vivaux et la Capelette.*
- *Saint-Pierre : valoriser le tramway par une densification de l'emplois.*

SAINT-LOUP – SAINT-MARCEL : un espace à préserver pour l'accueil des PMI et pour la logistique urbaine

Entre Saint-Loup et Saint-Marcel, s'est constitué un tissu économique composé de plusieurs villages d'entreprises construits sur des anciens tènements industriels (notamment sur le site de l'ancienne usine TITAN CODER). Ces villages d'entreprises (la zone d'activités du MASTER PARK par exemple) sont plutôt orientés vers des activités de production et de logistique urbaine. Par ailleurs, cette séquence accueille aussi des activités moins valorisantes pour la vallée, à l'image des ferrailleurs, qui impactent notamment la qualité paysagère du site. Cette espace économique compte près de 2 500 emplois.

Une vocation productive et de logistique déjà ancrée dans le secteur

Le tissu de PME-PMI déjà constitué dans le secteur de Saint-Loup – Saint-Marcel est un élément essentiel pour conforter la vocation productive et la logistique urbaine.

En maintenant dans cette séquence de nombreuses activités industrielles (certes, plus légères que par le passé), la vallée de l'Huveaune peut conserver sa vocation économique historique. Ainsi, c'est toute la dynamique industrielle, encore pourvoyeuse d'emplois, qui peut être préservée.

Des conditions d'accessibilité compatibles avec les activités productives et de logistique urbaine

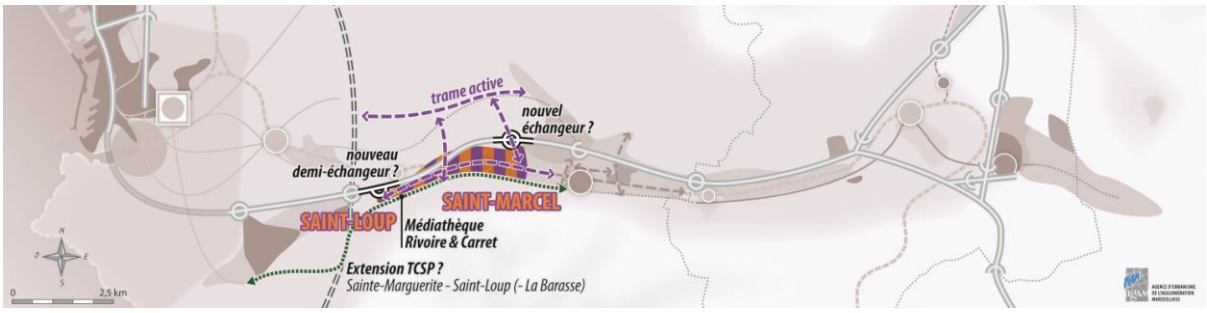
Le projet de trame active[7] offrira une meilleure accessibilité à ce secteur proche du centre-ville. Des voies seront spécialement réservées à la circulation des véhicules professionnels. Par ailleurs, la construction, prévue dans le POS, d'un nouvel échangeur sur l'A50 (avenue des Libérateurs) et d'un demi-échangeur à Saint-Loup, pourrait améliorer davantage les conditions de desserte autoroutières des espaces économiques de Saint-Loup – Saint-Marcel.

La qualité potentielle de l'accessibilité routière et autoroutière rend pertinent le renforcement de la vocation productive et de la logistique urbaine dans cette séquence.

Un axe potentiel de TCSP à valoriser

Dans de précédents travaux, l'agAM avait proposé une extension du métro de Saint-Marguerite à Saint-Loup, avec possibilité de prolongement jusqu'à la Barasse (hypothèse gare TGV). Dans cette hypothèse, les tissus urbains autour des stations de métro pourraient être valorisés par l'implantation de bureaux et de services.

[7] La trame active est une des composantes du nouveau maillage viaire de la vallée (la trame écossaise), en cours de réalisation. La trame active s'appuie sur des voies existantes qu'il convient de relier, afin d'irriguer les zones d'activités. Elle est dédiée aux déplacements des poids lourds et des véhicules professionnels.



Orientations d'aménagement proposées par l'agAM

- Conforter la vocation productive et de logistique urbaine et rendre les espaces d'activités plus lisibles et plus attractifs.
    - *Requalifier et densifier des zones d'activités (site TITAN CODER par exemple) afin d'accueillir des nouveaux établissements.*
    - *Conforter des zones d'activités à vocation productive et de logistique urbaine (Master Park).*

- Tisser la trame active afin de favoriser la desserte des espaces productifs et les établissements de logistique urbaine.
    - *Créer un nouvel échangeur (avenue des Libérateurs) et un demi-échangeur (à hauteur de Saint-Loup).*

En cas de création d'un TCSP sur l'axe de la RN8 (de Saint-Loup à la Barasse), valoriser les espaces d'activités de Saint-Marcel en insérant des programmes de bureaux.

VALENTINE – BARASSE : une polarité économique à requalifier, une centralité à renforcer

Historiquement, la Valentine est un site d'accueil de grands établissements industriels (HEINEKEN, NESTLÉ, PANZANI, SBM). La Valentine est devenue progressivement (avec le SDAU de 1975 notamment) une zone commerciale de périphérie, autant sur le terrain de l'offre thématique (importance de l'équipement de la maison, consommation alimentaire hebdomadaire) que sur celui de l'accessibilité (véhicule personnel). Le tissu urbain de cette zone (et plus particulièrement ses espaces publics) s'est dégradé. Cependant, l'implantation d'enseignes de centralité (PRINTEMPS, FNAC) et d'équipements (cinéma, complexe sportif) a contribué à donner plus d'urbanité à ce pôle commercial. En 2004, la surface de vente[8] de la Valentine s'élève à 109 000 m².
Par ailleurs, des villages d'entreprises ont été construits dans les années 1990 sur des espaces d'activités productives reconquis (site des anciennes usines PECHINEY par exemple).
Au total, le secteur Valentine – Barasse regroupe 7 000 emplois.

La Barasse, un pôle d'échanges facteur de requalification urbaine et de redynamisation commerciale

La construction programmée d'un pôle d'échanges métropolitain à la Barasse[9] va faire de Valentine – Barasse un nouvel espace de centralité.
Ce pôle d'échanges, gare TER (voire TGV[10]) et potentiellement point de connexion des tramways marseillais et aubagnais, redynamisera la zone commerciale de la Valentine en offrant une alternative au tout voiture.
Le passage éventuel de la ligne de tramway (des Caillols au pôle d'échanges de la Barasse) au sein de la zone commerciale représente une véritable opportunité de requalification des espaces publics.
Inscrire le pôle d'échanges dans un projet urbain contribuerait à la valorisation et la revitalisation du quartier de la Barasse.

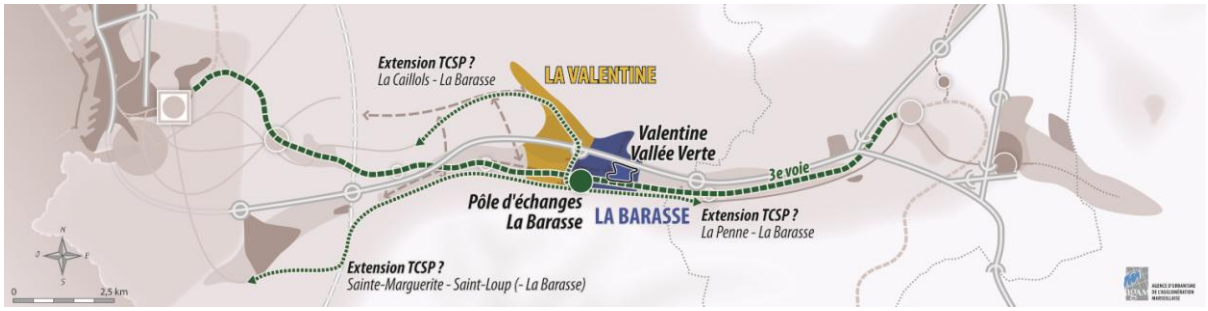
De grands sites industriels valorisables autour du pôle d'échanges

Le site de l'ancienne usine NESTLÉ est en cours de renouvellement avec le projet Valentine Vallée Verte. D'autres tènements industriels pourraient être requalifiés et revalorisés. C'est le cas du site SBM qui pourrait s'inscrire dans le périmètre d'un projet urbain Valentine-Barasse. Le site de l'usine PANZANI représente un potentiel foncier important, tout comme le site HEINEKEN.

[8] Source : Schéma de Développement Commercial des Bouches-du-Rhône. (Données 2004).

[9] L'agAM estime un potentiel de 6 000 à 8 000 voyageurs quotidiens, dans l'hypothèse d'un rabattement des bus et tramways.

[10] Hypothèse d'une gare TGV à la Barasse, complémentaire à Saint-Charles.



Orientations d'aménagement proposées par l'agAM :

- Requalifier la zone de la Valentine, diversifier son offre commerciale et intégrer d'autres fonctions urbaines
    - *Construire un mall à thématique commercial original (loisirs créatifs, bien-être, village bio ...) connecté au mall historique et au pôle d'échanges par des voies douces.*
    - *Aménager les espaces publics, structurer des trames de circulation douce et mutualiser les parkings.*
    - *Renforcer l'offre en équipement culturel et loisirs ainsi qu'en restauration-café.*
    - *Accroître la lisibilité du pôle commercial en construisant un signal fort visible de l'A50.*

- Développer des programmes de bureaux autour du pôle d'échanges

LA MILIÈRE – SAINT-MÎTRE : développer la logistique urbaine, conforter le commerce de gros et les PME-PMI

L'extrémité marseillaise de la vallée – secteur de La Milière – accueille l'usine ARKEMA (site SEVESO).
À La Penne-sur-Huveaune et Aubagne, les espaces d'activités s'étendent de part et d'autre de l'A50.
Au nord de l'A50, la zone de l'Aumône se compose d'immeubles de bureaux et de concessionnaires auto/moto (CITROËN, YAMAHA, SUZUKI, FORD …). Un parc tertiaire va être construit à Camp Major.
Au sud de l'A50, la zone de Saint-Mître se caractérise d'un tissu économique hétérogène regroupant PME-PMI, artisanat, commerce de gros. La qualité des aménagements reste pauvre (voirie, signalétique), notamment au nord de l'Huveaune où le tissu urbain est dégradé.
Les zones d'activités économiques de cette séquence regroupent environ 2 800 emplois.

Des conditions d'accessibilité et de desserte favorables à l'implantation d'un pôle de logistique urbaine

La zone de l'Aumône bénéficie de la proximité à l'échangeur de La Penne-sur-Huveaune / Saint-Menet. Sa desserte interne est assurée par des voies qui lui sont propres (pas de conflits d'usage avec les déplacements de résidents). Toutes les conditions de desserte routière sont réunies pour le développement d'un pôle de logistique urbaine sur cet espace.

Insertion de la LGV : une opportunité de renouveler la zone de Saint-Mître

L'impact que pourra avoir la construction de la LGV sur une voie de desserte de la zone d'activités de Saint-Mître nord (chemin de la Vallée) représente une opportunité pour renouveler et restructurer cet espace d'activités dégradé.

Des dessertes lourdes de TC favoriseront l'émergence d'activités tertiaires

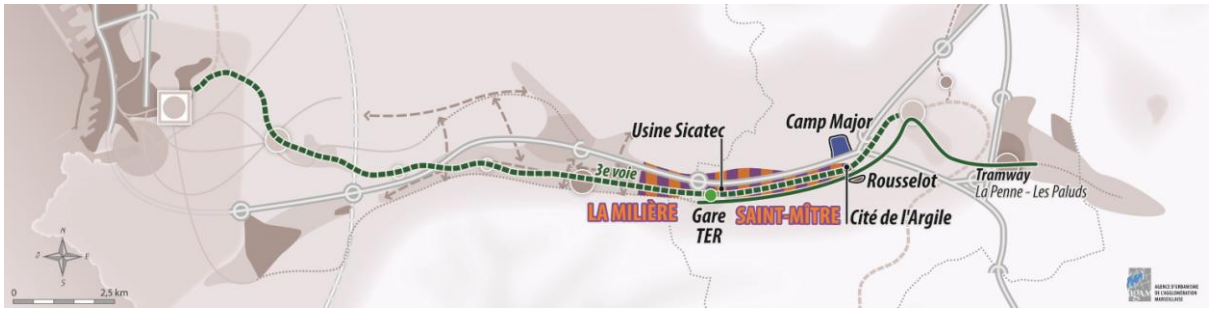
Les projets engagés de 3^{e} voie ferrée et de tramway pourront être valorisés par du tertiaire.

La gare de La Penne-sur-Huveaune : une centralité renforcée grâce à la 3^{e} voie
L'ouverture de la 3^{e} voie entrainera une forte amélioration de la desserte ferroviaire de La Penne-sur-Huveaune. La qualité de cette desserte devra être valorisée par une densification du tissu économique autour de la gare.

La façade de la RN8, futur axe TCSP, propice à une valorisation tertiaire
La création d'un tramway (dont le bilan de la concertation vient être tiré) sur la RN8 constitue un levier d'action pour renouveler, densifier et valoriser le tissu urbain et économique, en privilégiant le développement tertiaire.

L'émergence d'un pôle argile

À Aubagne, les collectivités engagent la reconversion du marché de gros pour y installer la Cité de l'Argile. Cette nouvelle structure regroupera les artisans de la filière argile en entrée de ville, le long de l'A50, renforçant ainsi l'identité de ce territoire.



Orientations d'aménagement proposées par l'agAM :

- Préserver la vocation productive au sein d'espaces d'activités à requalifier
  - *Reconvertir les usines et les entrepôts en villages d'entreprises à vocation productive, plus lisibles et plus fonctionnels.*
  - *Restructurer la zone d'activités de Saint-Mître nord (entre l'Huveaune et l'A50) en insérant la LGV.*

- Aménager un pôle de logistique urbaine dans la zone de Saint-Mître ou de l'Aumône.

- Valoriser les axes de TCSP et la gare TER
  - *Construire une façade tertiaire le long de la RN8 (futur axe de TCSP),*
  - *Privilégier des programmes de bureaux à proximité de la gare de la Penne-sur-Huveaune et intégrer des activités de services dans le noyau villageois.*

LA MARTELLE – LES GARGUES : une zone commerciale de périphérie à reconnecter au tissu urbain

La zone commerciale d'Aubagne – la Martelle – emploie environ 2 500 personnes. Avec 121 000 m² de surface de vente[11], plutôt orientée vers l'équipement de la maison, la Martelle est l'un des pôles commerciaux majeurs des Bouches-du-Rhône. Son aire de chalandise s'étend jusqu'en dans l'ouest Varois. Cette zone dispose de grandes enseignes complémentaires à celles de la Valentine (ALINÉA, DÉCATHLON, BOULANGER) ou similaires (LEROY MERLIN). La Martelle est un espace commercial de périphérie dédié au tout voiture, les espaces publics se résumant à de vastes aires de stationnement (relativement bien végétalisées dans cette zone).

Les Gargues, moteur de la redynamisation du pôle commercial

Le projet des Gargues a pour objectif de créer du lien entre les tissus économiques du centre-ville (services et commerces de proximité), de la zone des Paluds (PME-PMI) et de la Martelle (zone commerciale périphérique).
La construction d'un nouveau morceau de ville avec des formes urbaines innovantes (pour les locaux commerciaux notamment) peut favoriser une dynamique de requalification urbaine dans la zone commerciale de la Martelle.

Pôle d'échanges et tramway : une alternative au tout voiture

L'intégration dans le quartier des Gargues d'un pôle d'échanges (Aubagne-Est), notamment connecté au futur tramway, offrira à l'espace commercial d'Aubagne un mode d'accès alternatif à la voiture particulière. Comme à la Valentine, le tramway peut être un levier d'action pour favoriser l'essor de formes urbaines plus denses et plus adaptées à la circulation piétonne.

Orientations d'aménagement proposées par l'agAM :

- Veiller à l'équilibre commercial entre le centre-ville et le pôle de la Martelle renforcé par les Gargues.
- Densifier la zone commerciale de la Martelle en réduisant notamment l'espace dédié au stationnement.

[11] Source : Schéma de Développement Commercial des Bouches-du-Rhône. (Données 2004).

LES PALUDS – PLAINE DE JOUQUES : préserver ce grand espace à vocation productive de l'est marseillais

L'espace d'activités d'Aubagne-Gémenos regroupe principalement des PME-PMI et emploie environ 8 000 salariés (5 000 sur les Paluds à Aubagne et 3 000 sur la Plaine de Jouques à Gémenos), soit 25 % des emplois des espaces d'activités de la vallée de l'Huveaune.
Le lotissement industriel des Paluds (40 ha) a été aménagé à la fin des années 1960. Cette zone a été étendue de 75 ha à la fin des années 1970 et enrichie du centre de vie Agora. En continuité de cette zone d'activités, Gémenos a aménagé la Plaine de Jouques sur une centaine d'hectares. Depuis plusieurs années, des commerces (à l'étroit dans la zone de la Martelle) se sont installés dans la zone industrielle des Paluds. Cette situation engendre un manque de lisibilité de l'espace économique ainsi que des conflits d'usage de la voirie (entre les flux de logistique et de clientèle). La Plaine de Jouques se caractérise par un tissu urbain de meilleure qualité et d'une bonne signalétique.

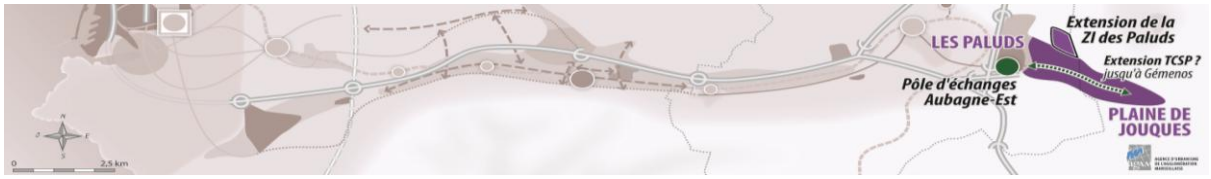
Un espace économique très bien desservi par le réseau autoroutier
L'espace d'activités d'Aubagne-Gémenos bénéficie d'une situation et d'une accessibilité privilégiées, au carrefour autoroutier de Marseille – Toulon – Aix-en-Provence. La qualité de cette desserte autoroutière constitue un atout majeur pour conforter cet espace dans sa vocation d'accueil des PME-PMI.

Un espace d'activités productives déconnecté des espaces résidentiels
Dans la vallée de l'Huveaune (Saint-Marcel, La Milière, Saint-Mître …), les industries côtoient – ou côtoyaient – les noyaux villageois et, plus généralement, les secteurs habités. Cette proximité entre les établissements productifs et les espaces résidentiels répond à l'objectif de mixité mais nuit au cadre de vie des résidants de la vallée. L'isolement (relatif) de l'espace d'activités productives d'Aubagne-Gémenos vis-à-vis des tissus urbains résidentiels, permet aux établissements les plus contraignants (bruit, flux PL, espace de stockage ...) de s'y implanter. Néanmoins, les Paluds et la Plaine de Jouques n'ont pas vocation à accueillir des industries lourdes et polluantes.

Orientations d'aménagement proposées par l'agAM :

- Préserver cet espace pour l'accueil d'activités productives.
  - *Optimiser l'espace en densifiant et en mutualisant notamment les aires de stationnement.*

  Améliorer l'accessibilité à ce pôle d'activités
  - *Compléter l'échangeur autoroutier (au niveau des Gargues) et fluidifier la circulation en entrée et sortie de l'autoroute.*
  - *Prolonger le tramway d'Aubagne jusqu'en dans la Plaine de Jouques.*
- Mener des projets inter-EPCI
  - *Gérer le risque inondation.*
  - *Harmoniser la signalétique*



B - Est Etang de Berre

Au centre géographique du territoire métropolitain, le secteur Est-Berre à l'interface des territoires de la Communauté d'agglomération du Pays d'Aix (CPA) et de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole se situe au cœur :

- d'un corridor de déplacements métropolitains qui superpose :
    - les accès aux trois portes internationales de la métropole (Fos, Aéroport, Aix TGV)
    - les rabattements sur le corridor notamment les pôles d'échanges en émergence dans ce territoire (gare des Aymards)
    - les déplacements générés par l'activité du pôle
- des enjeux de développement de la métropole : le secteur constitue un espace économique et commercial majeur, et intègre le pôle de compétitivité PEGASE autour d'Eurocopter
- d'enjeux urbains
    - de compatibilité entre les projets de développement, l'agriculture et l'environnement (Plaine de Châteauneuf –secteur de Valbacol)
    - de requalification et de renouvellement (Centre de Marignane – zone des Estroublans et abords de la RN 113 sur Vitrolles)

Dans le cadre d'une précédente démarche partenariale avec l'AUPA, la Région et RFF sur la création du pôle d'échanges des Aymards, l'agAM a réalisé un diagnostic territorial et étudié les fonctionnalités du pôle.

Elle a ensuite prolongé ce travail en élaborant en 2008 des propositions d'orientations d'aménagement et de déplacements centrées sur le pôle des Aymards. Le contexte électoral de cette période n'a cependant pas permis la poursuite des travaux partenariaux sur la base de ces 3 scénarios.

Sur la base d'éléments de diagnostic actualisés de ces précédents travaux, la démarche menée au titre de la convention de coopération métropolitaine porte sur les enjeux de déplacements et de renouvellement des espaces économiques du secteur Est Berre (communes de Marignane, Vitrolles, St Victoret, Gignac-la-Nerthe et Châteauneuf-les-Martigues). Elle vise à définir des orientations qui permettent d'alimenter les SCOT de MPM et CPA et donnent de la lisibilité territoriale aux grands acteurs économiques de ce secteur « inter-SCOT ».

Des entretiens individuels ont été réalisés avec plusieurs grands acteurs économiques et institutionnels du territoire (Aéroport, ville de Vitrolles, SITEEB, Conseil Général, entretiens prévus avec Eurocopter et Marignane). Cependant, le contexte de débat sur la métropole n'a pas favorisé un portage politique de la démarche. Des réunions avec les élus de MPM et de la CPA pourraient être organisées début 2010.

En attendant, cette partie :

- présente les principaux points de diagnostic sur les problématiques de l'organisation des déplacements et d'évolution des espaces économiques,
- identifie des projets et orientations qui pourraient être reprises dans les SCOT.

1 - Des espaces d'activités attractifs et vieillissants

Les communes de MPM des rives de l'Etang de Berre (Marignane, Saint Victoret, Gignac et Châteauneuf-les-Martigues), s'organisent autour du pôle urbain Marignane-Vitrolles à partir d'un « patchwork » de lotissements, d'immeubles de logements collectifs et d'activités économiques « extensives » (industrielles, artisanales ou logistiques ou liées à l'aéroport). L' étalement urbain a été favorisé par le faible relief de cet espace.

Dans cet environnement périurbain, la présence de l'aéroport et d'Eurocopter permettent d'imaginer une tertiarisation/densification des espaces d'activités de ce territoire, sous condition de requalification d'espaces aujourd'hui obsolètes, et d'une organisation performante de la desserte TC de ce territoire.

➔ **une tendance au renforcement de la vocation économique**

- 52000 emplois soit près de 10% de l'emploi de MPM et CPA
- Ces dix dernières années, l'emploi a augmenté sensiblement plus vite que la population.

➔ **une représentation significative des secteurs de l'industrie et du transport**

- 30 % des salariés ont une activité industrielle (8% à l'échelle de MPM). Les implantations d'Eurocopter sont partagées entre Vitrolles et Marignane.
- Les secteur des transports, avec l'aéroport implanté sur Marignane, représente le deuxième secteur d'activité du territoire

➔ **3 projets de ZAC en cours de réalisation** sur MPM dans un contexte de raréfaction des ressources foncières disponibles en extension de MPM

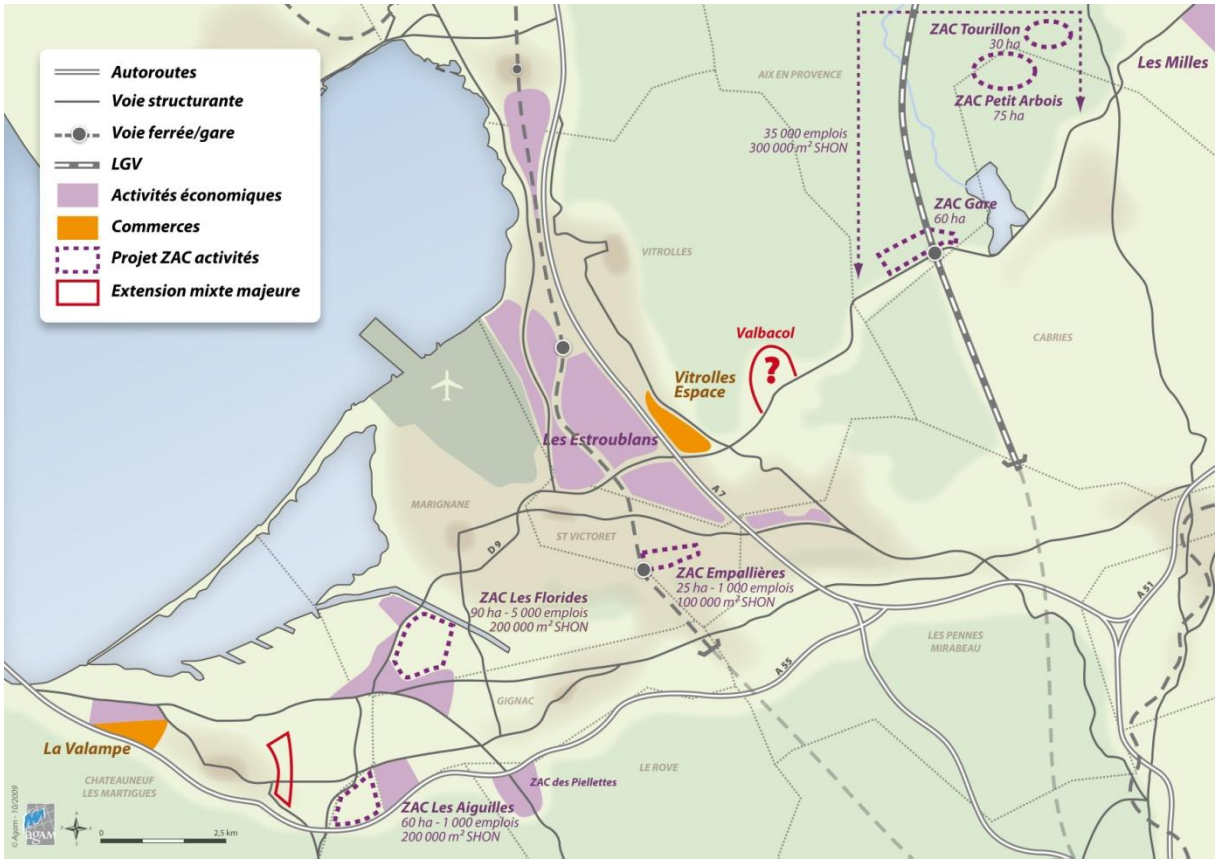
ZAC	Surface en ha	Vocation / projets	Potentiel SHON en m2	Potentiel emplois
Aiguilles	60	logistique	80 000	1 000
Florides	90	Production Sous-traitants Eurocopter	200 000	5 000
Empallières	25	Tertiaire – production?	100 000	1 000

Les travaux en cours d'élaboration du SCOT de MPM ont posé la question de structuration d'un pôle tertiaire complémentaire pour le long terme à proximité de l'aéroport

➔ Sur Vitrolles, il reste très peu de disponibilité foncière dans les espaces d'activités. Plusieurs nouvelles ZAC à vocation tertiaire et technopolitaine sont en cours ou prévues au nord-est sur la commune d'Aix, sur le plateau de l'Arbois :

ZAC	Surface en ha	Vocation / projets	Potentiel SHON en m2	Potentiel emplois
Gare Aix TGV	60	tertiaire	300 000	3 500
Tourillon	30	technopolitaine		
Petit Arbois	75	technopolitaine		

Sur le talus du plateau, le domaine de Valbacol -dont une grande partie est protégée au titre des espaces natura 2000 et de la loi littoral- pourrait accueillir un projet mixte (habitat et économie) qui reste à définir.



➔ A plus long terme, la raréfaction d'espaces disponibles pour l'accueil d'activités sur ce pôle très attractif pose les questions :

- du renouvellement des espaces d'activités existants, dont certains (Les Estroublans Anjoly notamment) apparaissent largement obsolètes
- de création de nouvelles zones d'activités mieux intégrées dans leur environnement.

L'adaptation des formes et densités des espaces à vocation d'activité permettrait de créer plus d'emplois sur un même site. Dans ces conditions, l'attractivité de ces espaces devient directement dépendante des réponses de déplacements en transport collectif que les collectivités pourront mettre en œuvre.

2 - Un territoire aménagé pour la voiture

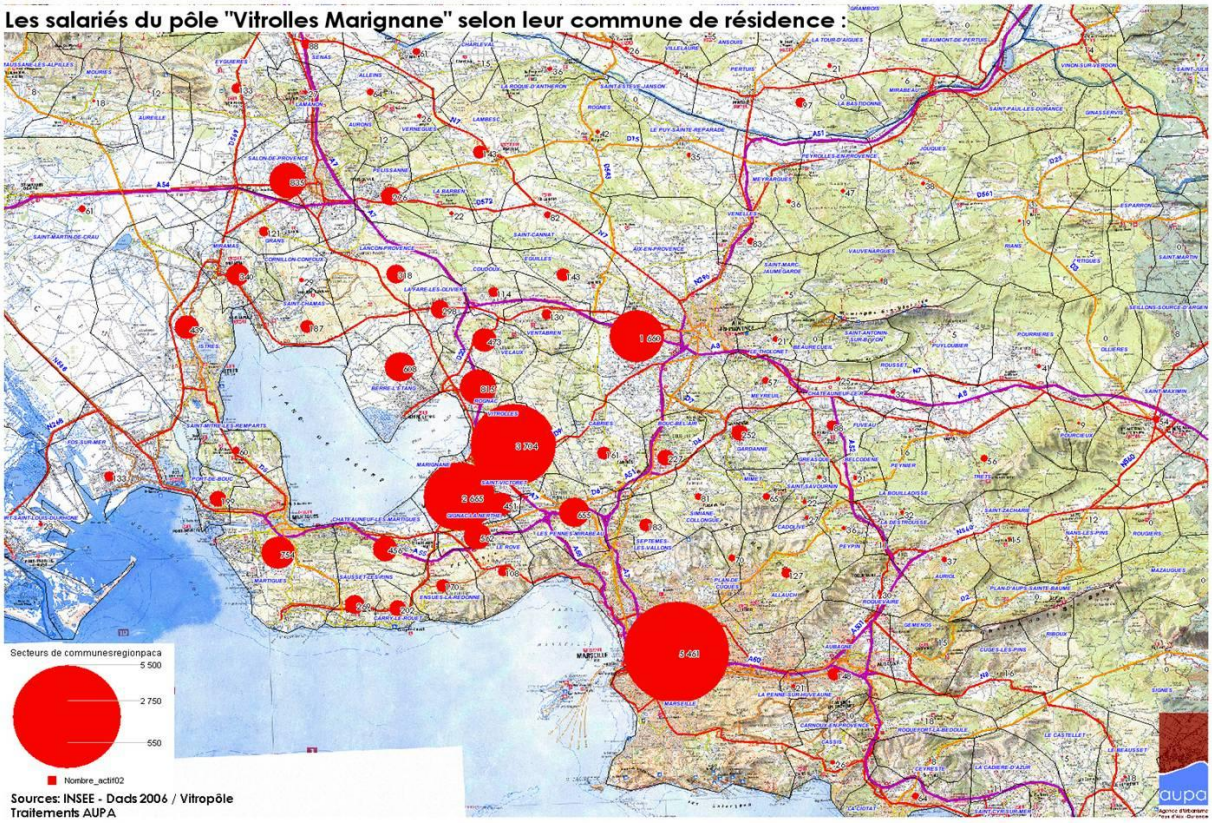
Le caractère diffus de l'urbanisation rend particulièrement complexe la mise en œuvre de transports en commun performants : ils représentent environ 3% des déplacements du territoire contre près de 80% pour la voiture !

➔ **Un territoire qui appartient à plusieurs bassins de déplacements :**

- Vitrolles, Marignane, Saint Victoret et Gignac appartiennent au bassin de déplacements de l'Est Etang de Berre avec Rognac et Berre.
- Châteauneuf-les-Martigues fonctionne en interface avec ce bassin et l'Ouest de l'Etang (Martigues, Istres, Fos et Miramas)

➔ **un territoire très ouvert vers l'extérieur avec autant d'emplois que d'actifs**

- Près de 52 000 emplois pour 45 000 actifs (recensement 2006) : 29 000 emplois sur MPM e 23 000 sur Vitrolles (nettement plus que d'actifs : 17 000)
- 70 % des emplois sont occupés par des salariés résidants hors des communes considérées (source déclarations Annuelles de Données Sociales DADS)

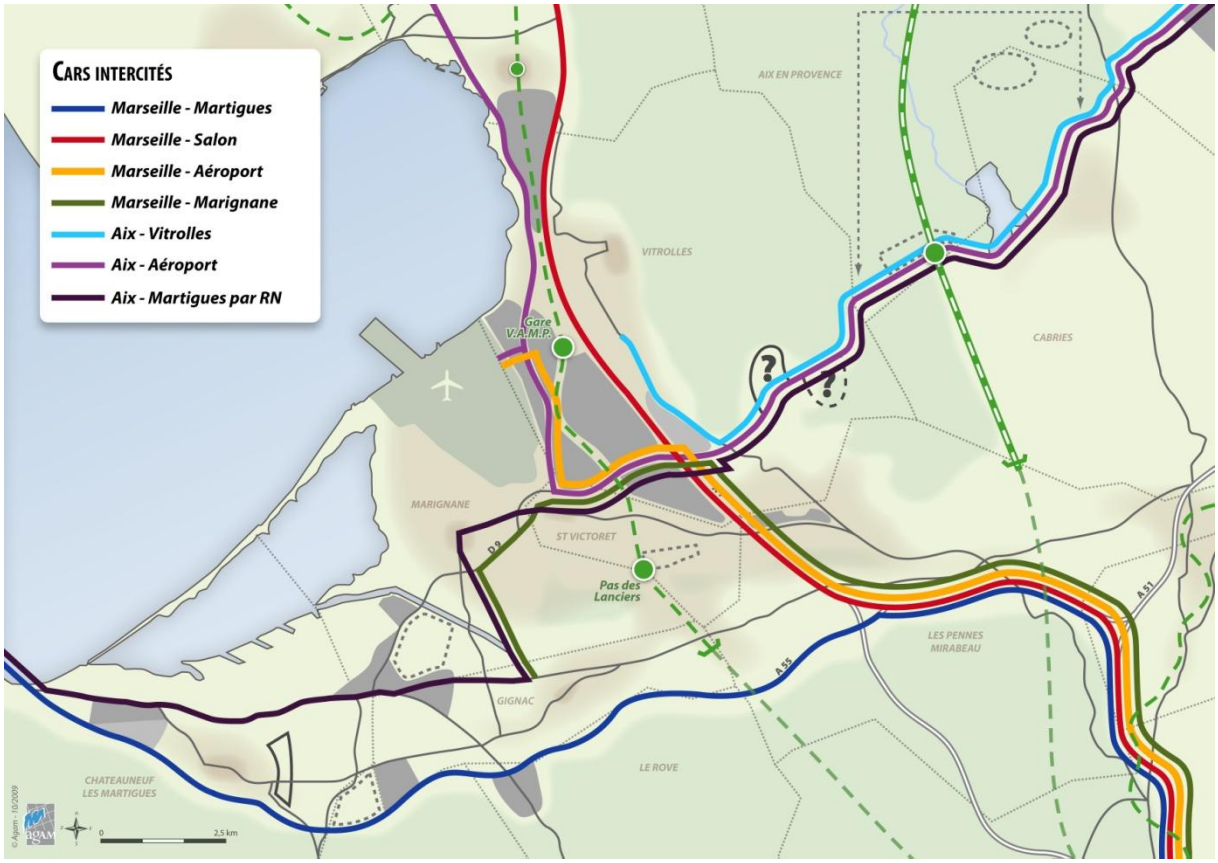


➔ **une congestion progressive des réseaux routiers**

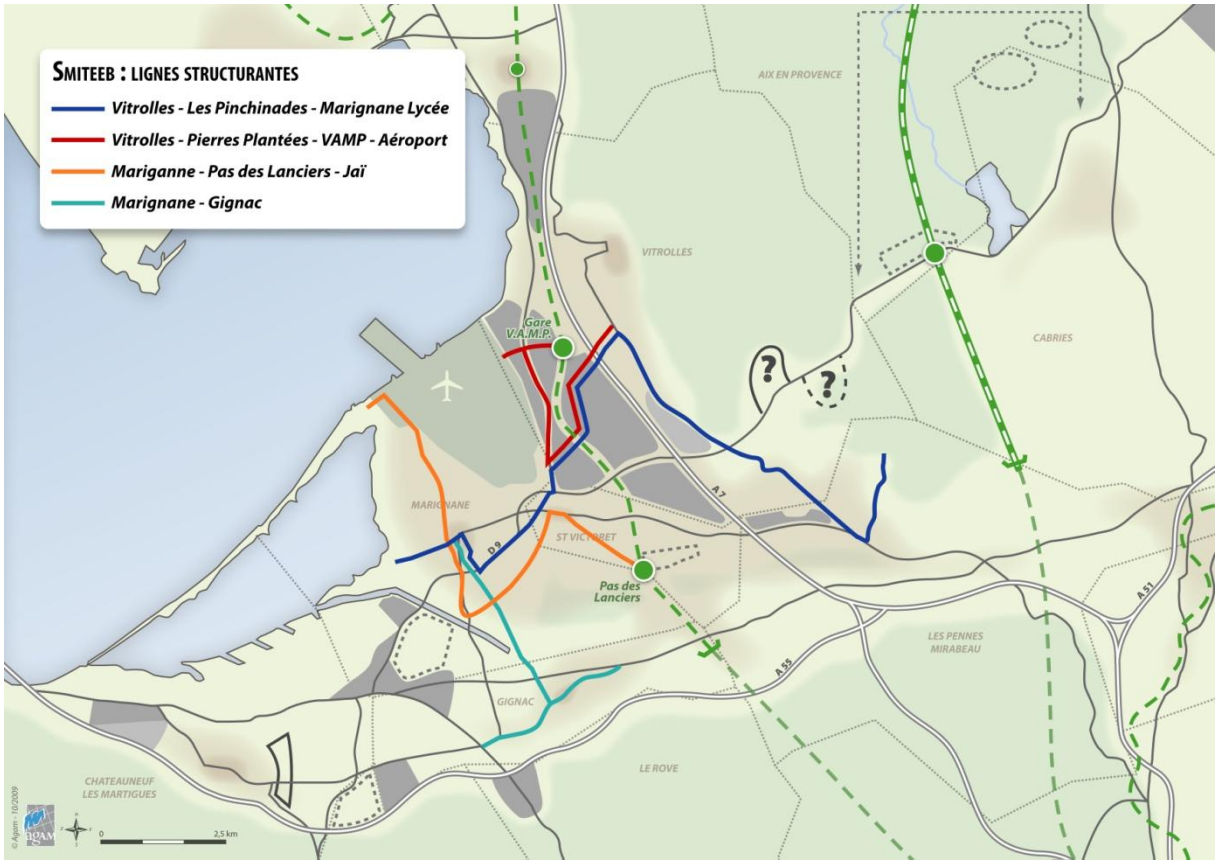
- Au droit de l'aéroport et des zones d'activités de Marignane/ Vitrolles, l'A7 et l'ensemble des bretelles d'entrée/sortie du territoire sont quotidiennement encombrées à l'heure de pointe
- Des conflits d'usage surviennent sur certaines voies, qui remplissent à la fois des fonctions de transit et de desserte des quartiers d'habitation (RD9 à Marignane)

➔ **un territoire desservi par plusieurs réseaux de TC peu coordonnés**

- **Accessibilité externe :**
  - **Desserte par bus :** l'aéroport et les principaux pôles urbains (Marignane, Vitrolles) sont desservis par le réseau de bus du Conseil Général, qui assure également une navette routière directe entre la gare St Charles à Marseille et l'aéroport.
  - **Desserte ferrée :**
    - La gare de pas de Lanciers sur Marignane est la gare « historique » du territoire. Relativement éloignée des principaux pôles urbains elle souffre d'un déficit d'accessibilité et d'une sous capacité des parkings.
    - Depuis mars 2009, la nouvelle halte ferroviaire des Aymards (VAMP), positionnée en surplomb d'Eurocopter, offre une desserte ferrée de cette entreprise et de l'aéroport, complétée par des terminaisons en bus. Cependant, la faible fréquence de la desserte et les multiples retards sur la ligne (40% des trains en retard ou supprimés depuis Marseille) entravent la « montée en charge » de cette halte.
    - Au départ des Aymards, le long et sinueux parcours d'accès à la gare par la route, l'absence de fléchage depuis l'autoroute et le coût du parking, sont particulièrement dissuasifs pour l'utilisation de la gare par les habitants du territoire.



- **Accessibilité interne :**
    - Les bus du SMITEEB Syndicat mixte de transport de l'Est Etang de Berre desservent les pôles urbains et espaces d'activités du territoire autour d'une ligne structurante allant de Vitrolles à Marignane (Ligne 24). Depuis cette année, un service de bus baptisé « busactiv » offre une desserte régulière des grandes zones d'activité Marignane et Vitrolles en heure de pointe, à la demande en dehors de ces heures et de ces zones.



➔ Des modes doux très peu représentés.

La part des modes doux dans ce territoire est faible : moins de 20 % contre 35% en moyenne sur MPM.

3 - Une nécessaire valorisation des (projets et potentialités) de TC par des projets de renouvellement/requalification des espaces d'activités

➔ plusieurs projets de TC en cours ou prévus

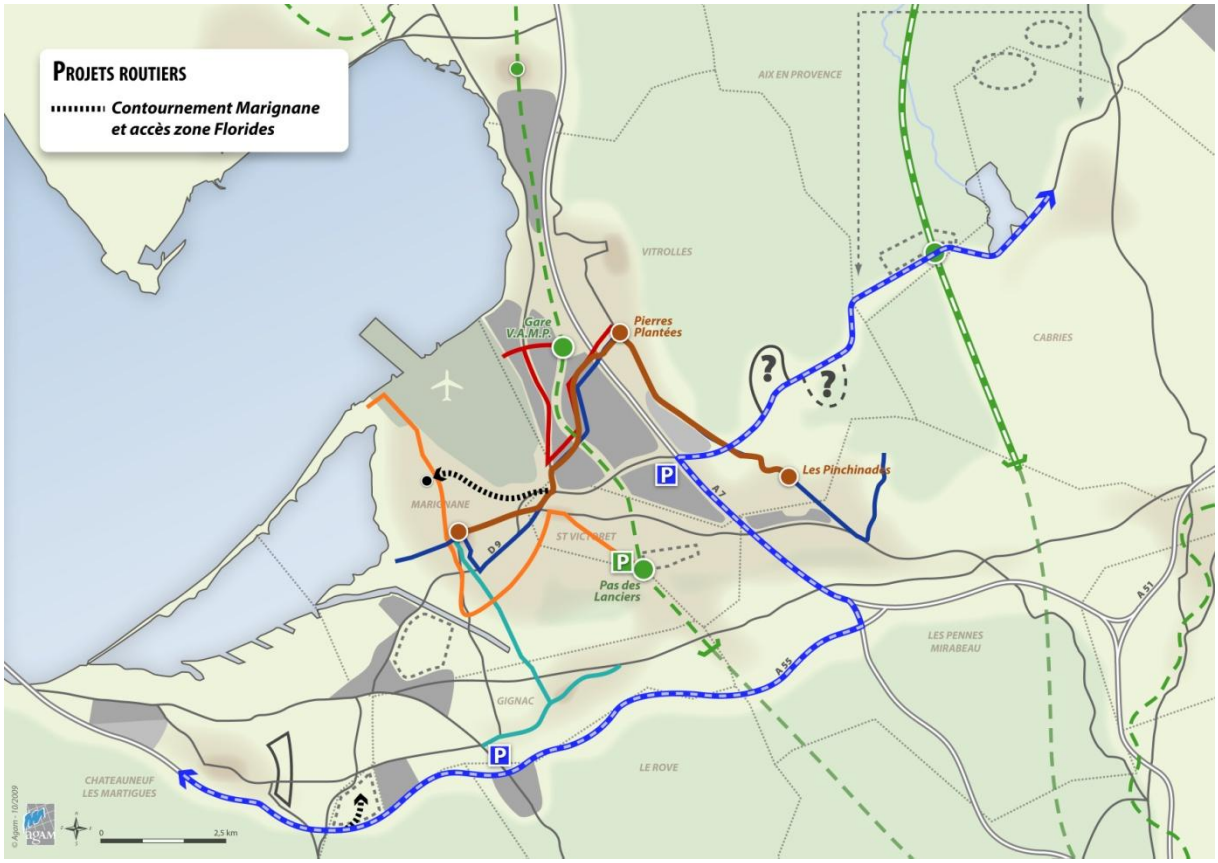
Plusieurs projets d'amélioration de la desserte TC sont prévus :

- **Ligne transmétropole Martigues-Aix :** le conseil général va mettre en place une ligne directe par autoroute entre ces deux pôles, avec deux arrêts prévus sur le territoire Est Berre : aux pielettes sur la communes du Rove, et au niveau de carrefour Vitrolles

- **Bus à haut niveau de service Marignane- Vitrolles :** Le SMITEEB a un projet de Bus à haut niveau de service entre Marignane et Vitrolles (ligne 24). Un appel à subvention de l'Etat est prévu dans le cadre du second tour de l'appel d'offre Grenelle pour la réalisation de TCSP

- **Gare de Pas des Lanciers :** Aménagement d'un parking par MPM (site à trouver)

➔ **Un projet routier de contournement de Marignane**



➔ **Des potentialités TC complémentaires identifiées pour le territoire**

Par ailleurs, les infrastructures existantes offre un important potentiel de développement des TC, à partir de la valorisation et recherche de complémentarité entre les deux gares de Pas des Lanciers et des Aymars, et sous condition d'une amélioration significative de l'offre de service TER, en terme de fréquence et de ponctualité :

- **Aménagement d'une gare routière au droit du pôle des Aymards :** ce projet, initialement prévu en phase 2 d'aménagement du pôle des Aymards, est aujourd'hui suspendu faute de maître d'ouvrage identifié. Cette gare, qui devait se situer en surplomb de la halte ferroviaire, offrirait un accès plus direct au train pour les vitrollais, sous condition d'aménagement attractif (funiculaire, escalator…) pour desservir la gare, et de la requalification au moins partielle de la zone d'activité des estroublans au bout de laquelle se situerait la gare.

- **Pas des lanciers et voie des pétroliers :**
  - A partir de pas des lanciers, possibilité d'utilisation de la voie des pétroliers (emprise préservée au PDU de MPM) pour une desserte interne du territoire.
  - Potentialité de prolongation de cette voie jusqu'à Martigues

- **Pôle des Aymards :**
    - Potentialité de réalisation d'une connexion directe Aymards – Aéroport par une infrastructure de type tram-train.
    - Potentialité de triangulation de cette infrastructure avec la voie des pétroliers.

En outre, la géographie du territoire offre un **important potentiel de développement des modes doux.** Le schéma mode doux de MPM de 2008 proposait plusieurs pistes de solutions qui pourraient être étendues à la desserte des zones d'activités.

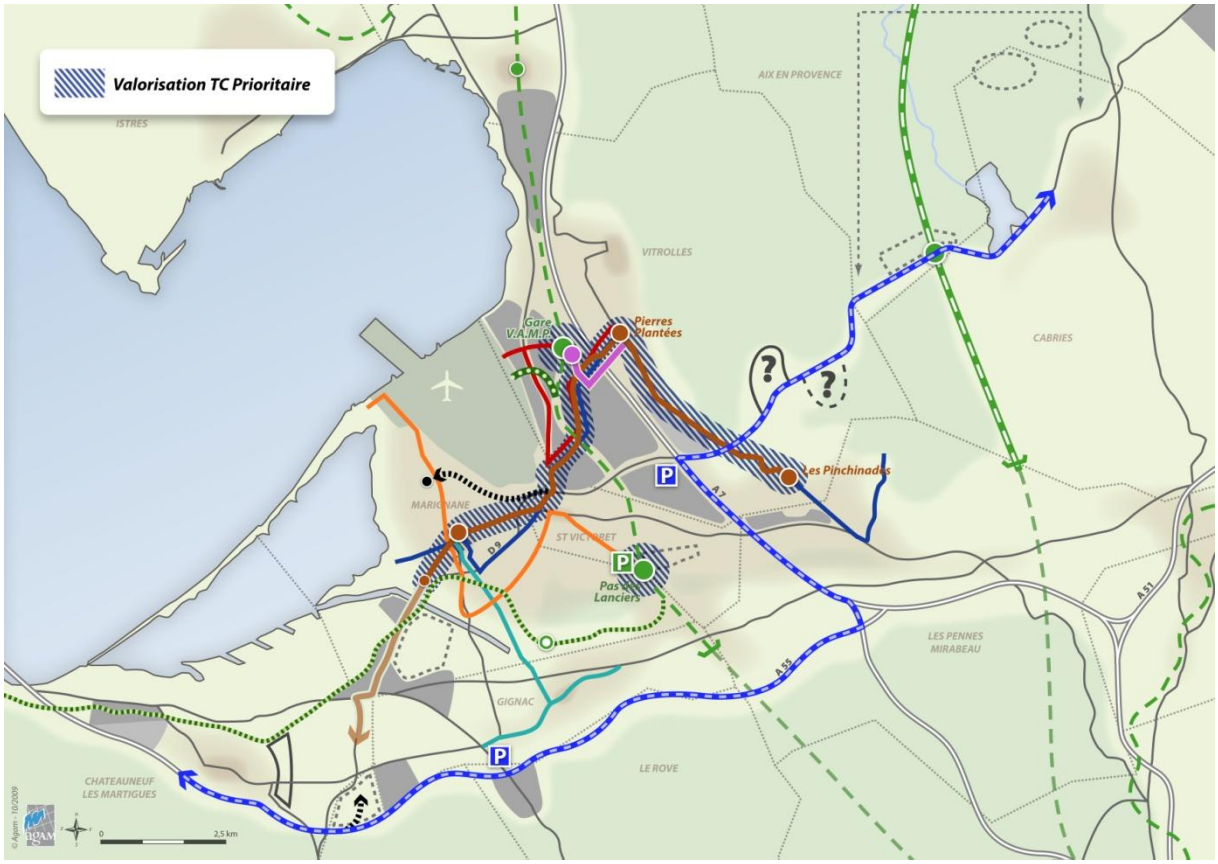
➔ **Prendre appui sur les TC pour renouveler / densifier les espaces d'activités**

Dans ce territoire aménagé pour la voiture depuis 40 ans, les seuls investissements dans des projets de TC ne suffiront pas à favoriser une évolution significative vers des modes de déplacements plus durables. La requalification des espaces d'activités est nécessaire pour améliorer leur attractivité, densifier et polariser l'emploi à proximité des TC. Elle devrait porter prioritairement sur :

- **L'axe du futur BHNS entre Vitrolles et Marignane** qui pourrait faire l'objet d'une intervention sur le tissu urbain cohérente avec le projet de TCSP (possibilité d'un contrat d'axe ?)

- **Le renouvellement de la partie nord de la zone des Estroublans** : condition impérative de l'attractivité pour les usagers d'une potentielle **gare routière en surplomb de la gare VAMP**. Dans le cas contraire, la gare routière se rentrouvrait dans un environnement « repoussoir » d'entrepôts plus ou moins dégradés.

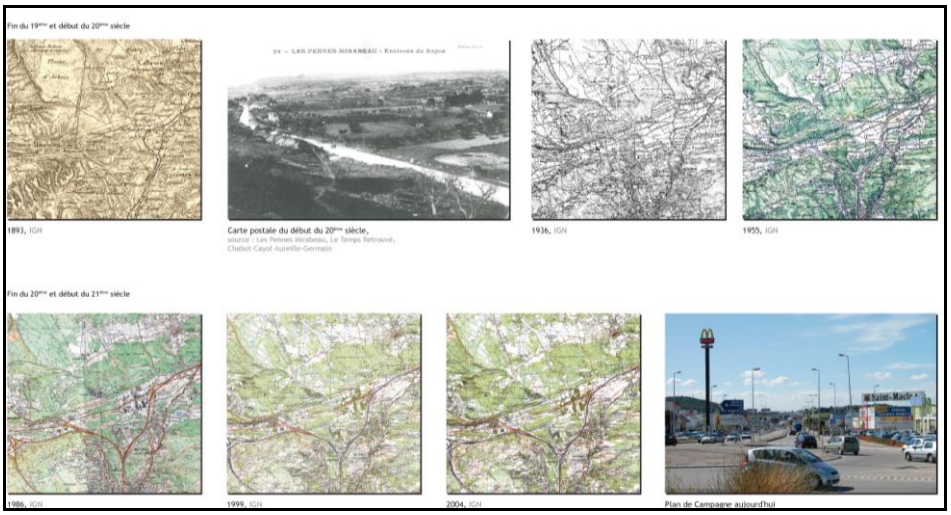
- **La valorisation de la gare du Pas des lanciers**, voire à long terme, si la voie des pétroliers était utilisée pour du trafic passager, des gares à créer sur cet axe.



C - Sud CPA / Nord MPM (Plan de Campagne)

L'état des lieux

L'évolution de la tache urbaine

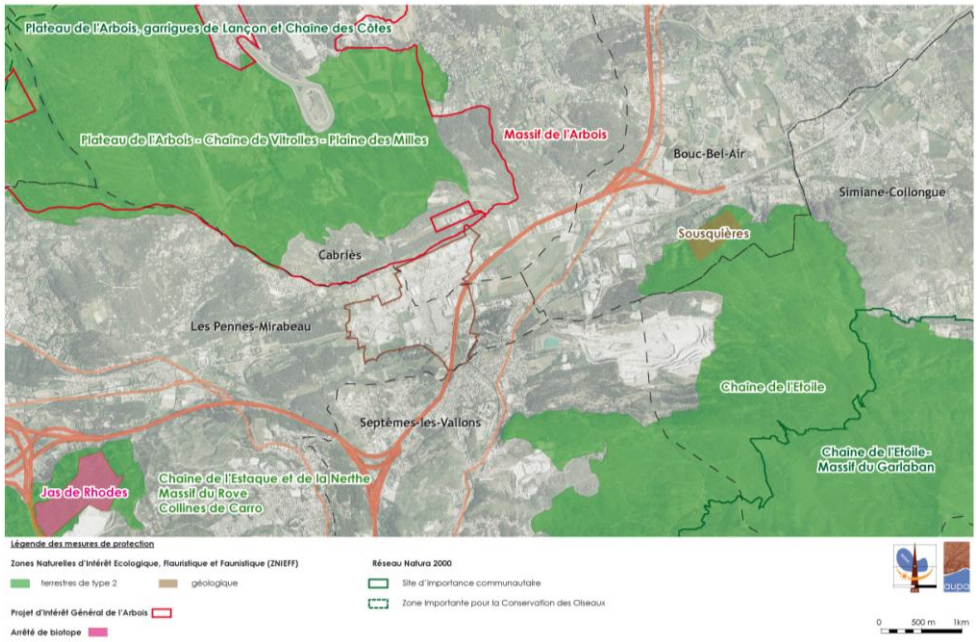


Jusqu'au milieu du XX ème siècle, Plan de Campagne était constitué de vastes champs agricoles. A partir de l'implantation du premier établissement, Barnéoud, et de la construction de l'autoroute A.51, le secteur ne cesse de se développer en son cœur par des activités et en sa périphérie par de l'habitat.

Le grand paysage

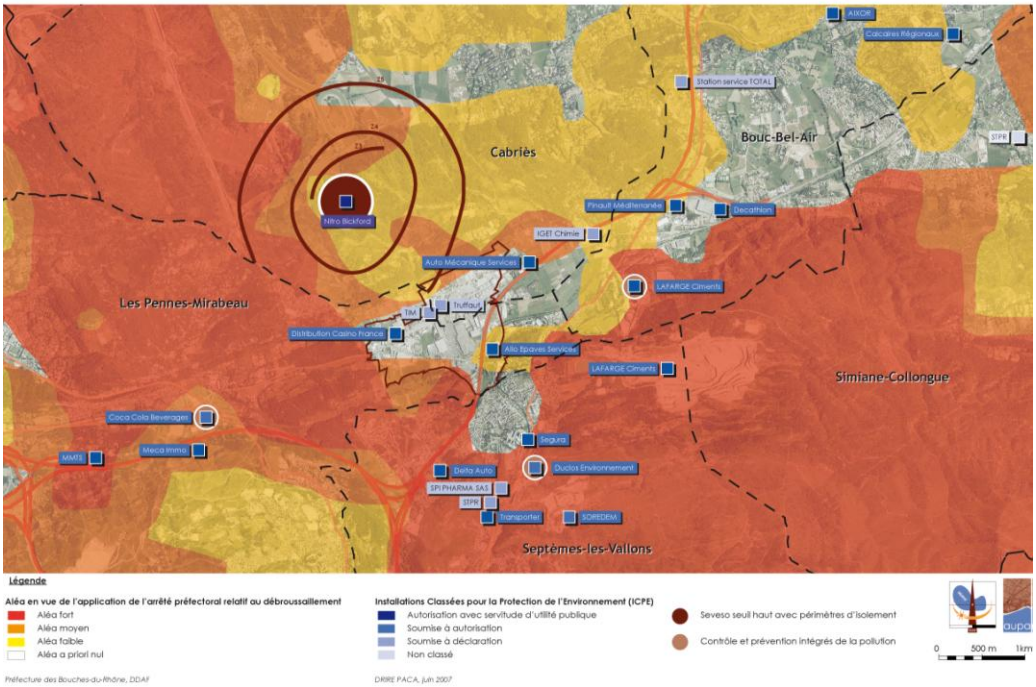
Le secteur de Plan de Campagne se trouve dans un site marqué par le relief. La présence des chaînes de l'Etoile à l'Est, de l'Estaque à l'Ouest et le plateau de l'Arbois au Nord a conduit à privilégier cette plaine agricole pour l'urbanisation (habitat, activités et infrastructures).

Les mesures de protection de l'environnement



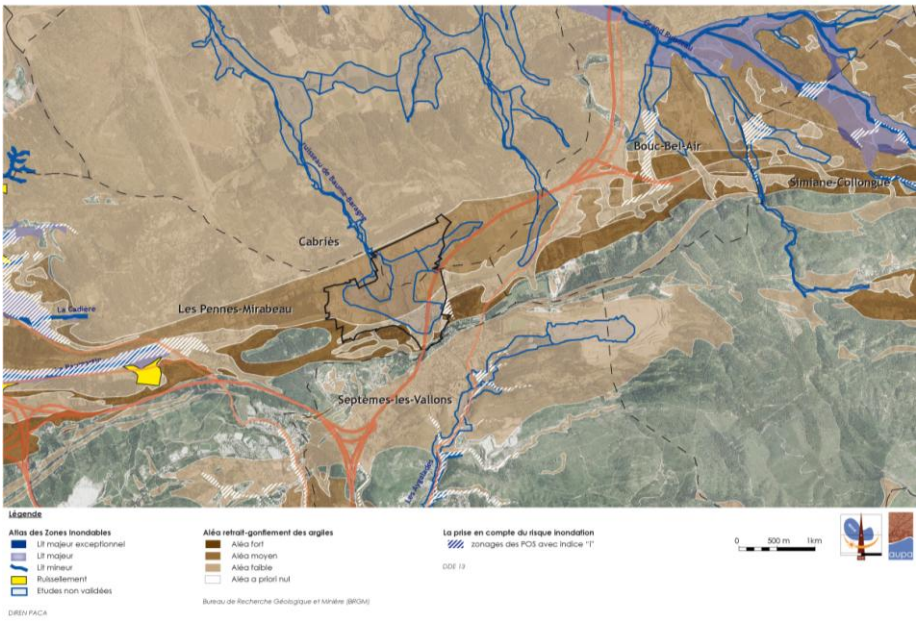
Les massifs entourant Plan de Campagne font l'objet de protections et notamment le plateau de l'Arbois qui est concerné par un PIG limitant les extensions vers le Nord. Les plaines urbanisées ne sont pas soumises à des mesures de protection.

Les risques naturels et industriels



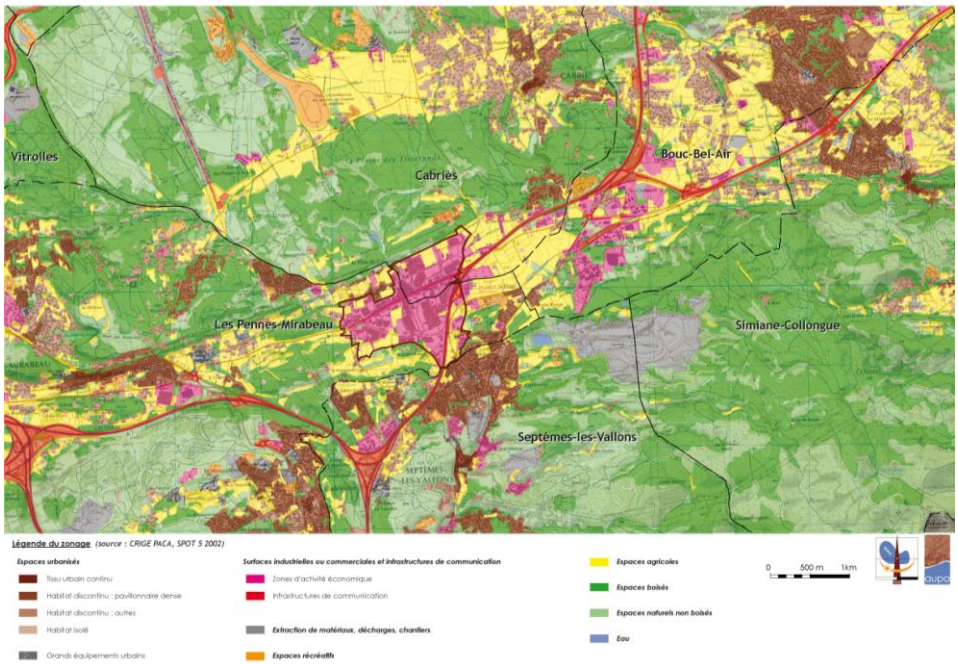
Comme dans le reste du Département, les massifs boisés présentent un aléa fort de risque de feu de forêt, mais ici peut-être plus qu'ailleurs, ils jouxtent des espaces fortement urbanisés ou accueillant d'importantes populations.
De nombreux établissements présentent un risque industriel.

Les risques naturels et industriels



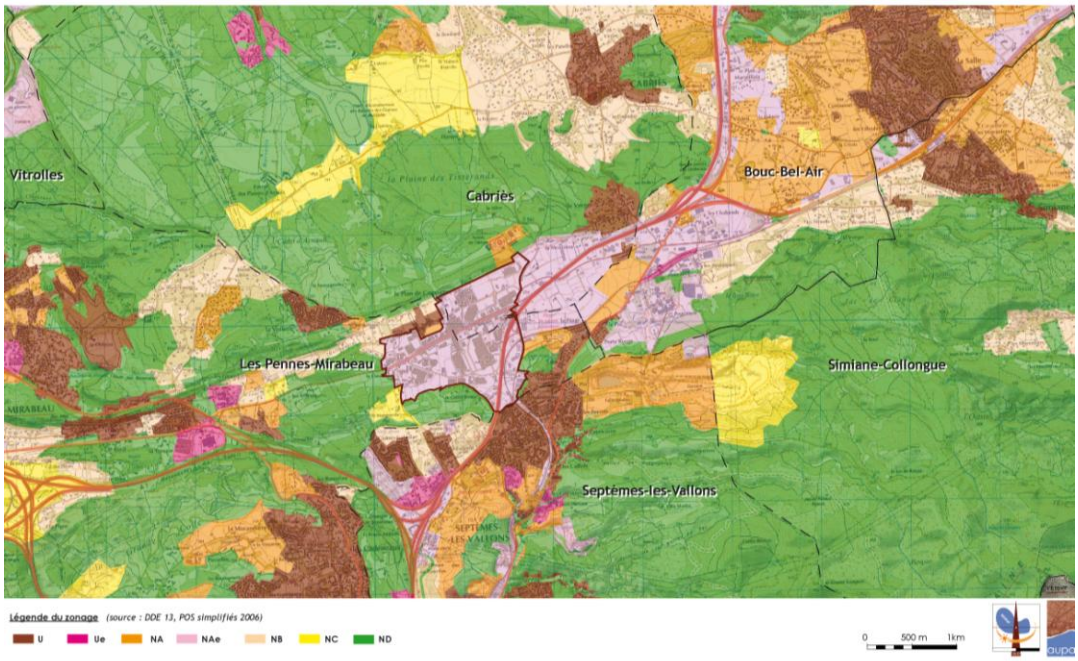
Les caractéristiques géologiques des sols font également apparaître des risques non négligeables concernant le retrait-gonflement d'argiles, notamment en limites des massifs. L'étude du risque d'inondation (ruisseau de Baume-Baragne), non encore validée, concerne la quasi-totalité de Plan de Campagne. Elle aura d'importantes conséquences sur l'aménagement et le développement du secteur.

L'occupation du sol



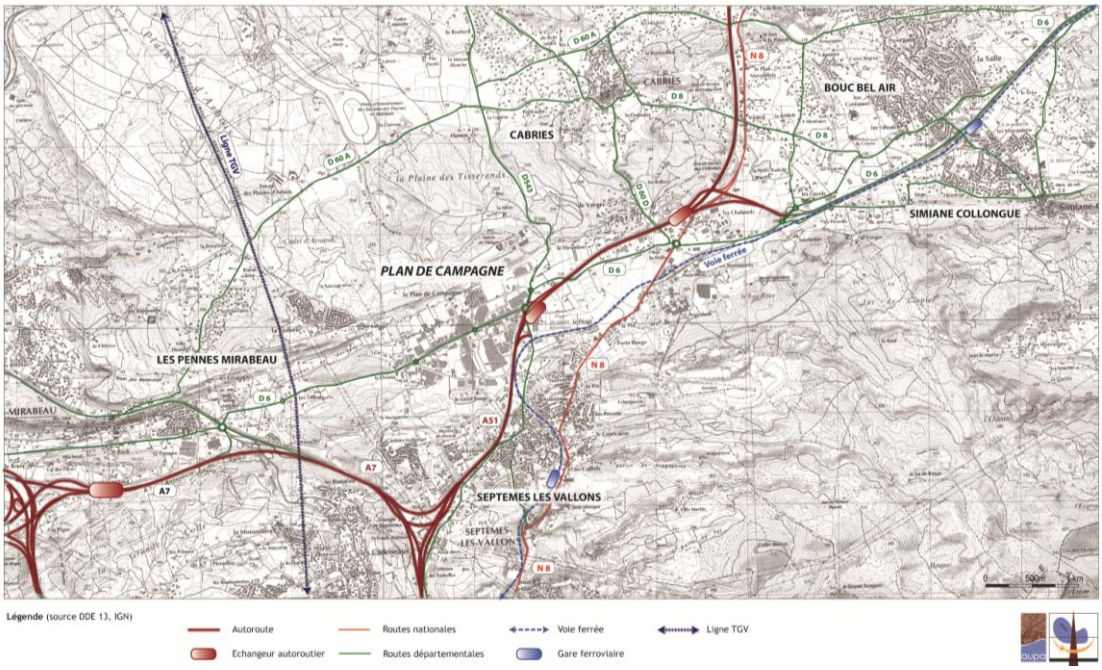
L'analyse de la base de données SPOT 5 met en évidence l'interpénétration des espaces d'activités, agricoles et boisés. Les secteurs d'habitat sont également présents à proximité des centres villageois et en pavillonnaire dense.

Les Plans d'Occupation des Sols



Les éléments présentés ci-dessus se retrouvent dans les POS : de nombreuses zones d'habitat pavillonnaire en zone U, d'importants espaces naturels en zone ND et de nombreuses zones d'urbanisation future en zones NA et NAe. On note que les zones d'activités sont presque toutes classées en NAe alors que leur urbanisation est très avancée (Plan de Campagne, Les Chabauds, La Malle).

Les infrastructures de transports

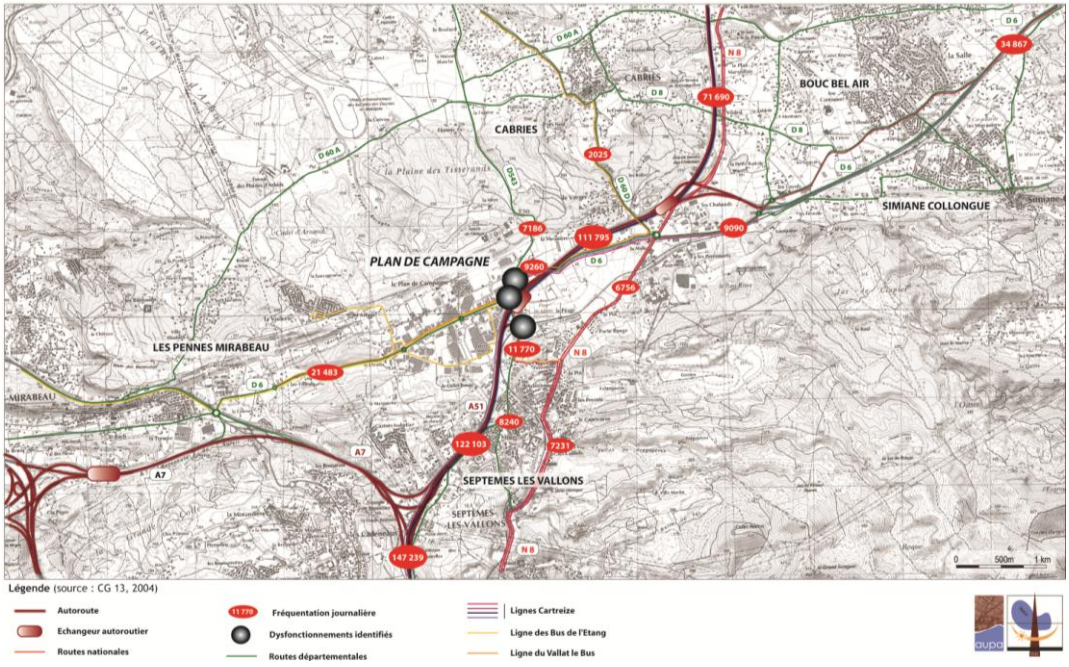


L'accessibilité Nord/Sud est assurée par l'A.51, la RD8n et la RD543.
L'accessibilité Est/Ouest est assurée par la RD6.

Les grands projets d'infrastructures

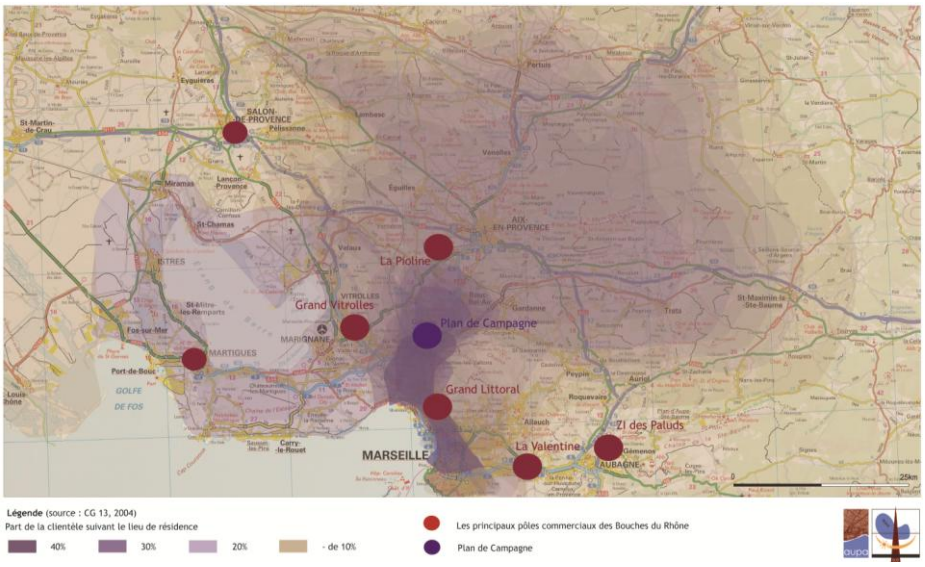
- La deuxième phase de la modernisation de la voie ferrée Aix-Marseille,
- Les projets de pôles d'échanges de Plan de Campagne, Aix centre et Plan d'Aillane

Le trafic



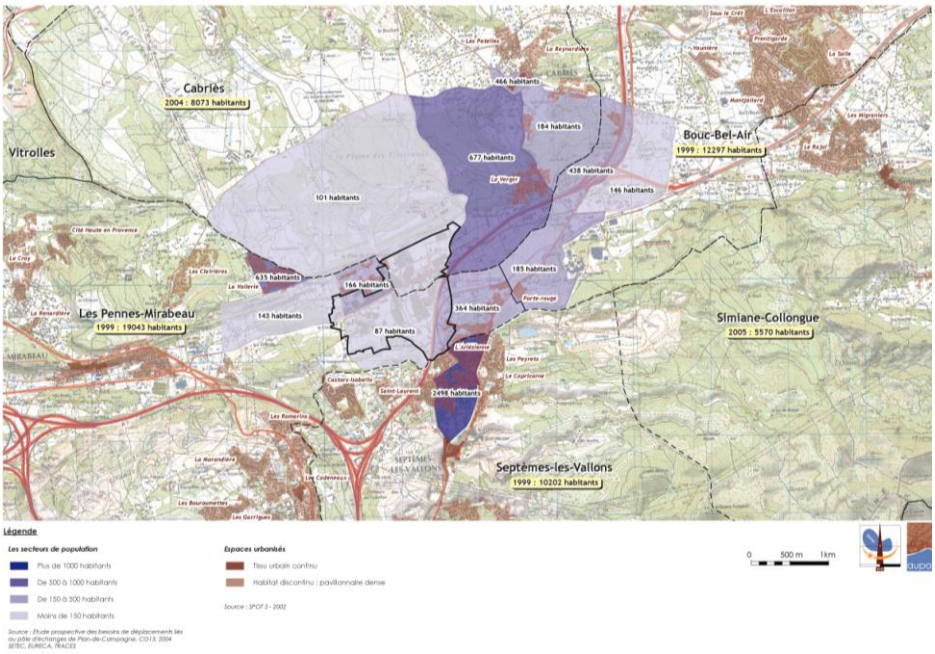
L'autoroute est fortement saturée au droit de Plan de Campagne et la croissance du trafic s'y poursuit. L'accès à la zone en traîne de longues remontées de file, particulièrement au Sud qui posent des problèmes de sécurité.
Le fonctionnement interne de la zone est fortement perturbé aux heures de pointes et le week-end.

Aire de chalandise



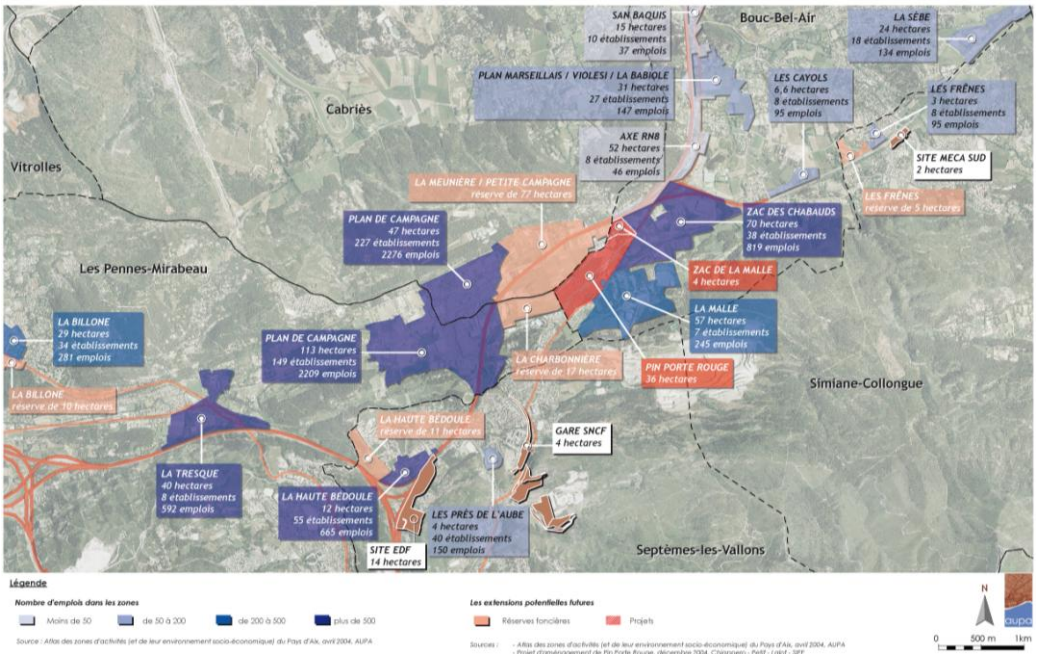
Au sein de la CPA, Plan de Campagne représente le premier chiffre d'affaire de la Communauté devant le Grand Vitrolles et la Pioline. Au niveau départemental, les communes de Cabriès et des Pennes Mirabeau sont en cinquième position en terme de chiffre d'affaires. La fréquentation est de l'ordre de 30 000 passages en caisses par jour de semaine, de 50 000 le samedi et de 75 000 le dimanche. 80 % des clients viennent pour des achats de produits non alimentaires et seulement 47 % de la clientèle achète un article.

Population et logements



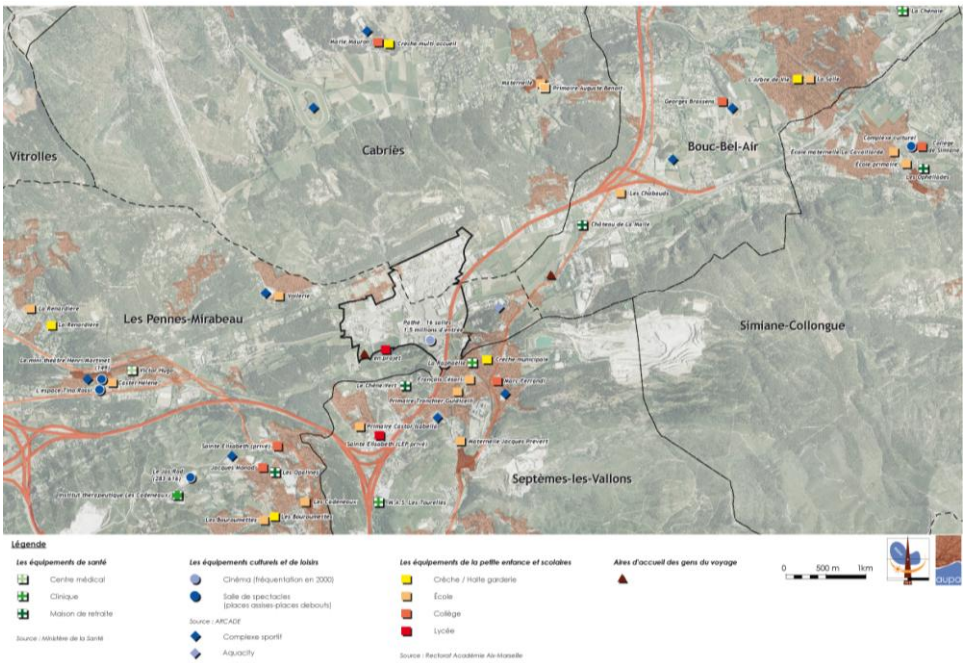
De nombreuses poches d'habitat existent sur le site même de Plan de Campagne et à ses alentours. Les plus importantes se situent au Sud en limite de la commune de Septèmes les Vallons. Les autres espaces fortement peuplés sont constitués de lotissements : La Voilerie, Castor-Isabella, Le Verger…

Les espaces d'activités et les emplois



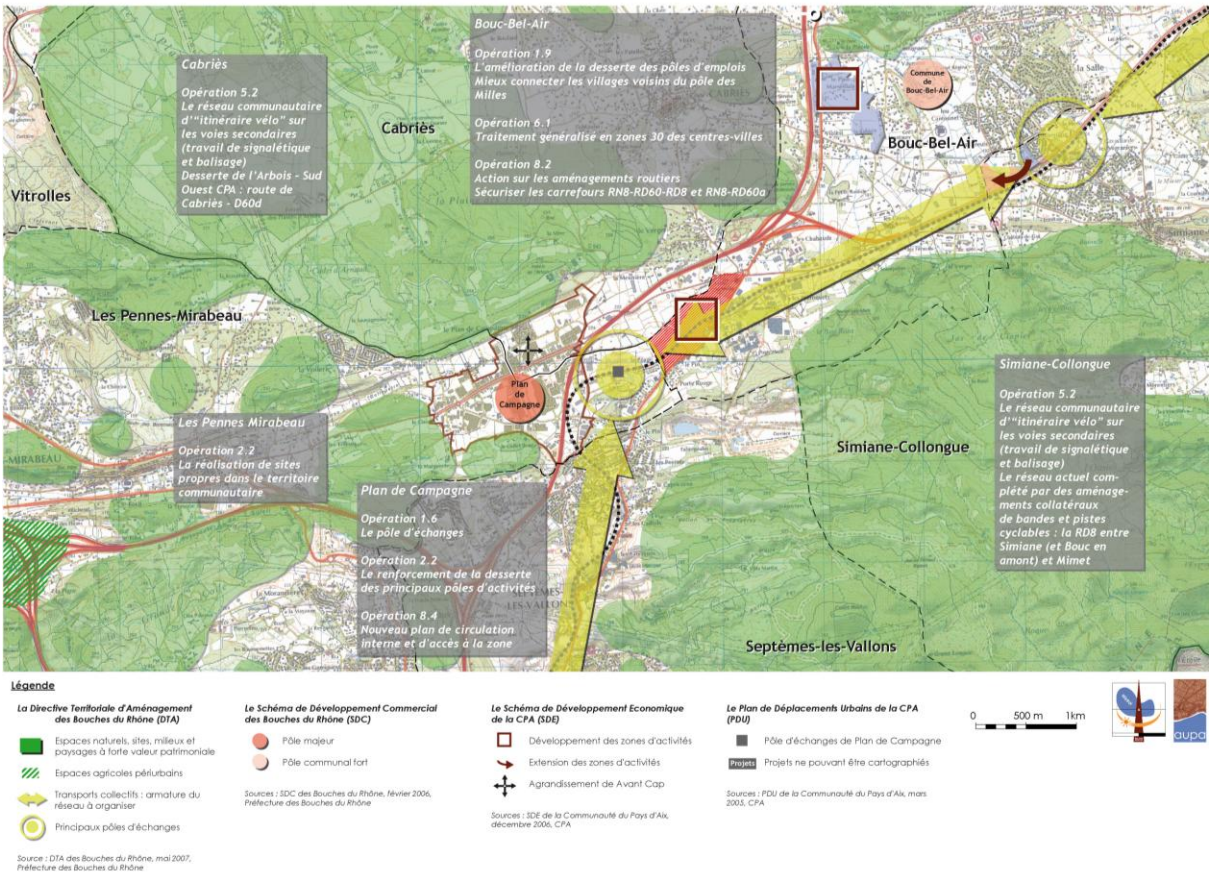
Plan de Campagne représente 160 hectares et 5 000 emplois. En limite Sud-Ouest de la commune de Bouc Bel Air, on trouve les zones d'activités des Chabauds, de la Malle avec une prédominance d'activités industrielles. Entre ces deux secteurs, il existe d'importantes réserves foncières d'un total « mobilisable » de plus de 130 hectares (La Meunière, Pin porte rouge et ZAC de la Malle) soit une surface comparable à celle de Plan de Campagne.

Les principaux équipements



De nombreux équipements sont également présents sur le périmètre étudié. Ils sont aussi bien de niveau métropolitain qu'intercommunal ou communal.

Les documents de planification



Le territoire de Plan de Campagne représente un secteur économique métropolitain de premier ordre.

Le Schéma de Développement et d'Equipement Commercial (SDEC) le qualifie de pôle majeur.

La Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) met en avant deux axes majeurs sur ce secteur :

- Le développement des transports collectifs pour remédier aux problèmes de fonctionnement du secteur,
- La limitation de l'urbanisation pour protéger les espaces naturels qui entourent Plan de Campagne.

Une définition des enjeux d'intérêt métropolitain

Ce secteur représente une articulation principale de l'aire métropolitaine sur laquelle s'accumulent des problèmes en matière de déplacements, d'aménagement et d'environnement.

Sa position de choix dans la Métropole et sa proximité avec l'autoroute A51 font de Plan de Campagne un espace très attractif, au point que les infrastructures ne sont plus en mesure d'absorber les flux de circulation.
La RD6, qui traverse la zone commerciale, est la seule voie majeure de communication orientée est-ouest reliant l'Etang de Berre à la haute vallée de l'Arc. Cette double utilisation (interne à la zone et externe dans la Métropole) conduit à une sur fréquentation aux jours d'affluence, en particulier les mercredis, samedis et surtout dimanches.
De la mauvaise accessibilité découle un problème de sécurité du site (gestion de l'accès des secours, plan d'évacuation), ainsi qu'un risque de réduction de l'attractivité commerciale.

Bien que la zone commerciale de Plan de Campagne soit florissante, il s'agit de procéder à une requalification de la zone si on ne veut pas que son activité diminue au cours des années. En effet, Plan de Campagne est une zone vieillissante (création dans les années 60) qui s'est contentée de s'agrandir au fil de l'eau sans avoir de plan d'aménagement d'ensemble. De ce fait, le site souffre aujourd'hui d'une mauvaise qualité architecturale, d'un manque d'aménagement de l'espace public, éléments qui peuvent lui être préjudiciables auprès de sa clientèle.

Depuis 2001, la CPA a engagé des travaux de réhabilitation de Plan de Campagne avec notamment le curage du bassin de rétention Baume Baragne récepteur de l'ensemble des eaux pluviales. Parallèlement un schéma d'assainissement pluvial et un schéma d'aménagement de surface ont été initiés. Leurs objectifs sont de répondre aux problèmes d'inondation, de pollution du bassin récepteur, de circulation et de sécurité. La requalification de Plan de Campagne passe par un certain nombre de projets de mise en conformité. Ceci, tout en valorisant les aménagements paysagers et le cadre de vie.

Si les problèmes d'environnement évoqués ci-dessus relèvent plutôt de la gestion de la zone et demandent des réalisations rapides, les enjeux en matière de déplacements et de développement urbain appellent une réflexion approfondie sur une large échelle qui associe les nombreux acteurs intervenant sur cet espace.

A ce niveau métropolitain, les principaux enjeux, les principales questions sont :

- Comment améliorer l'accès à Plan de Campagne ?
- Comment améliorer le fonctionnement interne et en s'appuyant sur quels modes de déplacements ?
- Faut-il réhabiliter ?
- Faut-il densifier ?
- Faut-il étendre ?

Les deux projets les plus structurants concernant l'avenir de la zone sont :

- le pôle d'échanges avec une halte ferrée sur la liaison Aix-Marseille au droit d' »Aquacity »,
- l'urbanisation de la ZAC de Pin porte rouge sous forme de zone d'activités, orientée vers une vocation artisanale

Concernant le premier et comme d'autres projets de pôles d'échanges de la métropole (Cf. chapitre 1), il semble que les questions préalables soient insuffisamment traitées :

- Si ce pôle d'échanges est destiné à favoriser l'utilisation du train par les employés de la zone pour se rendre à leur travail, alors il faut prendre un compte l'éclatement de l'urbanisation dans l'origine des déplacements et l'éclatement de la zone elle-même dans la destination. Ce qui demande d'étudier la qualité de l'accès des salariés à la gare la plus proche de leur domicile et d'étudier la desserte de Plan de Campagne par un « réseau » de transports collectifs urbains de qualité.
- Si ce pôle d'échanges doit assurer un rôle de parc-relais en entrée Nord de Marseille, est-il bien situé puisque l'autoroute est de plus en plus saturée aux heures de pointes du matin et du soir en amont de Plan de Campagne ?
- Si ce pôle d'échanges est destiné aux clients, la fréquentation de la zone en transports collectifs et à pied en transportant les marchandises n'est pas réaliste.
- Dans tous les cas de figure, le fonctionnement des voies et giratoires qui mènent au pôle d'échanges pose des problèmes qui paraissent difficiles à résoudre.

Concernant le second, la qualité et la vocation métropolitaines de cet espace appellent une extension de même nature. Si l'extension de l'urbanisation de Plan de Campagne était décidée, elle devrait se placer sur un registre métropolitain plutôt que communal, sur un grand équipement ou tertiaire supérieur par exemple plus que sur une zone artisanale.

Ces questions sont communes aux trois scénarios esquissés ci-après, elles en constituent le fil rouge.

Une première approche de scénarios d'aménagement comme support au débat

Le scénario de l'objet métropolitain

- Comment affirmer la zone comme premier espace commercial métropolitain ?
- De quelle manière étendre la zone et dans quelles directions ?
- L'extension doit-elle être conditionnée par l'amélioration du fonctionnement ?

Le scénario des limites

- Comment appuyer la vocation commerciale de la zone ?
- Comment en marquer les limites ?
- En prévoir le développement à l'intérieur de ces limites ?
- Comment séparer le développement de la zone du développement des zones d'activités et de loisirs ?

Le scénario de la mixité

- Comment développer de l'habitat aux franges de la zone ?
- Quels équipements implanter ?

Réunir l'ensemble des acteurs concernés

Cette rencontre devrait permettre de :

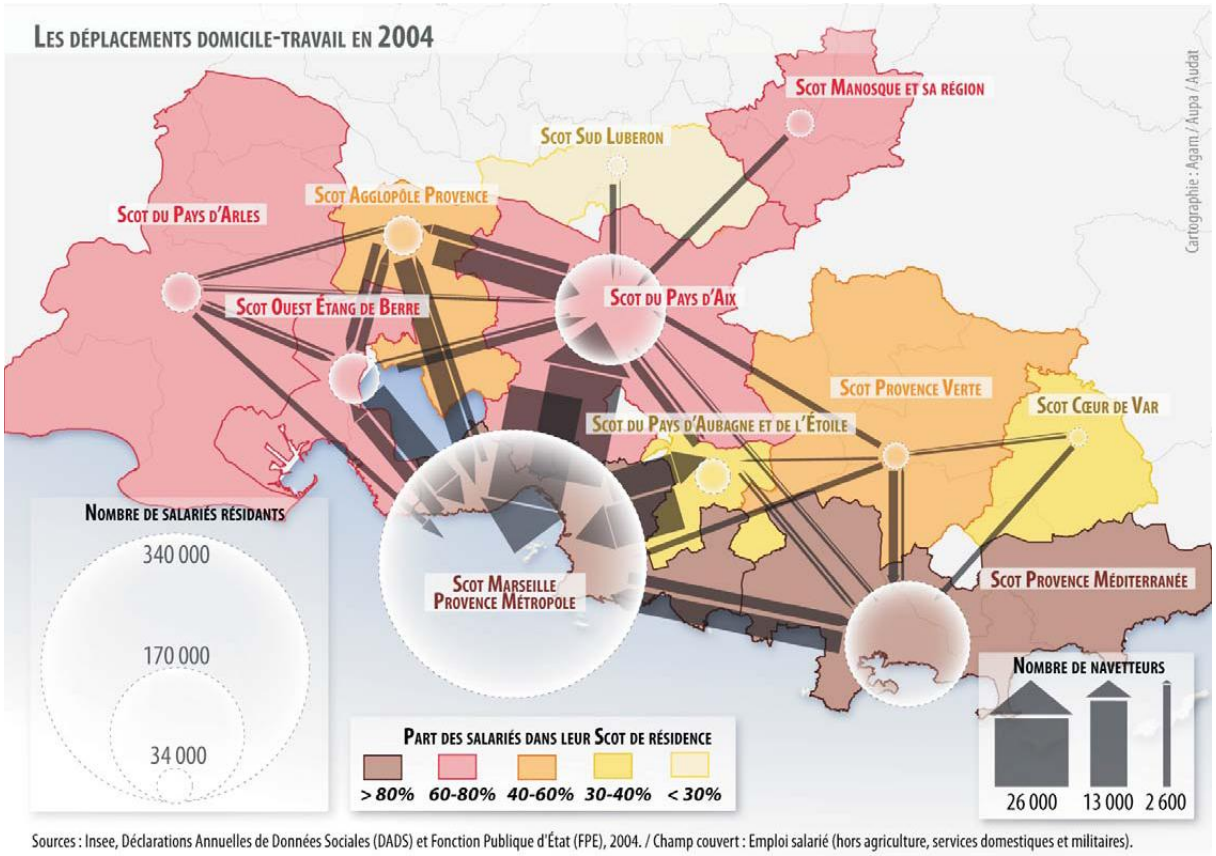
- Mettre en évidence ces enjeux dépassant les limites administratives des SCoT
- Recenser les réflexions ou projets en cours
- Connaître les positions et rechercher des convergences
- Débattre des propositions de scénarios esquissés ci-dessus
- Aboutir à des propositions d'options d'aménagement

Le travail des agences pourrait ensuite porter sur la manière d'intégrer les résultats de ces réflexions dans les SCOT en articulation avec les PLU.

D - Haute Vallée de l'Arc / Ouest Var

Les fortes interrelations qui existent entre l'Est du Pays d'Aix et l'Ouest du Var ont déjà été mises en évidence dans :

- Le pré diagnostic de la Haute Vallée de l'Arc produit par l'AUPA dans le cadre de la préparation du SCOT du Pays d'Aix,
- Le numéro 126 de Sud Insee Essentiel « Déplacements domicile-travail ; une interdépendance forte entre les territoires de la métropole provençale » coproduit par l'INSEE et les trois agences d'Aix, Marseille et Toulon.



Sources : Insee, Déclarations Annuelles de Données Sociales (DADS) et Fonction Publique d'État (FPE), 2004. / Champ couvert : Emploi salarié (hors agriculture, services domestiques et militaires).

Les deux séances de travail qui se sont tenues le 7 mai entre le Syndicat Mixte de Provence verte et l'AUPA et le 2 septembre entre le Syndicat Mixte et les deux agences d'Aix et Toulon ont permis de confirmer ce constat. Elles ont par contre souligné le manque de données ou d'études permettant d'aller au-delà de ce constat pour affiner la connaissance de ces interrelations.

C'est pourquoi l'AUPA a proposé d'attendre la publication des données du Recensement de 2006 et des résultats des enquêtes ménages déplacements des Bouches du Rhône et du Var pour effectuer ce travail qui pourrait se dérouler en trois étapes :

- Analyse des dynamiques en cours,
- Compréhension des causes
- Enseignement pour les politiques publiques.

E - Potentialités et contraintes des espaces d'activités

Etat d'avancement et conditions de faisabilité

1 - Objet

Dans le cadre de la convention dite de « coopération métropolitaine » pour 2009 entre le SGAR, l' AGAM et l' AUPA, l'AGAM a proposé de réaliser en lien avec l'AUPA , l'EPAD et la CCIMP un travail sur les « potentialités et contraintes des espaces d'activités de la métropole ». Ces travaux visent à établir une typologie des espaces d'activités de la métropole selon 3 principaux critères : vocations, emplois (existant, évolution et densité), foncier (consommation et disponibilité résiduelle).
Par rapport aux travaux d'observation conduits par la CCIMP en partenariat avec l'Etat sur les zones d'activités des Bouches du Rhône (publication annuelle sur site de la CCIMP), cette étude propose de s'intéresser notamment aux dynamiques du foncier et de l'emploi.

2 - Données, methode et resultat attendus

Il s'agit de réaliser :

- Un état des vocations des espaces d'activités
- Un bilan des consommations foncières
- Un état des densités et potentiels d'emplois par zones

Le tableau ci-dessous présente les résultats attendus, les données mobilisées et les principaux éléments de méthode :

	RESULTATS	**METHODE**	**DONNEES**
VOCATIONS	Carte des vocations des zones d'activités (existant et extension) : code couleur par vocation (couleur intense sur zones existante, atténuée sur extension)	- Compléments au fichier CCIMP par expérience terrain pour MPM PAE et échange EPAD AUPA DDE pour CPA et Ouest Provence, et Agglopole - Cartographie des vocations des zones existantes (périmètres CCIMP) et extensions de long terme (NAE/AUE des POS-PLU) - Traitement statistique : nombre d'ha par vocation par zone (existante et extension) et par epci	- Fichier des zones d'activités CCIMP et périmètres numérisés - Recollement POS/PLU

FONCIER	- Carte des consommations foncières en ha/an par zone d'activité CCIMP : en extension et en renouvellement - Tableau de synthèse par epci	- Géolocalisation des PC sur cadastre et fichier CCIMP - Repérage des PC sur parcelle construite (renouvellement) des PC sur parcelle nue (extension) - Calcul des rythmes annuels de consommation foncière et de renouvellement	- PC activités communiqués par DRE - cadastre numérisé à l'échelle des BdR CRIGE (accès à valider) - périmètres numérisés des zones d'activités CCIMP *La disponibilité des données PC ne permet de faire porter l'analyse que sur la période 2004-2008.*
EMPLOI	- Carte nombre et densité d'emplois par zone (cercles proportionnels au nombre d'emplois et couleur du cercle par classe densité d'emplois) - Carte du potentiel d'emplois dans le commercialisable et dans l'extension long terme	- Calcul des densités d'emplois par zone existante - Estimation des potentiels d'emplois par affectation d'un ratio emploi/ha à l'extension prévue (commercialisable dans périmètre CCIMP et long terme NAE/AUE)	- Emplois par zone fichier DDE/CCIMP (fichier 2005 à récupérer) - Surface des zones : existant et commercialisable (fichier CCIMP), extension long terme (recollement POS/PLU)

3 – Etat d'avancement des travaux et conditions de faisbilité

Pour l'ensemble des travaux, le fichier de la CCIMP constitue la principale source de données. Or plusieurs difficultés sont apparues lors de l'exploitation de ce fichier, ne permettant pas de mener à bien les différents travaux pointés ci-dessus :

- Nombreuses données non renseignées : Aix en Pce/ZAC de l'Enfant, Arles/zones des papeteries et tête de Camargue, Aubagne/projet des Gargues et zone les Trésons, etc.
- Surfaces existantes et disponibles renseignés indifféremment :
    - périmètre global de la zone –par exemple Marseille/SFU433 ha- ou foncier occupé
    - sans exclure les servitudes dont le terrain est grèvé (FOS/ZI portuaire disponible 9058 ha)
- Disponibilités différemment renseignées selon les epci : certaines zones en NA ou AU aux POS/PLU sont comptabilisés en surface disponible, d'autres pas (par exemple La Ciotat/Athélia 5 : disponible 0 ha quand aucune entreprise n'est encore installée sur la zone).
- Erreur d'unité ? : Berre/Euroflory parc, surface totale 73ha, disponible 8000 (m2 ?)

(liste non exhaustive)

En conclusion, la conduite des travaux proposés ci-dessus requiert au préalable un important travail de fiabilisation du fichier qui ne pouvait être mené dans le cadre de la convention entre le SGAR, l' agAM et l' AUPA pour 2009.

Disposer d'une vision d'ensemble de l'état et du potentiel des zones d'activités de la métropole apparaît pourtant comme indispensable pour l'élaboration des stratégies de développement économiques des EPCI et des SCOT, dans un paysage intercommunal plutôt « émietté ».

L'Agam pourrait mener ce travail en étroit partenariat avec la CCIMP en 2010, toujours en lien avec l'AUPA et l'EPAD.

4. La culture

Définition des lieux supports des manifestations de Marseille Capitale Européenne de la Culture en 2013

L'intervention de l'agAM vise à répondre aux attentes de l'association Marseille Provence 2013 et de ses partenaires, dans le cadre des groupes de travail institués et des échéances fixées. Elle contribuera à l'identification des lieux des manifestations, sur Marseille dans un premier temps, puis sur la communauté urbaine MPM ; la méthode qui aura été mise en œuvre est destinée à être reproduite sur les autres territoires partenaires (Pays d'Aix, Arles, …). Définie avec l'association MP2013, elle s'organise comme suit :

- identification des lieux potentiels de manifestations dans le cadre d'une organisation d'ensemble à l'échelle de la Ville, à travers 3 types de lieux (espaces publics, équipements, terrains susceptibles d'accueillir de grands évènements) dont certains pourront voir leur usage transformé (friches, sites ferroviaires, …), au moins temporairement ; sur Marseille, ces lieux se déploieront à partir du Vieux-Port (cœur évènementiel) suivant une organisation géographique valorisant les atouts des quartiers de la ville (bâti, foncier, vues et ambiance remarquables, …) et constituant des itinéraires de découverte pour les visiteurs,
- participation aux groupes de travail sur les déplacements, notamment sur la desserte des sites, condition importante de succès et critère déterminant de sélection des sites,
- description des sites en vue d'apprécier leurs capacités d'accueil et leurs contraintes et atouts spécifiques et conception et actualisation à partir de ces informations d'une base de données localisées sur les sites,
- confrontation de l'offre potentielle et des besoins des projets de manifestations en vue du calage du premier volet de manifestations de la programmation de 2013 (été 2010).

Démarches complémentaires visant à structurer le développement culturel, touristique et urbain de Marseille en s'appuyant sur l'évènement 2013

L'assistance pour la définition des lieux de manifestations en 2013 sera étroitement articulée à deux autres travaux conduits par l'agAM :

- L'animation d'un groupe d'experts pour la définition d'une stratégie de positionnement de Marseille comme destination de tourisme culturel ; les travaux incluront une étape de benchmarking et viseront à préciser les atouts et handicaps de Marseille ainsi que les conditions et éléments porteurs du positionnement (évènementiel, équipements, réceptif, …),

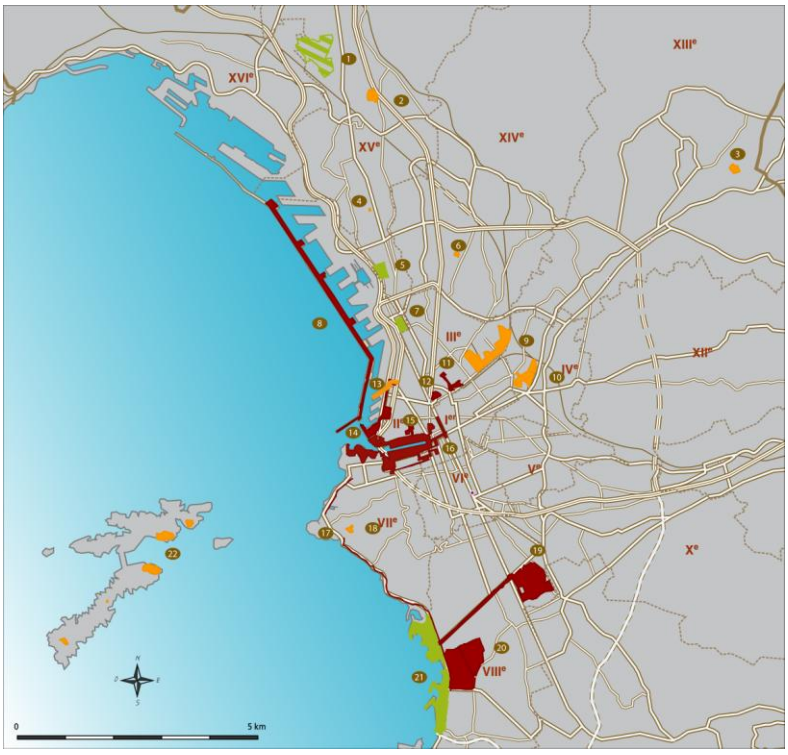
- L'organisation spatiale du développement des équipements culturels structurants, dans le cadre des études préalables à la révision du PLU de Marseille, ceci à partir d'un état des lieux des équipements existants.

En 2008, l'agAM a par ailleurs initié, promu et assisté le projet Centre-ville/Vieux Port, associant Ville et communauté urbaine, qui vise à requalifier et à redynamiser durablement le cœur de l'évènement 2013 et de l'agglomération marseillaise.

Avancement des travaux

Lieux des manifestations de Marseille Capitale Européenne de la Culture en 2013 :
- 2009 : identification d'une première série de sites potentiels et définition de la méthode et des critères de sélection et des fiches descriptives des sites
- 2010 :
    - description des sites potentiels, création de la base de données et confrontation aux besoins des projets de manifestations
    - extension de la démarche sur MPM et la Métropole

Positionnement de Marseille comme destination de tourisme culturel :
- 2009 : validation du partenariat et de la méthode
- 2010 : définition de la stratégie

Développement des lieux culturels :
- 2009 : Atlas des équipements culturels
- 2010 : schéma de développement des sites culturels

Première identification des sites marseillais sur la base du dossier de candidature de MP 2013 (illustration)