



# EUROMÉDITERRANÉE

## Extension de l'Opération d'Intérêt National



ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'OEUVRE URBAINE  
SESSION DE MARSEILLE DU 11 AU 26 NOVEMBRE 2007  
RAPPORT N° 1: CAHIER DES CHARGES DE LA SESSION





	Sommaire	1
	Avertissement	3
	Introduction	4
I-	Histoire de Marseille	4
1.1-	Naissance et évolution	4
1.2-	Marseille aujourd'hui	5
1.3-	Le rayonnement régional, national et international	5
II-	Le projet Euroméditerranée	7
2.1-	Euroméditerranée : présentation	7
2.2-	Aperçu historique : la conférence de Barcelone	8
2.3-	Objectifs quantifiés	9
2.4-	Les partenaires publics	9
2.5-	Présentation de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM)	9
2.6-	Les Opérations	10
2.6.1-	La ZAC de la Joliette	10
2.6.2-	La ZAC St Charles	11
2.6.3-	Belle de mai	11
2.6.4-	L'OPAH république	12
2.6.5-	Cité de la méditerranée	13
2.6.6-	Quartiers existants	13
III-	Bilan et perspectives d'Euroméditerranée 10 ans après	14
3.1-	Evolution chronologique du projet	14
3.2-	Comparaison objectif /bilan	16
3.3-	Les prochaines étapes	17
3.3.1-	La tour CMA-CGM	17
3.3.2-	Le silo	18
3.3.3-	Euromed center	18
3.3.4-	Les terrasses du port	18
3.3.5-	Le MUCEM (Musée des Civilisations d'Europe et de la Méditerranée)	19
3.3.6-	L'esplanade de la Major	19
3.3.7-	La rue de la République	20
3.3.8-	La porte d'Aix	20
3.3.9-	Le parc habité d'Arenc	20
3.3.10-	Les Ilots Peyssonnel	21
3.3.11-	Le Centre Régional de la Méditerranée	21
IV-	Le projet d'extension d'Euroméditerranée	22
4.1-	Quelques éléments sur le positionnement stratégique de Marseille : Pourquoi étendre le périmètre d'Euroméditerranée ?	22
4.2-	Synthèse des perspectives de planification urbaine	22
4.2.1-	Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire	22

4.2.2-	La Directive Territoriale d'Aménagement	23
4.2.3-	Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)	25
4.2.4-	Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)	26
4.2.5-	Le Programme Local de l'Habitat (PLH)	26
4.2.6-	Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)	28
4.2.7-	Les grands projets autour de Marseille : Région, Communauté Urbaine	28
4.2.8-	Les projets dans la ville de Marseille	29
4.2.9-	Le marché de l'immobilier de bureau à Marseille et dans la région	31
4.2.10-	Le marché du logement à Marseille	32
4.2.11-	Les études de prolongement des réseaux transports en commun	33
4.2.12-	Les études de l'AGAM sur la façade maritime nord	34
4.3-	Présentation du site de l'extension	35
4.3.1-	Situation	35
4.3.2-	Aperçu historique	36
4.3.3-	Description physique : structure du territoire, topographie, paysage, hydrologie, environnement administratif	36
4.3.4-	Données socio économiques : population, économie, emplois	40
4.3.5-	Données urbaines : bâti, densités, logements	41
4.3.6-	Les équipements	42
4.3.7-	Les déplacements	42
4.3.8-	Les projets dans et autour du site	42
4.3.9-	Les territoires à enjeux, les enjeux fonciers et la vision de quelques intervenants : EPF, RF, PAM, Ville de Marseille.	42
4.3.9.1-	Etablissement Public Foncier PACA	42
4.3.9.2-	Réseau Ferré de France	44
4.3.9.3-	Le Port Autonome de Marseille	48
4.3.9.4-	La Ville de Marseille : le projet des docks libres	49
4.4-	Les enjeux d'extension et les objectifs	50
4.5-	Problématiques	52
V-	Les Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine : concepts, méthodes et résultats attendus	55
5.1-	Une expérience longuement mûrie et mise au point au fil des années	55
5.1.1-	Principes de déroulement des ateliers	55
5.1.2-	Les ateliers classiques	56
5.1.3-	Les ateliers spécifiques	56
5.1.4-	Liste de quelques ateliers	56
5.2-	Programme détaillé de la session de Marseille	57
5.3-	Les résultats attendus	57

## Annexes



## **Avertissement**

Ce document s'adresse aux experts et aux membres du jury de la session des Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine sur l'extension du périmètre de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée qui se déroulera du 11 au 26 novembre 2007 à Marseille. Il a pour objectif de leur donner des informations et des éléments de contexte à même de les inspirer dans cet atelier de créativité. Il puise son contenu dans différentes études et projets réalisés par de multiples institutions et spécialistes de divers domaines. Il n'a pas la prétention d'être exhaustif, même s'il a l'ambition de se présenter comme un document de synthèse et de problématique.



## Introduction

Dans le cadre du programme d'études mis en place lors du Conseil d'Administration de l'Etablissement Public d'Aménagement Euro-méditerranée du 15 décembre 2006 et en vue de préparer le lancement à terme (printemps 2008) d'une consultation internationale d'urbanisme sur l'extension du périmètre de l'Opération d'Intérêt National, les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy Pontoise ont été sollicités pour contribuer utilement à la réflexion en faisant émerger des scénarios contrastés pour l'aménagement de ce nouveau périmètre.

Le présent rapport n°1, élaboré pour permettre une meilleure compréhension de l'environnement urbain de Marseille, comporte :

- un aperçu historique de la ville de Marseille ;
- une présentation de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée ; ses outils, son bilan et ses perspectives ;
- le projet d'extension de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée ;
- une synthèse des éléments de planification urbaine ;
- une présentation du périmètre de l'extension ;
- les enjeux et les objectifs de l'extension ;
- une problématique ;
- les concepts, les méthodes et les résultats attendus des Ateliers de Marseille.



## I- Histoire de Marseille

### 1.1-Naissance et évolution

Au 6<sup>e</sup> siècle av. J.-C., le phocéen Protis recherchait des emplacements susceptibles de devenir des « emporia » ou comptoirs et donc faire du commerce. En navigant par cabotage, il aurait découvert la baie du Lacydon (l'actuel Vieux Port).

Les premiers contacts avec les autochtones, les Ligures furent très réussis : une délégation conduite par Protis vint rencontrer le prince ligure Nannus au moment où ce dernier devait marier sa fille Gyptis. Selon la tradition gauloise, celle-ci devait présenter une coupe à son élu, la coupe d'hyménée. À la vue de Protis<sup>1</sup> qui devait être jeune et distingué, elle fut frappée et se décida pour le phocéen. Les Phocéens créèrent les fondations d'une ville qu'ils appelèrent Massalia (ou Massilia), en 599 av. J.-C. Ainsi, Marseille fut créée, autour d'une coupe.

Comme le souligne l'universitaire Philippe Langevin parlant de l'évolution de Marseille, « Dès les premiers développements de la cité, la division entre « ville haute », aux fonctions administratives et religieuses, et « ville basse », aux activités commerciales et artisanales, construit une partition que le Moyen Age va consacrer avec le découpage du territoire de Marseille en trois villes : la « ville épiscopale », la « ville vicomtale » et la « ville prévôtale ». La révolution consacrera cette division en trois municipalités d'arrondissement.

Cette ville maritime s'est longtemps nourrie de son terroir, notamment de ses productions viticoles. Le déclin du vignoble, à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, va transformer la campagne en lieu de villégiature (...) Le choix du côté nord pour l'installation du port de commerce en 1844 plutôt que de l'anse des Catalans, objet d'un long débat, va contribuer à opposer deux territoires : le Nord, industriel et populaire, au Sud, résidentiel et bourgeois. »

## 1.2- Marseille aujourd'hui

Située au sud-est, Marseille est la plus ancienne implantation urbaine ainsi que le premier port de France. Elle est bordée par la Méditerranée à l'ouest, enserrée par les massifs de l'Estaque au nord, de l'Etoile et du Garlaban à l'est et des calanques au sud. La ville bénéficie d'un climat méditerranéen exceptionnel, avec une durée d'ensoleillement particulière (près de 2900 heures de soleil par an) et une moyenne d'à peine 100 jours de pluie (moins de 600mm d'eau par an).

Selon les dernières estimations de l'INSEE son agglomération constitue la troisième agglomération française après Paris et Lyon, mais Marseille est la deuxième ville intra muros. La population de son aire métropolitaine est estimée à 1 605 000 habitants en 2007, dont 820 900 pour la ville de Marseille.

La superficie de Marseille est d'environ 24 000 hectares dont 13 800 urbanisés, ce qui en fait l'une des communes les plus étendues de France Elle est 2,5 fois plus étendue que Paris (densité : 20 164 habitants/km<sup>2</sup>), et 5 fois plus grande que Lyon (densité : 9305 habitants/km<sup>2</sup>) avec une densité de 3318 habitants/km<sup>2</sup> et près de la moitié de la superficie communale (42% au niveau départemental) est en territoire naturel inconstructible.

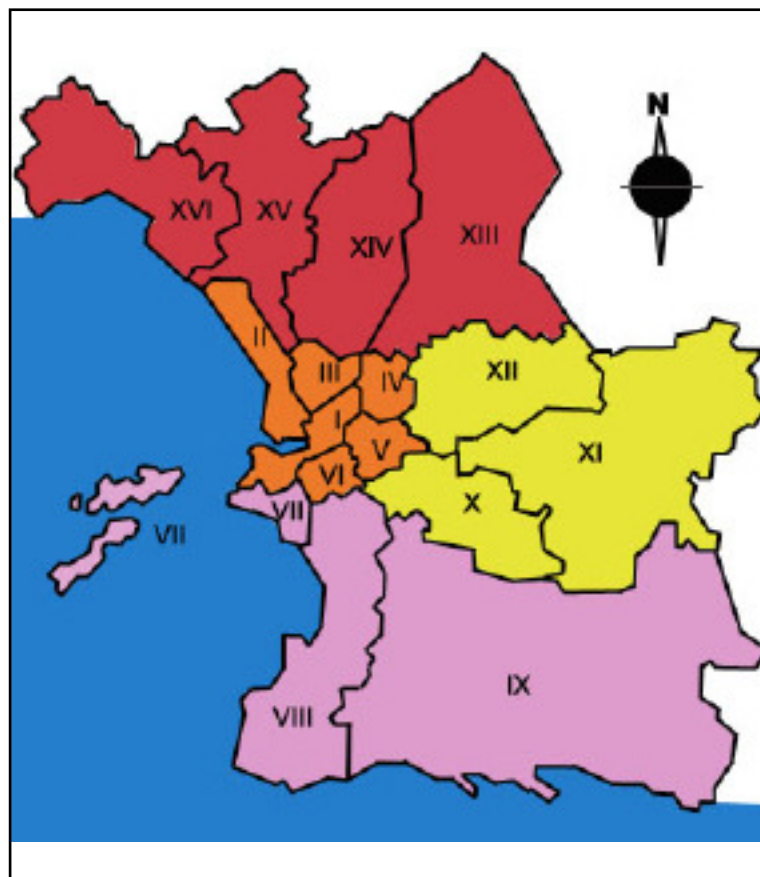
Marseille est découpée en 16 arrondissements et 111 quartiers depuis le décret du 18 octobre 1946. Ces 111 quartiers correspondent pour la plupart aux noyaux villageois qui structuraient la commune avant 1850.

Les données démographiques, économiques et sociales permettent de regrouper les arrondissements en quatre familles homogènes :

- Le centre-ville (du 1<sup>er</sup> au 6<sup>è</sup> arrondissement : 28 quartiers et 230 000 habitants) en profonde restructuration pour retrouver son attractivité après avoir perdu 53 000 habitants depuis 1975.
- Marseille Sud (7<sup>è</sup>, 8<sup>è</sup> et 9<sup>è</sup> arrondissements : 26 quartiers entre mer et collines et 185 000 habitants) est la partie la plus riche de la ville.
- Marseille Est (10<sup>è</sup>, 11<sup>è</sup> et 12<sup>è</sup> arrondissements : 24 quartiers et 156 000 habitants) est

un territoire en reconversion après la disparition des grandes entreprises industrielles.

- Marseille Nord (13<sup>è</sup>, 14<sup>è</sup>, 15<sup>è</sup>, 16<sup>è</sup> arrondissements : 33 quartiers et 224 000 habitants) appelés négativement « quartiers nord », ils accueillent des habitants à très faible revenus et peu qualifiés. Ils doivent faire face aux conséquences des grands ensembles qui caractérisent cette partie de la ville.



## 1.3- Le rayonnement régional, national et international

Sur le plan administratif, Marseille est le chef-lieu de la région Provence Alpes Cotes d'Azur (PACA) et du département des Bouches du Rhône.

Alors que les premières communautés urbaines voient le jour en 1966 (Lyon, Lille, Bordeaux et Strasbourg), ce n'est que le 7 juillet 2000 qu'est créée la communauté urbaine Marseille Provence Métropole avec 18 communes.



Du point de vue des déplacements, Marseille est la seule ville de France de plus de 200 000 habitants à ne pas être dotée d'un périphérique urbain. Ceci se traduit par la traversée obligatoire de la ville pour tous ceux qui longent la côte. La ville est traversée par 3 autoroutes : l'A50 (autoroute est) qui rejoint Aubagne et Toulon, l'A55 (Autoroute du littoral) qui joint la zone de Vitrolles, les installations industrielles de l'étang de berre et Fos sur mer et l'aéroport à Marignane, et l'A7 (autoroute nord) qui dessert Aix en Provence et Lyon. La rocade L2 dont la livraison est sans cesse repoussée, achèvera une sorte d'intraphérique d'une totalité de 35 km. Elle devra à terme permettre de désengorger le centre ville en rendant possible un contournement par l'est.

Outre les contraintes géographiques, le tissu urbain est marqué par la sédimentation de l'histoire, ce qui rend tous les transports difficiles. Les transports en commun sont gérés par une régie municipale la Régie des transports de Marseille (RTM) pour le bus et pour le métro. Mais le nouveau tramway a été concédé à un consortium, regroupant la RTM et le transporteur privé

Véolia. Le réseau est articulé autour d'un réseau de bus comprenant 78 lignes, deux lignes de métro d'une longueur totale de 19 km, et un réseau de tramway de 11 km (45 km à Barcelone).

La communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) développe son offre de transports avec Transmétropole, et le Conseil Général des Bouches du Rhône pour le réseau interurbain avec le Carreize comportant 40 lignes régulières.

Concernant la population, Marseille est une ville cosmopolite, c'est la première ville corse de France, la seconde ville arménienne. Si sa population est à majorité catholique, elle compte environ 200 000 musulmans (25% de la population), 80 000 israélites, 50 000 protestants et plus de 10 000 bouddhistes.

Les années 1960 consacrent la fin de la période et les années 1970 l'effondrement du système industrialo-portuaire à la suite desquelles Marseille perd plus de 100 000 habitants. Dans les années 1990, les autorités prennent conscience de l'urgence d'une intervention publique et décident de relancer l'économie marseillaise



par l'opération d'intérêt national Euroméditerranée.

Sur le plan économique, Marseille et ses alentours représentent un vivier d'environ un millier d'entreprises dont 90% de TPE. Le secteur primaire y est en déclin avec la pêche et l'agriculture. Le secteur industriel naguère florissant a quasiment déserté la ville. Marseille est une ville tertiaire avec le 2<sup>e</sup> pôle français de recherche scientifique : les principaux domaines de recherche sont représentés, avec une prédominance des sciences de la vie et des sciences de l'homme et de la société dans l'aire Marseille-Aix. La ville souffre toujours d'un taux de chômage élevé (13%), qui bien qu'en forte baisse, reste préoccupant.

Les prix de l'immobilier, eux n'ont jamais été aussi élevés (2650 € le m<sup>2</sup> en moyenne) avec des prix aussi importants qu'à Lyon (2660 € le m<sup>2</sup>) et que Nice (3630 € le m<sup>2</sup>) dans certains arrondissements (7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup>).

Marseille figure parmi les 3 premiers complexes de plaisance d'Europe et compte 4 ports de plaisance importants : le vieux port, la pointe rouge, le Frioul, l'Estaque. Selon le PAM, le trafic croisière a atteint 373 000 passagers et 299 escales en 2006. Tandis que le trafic passager, après deux années de stagnation du fait de mouvements sociaux à la SNCM, a connu une croissance de 9,6%, avec une hausse particulière vers la Corse (+14,6%) et vers la Tunisie (+13,4%).

Jouissant d'une accessibilité exceptionnelle avec 2 gares TGV complémentaires Marseille St Charles et la gare TGV d'Aix en Provence toute proche, Marseille a une desserte optimale vers toutes les destinations d'affaires. 30 TGV quotidiens au départ de ces gares relient Paris en 03h, Paris CDG en 03h30, Bruxelles en 05h30, Genève en 04h40. En outre, les 03 autoroutes reliant l'Espagne, l'Italie et l'Europe du Nord se croisent à Marseille (A55, A50, A7). L'aéroport International Marseille Provence, deuxième de France en termes de fret aérien avec 40 171 tonnes en 2006, offre des vols directs sur 90 destinations dans 30 pays. En 2006, on a compté plus de 6 100 000 passagers.

Par ailleurs, Marseille est le premier port de France et de Méditerranée, ses deux sites, Marseille (bassins Est) et Fos-sur-Mer représentent l'un des pôles logistiques majeurs du sud de l'Europe et un des fleurons économiques du territoire. Il assure des liaisons maritimes régulières avec plus de 200 ports du monde. La présence à Marseille des sièges de Daher (1<sup>er</sup> logisticien français), CMA-CGM (1<sup>er</sup> armateur français et 3<sup>e</sup> mondial) et des armateurs asiatiques (APL, OOCL, Hanjin, NYK) confirme la force du commerce international.

Enfin, Euroméditerranée a implanté sur la belle de mai, la 2<sup>e</sup> filiale nationale d'entreprises de production et de diffusion de programmes audiovisuels et entend développer les secteurs d'activités « dématérialisées » des services financiers géostratégiques comme le secteur croisé de la banque- assurance.

## II- Le projet Euroméditerranée

### 2.1-Euroméditerranée : présentation

Euroméditerranée est une Opération d'Intérêt National visant à faire de Marseille une métropole de premier plan au sein de la « zone de prospérité partagée » décidée par l'Union Européenne et 12 pays méditerranéens dans le cadre du processus de Barcelone. Son originalité tient à 2 facteurs : son statut d'opération d'intérêt national et sa double mission d'aménagement et de développement économique. Ceci est un statut exceptionnel car la dernière opération d'aménagement urbain qui en a bénéficié était celle de la Défense à Paris à partir de 1958. Il se justifie par la volonté de l'Etat et des collectivités de donner à Marseille les moyens de jouer à plein son rôle de métropole face aux enjeux locaux, régionaux et internationaux.

Euroméditerranée est pilotée par l'établissement public du même nom qui a mis en place des moyens et s'est doté d'outils et d'actions pour aménager et développer un nouveau quartier de centre ville qui doit contribuer au développement urbain, socio-économique, culturel et touristique de Marseille et de sa région

**COOPÉRATION MÉTROPOLITAINE  
ARMATURE URBAINE**

**2.2- Aperçu historique : la conférence de Barcelone**

Le partenariat euro- méditerranéen inauguré lors de la conférence de Barcelone, en 1995, a défini une politique aux objectifs ambitieux et à long terme d'où le nom de « processus ». La construction d'une zone de prospérité partagée par l'instauration progressive d'une zone de libre échange entre l'Union européenne et ses partenaires méditerranéens et entre ces mêmes partenaires est l'un des objectifs majeurs au-delà des volets politique, culturel, social et humain. Ce partenariat regroupe les 25 Etats membres de l'Union Européenne et 10 Etats du Sud et de l'Est de la méditerranée : Maroc, Algérie, Tunisie, Egypte, Israël, Autorité Palestinienne, Jordanie, Liban, Syrie et Turquie. La Libye est observatrice et la Mauritanie candidate à devenir membre du partenariat. La vocation de l'opération Euroméditerranée est européenne et euroméditerranéenne avec une perspective nationale et régionale. Les enjeux sont :

- Réaliser le grand centre d'affaires internatio-

nal du Sud de l'Europe et le principal carrefour des échanges avec la Méditerranée.

- Accentuer le rayonnement de la métropole marseillaise et son influence internationale
- Renforcer les fonctions métropolitaines de la deuxième ville de France



### 2.3-Objectifs quantifiés

Lors de son démarrage en 1995, Euroméditerranée concernait un périmètre de 310 hectares dont 110 sur le domaine public maritime, avec 30 000 habitants, 23 600 emplois, un taux de chômage de 22 %.

Les objectifs de l'opération Euroméditerranée étaient alors :

- d'accueillir 10 000 habitants supplémentaires sur le périmètre.
- de créer entre 15000 et 20 000 emplois en 15 ans

Le programme prévisionnel (1996-2010) prévoit :

- 1,2 million de m<sup>2</sup> de planchers neufs dont 600.000 m<sup>2</sup> de bureaux, 400.000 m<sup>2</sup> de logements (environ 4.000 logements), 200.000 m<sup>2</sup> commerces/équipements publics
- 6.000 logements réhabilités
- La création et l'aménagement de 20 ha d'espaces publics
- La restructuration des infrastructures de transit (dont le viaduc du littoral)

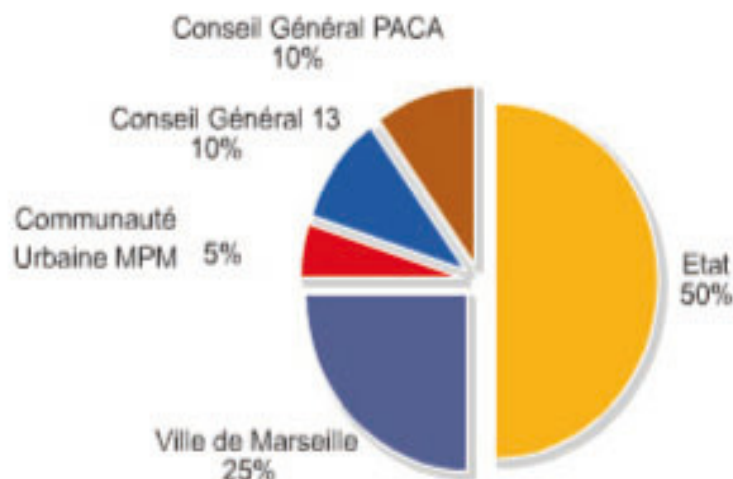
### 2.4- Les partenaires publics

Euroméditerranée associe les grands acteurs publics: l'Etat et les collectivités locales (Ville de Marseille, Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Conseil Régional PACA, Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole). Ils sont regroupés au sein de l'Etablissement Public d'Aménagement et décident ensemble des grandes orientations du projet.

Le Conseil d'Administration, représentant l'ensemble des partenaires institutionnels et du monde économique règle par ses délibérations les affaires de l'établissement; il se réunit au moins deux fois par an. Il est présidé par Renaud Muselier, premier adjoint au Maire de Marseille.

Le conseil d'administration vote le budget, autorise les emprunts et la conclusion des conventions passées avec les collectivités locales et les établissements publics intéressés (ex : Port Autonome). Il arrête les comptes, il approuve les orientations à moyen terme et le program-

-me pluriannuel d'intervention de l'établissement.



Une première dotation budgétaire initiale de 1,7 milliards de francs pour la période 1995-2001 a été adoptée dès 1995 entre l'Etat et les collectivités. Un nouveau protocole financier a été signé en février 2000, il porte la dotation générale à 2,422 milliards de francs jusqu'en 2006.

Un nouveau protocole entre l'Etat et les collectivités a été signé le 15 novembre 2005 pour un financement supplémentaire de l'opération 2006-2012. Il porte sur un montant global de 180 millions d'euros d'investissements publics répartis entre les différents partenaires.

Au total d'ici 2010, Euroméditerranée prévoit de générer sur la ville plus de 3 milliards d'euros d'investissements publics et privés.

L'Union Européenne a apporté également son soutien financier sur des projets ponctuels à travers le financement des fonds structurels.

### 2.5- Présentation de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM)

Le projet est piloté par l'établissement public Euroméditerranée (EPAEM). Celui-ci a plusieurs fonctions :

- une fonction stratégique : analyser et préciser les atouts de l'agglomération, rechercher les secteurs d'activité porteurs à attirer, définir le plan d'action à mettre en place.



- une fonction de coordination et de pilotage des actions des différents partenaires, ainsi que de conduite des projets en collaboration avec ceux-ci.

- une fonction de mobilisation des fonds nécessaires à la réalisation des opérations, ainsi que de promotion et de commercialisation du projet.

L'EPAEM est notamment habilité à :

- réaliser pour son compte ou celui de collectivités locales ou établissements publics de coopération intercommunale des opérations d'aménagement et d'équipement

- acquérir, au besoin par voie d'expropriation, les immeubles bâtis ou non bâtis nécessaires à cet aménagement

- céder les immeubles acquis par voie d'expropriation

- exercer le droit de préemption dans les conditions prévues par la loi.

Pour remplir ses missions, l'EPAEM emploie une cinquantaine de personnes composée de fonctionnaires détachés, de personnes recrutées sous CDD ou CDI et des stagiaires. La structure de l'établissement se divise en quatre grandes branches :

- le secrétariat général : qui s'occupe des affaires juridiques, des marchés publics et des moyens généraux

- la direction de l'aménagement : qui s'occupe de la partie aménagement de l'espace public

- la direction de la communication : qui s'occupe de toute la partie image du projet

- la direction du développement : qui s'occupe de la partie prospection, promotion, marketing, habitat et architecture.

L'action commerciale intervient en aval de la stratégie définie par l'EPAEM pour mettre en œuvre la stratégie foncière et mettre en marché les différents produits (charges foncières, immeubles...). Ceci en collaboration avec la Direction du Développement qui élabore une offre commerciale complète et différenciée à destination d'entreprises cible du projet.

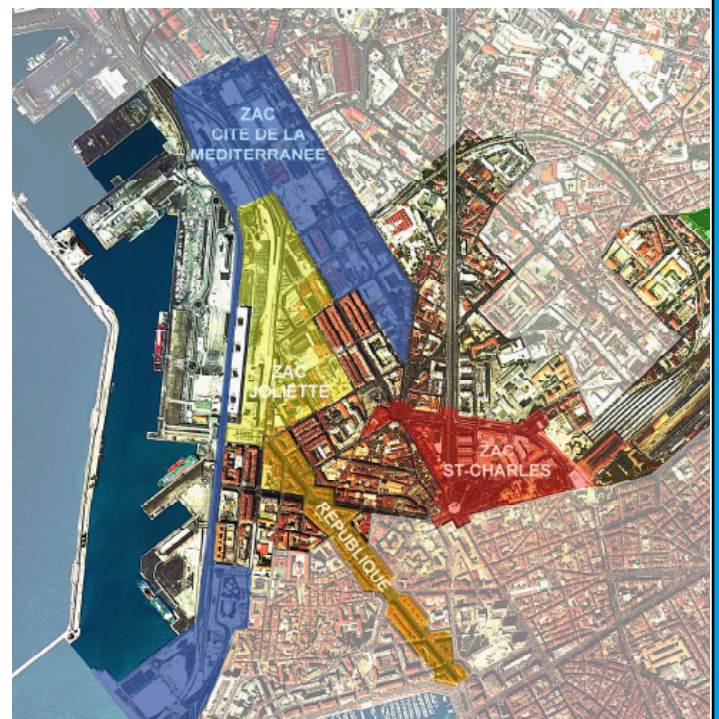
Les outils et procédures opérationnelles dont s'est doté l'EPAEM sont les zones d'aménagement concertée (ZAC) et l'opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH).

1

Une OPAH est une procédure d'incitation à la réhabilitation du parc de logements privés anciens, dans des secteurs où l'habitat est dégradé. Elle repose sur l'adhésion volontaire des propriétaires, qui peuvent bénéficier d'aides financières pour la réalisation de travaux en parties communes ou privatives. Dans le périmètre initial, on retrouve l'OPAH République avec 5200 logements et 10000 habitants et l'OPAH de site.

Une ZAC est une zone à l'intérieur de laquelle une collectivité publique décide d'intervenir et de mener une politique volontariste pour réaliser ou faire réaliser l'aménagement et l'équipement des terrains en vue de les céder à des utilisateurs publics ou privés. Les ZAC de la Joliette, Cimed et Saint Charles sont celles utilisées dans la première phase d'Euroméditerranée.

## 2.6- Les Opérations



### 2.6.1- La ZAC de la Joliette



Avec 22 hectares d'étendue spatiale, la ZAC de la Joliette a été conçue par Patrick CELESTE. 300 000 m<sup>2</sup> de SHON sont prévus (180 000 m<sup>2</sup> de bu-

-reaux, 1000 logements neufs et réhabilités (80 000 m<sup>2</sup>), hôtellerie, commerces, 30 000 m<sup>2</sup> d'activités, équipements publics dont un nouveau collège de 600 places, une école maternelle, des équipements sportifs et 2 000 places de parking.)

Le quartier de la Joliette, situé en façade maritime, possède de nombreux atouts : un positionnement stratégique entre port et centre-ville et une accessibilité remarquable (liaisons aéroport, gare TGV, transports en commun).

Ce quartier international des affaires se développe autour de l'immeuble des Docks, magnifique réhabilitation et vitrine d'Euroméditerranée. 300 entreprises des secteurs du tertiaire supérieur, du commerce international et des télécommunications y sont déjà installées.



### 2.6.2- La ZAC St Charles



Par sa position en centre-ville, sa nouvelle gare TGV, sa connexion directe aux grands systèmes de circulation, le quartier Saint Charles s'affirme comme le centre névralgique des transports

de Marseille et de sa région.

Son dynamisme est assuré par la présence de nombreuses institutions publiques, dont l'hôtel de Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et l'université de Provence qui développe, aux côtés de la faculté des sciences, une nouvelle faculté de lettres. Elle accueille 5000 étudiants.

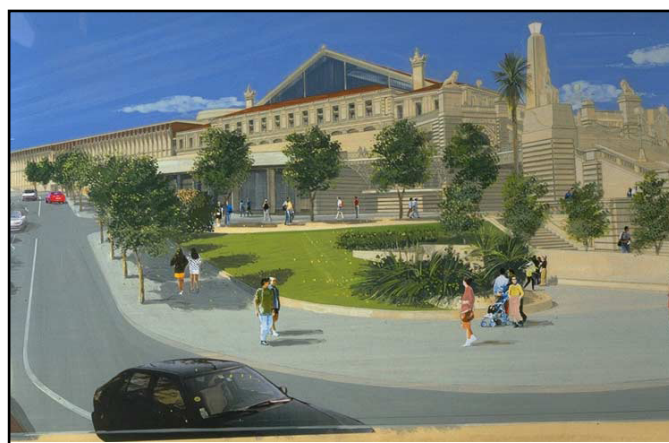
Le nouveau pôle de transport Marseille St Charles représente un investissement de plus de 150 millions d'euros. Depuis le 10 juin 2001,

il constitue la tête du réseau TGV Méditerranée et place la cité phocéenne à 3h de Paris et 5h de Bruxelles. Il accueillera 15 millions de voyageurs par an et développera 3000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales neuves.

Les programmes d'hôtels (le premier sur l'îlot Bernard Dubois), de logements, de bureaux, s'organisent autour de la création d'un espace urbain repensé autour du cheminement piéton entre la gare, l'université et la Porte- d'Aix.

Deux nouvelles places seront créées : le parvis de la gare et la place de l'Arc de Triomphe, libérée de la circulation, grâce à la mise en service du tunnel Saint Charles début 2005 et à l'arrêt de l'autoroute A7 au niveau du boulevard Leclerc programmée pour 2008.

La ZAC Saint Charles c'est 16 hectares d'étendue avec pour urbanistes Bruno FORTIER/ Jean-Michel SAVIGNAT, 120 000 m<sup>2</sup> de SHON (42 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 500 logements neufs ou rénovés, 7 000 m<sup>2</sup> d'hôtellerie, 3000 m<sup>2</sup> de commerces de proximité, un groupe scolaire, deux parkings publics totalisant 1 600 places)



### 2.6.3- La Belle de mai



A l'est du périmètre d'Euroméditerranée, à proximité immédiate de la gare Saint Charles, la Belle de Mai se développe sur un espace de 120 000 m<sup>2</sup>. Les anciennes manufactures de tabacs ont été réhabilitées

pour constituer un pôle culturel regroupant trois types d'activités :

- un pôle patrimonial de 35 000 m<sup>2</sup> regroupant



les Archives municipales, les réserves des Musées de Marseille ainsi que le Centre Interrégional de Restauration des Oeuvres d'Art ; ce pôle accueille également l'incubateur national multimédia éducatif et culturel, initié par les ministères de l'Education Nationale et de la Recherche et de la Technologie.

- un pôle média avec 27 000 m<sup>2</sup> de studios audiovisuels, de locaux pour les industries techniques du multimédia et de bureaux pour les producteurs, éditeurs, diffuseurs,

Ce pôle accueille des studios audiovisuels, des locaux pour les industries techniques du multimédia et des bureaux pour les producteurs, éditeurs, diffuseurs. Les premiers tournages dans les Studios de Belle de Mai révèlent la haute technicité et la performance du site, reconnues par l'ensemble de la presse spécialisée de l'image et du son. Près de 50 % du Pôle Médias ont été occupés fin 2005. Ce site a généré la création de près de 1000 emplois jusqu'en 2006.

- un pôle de spectacle vivant de 25 000 m<sup>2</sup>, géré par le Système Friche Théâtre ; il accueille déjà plus de 300 professionnels du spectacle et des arts, réunis dans un pôle de création contemporaine.

A moyenne échéance, ce pôle culturel devrait accueillir plus de 1400 personnes, formant ainsi l'un des principaux sites européens de l'audiovisuel et du multimédia. L'aménagement des espaces publics permettra de réintégrer ce très important ensemble immobilier dans la vie et l'usage du quartier. Sa connexion au futur pôle de transport de Saint Charles sera également assurée.



## 2.6.4- L'OPAH République



La Rue de la République, l'un des plus vastes chantiers de rénovation urbaine en France, fait l'objet d'une Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (O.P.A.H), qui porte sur 5200 logements dont 2500 appartiennent à des propriétaires privés, et d'un chantier de requalification de l'espace public. A ce jour, plus de 10% des surfaces concernées par l'O.P.A.H (266 000 m<sup>2</sup>) ont été réhabilitées ou sont en voie de l'être. Une vingtaine d'immeubles ont vu leurs façades nettoyées. Tandis qu'une partie du patrimoine a fait l'objet d'un entretien « de bon père de famille », une part significative des immeubles de la rue nécessitait une restructuration lourde (près de 1000 appartements vacants) et une mise en conformité avec les réglementations de confort et de sécurité modernes. Grâce à la reprise du patrimoine de la société P2C Immobilier, rebaptisée Marseille République, par le fonds d'investissement américain LONE STAR IV, et au plan d'investissement décidé par EURAZEO, l'autre grand propriétaire de la rue, le chantier de rénovation s'accélère.

La moitié des surfaces dédiées au commerce sur la Rue de la République (60 000 m<sup>2</sup>) sont actuellement vides. Des rénovations, à l'initiative de l'ancien propriétaire, Rue Impériale, sont déjà visibles : Café Parisien, Papeterie Robert, commerces de la rue Chevalier Roze, Centre d'Affaires NCI...

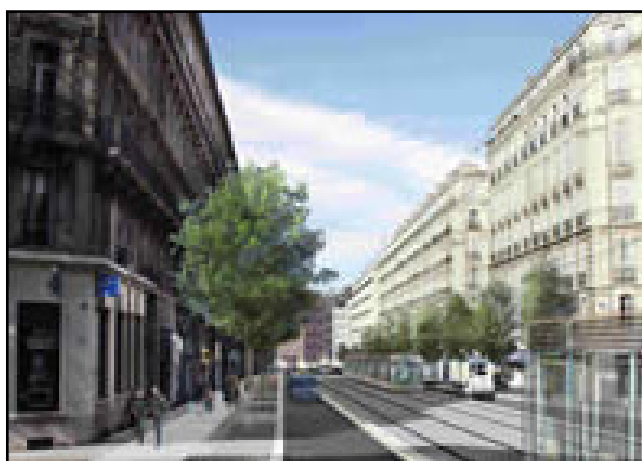
Marseille République envisage de son côté la réfection de 30 000 m<sup>2</sup> de locaux commerciaux jusqu'en 2009 pour proposer des locaux conformes à la demande des enseignes en centre-ville.

Euroméditerranée et la ville de Marseille veillent à ce que ces opérations se déroulent en totale complémentarité avec les pôles commerciaux existants (Centre Bourse, Rue Saint-Ferréol...) pour ne pas entraîner de déséquilibre sur la ville. Un plan commercial d'ensemble définit les



enjeux et objectifs de ce vaste projet. Déjà remarquablement desservie par la proximité de stations des deux lignes de métro, la Rue de la République bénéficie depuis juillet 2007 de la mise en service de la ligne de tramway « les Caillols -Euroméditerranée Gantès ». Les travaux d'embellissement de la rue sont toujours en cours. L'élargissement des trottoirs est pratiquement achevé, la plantation de 200 arbres se poursuit, ainsi que l'installation d'un nouveau mobilier urbain.

Avec la Communauté Urbaine d'une part et Rue Impériale d'autre part, Euroméditerranée a lancé également la construction de plusieurs parkings dont le parking République, d'ores et déjà en travaux (soit 1620 places au total) qui contribueront à réduire la pénurie actuelle de places de parking.



### 2.6.5- Cité de la méditerranée



Inspiré de l'expérience de la Cité des Sciences de Paris, le « concept » de la Cité de la Méditerranée consiste à installer dans un même site

un certain nombre de grands équipements, publics et privés, de manière à ce qu'ils renforcent mutuellement leurs fréquentations, leurs programmations, leur notoriété.

Ce « concept » implique bien évidemment, sur le plan de l'aménagement urbain,

de prévoir des cheminements piétons faciles, des places et des esplanades, ainsi que des transports collectifs raccordés à la ville. Une intégration très forte est donc nécessaire pour la réussite de la Cité entre d'une part la localisation et la programmation des équipements publics et privés, et d'autre part l'aménagement urbain et la réalisation des espaces publics.

Le projet de l'équipe d'Yves Lion se caractérise par plusieurs points:

- Dans la composition générale, le traitement de la frontière ville port par la création d'un pôle intermédiaire entre le J4 et Arenc;
- Sur Arenc : le caractère ouvert de la proposition, tant pour les vues sur la mer que pour les accès. Une proposition de plantations et de végétal qui prend en compte l'échelle humaine;
- Le système de circulation et l'accessibilité, vers le J4 notamment, pour les piétons, en transports collectifs et en voiture ;
- Sur le J4 : la création d'une darse qui remette en eau le Fort Saint-Jean, et qui puisse accueillir des usages et des pratiques en lien avec les événements sur le J4 ou avec la programmation du Musée des Civilisations.



### 2.6.6- Quartiers existants

Euroméditerranée combine réhabilitations d'immeubles, de logements anciens et création d'un parc immobilier neuf de qualité, en accession à la propriété et en locatif. Cette politique de construction et de rénovation porte aussi sur les crèches, les établissements scolaires, les équipements sportifs et culturels, les

services publics.

A fin 2006, plus de 2100 logements neufs ont été réalisés ou engagés, dont près d'un tiers en secteur conventionné (logement social).

Depuis le début de l'opération en 1995, 2300 logements ont été réhabilités.

Au cœur de l'Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat, au 42 bd des Dames, la Maison d'Euroméditerranée est un lieu d'information pour les habitants des quartiers. C'est également un lieu de concertation avec les opérateurs et partenaires de la requalification des quartiers : les habitants peuvent s'adresser aux conseillers habitat et à l'équipe d'animation économique.

Par ailleurs, plus d'un millier de personnes en recherche d'emploi ou en parcours d'insertion sur le centre-ville ont bénéficié d'un appui dans le cadre du plan d'action pour l'emploi d'Euroméditerranée: chantiers d'insertion, accompagnement à la création de son entreprise, informations et découvertes des métiers, offres d'emploi, parrainages ...



### III- Bilan et perspectives d'Euroméditerranée 10 ans après

#### 3.1- Evolution chronologique du projet

Les années 1996 à 2006 ont vu la mise en place des leviers du développement dans le périmètre d'Euroméditerranée.

Les premiers travaux engagés ont consisté à libérer les terrains pour le lancement des premières opérations immobilières et à rendre le périmètre plus attractif et plus facile à vivre, avec des infrastructures et des équipements. Concrètement ceci s'est traduit par :

- la démolition des bâtiments industriels portuaires,
  - la déviation des réseaux ferrés (tunnel de Lajout),
  - l'enfouissement des trafics de voitures nord-sud (tunnel sous la Major) et sous la gare St Charles (tunnel St Charles),
  - le lancement des travaux de transformation de la gare St Charles en liaison avec l'arrivée du TGV,
  - la construction d'équipements structurants pour le quartier (Archives départementales, Gymnase Ruffi, Collège Jean-Claude Izzo...)
  - et les premiers aménagements d'espaces publics sur le front de mer (esplanade St Jean).
- L'évolution chronologique globale du projet a été la suivante :

**1995** : Création de l'établissement public d'aménagement et lancement de l'opération Euroméditerranée.

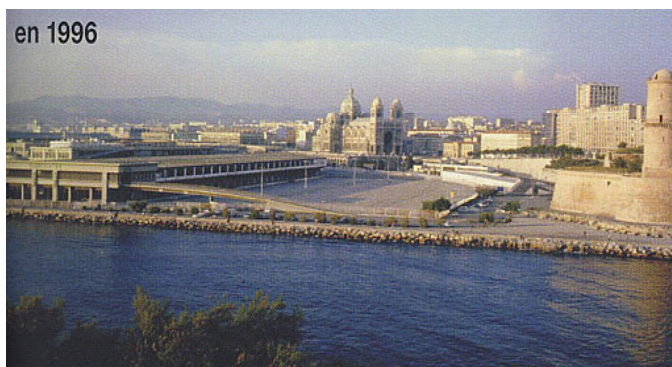
**1996** : Transformation de l'immeuble des Docks, ancien entrepôt datant du milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, en bureaux et amorce de la création du quartier d'affaires.







**1997** : Premiers travaux sur le front de mer avec la démolition du bâtiment du J4, l'objectif étant d'ouvrir la ville sur la mer et de préparer l'arrivée de nouveaux équipements.



**1998** : Premières transformations de l'espace public avec l'aménagement de la place de la Joliette.

**1999** : Le groupe britannique Compass, l'un des leaders mondiaux de la restauration collective implante sur Euroméditerranée sa direction Afrique, Moyen-Orient, Asie, Amérique du Sud.

**2000** : Premières livraisons d'immeubles de bureaux.

**2001** : Arrivée du TGV à Marseille St Charles avec pour objectif l'amélioration de l'accessibilité internationale et nationale de Marseille.

**2002** : Livraison du tunnel sous la cathédrale de la Major pour enfouir les trafics autoroutiers, améliorer la qualité de vie des habitants et faciliter l'accès à la mer.

**2003** : Livraison d'une nouvelle offre de logements neufs en centre ville avec l'îlot M5.



**2004** : Ouverture du pôle média de la Belle de Mai pour accompagner le développement d'une filière économique à fort potentiel et faire de Marseille un lieu de référence dans les métiers de l'audiovisuel et du multimédia.



**2005** : Ouverture du collège Jean-Claude Izzo avec pour finalité la facilitation de la vie des habitants et l'accompagnement du



développement du quartier.



**2006** : Lancement d'Euromed Center, nouvelle plateforme internationale des échanges du sud de l'Europe dessinée par l'architecte italien Massimiliano Fuksas comprenant à terme bureaux, hôtel 4 étoiles (Marriot), multiplex (Europa-Corp) et centre de convention. Livraison de la première résidence étudiante située face du pôle de transport de la gare St Charles et composée de 145 logements. Début des travaux de la tour CMA- CGM.

**2007** : Arrivée du tramway sur Euroméditerranée.

### 3.2- Comparaison objectif /bilan

Fin 2006, le bilan de la première phase faisait ressortir les résultats suivants :

- 300 millions d'euros d'investissement public,
- près d'un milliard d'euros d'investissement privé, 344 000 m<sup>2</sup> d'opérations livrées ou en cours fin 2005, soit 30% de l'objectif,

- 27 000 emplois sur le périmètre Euroméditerranée soit +34% sur la période 1995-2006, avec 6800 emplois nets créés, 17000 emplois bruts et 3256 établissements soit 725 de plus qu'en 1995. 75% des nouveaux établissements sont de création pure, ils ont recruté près de 5300 personnes.

- 2100 logements neufs réalisés ou engagés, dont 737 logements sociaux et 2300 réhabilitations.

- La mise en place d'une démarche de marketing, de promotion et de prospection a renforcé l'image et l'attractivité du centre d'affaire et de la ville de Marseille.

Dans la perspective de l'extension du périmètre de l'OIN Euroméditerranée, l'EPAEM a lancé une série d'études, en cours, relatives aux analyses urbaine confiée à Savignat- Faucher et économique confiée à Ernst & Young.

L'objectif de l'étude économique est d'élaborer des orientations stratégiques, de produire une synthèse dans un document de communication, dresser une feuille de route et impliquer le monde économique de Marseille dans le projet par l'animation d'ateliers de travail et d'un colloque. Pour y arriver, il faut :

- Définir une série d'indicateurs permettant d'analyser les retombées socio économiques d'Euroméditerranée et construire un tableau de bord synthétique ;
- Diagnostiquer les forces et les faiblesses des fonctions métropolitaines de Marseille et tester les équipements structurants renforçant l'attractivité ;
- Déterminer la contribution du projet Euroméditerranée dans l'image et la notoriété de Marseille auprès du monde économique ;
- Benchmarker des agglomérations françaises et européennes pour identifier les bonnes pratiques.

Cette étude dont les résultats sont attendus en mai 2008 est à la deuxième étape (construction des indicateurs socio-économiques) de la phase 1 (Etude d'impact et diagnostic).

Le bureau d'études Savignat-Faucher a élaboré une étude urbaine, une pré-programmation et des hypothèses d'aménagement qui seront remises aux équipes en annexes.



### 3.3- Les prochaines étapes



#### 3.3.1- La tour CMA-CGM



Dessinée par l'architecte Zaha Hadid (prix Pritzker 2004), cette tour de 33 étages (147 m de haut) sera le plus grand immeuble de la cité phocéenne. L'édifice (64 000 m<sup>2</sup> shon) sera drapé d'une double peau de verre et s'élèvera dans le quartier d'Arenc face au port de commerce. Il abritera les 2700 salariés de la compagnie, mais également un restaurant panoramique, un restaurant d'entreprise, le plus grand aquarium privé d'Europe, un musée maritime, un auditorium et une salle de fitness... Le chantier sera livré au 3ème trimestre 2009.

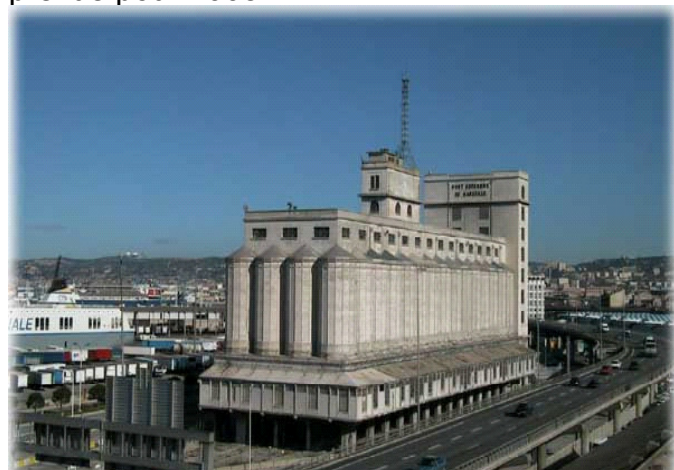




### 3.3.2-Le silo



Cet ancien silo désaffecté faisait partie du patrimoine industriel marseillais. Le port autonome a confié la réhabilitation à Eric Castaldi, déjà architecte des Docks voisins, pour la coque extérieure et la partie bureaux et à Roland Carta, pour la salle de spectacles. Leur projet consiste à utiliser l'espace central pour y construire une salle de spectacle de 2000 places, sur le modèle de l'Olympia à Paris. L'autre partie du bâtiment sera affectée à un programme immobilier de bureaux. Un restaurant panoramique offrira une vue allant des îles du Frioul à la chaîne de l'Etoile. Les travaux du silo (13000 m<sup>2</sup> de shon) ont démarré début 2006 et la mise en service est prévue pour 2008.



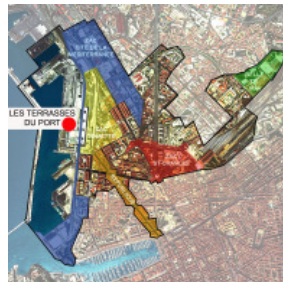
### 3.3.3- Euromed center



Conçu et dessiné par l'architecte italien Maximilliano Fuksas, Euromed center (70 000 m<sup>2</sup>- 2,6 ha) comprend bureaux, hôtellerie, espaces de convention, commerces, services, loisirs et d'un multiplexe. Sa livraison est prévue pour 2009.



### 3.3.4- Les terrasses du port



Le projet des Terrasses du Port a pour ambition de créer un " îlot de ville " au-dessus de l'espace portuaire, un complexe commercial et de loisirs dans l'enceinte



portuaire du Port Autonome.



Ce complexe longera les quais du port sur 120 mètres en plein cœur de la Ville, à proximité de place de la Joliette. Il aura une superficie commerciale de 45 000 m<sup>2</sup> avec des terrasses de 10 000 m<sup>2</sup> et avec des promenades, cafés, restaurants, une salle de fitness, piscine et un stade de beach-soccer.

Il prévoit aussi la réalisation de 3000 places de parkings souterrains grand confort, ainsi qu'une grande galerie commerciale couverte perpendiculaire au bâtiment des Docks, qui permettra d'accéder aux terrasses. Ces activités sont destinées aux 350 000 croisiéristes qui transitent par le port de Marseille, aux plus de 2 millions de passagers Corse/Maghreb et au grand public marseillais.

Le projet est porté par l'investisseur Forum Invest France SA spécialiste des centres commerciaux de centre ville. Cette société a prévu d'investir 300 millions d'euros dans la réalisation de ce projet. Le projet a été conçu par l'architecte François KERN, déjà associé à Yves LION dans l'aménagement plus général de la Cité de la Méditerranée. Le projet devrait voir le jour en 2010 et générer à terme près de 2 000 emplois selon le Port Autonome.



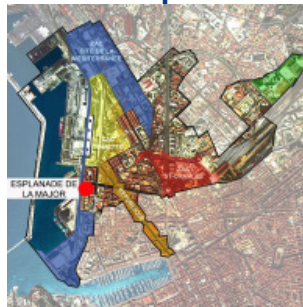
### 3.3.5- Le MUCEM (Musée des Civilisations d'Europe et de la Méditerranée)



Equipement emblématique de la « Cité de la Méditerranée », il représente la première création par l'État d'un grand musée national hors Paris. Le futur musée intégrera la délocalisation du Musée des arts et traditions populaires actuellement situé dans le bois de Boulogne ; il sera consacré aux ressemblances, différences, emprunts ou oppositions entre les cultures de l'Europe et de la Méditerranée au travers des grands traits de leurs civilisations. Un concours international d'architecture a été lancé par le Ministère de la Culture en juin 2002. Le jury s'est réuni le 13 février 2004 et a retenu le projet de l'équipe Rudy RICCIOTTI / Roland CARTA. Ce projet se caractérise par un volume parallélépipédique, d'emprise carrée de 72 m de côté. Il sera enserré par une résille de béton perforée, sur le modèle d'une roche marine. Le MUCEM aura 26000 m<sup>2</sup> de SHON et son ouverture est prévue pour 2010.



### 3.3.6- L'esplanade de la Major



Le projet retenu se caractérise par la qualité de ses réponses au vu des ambitions d'Euroméditerranée pour ce site exceptionnel:

- remettre en valeur la Cathédrale de la Major de style romano byzantin construite dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, et la Vieille Major ancienne cathédrale de Marseille érigée au IV<sup>e</sup> siècle et reconstruite aux XI<sup>e</sup> et XII<sup>e</sup> siècles.
- permettre aux habitants du quartier d'avoir un espace public de qualité
- accélérer le développement de l'activité touristique liée à la façade maritime

Les travaux d'aménagement de l'esplanade de la major, d'une superficie de 21000 m<sup>2</sup>, ont démarré mi 2006. La livraison finale est prévue pour 2008.



### 3.3.7- La rue de la république



La poursuite et la fin des travaux sur la rue de la république avec la réhabilitation des logements, la plantation des arbres et la fin des aménagements de trottoirs, ainsi que la fin de la construction du parking république, et du bassin de stockage des eaux de pluie sous la place Sadi Carnot.



### 3.3.8- La porte d'Aix



Le projet retenu prévoit de faire reculer l'A7, en assurant une bonne fluidité des flux:

- tisser du lien entre les quartiers déchirés par les infrastructures de l'A7;
- afficher le dynamisme économique de la métropole marseillaise;
- ouvrir les nouveaux boulevards aux cheminements et aux échanges;
- concilier image d'entrée de ville et usages des quartiers.

Deux niveaux d'échanges sont ainsi dessinés:  
 1) un plateau «actif», économique et commercial, à niveau avec la Place Marceau et l'arrivée de l'A7, qui règle la circulation de transit, les livraisons des commerces, et les flux actifs...  
 2) un plateau résidentiel, qui reçoit les modes de déplacements doux -bus en site propre, vélos,...- qui agrémente les ensembles résidentiels de larges trottoirs plantés, squares, écoles.



### 3.3.9- Le parc Habité d'Arenc

Le parc habité d'Arenc est constitué d'un programme de logements entre les boulevards de Paris et Salengro. Le début des opérations est prévu pour 2007- 2008.





### 3.3.10- Les Ilots Peyssonnel

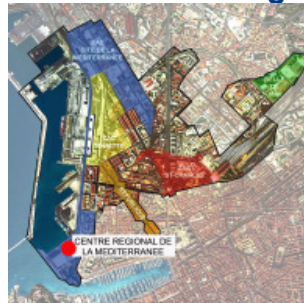
Le projet ICADE/PAM prévoit environ 80 000 m<sup>2</sup> à construire dont 45 000 m<sup>2</sup> de bureaux et 26 000 m<sup>2</sup> de logements. Commerces, restaurants et résidence hôtelière complètent le dispositif. Il comporte notamment un IGH, la tour Icade, d'environ 140 mètres de haut.



Sur le site des entrepôts Transcausse, se développe un projet ambitieux de 73 000 m<sup>2</sup> de SHON environ répartis comme suit : 40 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 30 000 m<sup>2</sup> de logements, 3 000 m<sup>2</sup> de commerces et un parking de 900 places. Jean Nouvel y réalise une tour de bureaux (environ 130 mètres) et Yves Lion une tour de

une tour de logements (environ 100 m).

### 3.3.11- Centre Régional de la Méditerranée



Le Centre Régional de la Méditerranée est un projet régional qui verra le jour au J4 à côté du MUCEM. Il sera ouvert à l'ensemble des composantes et des expressions du monde méditerranéen contemporain. En complément de son activité liée aux expositions, l'accueil de congrès, les réunions nationales et internationales, les colloques en feront un lieu de croisements, d'échanges et de rencontres. La structuration des espaces de ce bâtiment conçu par l'Architecte Italien Stefano Boeri, permet de spécifier son fonctionnement en 3 zones :

- Dans la partie au-dessus de la mer, des expositions de grande envergure seront proposées au public.
- Au rez de chaussée, le public trouvera un bar ouvert sur la mer et un atrium proposant des informations sur les actualités du centre et diverses animations (projections, bornes interactives, actions artistiques).
- Dans la partie située sous la mer, des auditoriums et salles de commissions permettront d'accueillir des congrès ou d'organiser des conférences et des spectacles en résonance avec les expositions présentées.





## IV- Le projet d'extension d'Euroméditerranée

### 4.1- Quelques éléments sur le positionnement stratégique de Marseille : Pourquoi étendre le périmètre d'Euroméditerranée ?

En une dizaine d'années, Euroméditerranée a permis la création de plus de 6800 emplois nets, 2300 logements neufs (réalisé et engagé), généré plus d'un milliard d'euros d'investissement privé contre 300 millions d'euros d'investissement public.

En 2012, toutes les opérations programmées seront réalisées ou en cours d'achèvement, mais dès 2010 il n'y aura plus de foncier disponible pour préparer la suite et faire face à la demande.

Le périmètre d'extension validé par le conseil d'administration de l'EPA Euroméditerranée de mars 2007 porte sur 163 hectares avec l'ambition pour Euroméditerranée de devenir la vitrine du développement international de Marseille et l'outil du rayonnement de la France sur la Méditerranée. Marseille deviendra ainsi le pivot des échanges entre l'Europe et la Méditerranée et le pôle d'expertise pour répondre aux enjeux euro méditerranéens.

L'objectif affirmé de l'extension est de conforter l'envergure internationale et d'accroître l'attractivité de Marseille, en permettant, d'une part, d'atteindre une masse critique en termes de taille du quartier des affaires (plus d'un million de m<sup>2</sup> de bureaux), une offre hôtelière, des équipements et des services à haute valeur ajoutée ainsi qu'une concentration d'entreprises et, d'autre part, de compléter la gamme des grands équipements métropolitains : congrès, tourisme, culture, formation, santé, ....

Il s'agit aussi sur le plan local et métropolitain d'accroître la performance et la compétitivité de la métropole au profit de la création d'emplois et de la qualité de vie des habitants.

Le rôle de l'extension est ici de développer de nouvelles capacités d'accueil pour attirer des activités créatrices d'emplois et de valeur ajoutée pour la métropole. Il s'agit aussi de permettre la construction de nouveaux loge-

ments, d'espaces publics, d'espaces verts et d'équipements facilitant la vie des habitants et l'attractivité du centre ville. Puis, d'assurer des fonctions métropolitaines et de retisser les liens entre les quartiers Nord et le reste de la ville.

### 4.2- Synthèse des perspectives de planification urbaine

#### 4.2.1- Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire

En France, le schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT) précise les orientations fondamentales à moyen terme du développement durable d'un territoire régional et ses principes d'aménagement.

Il doit proposer l'évolution souhaitable de la Région à vingt ans, et peut pour cela recommander la mise en place d'instruments d'aménagement et de planification (DTA), d'urbanisme ou de protection de l'environnement. Sans être opposable aux particuliers, basé sur un état des lieux partagé, évaluant la demande et les besoins présents et futurs, et non seulement l'offre, il définit pour les aménageurs partenaires des régions et de l'État les principaux objectifs relatifs à une localisation plus cohérente des grands équipements, des infrastructures et des services d'intérêt général, afin que ceux-ci concourent mieux à l'efficacité des services publics.

Le SRADT PACA est constitué de 3 documents : un diagnostic territorial, une charte d'aménagement et de développement durable du territoire régional à 10 ans, un document graphique.

Le diagnostic territorial fait ressortir que :

- la population régionale est en hausse (4 743 000 habitants en 2005, soit 237 000 de plus qu'en 1999), elle vieillit et occupe essentiellement le littoral. Malgré l'augmentation de la population active qui pourrait atteindre 2 millions de personnes en 2015, le territoire est marqué par la précarité.

- la région est constituée à 70% de zones naturelles avec des mesures de protection de l'environnement, mais avec des risques naturels, technologiques et maritimes multiples.

- l'urbanisation y est très forte avec un important étalement urbain et l'accroissement de l'espace périurbain au détriment des zones agricoles et des espaces naturels.

- les mobilités privilégiant les déplacements individuels sont de plus en plus fortes.

- la région est marquée par la présence de petites entreprises et une faible concentration, malgré un secteur tertiaire très créateur d'emplois et une organisation en filières et pôles de compétence et d'innovation, la dynamique d'emplois ne suffit pas à résoudre le problème de chômage et à enrayer les phénomènes de précarité.

- les territoires de réflexion ne tiennent pas compte des découpages administratifs.

La charte d'aménagement et de développement durable dégage 4 principes fondateurs de l'intervention régionale : l'ouverture et le rayonnement de la région au niveau européen et mondial, la recherche d'une solidarité sociale et territoriale, la dynamique de développement durable, la démarche participative. 7 grands enjeux et des priorités en découlent :

1- Comment gérer l'attractivité du territoire tout en préservant son cadre de vie ?

Priorité : agir pour l'équité sociale et spatiale sur le territoire et assurer l'accès aux services publics pour tous.

2- Comment concilier valorisation de l'espace et protection de l'environnement ?

Priorité : trouver une bonne articulation entre développement, prévention et gestion des risques.

3- Comment favoriser le développement économique dans une dynamique de développement durable ?

Priorité : gérer les fragilités économiques et conforter l'économie régionale.

4- Comment favoriser les transports publics et organiser la mobilité ?

Priorité : organiser la mobilité et gérer les transports dans la perspective du développement durable.

5- Comment accompagner le développement solidaire et favoriser les dynamiques d'innovation ?

Priorité : assurer un développement harmonieux des territoires et contribuer à leur attractivité.

6- Comment maîtriser les conflits d'usage et la pression foncière ?

Priorité : définir et mettre en œuvre des stratégies d'intervention foncière adaptée aux enjeux.

7- Comment accompagner le renouvellement urbain ?

Priorité : une organisation du territoire dans une stratégie d'équilibre entre espaces métropolitains, villes moyennes et monde rural.

#### 4.2.2- La Directive Territoriale d'Aménagement

La directive territoriale d'aménagement (DTA) est un outil juridique permettant à l'Etat, sur un territoire donné de formuler des obligations ou un cadre particulier concernant l'Environnement ou l'Aménagement du territoire.

Dans la hiérarchie réglementaire, la DTA s'impose aux documents d'urbanisme, qui doivent respecter un lien de compatibilité avec la DTA. Il en est de même pour les Plans de déplacements urbains (PDU). Les SCOT doivent être compatibles avec la DTA. En l'absence de SCOT, les PLU et les cartes communales doivent être compatibles avec la DTA.

La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches du Rhône a été approuvée par décret du 10 mai 2006. Elle comporte un diagnostic, des enjeux, des objectifs, des orientations et des politiques d'accompagnement.

Le diagnostic souligne en matière d'aménagement que de 1962 à 1999, le département a accueilli près de 600 000 habitants supplémentaires passant de 1 248 000 à 1 836 000 habitants, soit le double de l'évolution nationale. En faisant des estimations sur la consommation d'espace tous usages confondus de 0,12 ha/habitant, on aboutit à 1/7<sup>e</sup> (70 000 ha) de la surface du département. A l'horizon 2020, la population sera d'environ 2 033 000 habitants soit environ 23 000 ha en besoin d'espace. L'aire métropolitaine Marseillaise regroupe 1 594 000 habitants sur 2 597 km<sup>2</sup> soit 614 habitants/km<sup>2</sup>. En outre, les transports en commun assurent moins de 9% des déplacements tandis que ceux motorisés croissent de 3% par an, ce qui entraîne une

segmentation spatiale et sociale qui génère un marquage sur l'habitat.

Les enjeux sont :

- Comment relever le défi de transport et de déplacements dans une organisation multipolaire?
- Comment réussir un équilibre entre développement et protection de l'environnement ?
- Comment préserver les patrimonialités écologiques et environnementales ?
- Comment gérer les risques tout en préservant les milieux et les ressources naturelles ?

Les objectifs sont les suivants :

- Le rayonnement et la métropolisation : grande accessibilité, économie maritime, fonctions métropolitaines, enseignement supérieur et recherche, tourisme.
- Intégration et fonctionnement : fonctionnement interne de l'aire métropolitaine et de l'ensemble du département par un système ambitieux de transports collectifs, la priorité au renouvellement urbain et l'utilisation de la gestion économe et équilibrée de l'espace (rentabilisation du tissu urbain et utilisation des friches, renforcement des centralités, aménagement et densification des quartiers périphériques, valorisation des pôles et concentrations économiques extérieurs...)
- Préservation – Valorisation : préservation des éléments constitutifs du patrimoine, maintien des milieux et ressources naturelles, réduction et maîtrise des risques naturels et technologiques.

Les orientations s'articulent autour du renforcement de la compétitivité du territoire et concernent une grande accessibilité avec le développement de la multimodalité dans le transport des marchandises, et le développement de nouveaux axes d'échanges.

Les sites logistiques avec quatre sites prioritaires sont retenus comme lieux privilégiés de l'intervention publique en matière de réalisation ou d'amélioration des infrastructures et équipements nécessaires à l'activité logistique et au transport intermodal :

- Marseille - Le Canet : restructuration de ce chantier rail-route situé dans le périmètre d'extension

- Marseille – Mourepiane : aménagement du terminal à conteneurs de ce chantier rail mer situé à proximité immédiate du périmètre de l'extension.

- Fos – Distriport : agrandissement du chantier mer rail route et modernisation du terminal à conteneurs.

- Grans - Miramas – Clesud : développement du chantier rail-route.

Le développement des centralités urbaines à partir de l'identification des principales polarités constitutives de l'armature urbaine, des conditions de leur articulation et de leurs relations doit s'attacher à :

- construire le système de transports collectifs qui relie ces différents sous-ensembles (amélioration et développement des transports collectifs ferrés, renforcement et valorisation de transports collectifs routiers en site propre, organisation de la complémentarité des fonctions et des rôles entre les différentes infrastructures du réseau routier et mise en interface des différents modes de déplacements en transports en commun afin de construire un vrai système d'échanges).

- réaliser les infrastructures essentielles au fonctionnement local (L'achèvement dans les meilleurs délais de la liaison L2. Cet axe, indispensable au bon fonctionnement de la ville de Marseille – voie de protection et de désengorgement du centre – constitue un axe structurant à l'échelle de l'aire métropolitaine en cohérence avec les lignes de métro et de tramway.)

- renforcer et accompagner le développement économique

- maîtriser le développement de l'urbanisation : prendre appui sur les pôles d'échanges et les pôles d'activités pour bâtir la ville et maîtriser la diffusion de l'urbanisation (définir les principes guidant l'évolution des zones d'urbanisation diffuse selon leur capacité à s'intégrer dans le développement urbain et les modalités de préservation des espaces périurbains, principes qui devront être pris en compte par les documents d'urbanisme (SCOT et PLU).

Les politiques d'accompagnement concernent la mise en œuvre d'une politique foncière, le développement d'une politique de transport-



- déplacement, la préservation de la qualité des milieux, la gestion des risques naturels, le traitement des déchets ménagers, le développement d'une politique de l'habitat favorisant un meilleur équilibre spatial et social...

#### **4.2.3- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT)**

Le schéma de cohérence territoriale ou SCOT est un document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les organisations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements.

Les objectifs d'un schéma de cohérence territoriale sont les suivants :

- définir les orientations d'aménagement en évitant les localisations trop précises ; il s'agit de mettre en cohérence les choix pour l'habitat et les activités, en tenant notamment compte des possibilités de déplacement ou des aires d'influence des équipements ;
- restructuration des tissus bâtis, en limitant la consommation de nouveaux espaces ; en l'absence de SCOT, l'urbanisation est soumise à la règle du développement modéré. La possibilité est toutefois prévue d'une extension limitée de l'urbanisation sur accord du préfet, lors de la mise en œuvre du PLU ou de la carte communale.

Le SCOT est opposable au plan local d'urbanisme (PLU : ex-POS) et à la carte communale, aux programmes locaux de l'habitat (PLH), aux plans de déplacements urbains (PDU), aux opérations foncières et d'aménagement, aux schémas de développement commercial et aux autorisations d'urbanisme commercial.

Le SCOT comprend :

- un rapport de présentation qui contient un diagnostic du territoire et un état initial de l'environnement. Il explique les choix retenus pour établir le PADD et le DOG,...

- le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) : c'est un document obligatoire dans lequel l'Etablissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI) exprime de quelle manière il souhaite voir évoluer son territoire dans le respect des principes de développement durable.

- un document d'orientations générales (DOG) : c'est la mise en œuvre du PADD.

- des documents graphiques ;

Le 25 juin 2004, le conseil communautaire de Marseille Provence Métropole (MPM) décidait de l'élaboration d'un SCOT sur le territoire de la communauté urbaine. En 2005, le diagnostic qui analyse le territoire afin d'en dégager les enjeux stratégiques a été lancé et approuvé. En 2007 se déroulent les conférences débats sur le PADD. La première a eu lieu le 19 janvier sur le thème « les défis à relever, les opportunités pour demain », la seconde le 6 juillet avait pour thématique « les options pour l'avenir, les champs du possible ». La troisième se tiendra avant fin 2007. Son approbation interviendra vraisemblablement après les élections municipales de 2008.

Les sujets essentiellement débattus le 6 juillet 2007 concernaient :

- Comment faire de MPM, une capitale euro-méditerranéenne des échanges, créative et innovante ; comment accélérer l'économie de la connaissance, comment poursuivre le développement des économies résidentielle, productive et du transport logistique, et comment développer le levier du tourisme ?

- comment donner la priorité aux transports en commun comme support du développement urbain ; comment développer les transports collectifs et promouvoir des alternatives à l'auto dans la métropole tout en relevant le défi du développement durable, comment répondre aux besoins de logements des habitants ? tout en consolidant la nouvelle attractivité résidentielle.

- comment relever les grands défis environnementaux, préserver et améliorer la qualité de vie ; comment protéger et mettre en valeur

notre capital nature et littoral ; comment poursuivre les efforts au quotidien sur les déchets, l'assainissement...et prévenir, gérer et traiter les risques et nuisances ?

La production des Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine pourrait éclairer les choix en cours.

#### 4.2.4- Le Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le P.L.U. est le document qui fixe les règles d'urbanisme applicables sur le territoire de la commune (règles générales d'utilisation des sols et règles de construction dans le respect du S.C.O.T.).

Il a pour rôle de déterminer l'affectation principale des sols par zone et de définir les règles qui devront s'appliquer de manière générale et dans chaque zone.

C'est le document sur la base duquel sont instruites les demandes d'autorisation ou d'utilisation du sol (permis de construire, déclarations de travaux, permis de démolir, etc.).

Le P.L.U. traduit en termes réglementaires les principaux objectifs de la municipalité en matière d'urbanisme et de politique foncière, dans un souci de développement durable.

Pour Marseille, dans le cadre de la répartition des compétences, l'élaboration du PLU relève désormais de la compétence de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole. Il sera mis en chantier après l'approbation du SCOT.

A ce jour, le POS de la Commune de Marseille révisé en décembre 2000, est toujours en vigueur.

#### 4.2.5- Le Programme Local d'Habitat (PLH)

Le PLH est le principal dispositif en matière de politique du logement au niveau local. Il est le document essentiel d'observation, de définition et de programmation des investissements et des actions en matière de politique du logement à l'échelle d'un territoire. Il fixe des objectifs et décide des actions visant à répondre aux besoins de logements et de renouvellement urbain. Il vise en particulier à répondre à l'objectif

de mixité sociale et est établi pour 6 ans.

Marseille Provence Métropole a adopté le 26 juin 2006 son PLH, réalisé avec l'assistance de l'AGAM (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise). Son élaboration s'est faite en 3 étapes qui ont fait l'objet de délibérations communautaires : le diagnostic (décembre 2004), le document d'orientation (octobre 2005) et le programme d'actions opérationnel et territorialisé (décembre 2005).

Le diagnostic fait ressortir les données suivantes :

- MPM s'inscrit dans un vaste système urbain dont la ville centre constitue le cœur métropolitain et ce territoire est structuré autour de 3 bassins de vie : le bassin ouest (Le Rove, Ensues-la-Redonne, Carry le Rouet, Sausset-les-pins, Châteauneuf les Martigues, Gignac-la-Nerthe, Marignane, Saint Victoret), le bassin centre (Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques, Septèmes-les-vallons), le bassin est (Cassis, La Ciotat, Ceyreste, Carnoux-en-provence, Roquefort-la-bédoule, Géménos)
- l'attractivité de la métropole se confirme avec un environnement exceptionnel protégé sur 60% de son territoire, l'amélioration des conditions de déplacement, l'accroissement de la population et le développement ainsi que le renforcement du potentiel universitaire avec 4000 étudiants supplémentaires attendus d'ici 5 à 7 ans.
- des marchés du logement orientés à la hausse avec l'augmentation des ménages de petite taille, l'allongement de la durée de vie et l'arrivée de nouvelles populations. D'où une forte progression des prix de vente dans l'ancien comme dans le neuf, une hausse généralisée des loyers et une hausse des prix du foncier.
- l'offre locative HLM (18% du parc) est inégalement répartie selon le territoire et se réduit du fait du faible taux de rotation des ménages et d'une production limitée.
- une partie du parc privé est transformé en « parc social de fait » et exige des interventions publiques énergiques.
- il est de plus en plus difficile de trouver un premier logement et de poursuivre son itinéraire résidentiel.

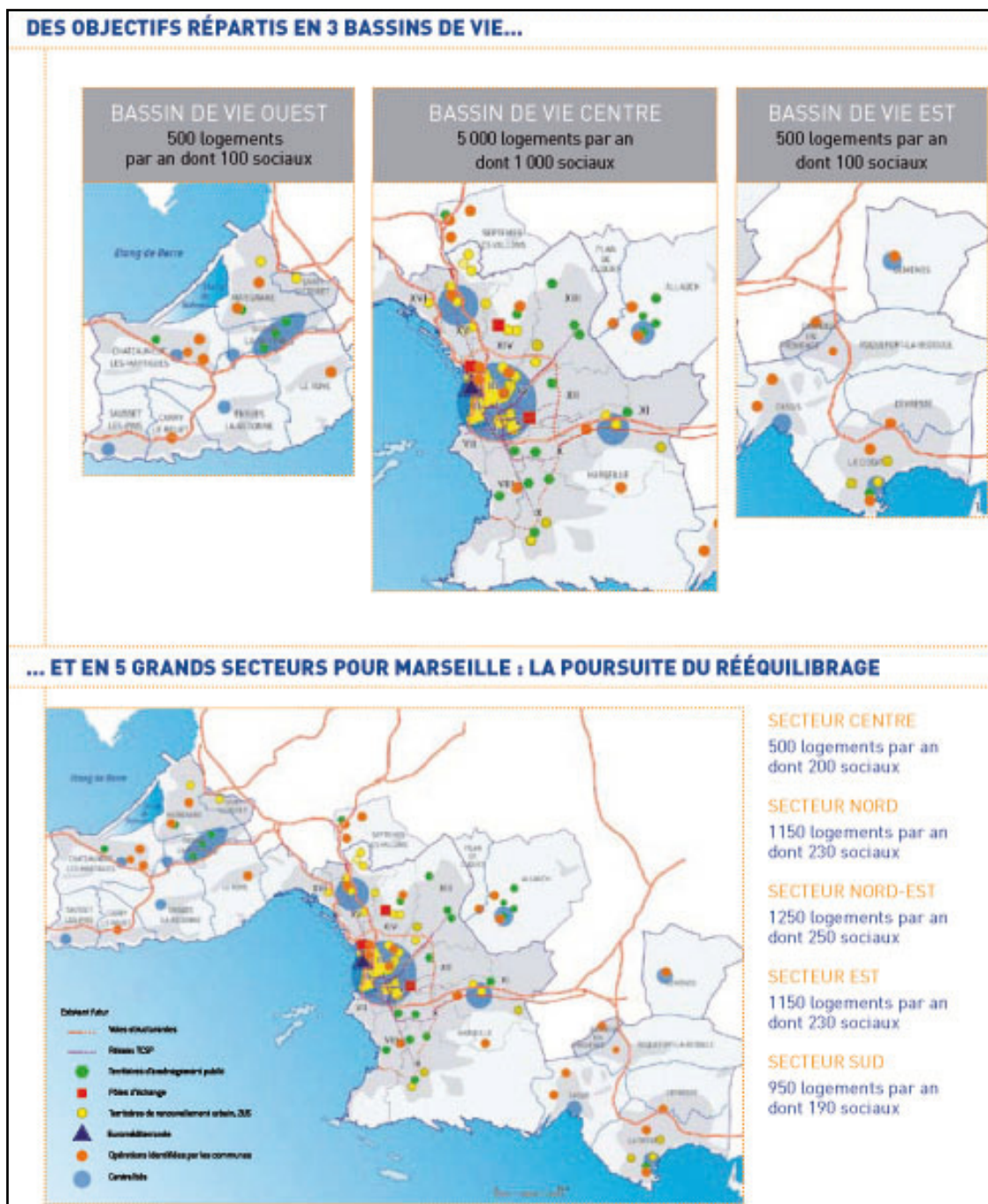
De ce diagnostic découlent les enjeux et objectifs suivants :

- accompagner la croissance de MPM en optimisant la gestion économe de l'espace.
- varier l'offre et requalifier le parc existant.
- mieux intégrer la politique de l'habitat dans les politiques urbaines

Ces objectifs chiffrés sont répartis en 3 bassins de vie :

- 500 logements/an dont 100 sociaux à l'ouest (Le Rove, Ensues la-Redonne, Carry le Rouet,

Sausset-les-pins, Châteauneuf les Martigues, Gignac-la-Nerthe, Marignane, Saint Victoret) et à l'est (Cassis, La Ciotat, Ceyreste, Carnoux-en-provence, Roquefort-la-bédoule, Géménos) - 5000 logements/an dont 1000 sociaux au centre (Marseille, Allauch, Plan-de-Cuques, Septèmes-les-vallons) et en 05 grands secteurs pour Marseille avec une prédominance du nord est de Marseille (1250 logements/an dont 250 sociaux). Le secteur centre de Marseille a un objectif chiffré de 500 logements/an dont 100 sociaux.





#### 4.2.6- Le Plan de Déplacement Urbain (PDU)

Le PDU détermine, dans le cadre d'un périmètre des transports urbains (PTU), l'organisation du transport des personnes et des marchandises, la circulation et le stationnement

La Ville de Marseille a adopté son PDU en novembre 2000 avec pour objectifs :

- la réduction du trafic automobile et la décongestion des voies du centre ville
- l'arrêt de la progression des déplacements en véhicule particulier sur l'ensemble de la ville
- l'accroissement du nombre de déplacements en transports collectif
- l'accessibilité pour tous (PMR, non voyants et malentendants) dans les transports en commun
- l'amélioration du cadre de vie avec la redistribution de l'espace public en faveur des modes doux (vélo, marche à pied) et la réalisation d'aménagements urbains conviviaux en centre ville et dans les noyaux villageois
- l'embellissement de la ville et la redynamisation des quartiers en difficulté en s'appuyant sur d'importants projets de rénovation urbaine, notamment le long du tracé du tramway
- la réduction des émissions de polluants et des nuisances sonores.
- l'amélioration des échanges entre les réseaux urbains et interurbains
- le développement de l'intermodalité, c'est-à-dire le passage d'un mode de déplacement à un autre (train-tram, métro-bus, voiture-tram, etc.) dans des pôles d'échanges, véritables lieux d'interconnexion

Plus de 50 actions sont prévues d'ici à 2015 pour atteindre ces objectifs.

Elles concernent :

- les transports en commun avec l'extension des lignes de métro,
- la création des lignes de tramway mais également la réorganisation du réseau de bus,
- les voiries de contournement du centre ville avec notamment la réalisation du Boulevard Urbain Sud,
- les pistes cyclables et les trottoirs,
- le stationnement avec la création de parcs re-

lais,

- la création de parkings en centre ville pour l'usage des résidents et l'extension du stationnement payant en surface,
- le transport de marchandises avec la redéfinition et l'harmonisation des règles ainsi que le développement de nouveaux aménagements pour les livraisons ;
- les véhicules non polluants à la fois dans les transports collectifs et les véhicules particuliers.



#### 4.2.7- Les grands projets autour de Marseille : Région, Communauté Urbaine

La région Provence Alpes Cote d'Azur (PACA) dont Marseille est la capitale est un territoire à enjeux avec ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor), le projet mondial de recherche sur la fusion nucléaire et 8 pôles de compétitivité labellisés dont un mondial

(pôle « solutions communicantes spécialisées », technologies de l'information et de la communication) et un national à vocation mondiale (pôle « mer, sécurité, sûreté », spécialisés dans les activités liées à la mer).

Euroméditerranée a l'ambition de créer à Marseille un pôle tertiaire du sud de l'Europe pour renforcer cette dynamique et fournir à ces projets industriels et technologiques une plate forme de services (conseil, banque, finance, assurance, communication...) et de supports au développement international.

Le projet ITER, situé à Cadarache à 35 km environ d'Aix en Provence, génèrera un investissement estimé à 10,3 milliards d'euros sur 30 ans et créera 3000 emplois directs pendant les 10 ans de sa construction et 3250 emplois directs pendant les 20 ans de son exploitation dont les ¾ environ en région PACA.

Les 6 autres pôles de compétitivité sont :

- le pôle « photonique : systèmes complexes d'optique et d'imagerie », spécialisé dans l'opto-électronique et la photonique ;
- le pôle « fruits et légumes », spécialisé dans les activités de distribution et de transformation des produits de ce secteur ;
- le pôle « gestion des risques et vulnérabilité des territoires », spécialisé dans la gestion des risques naturels et technologiques et portant une démarche d'intelligence économique ;
- le pôle « parfums, arômes, senteurs, saveurs », spécialisé dans les produits cosmétiques et aromatiques ;
- le pôle « énergies non génératrices de gaz à effet de serre » spécialisé dans l'énergie ;
- le pôle « Trimatec », spécialisé dans le transfert des technologies de la filière de production nucléaire vers l'industrie civile.

En outre, on a le projet de prolongation de la ligne TGV Méditerranée, qui s'arrête aujourd'hui à Marseille, et qui offrirait le double avantage de rapprocher Nice et Paris (moins de 4 heures, au lieu de 5 h 30) et de mieux relier entre elles les grandes villes de la région. (Mise en service: pas avant 2020. Coût: de 5 à 7 milliards d'euros.). Les travaux de modernisation de la voie Aix- Marseille en cours devraient s'achever en 2008 avec notamment le doublement des voies et la création de 3 nouvelles gares.

#### 4.2.8- Les projets dans la ville de Marseille

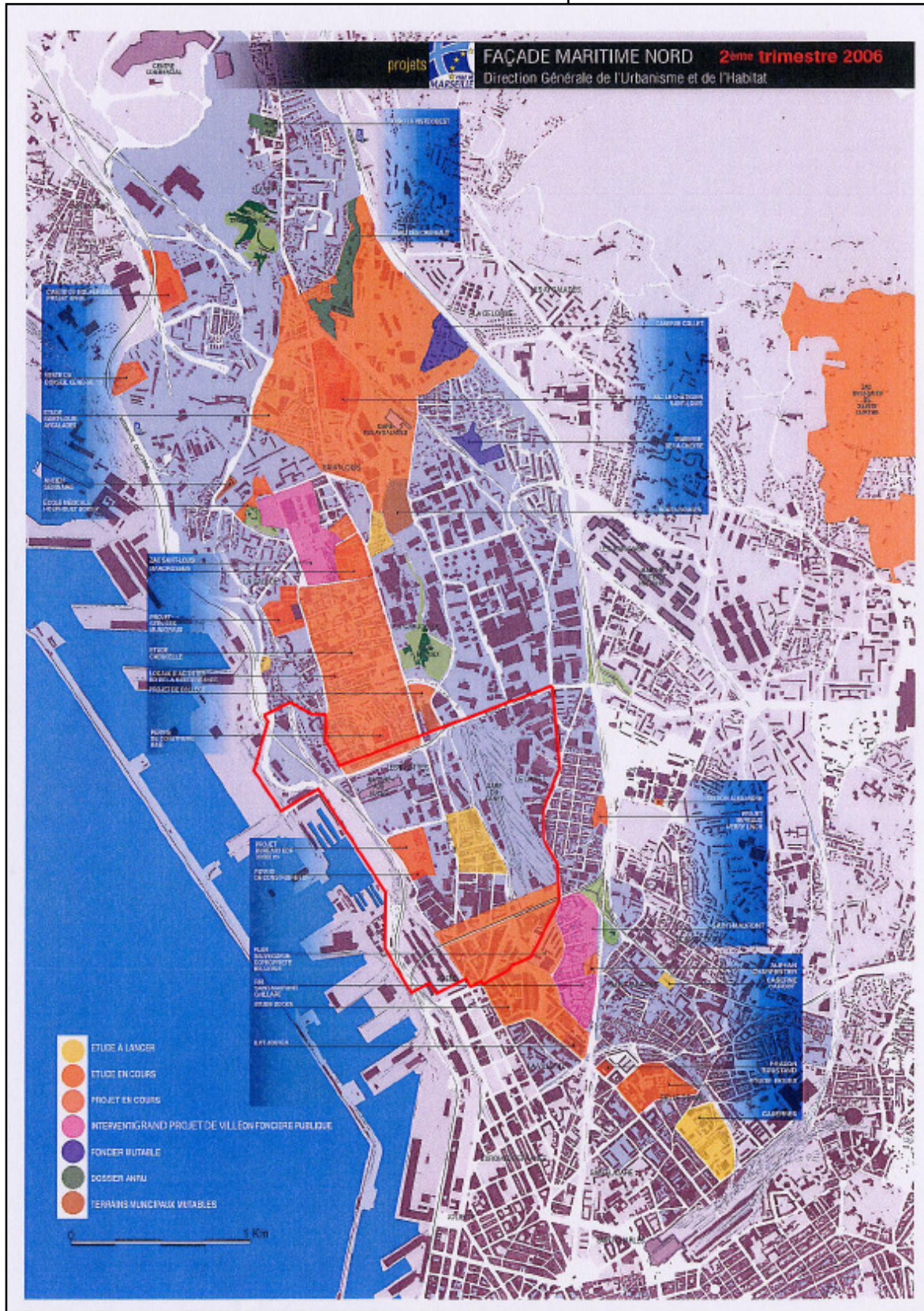
Les grands projets à l'échelle de la ville concernent :

- le prolongement du tramway sur la RN8
- le prolongement sur 2,5 km du métro ligne 1 en cours, avec pour objectif l'amélioration de la desserte des quartiers Est. La mise en service est prévue pour l'été 2009.
- le contournement de la ville par la L2, autoroute urbaine à 2 fois 3 voies dont la partie nord permettra d'irriguer Euroméditerranée et la zone franche. La mise en service de la partie Est devrait avoir lieu en 2010, celle de la partie nord est envisagée après 2014.
- la requalification en cours de Saint-Mauront/Bellevue par le GPV à proximité immédiate du périmètre d'extension. L'objectif fixé est d'accroître le parc de logements et d'en élargir la gamme afin de créer une attractivité nouvelle pour ces quartiers en y installant des équipements et services. Le projet porte sur la démolition de 248 logements dégradés, l'amélioration de 250 logements, et la construction de 1320 logements ainsi que d'un groupe scolaire, un centre social, un équipement pour la petite enfance, un espace culturel et enfin l'aménagement d'espaces publics.
- le périmètre de restauration immobilière « Le panier » en cours, dont les travaux ont démarré en 1999 avec pour objectif de donner une dynamique à ce quartier historique grâce à la réhabilitation de son habitat, la création d'espaces publics, la relance de l'activité commerciale et la rénovation de son patrimoine. A la fin décembre 2006, des travaux en parties communes avaient été réalisés sur environ 1950 logements, soit 75% des logements devant être réhabilités.
- le périmètre de restauration immobilière centre-ville Thubaneau. L'objectif est de réhabiliter ce quartier afin de ramener les marseillais et les visiteurs au cœur de la cité. Pour cela, on accompagne les propriétaires dans la rénovation de leur patrimoine immobilier avec à la clé des incitations financières ; Commencée en 1995, la réhabilitation du Centre ville concerne 3710 logements sur les 5000 situés dans le périmètre. A fin décembre 2005, des travaux en parties communes avaient été réalisés sur 2140 logements, soit 57% des logements devant être réhabilités.
- la réhabilitation en hôtel 4 étoiles de 140 cham-



- bres de l'Hôtel Dieu. Cet ancien établissement hospitalier, est situé rue de l'hôtel Dieu à Marseille à proximité du quartier du Panier et de la Mairie;
- le projet des Docks libres détaillé plus loin ;

- le projet de construction d'un collège de 600 élèves au nord du périmètre d'extension. La maîtrise d'ouvrage est du Conseil Général, les résultats du concours sont disponibles et l'inauguration est annoncée pour la rentrée 2009.

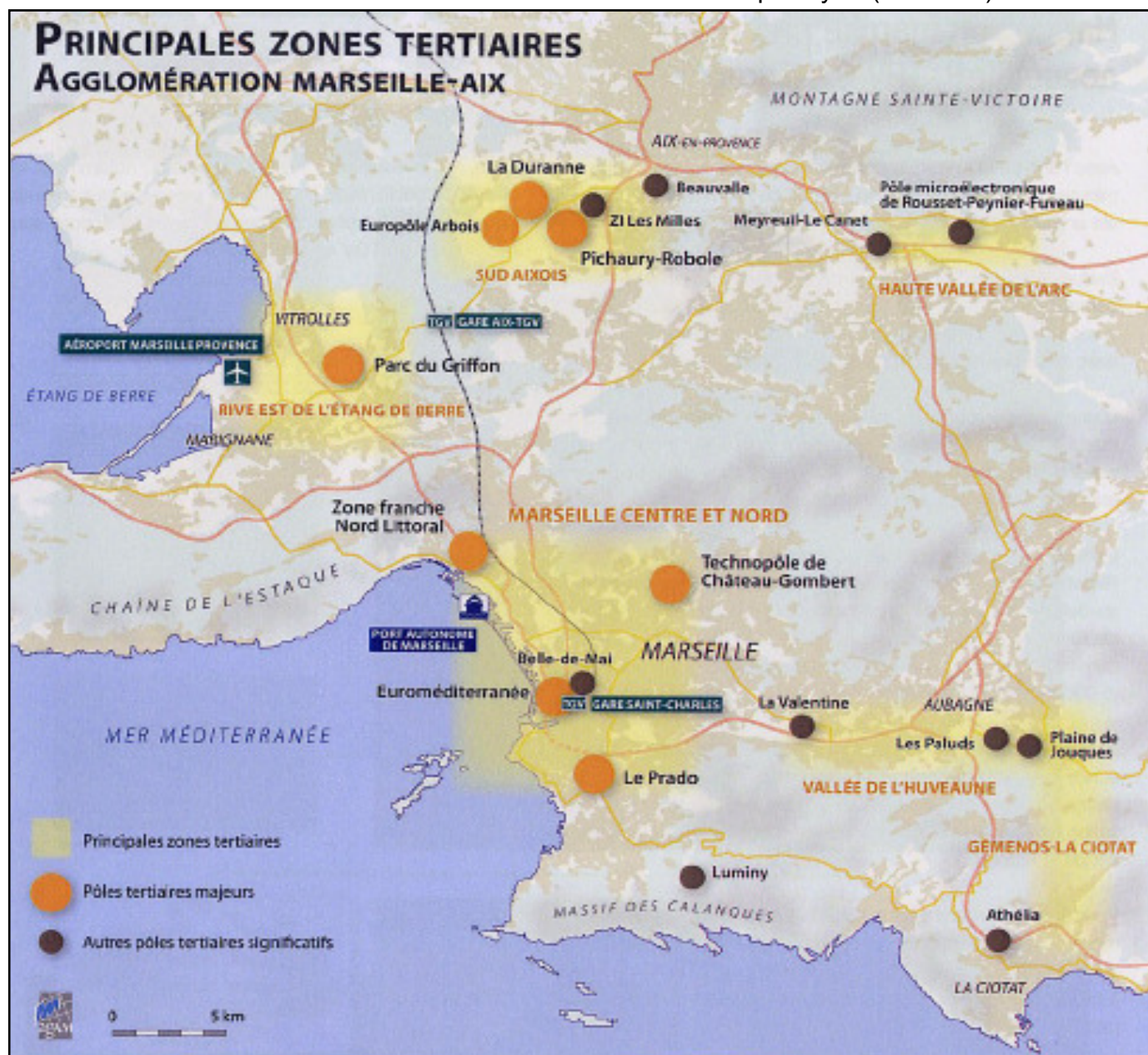




#### 4.2.9- Le marché de l'immobilier de bureau à Marseille et dans la région

Marseille, qui a longtemps souffert d'un déficit d'image et d'une faible lisibilité économique est aujourd'hui classée dans les métropoles nationales à vocation internationale avec un volume annuel des transactions en immobilier de bureau situé entre 100 et 200000 m<sup>2</sup>. Désormais, elle dispose d'une offre diversifiée et concurrentielle en mesure de renforcer progressivement son positionnement au plan international. Selon une étude de la FNAU, les professionnels soulignent toutefois la rareté du foncier et le déficit de l'offre dans le neuf.

Ceci particulièrement pour les grandes surfaces (> 800 m<sup>2</sup>), constituant ainsi un frein à l'accueil des grandes entreprises. Plus généralement, sans que le marché puisse être qualifié de sous offreur, le niveau de stock est jugé insuffisant (à peine un an de transactions) et les professionnels déplorent l'existence « d'une demande énorme qu'on n'arrive pas à satisfaire ». Au niveau des valeurs locatives, les loyers s'inscrivent dans une fourchette de 115 à 200 € HT/m<sup>2</sup>/an pour le neuf ou le restructuré, et entre 100 et 150 € HT/m<sup>2</sup>/an pour l'ancien. Avec Euroméditerranée, Marseille dispose désormais de sa « zone prime » où les « loyers top » sont du même ordre qu'à Lyon (200 €/m<sup>2</sup>).





Marseille Euroméditerranée offre des coûts immobiliers inférieurs aux grandes métropoles pour un niveau de prestations identiques : Miami, Chicago et Barcelone sont à 300 €/m<sup>2</sup> en moyenne, Manchester et Singapour à 400 €/m<sup>2</sup>, Dublin à 500 €/m<sup>2</sup> et Paris à 600 €/m<sup>2</sup>.

En ce qui concerne les prix de vente, ils oscillent entre 1600 et 2200 € HT/m<sup>2</sup> pour le neuf et le restructuré et entre 1000 et 1500 € HT/m<sup>2</sup> pour l'ancien.

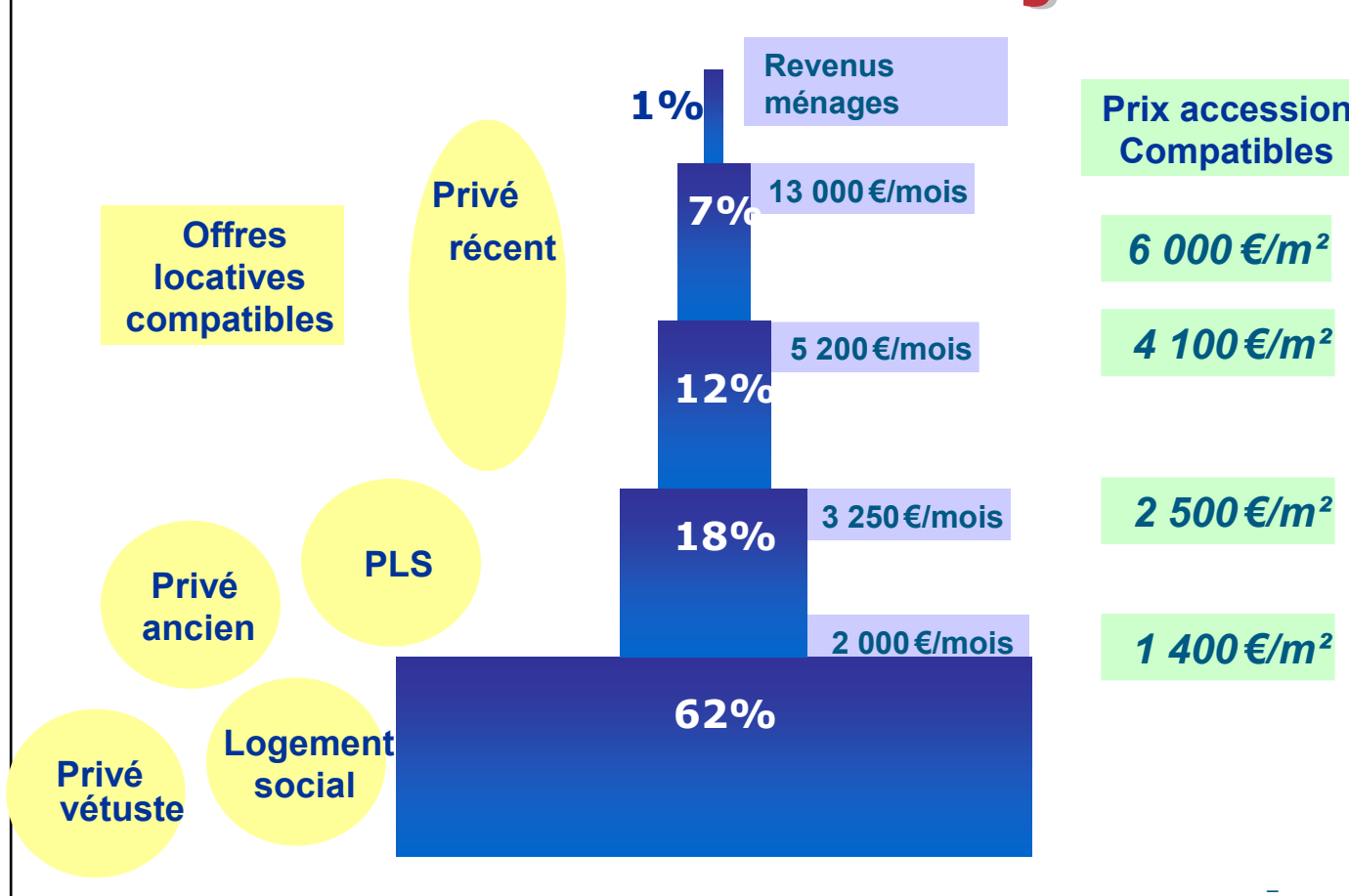
Dans la région, le secteur sud d'Aix-en-Provence constitue l'un des principaux pôles tertiaires de la façade méditerranéenne et joue un rôle important dans le marché de bureaux de l'agglomération Marseille-Aix. La cité du Roy René compte environ 600000 m<sup>2</sup> de bureaux dont la grande majorité est composée de « bureaux parcs ». L'ensemble des zones d'activités aixoises totalise plus de 1000 entreprises et quelques 25000 emplois.

#### 4.2.10- Le marché du logement à Marseille

Le marché de l'immobilier marseillais se caractérise par une production de logements insuffisante. Avec une moyenne annuelle de 3800 logements produits entre 2000 et 2005, il ne permet pas de répondre aux nouvelles demandes liées à l'attractivité et au développement économique de la ville, ainsi qu'au desserrement des ménages. Pour les publics spécifiques, seulement 700 logements sociaux (PLUS/PLAI) dont une partie en logements étudiants ont été produits, avec un déficit de résidences personnes âgées (alors que dans la ville, une personne sur quatre a plus de soixante ans), d'établissements hospitaliers pour personnes âgées dépendantes et de résidences étudiantes.

Cette situation entraîne des risques de blocage du développement de la mixité sociale urbaine, d'exclusion des ménages modestes et intermédiaires, de blocage des parcours résidentiels et de frein à la dynamique économique engagée.

### Les marseillais face à l'offre de logements...



Le marché immobilier marseillais se caractérise aussi par une inadéquation offre/demande (En 2006, 70% de la production privée en neuf s'adresse à moins de 20% de la population, avec une forte insuffisance d'offre dans le parc locatif social : 4 demandeurs en attente pour un logement remis sur le marché) et une très forte tension ( 90% d'augmentation des prix de cession dans le neuf depuis 2002, 100% d'augmentation des prix de cession dans l'ancien depuis 2002 et 40% d'augmentation des loyers depuis 2000).

En 2005, le niveau moyen des prix à l'accession du marché neuf à Marseille se situait à 2718 €/m<sup>2</sup> (3108 €/m<sup>2</sup> dans le 2<sup>e</sup> arrondissement) tandis que dans l'ancien ceux-ci étaient de 2160 €/m<sup>2</sup> (1970 €/m<sup>2</sup> dans le 2<sup>e</sup> arrondissement). Ce niveau élevé de prix exclut de fait environ 80% de la population dans le neuf et au moins 60% dans l'ancien comme l'illustre le tableau des revenus de la page précédente.

Par ailleurs, les valeurs locatives moyennes du marché locatif privé s'établissent entre 10,5€/m<sup>2</sup>/HC en 2005 et 11 €/m<sup>2</sup> /HC au premier trimestre 2006.

En 2005, selon la ville, le parc social représente environ 16% des résidences principales à Marseille, avec environ 69082 logements et des taux de vacance et de rotation extrêmement faibles et estimés respectivement à 2,06% et 2,88% en 2002. Toujours en 2005 le parc social est estimé à 19% sur le périmètre Euroméditerranée. Le service logement de la ville enregistre chaque année une augmentation de la demande (+6% entre 2004 et 2005) avec environ 25% émanant des 1<sup>er</sup> 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> arrondissements, des demandeurs de plus en plus salariés (32% de la demande, mais 58% ayant un revenu inférieur à 1000 €/mois dont 41% compris entre 500 et 1000 €/mois). La demande porte principalement sur les T3 (36%).

Cette situation a amené la ville de Marseille à déterminer ses objectifs en matière de production de logements sociaux à 1500 logements/an avec 600 logements en PLUS/PLAI (selon une répartition 80/20), 200 logements en acquisitions amélioration PLUS/PLAI (selon la même répartition), 600 logements neufs en PLS et

100 logements en accession sociale.

#### 4.2.11- Les études de prolongement des réseaux Transports en Commun

L'AGAM a élaboré en 2004 une étude de « Détermination des enjeux liés au territoire ». A la demande de la Mission Métro Tramway, elle a mis en place un groupe de travail regroupant l'ensemble des acteurs institutionnels en vue de réaliser une étude urbaine de l'ensemble du secteur arrière portuaire nord. Il s'agissait de comparer les 3 variantes de tracé proposées par la Mission Métro Tramway (par le littoral, par la RN8, par le vallon des Aygalades) pour poursuivre à terme l'extension du réseau de transports collectifs en site propre de Marseille vers le nord après la mise en place de la deuxième phase tramway prévue pour 2008-2009.

L'examen des tracés s'est fait selon plusieurs thématiques :

- l'accessibilité du secteur illustrée plus loin,
- la répartition de la population,
- la potentialité de renouvellement urbain,
- la répartition des emplois,
- les principaux équipements administratifs,
- les équipements d'enseignement supérieur et de formation professionnelle,
- les principaux équipements sportifs,
- les principales opérations en cours et les opportunités foncières.

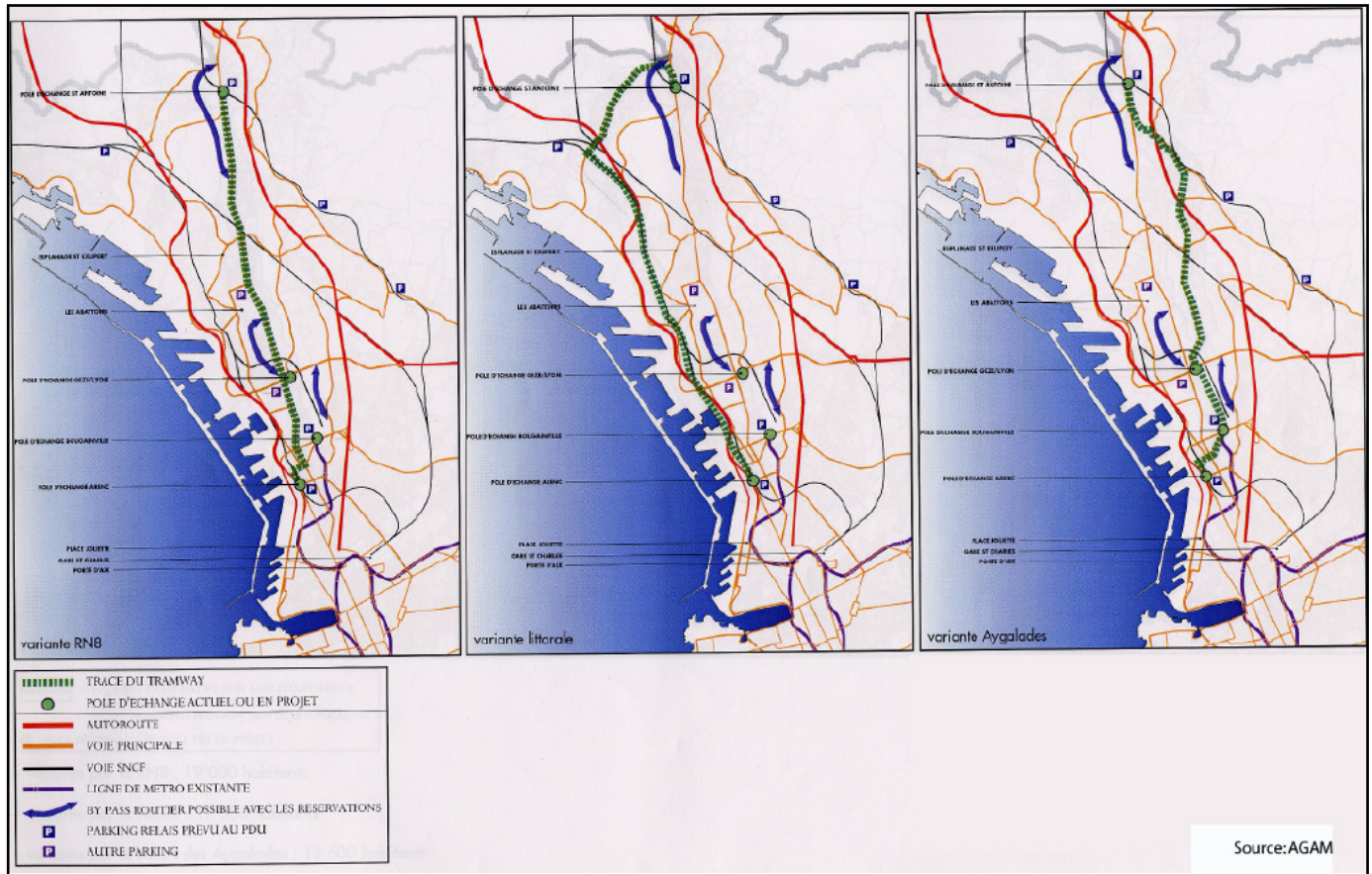
Avant une réflexion sur le rôle et l'organisation des pôles d'échanges, le tableau suivant a été établi pour récapituler les atouts et difficultés des 3 variantes de base sous réserve d'une validation technique:

La conclusion de cette étude révèle que « la variante RN8, qui emprunte l'axe historique du développement de ce secteur, semble avoir plusieurs atouts. Ce tracé s'inscrit dans un tissu urbain constitué principalement de noyaux villa-geois regroupant, à proximité de grands ensembles, des logements anciens, des commerces, des activités libérales et artisanales....Cependant la configuration de la RN8 pourrait entraîner des difficultés d'insertion du site propre sur l'ensemble du tracé notamment au niveau des crottes... ».



Par ailleurs, concernant les pôles d'échange, l'étude fait apparaître la nécessité de créer un pôle d'échange entre St Antoine et Bougainville

(sites en concurrence : esplanade du lycée St Exupéry, les Abattoirs, le carrefour Gèze/Lyon), au-delà du pôle multimodal d'Arenc prévu au nord du périmètre initial d'Euroméditerranée.



#### 4.2.12- Les études de l'AGAM sur la façade maritime nord

L'AGAM a engagé depuis juin 2006 une démarche partenariale avec la ville de Marseille, la Communauté Urbaine, EPF, le PAM et Euro-méditerranée. La finalité est de générer des échanges en vue de construire une vision commune de l'aménagement du territoire de la façade Maritime Nord. L'objectif étant de produire une stratégie à long terme de structuration de la mutation de ce secteur, en assurant une cohérence entre les projets portés par les différents acteurs et en évitant les écueils d'un urbanisme spontané.

La façade maritime nord est un vaste territoire de 1500 hectares, englobant le périmètre d'extension, situé entre l'autoroute A7 et les bassins Est du PAM. Corridor de 12 km de long, ce ter-

ritoire est la porte Nord d'entrée de Marseille. Berceau de l'économie industrielle et portuaire, il est à la fois le moteur du développement économique (près de 40% de la création d'emplois de Marseille) et le principal potentiel de renouvellement urbain de l'agglomération pour répondre aux besoins en logements et emplois.

L'AGAM travaille en ce moment sur le schéma de référence de la Façade Maritime Nord, document « guide » évolutif qui ressortira les principes d'aménagement. Toutefois, le consensus s'est déjà dégagé sur quelques déterminants structurants, leviers du renouvellement urbain :

- le développement du réseau TC, notamment par le prolongement du tramway jusqu'à St Exupéry ;
- l'organisation et la valorisation de pôles d'échanges (Arenc, St Exupéry, Gèze, Bougainville) ;

- La requalification des axes cap Pinède/Gèze, RN8 et De Lesseps/Plombières pour résorber les coupures et les nuisances, préserver leur capacité et régénérer leurs façades ;
  - l'implantation de quelques grands équipements (palais des congrès, lycée international, pôle sportif, salle polyvalente de 15 000 places) ;
  - le renforcement des polarités existantes ou en projet : noyaux villageois, pôles commerciaux à vocation différente ;
  - l'aménagement d'une trame verte structurante à travers deux coulées vertes (côteau de la Viste, ruisseau des Aygaldes) reliant les parcs, squares et itinéraires piétonniers ;
  - la clarification des vocations des différents secteurs dans une logique de compatibilité, de couture et de synergie possibles entre les fonctions urbaines.
- Cette démarche partenariale se poursuit à ce jour par des réflexions sur l'interface ville-port et l'extension du périmètre Euroméditerranée.

### 4.3- Présentation du site de l'extension

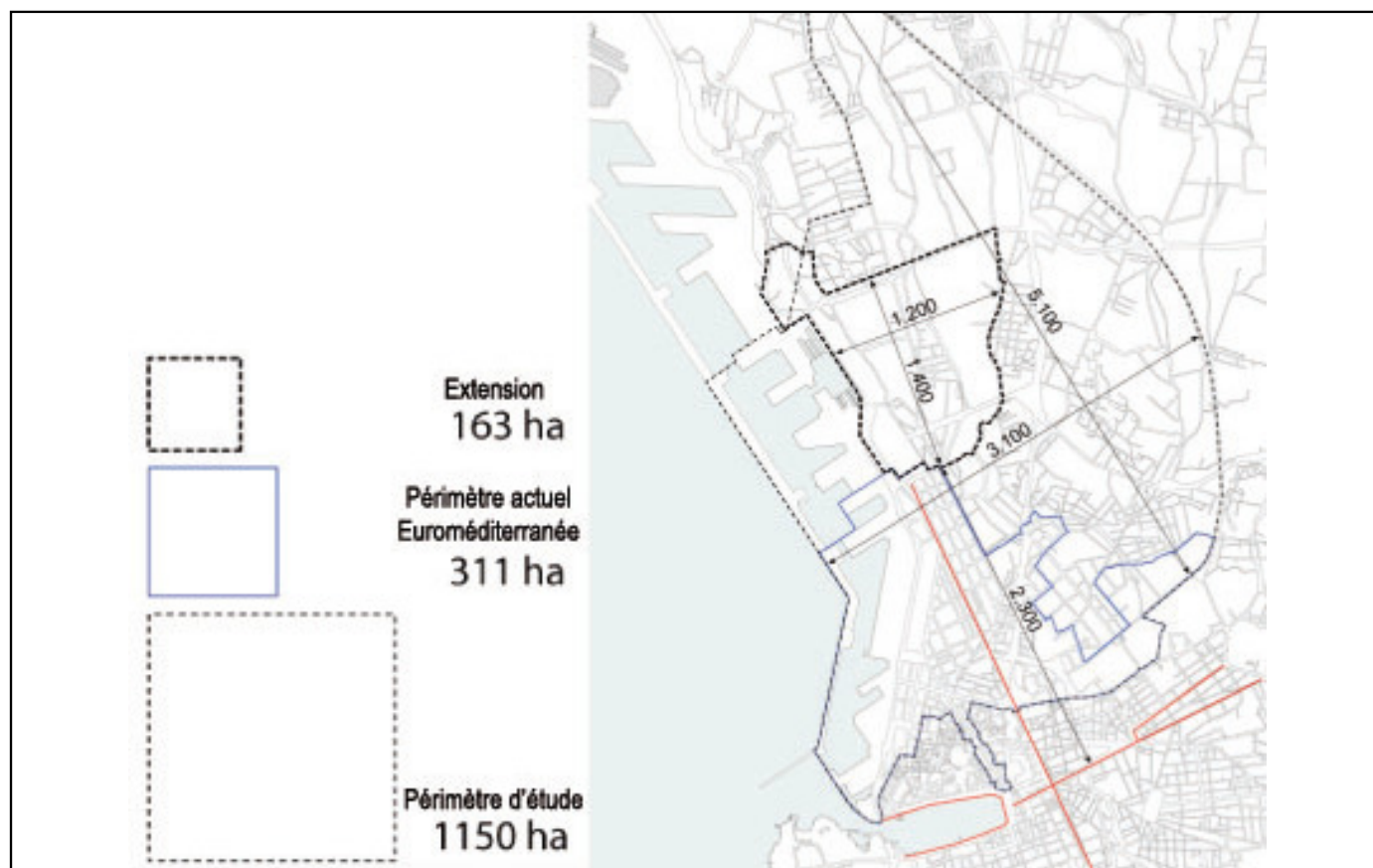
#### 4.3.1- Situation

La réflexion porte sur un large périmètre d'étude d'environ 1150 ha, permettant ainsi de répondre à la fois à l'ambition métropolitaine de Marseille, aux besoins de couture avec les quartiers environnants et de rééquilibrage de la ville au nord, dans un objectif de cohésion sociale.

Il offre également des espaces nécessaires au développement économique (terminaux portuaires marchandises modernisés, zone des Arnavants), et permet de préparer la mise en service de la L2 (contournement autoroutier est).

Il permet d'étendre le bénéfice de la gouvernance de l'Opération d'Intérêt National, et de donner des perspectives en matière d'emploi, de qualité de vie et d'espace public aux habitants des quartiers concernés.

Le périmètre opérationnel de l'extension à court/moyen terme est de 163 ha, délimité au nord par le Boulevard Gèze Pinède, à l'est par le Boulevard Danièle Casanova, à l'ouest par la grille du Port Autonome.





### 4.3.2- Aperçu Historique



« Marseille ne commence à s'étendre qu'après la destruction de ses remparts en 1800 et la création de promenades (allées de Meilhan, boulevard Longchamp, promenade de la Corniche, allées du Prado). L'installation de la gare Saint-Charles sur un plateau haut de 45m en 1842 et la construction du canal de la Durance en 1953 l'ouvrent à la modernité. Mais la grande époque de Marseille est celle de la deuxième moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, avec la construction du nouveau port de la Joliette à partir de 1858 et l'échec d'un urbanisme haussmannien qui n'a laissé que la rue Impériale, devenue rue de la République, comme héritage. Au début du XX<sup>e</sup> siècle, le port et l'industrie se développent vers le nord et l'habitat individuel vers le sud. »



### 4.3.3- Description physique : structure du territoire, topographie, paysage, hydrologie, environnement administratif

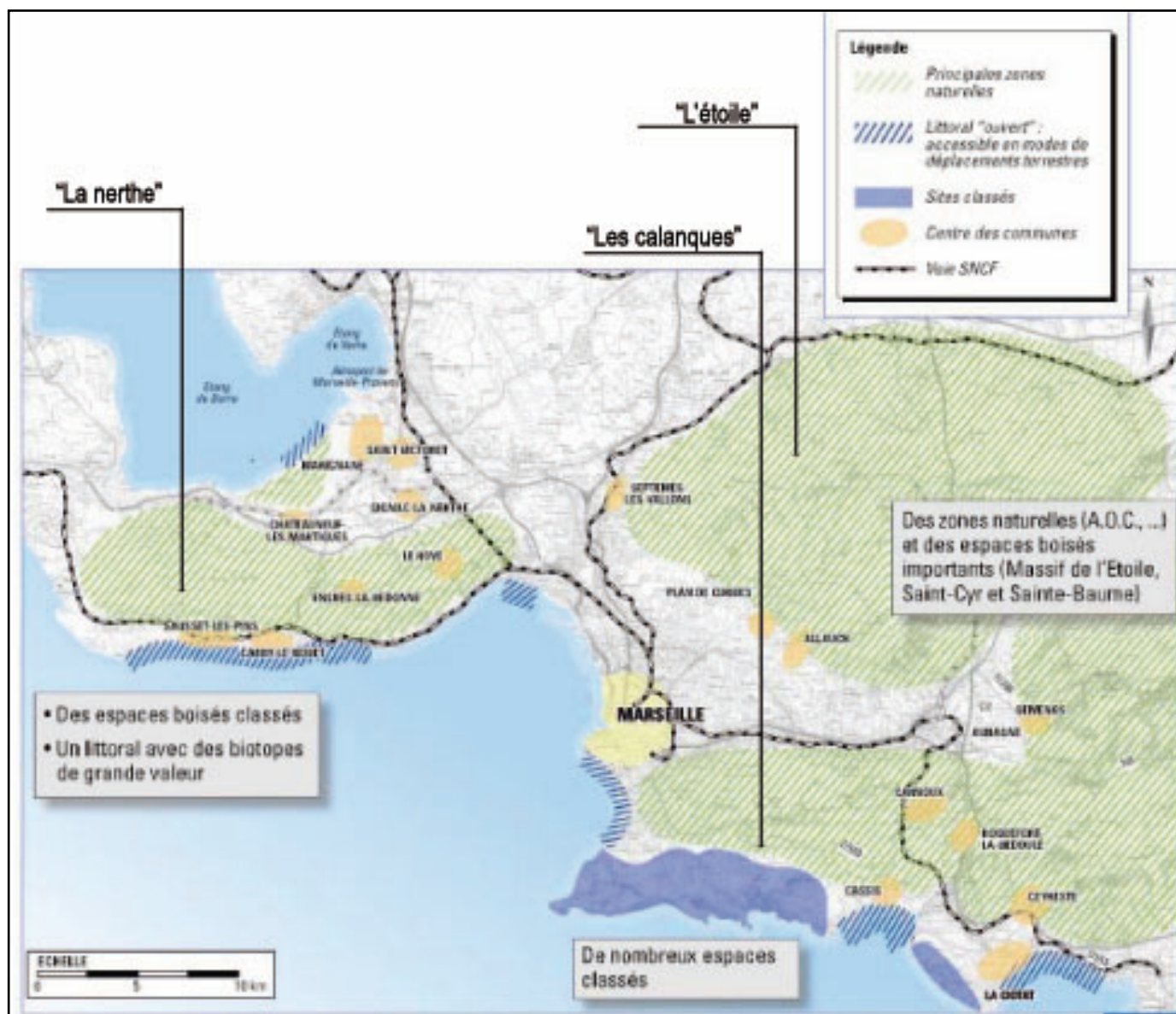
Marseille est la 7<sup>ème</sup> plus grande commune de France avec plus de 24 000 hectares soit plus de deux fois le territoire de la ville de Paris. Elle compte 15 000 hectares urbanisés et plus de 9 000 hectares d'espaces naturels (soit environ 40% du territoire) souvent inhabités. Ces zones de collines et de garrigues ceignent la ville du nord-ouest au sud (le massif de la Nerthe au nord-ouest avec environ 400 hectares sur Marseille, le massif de l'Etoile au Nord : 1 500 hectares, le massif du Garlaban au nord-est : 100 hectares, le massif de St Cyr / Carpiagne et les prestigieuses Calanques au sud : 6 800 hectares, les îles dont le Frioul à l'Ouest et l'Archipel de Riou au Sud : 250 hectares).

Ces espaces constituent le « poumon vert » de la ville et l'espace de loisirs pour les Marseillais. Ils abritent très souvent une faune et une flore remarquables, et sont devenus des terrains à préserver à la fois pour le bien être de la population et la sauvegarde du patrimoine naturel. Un projet de parc national est en négociation sur le massif des Calanques.

Le paysage du littoral nord, dont fait partie le périmètre d'extension, a la particularité d'être à la fois un paysage portuaire et urbain. On distingue trois entités principales :

- la plaine littorale, à l'exception du vallon de Séon, jusqu'aux contreforts de la chaîne de la Nerthe, est caractérisée par la présence d'activités liées au port
- Le vallon des Aygalades, qui forme le thalweg du ruisseau des Aygalades, est un secteur industriel historique de la ville. Ce ruisseau marque une zone inondable parcourant le site du nord au sud (cf carte).
- Le promontoire de la Viste constitue un important secteur d'habitat structuré autour de l'ex RN8, l'historique chemin d'Aix.

Ce territoire est également caractérisé par un relief accentué qui, du piémont du massif de l'Etoile et de Notre Dame Limite, « descend » vers la plaine d'Arenc. Ces 3 paysages se fondent dans la plaine d'Arenc, estuaire inondable du ruisseau des Aygalades que prolonge le



le glacier de la Vilette et de la Joliette. La perception de l'unicité paysagère du grand Littoral Nord est renforcée par les grands itinéraires qui la parcourent et les nombreux belvédères que constituent les viaducs et le relief marqué du massif de la Nerthe, de l'éperon de la Viste et du plan d'Aou.

A ce titre, le chemin de la Madrague- Ville qui longe le périmètre d'extension à l'ouest, offre de nombreux points de vue remarquables sur le littoral et le port, notamment depuis le Cap Pinède.

Le territoire arrière portuaire est caractérisé par la dichotomie entre l'espace portuaire et l'espace urbain avec une ségrégation nette des fonctions d'habitat, d'activités et de déplacements.

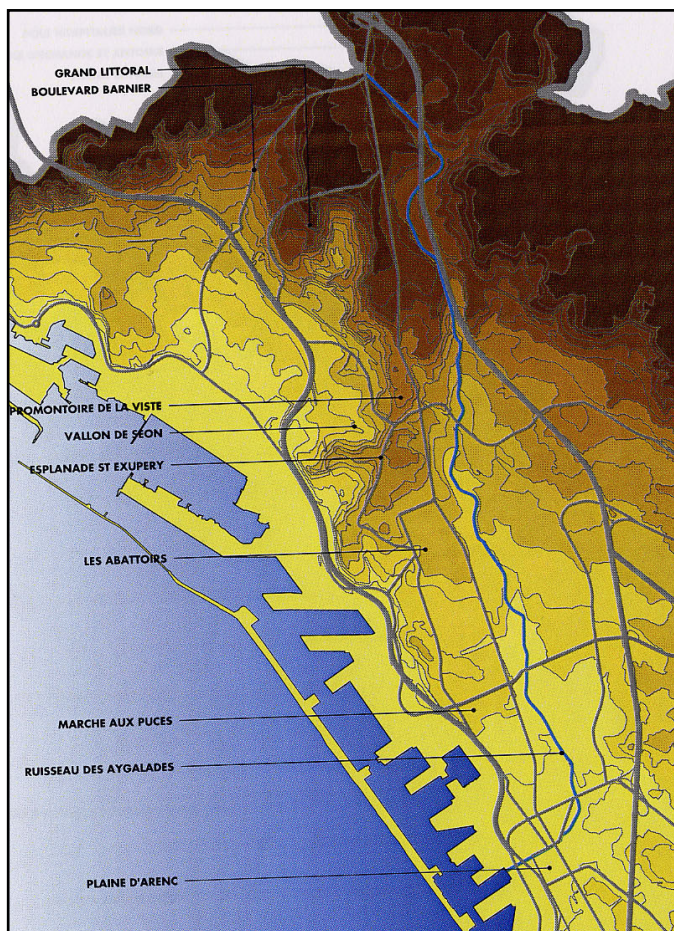
D'où la prédominance de vastes enclaves inhabitées, processus accéléré par les préoccupations sécuritaires qui poussent les entreprises à ériger des clôtures autour de leurs implantations et donc à rendre spécifiques les parcours d'accès.

Dans la proximité immédiate du site d'extension, on retrouve les parcs Billoux (5 hectares) au nord et de Fond Obscure (11 hectares) ainsi que l'espérance (5 hectares) à l'est.



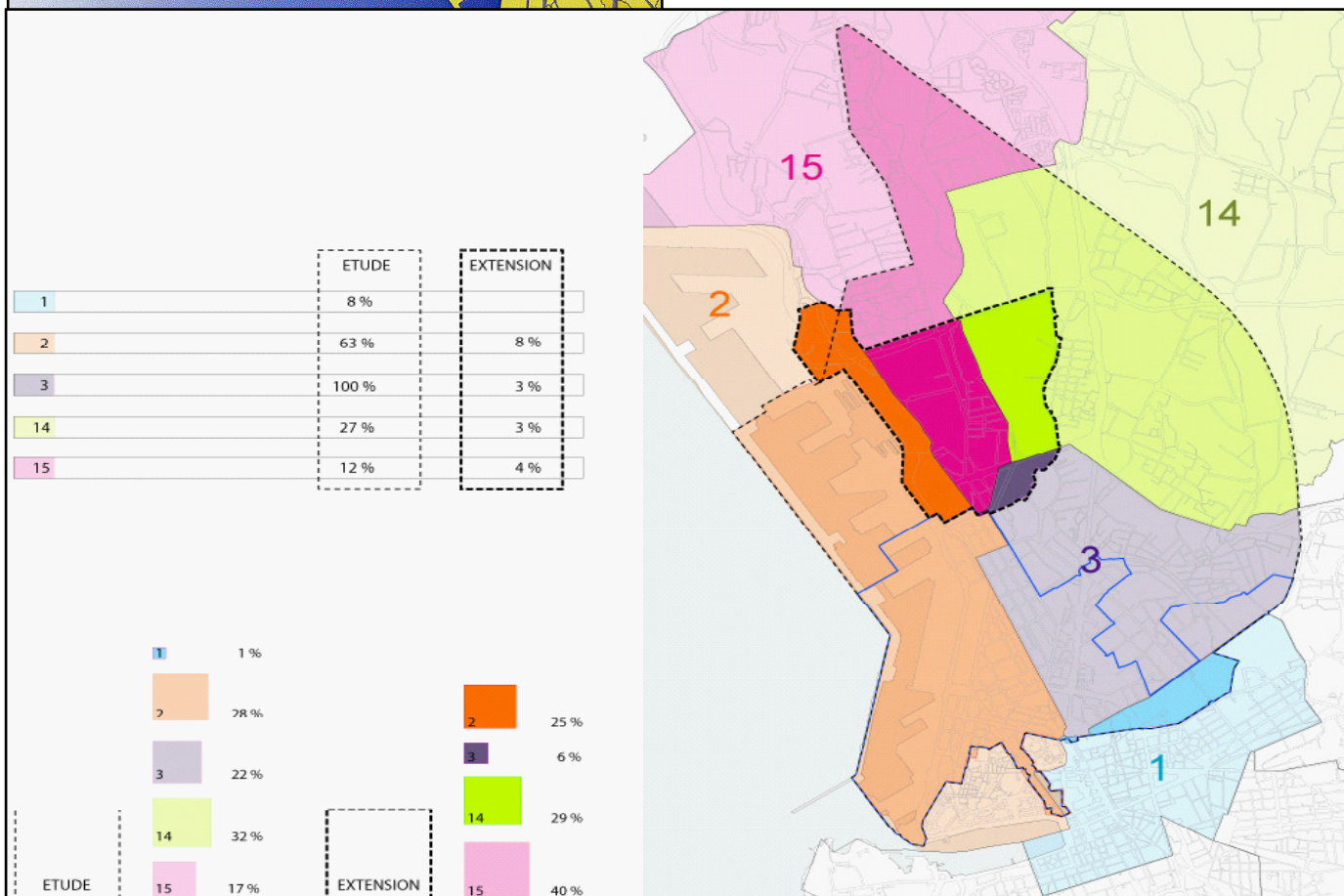




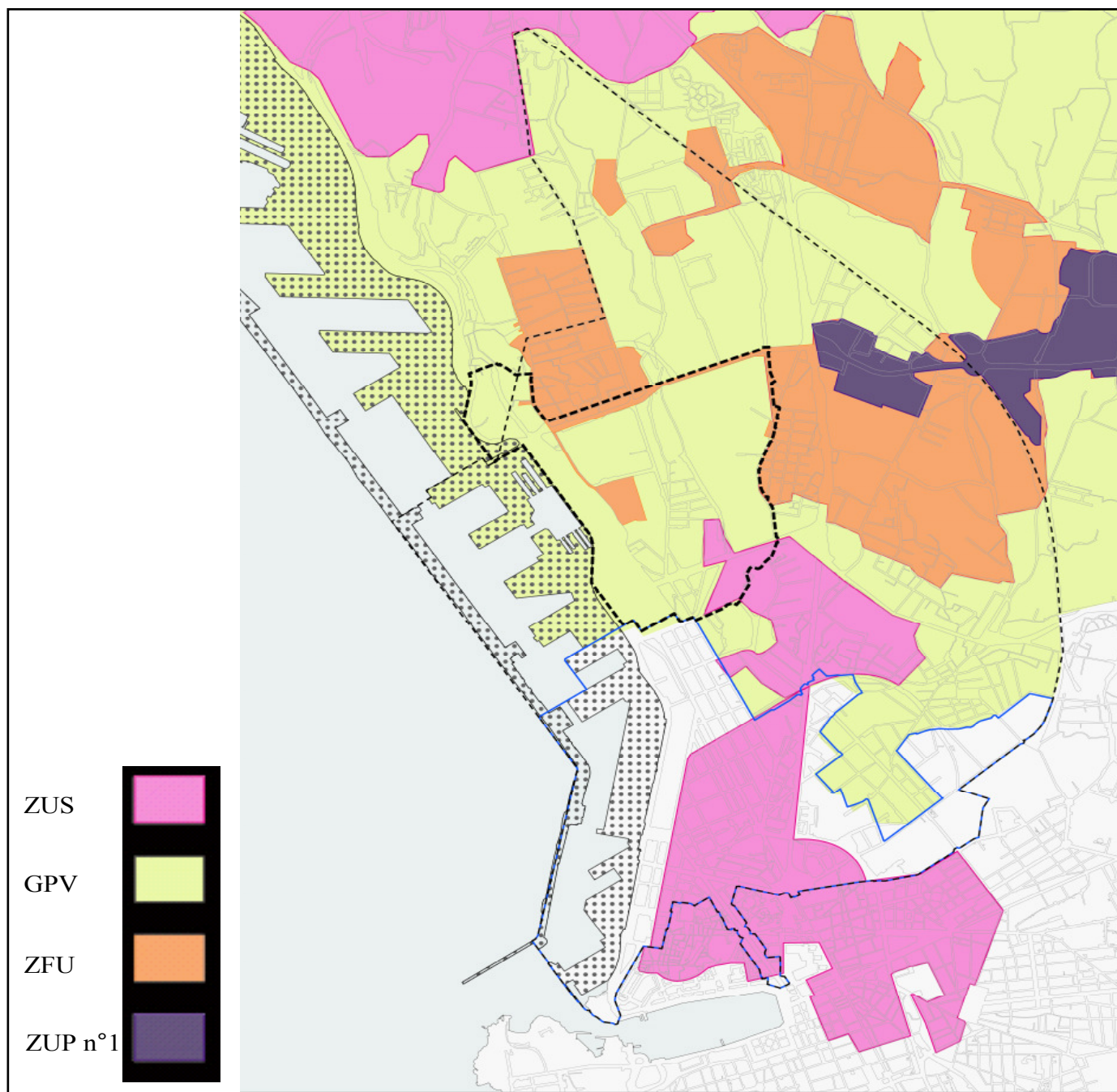


Sur le plan administratif, le site de l'extension du périmètre d'Euroméditerranée se situe à l'intersection de 4 arrondissements : le 2<sup>e</sup>, le 3<sup>e</sup>, le 14<sup>e</sup> et le 15<sup>e</sup>. Il est entouré de périmètres institutionnels :

- A l'est et au nord, la Zone Franche Urbaine des 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements, territoire défiscalisé, couvre plus de 200 hectares. Elle comprend trois grands noyaux : des villages traditionnels (St André, St Henri, St Antoine), des logements collectifs et le parc d'activité de Saumaty-Séon.
- Au sud, la Zone Urbaine Sensible, territoire infra urbain déterminé par les autorités en fonction de critères sociaux pour être la cible de la politique de la ville.







#### 4.3.4- Données socio- économiques : population, économie, emplois

La population était évaluée à environ 3500 habitants en l'an 2000. C'est un territoire d'accueil et de transit avec les 2/3 de la population composée de nouveaux arrivants selon les données de 1997. Le taux de scolarisation y est de 50% et la moitié de la population de plus de 15 ans n'a pas de diplôme. Ouvriers et employés représentent 88% de la population et le taux de chômage y est trois fois plus élevé que la moyenne marseillaise. La population est jeune et en

majorité masculine (57%). La part d'étrangers est de 1 habitant sur 4.

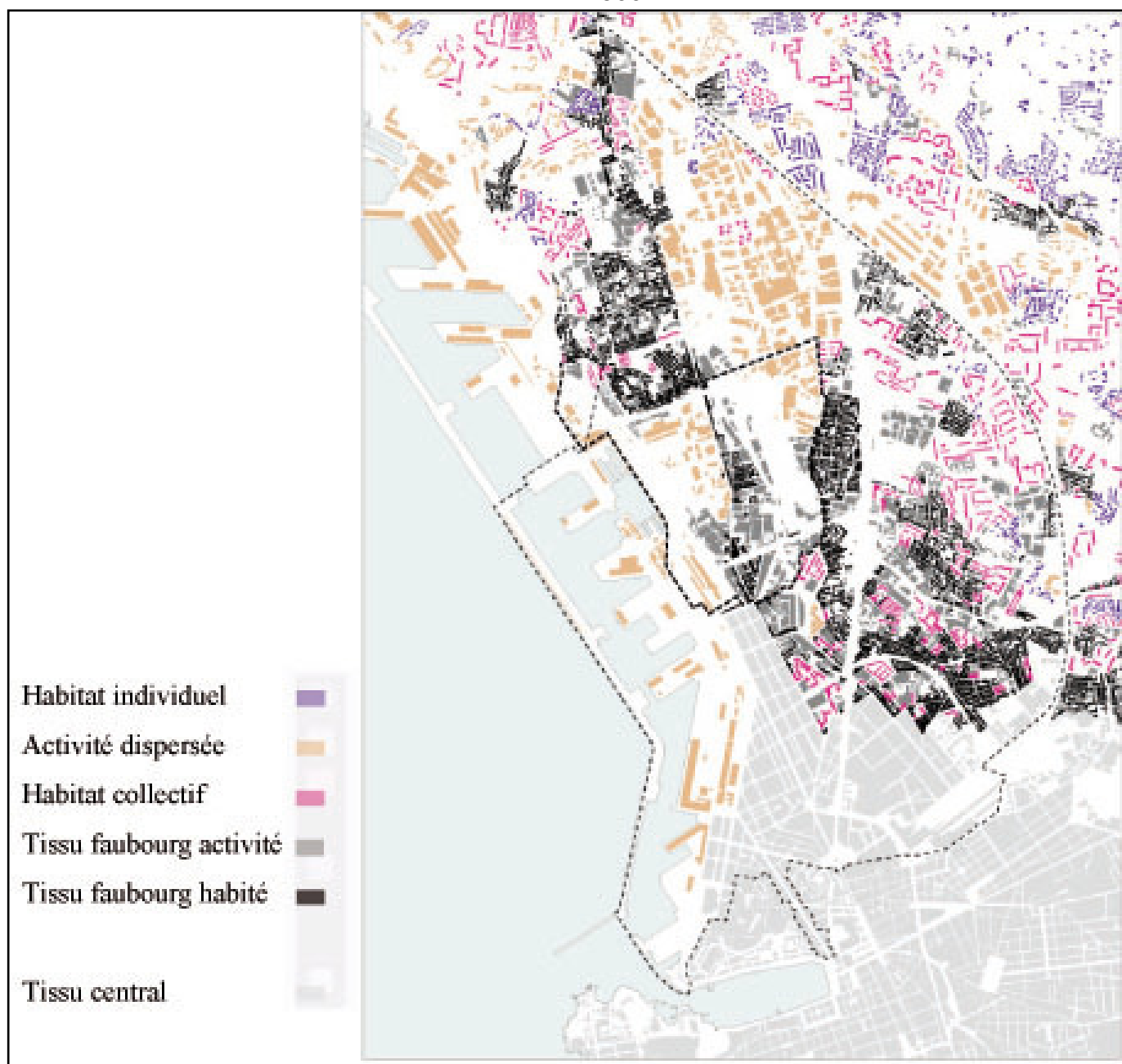
Le tissu économique est composé de concessions automobiles vers le nord du territoire d'extension (rue de Lyon et boulevard du Capitaine Gèze), de la petite restauration et du marché aux puces. Celui-ci, avec ses 15 000 m<sup>2</sup> de superficie, 54 000 personnes/semaine et 100 M€ de chiffre d'affaires (contre 28 000 m<sup>2</sup> pour le centre bourse, 65 000 personnes/semaine et 115 M€).

L'accès se fait principalement en transports en commun (50%) représente un enjeu très important de l'extension du périmètre Euroméditerranée. Selon une étude de la DDEAI, sa suppression semble improbable, sa délocalisation délicate et son intégration difficile.

Le nombre d'emplois dans la zone d'extension était estimé à 5000 en l'an 2000.

#### 4.3.5- Données urbaines : bâti, densités, logements

L'habitat de la zone d'extension est composé de logements très anciens : 92% construits avant 1948 et 60% avant 1915. Ceux-ci sont dépourvus de confort et le taux de vacance est d'environ 20%. En outre, le taux de propriétaires résidents étant très faible, les diverses interventions demeurent inefficaces (7 dossiers OPAH traités pour 167 logements recensés insalubres). Le nombre de logements en l'an 2000 était de 1500.





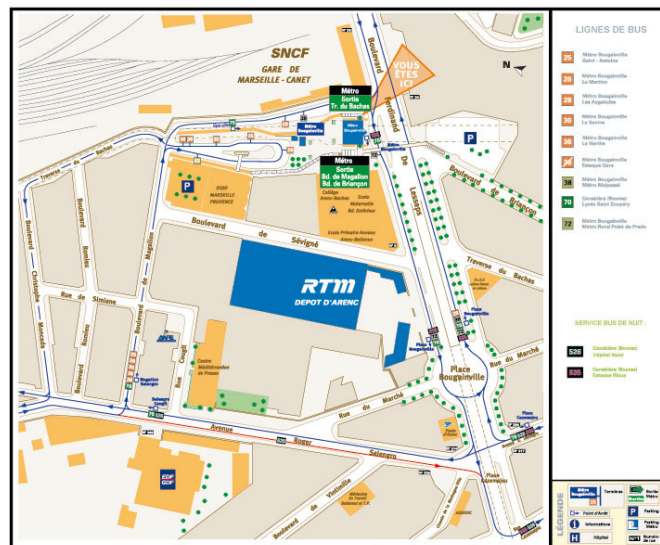
### 4.3.6- Les équipements

Les équipements publics sont peu nombreux et se concentrent essentiellement autour de la station de métro Bougainville. On recense :

- un établissement scolaire : le collège Arenc Bachas (484 élèves)
- une école élémentaire Arenc Bachas (123 élèves)
- une école maternelle (122 élèves)
- un établissement d'accueil petite enfance et 3è age : le club 3ème âge les Crottes
- les services sociaux à Bougainville: ANPE, plateforme services publics et CAF
- les services administratifs : la poste, agence d'Arenc, la police du métro à Bougainville
- la galerie d'art la Tangente dans le marché aux puces
- quelques équipements sportifs : le dojo régional Marseille Provence, le judo club du Canet, le fitness avenue.
- des équipements de santé et d'hébergement : le centre médico-social d'Arenc – métro Bougainville, le C.I.D.A.G. (centre de dépistage anonyme et gratuit MST) Arenc – métro Bougainville et l'unité d'hébergement d'urgence – Les Crottes
- un équipement d'animation : le centre d'animation – Les Crottes

### 4.3.7- Les déplacements

Les coupures urbaines comme les gares d'Arenc et du Canet et les murs qui les séparent du reste de la ville sont un obstacle au développement d'un réseau harmonieux de transports en commun. En conséquence, les déplacements sont peu nombreux. On note cependant la présence sur le site d'extension de la station de métro de Bougainville, terminus actuel de la ligne 2 et station multimodale avec 25 000 transits quotidiens, 1500 mouvements de bus (10 lignes), un parking relais avec 170 places actuellement qui pourraient être à terme portées à 530, ainsi que le centre d'entretien des bus de la RTM (secteur nord).



### 4.3.8- Les projets dans et autour du site

Quelques projets sont en cours d'exécution sur le périmètre de l'extension, notamment le projet EDF de construction d'un immeuble de 5000 m2 de bureaux en cours.

### 4.3.9- Les territoires à enjeux, les enjeux fonciers et la vision de quelques intervenants : RFF, PAM, Ville de Marseille.

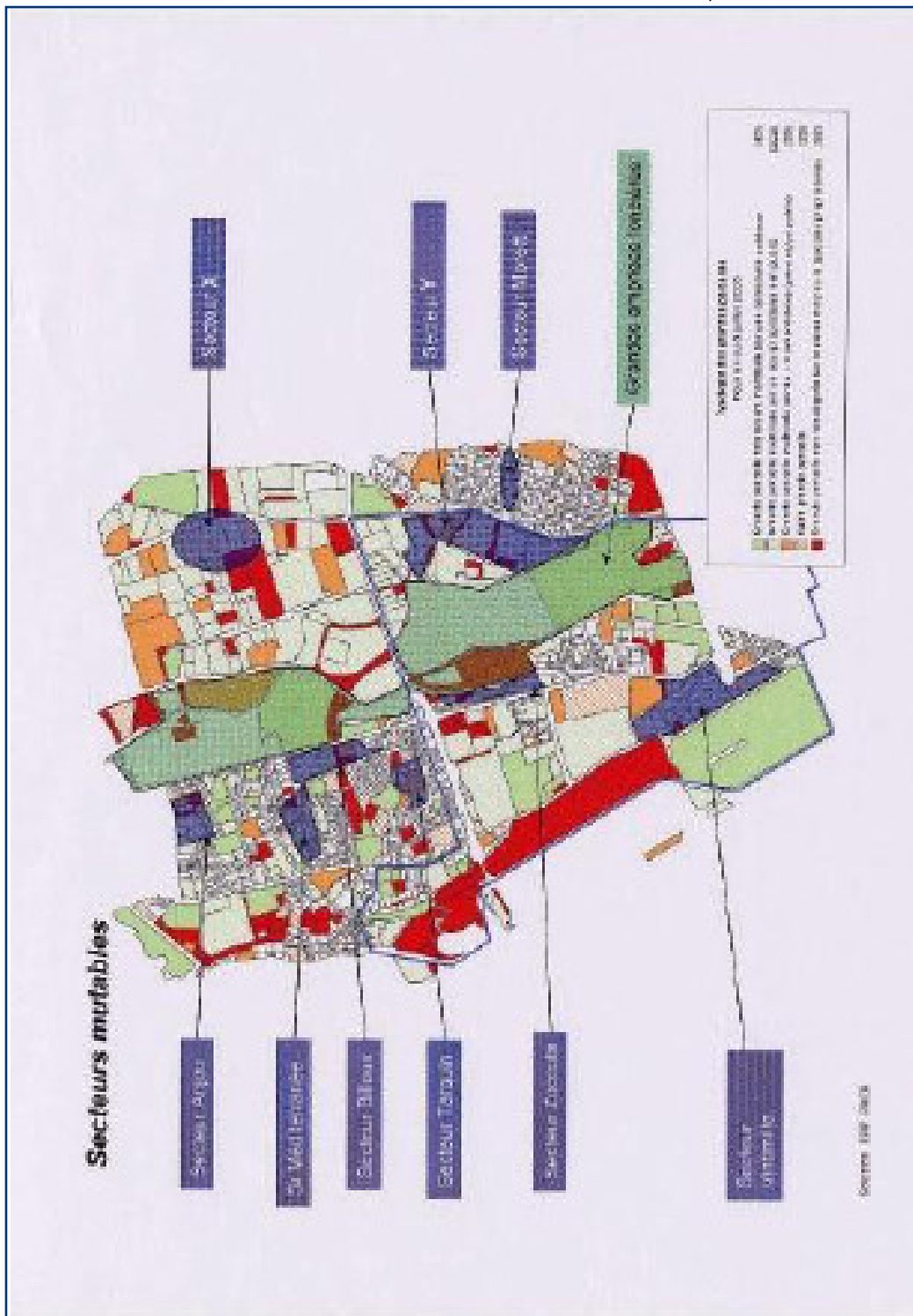
#### 4.3.9.1- Etablissement Public Foncier PACA

L'Etablissement Public Foncier de Provence Alpes Côte d'Azur (EPF PACA) est un Etablissement public de l'Etat habilité à procéder à toutes les opérations immobilières et foncières de nature à faciliter l'aménagement, à mener des études et réaliser des travaux nécessaires à l'accomplissement de ses missions, le cas échéant, à participer à leur financement, et à réaliser après autorisation des opérations d'aménagement et des équipements.

L'EPF PACA a signé en 2003 avec la Ville de Marseille une convention avec pour mission d'engager une observation générale du marché foncier et immobilier de la façade maritime nord, en vue de déboucher sur un travail cartographique par grands secteurs et distinguer les secteurs potentiellement mutables de ceux plus figés avec pour finalité d'alimenter la réflexion concernant l'élaboration du schéma d'orientations urbaines.

Le périmètre d'observation porte sur environ 10 000 parcelles et englobe 15 quartiers entiers dont ceux d'Arenc, des Crottes et du Canet. Cette étude a permis de dégager les secteurs mutables à court et moyen terme à partir d'un certain nombre de critères : occupation du bâti, encombrement des terrains, âge et état du bâti,

typologie de propriétaire, affectation du bâti relatif aux tissus alentours, mouvements récents du marché, degré d'utilisation du bâti et taille des parcelles. Cette étude a également permis de retenir les périmètres à enjeux à long terme sur la base des secteurs mutables et d'une estimation de leur valeur stratégique pour la réalisation des futurs projets urbains. La carte suivante, de source EPF PACA, résume les conclusions :





Les secteurs mutables ou à forte potentialité foncière qui concernent le périmètre d'extension sont : Zoccola, Vintimille et le secteur.

Le secteur Zoccola est situé en zone UEh (zone à caractère résidentielle de type pavillonnaire) du Plan d'Occupation du Sol (POS) composé de 06 parcelles maîtrisées entièrement en monopropriété, en friches ou avec un état du bâti très médiocre. L'utilisation actuelle est le squat/stationnement des gens du voyage.

Le secteur Vintimille se caractérise par une présence importante de friches et d'immeubles en très mauvais état. Il est situé en zone UEh du POS, principalement maîtrisé en monopropriété et composé d'environ 50 parcelles.

Le secteur Y se compose de 12 parcelles principalement en monopropriété avec des locaux d'activité semi vacants. Le niveau du bâti est peu élevé avec des immeubles semi récents. Il est situé en zone UEb du POS (la zone UE est réservée principalement aux établissements industriels, aux dépôts, aux installations publiques ou privées dont le voisinage n'est pas désirable par l'habitation. Le sous-secteur UEb correspond à un secteur inondable à faible aléa).

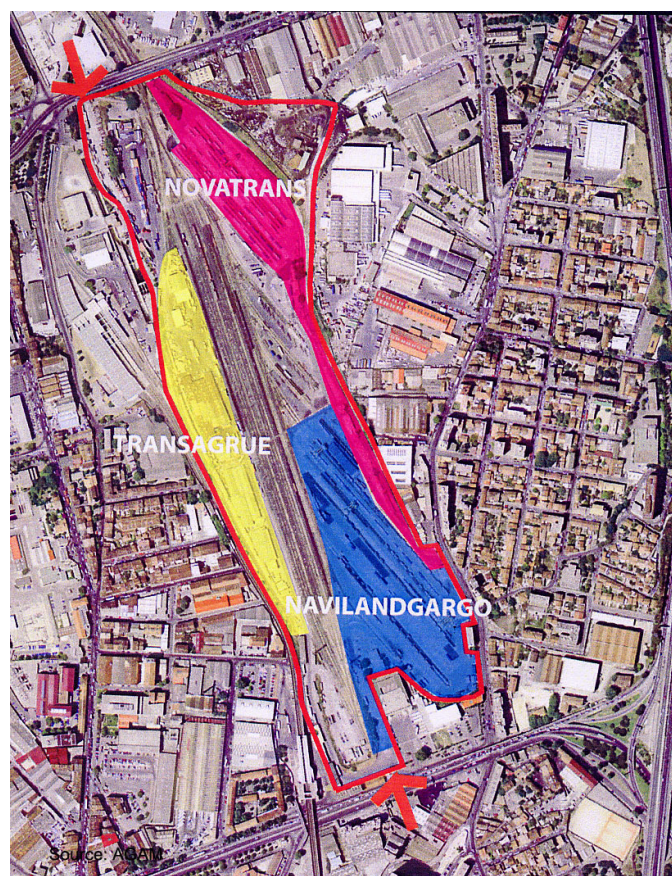
#### 4.3.9.2- Réseau Ferré de France

Réseau ferré de France (RFF) est un établissement Public Industriel et Commercial (EPIC), propriétaire et gestionnaire des infrastructures ferroviaires. RFF est le plus grand propriétaire foncier du périmètre d'extension avec les gares marchandises d'Arenc et du Canet. Plus au nord du périmètre, on a le terminal de Mourepiane, sous emprise et gestion portuaire, élément important du fonctionnement du système ferroviaire portuaire.

**La gare du Canet** assure un trafic annuel de 22 000 wagons à l'arrivée et 14 000 au départ. Elle dispose de voies de 750 ml permettant la réception et l'expédition de trains longs, et des voies permettant le chargement/déchargement direct de trafics divers (dites voies de débord). En sus des installations ferroviaires, le site comprend divers bâtiments.

La gare du Canet dessert 03 opérateurs de transport combiné, et l'embranchement particu-

-lier PROFER. Les trafics principaux sont constitués par les Chantiers Multi Techniques (4/5 trains- jour au départ ; 4/5 trains jour à l'arrivée) et l'embranchement particulier PROFER (1 train- semaine au départ ; 1 train- semaine à l'arrivée). On note également des trafics vrac traités sur les voies de débord et un chantier d'entretien de containers.



Les chantiers multi techniques du Canet reçoivent des marchandises provenant des ports de l'Europe du Nord à destination Marseille et expédient des éléments d'origine Marseille et des éléments provenant du PAM après transit par la gare d'Arenc.

Les voies du chantier du Canet sont composées de : 15 voies dont 2 en impasses pour le triage, 6 voies sous portique pour Novatrans, 8 voies sous portique pour Naviland, 6 voies de débord dont une équipée d'un quai en bout, 1 voie de desserte des entreprises Descours et Cabaud et Générale sucrière (désaffectés) et une voie de desserte de l'entreprise PROFER qui réalise des trafics de ferraille. Cet embranché est doté du seul broyeur de l'agglomération Marseillaise



et traite les carcasses de véhicules évacués par les services de la Ville. Le trafic est essentiellement destiné aux PME de l'agglomération marseillaise et des alentours.

A ce jour, Naviland Cargo (ex CNC) qui occupe la partie Sud du site jouxtant le faisceau a les installations les plus importantes du site, mais elles sont faiblement utilisées depuis l'été 2006 après une période d'inactivité d'un an faisant suite à la disparition de CNC. Novatrans rencontre des difficultés d'exploitation liées à l'exiguïté du site et à la faible longueur des voies, la nécessité de tronçonner les trains et la vétusté du matériel de manutention. Sa zone de chantier, qui occupe la partie nord du site, est aujourd'hui à la limite de saturation.

Transgrue dispose d'un parc à containers, mais ses conditions de traitement ferroviaire sont délicates par manque de linéaire de voie et d'installations fixes de manutention.



**La gare d'Arenc** assure le trafic annuel de 16 000 wagons à l'arrivée et 14 000 au départ. Elle dispose de voies d'une longueur utile de 500 m maxi et assure la desserte ferroviaire du PAM et d'embranchements particuliers (groupes agro-

alimentaires STORIONE et Semouleries de Bellevue), ainsi que des fonctions de base travaux/relais pour RFF (en liaison avec Mourepiane). Elle assurera la desserte de la zone logistique CAREDIS (carrosserie réparation et rechange automobile).



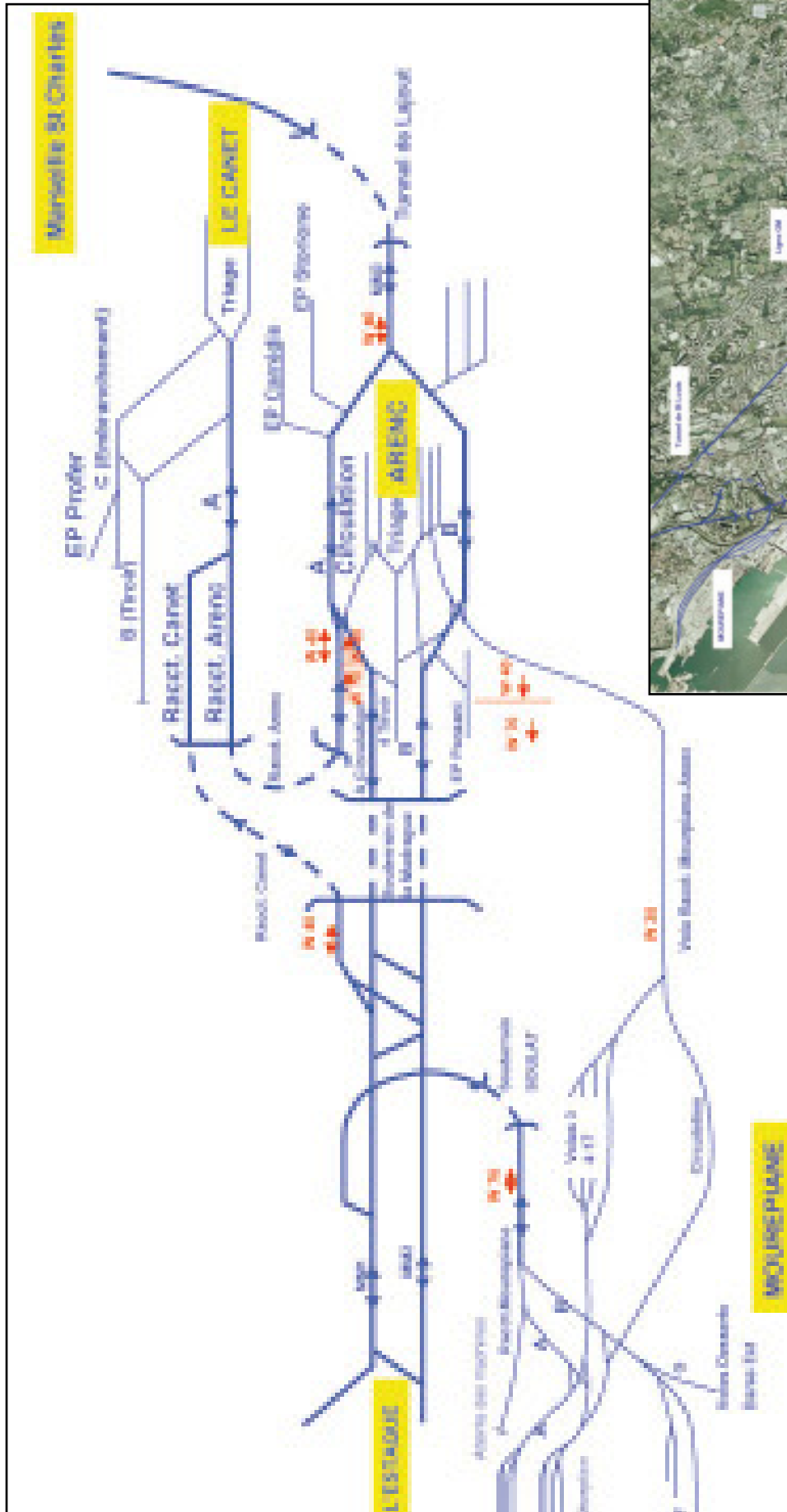
En sus du triage ferroviaire, le site comprend un centre de formation multirégional avec plateau pratique ; une annexe d'entretien du matériel roulant (wagons). En bordure de la rue d'Anthoine, on retrouve des bâtiments : le siège de l'UO SNCF, des logements, un cabinet médical et un centre télécoms.

Le site, encadré par deux voies donnant accès au plateau St Charles via le tunnel de Lajout, peut recevoir et traiter directement les trains et voitures à destination du PAM, les trains de céréales à destination des entreprises, les trains complets vides d'alumine à destination du PAM, les wagons à destination du SERNAM (opérateur européen de transport et logistique), les trains de travaux matériaux et wagons vides pour les chantiers d'infrastructure RFF, les futurs trafics logistiques origine /destination CAREDIS.

Le trafic principal est constitué de 8 trains- jour à l'arrivée et 6 trains- jour au départ.

Les voies de la gare d'Arenc se composent de 25 voies de triage avec des raccordements au PAM et à la gare du Canet (4 voies messagerie servant de base travaux infrastructure et de stockage).





SCHEMA DE FONCTIONNEMENT DU SYSTEME FERROVIAIRE  
GARES DU CANET, ARENC, MOUREPIANE

Source : RFF

A ce jour, les conditions d'exploitation sur le triage d'Arenc ne sont pas idéales.

Compte tenu des caractéristiques techniques (longueur de triage), deux manœuvres sont nécessaires car les trains complets doivent être coupés. Une manœuvre supplémentaire est nécessaire pour rejoindre le Canet car les voies de réception depuis la ligne principale ne permettent pas la réexpédition directement vers le Canet. Il en résulte une complexification des manœuvres, un allongement du temps de manœuvre et un besoin accru en personnel par rapport à une situation optimale. Ces conditions nuisent à la compétitivité ferroviaire. Leur résorption devra tenir compte du facteur social.

**Le terminal de Mourepiane** est en impasse car le tunnel de Soulat permettant de le joindre à la ligne St Charles- l'Estaque par les voies littorales est fermé. Il est composé d'installations ferroviaires portuaires sur emprise et gestion portuaire. Le chantier RailLink (opérateur ferroviaire, commissionnaire de transport et conseiller en solutions multimodales) est alimenté depuis Arenc, où les trains sont réceptionnés, par une voie unique non électrifiée qui dessert par branchements successifs une partie des quais et terminaux des bassins Est avec 952 m de quai et une capacité opérationnelle actuelle de plus de 250 000 mouvements de containers par an pouvant être portée à 400 000. Le chantier reçoit des containers en provenance d'Europe du nord et à destination du Maghreb. A l'arrivée à Marseille, les flux sont environ à 80% maritimes et 20% continentaux. Au départ, les trains ont à 80% une vocation de trafic continental et de repositionnement de containers vides.

En dehors des limites du terminal à containers de Mourepiane, le PAM a réduit par le passé le faisceau ferroviaire pour permettre l'installation d'activités logistiques. Ce secteur n'est pas encore utilisé à ce jour. La réouverture du raccordement de Mourepiane envisagée est susceptible d'améliorer la performance du terminal à containers. Selon RFF, dans l'état actuel des emprises dépendant du domaine portuaire, elle ne pourrait alléger qu'à la marge le site du Canet qui reçoit un trafic majoritairement continental.

1

Toujours selon RFF, sur l'ensemble des sites maritimes, le trafic fer concerne plus de 80 000 wagons/an soit environ 200 000 à 300 000 camions/an selon le type, avec une nette tendance à la reprise et l'augmentation du trafic combiné et un accroissement probable des wagons infrastructure RFF pour l'approvisionnement des chantiers.



La requalification urbaine de la zone littorale nord de Marseille programmée à la faveur de l'extension du périmètre Euroméditerranée a amené RFF à engager l'élaboration du schéma directeur du complexe ferroviaire de Marseille nord, avec pour objectif principal le développement et l'optimisation des dessertes ferroviaires fret du PAM et de l'agglomération Marseillaise, ainsi que des dessertes voyageurs. Car sur le seul aspect du transport combiné, l'ensemble du trafic ferroviaire traité sur la zone Mourepiane- Arenc- Canet est au deuxième rang national en volume.

En parallèle à l'optimisation de la desserte ferroviaire du PAM à partir d'une analyse des trafics actuels et de leurs perspectives d'évolution, il s'agit d'identifier les emprises ferroviaires potentiellement mutables en vue de dégager du foncier, les conditions de leur mutation et les pistes pour leur valorisation, ainsi que de traiter le volet de transports voyageurs (régional, national) et l'éventuel volet passagers du PAM (Terminal TGV croisières). Il s'agit également d'étudier les facilités d'exploitation que permettrait la réouverture du raccordement de Mourepiane inscrite au contrat de projet Etat- Région 2007-2013.

L'étude, confiée au bureau d'études Systra devrait être achevée début 2008.



### 4.3.9.3- Le Port Autonome de Marseille

Dans la continuité maritime du périmètre d'extension, les activités du PAM sont :

- A Arenc Chanterac, le terminal fret corse avec 11,4 ha ;

- le terminal roulier sud avec une étendue de 18,0 ha et 1,7 kilomètres de quai. il a été créé en 1998 pour recevoir les cargos porte conteneurs mixtes et navires rouliers, ce terminal polyvalent accueille tous types de trafics : certains produits de la sidérurgie (tôles, tuyaux,...), des engins de BTP, des véhicules automobiles, et d'autres marchandises diverses tels que le bois, des caisses, des colis lourds....

Il a une capacité annuelle théorique de l'ordre de 2 000 000 T et la configuration des équipements (en particulier, voies ferrées) permet la manutention des colis lourds.

Le pré et post-acheminement de la marchandise est bimodal (ferroviaire ou routier).

- Sur les formes 1 à 7 la réparation navale occupe 9,8 ha ;

- Sur Madrague Pinède, le transport polyvalent et les véhicules avec 36,0 ha constitués des terminaux Pinède nord et Pinède sud.

Le Terminal Pinède Nord est une surface close et sécurisée de 30 000 m<sup>2</sup> pour le trafic des véhicules Renault et Ford. Il se situe à proximité d'un faisceau ferroviaire. Le pré et post - acheminement des véhicules est bimodal (ferroviaire ou routier) sur ce terminal.

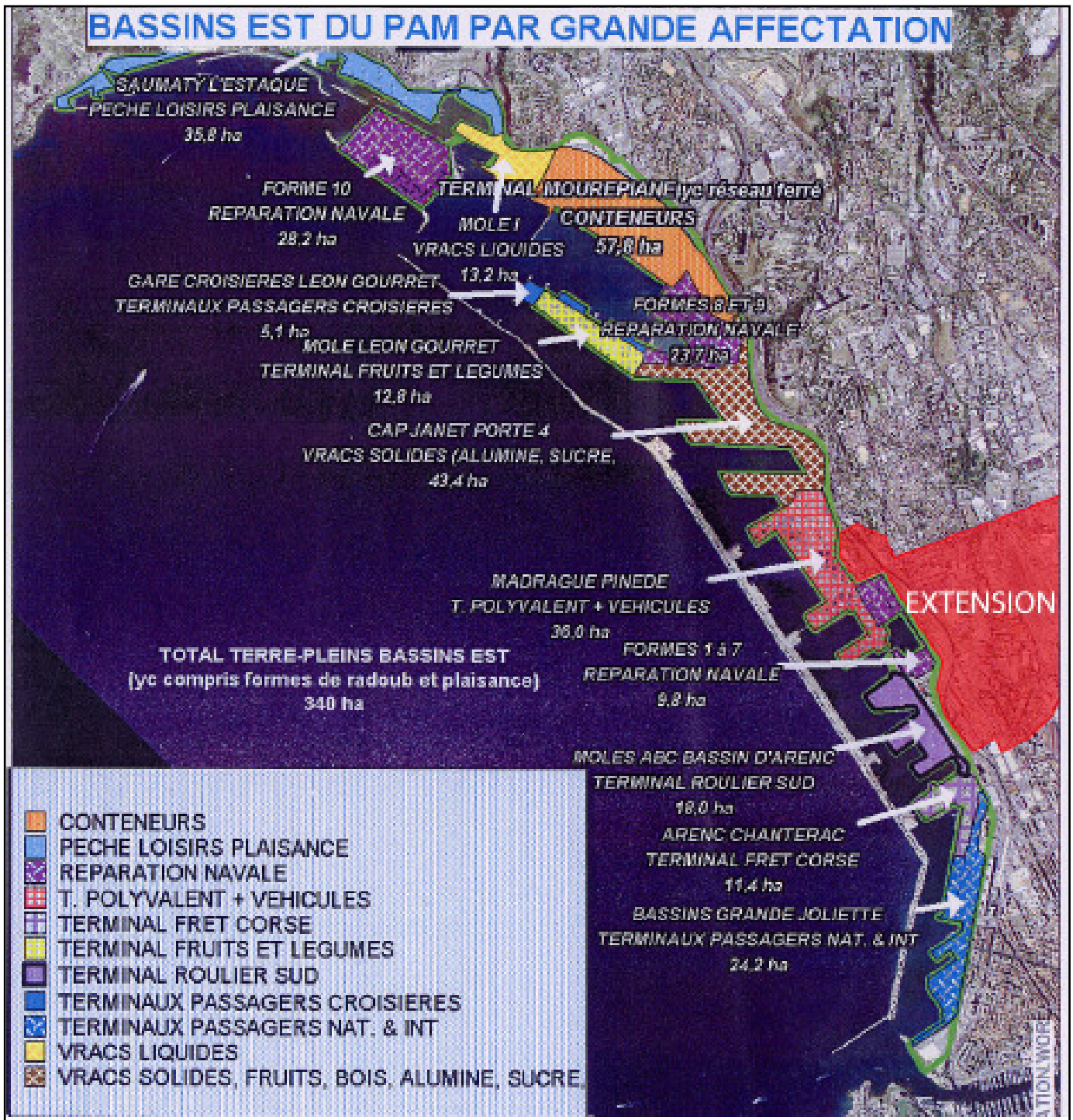


Le PAM développerait une multitude de projets dans les Bassins Est dont :

- le pôle de très grande plaisance à Chemin Littoral, 16<sup>e</sup> arrondissement, avec pour objectif de devenir le premier pôle de plaisance en Europe avec la mise en place d'une filière complète comprenant toutes les catégories de bateaux, l'industrie des yachts étant en pleine croissance.

- la création d'un terminal d'autoroute ferroviaire. Deux sites à priori encore envisagés aujourd'hui : directement sur le Terminal Roulier Sud (dans la continuité maritime du périmètre d'extension) ou au niveau du faisceau de Mourepiane (à proximité du terminal à conteneurs).

- un terminal de transport combiné (rail-route) et une plateforme logistique au niveau de Mourepiane – Porte 4. Dans cette perspective, un appel à projets pour la mise à disposition d'espaces et d'installation du Domaine Public Maritime a été lancé fin juillet auprès des opérateurs logisticiens ou industriels, avec pour objectif de consolider les activités marchandises, de faciliter l'acheminement des marchandises et de consolider les activités liées au transit de ces dernières. Les opérateurs ont jusqu'au 15 novembre pour déposer leur dossier de candidature. Les offres sont attendues au plus tard le 31 janvier 2008.



#### 4.3.9.4 La Ville de Marseille : le projet des docks libres

Le projet des Docks libres correspond au souci de la Ville de Marseille d'aboutir à des logiques spatiales simples et claires permettant à la Façade Maritime Nord, territoire à forts enjeux de renouvellement urbain pour les 20 ou 30 prochaines années à Marseille, d'avoir un développement durable.

La Ville de Marseille a ainsi sollicité l'appui de l'Etablissement Public Foncier (EPF) afin d'engager en 2003 une démarche d'observation et de diagnostic fonciers. Un arrêté préfectoral du 6 décembre 2005 a entériné la création d'une Zone d'Aménagement Différée sur le périmètre de la Façade Maritime Nord permettant à la Ville de Marseille d'acquérir par voie de préemption les parcelles nécessaires à la mise en œuvre



des objectifs de renouvellement urbain. Ainsi l'EPF a acquis à l'amiable pour le compte de la Ville, une propriété d'anciens entrepôts industriels de 27 500 m<sup>2</sup>, les terrains dits des «Docks Libres» sis 406, boulevard National dans le 3<sup>ème</sup> arrondissement.

A la suite de cette acquisition, la Ville a conduit une étude urbaine sur le secteur environnant (environ 40 hectares) avec pour fondamentaux :

- le désenclavement du cœur de quartier,
- la création d'un espace vert central,
- la réalisation de plus de 3 000 logements avec les équipements scolaires, sociaux, sportifs et les petits commerces nécessaires,
- le développement de 2 grands emplacements de commerces et d'activités,
- la création de silos parkings.

Le plan guide ci-joint illustre le parti d'aménagement et les orientations programmatiques. Il définit les conditions de partage entre les espaces publics et les constructions. La rupture de pente délimitant aujourd'hui le vallon des Aygaldes et le plateau de Bellevue constitue le point départ du projet paysager :

- un parc d'environ 7 hectares prend place dans la partie basse, au centre du quartier recomposé, et joue à la fois un rôle hydraulique (ouvrage technique de rétention), et complémentaire de la réfection de l'exutoire de la rue d'Anthoine, et un rôle d'espace de représentation et de centralité,
- la partie supérieure, traitée comme une surface plane entre les 2 stations de métro National et Bougainville, se prolonge par un socle construit qui vient former à la fois une façade sur le parc et une corniche au pied de Bellevue. Ce socle est le réceptacle pour les activités, les commerces, les services, les parkings et/ou les équipements,
- les voies sont repensées (requalification de la rue Félix Pyat, remise à niveau de la rue Caravelle, ouverture des bâtiments de Bellevue sur la rue).

Une première phase de réalisation est envisagée à court terme à partir de l'assiette foncière du bâtiment des Docks libres. Il est envisagé de rechercher, après appel à manifestation d'in-

-térêt, un opérateur ensemblier qui prendra en charge la mise au point du programme et la réalisation d'un projet représentant une SHON de 80 000 à 100 000 m<sup>2</sup>.

#### 4.4- Les enjeux d'extension et les objectifs

Les objectifs socio- économiques sont :

- Accélérer la création d'emplois à tous les niveaux de qualification
- Renforcer l'attractivité de la métropole
- Soutenir le développement du port
- Améliorer la qualité de vie des habitants (plus de logements, d'espaces publics et de services de proximité....)
- Contribuer au développement du tourisme et au rayonnement culturel de la métropole

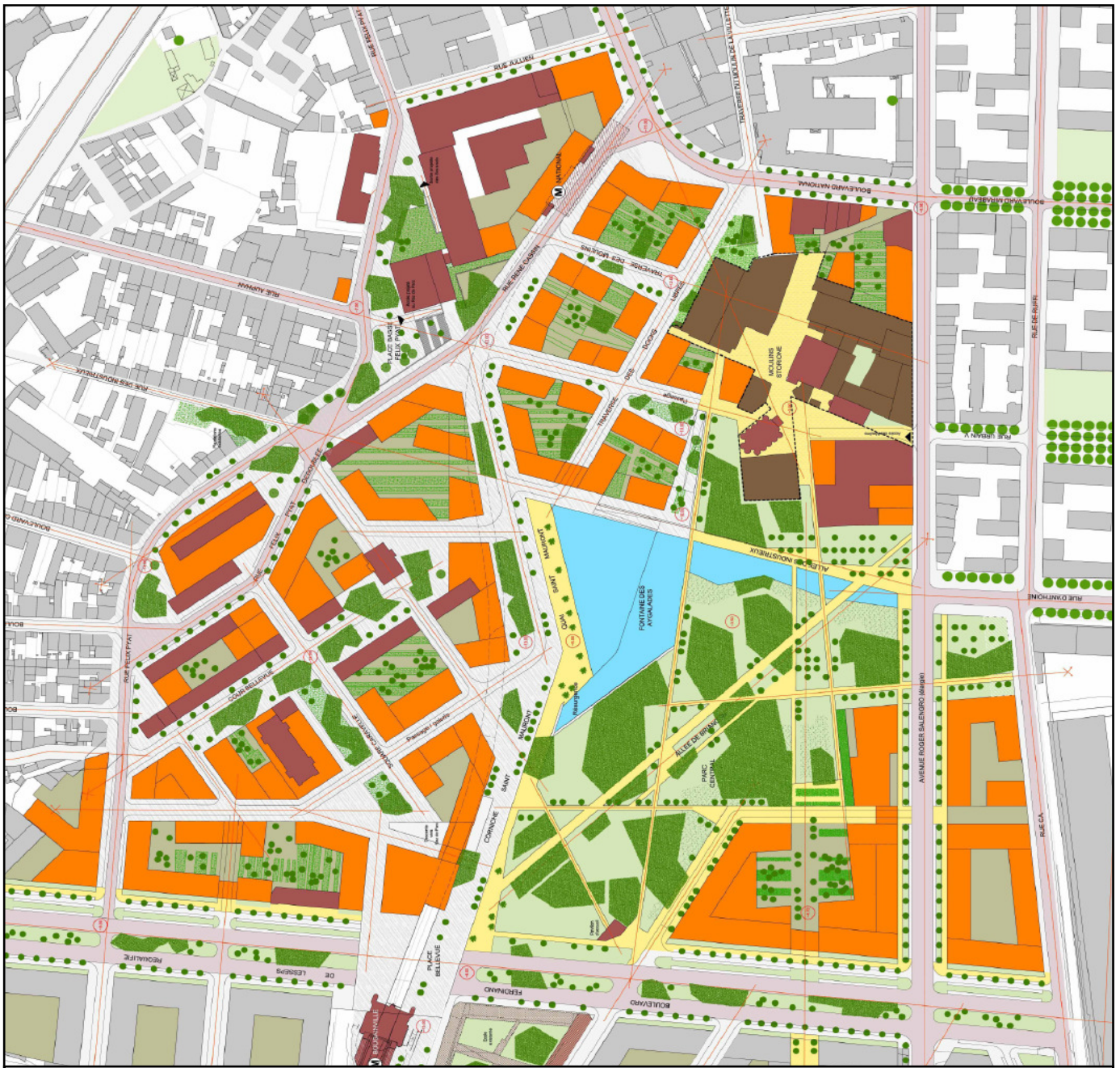
Les objectifs de développement urbain sont :

- Poursuivre l'aménagement du front de mer en recherchant la meilleure interface ville/port avec le PAM
- Poursuivre le redéploiement du centre ville vers le nord
- Répondre aux besoins des quartiers environnants en termes d'équipements, de services et d'espaces publics
- Améliorer l'interface avec les autres territoires à enjeux et les grands projets de la métropole (pole de compétitivité, ITER,...)
- Intégrer les principes du développement durable

Les objectifs quantitatifs annoncés aujourd'hui par Euroméditerranée sont :

- 10 000 logements neufs
- 10 000 emplois nets
- 500 000 m<sup>2</sup> de bureaux
- 40 hectares d'espaces publics
- 100 000 m<sup>2</sup> d'équipements métropolitains

Ces éléments seront précisés lorsque seront connus les résultats de l'étude menée par Ernst & Young. Ceux-ci permettront de préciser les ambitions de Marseille par rapport à ses principales métropoles concurrentes.



**ESPACES PUBLICS**

- Espaces publics urbains
- Terrains réservés à la construction de bureaux et de locaux administratifs
- Escaliers
- Aires des véhicules
- Cibles d'implantation proposées
- Stations de Métro
- Tracés de la ligne de Métro

**BÂTIMENTS**

- Bâtiments existants
- Formes préliminaires d'édifices
- Eggs urbains
- Bâtiments existants conservés
- Bâtiments à construire
- Formes préliminaires d'édifices des Murs de Stauront
- Formes préliminaires d'édifices des Murs de Stauront
- Formes préliminaires d'édifices des Murs de Stauront

**PARC ET ESPACES PAYSAGERS**

- Parc et espaces publics paysagers
- Cours et espaces de jeux d'enfants
- Plantations isolées ou en alignement
- Affaires de parcs
- Espaces de régulation et d'alignement

**Notes**

Notes : Les zones en gris indiquent les surfaces de développement du territoire, ce qui ne signifie pas que ces zones sont destinées à être construites. Chaque élément constituant de ce document d'opération sera étudié séparément et sera soumis à une procédure d'autorisation d'urbanisme. Toutes les zones, les lignes et les surfaces de ces opérations sont destinées à être réalisées.

**Projeteur : Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine**  
 Adresse : 10, Boulevard Drouot, 13001 Marseille, France  
 Téléphone : 04 91 55 11 11  
 Site Internet : www.aieu.com

**Ville de Marseille**  
 Direction de l'Urbanisme et de l'Équipement  
 Mission d'urbanisme et d'équipement

**PLAN-GUIDE ET AVANT-PROJET  
 LES DOCKS LIBRES / QUARTIER ST-AURONT**

**PLAN GUIDE**

**N°01**

Projeteur : Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine  
 Adresse : 10, Boulevard Drouot, 13001 Marseille, France  
 Téléphone : 04 91 55 11 11  
 Site Internet : www.aieu.com

DATE : Juin 2007  
 ÉCHELLE : 1/1000ème  
 PHASE : ÉTUDE

**LAITUDE NORD**  
**cot**  
**KINGEROOP**

Date	Modifications	Nom



## 4.5- Problématiques

En guise de rappel, les principales caractéristiques du périmètre d'extension sont :

- un emplacement exceptionnel
- un tissu urbain très distendu,
- de très grandes emprises foncières avec le 1/3 de la superficie occupé par de très grandes emprises ferroviaires,
- une topographie façonnée
- une zone inondable liée au ruisseau des Aygalades,
- un réseau viaire insuffisant, un petit nombre d'accès et des frontières étanches,
- un trafic très dense aux frontières du périmètre d'extension
- un territoire ouvrier d'accueil et de transit et une population peu diplômée avec une part importante d'étrangers,
- une population jeune à majorité masculine et un taux de chômage record,
- des logements très anciens dépourvus de confort avec un taux de vacance élevé,
- une activité économique en décalage avec son environnement

Pour traduire dans les faits les intentions quantitatives et qualitatives d'Euroméditerranée sur son périmètre d'extension telles que décrites ci dessus, et ceci sans altérer mais en améliorant plutôt le fonctionnement de la métropole et de l'aire métropolitaine en général, il faudra anticiper les besoins en 2030, intégrer les dimensions développement durable et économie de l'innovation, doter Marseille des équipements qui lui permettent d'être à la hauteur des plus grands événements en 2030.

Pour y arriver, une multitude de questions se posent :

- quelle vision stratégique pour Marseille à l'horizon 2030 ?
- sur le périmètre d'extension, comment inventer un foncier ? quelle mutation pour les emprises ferroviaires ?
- quelles densités imposer ?
- dans quel sens repenser les fonctions ?
- comment requalifier les accès et trouver des continuités ?
- comment desservir, connecter et mailler le quartier ?  
comment développer un réseau fiable de transports en commun ?
- comment prendre en considération l'occupation actuelle du site et son environnement proche ?  
en particulier comment se fera la mutation du noyau villageois des Crottes ?  
Quel avenir pour le marché aux puces ?
- comment renouer avec la géographie, et recréer un paysage pour un aménagement urbain durable ?  
comment créer les conditions d'un aménagement urbain durable ?





- comment intégrer à la réflexion sur l'extension du périmètre, les projets environnant notamment les périmètres institutionnels (GPV, ANRU, ZFU, ZUS, PRI...) et les projets de la Ville ?
- comment restructurer et requalifier les grands axes de circulation ?
- quels grands équipements métropolitains pour ce site ?
- comment assurer le développement de l'activité ?
- comment intégrer les mixités sociale et fonctionnelle ?
- quelle relation ville-port ?
- quels outils de pilotage et quel phasage opérationnel ?

## V- Les Ateliers Internationaux de maîtrise d'Oeuvre Urbaine : concepts, méthodes et résultats attendus

### 5.1- Une expérience longuement mûrie et mise au point au fil des années

Les Ateliers internationaux de maîtrise d'oeuvre urbaine de Cergy Pontoise ont été créés en 1983 à l'initiative de l'Etablissement public d'aménagement de Cergy Pontoise. Ils sont soutenus par de nombreux ministères français dont le ministère de l'équipement et des transports, le ministère de la culture, le ministère de l'écologie et le ministère des affaires étrangères ainsi que par les collectivités territoriales dont le Conseil Régional d'Ile de France, le Conseil général du Val d'Oise, la communauté d'agglomération de Cergy Pontoise.

En 25 ans, les Ateliers sont ainsi devenus l'un des vecteurs significatifs de l'échange international sur les problèmes d'urbanisme et d'aménagement.

En 35 sessions, dont 25 en Ile de France, 9 en Asie et 1 en Afrique – ainsi que 6 sessions à Irkoutsk en Russie, en appui aux Ateliers d'hiver du Baïkal – les Ateliers ont tissé des relations avec un réseau de 400 écoles et universités et accueilli près de 1000 participants et 500 experts originaires de 50 pays et plus de 150 universités répartis sur les 5 continents. Enfin un nombre important d'anciens participants occupent aujourd'hui des postes de responsabilité dans leur pays d'origine.

#### 5.1.1- Principes de déroulement des ateliers.

Les « Ateliers » constituent une pratique professionnelle originale et concentrée de production collective d'analyses, d'évaluations et de propositions de « maîtrise d'oeuvre urbaine », qui, dans une période de temps brève et intense, vient constituer une accumulation, une profusion de conception ouverte sur un large éventail de choix, et établissant les liens d'une stratégie entre la planification la plus générale et l'architecture ou le design urbain. Cette production

singulière contribue à ouvrir la participation au débat sur le projet des diverses autorités politique (expression plurielle), en interaction avec les équipes professionnelles présentes sur le site, du fait notamment du caractère pluridisciplinaire et multiculturel permettant la discussion comparative des propositions sous des angles variés.

Elle apparaît comme un événement dynamique qui permet d'accélérer vivement et de concentrer en synthèse de nombreuses études réalisées chacune selon sa logique et son calendrier, et dont précisément l'ordonnement d'ensemble, la synthèse et les débouchés décisionnels qu'elles sont censées servir sont problématiques ; ainsi elle crée des conditions favorables à l'engagement et au discernement décisionnels des autorités.

Enfin, l'encouragement à la liberté imaginative des propositions associée à un sentiment collectif de responsabilité professionnelle devant la maîtrise d'ouvrage politique permet de garantir une réelle ouverture pour des espaces de choix suffisants pour les décideurs au fil du temps, garantissant des possibilités d'un éventail de choix et ainsi une relative protection contre des solutions stéréotypées.

Les Ateliers offrent également au maître d'ouvrage de soumettre leurs projets à une réelle évaluation comparative à l'échelle internationale.

A l'expérience, les Ateliers internationaux apparaissent comme une excellente méthode pour éclairer le choix des décideurs en amont des grands projets. Le principe de la compétition amicale entre plusieurs équipes et l'exigence de la présentation devant un jury de haut niveau font que le maître d'ouvrage ne se trouve pas prisonnier d'un seul projet, aussi excellent soit-il. L'expérience prouve que les projets d'urbanisme ne sont jamais figés et qu'il y a donc toujours intérêt à disposer d'une réflexion la plus large possible en amont afin de pouvoir faire face aux inévitables évolutions.

Les choix d'urbanisme sont des choix stratégiques visant à guider la chaîne des décisions jusqu'au moment de l'engagement opérationnel des projets d'infrastructures, d'équipements, de construction ou d'architecture. Ils ont donc



à prendre la juste appréciation du spectre de la diversité des réponses exceptionnelles sur lesquelles il y aura à décider dans une maîtrise des calendriers et de la gestion dans la durée. Les Ateliers internationaux ne sont pas seulement un lieu de propositions, ils sont aussi, par la confrontation des disciplines et des cultures, un lieu d'apprentissage et d'échanges de haut niveau pour les participants, les experts, les maîtres d'ouvrage sans oublier les membres du jury.

Le mode d'intervention des Ateliers passe par deux modes majeurs : les ateliers classiques et spécifiques.

### 5.1.2- Les ateliers classiques

Les Ateliers « jeunes professionnels » réunissent sur le site étudié à la demande d'une grande collectivité publique, en France ou à l'étranger,

25 à 35 jeunes diplômés d'Instituts d'urbanisme, d'Universités ou d'École de management, soigneusement sélectionnés et issus de très nombreuses disciplines, entourés de nombreux experts internationaux, qui au sein de 5 ou 6 équipes pluridisciplinaires de 5 ou 6 membres, parviendront en un mois, à proposer un projet original d'aménagement urbain et à le présenter devant un jury international exigeant; à l'issue de chaque session classique, les participants obtiennent un diplôme universitaire délivré par l'Université de Cergy Pontoise.

### 5.1.3- Les ateliers spécifiques

Les Ateliers spécifiques réunissent sur le site étudié, à la demande d'une grande collectivité publique, en France ou à l'étranger, une vingtaine d'experts (y inclus de jeunes professionnels) qui, répartis en 3 équipes pluridisciplinaires et travaillant de manière intensive pendant 2 semaines, permettront de proposer des scénarios d'aménagement urbain dans un processus permanent de dialogue participatif avec les élus et responsables locaux.

### 5.1.4- Liste de quelques ateliers

Depuis 1997 les Ateliers de Cergy Pontoise ont mis au point les Ateliers de maîtrise d'oeuvre urbaine en Asie organisant 8 sessions sur des thèmes très variés et originaux :

- 1997 à Hanoi, Vietnam sur le thème : « Un nouveau centre pour Hanoi – L'extension à l'Ouest du las Tay »
- 1998 à Ho Chi Minh Ville, Vietnam, sur le thème : « Ho Chi Minh Ville et la rivière Saigon »
- 1999 à Canton, Chine, sur le thème : « Les quartiers de logement de grande densité : comment en faire de la ville ? »
- 2000 à Shanghai, Chine, sur le thème : « Quel projet urbain pour la candidature de Shanghai à l'exposition universelle de 2010 sur le thème de la qualité de vie dans les grandes métropoles »
- 2001 à Doi tong, Thaïlande, sur le thème : « Tourisme, patrimoine et développement durable »
- 2002 à Tokyo, Japon, sur le thème : « Densité, forme urbaine et qualité de vie dans le centre ville »
- 2003 à Phnom Penh, Cambodge, sur le thème : « Entre centralité métropolitaine et lutte contre la pauvreté urbaine »
- 2004-2005 à Ho Chi Minh Ville, Vietnam, sur le thème : « Can Gio : entre ville écologique et destination touristique »

L'année 2005 a également vu se tenir la première session africaine à Porto Novo au Bénin. Cette session a porté sur les enjeux d'aménagement entraînés par la décision de déplacer les fonctions capitales de Cotonou à Porto Novo. Elle s'est déroulée sur le thème « identité et image pour une ville capitale, harmonieuse et attractive ».

- 2006 à Casablanca, Maroc, sur le thème : « Stratégie d'aménagement des 400 hectares de l'ancien aéroport de Casablanca Anfa », faisant suite à la décision royale de libération du site intervenue en Octobre 2005. L'Agence d'Urbanisme de Casablanca (A.U.C) a voulu une expertise spécifique sur ce site afin de pouvoir intégrer des prescriptions d'urbanisme adaptées dans le SDAU en cours de révision avec

l'appui de l'IAURIF.

## 5.2- Programme détaillé de la session de Marseille

- samedi 10 Novembre : accueil des experts
- dimanche 11 : première prise de contact avec l'aire métropolitaine de Marseille en bus
- lundi 12 et mardi 13 : séminaire d'ouverture centré sur la prospective et le développement de Marseille ; toutes les études disponibles et utiles seront présentées par les personnes compétentes ; examen du rapport N°1, cahier des charges de la session remis aux experts
- mercredi 14 : visite détaillée du site de l'extension d'Euroméditerranée
- du jeudi 15 au samedi 17 et du lundi 19 au samedi 24 : travaux en ateliers ; pendant toute cette période l'équipe de projet, complétée par quelques « experts transversaux » dont la présence sera plus ponctuelle, sera à la disposition des 3 équipes d'experts pour leur apporter toutes les informations complémentaires souhaitées et organiser les visites de détail nécessaires
- des activités facultatives seront organisées en soirée permettant une meilleure compréhension de Marseille et de sa vie économique, sociale et culturelle
- lundi 26 : organisation du jury
  - o 9h-12h30 : présentation du travail des équipes au jury, en présence d'invités dont la liste sera établie par la direction générale d'Euroméditerranée
  - o buffet
  - o 14h-16h : débat général avec le jury et les invités
  - o 16h-18h : délibération du jury
  - o 18h : annonce des résultats par le président du jury
- avant fin décembre : remise du rapport N°2, compte-rendu de la session et de la délibération du jury
- avant fin février 2008 : remise du rapport final de synthèse

## 5.3- Les résultats attendus

A partir des analyses et études conduites par Euroméditerranée, par les services de la ville de Marseille et de Marseille Provence Métropole, par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM), par les services de l'Etat, de la Région, du Département, du Port Autonome de Marseille (PAM), de Réseau Ferré de France (RFF), etc. en tenant compte des références urbanistiques et économiques de l'ensemble des projets réalisés ou en cours dans le périmètre actuel, l'objectif est de susciter des scénarios d'aménagement possibles et contrastés dans le cadre de l'extension de l'OIN.

Le « périmètre d'étude » sera principalement à la base de l'analyse et de la réflexion, tandis que les propositions porteront principalement sur le « périmètre opérationnel »

Il s'agit de répondre, par des propositions diversifiées et créatives, à des problématiques complexes d'ordre général : relation ville/port, reconversion urbaines des friches ferroviaires, ou plus spécifiques à Marseille : « l'habitat pour tous », les échanges euroméditerranéens (innovation et industries de la connaissance) et en particuliers :

1. L'insertion du territoire dans son environnement :

- quelle place pour le territoire de l'OIN (actuel + extension) dans la dynamique métropolitaine à l'horizon 2030.
- quel rapport entre ce territoire avec son environnement spatial (relation ville/port, relation avec l'hypercentre, positionnement sur la façade maritime Nord) et fonctionnel (optimisation des installations ferroviaires, accessibilité personnes et marchandises, vocation socio-économique).

2. Les partis pris sur le périmètre de l'extension :

- Qualité environnementale d'un quartier paysage pour un aménagement urbain durable.
- Densité et qualité résidentielle
- Equilibre des fonctions urbaines (habitat, commerces, bureaux, équipements)



- Accessibilité, multimodalité.
- Articulations et coutures avec les territoires voisins (port, docks libres).

Trois propositions distinctes seront élaborées et évaluées par un jury international. Chaque proposition comprendra une formulation de stratégie d'aménagement et de développement, des prises de position d'intégration dans la planification générale de la ville, un parti d'aménagement original et des illustrations relatives au paysage, au design, à l'ambiance architecturale.... . Chaque proposition devra en outre faire du développement durable une donnée primordiale dans ses choix d'aménagement.

Le rapport final de la session servira de base au lancement par Euroméditerranée d'une consultation urbaine sur le périmètre de l'Extension.