

## **Consultation de recherche POPSU 2**

### **Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines**

POPSU est un programme de recherche visant à :

Comprendre la ville "en train de se faire"

- Mise en oeuvre de stratégies urbaines dans les projets et opérations
- Pratiques de projet et modes de gouvernance
- Stratégies d'adaptation et de transformation des grandes villes

Partager les connaissances produites

- Avec les acteurs de la ville : responsables politiques, aménageurs, techniciens, gestionnaires
- Avec les chercheurs, enseignants et étudiants

Renforcer la recherche urbaine locale

- Milieu local interdisciplinaire de recherche sur la ville
- Relations pérennes entre les mondes de la recherche et de l'action locales.

## **Rapport d'étape numéro 1**

### **Hypothèses détaillées et questions de recherche**

Ce rapport fait suite à une réunion de travail entre les responsables de l'étude pour Marseille Provence Métropole, Philippe San Marco, Vice président, et Pascal Marchand, Directeur Général Adjoint, et Jérôme Dubois, responsable de l'équipe de recherche, qui s'est tenue au palais du Pharo le 5 juillet 2011.

Une réunion de cadrage est prévue fin novembre 2011, avant de laisser les chercheurs finaliser leur travail.

### **Introduction générale**

Quatre idées fortes, transversales et partagées par l'ensemble des chercheurs, se dégagent de l'étude, par-delà les thèmes et les entrées disciplinaires. La première concerne le destin commun de toutes les communes de la métropole compte tenu de leurs interrelations. La seconde une qualité de vie sans doute en deçà des standards des villes modernes et un déficit d'image qui rejaillit sur l'accueil tant des ménages que des entreprises. La troisième le risque d'aggravation de la fracture sociale dans une ville en profonde mutation. La quatrième, enfin, interroge les formes d'appropriation locales des injonctions du développement durable et de modèles urbains nés en Europe du Nord.

#### **Où que l'on regarde, un même territoire**

Force est de constater que Marseille et Aix attirent autant... et d'aussi loin. Pour l'Insee (2006) la distance moyenne parcourue par les actifs qui travaillent à Aix ou Marseille est la même, dans les deux cas ils ont fait plus de 60 kilomètres en moyenne. Autrement dit, le bassin d'emploi réel s'étend d'Arles à Toulon. À cette échelle 92 % des actifs résident sur ce territoire<sup>1</sup>. Pour comprendre sa réalité économique il convient donc de parler d'une métropole provençale réunissant 231

---

<sup>1</sup> Sud Insee l'essentiel, n°126, novembre 2008.

communes, 2,5 millions d'habitants et 11 Scot. Signe de l'importance des déplacements, plus du quart des salariés travaillent hors du territoire de Scot de leur commune de résidence. Sans surprise, les navettes les plus nombreuses (53 000 personnes) sont effectuées entre Aix et Marseille. Dans cet ensemble urbain certains territoires périphériques sont totalement dépendants des bassins d'emplois. A titre d'exemple 40 % des salariés du Sud Lubéron travaillent à Aix ou 25 % de ceux du Cœur du Var travaillent à Toulon.

Aix et Marseille jouent donc bien leur rôle de centre économique et accueillent un grand nombre d'emplois. MPM représente à elle seule 42 % des emplois de la métropole, soit 362 000 emplois. Aix compte quant à elle 153 000 emplois (environ 18 %). Les chiffres des navetteurs donnent l'ampleur des enjeux liés aux déplacements. Chaque jour 66 000 actifs quittent Marseille et 87 000 y rentrent. Pour le pays d'Aix, les chiffres sont plus importants encore en terme relatif. Chaque jour 70 000 actifs rentrent sur son territoire pour y travailler et 45 000 en sortent. L'attractivité économique d'Aix impacte directement Marseille puisque 40 % de ceux qui se rendent chaque jour à Aix pour travailler viennent de la cité phocéenne, chiffre en augmentation continue.

Dans les dernières études de l'Insee la région se caractérise toujours par une très faible part des emplois de production (BTP/Industrie/agriculture) sans que ce constat soit particulièrement alarmant<sup>2</sup> en comparaison avec les autres régions françaises.

En revanche les emplois présentiels sont extrêmement importants. L'Insee les découpe en 5 fonctions essentielles : administration publique, santé et action sociale, services de proximité, distribution et enfin éducation et formation. Pour toutes ces fonctions sauf l'éducation la région se place au-dessus de la moyenne des régions françaises hors Île de France. Il en va de même pour les 5 fonctions dites « métropolitaines » telles que la gestion, le commerce interentreprises, la conception recherche, le marché des prestations intellectuelles, la culture et les loisirs. Pour chacune de ces 5 catégories la région se place au-dessus de la moyenne nationale hors Île de France.

Une étude<sup>3</sup> commandée à Acadie et à l'Œil démontre que la faible industrialisation du territoire n'est pas nécessairement un handicap. Dans un monde de circulation rapide des richesses le plus important n'est peut-être pas de les créer, mais de les capter. Et de ce point de vue ce territoire n'est pas forcément mal placé. Sur l'ensemble de la région l'économie résidentielle génère 55 % de la circulation monétaire, contre 13,5 % pour l'économie productive et 31,5 % pour les fonctions publiques et l'ensemble des aides sociales<sup>4</sup>. En définitive, notent les auteurs du rapport, dans un monde dans lequel les services et les exigences de confort et de qualité de vie sont devenus primordiaux, l'économie résidentielle est finalement devenue un moteur décisif de croissance et d'attractivité. L'étude de Laurent Davezies montre que la région PACA a créé entre 1999 et 2006 plus d'emploi que la moyenne nationale. Précisément, ces emplois concernent pour beaucoup les services aux ménages ou à la personne.

---

<sup>2</sup> Insee Etudes, n°4, février 2011

<sup>3</sup> Etude prospective sur l'avenir de l'économie résidentielle en région Provence Alpes Côte d'Azur, M. Vanier et I. Meunier (ACADIE) et L. Davezies (L'œil). Janvier 2011.

<sup>4</sup> P.1 de la présentation allégée du rapport. A noter que cette répartition laisse entrevoir une spécificité régionale. A l'échelle de la France les revenus résidentiels ne représentent que 45% des revenus et l'économie productive 19%.

Ainsi, au regard du nombre de cadres, la région se place en 3e position parmi les régions françaises toujours à l'exception de l'Île de France. La part des cadres dans des fonctions métropolitaines atteint 8 % contre 6.6 % pour l'ensemble des régions de province. À titre de comparaison elle n'est que de 8.8 % en Rhône Alpes. L'étude conclut « En province, PACA est la région dans laquelle la part des cadres des prestations intellectuelles (avocats, architectes...) est la plus élevée. Elle se situe au 2e rang derrière la Corse pour les cadres de la culture et des loisirs. En revanche, les cadres du commerce interentreprises y sont relativement peu nombreux ».

Ces analyses sont à nuancer à un niveau plus fin. Si à l'échelle de la région rien de dramatique n'apparaît-il n'en va pas de même si on change la focale. Sur le territoire régional MPM est moins bien doté que la plupart des grandes métropoles nationales et que les agglomérations voisines. Seuls 9,6 % des emplois sont occupés par des cadres des fonctions métropolitaines, alors que pour les communautés urbaines de taille comparable le chiffre moyen est de 11,6 % (et 12,7 % à Aix, pourtant de plus faible taille). Les cadres sont notamment peu nombreux dans des emplois de conception recherche. Plus grave, ces dix dernières années l'écart a continué à se creuser face à des métropoles plus dynamiques comme Grenoble, Toulouse, Lyon ou Rennes.

L'étude réalisée par L'Œil pour l'AGAM parue en avril 2011 vient confirmer l'analyse<sup>5</sup>. Ce travail démontre un écart important entre les 9 EPCI de l'aire métropolitaine du point de vue de leur contribution aux activités productives. « *Contrairement à ce que l'on observe dans les métropoles françaises, avec un cœur très productif et public, employant des actifs très qualifiés, et une « périphérie » plus dédiée aux activités domestiques, l'espace métropolitain des Bouches-du-Rhône voit son cœur principal, la CU de Marseille, être tourné vers l'activité domestique et l'emploi public. Les activités productives étant comparativement plus présentes à l'extérieur de la CU de MPM, cet espace métropolitain est un cas plutôt atypique à l'échelle nationale avec une aire économique multipolaire* ».

Ces territoires sont tous imbriqués les uns aux autres, comme le conclut l'étude. Premièrement, chaque territoire accueille des entreprises de façon plus complémentaire que concurrentielle. « *Les mouvements d'établissements entre EPCI ne traduisent pas de dévitalisation de territoires au profit d'autres, mais une redistribution, notamment à partir des pôles aixois et marseillais, ces derniers captant des unités en provenance de la France entière et/ou des régions voisines* » (p. 19). *Secondement, « les transferts de revenus entre EPCI liés aux déplacements domicile travail indiquent une intégration forte des territoires de l'espace métropolitain (plus de 3 milliards d'euros et plus de 10 % du revenu de l'ensemble des ménages résidents) ».* (p. 19) A ce jeu les territoires de la CPA et surtout de MPM distribuent plus qu'ils ne reçoivent aux territoires alentours.

En termes de croissance démographique, une étude des deux agences d'urbanisme de Marseille et d'Aix<sup>6</sup> démontre une augmentation continue de l'attractivité de la métropole<sup>7</sup>. « La croissance annuelle du nombre d'habitants observés entre 1999 et 2006 (+ 13 700 habitants) est presque deux fois supérieure à celle des années 1990 (+ 7 890 habitants) et elle a quadruplé par rapport à celle des années 1980 (+ 3 600 habitants). Désormais, le territoire métropolitain retrouve son niveau de

---

<sup>5</sup> Agam/l'œil, Les moteurs économiques des territoires de l'espace métropolitain des Bouches-du-Rhône. Avril 2011.

<sup>6</sup> Agam/Aupa, Enjeux et perspectives, les pôles d'emplois du cœur métropolitain », n°1, octobre 2010.

<sup>7</sup> Agam et Aupa, Territoire métropolitain, dynamiques démographiques 1999-2006, 2009.

croissance de la seconde moitié des années 1970. S'il conserve un rythme similaire dans les prochaines années, sa population pourrait franchir le cap des deux millions d'habitants en 2017 ».

Plus intéressant tous les territoires gagnent des habitants. L'étude confirme le retournement de tendance pour MPM et Marseille. Sur le territoire de la communauté urbaine la progression est de 0,6 %, un taux de progression pas si éloigné des 0,9 % de la CPA.

Marseille ville accueille chaque année 5 800 habitants soit 42 % de l'ensemble des nouveaux habitants de l'aire urbaine (Aix 9 % seulement). Les deux villes accueillent finalement à elles seules plus de la moitié des nouveaux habitants des 95 communes, ce qui illustre un vrai renversement de tendance dans un territoire périurbain éclaté et le regain d'attractivité des deux villes centre.

Cette étude démontre la persistance d'un espace métropolitain multipolaire dans lequel se répartissaient 770 000 emplois en 2007. Ces emplois se répartissent sur une trentaine de communes accueillant plus de 2000 emplois et 266 zones d'activités couvrant environ 20 000 hectares, soit 4 % du territoire. Néanmoins dans ce vaste ensemble les pôles aixois (82 000 emplois) et surtout marseillais (332 000) se détachent.

Deux points caractérisent ce vaste ensemble.

Le premier concerne la complémentarité des différentes zones de la métropole. L'étude démontre la spécificité et la complémentarité des différents espaces d'activités. Des tours de bureaux d'Euroméditerranée aux locaux défiscalisés des ZFU, des parcs d'activité d'Aix aux espaces dédiés à l'industrie et à la logistique de Vitrolles et Marignane l'aire urbaine offre aux entreprises un très large panel de lieux d'implantation, ce qui constitue une force pour tout le territoire.

Le second, bien moins positif, concerne l'absence de moyen de transports collectifs performants et un réseau viaire totalement saturé. En 2011 le développement de la plupart des zones se fait toujours sur une dépendance à la voiture individuelle. Ainsi, en 2009, la voiture représente 95 % des déplacements mécanisés vers le pôle d'activité d'Aix, 89 % pour Vitrolles-Marignane ou 85 % pour les ZFU de Marseille. Plus globalement, entre Aix et Marseille en 10 ans le temps de parcours moyen est passé de 45 minutes à 55 Minutes en 2009. Le développement, timide, de moyens de transport collectifs, ne parvient pas encore aujourd'hui à renverser cette tendance.

En définitive, l'analyse des rapports spécialisés ces dix dernières années sur l'aire urbaine tend à tordre le coup à deux idées reçues interreliées.

La première est l'éclatement de la métropole. Toutes les études récentes analysent les bassins d'emplois d'Aix et Marseille comme totalement liés. Une étude rendue par l'Aupa et l'Agam<sup>8</sup> parle même de « cœur métropolitain » pour caractériser les deux villes, en complémentarité avec des bassins d'emplois des pourtours de l'étang de Berre et de l'Est métropole.

La seconde concerne la fragilité économique de MPM face à au bassin aixois. Le dossier n° 23 de la FNAU intitulé « L'emploi local face à la crise de 2008 à 2009 » paru en avril 2011 met sur un pied d'égalité Aix et Marseille. Si Aix accueille plus de cadres diplômés les deux bassins d'emplois sont classés dans les 15 zones d'emplois françaises qui ont le mieux traversé la crise économique (p. 3). Les deux

---

<sup>8</sup> Agam/Aupa, Enjeux et perspectives, les pôles d'emplois du cœur métropolitain », n°1, octobre 2010

bassins sont classés dans le groupe des zones d'emplois « métropolitaines ou diversifiée » les mieux à même de rebondir en cette période de sortie de crise. Ces territoires, attractifs, ont bien traversé la crise grâce à la diversité de leur tissu économique et à dynamisme fort du tertiaire supérieur.

Cette étude conclut que les territoires qui gagnent sont ceux qui lient dynamique métropolitaine et attractivité résidentielle comme moteur de développement, deux caractéristiques d'Aix et Marseille prises dans leur ensemble. L'étude « révèle la mutation du territoire français au profit d'agglomérations et de territoires conjuguant aménités et compétences » p. 10.

L'analyse exhaustive des dernières études sur l'état de santé économique de MPM démontre son classement honorable quels que soient les critères retenus. En termes d'évolution du nombre d'emplois par exemple entre 1993 et 2006 Marseille occupe la 4e place parmi les métropoles, avec une progression de l'emploi de +31 %. Certes, c'est moins que Toulouse (+ 56 %) ou Nantes (+45 %) mais c'est bien au-dessus de la moyenne des 10 premières aires urbaines françaises (+20 % sur la période)<sup>9</sup>.

L'analyse plus ciblée des types d'emplois renforce l'analyse. En matière d'emplois dans l'industrie et la haute technologie Marseille (4 % des emplois) Marseille se positionne au 4e rang national, devant Paris, Lyon, Nantes ou Strasbourg. Seule la part des services à haute technologie semble marquer la pas, Marseille étant de ce point de vue classée en 9e position. Mais le regard s'inverse si on considère l'ensemble de la métropole avec Aix, qui atteint alors la 3e place.

Il ressort de ces analyses que la métropole marseillaise prise dans son ensemble ne souffre d'aucun retard rédhibitoire face aux 9 autres grandes agglomérations françaises. Selon les secteurs la métropole est plus ou moins bien classée néanmoins elle tient parfaitement son rôle. L'aire urbaine marseillaise ne souffre finalement que de l'absence de projet collectif. Le déficit concerne sans doute plus son pilotage et son image que le monde économique.

### **Marseille est une ville dure qui peine à s'inventer un projet collectif : l'inconfort résidentiel et économique**

Les sondages montrent qu'on ne vit pas heureux à Marseille. Une enquête CSA 2008 démontre que 49 % des Marseillais rêvent de quitter la ville pour s'établir ailleurs, parfois tout proche. Marseille est une ville dans laquelle « *une partie de la population est malheureuse, rêve de partir et n'y arrive pas* »<sup>10</sup>.

Par-delà le thème de l'inconfort résidentiel en centre-ville, qui est au centre du premier thème de recherche, le retard pris par Marseille et une partie de sa région en termes de qualité de vie traverse l'ensemble des analyses.

Le programme de recherche sur les fragilités urbaines à Marseille revient longuement sur l'inadéquation entre les attentes habitantes et l'offre locale en matière de logements, d'espaces publics, d'équipements collectifs ou de transport. Cette situation pousse les catégories les plus aisées à quitter un centre-ville paupérisé et freine l'arrivée de nouvelles populations.

Mais cette analyse est également présente dans le second thème Durabilité à l'échelle du quartier, de la ville et de la métropole. La recherche d'un « effet spirale » visant à promouvoir un nouveau modèle d'urbanisation remettant en cause les

---

<sup>9</sup> Agam/Aupa/Epad Coopération métropolitaine. Contribution des agences à l'élaboration du projet métropolitain, Décembre 2008, p. 59.

<sup>10</sup> Viard J., *Les cahiers de la métropole*, Club du nouveau sud, la tour d'Aigues, l'Aube, 2011, p.12.

pratiques antérieures illustre cette prise de conscience. La recherche d'une urbanité méditerranéenne tournant le dos à la fois aux modèles passés et aux exemples venus de l'Europe du Nord montre une prise de conscience récente des spécificités locales. Le retour de la nature en ville, qui sera analysé dans le cadre de la trame verte et bleue traversant Euroméditerranée, répond également à ce besoin maintes fois exprimé d'espaces verts au centre de Marseille.

En matière de développement économique, enfin, l'ensemble des recherches sur les fondamentaux de l'économie de la connaissance insiste sur les conditions d'accueil des entreprises et de leurs salariés. Les villes intelligentes sont celles qui ont su développer des projets appuyés sur les enjeux du développement durable : santé et bien être, transports, gestion de l'eau ou des déchets, énergie. Les travaux de E. Camagni montrent que les dynamiques collectives naissent sur des aires territoriales limitées selon un schéma à l'opposé de celui de l'AMM. Les grandes métropoles aujourd'hui montrées en exemple, enfin, à l'image de Barcelone, sont celles qui ont su emboîter des pôles de développement économique et des pôles de qualité de vie. Les choses ont lentement commencé à bouger. On observe aujourd'hui la naissance de projets métropolitains qui viennent bouleverser des regards territoriaux fragmentés : Euroméditerranée, un syndicat mixte de transport fédérant enfin tous les acteurs du secteur, Marseille capitale de la culture 2013, les avancées de l'université unique... ou le port.

En matière d'environnement et de biodiversité également plusieurs débats aujourd'hui en cours (PNR de Camargue, Classement de la Côte Bleue, Parc national des Calanques) concernent l'ensemble du territoire métropolitain sans forcément trouver un fort écho par-delà les territoires immédiatement concernés.

Ces timides approches sectorielles sont renforcées par les discours militants des agences d'urbanisme et des services de l'État qui fédèrent la métropole dans leurs études. Citons en particulier l'initiative des deux grandes agences d'urbanisme, de la CCI et de l'EPAEM de créer une revue « Dynamiques métropolitaines » distribuées à raison de 2 ou 3 numéros par an.

Il est pourtant trop tôt pour tirer des conclusions sur ces nouvelles politiques métropolitaines qui obéissent à des injonctions souvent extérieures au territoire (Université unique, Euroméditerranée) et/ou n'en sont qu'à leurs prémices (Capitale de la culture, réforme du GPMM, syndicat mixte des transports).

## **Le bel avenir de la fracture sociale**

Les mutations économiques et sociales en cours pourraient aggraver les fractures sociales. Si à l'échelle de l'aire urbaine les constats ne sont pas tous négatifs à un niveau micro, les inégalités n'ont cessé de progresser à l'échelle du territoire, faisant cohabiter des quartiers riches et des centres villes paupérisés. En termes de répartition des richesses le souci de la métropole est donc double : organiser à un niveau micro une redistribution des ressources par des politiques sociales de proximité, organiser à l'échelle de tout le territoire une péréquation musclée des ressources permettant justement ces politiques de proximité. Le système intercommunal actuel ne permet pas une telle ambition. Sans entrer dans des problématiques de mécano institutionnel, les enjeux du découpage territorial, avec une région faible, un département riche mais aux compétences sectorielles et des communes et intercommunalités émietées, restent un vrai défi.

Cette même inégale répartition des richesses se retrouve à l'échelle plus fine encore des quartiers de la ville. Afin de rééquilibrer la structure de la population du centre-ville, Marseille a longtemps fait le pari d'accueillir des classes plus favorisées afin d'assurer une réelle mixité sociale. Cette stratégie pose aujourd'hui deux types de questions :

Le premier concerne l'effectivité de cette mutation, certains publics décidant au bout de quelques années de quitter leur quartier, à l'image de ce qui a pu se passer dans le Panier.

Le second renvoie à la cohabitation de populations disparates. Les débats les plus actuels sur la propreté ou les modes de comportement sur les espaces publics, en particulier en vue de Marseille 2013, interrogent finalement ce choc des cultures. La multiplicité des résistances observées, dans l'hypercentre comme sur les premières grandes opérations de réhabilitation dans le cadre d'Euroméditerranée, montrent la difficile appropriation par les habitants en place de ces fortes mutations du tissu urbain. Autrement dit, les grands équipements urbains s'adressent plus à une population extérieure à la ville qu'à ses habitants, davantage préoccupés par leur survie quotidienne que par des grandes réalisations.

Reste alors à inventer un mode de conciliation entre un univers urbain qui pourrait se rapprocher des standards internationaux de la ville moderne organisée autour de TCSP, d'immeubles hi tec et d'espaces verts, et une population méditerranéenne bigarrée, peu disciplinée et prompte à accaparer l'espace public. En matière d'habitat les surfaces à réhabiliter permettront sans doute à chacun de trouver une place. En matière d'espaces publics, la cohabitation reste plus incertaine. Par-delà la mise en place de dispositifs publics destinés à « civiliser » l'espace (patrouilles de proximité, caméras de surveillance, brigades de propreté...) c'est sur un nouveau contrat civique que la ville doit travailler en faisant comprendre l'intérêt collectif des politiques en cours.

### **Avantages et inconvénients d'une culture importée**

En définitive, ces questions interrogent la légitimité d'un modèle urbain de développement importé à Marseille.

En matière économique déjà Euroméditerranée avait fait le choix d'un développement exogène, avec pour stratégie d'attirer de nouvelles entreprises extérieures à la ville ou la région, et de sortir des activités historiques liées aux activités maritimes. Le pari était d'implanter des centres décisionnels de groupes tertiaires dans une ville portuaire. Euroméditerranée est donc née d'une double rupture, à la fois vis-à-vis du patronat local mais aussi vis-à-vis des populations résidentes de ces quartiers qui ont progressivement vu leur cadre de vie bouleversé par la construction de grands immeubles de bureaux. D'un point de vue économique, ce pari a plutôt bien fonctionné. Il pose néanmoins aujourd'hui la question de l'acceptabilité sociale de tels bouleversements.

Marseille se veut une ville en sortie de crise. Après plusieurs décennies de déclin économique et démographique la ville a renoué avec la croissance. Dans un contexte de compétition accrue entre les villes européennes il s'agit maintenant pour elle d'accompagner les mutations en cours en se glissant dans les standards de la ville moderne.

*Marseille est devenue moderne* écrivions nous en conclusion d'un ouvrage en 2009<sup>11</sup>. C'est une remarque que se font bien des professionnels en traversant la ville. Avec son ambition nouvelle en partie issue du succès d'Euroméditerranée, Marseille s'est construit un discours de ville conforme aux impératifs de la compétition entre les villes et du développement durable. Mais la perception de ce nouveau discours au sein de la société locale, et de ses élus, interroge. En d'autres termes, s'il est parfaitement audible par les spécialistes de la question urbaine, il n'est pas certain qu'il soit aujourd'hui compris et partagé au sein de la population. Il est davantage le fruit d'un appareil technocratique, notamment porté par l'EPAEM, la CCI ou MPM, qui a su prendre toute sa place dans le dispositif de production urbaine en élaborant un discours moderne sur Marseille. Ce discours permet à la Ville de se positionner parmi les métropoles aux projets forts de redynamisation et de changement d'image mais ni les élus locaux, ni les habitants ne se le sont véritablement approprié.

Dans ce contexte les processus de digestion, d'évitement ou d'envasement des injonctions du centre ou des modèles urbains dominants étaient inévitables. Dans un rapport qui analyse une partie des politiques publiques territoriales de la ville de Marseille et de MPM ces moments-là seront également présents.

---

Le présent rapport, enfin, se veut une analyse pouvant déboucher sur des propositions. Par-delà les aspects institutionnels, fortement marquants sur Marseille, ces analyses visent avant tout à travailler sur les problèmes réels et les projets. À ce titre les auteurs ne s'interdisent pas de faire des propositions d'action.

---

<sup>11</sup> Bertoncello B. et Dubois J., *Marseille Euroméditerranée. Accélérateur de métropole*, Marseille, éditions Parenthèses, 2010.



## Premier thème : Fragilités urbaines

Rappel composition équipe et répartition du travail de recherche

Responsable chercheur : Philippe Méjean

Responsable acteur : Marie Martin - Raget, directrice de l'habitat et de la cohésion sociale, Communauté urbaine de Marseille (MPM)

b) Composition de l'équipe des chercheurs

Brigitte Bertoncello,

Angelo Bertoni,

Frédérique Hernandez

La question centrale de cette recherche est la suivante : la résistance du centre-ville de Marseille aux entreprises répétées de requalification urbaine ne fournit-elle pas aujourd'hui l'occasion d'inventer une centralité métropolitaine qui, à l'inverse des modèles dominants (gentrification/promotion des fonctions urbaines supérieures/mise en scène d'objets urbains prestigieux), tirerait sa force d'un compromis apaisé entre la reconnaissance de son identité populaire et la valorisation indispensable de ce qui fait centralité ?

L'occasion serait ainsi donnée de sortir de façon originale de la contradiction entre les deux systèmes de force – la tentative de hisser Marseille au rang de capitale méditerranéenne, dont l'opération Euroméditerranée se veut l'«accélérateur», et l'aggravation des situations de précarité sociale dans les secteurs mitoyens – dans laquelle est aujourd'hui enfermée l'action publique.

Cette question principale s'inscrit dans une triple actualité :

- Le compromis politique auquel oblige la coopération intercommunale, qui se traduit par l'adoption conjointe par la ville de Marseille et Marseille Provence Métropole (MPM), du « Projet Centre-ville », déclinant les objectifs et les programmes d'action d'une ambitieuse « requalification globale »

- la redéfinition des interventions sur le centre : abandon récent des outils contestés d'une revalorisation immobilière, assez brutale dans ses méthodes (PRI), lancement d'opérations ANRU sur le nord du centre-ville et le quartier de St Mauront, projet de semi piétonnisation du Vieux Port etc...

- la perspective de Marseille Provence capitale européenne de la culture 2013.

Dans ce contexte on souhaite explorer l'hypothèse selon laquelle ces différents redéploiements de la politique urbaine, aujourd'hui en préparation, pourraient constituer le laboratoire de l'invention de cette nouvelle centralité métropolitaine.

Ce questionnement invite à une recherche combinant :

- l'analyse renouvelée de la situation de ce territoire, et le retour sur plusieurs décennies de tentatives de requalification du centre-ville, dont on propose une chronologie analytique sous la forme d'un récit
- l'observation des évolutions en cours (la redéfinition d'un projet pour le centre-ville et ses déclinaisons programmatiques et opérationnelles) et la mesure et la qualification des éventuels changements à l'œuvre.

L'équipe travaille pour l'essentiel sur quatre thématiques :

- Le traitement de l'habitat dégradé
- la gouvernance du projet centre-ville
- les déplacements
- les espaces publics

On trouvera ci dessous une présentation détaillée des intentions de recherche actualisées de chacun des chercheurs travaillant sur les fragilités.

**Fragilités urbaines, approche n°1**  
**Le traitement de l'habitat dégradé et la gouvernance de projet**  
**Par Philippe Méjean**

**Le traitement de l'habitat dégradé et la gouvernance de projet**

En partant d'une interrogation sur la façon dont l'action publique menée sur le centre-ville s'est « débrouillée » de la question des « fragilités » (: comment les a-t-elle prises en compte, soit pour les traiter - dans le sens de leur prise en considération et de leur « amélioration » -, soit pour les nier, soit encore pour les « extirper » - quand notamment on veut faire « muter sociologiquement » un territoire - ?), on fait l'hypothèse que les politiques publiques ont été conduites « à l'envers », c'est-à-dire dans l'ignorance (ou le déni délibéré) des besoins des habitants. Cette « inadaptation » s'inscrirait dans un imaginaire de ville en rupture avec l'histoire et l'identité de la cité phocéenne.

En résulterait une **situation d'inconfort résidentiel** (par défaut ou insuffisance de réponses conjointes aux besoins en logement, en services publics, en équipements collectifs, en espaces publics, en moyens de mobilité...), problématique tant pour les anciens résidents – qui continueraient à être délaissés - que pour les nouveaux habitants, dont beaucoup quitteraient un centre-ville qui n'a pas su répondre à leurs attentes.

La contribution au récit se fera selon trois entrées :

**Une première entrée qui permet de constituer le récit courant des actions opérationnelles menées depuis une trentaine d'années et qui ont visé à relever le défi de la présence massive et polymorphe d'un habitat dégradé (dans une gamme large qui va de l'inconfort à l'insalubrité irrémédiable).**

*Questionnement et hypothèses :*

Il ne s'agit pas de faire le récit exhaustif et détaillé des différentes procédures opérationnelles mises en place mais de questionner :

- Le fil rouge des épisodes successifs, en interrogeant les continuités, les inflexions, voire les ruptures
- les objectifs poursuivis – explicites ou implicites-, et singulièrement la vision (les visions ?) du devenir espéré du centre, et ses implications socio - démographiques : quel avenir pour les populations résidentes ? quelles nouvelles catégories souhaitées ?
- les résultats obtenus et des différents facteurs d'explication, en consolidant les différents bilans ou évaluations disponibles.

*On fait l'hypothèse d'une action publique largement surdéterminée par des procédures opérationnelles qui dictent leurs périmètres et leurs calendriers, et qui occultent les intentions politiques (sans pour autant garantir leur mise en œuvre).*

**Une seconde entrée qui permet d'interroger la place de ces opérations de traitement de l'habitat dégradé dans des démarches plus globales qui sont censées en traiter.**

*Questionnement et hypothèses :*

- s'agissant des démarches de projet urbain traitant de façon large du devenir du centre-ville (on pense plus particulièrement à la première génération du Projet Centre-ville qui date du milieu des années quatre vingt dix) : comment la dégradation de l'habitat y était-elle appréhendée ? son traitement constituait-il un axe du projet ? avec quels objectifs ?
- s'agissant des démarches de définition de la politique locale de l'habitat (avec le premier PLH de Marseille, puis le premier PLH communautaire de MPM) :

comment les enjeux de l'habitat du centre de l'agglomération sont-ils pris en compte ? le traitement de l'habitat dégradé constitue-t-il un des axes du PLH et de quelle manière (intentions, programmation, moyens ?)

*On fait l'hypothèse que le faible niveau d'intégration (voire la quasi absence) du traitement de l'habitat dégradé du centre-ville dans ces démarches de « rang supérieur » a contribué à enfermer l'action publique dans un registre procédural, qui empêche d'interroger le sens et de construire les nécessaires cohérences.*

**Une troisième entrée qui met en regard les actions de traitement de l'habitat dégradé avec la « politique de la ville » qui affiche depuis longtemps (grosso modo les 30 années de notre propre investigation) comme ambition de traiter précisément les fragilités (et il s'agit bien ici des populations résidentes).**

*Questionnement et hypothèses :*

- comment à Marseille cette politique a-t-elle pris en compte les territoires du centre-ville, objet d'un des tous premiers DSQ de quartier central, puis d'une des rares ZUS de centre ancien ?
- quelles ont été les actions conduites en direction de la population résidente, et dans quelle relation avec les opérations de traitement de l'habitat qui se menaient simultanément ?

*On fait l'hypothèse que ces deux registres de l'action publique ont opéré dans une quasi ignorance, la politique de la ville s'enfermant dans le traitement social de la pauvreté tandis que la politique de l'habitat s'empêchait de penser la dite pauvreté.*

### **La contribution à l'observation**

On part du constat d'une récente évolution des intentions sur le centre-ville. « Quelque chose » se chercherait aujourd'hui, qui prendrait en compte la population résidente, là où l'on raisonnait surtout sur un habitant virtuel et espéré (et bien sûr différent de celui qui est là...), et qui ambitionnerait de redonner de la valeur (dans le double sens de la considération et de la valorisation) à l'offre urbaine (résidentielle) existante, là où on raisonnait pour l'essentiel en terme de substitution.

*Il s'agit donc, en s'appuyant sur le récit qui étalonne les épisodes antérieurs, de tester cette hypothèse d'un éventuel changement, d'une sorte de « remise à l'endroit » de la politique de requalification du centre-ville. Y a-t-il véritable inflexion ou seulement un renouveau du langage ? Où gît la nouveauté ?*

C'est ce que le travail d'observation, conduit sur trois registres de questionnement, doit permettre d'établir.

### **Celui des énoncés de la « nouvelle » politique :**

Produire du changement c'est d'abord reconsidérer les objectifs et les organiser au service d'une stratégie clairement explicitée.

*Comment en l'occurrence la requalification de l'habitat dégradé du centre est-elle aujourd'hui appréhendée ? Dans quelle vision politique et au service de quelle représentation du centre-ville de demain ?*

Trois types d'énoncés méritent ici d'être expertisés :

- celui, à prétention stratégique, des textes qui se veulent fondateurs du Projet Centre-ville (notamment les différentes délibérations de la ville de Marseille et de MPM depuis début 2009)
- celui, à ambition planificatrice, des documents cadres en cours d'élaboration (SCOT et PLH de MPM, PLU de Marseille) qui doivent logiquement permettre une nouvelle délibération sur la place du centre de ville dans l'agglomération, sur la nature et les modalités de sa revalorisation, et sur le devenir de l'offre d'habitat

- celui, à vocation plus opérationnelle, des nouvelles opérations ANRU mais aussi du Programme municipal pour le logement.

*Mis en regard, ces différents énoncés produisent-ils la nouveauté et la cohérence escomptées ? Y parle-t-on du même centre-ville et des... mêmes habitants ?*

**Celui de l'organisation de la gouvernance :**

Produire du changement c'est aussi mettre en place et faire vivre une gouvernance inédite : comment en effet « gouverner » à plusieurs un projet global de requalification urbaine dans un système complexe :

- de répartition des compétences concernées entre la ville de Marseille et MPM
- de maîtrises d'ouvrage plurielles, y compris celle de l'État dans le cadre de l'OIN Euromed
- de dispositifs opérationnels ayant leurs propres régimes juridiques (EPA d'État, 2 GIP différents...) et leurs propres périmètres ?
- de sollicitation financière – et donc politique - d'autres collectivités : Conseils général et régional ?

*Le questionnement porte à la fois sur :*

- *Le processus de mise en place du pilotage politique : tentatives de création d'instances ad hoc, mécanismes informels de régulation...*
- *l'organisation des différentes maîtrises d'ouvrage et de leurs dispositifs opérationnels ; on s'intéresse particulièrement à l'intervention de la SOLEAM, chargée de conduire l'opération Grand centre ville pour le compte de la ville de Marseille tandis que le Projet Centre-ville est sous la double maîtrise d'ouvrage ville de Marseille et MPM*
- *l'organisation du débat public pour un projet qui ambitionne de répondre aux besoins des populations en place.*

**Celui de la mise en œuvre opérationnelle :**

Malgré le temps court de la recherche, et tandis que les premières opérations concernant les pôles de projet 1ère génération en sont encore au stade des études préalables (Korsec Velten, Nationale Providence, Bata, Mazagran), on souhaite observer les processus de travail à l'œuvre : diagnostic initial, construction du projet, programmation et mise en place du processus opérationnel.

*Dans quelle mesure ces premières opérations constituent-elles le terrain d'essai pour une stratégie de requalification urbaine « remise à l'endroit »... ?*

**Fragilités urbaines, approche n°2**  
**Les espaces publics à Marseille.**  
**Par Brigitte Bertoncetto et Angelo Bertoni**

Contextualisation et questionnement autour des espaces publics à Marseille. Contribution à une définition et une analyse des fragilités urbaines et de l'inconfort résidentiel dans le centre-ville.

Les espaces publics à Marseille sont régulièrement au cœur de l'actualité qu'il s'agisse de la gestion des ordures, de la pratique de la vente à la sauvette, de l'insécurité et de la montée de la délinquance ou encore de l'installation illégale de campements de Roms en entrée de ville... autant d'éléments renvoyant à ce qui pourrait s'apparenter au registre des fragilités urbaines. Les gouvernants locaux sont ainsi confrontés, plus particulièrement depuis le milieu des années 1990, à la difficulté de maintenir de la cohésion sociale tout en projetant là où se manifestent des fragilités un développement touristique et culturel.

Le « projet centre-ville » dernier en date programmé sur cette portion sensible du territoire marseillais, fait de la requalification des espaces publics une priorité. À la croisée des quartiers dits populaires et des quartiers plus aisés, le territoire concerné est aujourd'hui notamment caractérisé par des espaces publics relativement dégradés, mal entretenus, pour certains délaissés pour d'autres appropriés. C'est à l'heure où Marseille doit montrer son dynamisme et faire de ce centre-ville le « reflet des ambitions de la métropole » pour répondre à la hauteur des attendus d'une capitale européenne de la culture en 2013, que les espaces publics reviennent sur le devant de la scène. L'aménagement de ces espaces constitue un enjeu majeur pour l'accueil des visiteurs et comme support d'initiatives et projets culturels. Il est alors intéressant d'opérer un retour sur l'histoire et de comprendre comment et pourquoi cette situation s'est installée.

Revenir en 2011 sur ces espaces publics dans des quartiers où durant plus de trente ans se sont succédées des opérations de réhabilitation de l'habitat, interroge sur la manière dont ils ont été appréhendés. Quelle place leur a-t-on accordé, comment ont-ils été pris en considération dans des secteurs où ils ont souvent palier l'inconfort des logements habités ou encore le besoin d'un espace commercial nécessaire aux activités informelles d'une fraction de la population précarisée ?

### **Hypothèses de travail**

Les difficultés de transformation du centre-ville seraient liées au fait :

Soit d'avoir privilégié dans le projet de renouvellement une réflexion fortement centrée sur le logement, le bâti et sa réhabilitation au détriment de l'habitat, du cadre de vie et des espaces publics (entrées ponctuelles ou circonscrites) Autrement dit l'absence de la composition urbaine (vision d'ensemble et articulation entre les différentes composantes des plans).

Soit à des gestionnaires qui ne joueraient pas leur rôle régulateur en matière d'affectation, de réglementation et de maintenance d'usage du sol.

Les différents acteurs de la maîtrise d'œuvre interviendraient de manière segmentée et sans coordination (Des délégations de travaux et intervenants successifs, qui donnent des résultats incohérents, cf. gestion municipale).

Les espaces publics seraient à la fois un lieu d'expression des fragilités urbaines mais aussi une entrée pour en envisager le traitement. Une logique fonctionnelle semble avoir présidé la réflexion sur les espaces publics (qu'il s'agisse de leur création ou requalification).

## **Méthode de travail**

Importance d'une profondeur historique pour comprendre pourquoi et comment le centre de Marseille en est arrivé là.

Autrement dit pourquoi ce centre est porteur de fragilités urbaines et quelles en sont les termes ? Ce centre ne présente pas uniquement des fragilités et ce qui est présenté comme fragilité reste subjectif (fragilité pour les uns peut être une potentialité pour les autres => s'intéresser à l'identité de celui qui parle et à ses objectifs... contextualiser la parole, le discours). Seront ici réalisés des entretiens avec des acteurs de l'urbanisme mais aussi de la question sociale qu'il s'agisse d'élus, de techniciens ou encore de représentants de la population. Ces entretiens seront croisés avec une lecture analytique de documents d'urbanisme.

Lecture et analyse de différents documents d'urbanisme.

Afin d'analyser la place des espaces publics dans les politiques d'intervention programmées dans des quartiers caractérisés par des fragilités urbaines, B. Bertone et A. Bertoni exploitent différents documents d'urbanisme sur une période de quarante ans. La démarche ne peut être exhaustive, il s'est donc agi de sélectionner quelques documents considérés par des professionnels comme les plus représentatifs de l'action publique dans un temps T. Trois documents sont en moyenne analysés par décennie, des années 1970 aux années 2010. Parmi ces documents figurent à la fois des Projets d'aménagement du centre (réflexion sur l'ensemble d'un périmètre), des études sur les perceptions et attentes de la population (fragilités/espaces publics) et enfin des documents concernant des procédures opérationnelles tels les OPAH et les PRI.<sup>12</sup>

Quelles lectures faire de ces différents documents ?

- Identifier et analyser les éléments de diagnostic présents dans les différents documents. Mesurer l'éventuelle évolution mais aussi les carences/non-dits. Vérifier si le terme de fragilité apparaît et pour englober quelles réalités. Les autres termes utilisés pour parler d'inconfort ou de fragilité sont aussi analysés dans leur trajectoire (émergence et disparition du mot « pauvreté » par exemple).
- Analyser les objectifs et les contenus des programmes d'actions. Pour comprendre non seulement la philosophie d'intervention et mesurer la place de chaque composante urbaine mais aussi l'adéquation entre les éléments de diagnostic posés et les réponses apportées.
- Interroger les périmètres d'intervention et le jeu d'échelles. Cette double interrogation permet de mieux comprendre les raisons d'un échec. Ce périmètre du Centre-ville varie d'un document à l'autre avec une tendance à l'élargissement de la définition du centre. La réflexion aurait le plus souvent manqué d'envergure et serait trop centrée sur les périmètres d'intervention choisis ; le jeu d'échelles permettant d'évaluer les situations et d'en comprendre les dynamiques aurait été trop peu interrogé.

## **Analyse des fragilités urbaines et de l'inconfort résidentiel à partir des espaces publics**

A partir du croisement de données statistiques, d'entretiens et d'observation, quelques espaces publics localisés dans des secteurs en difficulté marqués par la programmation d'une politique publiques sont sélectionnés.

Ont été retenus pour l'instant :

---

<sup>12</sup> Une collaboration étroite avec le service de documentation de l'AGAM a été mise en place afin d'accéder aux documents recherchés.

La Porte d'Aix (entrée de ville mais aussi par défaut espace public des quartiers populaires limitrophes)

Saint-Charles (quartier de gare)

Le cours Belsunce en bordure d'un quartier longtemps considéré comme de transit vis-à-vis des différentes vagues migratoires (Cf. E. Témime), là où la BRVM de l'Alcazar a été implantée dans une perspective globale de requalification du secteur.

Chaque site fera l'objet d'une fiche (en cours d'élaboration) présentant :

- Une définition des espaces publics à travers une lecture paysagère du contexte bâti et non bâti ;
- Les différentes transformations que le site a subies dans les trente dernières années ;
- Le rôle qui lui a été attribué dans les différentes versions du « Projet Centre-Ville » ;
- Les pratiques actuelles observables sur les espaces publics (en esquissant le lien avec les différentes formes d'habiter des logements donnant sur ces espaces mais aussi avec les activités économiques en présence) ;
- Une analyse des projets dont chaque site est porteur aujourd'hui en ne se limitant pas à Marseille 2013 ;...
- La photographie comme outil d'analyse pourrait être fortement mobilisée dans le cadre de ces fiches.

Partir des espaces publics qui donnent à voir des fragilités urbaines est une démarche prometteuse dans la mesure où les espaces publics sont à l'articulation entre logement, transport, activités économiques et services de proximité. Cette mise en lien des différentes composantes énoncées remet en question la sectorisation si fortement ressentie dans leur gestion et oblige à regarder un ensemble quotidiennement vécu par des populations aux multiples attentes.

**Fragilités urbaines, approche n°3**  
**Sortir de Marseille : la part des déplacements dans l'inconfort résidentiel marseillais**  
**Par Frédérique Hernandez**

**Pourquoi aborder la question des déplacements dans nos analyses sur les fragilités urbaines et l'inconfort résidentiel :**

- les difficultés de circulation touchant le centre-ville et son accès, la congestion et la forte présence de l'automobile sont assez souvent pointées comme des éléments de fragilités pour la ville (impact sur le cadre de vie et impact sur l'attractivité de l'hypercentre). Aussi, la réorganisation des déplacements est une composante importante du « projet Centre-ville ».

- l'analyse du système de déplacements du centre-ville s'inscrit dans une perspective qui pose la mobilité comme étant une question sociale<sup>13</sup> et qui fait acte du droit au transport et à la mobilité pour tous inscrit dans la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs de 1982. La mobilité d'un individu, son aptitude à se déplacer, est une dimension importante de l'insertion sociale au même titre que savoir lire ou compter. Aussi, les différences d'aptitudes ou d'accès à la mobilité participent des facteurs d'inégalités sociales.

- l'hypothèse principale de l'équipe, de politiques publiques menées à l'envers, dans l'ignorance des besoins des habitants, peut se décliner concernant la question des déplacements. Nous faisons l'hypothèse d'un décalage entre des pratiques de déplacements idéalisées et souhaitées et la réalité des modes de vie et des contraintes réelles des résidents du centre, notamment en matière de dépendance à l'automobile.

**Questions et hypothèses pour l'analyse du système de déplacement à l'œuvre dans le centre de Marseille :**

La réorganisation des déplacements est une composante importante du projet Centre-ville. En effet, la mise en place d'un tramway moderne, la réorganisation de la gare St Charles et la piétonisation d'une partie de l'hypercentre participent de la volonté de requalifier l'hypercentre et visent l'amélioration de l'attractivité du centre-ville. Plus largement, le projet Centre-ville a fortement orienté la politique locale marseillaise en matière de transport et déplacements<sup>14</sup>. La requalification de l'hypercentre est posée comme le premier objectif du PDU communal (adopté en novembre 2000) et figure dans le PDU intercommunal (adopté en février 2006). Le centre de Marseille y apparaît comme un point de passage incontournable tant dans la réorganisation du réseau de transport collectif que dans les débats sur la réorganisation du réseau ferroviaire à l'échelle métropolitaine. La réorganisation des flux motorisés dans Marseille suit un schéma qui vise l'apaisement des circulations dans l'hypercentre par un basculement du trafic de transit vers les anneaux périphériques (rocade du jarret, puis L2 et boulevard urbain sud).

***Ainsi, l'hypercentre de Marseille serait un territoire privilégié des stratégies à l'œuvre en matière de transport et déplacements. Pour autant, les habitants du***

<sup>13</sup> Jean-Pierre Orfeuill (2010), « La mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, <http://sociologies.revues.org/index3321.html>

<sup>14</sup> Frédérique Hernandez (2006), « Les politiques de déplacements urbains, un révélateur des représentations métropolitaines. Une comparaison Aix-Marseille », in Bachelet F., Ménerault P., Paris D., (dir.), *Action publique et projet métropolitain*, édition l'Harmattan, 378 p., pp. 257-268.



**centre-ville en sont-ils gagnants tant en ce qui concerne leur mobilité quotidienne que leur cadre de vie ?**

- Les actions engagées depuis une dizaine d'années ont-elles améliorées l'offre de transport à disposition des habitants du centre et leur accessibilité aux territoires de leurs pratiques quotidiennes ?

- La politique locale de transport et déplacements<sup>15</sup> concernant le centre de Marseille est-elle basée sur des pratiques de déplacements et des habitants idéalisés ou sont-elles en phase avec les besoins de la population résidente ?

- La réorganisation des déplacements dans le centre est-elle plus favorable à l'usager qui n'y réside pas et qui voudrait en pratiquer les aménités ou à celui qui y réside et qui a besoin d'une accessibilité dans de multiples directions (dont la périphérie) ?

Ces questions ne sont pas anodines sachant que la réorganisation des déplacements dans le centre-ville fait l'objet de tensions multiples :

- Tensions entre la fonction résidentielle et les autres fonctions centrales de la ville (activités économiques, touristiques...). L'accessibilité du centre-ville est un enjeu traité différemment selon que l'on parle de ses habitants ou que l'on parle de son accès par des usagers qui n'y résident pas (chalands, touristes, consommateurs, travailleurs).

- Tensions entre deux objectifs à première vue contradictoires : préserver la qualité urbaine du centre-ville en le protégeant de la circulation automobile/garantir l'attractivité et l'accessibilité du centre par de bonnes connexions aux points stratégiques du territoire (aéroports, autoroutes, zones d'activités...).

**Méthodes :**

Dans cette recherche nous proposons d'apporter des éléments de réponse aux questions précédentes en orientant notre analyse sur deux composantes : l'offre de transport et l'accessibilité (1), la restructuration urbaine générée par la mise en place des projets de déplacements (2).

**1 - l'offre de transport et l'accessibilité**

Pour évaluer si l'accessibilité des habitants du centre-ville s'est ou non améliorée, nous regarderons l'offre à disposition et l'évolution des possibilités de stationnement :

- analyse du réseau de Transport collectif et de ses interfaces avec les autres modes.

- complémentarité Tramway/bus classique
- complémentarité des transports urbains et des transports interurbains
- complémentarité TC/voitures
- place des modes de proximité (vélo, marche à pied).

- analyse de l'offre en stationnement et évolution depuis 15 ans

- stationnement résidents
- stationnement chaland/consommateurs
- stationnement lié à l'emploi.

Si la mobilité dépend de l'offre disponible, elle dépend aussi de la capacité à la connaître et à l'utiliser. Nous aurons recours ici au concept de « motilité », qui se définit comme un potentiel dont l'effectivité résulte de la combinaison de quatre

---

<sup>15</sup> Le terme politique locale de transports et déplacements recouvre ici les actions relatives à la circulation et à la hiérarchie des voies, à la réorganisation de l'offre en transports publics, aux possibilités d'intermodalité et enfin au stationnement.

séries de composantes : l'offre de transport disponible, l'accès à l'offre, les compétences acquises par les individus et l'appropriation de l'offre<sup>16</sup>.

Les données mobilisées seront les plans des lignes et leurs horaires, la cartographie des lieux d'interconnexion entre modes de transport et la localisation de l'offre en stationnement. Selon le niveau de finesse de l'analyse des secteurs plus précis seront sélectionnés et pourront donner lieu à des entretiens auprès des usagers et des résidents.

## 2 - La restructuration urbaine générée par la mise en place des mesures transport-déplacements

Il s'agit ici des conséquences engendrées en matière d'organisation et de traitement de l'espace public suite, par exemple, à la mise en place du tramway, d'un nouveau partage de la voirie entre modes, de travaux liés à la création de parkings... mais aussi suite à la modification des sens de circulation induite par la réorganisation de la hiérarchie des voies.

Ce second point de l'analyse regarde la façon dont la mise en œuvre des projets de déplacements interfère sur les projets d'habitat et les pratiques de l'espace public. Elle se fera en dialogue avec les travaux de l'équipe portant sur l'interface entre l'espace public et l'habitat.

- Il s'agira d'évaluer si le rapport habitat/espace public se trouve amélioré ou complexifié suite à aux modifications liées aux projets de déplacements. Ou plus globalement d'apporter un point de vue sur l'évolution du cadre de vie dans le centre, visant à alimenter les réflexions sur le concept d'inconfort résidentiel.

Cette analyse prendra appui sur un travail cartographique et des observations de terrain. Nous souhaitons produire des cartes qui localisent sur un même support et à la même échelle :

- les projets en matière de déplacement (tramway, requalification de voies pour les modes doux, réalisation de parkings,...),
- les projets en matière d'habitat (requalification + construction)
- et les projets en matière de requalification de l'espace public

Des informations de nature qualitative, issues de l'observation de terrain, viendront compléter les cartes réalisées.

---

<sup>16</sup> Vincent Kaufmann (2001), « La motilité : une notion-clé pour revisiter l'urbain ? » in Michel Bassand, Vincent Kaufmann et Dominique Joye (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, p. 87-102

## **Second thème : Durabilité à l'échelle du quartier, de la ville et de la métropole**

Rappel composition équipe et répartition du travail de recherche

Responsable chercheur : Michel Chiappero

Responsable acteur : Pascal Marchand, Directeur Général Adjoint de MPM, Stéphane Marcie, Directeur de l'Environnement et des équipements communautaires, Franck Geiling, directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme, EPAEM.

b) Composition de l'équipe des chercheurs

Denis Berthelot

Jean Noël Consales

Zoe Hagel

On trouvera ci dessous une présentation détaillée de la contribution de chacun des chercheurs au thème durabilité.

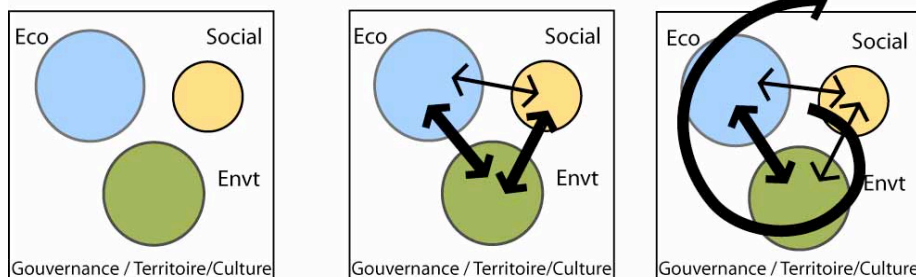
**Durabilité, approche n°1**  
**Euroméditerranée : accélérateur de territoires durables et laboratoire de**  
**l'EcoCité méditerranéenne**  
**Par Michel Chiappero**

**Rappel des orientations théoriques : l'effet spirale du développement durable.**

Comme posture initiale (au présent) de ce projet de recherche, nous proposons de caler notre analyse sur les trois piliers du développement durable, au regard du principe de déconstruction dont ce concept, devenu emblématique, fait l'objet ces dernières années. Il s'agit de reconsidérer quelques-uns des fondements utiles à l'action opérationnelle en urbanisme et aménagement du territoire, afin de constater et/ou de proposer une évolution dans la manière d'appréhender le projet d'urbanisme durable en Méditerranée. Nous proposons, pour approcher l'application du développement durable en urbanisme, de considérer trois axes, dont le dernier concerne directement la problématique d'inter échelles et d'effet d'entraînement exploré dans le programme Popsu :

- Le premier axe consiste à analyser chaque champ, social, économique, environnemental, en lui-même, au regard d'une situation territoriale donnée, en l'espèce celle de l'agglomération marseillaise. Chaque territoire, quelle que soit son échelle, est spécifique et renvoie à des niveaux d'enjeux différents pour chaque champ et à des prises en considération culturelles et politiques diverses (cf. première figure du schéma suivant). Nous considérons que le contexte territorial et culturel, tout autant que les conditions de gouvernance, conditionnent leur poids respectif jusqu'à en constituer les principes actifs du projet.
- Le deuxième tend à considérer l'articulation et les effets de réciprocité d'un champ par rapport à l'autre (cf. deuxième figure). Il constitue le centre des interrogations nécessaires à la réalisation d'un projet d'urbanisme durable. Il s'oppose aux tendances récurrentes de cloisonnement des champs et à l'approche sectorielle.
- Le troisième, que nous appelons « Effet spirale du développement durable » (cf. troisième figure), pose le jeu des échelles et les effets d'entraînement comme principes essentiels de pertinence et de progression du concept de développement durable dans chaque acte de projet. Il est garant d'une mise en perspective permanente de l'action.

Ce dernier axe, concernant les effets d'entraînement d'une thématique sur l'autre, constitue un des fils conducteurs essentiels de notre approche.



*M. Chiappero - 2009*

Parmi les réponses projectuelles aux injonctions du développement durable, figure désormais la démarche d'EcoCité. Celle-ci a pour objectif de s'interroger sur les conditions d'articulation entre les projets opérationnels et la planification des grands

territoires. Force est alors de constater que la fabrique de l'EcoCité s'impose comme une thématique de recherche d'avenir. Dans ce contexte, le projet Euroméditerranée de Marseille revêt, au-delà de la seule labellisation d'EcoCité obtenue en 2009, nombres des caractères structurants de cette nouvelle démarche d'urbanisme durable. En effet, la place privilégiée qu'occupe Euroméditerranée dans l'armature métropolitaine marseillaise laisse entrevoir une application significative de l'effet spirale du développement durable, à différentes échelles territoriales. Par ailleurs, l'inscription et la situation géographiques du projet le positionne *de facto* comme un exemple remarquable d'EcoCité méditerranéenne.

### **Contexte général d'étude : l'opération Euroméditerranée et la planification métropolitaine marseillaise.**

L'aire métropolitaine marseillaise en général, et l'opération Euroméditerranée en particulier, offrent pour la recherche urbaine d'exceptionnelles conditions de simultanités et d'unité et de temps et de lieu :

- Unité de temps, car la conjoncture projectuelle est particulièrement dense sur le territoire. Tandis qu'à l'échelle nationale le Grenelle 2 imprime d'ores et déjà de grandes orientations en matière d'urbanisme durable, il s'agit à l'échelle locale, d'élaborer plusieurs documents majeurs d'urbanisme et de planification (notamment le SCOT de MPM ainsi que le PLU et le plan climat de Marseille), tous guidés par les objectifs du développement durable, et de préparer simultanément la mise en scène de « Marseille Provence 2013, Capitale Européenne de la Culture ». Cette simultanéité d'élaboration des documents de planification est renforcée par une accélération du rythme de la mise en œuvre dont l'échéance est annoncée pour 2012. Il convient donc de souligner la convergence d'échéance avec la démarche Popsu et le travail de recherche proposé.
- Unité de lieu, car cette situation rare de confluences stratégiques suppose des interactions et des synergies fortes entre l'échelon de l'opération, l'échelon communal, l'échelon de l'agglomération et l'échelon métropolitain. L'emboîtement des documents d'urbanisme et de planification et l'articulation de leurs thématiques qui s'entrecroisent et se répondent tendent à montrer que, dans un tel contexte, les projets de territoire ne peuvent s'envisager que de manière systémique et multiscale.

A cet égard, l'opération Euroméditerranée se distingue au niveau le plus fin de cet emboîtement projectuel marqué par l'urbanisme durable. L'extension de son périmètre (passant de 310 ha à 480 ha) est, en effet, guidée par une démarche innovante en matière de développement durable. Labellisée EcoCité au plan national en 2009, celle-ci se présente comme un projet de renouvellement urbain susceptible de redynamiser l'activité économique, l'emploi et le logement dans le centre de Marseille, tout en influant sur la maîtrise des processus d'urbanisation diffuse périphérique. Fondé sur un principe fort de gouvernance, mobilisant nombre d'acteurs métropolitains, cette opération privilégie une réflexion sur les transports en commun, sur les énergies renouvelables (solaire, éolien, hydrothermie), capables de générer des dynamiques de recherche et d'innovation, ainsi que sur les trames vertes et bleues. Elle est surtout pensée pour (sous-tendre) constituer un effet levier métropolitain et pour développer un modèle d'aménagement *low cost* et *easy tech*, susceptible de répondre aux

spécificités urbaines méditerranéennes. Elle s'impose donc comme un véritable laboratoire de l'EcoCité méditerranéenne.

### **Problématique : la fabrique de l'EcoCité méditerranéenne**

La fabrique de l'EcoCité méditerranéenne constitue donc le fondement réflexif du présent projet de recherche. A partir de l'opération Euroméditerranée et de son imbrication dans le dispositif métropolitain marseillais, nous nous proposons, en effet, de nous interroger sur les acteurs, les territoires, les moyens, les causes et les conséquences d'une telle initiative d'urbanisme durable. Nous nous questionnons notamment sur la genèse, la maturation, la diffusion et les effets d'entraînement des concepts opératoires mobilisés dans un tel projet. Cette démarche nous conduit alors à distinguer des lignes forces de réflexion :

- **Les références et les critères d'évaluation choisis pour l'élaboration du projet.** Nous cherchons ici à comprendre comment Euroméditerranée, ancrée au sud de l'Europe, utilise ou relativise les référentiels en matière de développement durable issus, pour la plupart, de modèles établis dans le nord de l'Europe. Il s'agit, par exemple, de voir comment les bonnes pratiques du nord font ou ne font pas écho sur un territoire géographiquement, culturellement, économiquement méridional. Il s'agit également d'évaluer la pertinence, la plasticité, l'adaptabilité de ces référentiels et autres injonctions dans un contexte méditerranéen. Il en va alors de même pour les différentes méthodes, grilles d'analyse et critères d'évaluation de la durabilité d'un projet. Ceux-ci, bien que nombreux et performants (critères écoquartiers Ecoville, RST, Charte écomaire, grille Rare) n'occulent pas la nécessité de voir émerger des indicateurs spécifiquement méditerranéens (programme Catmed).

- **La gouvernance du projet.** Opération d'envergure nationale, Euroméditerranée tendait « naturellement » à dépendre de logiques descendantes, de l'échelle nationale vers l'échelle locale. Or, elle s'affiche dans des logiques articulant les attentes supra territoriales et l'appropriation et la détermination locale. Il s'agit, dès lors, de se demander dans quelle mesure ce projet favorise l'émergence de démarches ascendantes, de l'échelle locale vers l'échelle nationale, révélatrice d'une véritable gouvernance de projet.

- **Le système et l'effet spirale du projet, à différentes échelles de territoires.** Eu égard à son ampleur, Euroméditerranée interroge sur son aptitude à sortir d'approches sectorielles et à ménager des synergies et des interactions entre les composantes sociales, économiques et environnementales du développement durable. Il s'agit, de fait, d'évaluer, et le cas échéant d'étudier, sa capacité à déclencher un processus de diffusion, d'entraînement et de stimulation, non seulement au sein de son périmètre, mais encore à différentes échelles du territoire métropolitain. Une telle dynamique érigerait ce projet en véritable accélérateur de territoires durables. Car, les politiques locales d'aménagement durable restent, jusqu'à présent, considérées comme peu performantes, en comparaison avec d'autres villes et d'autres agglomérations européennes.

**L'émergence d'une méthode de projet d'EcoCité méditerranéenne.** Il s'agit ici d'appréhender la capacité d'Euroméditerranée à émerger en tant qu'opération productrice de principes potentiellement communs à d'autres villes de la Méditerranée. En proposant une approche *low cost* et *easy tech*, résolument adaptée au contexte urbain, humain et économique méridional, Euroméditerranée est en effet susceptible de proposer des concepts opératoires et des solutions techniques mieux adaptés aux acteurs et collectivités du bassin méditerranéen.

Parallèlement à l'étude de la fabrique de l'EcoCité méditerranéenne dans son ensemble, via l'opération Euroméditerranée et ses interfaces aux autres échelles de

territoires notre intérêt scientifique se porte sur trois objets spécifiques : les trames vertes et bleues, l'espace public, l'injonction à l'urbanisme durable. Ces trois objets sont détaillés ci-après et remis en contexte de façon spécifique, afin de préciser les questionnements, hypothèses et méthodes d'approche.

**Durabilité, approche n°2**  
**La trame verte et bleue dans l'opération EuroMéditerranée : quelle place pour la nature dans l'EcoCité méditerranéenne ?**  
**Par Jean Noël Consaes**

***Contexte de recherche, questionnements, hypothèses***

Les concepts de développement et de ville durables auraient-ils acquis la maturité nécessaire à leur transposition concrète dans l'aménagement du territoire et à leur inscription dans la pratique opérationnelle ? L'avènement d'un urbanisme dit environnemental semble en témoigner. L'une des conséquences perceptibles de cette évolution réside certainement dans le changement profond du rapport ville/nature. Alors que la nature, porteuse de multifonctionnalité, s'envisage traditionnellement comme étant au service de la ville, la ville, par voie de réciprocité, doit désormais s'envisager comme étant au service de la nature. A la faveur de cette symbiose supposée, elle devient un écosystème à part entière et doit fonctionner en tant que tel. En France, le Grenelle de l'Environnement consacre, à cet effet, la notion de trame verte et bleue, dispositif destiné à ménager des échanges faunistiques et floristiques entre des réservoirs de biodiversité, au moyen de continuités écologiques. Dans un contexte urbain, celle-ci revêt une importance toute particulière, réinterrogeant non seulement le rapport ville/nature, mais proposant encore des perspectives concrètes, des éléments structurants, d'établissement d'une ville durable. En théorie, elle se présente comme un projet de territoire cohérent, mettant en synergie les enjeux du développement durable, qu'ils soient environnementaux, sociaux ou économiques, et les desseins d'urbanisme. Elle doit, à ce titre, initier des emboîtements entre les échelles européenne, nationale, régionale et locale, en transcendant les cloisonnements institutionnels. Or, en l'absence de référentiels méthodologiques précis établis à l'échelle nationale, l'élaboration de trames vertes et bleues reste, à l'échelle locale, soumise à l'interprétation d'acteurs hétérogènes, à des modalités d'action plurielles. A cet égard, l'aire métropolitaine marseillaise, en général, et la commune de Marseille, en particulier, se présentent comme un cadre pertinent d'analyse des processus d'adaptation des territoires méditerranéens aux injonctions environnementales que sous-tendent les trames vertes et bleues. En effet, elles offrent, en la matière, une exceptionnelle unité de temps et de lieu que détermine l'élaboration simultanée de divers projets intégrant la notion de continuité écologique. Parmi eux, le choix le plus spectaculaire réside certainement dans la réalisation d'un vaste réseau (14 hectares) de parcs et d'espaces verts autour du ruisseau des Ayalades au cœur du périmètre d'extension de l'opération EuroMéditerranée. Il est ici étonnant de constater que les injonctions du développement durable ne conduisent pas ici à ménager la faune et la flore, mais bel et bien à réintroduire, plus que de la nature, de la biodiversité, au cœur d'une opération éminemment urbaine. Il s'agit alors de reconstruire une trame verte et bleue au centre de l'EcoCité.





### **Le projet de parc urbain au cœur de l'extension d'EuroMéditerranée**

(Francois Leclerc / Ter / Rémy Marciano / Jacques Sbrighia / Setec)

Source : MPM

De l'échelle nationale à l'échelle locale, comment se décline la politique environnementale descendante de la trame verte et bleue ? Quelles en sont les modalités d'interprétation et de réalisation au sein d'un territoire métropolitain méditerranéen aussi complexe que celui de Marseille ? Comment la nature est-elle mobilisée dans un grand projet d'urbanisme tel que l'extension du périmètre d'Euro Méditerranée ? Emerge-t-il des spécificités locales susceptibles de générer des logiques ascendantes de feed-back ou d'établir des éléments de comparaison voire de transposition mobilisables à l'échelle du bassin méditerranéen ?

#### **Démarche et méthode de recherche : trame verte et bleue et emboîtements d'échelles**

Pour répondre à ces questions, nous avons entamé une lecture multiscale de la trame verte et bleue, depuis ses cadres réglementaires nationaux jusqu'à ses réalités territoriales locales. Comprendre comment ce concept opératoire influence l'élaboration d'un grand projet d'urbanisme tel qu'EuroMéditerranée revient, en effet, à saisir les logiques d'emboîtements entre les échelles européenne, nationale, régionale et locale qu'elle suppose. Ses documents de cadrage laissent cependant une grande liberté de manœuvre quant aux modalités d'application de tels objectifs à l'échelle locale : « *il est laissé aux territoires et à leurs acteurs toute leur marge d'appréciation, afin de favoriser leurs capacités d'innovation et de s'assurer que le projet de trame verte et bleue soit adapté au contexte local* » (Allag et Dhuisme, 2010). De fait, les orientations initiales de la trame verte, reposant sur des principes peu contraignants, participent d'une certaine « *malléabilité des politiques environnementales* » (Barthélémy et Souchon, 2009). Celle-ci s'exprime pleinement à Marseille, tant dans son acception métropolitaine que communale. Aux différentes échelles de cette métropole fragmentée (Morel, 1999), une exceptionnelle conjoncture de projets territoriaux donne lieu à de multiples lectures de la trame verte et, à travers elle, de la nature urbaine. Tandis qu'à l'échelle régionale, la Région PACA assistée de la DREAL amorce l'élaboration de son Schéma de Cohérence Ecologique, il s'agit, à l'échelle locale, de préparer l'avènement du Parc National de Calanques et la mise en scène de « *Marseille Provence 2013, Capitale Européenne de la Culture* ». Cet événement, qui est censé imprimer un rythme rapide de

réalisations et de résultats, doit, par ailleurs, se conjuguer avec l'élaboration de plusieurs documents majeurs d'urbanisme et de planification, tous guidés par les objectifs du développement durable. À ce titre, il convient de noter que le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole et le PLU (Plan Local d'Urbanisme) de Marseille se préparent simultanément. La trame verte et bleue devrait donc s'imposer progressivement comme un projet transversal, obligeant les entités territoriales et les acteurs qui les portent à imaginer des articulations, dans un contexte politique pourtant complexe. À l'échelle intercommunale, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), réalisé dans le cadre de l'élaboration du SCOT, consacre les grands espaces naturels (massifs, collines, mer, cours d'eau) et agricoles comme « *le support d'une trame verte et bleue* » (MPM, 2010). Il met également en évidence la nécessité d'identifier, voire de restaurer, « *un réseau de corridors écologiques* » (MPM, 2010) et de transposer cette démarche à l'échelle communale : « *avec l'objectif de constituer une maille végétale régulière et structurante, les principes proposés autour des grands massifs de l'agglomération seront repris en milieu urbain. Il s'agit ainsi d'organiser progressivement de nouveaux espaces naturels (réseaux des parcs, jardins ouvriers, espaces publics fortement végétalisés). Cette nature en ville devient ainsi un puissant support d'aménagement, de gestion des risques (notamment de l'inondation), de valorisation du paysage et d'amélioration du cadre et de la qualité de la vie* » (MPM, 2010). Face à ces nouvelles injonctions environnementales, la municipalité de Marseille envisage donc de mettre en place une armature écologique dans la ville : le réseau vert. Cette démarche vient compléter le dispositif en faveur du développement durable lancé, en 2007, avec le plan climat municipal et la charte qualité Marseille (cahier de recommandations environnementales pour l'art d'aménager et de bâtir). Elle doit alors se matérialiser dans les documents d'urbanisme lors du passage du POS au PLU. À ce propos, la Direction Générale de l'Urbanisme et de l'Habitat (DGUH, Direction Etudes et Aménagement) souligne que : « *les questions relatives aux continuités vertes (logique de corridors écologiques), le rôle et la place des espaces verts en ville, l'évolution des secteurs de franges entre espaces naturels et ville, la préservation des espaces ayant encore un potentiel agro-naturel et le patrimoine paysager seront posées dans le cadre de l'élaboration du projet municipal* » (DGUH, 2009). A la lecture des quelques études préparatoires, parmi lesquelles figure notamment le Plan Vert réalisé par l'Agence d'Urbanisme (l'agAM), force est, par ailleurs, de constater la place prépondérante, voire exclusive, que tiennent les Espaces Boisés Classés (EBC) dans ces réflexions. Définis par l'article L.130-1 du Code de l'Urbanisme, le classement en EBC concerne les espaces boisés, les bois, les forêts, les parcs, les arbres isolés, les haies, les réseaux de haies et les plantations d'alignement. Il consacre donc les ensembles de végétation haute. Le projet municipal de trame verte reste apparemment fondé sur la mise en valeur de l'arbre en intra-urbain et sur la richesse naturelle des massifs en périphérie. De fait, seule l'étude intitulée « *inventaire des boisements et définition de la trame verte, dans le cadre du projet municipal (révision du POS/PLU) de Marseille* », commandée par DGUH et actuellement réalisée par un groupement de bureaux d'études<sup>17</sup>, s'autorise à envisager d'autres éléments que les EBC pour réfléchir à la trame verte

---

17

Eco-Med, MTDA, Terre en Vue et Provence-Urba-Conseil

marseillaise. L'immense potentiel écologique des friches et des délaissés végétalisés (Lizée et al. 2011) demeure néanmoins largement occulté. Pour comprendre cet état de fait, il convient de noter que, parallèlement à sa volonté affichée en matière de développement durable, la municipalité encourage toujours le processus d'urbanisation à l'œuvre sur la commune. Pilier de la stratégie de redynamisation du territoire, celui-ci s'exerce préférentiellement sur des espaces facilement mobilisables, au premier rang desquels apparaissent les friches. Entre valeur écologique et pression foncière, ces dernières traduisent, notamment dans les paysages urbains à l'échelle de l'arrondissement ou du quartier, la véritable « *schizophrénie du vert* » (Consalès et al., 2010) qui s'exerce à Marseille, tant du côté des gestionnaires que de celui des habitants.

**Durabilité, approche n°3**  
**Espaces publics, de leur usage à leur planification : vecteur de durabilité pour la ville méditerranéenne ?**  
**Par Michel Chiappero**

**Contexte de recherche**

Depuis les années 80 le terme d'espace public a émergé dans les pratiques des urbanistes et des collectivités, devenant progressivement un concept opératoire voire un axe prioritaire de projet dans quelques villes européennes et françaises. Il devient parallèlement un objet de recherche, fait l'objet de nombreuses publications techniques ou/et théoriques, mais aussi philosophiques, entraînant les différentes disciplines et révélant de ce fait la complexité du sujet.

Plus récemment l'interrogation sur un nouveau contenu à donner au terme d'« urbanisme durable », intégrant les récents objectifs de développement durable, semble avoir entraîné le repositionnement d'un certain nombre d'éléments constitutifs des politiques d'aménagement et du projet urbain. Nous même, avons proposé (Atelier projet master luar -2005) de considérer que certains « objets », comme l'espace public, recélaient un potentiel d'intégration et d'articulation des thématiques économiques, sociales, et environnementales. L'espace public, nouvel objet de l'urbanisme durable.

Lille, Rennes, Genève, Strasbourg, Marseille..., 2011, le thème de l'espace public devient récurrent voir central dans les projets de quartiers durables. Dans la synthèse du bilan de la démarche Ecocité (site Ministère du Développement Durable - avril 2011), si le terme espace public n'est pas directement utilisé, un des cinq objectifs exprimé par les villes labellisées est bien de « *développer des lieux d'urbanité et d'intensité urbaine pour contrer l'étalement des banlieues et le changement climatique* »... « *Dans la plupart des projets EcoCité, la mise en œuvre s'appuie sur une articulation fine entre stratégie globale d'action et modes de faire opérationnels* ». Au récent *Sommet mondial Ecocité* de Montréal (Aout 2011) un des cinq thèmes transversaux s'intitulait « *Ecomobilité, aménagement urbain et espace public* », consacrant ainsi l'importance opératoire de ce nouveau (!) concept.

L'Esace public, indicateur spécifique de développement durable pour la ville méditerranéenne ? Parallèlement le projet de recherche action Européen Catmed (en cours) associe treize agglomérations euro- méditerranéennes sur la définition d'indicateurs communs de développement durable, et sur l'expertise de contenu d'opérations pilotes de quartiers durables mises en œuvre dans chaque ville. Un des axes de questionnement porte sur la spécificité méditerranéenne de ces indicateurs. Il fait ainsi écho aux interrogations récurrentes sur les bons exemples dits « du nord » et « inadaptés » au contexte méditerranéen. L'indicateur de *densité urbaine* analysé à l'échelle de l'agglomération intègre les rues et les espaces publics, le premier indicateur d'expertise à l'échelle des quartiers durable est « *1. Relation à l'espace public comme axe de la planification urbaine* »...

**Questionnements et hypothèses**

- L'opération Euroméditerranée par son contexte géographique, socio-économique et culturel revendique un contenu « méditerranéen » : quels en sont les éléments constitutifs ? En quoi renvoient-ils à des pratiques sociales futures particulières, des rapports bâti/espace et des morphologies urbaines ou des associations fonctionnelles de services ou commerces spécifiques, des prescriptions techniques adaptées aux conditions climatiques, des modalités *low coast* et *easy tech* plus compatibles avec les conditions économiques « du sud » ?

- L'unité de temporalité entre la mise en œuvre de l'opération Euroméditerranée et l'élaboration du PLU et du Scot permet d'imaginer un processus d'acculturation, d'effet d'entraînement réciproque accéléré. Quels sont les termes relatifs à l'espace public qui se font écho ? Comment sont ils exprimés ? Est-il fait référence aux échelles territoriales inférieures ou supérieures ? Quelle place ont-ils dans les énoncés de projet et dans la hiérarchie des objectifs respectifs ? Relèvent-ils de la prescription, de la sollicitation ou d'une intention générale ? L'espace public est-il abordé en terme de lieu particulier ou en terme de réseaux constitutifs d'une fonctionnalité ou d'une perception plus large de la ville ?

### **Méthode de travail**

Afin d'explorer les questions ci-dessus, nous proposons d'appuyer notre projet de recherche sur le croisement de plusieurs méthodes d'investigation :

- La récolte et le traitement des énoncés textuels de l'opération Euroméditerranée et des documents de planification pour mettre en exergue les choix sémantiques, les contenus prescriptifs ou incitatifs, les points d'articulation, les convergences ou les décalages géographiques, techniques ou conceptuels.

- L'analyse de plusieurs opérations urbaines réalisées ou en cours sur Marseille, permettant de mettre en évidence l'attention portée à l'idée d'espace public, notamment dans le projet Centre ville étudiée par l'Agam, à croiser avec l'approche réalisée par l'équipe « fragilités urbaines ».

- L'analyse graphique des documents produits, de leur imagibilité, de leur référence ou de leur spécificité méditerranéenne par rapport aux images classiques de l'urbanisme durable. (cf. Chiappero M., « *Quelles représentations du développement durable ?* » Séminaire du Pôle Développement Durable et Territoires Méditerranéens - avril 2011)

- L'analyse de l'expertise réalisée par la Ville de Marseille dans le cadre de sa contribution au projet Catmed, permettra de positionner l'indicateur « espace public » dans les réflexions du « groupe métropolitain Marseille » (groupes constitués dans chaque agglomération afin de produire une expertise collective sur les indicateurs communs retenus en 2010). Une analyse de positionnement de Marseille par rapport aux autres agglomérations du programme permettra de vérifier les points de convergence, notamment sur les idées de méditerranéité.

- L'entretien avec les principaux responsables techniques et politiques des différentes échelles de responsabilité, permettant d'éclairer, au-delà de l'écrit et du représenté, les points de vue, les positions, les attendus au regard des questions précédemment posées, l'efficacité des intentions au regard des difficultés contextuelles et les décalages ressentis au regard la réalité prévisible (guide d'entretien ouvert en cours d'élaboration, prise de rendez-vous en cours auprès d'une vingtaine d'acteurs prévus).

**Durabilité, approche n° 4**  
**d'Euroméditerranée à MPM : appropriation et/ou réponse aux injonctions du**  
**développement durable ?**  
**Par Denis Berthelot**

***Contexte de recherche, questionnements, hypothèses***

« Après une longue période de scepticisme ou d'indifférence, le "développement durable" commence... à influencer, de manière plus ou moins concrète, les pratiques... des institutions publiques. C'est en particulier le cas dans les domaines de l'aménagement du territoire et des politiques urbaines et locales – où l'on constate que cette préoccupation est en effet progressivement intégrée. » Theys 2002

Cette partie de la recherche cherchera à mesurer la pertinence de cette affirmation en évaluant l'appropriation des concepts et injonctions des politiques de développement durable dans les documents de planification et de projet du territoire de Marseille Provence Métropole. Les concepts de développement et de ville durables y ont-ils acquis l'adhésion nécessaire à leur transposition dans l'élaboration de documents d'urbanisme locaux, de quelles façons, avec quelles spécificités ?

- En quoi ces politiques et le discours qui les accompagne, d'inspiration anglo-saxonne, font-ils sens auprès des élus et des professionnels locaux en charge de l'aménagement ?

Dans quelle mesure Euroméditerranée, ancrée au sud de l'Europe, dans une métropole méditerranéenne, utilise-t-elle ou relativise-t-elle les référentiels voire les injonctions issues pour la plupart de modèles établis dans le nord de l'Europe ? Pour répondre à ces questions, nous observerons la façon dont les bonnes pratiques font ou ne font pas écho sur un territoire géographiquement, culturellement économiquement méridional. Il s'agira également d'évaluer la pertinence, la plasticité, l'adaptabilité des référentiels (RST, Charte Ecomaire...) dans un contexte méditerranéen.

- Dans quelle mesure Euroméditerranée, Opération d'intérêt National, en situation de relayer, éventuellement d'adapter, ces politiques initiées par les organes centraux de l'État, constitue-t-elle, à cet égard, le ferment d'un renouveau, ou d'une évolution des positions locales au regard du développement durable, dans les documents de planification ?

La réalisation de cette opération et les réflexions sur son extension coïncident en effet avec l'élaboration de documents d'urbanisme à différentes échelles (SCOT et PLU) qui tous deux englobent le territoire d'Euroméditerranée. Dans quelle mesure les démarches conduites à Euroméditerranée, ont-elles un effet d'entraînement sur les réflexions et les décisions locales concernant le SCOT et le PLU ? : dans la façon dont sont appropriées dans ces documents les thématiques du développement durable, des textes de politique générale à l'utilisation des moyens nouveaux proposés par les textes des Grenelle I et II, notamment en matière d'énergie, de rapport déplacements/densité, de consommation d'espaces, de portage de projet dans les espaces naturels, au moins les trames vertes et bleues, dans l'articulation de l'opération Euroméditerranée avec les politiques d'aménagement conduites aux échelles plus vastes du SCOT et du PLU (espaces publics, trames vertes et bleues, déplacement densité, énergie...).

Si les principes assujettissant les documents d'urbanisme au respect des principes du développement durable sont affichés avec force dans les textes génériques (Article L121-1 CU), les textes d'application, notamment ceux du Grenelle laissent en

effet une grande liberté d'interprétation quant aux modalités de mise en œuvre de tels objectifs à l'échelle locale.

Nous formulons l'hypothèse que si les discours liminaires, les pétitions de principe et les déclarations d'intentions des différents documents accueillent ou accueilleront généreusement, avec « bienveillance » (Theys, 2002), ces principes et en reprennent, ou en reprendront, les formulations, leur déclinaison dans l'articulation entre les différents documents et dans leur mise en œuvre opérationnelle en verra le délitement.

Cela pourra tenir à la défiance entretenue localement envers toute forme de « colonialisme nordiste en général, » avec son cortège de modèles, d'acteurs et de procédures, mais aussi aux réalités d'un territoire littoral méditerranéen, à la partition des institutions compétentes, aux coups partis, mais aussi au sentiment d'immixtion d'une culture technique d'importation dans ce qui relève de la compétence politique locale

### ***Démarche et méthode de recherche : emboîtements d'échelles***

La recherche sur la prise en compte du développement durable dans les documents de planification et de projet du territoire métropolitain marseillais est marquée par une exceptionnelle unité de temps et de lieu puisque sont menées parallèlement l'élaboration du SCOT, du PLU et la réflexion sur l'extension du périmètre d'Euroméditerranée, à des échelles emboîtées.

Cette unité de temps et de lieu propose un contexte favorable puisque sont simultanément mobilisés les acteurs de l'aménagement aux différentes échelles de territoire. Mais s'ils le sont simultanément, le sont-ils ensemble et le contexte d'élaboration simultanée est-il favorable à la diffusion de l'information ?

Le temps de la recherche et le temps de la décision pourront-ils en outre s'accorder ?

Cette question du temps s'agissant de planification pose question quant à la capacité à recueillir les informations utiles.

Nous procéderons à une analyse des contenus des différents documents d'urbanisme en cours d'élaboration au regard des critères d'évaluation proposés par les grilles couramment utilisées que sont RST et Ecomaires (Ecoville et RARE aussi le cas échéant). Cette analyse « top down » permettra d'évaluer la façon dont sont réappropriés dans ce contexte méditerranéen les principes du développement durable. Nous porterons notamment notre observation sur le renouvellement urbain et la consommation d'espace, au regard de l'accessibilité et de la densité, la place de nature en ville, le climat et l'énergie,

Cette analyse sera complétée par l'articulation entre les différents documents d'urbanisme, de l'OIN au SCOT et au PLU. Il s'agira de comprendre en quoi ces documents interagissent l'un sur l'autre, du plus grand territoire au plus petit et inversement.

On s'attachera à identifier, s'agissant de nos objets d'observation, les constantes, comme les pertes en ligne d'un document à l'autre. On identifiera aussi les paramètres du développement durable retenus, et avec quelle intensité, en fonction de chacune des échelles.

Enfin nous chercherons à identifier en quoi la situation méditerranéenne des territoires concernés influe sur les choix retenus.

## **Bibliographie**

- ALLAG-DHUISME, F. 2010. *Le contexte national de la Trame verte et bleue*, Journée de restitution de l'appel à projet Les parcs naturels régionaux et la Trame verte et bleue, [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)
- BERTONCELLO Brigitte, DUBOIS Jérôme, 2010, Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole, Parenthèses
- BERTONCELLO Brigitte et RODRIGUES-MALTA Rachel, 2003, Marseille, versus Euroméditerranée, n°632, Annales de Géographie, pp. 424-436.
- CHARLOT-VALDIEU Catherine, 2009, « L'écoquartier ne doit pas être une enclave pour bobo », Territoire 24/03/09
- BARTHÉLÉMY, C., SOUCHON, Y. 2009. La restauration écologique du Rhône sous le double regard du sociologue et de l'écologue, *Natures Sciences Sociétés*, 17, 113-121.
- CLERGEAU P., 2007. *Une écologie du paysage urbain*, Editions Apogée, Paris.
- CONSALES J-N et al., 2010, *La friche comme révélateur de la « schizophrénie du vert » à Marseille*, 135<sup>e</sup> Congrès National des Sociétés savantes et scientifiques, Neuchâtel, 10 avril. *Article à paraître*
- DGUH-Direction Etudes et Aménagement. 2009. *Cahier des charges-Inventaire des boisements à Marseille*.
- EMELIANOFF Cyria, 2008, Pour un partage de la fabrique urbaine, *Revue Urbanisme* n°363, nov.-déc. 2008
- EMELIANOFF, Cyria 2010 Les pionniers de la ville durable. Récits d'acteurs, portraits de villes en Europe. Paris : Autrement. Collection Villes en Mouvement. 294p.
- EMELIANOFF, Cyria Les villes européennes face au développement durable. Groupe de recherche en Géographie sociale de l'Université du Maine – ESO, UMR 6590 CNRS 34p.
- JOLLIVET Marc sous la direction de, 2001, Le développement durable, de l'utopie au concept. De nouveaux chantiers pour la recherche, NSS
- LEFEVRE Pierre, 2008, Voyages dans l'Europe des villes durables, *Revue Urbanisme* n°363, nov.-déc. 2008
- LIZÉE, M.-H., MAUFFREY, J.-F., TATONI, T., DESCHAMPS-COTTIN, M. 2011. Monitoring urban environments on the basis of biological traits, *Ecological Indicators* (11), 353-361.
- MOUGENOT, C. 2003. *Prendre soin de la nature urbaine*, Editions de la Maison des sciences de l'homme, Institut National de la Recherche Agronomique.
- MPM COMMUNAUTÉ URBAINE. 2010. *SCOT Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) Document de Synthèse*
- RONCAYOLO M., 1996. *Les Grammaires d'une ville. Essai sur la genèse des structures urbaines à Marseille*, Editions de l'Ehess, Paris.
- THEYS Jacques et WACHTER Serge, 2008, Trois scénarios pour des villes « post carbone » ? , *Revue Urbanisme* n°363, nov.-déc. 2008
- TOUSSAINT Jean-Yves, ZIMMERMANN Monique, sous la direction de, (1998), *Projet urbain, ménager les gens, aménager la ville*, Mardaga
- Comité Opérationnel n°9, « urbanisme », 2008, Rapport au Ministre d'État, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire, présenté par le Sénateur Jean-Paul ALDUY et le Député Michel PIRON, 21 avril 2008.



## Troisième thème : Economie de la connaissance

Rappel composition équipe et répartition du travail de recherche

Responsable chercheur : Philippe Langevin

Responsable acteur : Olivier Latil d'Albertas, Communauté urbaine de Marseille (MPM), Directeur du Développement économique et des affaires internationale

b) Composition de l'équipe des chercheurs

Richez-Battesti Nadine

Dusfour Anne

Laurent Blanc

On trouvera ci dessous une présentation détaillée de la contribution de chacun des chercheurs au thème Economie de la connaissance.

L'attention porte à l'économie fondée sur la connaissance part du constat que certaines activités immatérielles liée à la recherche, à l'éducation et aux technologies de communication prennent une importance croissante dans l'économie mondiale (Vicente). La croissance dépend en effet aujourd'hui davantage de facteurs intangibles, éducation, formation, recherche- que des facteurs tangibles, capital et travail. L'économie de la connaissance est considérée comme une des perspectives majeures de sortie de crise. L'approche territoriale souligne que les espaces métropolitains jouent un rôle clé dans cette économie et en dégagent des capacités de compétitivité spécifiques. La démarche engagée est d'analyser les modalités de ces changements dans la métropole marseillaise qui, à bien des égards, présente un fonctionnement particulier.

Objectifs de l'étude :

- Etablir un bilan des activités qui contribuent à créer et à transmettre de la connaissance dans l'aire métropolitaine marseillaise
- Mettre en évidence les raisons qui permettent de comprendre pourquoi, malgré un potentiel important dans la construction de la connaissance et la diffusion de l'innovation, l'aire métropolitaine marseillaise ne parvient pas à tirer son économie vers les activités stratégiques qui caractérisent les grandes métropoles internationales.
- Proposer aux acteurs de l'économie de la connaissance de l'aire métropolitaine marseillaise un ensemble de mesures susceptibles d'améliorer les performances économiques du territoire

Fil rouge

Dans la plupart des travaux scientifique, l'économie de la connaissance renvoie à la recherche, fondamentale ou appliquée, voire essentiellement à l'usage des TIC (Archambaud). Sans négliger cette approche, notre réflexion met l'accent sur d'autres composantes de l'économie de la connaissance analysée en termes de culture, de milieu, d'histoire tant il est acquis que ces dimensions sont essentielles pour comprendre le fonctionnement de l'aire métropolitaine marseillaise. Cette facette plus informelle ramène aux problématiques des réseaux humains, des rencontres, des attitudes et des valeurs partagées. Elle conduit à s'interroger sur le déplacement de l'analyse de l'économie de la connaissance vers celle de la créativité (Cohendet) qui repense en profondeur les interactions complexes entre les aspects économiques, culturels, technologiques et sociaux qui guident la dynamique de l'économie en promouvant en même temps l'intégration sociale, la diversité culturelle et le développement humain.

## **1-Le champ théorique**

La connaissance est un bien public qui se caractérise par les propriétés suivantes : Non excluable et difficilement contrôlable mais qui engendre des externalités positives. La connaissance produite par un agent bénéficie à d'autres

Non rival : la consommation ne détruit pas la connaissance, elle est inépuisable. Les agents économiques ne sont pas rivaux dans la consommation de connaissance. Le coût marginal est nul.

Cumulatif : la connaissance engendre d'autres connaissances. Toute connaissance peut engendrer de nouvelles connaissances. La connaissance est tout à la fois un bien de consommation et de production.

À rendements croissants avec des coûts de production fixes et un coût marginal nul

### **1-Définitions et approches générales**

Les approches en termes d'Economie de la Connaissance ne renvoient pas toutes à la même démarche.

- économie de l'information : concerne la création, la manipulation, le traitement, la transmission, la distribution et l'utilisation de l'information (logiciels, bases de données, musique, vidéo, livres...) Transmission par duplication
- économie de la connaissance : une économie dont les investissements portent sur l'éducation et la formation, la recherche, les systèmes d'information (capital intangible)... Transmission par apprentissage
- économie de la production du savoir et de la culture : éducation, formation, comportements, connaissances appliquées, productrices de capacités d'apprentissage
- économie de l'innovation : l'innovation est la valorisation économique, marchande ou non, de nouvelles idées qui peuvent concerner toutes les dimensions de la production de biens et de services. Les innovations peuvent être de produit, de procédé, d'organisation, de marketing, sociétales ou comportementales
- économie créative à l'interface de l'économie, de la technologie, de la culture, de l'art et de la société (Florida) On distingue créativité individuelle et créativité organisationnelle. Les créatifs sont les « bohémians (professions artistiques), les « core » (scientifiques, ingénieurs, architectes, enseignants..), et les « professionnels » (chefs d'entreprise, médecins, avocats, cadres de la logistique et des transport..).(Chantelot)
- nouvelle économie appuyée sur les industries créatives (logiciels, multimédias, jeux vidéos, arts de la scène, publicité), la maîtrise des technologies de l'information et des communications et le milieu culturel qui les soutient.

L'une des caractéristiques des évolutions récentes est de dépasser une approche stricte de la connaissance au profit d'une réflexion sur les processus de création et leur « encastrement » culturel, social, et territorial. En ce sens, le développement des analyses en termes d'innovation sociale illustre ce déplacement, dont on perçoit qu'il n'est pas seulement un effet de mode, mais bien une manière revisitée d'analyser les processus dynamiques de transformation des organisations et des stratégies d'acteurs sur des territoires.

L'économie fondée sur la connaissance résulte d'une relation étroite entre une tendance relative à l'accroissement de la part du capital intangible (éducation, formation, capital humain, recherche et développement...) et la diffusion des nouvelles technologies de l'information et de la communication (Internet,

infrastructures à haut débit...). (Vicente). Ces T.I.C. permettent des gains de productivité en particulier dans les domaines du traitement, du stockage et de l'échange d'information, domaine fondamental de l'économie de la connaissance et favorisent l'émergence et la croissance de nouvelles industries (multimédia, commerce électronique, webmaster, plate-forme électronique, intermédiation, industrie des réseaux, téléphonie...). Ils incitent à l'adoption de modèles organisationnels originaux en vue d'une meilleure exploitation des nouvelles possibilités de distribution et de diffusion de l'information

Trois dimensions de l'économie de la connaissance peuvent être différenciées :

La dimension scientifique et technique s'exprime dans les innovations technologiques et notamment les industries « créatives ». La dimension culturelle se traduit d'une part par des comportements spécifiques et d'autre part par ce qu'il est convenu d'appeler la culture scientifique et technique. La dimension sociétale, éventuellement populaire enfin renvoie au vaste champ des innovations sociales

Sur ce point, M. Godet rappelle que seules 20 % des innovations sont de source technique (High Tech) et 80 % de nature sociale, organisationnelle, commerciale, marketing ou financière. L'innovation peut être majeure tout en restant Low Tech.

## **2-Approches territoriales de l'économie de la connaissance**

Les territoires créatifs concentrent un niveau élevé d'individus créatifs. Les effectifs des créatifs sont concentrés géographiquement, particulièrement autour des grands centres urbains. Les territoires créatifs attirent, retiennent, organisent et génèrent des individus créatifs en proposant un « climat » de qualité (ouverture à la diversité, tolérance, offre culturelle, qualité de l'environnement...). Selon Florida, les villes qui possèdent des proportions importantes de classes créatives atteignent des « sentiers vertueux de compétitivité ». Un débat est engagé sur les « villes créatives » (Florida). Un territoire créatif, ce n'est pas seulement une concentration de résidents créatifs, c'est un ensemble de lieux où les personnes créatives se trouvent bien et sont placées dans de bonnes conditions pour innover

Les villes intelligentes sont engagées dans des projets innovants dans les secteurs de la santé, des transports, de la gestion des déchets, de l'impact du changement climatique, de la gestion de l'eau, de l'énergie, des technologies de la communication et, d'une façon générale, sur le développement durable.

Les communautés de [connaissance](#) rassemblent autour d'une question, d'une nécessité, d'un objectif ou d'un intérêt partagé, des acteurs, qui peuvent être hétérogènes, qui échangent pour transformer leurs savoir-faire et savoir tacites éparses en connaissances explicites, opérationnelles et partagées dont ils se serviront spécifiquement en fonction de leurs besoins particuliers. Ce type de communauté organise une production collaborative de connaissance

Les milieux innovateurs se caractérisent par un ensemble de relations unissant un système local de production, un ensemble d'acteurs, une culture industrielle générant un processus dynamique localisé d'apprentissage collectif sur une aire territoriale limitée (Camagni)..

Les territoires apprenants placent l'éducation, l'apprentissage et l'innovation au cœur de leur stratégie de développement. Ils stimulent l'activité économique en combinant l'éducation et la formation tout au long de la vie et l'utilisation des TIC.

Trois forces de polarisation territoriales des activités économiques intensives en connaissance peuvent être repérées (Vicente) en termes de rendements d'échelle, d'externalités positives et de coûts de transaction. En ce qui concerne l'économie de la connaissance. Les rendements d'échelle sont croissants. Les gains entraînés par la concentration de la production de connaissance réduisent les coûts moyens et

marginiaux. La concentration spatiale est d'autant plus grande que les rendements d'échelle sont fortement croissants. Les externalités positives d'agglomération et de connaissance sont des facteurs de productivité. La connaissance génère des externalités d'autant plus localisées que la connaissance est tacite et peu codifiée. L'usage de la connaissance détermine la puissance des externalités. Les coûts de transaction et de transports diminuent avec la concentration géographique. Lorsque les externalités sont de nature inter-sectorielle, elles mettent en jeu des savoirs spécialisés différents et complémentaires qui s'appuient sur une proximité géographique, favorisant le processus de diffusion de connaissances spécifiques par interactions directes. La transmission de connaissances est contrainte par l'éloignement géographique car elle suppose des relations interpersonnelles et des faces à faces répétés. Les territoires gagnants seront ceux capables de développer harmonieusement à la fois des pôles de compétitivité et des pôles de qualité de vie. (Godet).

### **3-Les acteurs de l'économie de la connaissance**

Les savoirs ouverts sont proposés principalement par les acteurs publics. Ils circulent librement. Les nouvelles connaissances sont codifiées pour faciliter leur transmission. Les savoirs fermés sont protégés (brevets, droits d'auteur, secret commercial). Ils circulent par des transactions marchandes.

Les acteurs publics se placent dans une logique de coopération par l'initiative publique pour accroître le stock de connaissances de la construction de la connaissance : universités, centres de recherche, institutions et manifestations culturelles..., de la diffusion de la connaissance : les structures de transfert, CRITT, incubateurs, pépinières, centres technologiques... et de l'appui à l'économie de la connaissance : les collectivités territoriales et les EPCI dans leurs mesures de soutien et d'accompagnement

Les acteurs privés se placent dans une logique de marchandisation ou de restriction dans l'accès à la connaissance en maximisant les rentes de la construction d'une connaissance privée : les entreprises innovantes dans leurs produits, dans leur management, dans leur RSE, dans leurs implications territoriales et de la protection d'une connaissance privée : l'INPI, brevets, droits d'auteur, secret commercial, propriété intellectuelle

Les partenariats public-privé concourent au renforcement des coopérations et de la diffusion de la connaissance (pôles de compétitivité, PRIDES, OSEO, pôles d'excellence rurale, réseaux et grappes d'entreprises, organismes de l'économie sociale et solidaire..

## **2-Etat des lieux de l'économie de la connaissance dans l'aire métropolitaine Marseillaise**

### **1-Le cadre territorial**

Compte tenu de la proximité géographique des intercommunalités qui bordent la communauté urbaine Marseille-Provence- Métropole et de leurs potentialités en économie de la connaissance, on ne peut pas limiter cette réflexion à son seul territoire. L'espace retenu sera celui de l'aire urbaine qui recouvre la moitié du département des Bouches-du-Rhône. L'opération ITER conduit à y ajouter la commune de Saint-Paul les-Durance. Les indicateurs retenus doivent permettre de comparer les composantes de l'économie de la connaissance dans l'aire métropolitaine marseillaise avec celles des autres aires métropolitaines, les 12 premières métropoles françaises au sens de l'aire urbaine qualifiées d'aires « métropolitaines » (INSEE). Ces territoires accueillent chacun plus de 500 000 habitants et au moins 20 000 cadres des fonctions métropolitaines.

## 2-Le choix des indicateurs de comparaison

Les fonctions métropolitaines sont au nombre de cinq conception- recherche, prestations intellectuelles, commerce inter- entreprise, gestion et culture- loisir (INSEE). L'aire métropolitaine de Marseille arrive en 8° rang par la part des fonctions métropolitaines dans l'emploi total (INSEE).

### **A- Approche en termes d'emplois salariés pour évaluer le poids de l'économie de la connaissance dans l'emploi métropolitain**

Economie de la connaissance	Education, recherche et développement des entreprises, recherche publique, services à haute valeur ajoutée (conseil, activités juridiques et comptables, services informatiques...)
Economie productive	Agriculture Industrie
Economie des transports et de la logistique	Transports terrestre, maritime et aérien Entreposage Commerce de gros
Economie du tourisme, des loisirs et de la culture	Activités d'accueil et de loisir Hébergement et restauration Activités récréatives, artistiques, culturelles, de spectacle, sportives et de loisir
Economie résidentielle	Services Services publics Santé et action sociale Commerces Services à la personne

Les travaux conduits sur les principales aires urbaines placent l'aire urbaine de Marseille-Aix au 7° rang, avec 74 000 emplois en 2009 dans l'économie de la connaissance, soit 18,2 % du total des emplois, après Paris, Toulouse, Lille, Nantes, Lyon et Grenoble.

### **B-Part des cadres des fonctions métropolitaines**

Les cadres des fonctions métropolitaines correspondent aux cadres et chefs d'entreprises de plus de 10 salariés des cinq fonctions métropolitaines : conception-recherche, prestations intellectuelles, commerce inter- entreprise, gestion et culture-loisir. Même si la part relative des cadres des fonctions métropolitaines supérieures passe de 5,7 % à 9,5 % entre 1982 et 2006, l'aire urbaine de Marseille-Aix n'arrive en 2006 qu'en 11° position

### **C-Les dimensions de l'économie de la connaissance (indicateurs à calculer)**

Dimensions de l'économie de la connaissance	Structures concernées
Economie de l'information	Editeurs de livres et de périodiques Entreprises de l'audiovisuel Entreprises du multimédia Accès au très haut débit
Economie de la	Enseignement supérieur (universités, écoles

construction de la connaissance	d'ingénieurs...) Centres de recherche publics Centres de recherche privés Laboratoires d'excellence Formation professionnelle Grands groupes industriels
Economie de la diffusion de la connaissance	Structures de transfert Centres de ressource Pépinières d'entreprise Réseaux et grappes d'entreprises Incubateurs Technopoles
Economie de l'innovation	Innovations technologiques : filières innovantes <ul style="list-style-type: none"> <li>- pôles de compétitivité</li> <li>- PRIDES</li> <li>- Brevets</li> </ul> Innovations culturelles <ul style="list-style-type: none"> <li>- académiques</li> <li>- sociétales</li> </ul> Innovations sociales <ul style="list-style-type: none"> <li>- de gouvernance</li> <li>- de l'entrepreneuriat</li> <li>- dans les services</li> <li>- dans les usages</li> </ul>
Economie créative	Individus créatifs <ul style="list-style-type: none"> <li>- professions artistiques</li> <li>- professions scientifiques</li> <li>- chefs d'entreprise</li> <li>- cadres supérieurs</li> </ul> Industries créatives
Economie durable	Plan climat Agenda 21 Plan énergie Traitement des déchets Transports collectifs Bâtiments durables Economie solidaire

Le travail à conduire consiste à arrêter un ensemble d'indicateurs statistiques de niveau métropolitain pour apprécier le poids de l'économie de la connaissance dans les 12 premières aires urbaines françaises.

### **3-Etat des lieux des dimensions de l'économie de la connaissance dans l'aire urbaine Marseille-Aix**

1-Etat des lieux de l'offre en formations supérieures : 3 universités vers l'université unique, écoles d'ingénieurs, lycées technologiques, écoles d'art et d'architecture

2-Le potentiel de recherche public : les 3 universités, les autres établissements d'enseignement supérieur, le CNRS, l'INSERM, l'APHM...

3-Le potentiel de recherche privé : les centres de recherche technologiques des grandes entreprises, les entreprises innovantes économiquement, technologiquement et socialement, TIC

4-Les structures de transfert et d'accompagnement : Marseille-Innovation, C.E.E.I. de l'Arbois, Incubateurs et pépinières, OSEO, C.R.I.T.T. Centres technologiques, Technopoles : Château-Gombert, Luminy, Europôle de l'Arbois

5-Les pôles de compétitivité, PRIDES et clusters

6-Les milieux de la culture : la création culturelle dans l'aire métropolitaine, Marseille 2013, capitale européenne de la culture, Les centres de culture académique, les centres de culture populaire, les professions créatives, la friche de la Belle de Mai, maison Méditerranéenne des Métiers de la Mode

#### **4-Analyse du fonctionnement de l'économie de la connaissance dans l'aire urbaine Marseille-Aix**

L'ensemble de ce potentiel sera analysé dans une perspective dynamique comme un système ouvert dont les modalités de fonctionnement seront mises en évidence. On aboutira à la confirmation (ou l'infirmité) de quelques intuitions parmi lesquelles :

- la grande autonomie des structures et les difficultés rencontrées pour les appeler à travailler ensemble, mutualiser leurs ressources, jouer collectif
- une faible intégration de l'université dans l'économie locale et son éclatement avant sa réunification
- une faible ouverture des laboratoires des grandes institutions de recherche publique sur leur environnement territorial (CNRS, INSERM, CEA...)
- des économies externes générées par l'économie de la connaissance faibles
- de graves insuffisances dans la formation professionnelle
- les relations difficiles entre les intercommunalités de l'aire urbaine
- des cultures qui ne se fertilisent pas
- une classe politique insuffisamment mobilisée sur l'économie de la connaissance
- une industrie ponctuelle d'établissements de grands groupes avec de faibles pouvoirs de décisions
- des innovations sociales peu académiques et mal reconnues
- une classe créative éclatée
- les difficultés du cadre de vie (pénurie de logements, difficultés des transports, situation du GPMM, pression foncière, climat politique, insécurité...)...

Les conséquences de cette situation sont connues :

- un potentiel de recherche en perte de vitesse, de plus en plus distancées par ceux de Toulouse, Grenoble et Montpellier
- une faible part des emplois métropolitains dans la population active
- des effectifs étudiants stationnaires et en réduction dans certaines disciplines
- un faible nombre de brevets déposés
- une faible « communauté de connaissance »
- un taux très élevé de demandeurs d'emploi non qualifiés

#### **3-Propositions**

La troisième partie de la démarche est celle de propositions aux services de l'État, aux communes et E.P.C.I., aux entreprises et aux associations de l'aire urbaine pour permettre au territoire de valoriser ses potentialités en matière d'économie de la connaissance. La partie précédente aboutit à un constat difficile : celui du faible impact de l'économie de la connaissance sur le développement de l'aire urbaine de Marseille- Aix, contrairement à ce que l'on peut observer dans les autres métropoles françaises ou Européennes. L'étude s'efforcera de répondre aux questions suivantes :

1-Comment mettre le potentiel de l'aire urbaine en termes d'économie de la connaissance au service du développement économique ?

- en permettant la création d'entreprises performantes par de jeunes diplômés
- en accueillant des cadres des fonctions métropolitaines supérieures et des « créatifs »
- en facilitant les transferts de technologies entre la recherche et l'innovation au service du développement local
- en accompagnant la mise en place de l'université unique
- en améliorant le niveau de formation des actifs, notamment de ceux sans emploi
- en aidant les créateurs à devenir entrepreneurs
- en multipliant et en valorisant les innovations sociales
- en combattant la fracture numérique
- en intégrant les besoins de l'économie de la connaissance dans les documents d'urbanisme

2-Comment concilier cette stratégie avec une culture locale peu ouverte aux innovations techniques, davantage négociante que scientifique ?

- en luttant contre la grande pauvreté de près de 20 % de la population et les inégalités de condition de vie ?
- en développant toutes les formes d'insertion sociale et professionnelle
- en améliorant le fonctionnement du système éducatif du secondaire et du supérieur
- en améliorant le niveau de formation professionnelle, notablement faible, d'une grande partie des actifs

3-Comment valoriser la capacité de l'emploi hautement qualifié a généré des emplois non qualifiés accessibles aux demandeurs d'emploi ?

- en développant l'offre de services à la personne
- en améliorant la compétitivité de l'économie résidentielle
- en facilitant l'accès aux marchés de la sous-traitance engendrés par les grands équipements aux entreprises locales du bâtiment

4-Comment définir et mettre en œuvre des stratégies métropolitaines pour développer l'économie de la connaissance ?

- en conduisant la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole à définir et à mettre en œuvre une stratégie commune avec les communauté d'agglomération du pays d'Aix, du pays de Martigues et du pays d'Aubagne, démarche initiée par un travail collaboratif entre les conseils de développement de ces communautés
- en prenant en compte la nouvelle carte de l'intercommunalité actuellement en préparation

5-Comment améliorer l'attractivité du territoire ?

- en conduisant une politique active pour accroître l'offre de logements, de services et d'équipements urbains( garde d'enfants, écoles, loisir, jardins publics, équipements sportifs...)
- en réussissant Marseille 2013, capitale euro- méditerranéenne de la culture en associant les habitants et les acteurs culturels locaux
- en améliorant la qualité de vie à Marseille
- en apaisant le climat social, notamment du GPMM

Documents à exploiter

Rapport de l'Observatoire des Sciences et Techniques 2008



B.Grésillon, « Un enjeu « capitale », Marseille-Provence 2013 » »  
UNESCO « Vers des sociétés du savoir » 2005  
D.Foray « L'économie de la connaissance »- La découverte- 2000  
OCDE « Sociétés du savoir et gestion des connaissances »- 2000  
Union Européenne- Sommet économique et social de Lisbonne- Mars 2000  
INP Brevets déposés dans l'AMM  
Commissariat général au plan « la France dans l'économie du savoir : pour une dynamique collective » 2003  
INSEE Lorraine « Les territoires de la créativité » Août 2010  
Chantelot S. « Vers une mesure de la créativité : la construction de la classe créative française- 2010 Revue d'économie régionale et urbaine  
P.Cohendet « Globalisation et économie de la créativité »- HEC- 2010  
F.Boyer, Directeur Grand Luminy Technopole  
M. Godet, Créativité et innovation dans les territoires, rapport pour le CAE, 2010.  
T.Madiès et J.C. Prager « Innovation et compétitivité des régions »- rapport pour le CAE-2008

### **Plan de travail, répartition des tâches :**

Coordination générale, construire une grille de lecture commune des enjeux du territoire marseillais, par Jérôme Dubois

Fragilités urbaines, approche n°1

30 ans de politiques de traitement de l'habitat dégradé, par Philippe Méjean

Fragilités urbaines, approche n°2

Les espaces publics à Marseille, par Brigitte Bertoncello et Angelo Bertoni

Fragilités urbaines, approche n°3

Sortir de Marseille : la part des déplacements dans l'inconfort résidentiel marseillais, par Frédérique Hernandez

Durabilité, approche n°1

Euroméditerranée : accélérateur de territoires durables et laboratoire de l'EcoCité méditerranéenne, par Michel Chiappero

Durabilité, approche n°2

La trame verte et bleue dans l'opération EuroMéditerranée : quelle place pour la nature dans l'EcoCité méditerranéenne ? Par Jean Noël Consales

Durabilité, approche n°3

Espaces publics, de leur usage à leur planification : vecteur de durabilité pour la ville méditerranéenne ? Par Michel Chiappero

Durabilité, approche n° 4

D'Euroméditerranée à MPM : appropriation et/ou réponse aux injonctions du développement durable ? Par Denis Berthelot