

# SCOT

## SAN Ouest Provence - CAOEB

la contribution de la CCI Marseille Provence



## Contexte

## Introduction

### **A - Les ingrédients de l'identité métropolitaine ..... 7**

A.1– Innovation et Industrie .....	7
1. Enseignement Supérieur et Professionnel – Recherche et Développement.....	7
2. Sites industriels d'intérêt national.....	8
A.2 – Plates-formes logistiques .....	9
A.3 – Patrimoine et créativité (Culture et Tourisme) .....	10
1. Culture, évènements culturels et artistiques .....	10
2. Tourisme, tourisme d'affaires, grands évènements.....	11
3. Plaisance, nautisme .....	12
A.4 – Echanges commerciaux et diplomatiques : les fonctions métropolitaines stratégiques.....	14

### **B – Les « pré-requis » structurants pour le territoire ..... 15**

B.1– Améliorer la grande accessibilité du territoire provençal.....	15
1. Développer le transport ferroviaire.....	15
2. Développer le transport fluvial : un mode économique et respectueux de l'environnement.....	17
3. En matière de transport maritime : retrouver la confiance des opérateurs et développer de nouveaux services .....	18
B.2 – Mobilité dans la métropole au service de l'emploi .....	18
1. A l'échelle de la métropole.....	19
2. A l'échelle du SCoT du SAN Ouest Provence et de la CAOEB.....	19
B. 3 – immobilier d'entreprises, activités commerciales, logement des actifs et environnement	21
1. Immobilier d'entreprises .....	21
2. Les activités commerciales .....	25
3. Logement des actifs : la problématique du foncier .....	28
4. Environnement et développement durable.....	29

### **C - Une méthode : le « jouer collectif » ..... 32**

C.1 – Gouvernance du territoire .....	32
C.2 – Pôles de compétitivité et réseaux d'entreprises .....	34
1. Accompagner les pôles de compétitivité .....	34
2. Intelligence économique .....	35
3. Accompagnement des mutations économiques et transmission d'entreprises.....	35
C.3 – Le lien social .....	36
C.4 – Déploiement des services avancés pour entreprendre.....	36

Plusieurs diagnostics officiels ont été publiés sur les grands enjeux de la région urbaine marseillaise.

La Directive Territoriale d'Aménagement des Bouches-du-Rhône (DTA 13) en présente un diagnostic lucide et pertinent. D'autres expertises de grande qualité, européennes, nationales et locales, notamment le projet d'agglomération 2020 de MPM, 2015 du Pays d'Aix ou encore le diagnostic du SCoT de MPM élaboré, permettent une bonne compréhension des enjeux de notre Métropole à l'horizon considéré.

Les récents débats publics sur certaines problématiques, comme la LGV PACA, l'achèvement de l'autoroute A51, ITER, la saturation de la Vallée du Rhône, etc, ont largement contribué à éclairer les différentes approches.

En prenant acte de ces diagnostics croisés, il apparaît indispensable qu'une démarche forte, en partenariat avec l'ensemble des acteurs concernés, soit engagée pour hisser notre métropole dans le Top 20 des métropoles européennes (*DIACT – Analyse comparative des métropoles européennes 2003*).

Pour parvenir à cet objectif, il paraît indispensable que les acteurs du territoire partagent une même vision prospective de la métropole.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (cf. carte page 2), instauré par la loi Solidarité Renouvellement Urbain (Loi SRU) en décembre 2000, est un premier outil d'anticipation des évolutions du territoire et de planification à un niveau supra-communal.

Dans ce cadre, la CCIMP, interface privilégiée du monde économique, a souhaité apporter, en amont, une contribution sur chaque SCoT de sa circonscription, pour « jouer collectif », partager, avec les acteurs locaux, sa vision stratégique de la métropole marseillaise, et pour mettre en avant les besoins à moyen et long termes des entreprises.

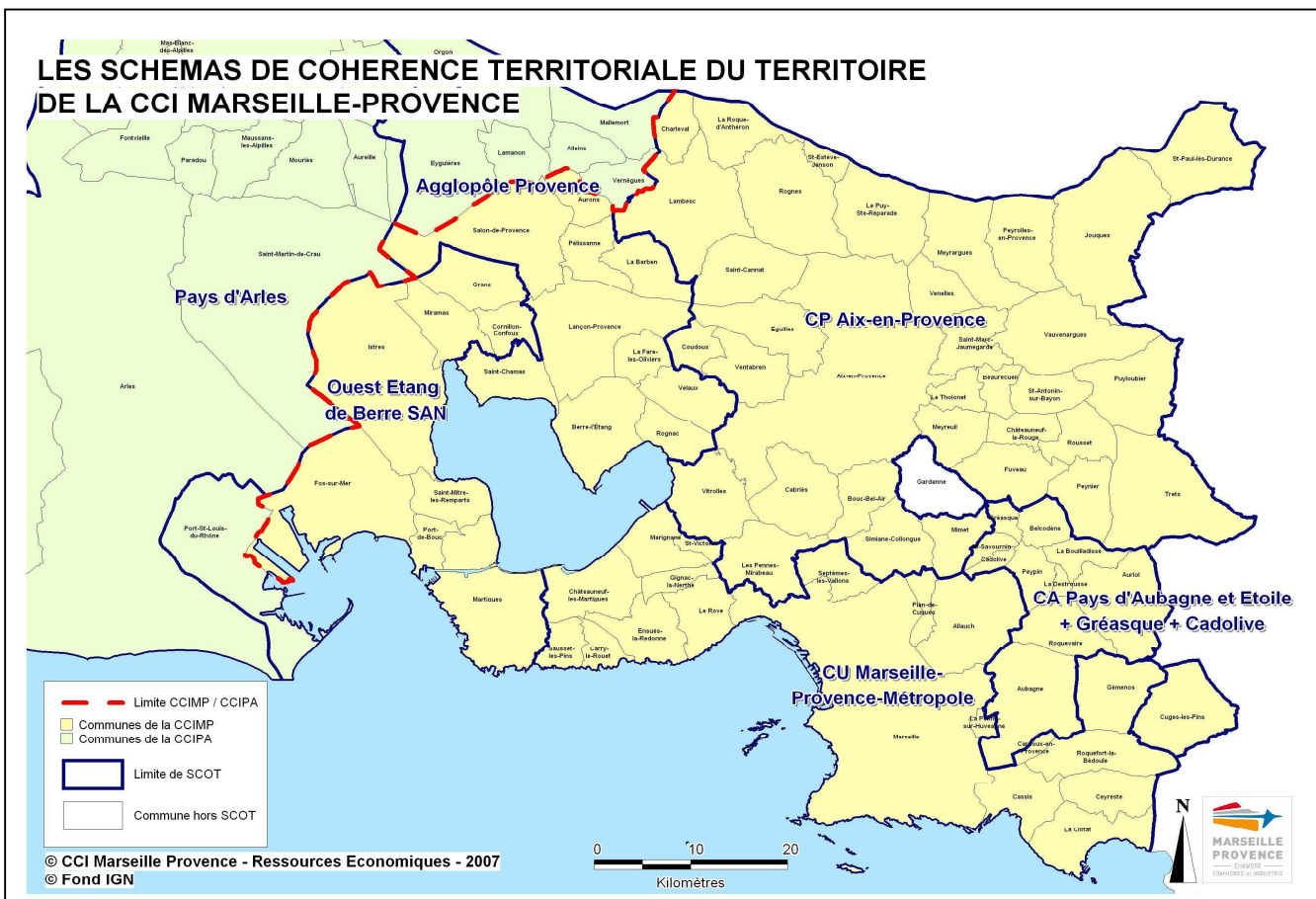
Elle a souhaité également rappeler l'importance d'une réflexion qui ne s'arrête pas aux limites du territoire administrativement définies (ici le territoire du SAN Ouest Provence et de la CAOEB).

En effet, si l'action publique s'inscrit dans des limites précises, la gouvernance économique doit s'en abstraire : les territoires de l'Agglopolo Provence et de Marseille-Provence-Métropole sont par exemple très impliqués dans l'industrie aéronautique et il ne saurait être question de réfléchir à l'impact des développements de celle-ci sur le territoire du SAN Ouest Provence et de la CAOEB sans prendre en compte ces territoires voisins.

Ainsi, la présente contribution sur le SCoT du SAN Ouest Provence et de la CAOEB aborde les problématiques à deux niveaux :

- ◆ Au niveau de la métropole, pour une vision globale du territoire (démarche interSCoT).
- ◆ Au niveau du SAN Ouest Provence et de la CAOEB dans une perspective de SCoT (paragraphe encadrés en gris)

La CCIMP a souhaité au travers de cette contribution, aborder certains points chers au monde économique, capables de faire progresser la performance collective du territoire du SAN Ouest Provence, de la CAOEB, et de la métropole marseillaise dans son ensemble. Ce document ne prétend pas bien sûr aborder de façon exhaustive, tous les aspects de la problématique urbaine.



Le territoire du SAN Ouest Provence/CAOEB connaît une période charnière avec l'implantation (prévue ou envisagée) de grands projets de portée internationale sur la Zone Industriale-Portuaire de Fos-Sur-Mer.

D'ici 10 ans, ces projets devraient engendrer plus de 10.000 emplois directs.

Parmi eux, le projet FOS 2XL, (avec un doublement prévu de l'actuel terminal à conteneurs qui sera suivi des extensions 3- puis 4-XL à l'horizon 2015), la création d'un terminal méthanier, la mise en place d'une zone logistique de Distriport, le projet Opale de parc éolien, ainsi que des projets industriels à plus long terme sur la zone du Caban.

Ces projets représentent un véritable challenge pour le territoire. Le relever avec succès est indispensable pour faire entrer la métropole marseillaise dans le TOP 20 des capitales européennes.

Pour atteindre cet objectif, le SCoT doit définir une véritable stratégie de développement du territoire.

Selon la CCIMP, cette stratégie doit être structurée autour de trois grands axes, déclinés par des Domaines Accélérateurs de Rayonnement Métropolitain de la DIACT. Mais cette stratégie de développement fondée sur des « ingrédients » territoriaux identifiés, suppose des pré-requis et une méthode.

Ces trois points sont les composantes essentielles de la stratégie de développement d'un territoire. C'est dans cet esprit et selon un plan qui respecte ces trois composantes clés qu'est rédigée la présente contribution.

#### **A. Les ingrédients de l'identité métropolitaine :**

- ***Innovation et industrie*** avec l'enseignement supérieur et professionnel et les sites industriels d'intérêt national.
- ***Logistique*** portuaire mais aussi terrestre.
- ***Patrimoine et créativité*** avec tout ce qui a trait à la culture et à l'art, mais aussi au tourisme, au tourisme d'affaires, aux grands événements, et au nautisme.
- ***Echanges commerciaux et diplomatiques*** dont relèvent les Fonctions métropolitaines stratégiques (ou Emplois Métropolitains Supérieurs – EMS)

**B. Les « pré-requis »** structurants pour le territoire : avec la grande accessibilité du territoire provençal, la mobilité dans la métropole au service de l'emploi, le logements des actifs, le foncier des entreprises, l'activité commerciale et le développement durable.

**C. Une méthode** : le « jouer collectif », avec la gouvernance politique du territoire mais aussi la gouvernance économique.

## A - Les ingrédients de l'identité métropolitaine

Innovation et Industrie, Logistique, Patrimoine Culturel et Tourisme, Echanges commerciaux et diplomatiques sont des savoir-faire historiques de la métropole : il faut donc capitaliser sur ces savoir-faire et les développer.

### A.1– Innovation et Industrie

---

#### 1. Enseignement Supérieur et Professionnel – Recherche et Développement

Malgré la structuration récente des Ecoles d'ingénieurs, l'enseignement supérieur et la recherche technologique sont pourtant encore sous dimensionnés en région PACA et sur la métropole marseillaise en particulier.

Si le territoire du SAN Ouest Provence et celui de la CAOEB ne sont pas des sites universitaires, il est important de rappeler les liens forts qui doivent être maintenus entre universités, recherche et entreprises à l'échelle de la métropole.

La CCIMP estime qu'en fonction des diagnostics portés sur son territoire, et pour mieux servir l'affirmation de son identité, il faut privilégier la création de centres d'expertise ayant un rayonnement international, réconcilier économie et formation et insister sur l'effort de recherche pour hausser le niveau de l'offre locale.

Orientations :

#### ◆ **Créer des centres d'expertise à rayonnement international**

- créer un Institut International de Management Maritime, de type MBA
- créer un Institut Supérieur International de Formation au Développement Durable.

#### ◆ **Réconcilier économie et formation**

- rapprocher enseignement supérieur et communauté entrepreneuriale,
- favoriser l'accueil des étudiants et stagiaires, notamment étrangers.

#### ◆ Soutenir la recherche

- Ne pas négliger le volet de la recherche privée, faible sur notre territoire.
  - Soutenir la chimie aval,
- ⇒ En développant la recherche dans les matériaux composites.
- ⇒ En développant les passerelles avec la chimie et l'aéronautique (travailler par exemple sur l'émergence des activités sur les nanotubes et technologie des poudres).
- ⇒ En soutenant les biotechs (agroalimentaire)
- ⇒ En soutenant la R&D dans le domaine des énergies propres (biotechnologies bleues et vertes pour développer la filière agro-carburants par exemple)

## 2. Sites industriels d'intérêt national

Les restructurations industrielles des 30 dernières années expliquent la chute de la part de l'emploi industriel dans l'emploi total en PACA et dans les Bouches-du-Rhône.

Les filières industrielles sont confrontées à des risques de délocalisation, risques qu'il faut limiter en diversifiant l'industrie de Fos, et en contribuant à y développer des activités à forte valeur ajoutée.

En regard, la croissance des filières émergentes doit d'autant plus être soutenue : le territoire possède de réels atouts sur certaines de ces filières (photovoltaïque, optique, aéronautique, mécanique de précision) et il est important de soutenir le développement des industries qui travaillent sur les biotechnologies et les nano-matériaux.

#### ◆ Consolider et structurer les activités existantes

Dans une étude parue en 2001, la Conférence des régions Périphériques Maritimes pointait le positionnement technologique de faible niveau de la métropole marseillaise par rapport aux autres métropoles européennes qui appartenaient elles aussi à des régions périphériques et maritimes. Ce positionnement était un des éléments qui identifiait la métropole comme « Système Dilemme », à l'avenir incertain.

Objectif : positionner l'économie vers le haut en matière de recours à la technologie, afin de limiter le risque de délocalisation.

- ⇒ En structurant la filière aéronautique (sites d'Istres) : politique d'attractivité à développer, accompagnée d'actions de requalification des Zones d'Activités.
- ⇒ En développant et en structurant la filière aval de la chimie.
- ⇒ En encourageant le développement de la plasturgie (matériaux composites...).

- ⇒ En développant les filières massivement consommatrices de logistique et de transport par conteneur.
- ⇒ En développant les biotechnologies (agro-carburants, bio-plastique).
- ⇒ En développant la filière déchets – recyclage (dont la filière des plastiques agricoles).
- ⇒ En développant les énergies nouvelles et futures (éolien sur Caban Nord, photovoltaïque, production d'eau et d'énergie...).

#### ◆ Structurer les filières en développant la sous-traitance

- ⇒ Installer des usines de transformation qui manquent aujourd'hui sur le territoire.
- ⇒ Renforcer la politique de « co-sitting » : entreprises de services connexes à la production industrielle.
- ⇒ Contribuer à la professionnalisation des sous-traitants de 3<sup>o</sup> et 4<sup>o</sup> rang (Etude du Laboratoire d'Economie Sociale et du Travail).

## A.2 – Plates-formes logistiques

---

La zone Ouest de l'Etang de Berre réunit les principaux facteurs déterminants pour l'implantation de centres de stockage et de distribution : foncier, desserte multimodale et position géographique privilégiée d'interface Europe/Méditerranée.

Au cours des dernières années, plusieurs sites d'activités dédiés à la logistique se sont ainsi développés sur le territoire du SAN Ouest Provence / CAOEB : Clésud à Miramas / Grans et Distriport sur Fos-sur-Mer.

Mais pour assurer la pérennité du développement de cette filière logistique, porteuse d'avenir pour le territoire, des efforts structurants doivent être accomplis dans certains domaines.

#### ◆ Mettre à disposition du foncier disponible

La logistique est un atout que le territoire doit saisir en permettant l'extension des zones de logistique comme Clésud où une réflexion doit être entamée dès aujourd'hui et traduite dans les documents d'urbanisme.

Sur un territoire soumis à des contraintes environnementales forte, cette réflexion est essentielle pour éviter un affrontement entre développement économique et sanctuarisation du territoire.

#### ◆ Structurer et dynamiser la filière logistique

Les acteurs publics et privés du territoire du SAN Ouest Provence et de la CAOEB se sont très fortement impliqués dans la constitution d'un Pôle Régional d'Innovation et d'Economie Solidaire (PRIDES) et d'un Pôle de Compétitivité. Il est important en effet de rendre visible et de pérenniser un secteur constitué encore de TPE aux côtés de géants internationaux, afin d'assurer un développement économique dans la durée.

#### ◆ Communiquer en faveur de la filière logistique

Aux côtés des acteurs de l'Ouest Provence, la CCIMP a participé à la création du Club Provence Logistique. La CCIMP porte également l'émergence du dossier de labellisation PRIDES.

A un horizon de 10 ans, la filière logistique, déjà créatrice de 12% de la Valeur Ajoutée Brute Régionale, et qui concerne 10% des entreprises et des emplois régionaux, devrait créer près de 13.000 emplois supplémentaires, dont la grande majorité dans le département des Bouches-du-Rhône et en particulier sur le territoire du SAN Ouest Provence. C'est là un gisement d'emplois et de richesses encore trop méconnu et qui mérite d'être mieux mis en valeur.

### A.3 – Patrimoine et créativité (Culture et Tourisme)

---

L'attractivité culturelle constitue un enjeu économique considérable pour le territoire.

Elle est un élément de rayonnement et un facteur de liens : selon une étude récente effectuée par la CCIMP, un euro d'investissement public dans les événements culturels génère 5,5 euros pour l'économie locale.

#### 1. Culture, événements culturels et artistiques

Au-delà du soutien apporté à la candidature de Marseille au rôle de capitale européenne de la culture en 2013, la CCIMP a identifié quelques axes prioritaires qui pourraient être utilement menés par le SAN Ouest Provence et la CAOEB :

- ◆ Développer le mécénat au niveau des entreprises : l'art est désormais reconnu comme un élément fédérateur de la culture d'entreprise.
- ◆ Créer un événement culturel de dimension internationale en partenariat avec d'autres collectivités.

- ◆ Intégrer un réseau régional et/ou européen de « villes créatives » du type réseau AVEC (Alliance des Villes Européennes de Culture – 38 villes membres réparties sur 12 pays).
- ◆ Promouvoir un site provençal au patrimoine mondial, culturel ou naturel, de l'Unesco.
- ◆ Mettre en synergie le secteur culturel avec le tourisme et les foires et salons internationaux.

La CCIMP pense qu'initier une réflexion commune entre EPCI, voire coordonner certaines actions dans le domaine culturel, permettrait d'accroître la lisibilité de la métropole en matière d'événements culturels et artistiques.

## 2. Tourisme, tourisme d'affaires, grands évènements

Pour améliorer la lisibilité et le rayonnement du territoire, les actions liées à ces activités doivent être menées tant à l'échelle de la métropole marseillaise (partenariat entre EPCI, démarche interSCoT) qu'à l'échelle du territoire du SAN Ouest Provence / CAOEB.

A l'échelle de la métropole, la CCIMP insiste sur l'importance des points suivants :

- ◆ Développer un outil de promotion adapté, ciblé notamment sur un tourisme d'affaires, national et international, de qualité, et valoriser l'offre touristique et les infrastructures : aéroport low-cost, croisières, accueil,...
- ◆ Initier et promouvoir des produits touristiques et des grands évènements en cohérence avec les savoir-faire industriels locaux, avec le positionnement d'interface sur le monde avec la Méditerranée, et le rôle de métropole-capitale.
- ◆ Développer un site d'accueil de foires d'envergure métropolitaine et aux normes internationales, plus proche des grands axes de transports (routier, ferroviaire et aérien).
- ◆ Améliorer l'accessibilité directe des sites évènementiels et les mettre en réseau à partir des principales "portes d'arrivée" : aéroport, port, gares TGV.

A l'échelle du SCoT, la CCIMP souligne la nécessité de :

- ◆ Développer l'offre touristique et les infrastructures d'hébergement dont des résidences hôtelières qui correspondent aux besoins d'une économie fondée sur la saisonnalité (Istres, Fos-sur-Mer et Miramas).
- ◆ Initier et promouvoir des produits touristiques et des grands événements en cohérence avec les savoir-faire industriels locaux : par exemple liés à l'identité camarguaise.
- ◆ Sur la CAOEB, encourager le développement du tourisme social comme les centres et colonies de vacances.
- ◆ Proposer une offre touristique tournée vers une clientèle d'excursionnistes et de familles et des produits orientés « sport et loisirs » : développer les activités nautiques, et les centres sportifs.

### 3. Plaisance, nautisme

Le secteur de la plaisance et de la grande plaisance apparaît comme très porteur de développement économique pour le territoire du SAN Ouest Provence et de la CAOEB.

Pour exemple, le SAN Ouest Provence est une zone où l'activité nautique est de grande envergure : 10 des 49 ports de plaisance du département des Bouches-du-Rhône pour un total de 5.577 anneaux.

Mais il manque d'ores et déjà 6.000 places, alors même que le secteur est en plein essor. Les atouts du territoire sont majeurs pour créer un pôle nautique qui permettrait de structurer la filière et développer le tourisme de plaisance à travers tout le territoire.

La CCIMP ne peut donc qu'être très favorable aux projets d'optimisation, d'extension ou de création de ports, non seulement sur le littoral méditerranéen, mais aussi sur l'Étang de Berre.

#### ◆ **Améliorer l'image des villes-ports :**

L'aspect impersonnel des marinas a un impact négatif sur l'attractivité : dans la mesure où la construction de marinas est décidée, il sera nécessaire de veiller à instaurer une charte architecturale qui définisse les aspects esthétiques des ports provençaux, dont ceux du SAN Ouest Provence/CAOEB de façon à ce que ces ports aient une identité clairement distinguée (différente de l'identité Côte d'Azur ou Sud Méditerranée)

De la même manière qu'une volonté de continuité s'instaure entre l'espace urbain et l'espace portuaire, il faudra rechercher l'intégration du port de plaisance dans la ville en favorisant sa « mise en scène ».

A ce titre, la CCIMP remarque la démarche « Ports & Terroirs » initiée en Languedoc-Roussillon. Cette démarche, reconnaissant que le port est le point d'entrée recherché par tout voyageur entrant dans une ville littorale, considère ces espaces comme le lieu sur lequel sont concentrées toutes les informations concernant la ville, son économie, sa culture, son patrimoine.

C'est une démarche que pourraient engager le SAN Ouest Provence/CAOEB.

#### ◆ Développer l'activité touristique des villes-ports :

L'interface ville-port est un point clé de cette attractivité. Il est essentiel que l'activité locale ne subisse pas l'activité plaisancière si on veut permettre à celle-ci de se développer et de générer la valeur ajoutée et les emplois recherchés.

#### ◆ Développer la filière nautique :

Il est nécessaire d'investir de façon massive sur les métiers du nautisme car c'est un secteur qui n'est pas assez exploité :

⇒ Il faut faciliter l'implantation d'entreprises dans l'enceinte ou en périphérie des ports, et développer sur ces mêmes zones, autant que faire se peut, des zones d'activités (avec l'appui possible du guichet unique CCIMP et l'expertise de son Pôle Tourisme et Mer).

⇒ Il est important de rendre l'offre de services clairement lisible pour les utilisateurs, qu'ils soient permanents ou de passage (système de bornes d'informations, affichage, promotion etc).

⇒ Afin d'assurer la dynamique de développement de la filière nautique, il est aussi important de veiller à dégager des postes à flot pour les professionnels (ce qui peut se faire en parallèle avec une politique d'incitation des plaisanciers à choisir la location plutôt que la propriété).

## **A.4 – Echanges commerciaux et diplomatiques : les fonctions métropolitaines stratégiques**

---

Pour accroître la visibilité de la métropole marseillaise dans la concurrence européenne, le développement de quartiers d'affaires et l'accueil de sièges sociaux / organes de direction de groupes internationaux doit être poursuivis.

La CCIMP insiste sur des actions suivantes :

- ◆ Soutenir l'affirmation et le renforcement du positionnement de la métropole comme un lieu emblématique des professionnels euro-méditerranéens de l'innovation sociale, industrielle et logistique, de la création artistique et culturelle.
- ◆ Affirmer clairement un positionnement de la ville-centre de la métropole et des territoires alentours, afin de concentrer les efforts d'attraction des Emplois Métropolitains Supérieurs (ou Stratégiques) qui sont aujourd'hui dispersés sur 4 métropoles<sup>1</sup> à forte identité quand les autres régions voient ces mêmes emplois se concentrer sur au maximum deux métropoles.
- ◆ Accueillir au sein de la métropole marseillaise, des fonctionnalités et services qui permettent d'assurer le rayonnement et la coopération au niveau international (sièges sociaux, programmes internationaux, centres de recherche...).

Mais l'identité de la métropole ne peut se développer sans certains « pré-requis » structurants : la grande accessibilité, les déplacements métropolitains et le logement des actifs sont fondamentaux dans ce domaine.

---

<sup>1</sup> Avignon, Marseille, Nice et Toulon

## **B – Les « pré-requis » structurants pour le territoire**

---

L'identité de la métropole ne peut se développer sans certains « pré-requis » structurants : la grande accessibilité, les déplacements métropolitains et le logement des actifs.

### **B.1– Améliorer la grande accessibilité du territoire provençal**

---

Alors même que l'information nous relie au monde de façon égale quel que soit le point du globe où nous nous trouvons, il n'en va pas de même pour le transport de fret et de passagers : la métropole marseillaise dont fait partie le SAN Ouest Provence / CAOEB est excentrée par rapport au « Pentagone européen » (espace nord-européen délimité par les villes de Londres, Hambourg, Genève, Milan et Paris) qui concentre l'essentiel des centres de décision et de la création de richesses en Europe.

La CCIMP considère que cette excentricité géographique par rapport à l'Europe du Nord est un handicap irréversible si nous restons les yeux rivés sur le seul horizon européen et dans ses seules limites.

En revanche, ce handicap diminue si nous affirmons notre métropole dans son rôle d'interface entre la Méditerranée et le monde.

Déclinées à l'échelle du SCoT du SAN Ouest Provence / CAOEB, les attentes des entreprises en matière d'accessibilité portent essentiellement sur les infrastructures routières et ferroviaires : le territoire est actuellement enclavé avec une situation de « bout de ligne » sur le littoral Méditerranéen qui doit être valorisé comme carrefour des axes Est-Ouest et Nord-Sud.

Au regard des évolutions envisagées, l'enjeu de la grande accessibilité est défini comme la priorité.

#### **1. Développer le transport ferroviaire**

Aux yeux de la CCIMP, le territoire du SAN Ouest Provence et de la CAOEB doit se resituer dans une dimension non seulement régionale, mais aussi européenne : sur l'axe du Corridor Européen N°5 Lisbonne-Kiev.

Cette vision européenne doit permettre de soutenir des projets qui auront un impact direct sur le désenclavement de la région.

Le SAN Ouest Provence et la CAOEB pourront ainsi soutenir les projets suivants :

◆ **Assurer la liaison avec l'Italie par le tunnel du Montgenèvre.**

Compte tenu de la nature des marchandises (souvent pondéreuses, parfois dangereuses) et des contraintes environnementales de plus en plus lourdes qui pèsent sur notre territoire, le transport ferroviaire apparaît comme une alternative de plus en plus importante à prendre en compte pour permettre l'échappement des marchandises des bassins Ouest vers le Nord de l'Europe, comme sur l'Arc Méditerranéen. Dans ce contexte, la liaison avec l'Italie (et au-delà vers le Nord) par le Val de Durance et le percement d'un tunnel sous le Montgenèvre apparaissent comme stratégiques pour l'avenir du Port de Marseille-Fos, projet soutenu par la CCIMP.

La réalisation d'infrastructures ne saurait à elle-seule répondre aux besoins des entreprises. Il est vital que le service de l'opérateur ferroviaire national historique s'adapte au mieux aux impératifs de qualité de service des entreprises qui recourent au transport ferroviaire (la récente manifestation FERRMED qui s'est tenue à Marseille en janvier 2007 a mis en lumière cette difficulté pour des entreprises soumises à une concurrence internationale très rude).

◆ **Assurer la desserte ferroviaire directe de l'aéroport Marseille-Provence** et le développement de nouvelles lignes aériennes sur la Méditerranée occidentale et orientale.

◆ **Réaliser la LGV PACA selon le scénario dit « des métropoles du sud » (Avignon, Marseille – Toulon Nord – Nice).**

C'est en effet celui qui facilite le mieux le rapprochement des capitales départementales et donc la structuration de la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Cette dorsale ferroviaire augmenterait la rapidité d'accès aux services métropolitains supérieurs dont font partie les représentations décentralisées des ministères français. Elle favoriserait également sans nul doute les relations entre les entreprises, les laboratoires de recherche et universités partenaires de Pôles de Compétitivité de niveau mondial tel que S.C.S. (Systèmes Communicants Sécurisés), mais aussi Mer ou encore PEGASE (Aéronautique).

La réalisation d'une LGV permettrait également de dégager des sillons de fret qui contribueraient à un possible report modal du transport de fret de la route vers le fer.

◆ **Réhabilitation de la liaison ferrée Arles-Montpellier via Lunel pour améliorer le transport de fret.**

Cet aménagement permettrait de proposer un transport de fret plus direct le long du littoral méditerranéen, sur un axe Barcelone-Milan, destiné à renforcer l'économie de toute la région méditerranéenne française.

L'enjeu de la grande accessibilité est donc défini, à juste titre, comme la priorité par tous les diagnostics récents concernant notre territoire qui est menacé d'enclavement.

Ces projets ont été identifiés comme présentant le plus fort effet levier en faveur de la réduction de nos handicaps structurels actuels.

2. Développer le transport fluvial : un mode économique et respectueux de l'environnement

A l'échelle du SCoT, les débouchés fluviaux sont insuffisamment exploités : 3% des tonnages transportés le sont par le fleuve, alors même que son potentiel est 4 fois supérieur au trafic actuellement constaté (Débat Public sur la saturation du Vallée du Rhône et de l'Arc Languedocien)

Sur fond de saturation croissante des routes du sillon rhodanien, le transport fluvial sur le Rhône est un mode de transport performant et respectueux de l'environnement. Alors même que certains frets font l'objet d'interdiction de circulation en fin de semaine, les frets fluviaux en sont exonérés. La route fluviale s'arrête pourtant à Lyon, alors même qu'elle pourrait offrir une solution alternative aux grandes routes terrestres Nord/Sud qui vont du Nord de l'Allemagne à l'Italie du Nord (Port de Gênes) en passant par les tunnels alpins suisses.

Il y a une vraie nécessité à **soutenir la réflexion en cours sur le développement des voies fluviales à partir de Lyon vers l'Europe du Nord.**

- ◆ **Encourager la réhabilitation de la voie d'eau** pour le transport de fret entre Fos-sur-Mer et Marseille et par le tunnel du Rove (aujourd'hui une partie est déjà mise en place)
- ◆ Entamer la **percée fluviale sur la zone du Caban.**

### 3. En matière de transport maritime : retrouver la confiance des opérateurs et développer de nouveaux services

Les récents développements intervenus sur les bassins Ouest du Port Autonome de Marseille mettent en lumière les obstacles qui s'opposent au développement de celui-ci, à sa compétitivité, et à la compétitivité de l'ensemble du territoire : coûts élevés de passage portuaire, manque de fiabilité, et risque pour la sécurité des marchandises. Le transport maritime doit pourtant devenir une véritable alternative au transport ferré / routier.

La stratégie de reconquête du Port est fondamentale, car les progressions comparées des ports concurrents sur la Méditerranée montrent que la place portuaire marseillaise prend un retard croissant sur ses concurrents de l'Arc Latin. Il est nécessaire aujourd'hui de :

♦ **Améliorer l'intermodalité**, en particulier tout ce qui concerne la connexion du Port avec les modes de transports routier et ferroviaire.

♦ **Soutenir les projets de report modal : les « autoroutes de la mer »**. Il y a certes des difficultés financières pour mettre en œuvre un tel mode (le projet Marseille-Savone a été abandonné par manque de rentabilité), mais la ligne Toulon-Rome semble démontrer qu'un avenir est possible.

Le transit routier entre l'Espagne et l'Italie représente 4% des tonnages transportés en région PACA, soit 10 millions de tonnes (800.000 camions par an).

Les prévisions montrent un doublement de ces trafics à l'horizon 2020 et une saturation aggravée de l'axe littoral (actuellement un poids lourds toutes les 10 secondes, à l'horizon 2020, toutes les 5 secondes) qui augmentent les difficultés de liaisons de proximité tout autant que les nuisances sonores et l'accidentologie.

Il est temps de favoriser le dialogue, de rechercher des solutions co-construites et il appartient très certainement aux aménageurs et aux développeurs économiques de participer à la mise en place de ce dialogue et à la recherche de solutions.

## B.2 – Mobilité dans la métropole au service de l'emploi

---

En ce qui concerne les déplacements, il est important que le SAN Ouest Provence et la CAOEB réfléchissent au-delà du périmètre administratif du Schéma de Cohérence Territoriale en renforçant le dialogue et la coopération avec les territoires voisins, et en particulier celui de Marseille Provence Métropole.

## 1. A l'échelle de la métropole

- ◆ **Créer un réseau express métropolitain** intégrant la desserte ferroviaire directe de l'aéroport Marseille-Provence. Les emprises ferroviaires existantes préfigurent l'architecture de ce réseau express.  
Si les axes Nord-Sud sont bien développés, il reste encore à soutenir le développement des dorsales Est-Ouest qui facilitent la mise en réseau des différents bassins d'emplois (et des pôles de compétitivité qui leur sont associés), mais aussi des sites universitaires avec les étudiants tout autant qu'avec les entreprises.
- ◆ **Créer une Autorité Organisatrice de Transports Urbains** à l'échelle de la métropole.  
Ce regroupement permettrait de mieux coordonner les stratégies des AOTU dans une approche globale, qui garantit une meilleure cohérence et une gestion plus efficace de l'offre en transports collectifs.

## 2. A l'échelle du SCoT du SAN Ouest Provence et de la CAOEB

Les développements actuels des bassins Ouest (Implantation d'IKEA, centre de traitement multi-filières de traitement des déchets et FOS 2-3-4XL) vont générer des flux de marchandises et des déplacements domicile-travail importants (environ 13.000 personnes à un horizon de 10 ans, compte tenu des projets d'extension et d'implantation estimés).

Le trafic poids lourds généré par 4 millions de conteneurs pourrait être 4 fois supérieur à ce qui est constaté actuellement, soit environ 10.000 poids lourds quotidiens en zone métropolitaine. Il est aisé d'imaginer l'évolution de la congestion du trafic si rien n'est entrepris.

- ◆ **Séparer les flux routiers de transit et des échanges locaux par l'amélioration des infrastructures routières**

⇒ Réaliser l'A56 - déviation de Miramas

L'axe Fos-Salon, est un élément du programme d'ensemble de la liaison autoroutière Fos / Salon (A56.) Cet axe doit être réalisé à partir de l'échangeur du Merle en continuité du contournement de Port de Bouc pour donner toute son efficacité et sa cohérence à cette infrastructure autoroutière prévue.

⇒ Réaliser le prolongement de l'A55 par le tracé Nord

Il est impératif que l'option du tracé Nord soit confirmée, avec, dans un premier temps, l'intégration d'un échangeur au niveau du site de Pont du Roy permettant de rejoindre la RN 568 à l'Ouest de Port de Bouc.

Il sera par ailleurs important de veiller à ce que, à l'occasion de la requalification de la RN 568 dans la traversée de Port de Bouc, l'accès à la ZA de la Grand Colle et aux entreprises commerciales soit organisé de la meilleure façon.

Un autre tracé devra être étudié pour le raccordement à la RN 568, à l'extrémité Ouest du projet, qui n'hypothèque pas l'avenir du site Kerneos, ainsi que l'a exprimé la CCIMP dans un récent avis.

Les conclusions officielles du récent Grenelle de l'Environnement viennent souligner la pertinence de ces projets de développement routier pour le SAN Ouest Provence tout autant que pour la métropole.

En effet, malgré une inflexion dans la politique autoroutière, les nouvelles infrastructures seront autorisées pour la résolution des cas de sécurité, de congestion, ou d'intérêt local. Les projets évoqués ci-dessus s'inscrivent précisément dans cette logique.

◆ **Faire évoluer les pratiques en matière de déplacements**

Les transports collectifs qui desservent les pôles économiques sont aujourd'hui insuffisants sur le territoire du SCoT.

⇒ Promouvoir la mise en place de Plan de Déplacements Entreprise / Plan de Déplacements de Zone (PDE-PDZ)

Véritables outils de gestion et de management, les PDE-PDZ permettent, tout en optimisant l'accès à l'entreprise, de réduire les coûts de stationnement et les notes de frais de déplacements, de limiter les risques routiers, d'améliorer la productivité des salariés, de les motiver sans payer de charges supplémentaires, d'avoir une image d'entreprise citoyenne et respectueuse de son environnement, indispensable sur ce territoire qui manque malgré tout d'une image « verte ».

D'après une définition de l'ADEME, « le PDE est une démarche d'analyse globale des déplacements générés par une entreprise (salariés, visiteurs, fournisseurs...) visant à mettre en place à court, moyen et long termes, des solutions concrètes en faveur de modes de transports alternatifs à la voiture individuelle ».

La CCIMP<sup>2</sup>, en tant que partenaire relais de l'ADEME, encourage et développe les PDE dans le département en apportant une expertise de conseil en mobilité auprès des entreprises. A ce titre, des réunions d'information collectives ou individuelles sont organisées et un accompagnement est proposé gratuitement aux entreprises qui souhaitent démarrer une démarche PDE. Cet accompagnement technique est un pré diagnostic, véritable outil d'aide à la décision, permettant d'évaluer les enjeux et la pertinence de ce projet pour l'entreprise avant d'aller plus loin.

⇒ Mettre en place un réseau de transports collectifs performants à l'échelle du SCoT  
Les principaux pôles d'activités économiques (ZIP, Clésud, Lavéra...) doivent être desservis par des transports collectifs efficaces (navette bus) pour réduire les déplacements individuels des actifs entre domicile et lieu de travail.

### **B. 3 – Immobilier d'entreprises, activités commerciales, logement des actifs et environnement**

---

Un foncier adapté pour les entreprises, un logement accessible pour les actifs (permanents, saisonniers ou de chantier) et le maintien d'un cadre de vie attractif constituent un trépied vertueux qui conditionne fortement l'attractivité et la compétitivité du territoire.

#### **1. Immobilier d'entreprises**

##### **1.1. Anticiper les besoins en foncier**

La performance des sites industriels du territoire d'étude est désormais limitée car on assiste à une pénurie croissante de foncier, adapté à la demande des investisseurs locaux. Le manque d'anticipation du développement du territoire et l'importance des mesures environnementales mises en œuvre sur le SAN Ouest Provence sont en cause.

Le fort développement économique du territoire dans les prochaines années nécessite des disponibilités foncières afin d'accompagner les futurs grands projets structurants du territoire (FOS 2-3-4XL et les implantations logistiques associées...).

---

<sup>2</sup> Suite à la signature d'une convention accord cadre Etat/ Région /ADEME

Il est urgent de prendre des mesures appropriées. A cet égard, la CCIMP encourage vivement :

- ◆ **La création de réserves foncières** nécessaires au développement et/ou à l'implantation d'activités économiques dans chaque PLU des communes du SAN Ouest Provence et de la CAOEB, sous maîtrise publique afin d'éviter un emballement des prix du foncier déjà élevé (mise en place de zones AU réservées à de l'activité).

La création de ces réserves doit répondre à 3 conditions :

- ⇒ Etre située à proximité d'une autoroute (5 à 10 minutes maximum).
- ⇒ Garantir une fluidité d'accès.
- ⇒ Etre à proximité d'un centre urbain afin de garantir l'accès à la clientèle, aux fournisseurs ainsi qu'à un certain niveau de service.

La zone de Caban Nord reste une rare réserve foncière significative sur le territoire. Dans une logique d'aménagement durable du territoire, il convient de trouver un juste équilibre entre les espaces naturels et les espaces économiques de cette zone.

On ne peut pas opposer développement économique et « sanctuarisation » du territoire : le dialogue s'impose. Des exemples réussis existent ailleurs en Europe (Danemark en particulier) sur lesquels il serait intéressant de prendre exemple.

**Selon la CCIMP, le classement en NATURA 2000 doit être repensé car il sanctuarise le territoire.**

Sur ce point, le dialogue entre les services de l'Etat, les aménageurs, et les entreprises devient une ardente obligation, et l'observation des bonnes pratiques d'autres territoires, exercice effectué par la CCIMP, un axe de travail majeur.

- ◆ **De tirer parti des contraintes environnementales pour dégager du foncier**

Au regard du manque de foncier disponible évoqué ci-dessus, l'intervention de la collectivité pourrait viser à atténuer certaines contraintes naturelles.

La morphologie des sols, parfois inadaptée à l'implantation d'espaces dédiés à l'activité économique, pourrait être atténuée (pentes, collines) par des travaux pour partie financés par la collectivité. Sous réserve d'un moindre impact sur la faune et la flore, de telles interventions faciliteraient l'implantation d'activités nouvelles.

On peut imaginer également la mise en place de mesures correctives ou compensatoires (normes HQE, certification, ISO 14001, roubines...) pour une intégration des futures industries dans le paysage.

Pour exemple, un processus de transfert des espèces protégées dans des espaces à vocation naturelle peut être réalisable, soit par la création d'îlots artificiels soit sur des secteurs déjà existants<sup>3</sup>.

Ici encore, enfin, il faut réinventer le dialogue entre protection de l'environnement et développement économique.

- ◆ **La réhabilitation de friches industrielles**, la restructuration et la démolition-reconstruction d'espaces bâtis, peuvent être des solutions adaptées, libérant ainsi des espaces importants pour y implanter de l'activité.
- ◆ A plus long terme, une réflexion globale doit être menée à l'échelle de la métropole sur le foncier d'activité afin d'établir une **politique cohérente et prospective**.

## 1.2. Requalifier les zones d'activités

Il est important de requalifier les zones d'activités déjà existantes, avant même d'envisager leur extension, en améliorant leurs conditions d'accueil et leur attractivité, pour qu'elles deviennent de véritables « pôles économiques », vitrines de l'économie du territoire.

Exemple : La ZI La Grand Colle à Port de Bouc n'a visiblement pas bénéficié d'amélioration d'infrastructure ou d'aménagement depuis longtemps. Une véritable action de requalification doit être mise en œuvre pour la rendre plus attractive.

En outre, la requalification des zones d'activités permettrait dans certains cas de libérer de l'espace disponible à l'implantation de nouvelles activités. Cette requalification doit être engagée autour des axes suivants :

- ◆ **Améliorer la signalétique** (besoin notamment dans la Zone d'Activités de Technopolis/ Croix Sainte Caronte).
- ◆ **Améliorer la voirie interne** des zones.
- ◆ **Aménager des espaces verts**.
- ◆ **Résoudre les problèmes de stationnement** (exemple de la Zone d'Activités Martigues Sud Ecopolis).

<sup>3</sup> Extrait de TRAS 2005 Travaux du Master 2 formation Initiale travaux de recherche, IAR

- ◆ **Améliorer l'éclairage des zones** (exemple de l'entrée de la Zone d'Activités de Technopolis Croix Sainte/Caronte, Zone d'Activités la Grand Colle, Zone d'Activités des Etangs à St Mitre les Remparts, qui sont toutes mal éclairées).
- ◆ Encourager **l'utilisation de matériaux de construction de qualité** : le développement des normes HQE doit être fermement encouragé. Et tout comme le développement d'énergies renouvelables s'avère porteur dans une région comme la nôtre, la maîtrise de la consommation d'énergie des bâtiments doit être considérée comme une priorité. Il est à noter que de tels investissements peuvent bénéficier tant à la qualité architecturale qu'aux coûts d'exploitation de ces équipements.
- ◆ **Mutualiser les moyens à l'échelle de la ZA pour l'organisation de la collecte des déchets** (ZA de Technopolis), de services de sécurité ..., et pour la mise en place d'un centre de vie (ZA de Martigues Ecopolis Sud, ZAC des Etangs, ZA des Fossettes où il est nécessaire d'installer des services de proximité).

- ◆ Constituer et **animer des associations de Zones d'Activités** tout en ayant conscience de l'important travail de pédagogie, de sensibilisation et de mobilisation à réaliser pour promouvoir les bénéfices d'une implication dans une association d'entreprises de zone (rôle d'intégration, de mise en réseau et de représentation important ; interlocuteur privilégié pour les collectivités et pouvoirs publics locaux).

Nous encourageons les collectivités à mettre en place lors de création de nouvelles ZA, une **association syndicale libre** (plutôt qu'une association loi 1901), dont l'adhésion est obligatoire et dont les moyens d'action sont donc étendus (cf. Association sur la zone des Paluds à Aubagne).

- ◆ Proposer **une mixité horizontale des fonctions** quand cela est possible (principalement pour les activités de services) : activités-logements-commerces afin de répondre aux besoins des actifs et limiter le recours à l'usage de la voiture (« 1 logement =1 emploi »). Ces espaces mixtes (dotés d'activités tertiaires, d'établissements publics, de commerces et de services de proximité) requièrent une certaine séparation de ces activités, qui peut être facilitée par des aménagements paysagers.

Quelques exemples réussis de compatibilité bureaux/logements peuvent être mis en avant dans les Bouches-du-Rhône :

- La Duranne aux Milles où cohabitent entreprises, commerces et habitations.
- Le technopôle de Château Gombert

Et d'autres exemples en France montrent l'intérêt de cette mixité : la ZAC Andromède à Toulouse...

Par ailleurs, les besoins des entreprises implantés sur une zone peuvent parfois être incompatibles avec les principes de mixité (besoin de lisibilité de la zone..).

Pour exemple, les activités industrielles SEVESO ou les stockages stratégiques d'hydrocarbures, rendent impossible la cohabitation avec des activités ou des logements par exemple.

Des espaces doivent être réservés à ce type d'activités (risques SEVESO) autour desquels il est nécessaire de bloquer l'urbanisation dans les PLU en vue d'éviter des cohabitations difficiles.

La réussite de la mixité réside dans la nécessaire concertation avec le monde économique tout le long du projet et dans l'adaptation au contexte local.

La requalification des zones d'activités suppose l'engagement des collectivités locales, des développeurs économiques et aménageurs, mais ne peut se faire sans le soutien actif et l'implication des entreprises qui résident sur ces zones.

## 2. Les activités commerciales

La CCIMP encourage, en s'appuyant sur le schéma de développement commercial des Bouches-du-Rhône, le développement de l'activité commerciale. Elle privilégie l'implantation en centre-ville et dans les zones d'activités existantes, tant que les projets sont compatibles avec le rayonnement existant. Il est ainsi nécessaire sur le SAN Ouest Provence et sur la CAOEB de :

- ◆ **Revitaliser l'armature commerciale des centres-villes** : en favorisant la ré implantation des commerces de qualité, en encourageant la mise en œuvre d'une politique de restauration des centres-villes par des procédures du type FISAC<sup>4</sup> ou OPAH.

(Pour la ville de Martigues, soutenir l'extension de l'armature commerciale en centre-ville d'Istres, renforcer qualitativement l'offre commerciale du centre-ville de Miramas). La CCIMP est prête à participer au montage de nouvelles procédures de FISAC.

---

<sup>4</sup> La procédure de FISAC permet de mettre en place des opérations collectives de communication / promotion, d'animation, de signalétique, d'équipements facilitant l'accès aux espaces commerciaux, de rénovation de vitrines, d'équipements destinés à assurer la sécurité des entreprises.

- ◆ **Restructurer les centres-villes** afin d'augmenter la surface commerciale des locaux de centres-villes, très exigus aujourd'hui, pour atteindre entre 90 et 120 m<sup>2</sup> de surface commerciale moyenne, de favoriser les projets commerciaux dont l'architecture s'intègre aux centres-villes et enfin pour proposer des places de parking en nombre suffisant pour accueillir la clientèle.

- ◆ **Diversifier les équipements commerciaux périphériques.**

- ⇒ En encourageant l'implantation d'entreprises de l'équipement de la maison, de la personne, de la culture et des loisirs pour ce qui concerne le territoire du SAN Ouest Provence/CAOEB.
- ⇒ En mettant en œuvre des efforts particuliers pour moderniser et diversifier l'équipement commercial d'Istres les Cognets.
- ⇒ En confortant et qualifiant le pôle intermédiaire de la ZAC des Molières à Miramas en fonction du potentiel de consommation.
- ⇒ En développant l'offre commerciale de la Zone Commerciale Canto Perdrix en prenant en compte l'accessibilité et le stationnement afin de répondre aux besoins des habitants résidents dans les communes situées à l'Est de la zone.

- ◆ **Rechercher la proximité entre le lieu de résidence et lieu d'achats.**

Il est essentiel de respecter un périmètre de consommation courante de proximité d'un rayon maximum de 15 minutes pour rationaliser les déplacements et ainsi s'insérer dans une démarche de développement durable.

- ⇒ En proposant une mixité horizontale des fonctions quand cela est possible (activités de services) : activités-logements-commerces (cf. page 22).
- ⇒ En soutenant les projets sur Istres, de nature à satisfaire la consommation de proximité dans les secteurs de l'équipement de la personne, culture loisirs et équipement de la maison de manière à limiter les flux de déplacements.
- ⇒ En assurant et en améliorant l'accessibilité et la fonctionnalité de la zone commerciale des Etangs sur St Mitre les Remparts.

◆ **Anticiper dans les règlements d'urbanisme, l'évolution prospective de l'activité commerciale.**

La démographie de la population d'un côté (saturation des axes routiers et limitation des déplacements); la montée en puissance du commerce en ligne de l'autre, peut faire évoluer les besoins d'espace commercial, s'orientant vers moins de surface de vente et plus de surfaces logistiques (entrepôts...) par exemple. Ces besoins doivent être dès à présent évalués et retranscrits dans les documents d'urbanisme.

La CCIMP peut aider le SAN Ouest Provence et la CAOEB dans cette démarche.

◆ **Entamer une véritable réflexion sur les transports de marchandises en ville.**

L'engorgement des centres-villes du territoire du SCoT oblige à anticiper des solutions pour le transport de marchandises en ville. Les règlements devront prévoir l'implantation en centre-ville de petites fonctions logistiques pour permettre la livraison des commerces, rendue difficile aujourd'hui.

*Le SAN Ouest Provence et la CAOEB pourront s'inspirer d'expérimentations mises en place :*

⇒ *En France : Chronopost Paris par exemple, a créé un Espace Logistique Urbain (ELU), véritable plate-forme logistique dans les 7e et 8e arrondissements de Paris, avant-poste en centre-ville de l'agence située en périphérie. Sur 950 m<sup>2</sup> au premier sous-sol du parking de la Place de la Concorde, quatorze véhicules électriques et deux chariots chrono city (chauffeur à pied) assurent la livraison des marchandises dans le centre-ville de Paris.*

*Cette initiative permet de réduire les impacts environnementaux des activités de collecte et de livraison.*

⇒ *En Italie : Interporto, (premier port à sec d'Italie) mandaté par la commune de Padoue a élaboré un service de livraison de marchandises sur le territoire urbain. Ainsi, la marchandise destinée à la Zone à Trafic Limité (ZTL) est déposée sur une plate-forme logistique aux portes de la ville. Des véhicules à énergie propre (électrique, au méthane ou à technologie hybride) distribuent la marchandise dans le dernier kilomètre.*

*Les livraisons aux différents opérateurs commerciaux sont regroupées de façon à diminuer le trafic de véhicules. Le résultat des 15 premiers mois d'exploitation fait apparaître des bénéfices de plusieurs milliers d'euros en termes de pollution, d'accidents et de coûts énergétiques.*

### 3. Logement des actifs : la problématique du foncier

#### 3.1. Les créations et renouvellements des emplois sur la ZIP augmentent les besoins en logements

Grâce à des disponibilités foncières importantes, et à une politique d'urbanisation raisonnée et fondée sur l'anticipation, le territoire du SAN Ouest Provence, plus encore que celui de la CAOEB, a pu jusqu'à présent répondre aux besoins en logements.

Mais l'attraction de ce territoire qui pouvait offrir d'importantes surfaces pour l'installation des entreprises a augmenté, tout comme les contraintes liées au logement des actifs : or, ce dernier point, jusqu'à présent quelque peu négligé dans les politiques d'attractivité, apparaît de plus en plus comme un facteur majeur de décision pour l'implantation de nouvelles entreprises.

La hausse importante des prix de l'immobilier, l'inadaptation de la qualité des biens proposés par rapport aux besoins des actifs (beaucoup de logements sociaux délabrés), ainsi que la faiblesse des revenus moyens locaux ont abouti à la crise actuelle du logement : le parcours résidentiel est bloqué sur le territoire du SCoT à cause de la pénurie de logements, les nouveaux entrants ne trouvent pas à se loger : achat comme location ne sont pas compatibles avec leurs ressources.

Le phénomène du « papy boom » rend la situation plus complexe encore : à l'exemple de SOLLAC, de nombreux postes sont aujourd'hui à renouveler localement et souvent par une population qui ne vient pas de la région (la main d'œuvre locale n'a souvent pas les qualifications requises). Ce qui crée un besoin supplémentaire en logements.

**Face aux projets futurs sur le territoire, on peut évaluer à 3.800<sup>5</sup> le besoin en logements** dans un périmètre de 25 km autour de la ZIP.

#### 3.2. Les orientations à mettre en œuvre

- ◆ **Reconstituer des réserves foncières** en les inventoriant et en mettant en place des outils juridiques adaptés (zones AU, Emplacements Réservés, les ZAD (Zones d'Aménagement Différé), les ZAC (Zones d'aménagement concerté).
- ◆ **Développer et améliorer le portage du foncier** des Etablissements Publics et les capacités d'intervention des Sociétés d'Aménagement.

<sup>5</sup> 10 000/ 2.6 (nombre moyen de personnes par résidences principales selon l'observatoire du SAN) variable selon que les emplois sont ou non pourvus localement.

- ◆ **Favoriser l'occupation des logements vacants** en les recensant et en mettant en place des mesures incitatives : « Garantie loyers impayés », prime de sortie de vacance, assistance et conseils aux propriétaires.
- ◆ **Promouvoir des densités urbaines** fortes à proximité des infrastructures de transports publics qu'elles contribuent à rentabiliser (jouer sur les COS).
- ◆ **Organiser** le territoire de demain avec une **réflexion croisée au quotidien habitat-déplacement-travail**. Pour éviter que le déploiement de transports en Commun (T.C.) ne contribue à la poursuite de l'étalement urbain, il est nécessaire d'initier des actions d'aménagement reliant les projets de transport et les projets d'urbanisme.  
Cela induit de mener une réflexion conjointe entre urbanisme et transports, le plus en amont possible lors de la décision de développer une ligne de TC.

⇒ **Utiliser le « contrat d'axe urbanisme – transports »**, qui consiste à créer un véritable contrat d'engagement entre l'AOT (Autorité Organisatrice de Transports) et la collectivité.

L'objectif est de définir autour d'un projet de transport collectif, après réalisation d'un diagnostic et la définition d'objectifs communs, une politique d'urbanisation et d'aménagement dans une bande de 500 mètres autour du projet de TC (maîtrise foncière, valorisation du foncier mutable, requalification et résorption des friches pour accroître la densité du secteur, qualité architecturale, interconnexion des réseaux de transports).

Chaque action du contrat est détaillée avec notamment le niveau d'implication des acteurs, le calendrier des actions ainsi que l'engagement financier.

#### 4. Environnement et développement durable

Selon une étude réalisée par Provence Promotion, « la poursuite du développement industriel sur la Z.I. de Fos (...) est tout à fait compatible avec la valorisation des espaces à forte valeur ajoutée environnementale ».

En outre, les industriels potentiels, tout comme les industriels existants, sont très sensibles à leur politique environnementale, à la prise en compte de leur propre contribution à la valorisation du patrimoine environnemental commun.

D'autres territoires ont déjà été soumis depuis longtemps à la double contrainte environnement et développement économique. Ils ont su trouver des modes de développement novateurs qui concilient ces deux impératifs, tout en garantissant le progrès social. C'est le cas des pays d'Europe du Nord et du Canada, mais aussi du Japon.

Il faut savoir s'en inspirer.

#### ◆ **Rééquilibrer le poids des réglementations énergétiques.**

L'industrie locale a fait de très importants progrès en matière d'économies d'énergie et de prévention de la pollution. L'industrie veille de plus en plus à démontrer qu'elle est respectueuse de l'environnement (et celui-ci devient même un élément de sa stratégie de développement).

En effet, la consommation d'énergie finale est restée relativement stable depuis les trente dernières années pour l'industrie qui a régulièrement amélioré son indice d'intensité énergétique. Cette évolution traduit un effort constant d'économies d'énergie et d'évolution progressive vers des process consommant moins d'énergie, avec toutefois des limites liées à la thermodynamique.

En terme d'économies d'énergie et de lutte contre l'effet de serre, il est important que l'industrie ne soit pas le seul secteur à devoir réaliser des efforts dans ce domaine.

Dans ce contexte, et à côté d'une politique volontariste de développement des transports en Commun (pour limiter l'usage de la voiture personnelle), le secteur des transports (routier, maritime et aérien), toujours très dépendant des produits pétroliers, est celui vers lequel une action d'accompagnement cohérente reste à engager.

La Responsabilité Sociale des Entreprises est un élément du dialogue avec les collectivités locales. Les acteurs économiques, publics, et les expériences d'autres territoires doivent ensemble guider les efforts de demain.

#### ◆ **Encourager les constructions écologiques.**

L'immobilier doit aussi faire l'objet d'une prise en compte de la recherche d'économies d'énergie en développant des éco-parcs et des bâtiments moins consommateurs d'énergie : que ce soit au titre de l'habitat, de l'immobilier d'entreprise comme de zones d'activités, les exemples se développent, (non seulement à l'étranger mais aussi en France), d'opérations immobilières qui prennent en compte les normes H.Q.E. et recherchent même de l'immobilier à énergie positive (capable de produire de l'énergie en besoins énergétiques).

D'autres priorités sont demandées par les entreprises locales comme la modernisation des équipements, la maîtrise de la demande d'électricité, les économies d'énergie dans les bâtiments publics, etc.

◆ **Préserver l'accessibilité aux ressources en matériaux et leur proximité.**

La plus grande prise en compte du patrimoine naturel et paysager, l'effet NIMBY<sup>6</sup>, les conflits d'usage pour l'occupation des sols... tendent aujourd'hui à limiter les implantations de carrières et fragilisent les capacités d'approvisionnement du marché local.

Pour garantir la continuité des approvisionnements régionaux, la gestion durable des ressources du sous-sol devient un enjeu économique majeur.

Dans ce contexte, la prise en compte de cet enjeu dans les documents d'urbanisme en constitue une première étape. Elle doit permettre de prévenir ou de contrôler, pour les gisements les plus remarquables (en terme de qualité, de proximité, d'étendue...), toute forme d'occupation des sols susceptible de les stériliser.

---

<sup>6</sup> NIMBY : Not In My Back Yard – en français : pas dans mon jardin.

## C - Une méthode : le « jouer collectif »

### C.1 – Gouvernance du territoire

---

#### ◆ Rédiger un Inter-SCoT à l'échelle de la métropole, premier pas vers la coopération.

Il est important que le projet de SCoT soit cohérent avec l'espace métropolitain marseillais. En effet, la mise en place des SCoT a mis en lumière la difficulté de faire coïncider les territoires « officiels », administratifs, dans lesquels sont engagés les exercices des SCoT, et les territoires « vécus ».

La création d'un Inter-SCoT permet de promouvoir une appartenance métropolitaine commune, la conscience d'un destin commun, pouvant se concrétiser par des actions collectives et éviter le repli des territoires, visant à créer des synergies, des dynamiques et une cohérence entre les territoires de projet.

Aujourd'hui neuf territoires en France connaissent une démarche Inter-SCoT effective avec un cadre formel ou informel.

*Pour exemple, l'agglomération toulousaine a mis en place un Inter-SCoT couvrant 342 communes, près d'un million d'habitants, et s'étalant sur cinq départements et deux régions au travers d'une charte signée par tous les EPCI. Cette charte s'impose aux SCoT en cours d'élaboration. Les EPCI signataires se sont engagés à adhérer à l'Inter-SCoT et en appliquer son contenu.*

*La métropole lyonnaise a également rédigé un « livret inter-SCoT » présentant un diagnostic partagé du territoire et dégageant les grands enjeux communs<sup>7</sup>.*

Ce sont autant de pistes à suivre pour la métropole marseillaise.

La démarche d'Inter-SCoT à l'échelle de la métropole marseillaise est à encourager pour déterminer les opportunités de rapprochement et remédier aux processus d'éloignement des entités.

---

<sup>7</sup> « Des projections tendanciennes de populations, d'emplois et de mobilités ont été établies à l'échelle des dix SCoT. Sur la base de ces tendances, des scénarios de structuration de la métropole lyonnaise sont réalisés, à l'horizon 2030 ». Les Prémices de l'INTER-SCOT, DGUHC, FNAU, avril 2005.

Elle vise à consolider les liens et les relations entre EPCI par le biais de travaux communs (notamment les diagnostics), et de rencontres régulières.

Elle permettrait de proposer et de construire une vision cohérente et partagée de l'aménagement et du développement de l'espace métropolitain marseillais au-delà des limites administratives.

◆ **Relancer la coopération métropolitaine entre les intercommunalités des Bouches-du-Rhône.**

L'appel à projet en faveur du "rayonnement européen des métropoles françaises", lancé en 2004, offre une opportunité irremplaçable pour affirmer l'ambition de disposer d'un outil de partenariat et de gouvernance à l'échelle d'une métropole européenne.

**Les démarches de coopération métropolitaine doivent être relancées** si l'on souhaite que notre territoire soit compétitif.

En effet, l'activité économique du SAN Ouest Provence et de la CAOEB et de l'aire urbaine marseillaise tournent autour du Port Autonome de Marseille-Fos dont l'aire d'influence se mesure à l'échelle mondiale. Le Port a besoin d'une cohésion des acteurs locaux pour être compétitif à l'instar de ses voisins européens.

Il est fondamental que tous les acteurs du développement économique de l'agglomération marseillaise (au-delà des limites administratives), Port Autonome inclus, se retrouvent autour d'une table et entament un dialogue destiné à dégager une vision commune et partagée de l'avenir du développement économique du territoire en inscrivant le développement du Port dans une politique d'aménagement globale.

Le Port ne pourra en effet améliorer sa performance économique, son rayonnement et son influence politique que dans la mesure où ses acteurs et ses bassins d'emplois peuvent travailler en réseau et dans la mesure où l'espace portuaire et le territoire qui l'entoure ont une vision commune de leur stratégie de développement économique.

L'appel à projet peut être un outil capable d'impulser une dynamique plus puissante à cette volonté de coopération.

La CCIMP appelle de ses vœux une réunion des Présidents des intercommunalités pour relancer une démarche de coopération métropolitaine, capable de développer la métropole marseillaise à l'échelle européenne voire mondiale.

Pour exemple, la métropole lilloise et la métropole lyonnaise coordonnent leurs actions à l'échelle métropolitaine depuis quelques années.

*La métropole lilloise a créé une association de l'aire métropolitaine de Lille pour devenir une métropole en réseau dont le poids économique à l'échelle européenne est reconnu.*

*Composée de 18 partenaires français, quatre structures intercommunales belges (IDETA, IEG, LEIEDAL et WVI), l'association métropolitaine a défini une charte que chacun s'est engagé à respecter, un programme de travail annuel, ainsi qu'un budget pour 2008.*

*L'association est en charge de l'animation du réseau au travers d'un comité de pilotage, d'un comité technique, ainsi que des conférences métropolitaines.*

*Autre exemple, la métropole lyonnaise qui a créé une association à l'échelle de l'aire métropolitaine, en 1981 « Région Urbaine de Lyon » afin de « transcender les périmètres administratifs pour proposer et construire une vision cohérente et partagée de l'aménagement et du développement de l'espace métropolitain. »<sup>8</sup> La RUL comprend aujourd'hui 15 intercommunalités, le Grand Lyon et St Etienne métropole, les Conseils Généraux concernés, la Région Rhône-Alpes, des Communautés d'Agglomération et concerne un territoire proche de celui de l'inter-SCoT.*

*D'autres expérimentations comme le Réseau Clermont Auvergne Métropole (600.000 habitants), le District Strasbourg-Kehl (500.000 habitants) sont des exemples à suivre.*

## C.2 – Pôles de compétitivité et réseaux d'entreprises

---

### 1. Accompagner les pôles de compétitivité

- ◆ **Encourager le travail en réseau des entreprises** pour accélérer leur développement, et développer les réseaux d'entreprises pour faciliter l'émergence des pôles labellisables.
- ◆ Contribuer à la montée en puissance des « **pôles de compétitivité** » déjà labellisés. Il est nécessaire de soutenir le développement du PRIDES Logistique et sa candidature à la labellisation de Pôle de Compétitivité, notamment en améliorant son environnement et sa connectivité.

---

<sup>8</sup> « La RUL et l'Inter-SCoT se complètent : la première coordonne des politiques publiques (transports collectifs, stratégie logistique, tourisme...) le second vise la définition d'un chapitre d'orientations métropolitaines communes aux SCoT. L'animation est réalisée par l'agence d'urbanisme par mandat. Une maîtrise d'ouvrage collective est née (...). » Les Prémices de l'INTER-SCOT, DGUHC, FNAU, avril 2005.

## 2. Intelligence économique

La compétitivité des pôles du territoire du SAN Ouest Provence/CAOEB sera dynamisée par la mise en place d'un **dispositif et de pratiques collectives d'intelligence économique** afin de :

- ◆ améliorer la compétitivité des réseaux existants,
- ◆ susciter et faciliter l'émergence de nouveaux réseaux,
- ◆ anticiper les mutations et les crises,
- ◆ promouvoir et valoriser le territoire tout en protégeant son savoir-faire et son patrimoine.

Ce dispositif suppose au préalable un important travail de sensibilisation et de pédagogie, soit une étroite proximité avec les chefs d'entreprises mais aussi la professionnalisation des acteurs en charge de la diffusion de la culture économique.

Ce dispositif passe également par la **création d'un portail d'information des entreprises** par les acteurs locaux, pour répondre à leurs besoins d'informations pratiques. Sur ce point, il apparaît important pour la CCIMP qu'un travail en profondeur soit fait :

- ◆ D'un côté, il faut anticiper les mutations auxquelles vont devoir faire face les industries présentes sur le territoire du SAN Ouest Provence / CAOEB - s'intéresser aux sous-traitants pour identifier leurs spécialités et en faire la promotion auprès d'investisseurs potentiels - encourager la qualification et le développement du process qualité chez les sous-traitants de troisième et de quatrième niveaux (ceux qui parfois interviennent tant auprès des particuliers que des entreprises et qui ne perçoivent pas forcément les enjeux d'une intervention de qualité dans la compétitivité plus globale du territoire).
- ◆ De l'autre, identifier les « briques » manquantes dans les filières développées, et favoriser le rapprochement des secteurs en identifiant les « passerelles » qui le leur permettent.

## 3. Accompagnement des mutations économiques et transmission d'entreprises

Une étude effectuée par la CCIMP en 2004 avait établi que près de 9.000 chefs d'entreprises et commerçants du département avaient au moins 55 ans (dont la moitié plus de 60 ans). 5.000 chefs d'entreprise sont en train de partir en retraite ou s'approprient à le faire de façon imminente.

D'ici 5 ans, ce sont 15.000 salariés<sup>9</sup> supplémentaires qui seront concernés par des départs en retraite. Des mesures d'accompagnement doivent être entreprises. (Aides, formations CCIMP sur la transmission, cession d'entreprises ..)

### C.3 – Le lien social

---

La métropole marseillaise, dont font partie le SAN Ouest Provence et la CAOEB, est réputée pour la qualité des liens sociaux qui s'y sont développés et qui favorisent sa cohésion sociale. De récents travaux de laboratoires de recherche américains l'ont encore souligné.

La capacité à créer du lien social au sein du territoire SCoT ne doit donc pas être négligée, mais bien au contraire perçue comme pouvant être un socle de développement économique.

Il est désormais admis que l'une des caractéristiques des villes créatives, est leur capacité à développer des partenariats public-privé et privé-associatif fondés sur leur capacité à créer des liens sociaux.

Le portage, par la CCIMP, de la création d'un PRIDES en « Finances Alternatives » doit être perçu comme allant dans ce sens : il valorise entre autres les acteurs des financements alternatifs qui favorisent la micro-entreprise de part et d'autre de la Méditerranée.

### C.4 – Déploiement des services avancés pour entreprendre

---

- ◆ La gouvernance doit se matérialiser par l'amélioration des infrastructures de transports de personnes, mais aussi de fret et d'information.
- ◆ Continuer à déployer des réseaux de communication à très haut débit et leurs applications, y compris à l'international (cf. les câbles optiques sous-marins de portée internationale au départ des côtes marseillaises). Ceci aura un impact sur la formation à distance, le télétravail, l'intelligence économique en ligne, la télésurveillance, etc.

---

<sup>9</sup> Il est estimé que les entreprises comptent une moyenne de 3 salariés.  
4.448 chefs d'entreprises identifiés comme ayant plus de 60 ans en 2004 concernaient 14% des commerces de gros, 12% de l'industrie, 8% du BTP, 13% des services à l'industrie, 12% du commerce de détail.

4.424 chefs d'entreprise identifiés qui avaient entre 55 et 59 ans en 2004 et concernent 13% des commerces de gros, 14% de l'industrie, 12% du BTP, 13% des services à l'industrie 13% du commerce de détail.  
(Etude effectuée par la CCIMP en 2004)

Ces équipements pourront, dans un premier temps, bénéficier aux nouvelles zones d'activités ainsi qu'aux pôles de compétitivité de la métropole.

Il est important de garder à l'esprit que les meilleurs outils techniques ne sont rien sans une volonté politique.

**Le territoire du SAN Ouest Provence/CAOEB est inclus dans un territoire plus vaste : celui de l'aire métropolitaine marseillaise.**

**Une gouvernance métropolitaine apaisée est l'élément clé des développements futurs du territoire.**

Avec la contribution des pôles TPE-Commerce, Grandes Entreprises, PME-ZA,  
Tourisme et Mer.