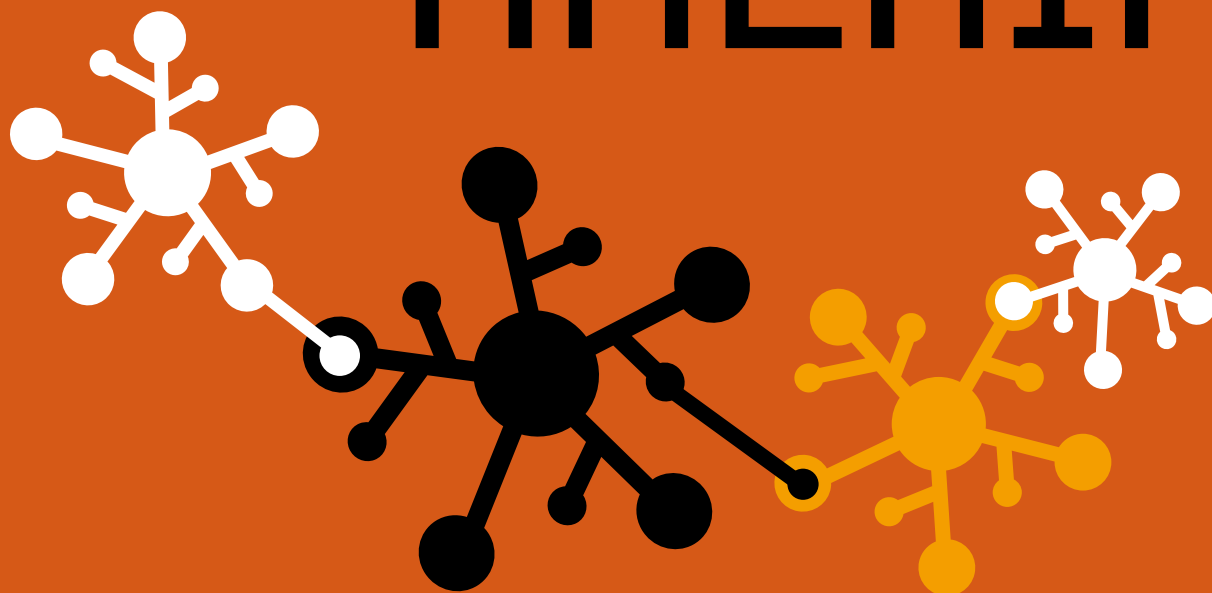
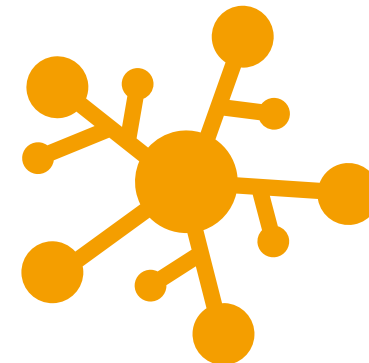




Économies & territoires

LA MÉTROPOLE DES ARCHIPELS





INTRODUCTION

La métropole d'Aix-Marseille-Provence est la plus vaste de France. C'est ce qui fait sa puissance, mais aussi sa complexité. Dans un rectangle de 80 à 100 km de base (de Port-St-Louis-du-Rhône à La Ciotat ou d'Eyguières à St-Paul-les-Durance) et de 60 à 70 km de hauteur (de Martigues à Sénas, ou de Marseille à Pertuis), s'entremêlent une grande variété de territoires, de mondes de travail, de réalités socio-économiques. La métropolisation les lie ensemble, et la Métropole, en tant qu'institution territoriale unifiée et projet collectif, veut se mettre au service de ces liens, donc de la cohésion, de la fluidité et de l'efficacité de l'ensemble.

De par sa taille et sa diversité, le sens même du projet métropolitain d'Aix-Marseille-Provence, c'est de concourir à **la métropole des liens**.

Une des composantes majeures des liens métropolitains est l'économie, au sens le plus large : les activités et fonctions de production, d'échange et de reproduction ; les entreprises et autres organisations de travail ; les actifs et leurs mondes professionnels respectifs.

Comment fonctionne l'ensemble économique dans l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence, par quelle répartition spatiale, complémentarité

entre territoires, via quels réseaux et système d'interactions ?

Dans quelle mesure la compréhension du fonctionnement économique éclaire-t-elle l'organisation métropolitaine globale ?

En quoi cette lecture permet-elle de dégager des interpellations stratégiques utiles à l'énoncé du projet métropolitain, qui doit donner du sens à la construction métropolitaine, et pour cela commencer par reconnaître l'existant ?

Telles sont les questions initiales de ce travail.

Conçu comme **une contribution au débat, une invitation à partager des clés de lecture de la complexité métropolitaine**, ce travail n'a en aucun cas l'ambition de décréter l'organisation économique de la Métropole. Il reste largement perfectible, et ne demande qu'à être complété, voire contesté. Il ne constitue pas non plus une pièce du projet métropolitain, mais vise seulement à nourrir la réflexion à l'amont de ce projet.

En introduisant la notion « d'archipels », l'étude ici présentée prend le risque de l'innovation. La raison en est qu'aucun modèle urbain classique, comme le modèle centre-périphérie en couronnes, ou le

modèle radial en quadrants, n'est applicable à Aix-Marseille-Provence. Ici, la géographie et l'histoire commandent de proposer une autre figure spatiale d'interprétation.

Celle de l'archipel peut prêter à confusion. Elle risque de conduire à une vision par trop insulaire du fonctionnement métropolitain sur « l'océan des territoires ». Cette lecture serait une erreur. L'archipel, c'est d'abord et avant tout un système, un ensemble de liens, de routes, d'interdépendances entre des nœuds, des carrefours, des concentrations, qui structurent l'ensemble et lui donnent vie et fonction. **Il n'y a pas d'espace « vide » dans l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence** : tous, quelles que soient leur densité et leur fonction, jouent un rôle dans tel ou tel archipel économique, y compris les espaces agricoles qui occupent la grande majorité de la superficie.

Un fonctionnement métropolitain qui ne fait pas métropole

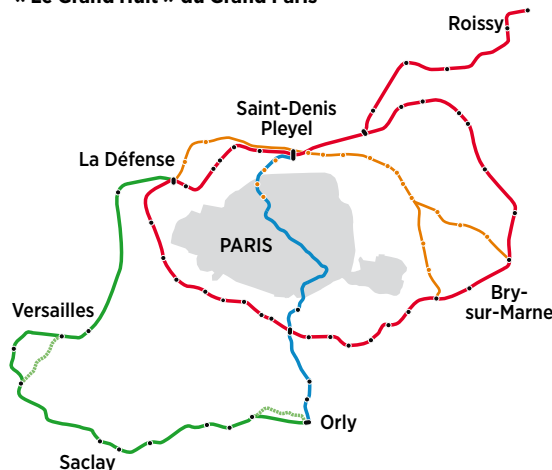
► Une évidence métropolitaine...

L'aire métropolitaine Aix-Marseille-Provence constitue un « espace vécu », une réalité quotidienne : extension périurbaine, intensité et diversité des déplacements, relations aux grands équipements (santé, université...).

... Contrecarrée par la structure historique et géographique du territoire

Mais la géographie physique, la structure urbaine, l'histoire économique et politique de ce territoire vont à l'encontre d'une intégration métropolitaine. Les identités locales sont en quelque sorte plus puissantes que les pratiques métropolitaines.

« Le Grand Huit » du Grand Paris



A contrario des situations parisienne et lyonnaise

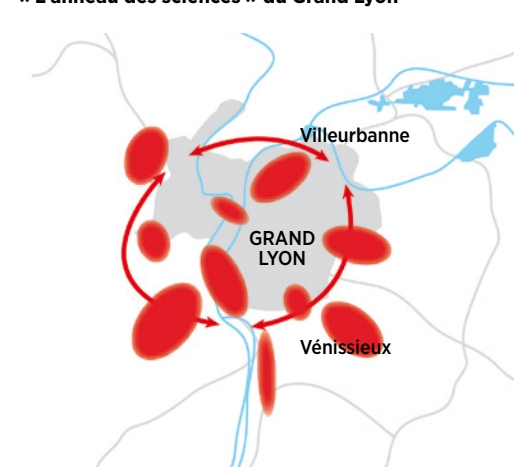
Dans les cas parisien et lyonnais, même si la métropolisation déstabilise les rapports centre/périphérie, la relation à la ville centre structure l'espace métropolitain.

On en veut pour preuves d'une part les dénominations métropolitaines (le Grand Paris, le Grand Lyon / Aix-Marseille-Provence) et d'autre part les représentations dominantes.

Dans le cas de Paris et de Lyon, la représentation d'une organisation en rocade de la périphérie (le « grand huit », « l'anneau des sciences ») suffit à faire sens métropolitain.

Dans le cas de l'aire métropolitaine Aix-Marseille-Provence, le fonctionnement métropolitain ne fait pas pour autant métropole et les représentations dominantes n'expriment pas véritablement une logique fédératrice.

« L'anneau des sciences » du Grand Lyon



Des représentations dominantes pour une Métropole

« à minima »

Le débat autour de la question métropolitaine s'organise autour de 3 représentations dominantes, qui ont en commun :

- de proposer une lecture de l'espace métropolitain qui le fractionne davantage qu'elle l'intègre,
- d'induire une fonction plutôt restreinte pour l'institution métropolitaine.

➤ **« Marseille contre la Provence »** : entre Provence et Méditerranée, entre Marseille et le reste du territoire. Cette représentation duale fonde la Métropole comme institution de la péréquation fiscale, tant pour ses tenants que pour ses opposants.

➤ **La métropole « en nids d'abeille »**, figure la plus immédiate pour les habitants, qui renvoie la Métropole à une seule fonction, celle de l'optimisation des circulations et des transports entre des territoires considérés comme autonomes et quasi insulaires : des réseaux améliorés pour garantir le « chacun chez soi ».

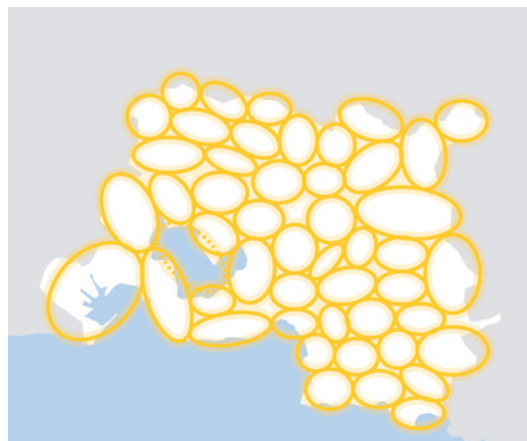
➤ **La métropole des « plaques et des pôles spécialisés »**, représentation plutôt orientée sur les économies, assignerait à la future Métropole un rôle de facilitateur valorisant ces « clusters » spécialisés : une « marque » commune et un portage vers l'extérieur.

Simultanément, sur un autre registre, une représentation à vocation plus « fédératrice » est activée de façon récurrente. Elle participe à construire le « récit métropolitain » et à spécifier Aix-Marseille-Provence vis-à-vis des autres métropoles à partir de son potentiel interne et de son rapport « au dehors » : la métropole euro-méditerranéenne (cf. MP 2013, MUCEM). Cette tentative succède à deux précédents récits (la ville coloniale, le système industrialo-portuaire) mais peine à s'ancrer et à être partagée entre tous les territoires qui composent la métropole.

Marseille contre la Provence



La métropole « en nids d'abeille »



La métropole des « plaques et des pôles spécialisés »



LA MÉTROPOLE DES ARCHIPELS : une nouvelle lecture du système métropolitain

Considérons les grands secteurs économiques et fonctionnels de la métropole, tels qu'il est généralement admis de les identifier :

- **Les activités portuaire et logistique**, celles de la métropole comme organisatrices de flux qui la dépassent.

- **Les activités de la transformation des ressources**, spécifique au 3^e port pétrolier mondial, à la métropole d'ITER, et aux promesses des ENR. Archipel à venir, plutôt que déjà lisible, mais essentiel pour l'avenir.

- **Les activités de la production mondialisée**, celle de l'aéronautique, de la micro-électronique, des matériaux composites, de la santé, des biotechnologies, qui fait, de l'incorporation des connaissances nouvelles, la source primordiale de valeur ajoutée (les deux précédentes aussi, mais elles sont davantage liées à des ressources et des flux matériels).

- **Les activités de la promotion et la mutation urbaine** (immobilier, grand BTP, tourisme culturel, nouvelle économie cognitive et numérique, arts et économie culturelle...), qui accompagnent l'affirmation métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence.

- **Les activités domestiques des fonctions support** (centres commerciaux, petite logistique distributive, maintenance, gardiennage et sécurité, services opérationnels aux entreprises, petit BTP, etc.).

- **Les activités de l'encadrement public** (administrations d'État et territoriales, grands services publics).

Contrairement à ce qu'une première appréciation pourrait conduire à penser, chacune de ces familles d'activités n'est pas affectée à une place et une seule dans la métropole. Certes, il existe des spécialisations dans le territoire, mais dès lors qu'on considère des groupes d'activités économiquement liées (par exemple les activités logistiques plutôt que strictement portuaires), ce sont alors des systèmes de territoires que ces groupes d'activités dessinent par leurs localisations et leurs interactions.

L'archipel est un système de territoires

On appellera archipels les systèmes en question, en ce qu'ils dessinent à la fois des concentrations (les « îles ») et des liens entre elles (les liaisons qui font l'archipel).

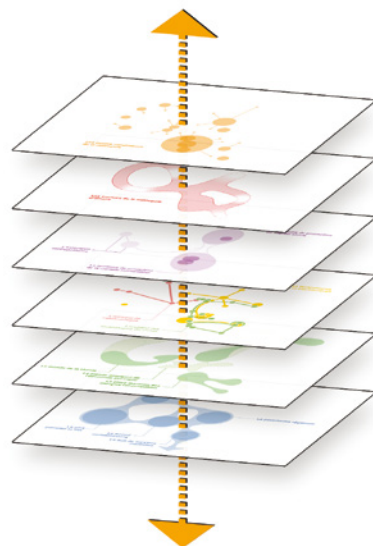
Chaque groupe d'activités dessine son archipel, qu'il s'agit ici de révéler, par la localisation des acteurs économiques concernés (les entreprises, mais aussi les organismes amont de recherche et formation par exemple, sans oublier les actifs au lieu de résidence. Un archipel est donc un « monde de travail », avec son tissu d'entreprises, son environnement technologique spécifique, ses milieux socioprofessionnels, lesquels dessinent à leur tour des territoires de résidence, etc.

Chaque archipel est à la fois un système interne à la métropole, plus ou moins cohérent et fonctionnel en fonction de la qualité ou au contraire des défauts, de la trame métropolitaine (transports, foncier économique, accès aux ressources, logements...) ; mais aussi un système branché sur les voisinages proches et lointains de la métropole, avec la région PACA, les autres aires urbaines et métropolitaines du grand Sud-Est, le reste de la France, l'Europe, la Méditerranée, le monde.

Certains archipels sont, de par leurs activités et fonctions, très ouverts sur les lointains, d'autres au contraire plus « domestiques » et propres à la métropole elle-même.

Chaque archipel dessine une géographie, riche de ses contenus économiques et sociologiques, culturels aussi, et somme toute territoriaux. Qu'est-ce que la métropole sinon le croisement des archipels, l'archipel des archipels ?

À l'image de la construction institutionnelle en cours, l'archipel des archipels n'est pas d'abord simple. Toute la compréhension d'Aix-Marseille-Provence ne tient pas dans un schéma unique et élémentaire. En reconnaissant cette complexité inhérente à l'archipel des archipels, on tentera toutefois ici de commencer à l'ordonner, à la décomposer en strates de lecture pour mieux repérer les enjeux essentiels d'articulation et de mise en cohérence.



Aix-Marseille-Provence : un système d'archipels

L'archipel de l'encadrement public

L'archipel domestique des fonctions supports

L'archipel de la promotion et de la mutation urbaine

L'archipel de la production mondialisée

L'archipel de la transformation des ressources

L'archipel portuaire et logistique

Les quatre niveaux d'interpellation des archipels

La représentation des économies métropolitaines proposée invite à différents niveaux de lecture, donc d'interpellations stratégiques.

► Au niveau des territoires

Comme on peut le constater, chaque territoire s'insère dans plusieurs archipels : il n'est pas donc pas tant spécialisé que multi-spécialiste, grâce aux liens tissés avec d'autres territoires, par chaque archipel.

Ce premier niveau de lecture invite à considérer la variété et la densité de fonctions de chaque territoire. Si ce constat n'est pas nouveau pour les agglomérations dominantes de l'aire métropolitaine

comme Aix et Marseille, il peut conduire à de nouvelles prises en considération de territoires dont les fonctions ne sont, actuellement, pas suffisamment reconnues. Ainsi, le pôle de Vitrolles-Marignane-Berre s'avère jouer un rôle de rotule dans plusieurs systèmes, et par conséquent un rôle essentiel à toute la « mécanique » métropolitaine.

Plus largement, pour chaque territoire, il est intéressant de considérer la présence et la coexistence de différents mondes de travail, qui fonctionnent dans des systèmes distincts. Coexistence pacifique, conflictuelle ou productive d'avantages réciproques ? C'est toute la question qui peut être posée à chaque territoire, à partir de la reconnaissance de leur place dans l'archipel des archipels métropolitains.

► Au plan de chaque archipel, dans sa configuration propre

Alternativement à la lecture précédente, chaque archipel peut être considéré en tant que tel, pour discuter de son extension métropolitaine, de l'efficacité de son fonctionnement compte tenu de l'offre métropolitaine, en particulier en matière de mobilités et de logements, mais aussi de disponibilité du foncier économique.

À noter que le poids en emploi entre chaque archipel est extrêmement inégal et sans rapport avec les effets structurants dans l'espace. L'archipel logistique et portuaire joue un rôle d'organisation de l'espace bien au-delà de son poids dans l'emploi total.

Plusieurs archipels demandent à être discutés dans leur logique même, par exemple celui de la production mondialisée, qui invite à une logique d'inter-clustering, mais aussi celui des fonctions

support, qui dessine un ruban urbain qui n'est pas forcément acceptable au plan de l'occupation des sols et du modèle de ville souhaitable.

Dans tous les cas, chaque archipel interpelle les territoires de la métropole dans leur capacité à organiser de proche en proche une interterritorialité au service de l'efficacité économique et du bien être des actifs.

► **Entre les archipels : émergence de synergies métropolitaines.**

Les deux niveaux de lecture précédents décomposent le système métropolitain et permettent ainsi de se saisir plus simplement d'une partie de la complexité du système. Mais celle-ci demeure, et c'est bien elle qui pose de redoutables problèmes de fonctionnement au quotidien et qui exige des politiques métropolitaines pour y faire face.

Les six archipels relèvent de deux grandes catégories qui permettent de décomposer une dernière fois la complexité : d'une part les archipels proprement productifs (les trois premiers), dont les logiques en réseaux sont très fortes, et souvent semblables ; d'autre part les archipels qu'on qualifiera globalement de résidentiels, dans le sens où leurs activités ne sont pas exportatrices mais avant tout dédiées au fonctionnement de la métropole elle-même et à sa promotion.

C'est cette double combinaison qui sera observée ici — en fin de document — pour commencer à faire émerger des interpellations stratégiques visant l'ensemble de l'aire métropolitaine, et non plus seulement tel ou tel de ses territoires ou systèmes d'activités.

► **La place du système métropolitain Aix-Marseille-Provence dans les systèmes englobants.**

Enfin, la lecture fine des archipels et de leurs articulations ne doit pas conduire à oublier qu'ils sont en réalité des fractions de systèmes plus amples, et parfois de beaucoup.

Une étude* en parallèle permet de se faire une idée du poids des entreprises multinationales dans chacun des six systèmes d'activités : transformation des ressources 75 %, production mondialisée 50 %, portuaire et logistique 40 %, promotion urbain et fonctions support 30 %, encadrement public 4,5 % (ce dernier archipel étant lui largement lié au système national des administrations et services publics).

Il reste donc largement à prolonger ce travail et informer les relations qui dessinent d'autres géographies tout autour de l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence, et parfois très loin d'elle par des réseaux intercontinentaux ou mondialisés. C'est parce qu'Aix-Marseille-Provence a pris place dans ces réseaux qu'elle est aujourd'hui à proprement parler une métropole.

* « Pouvoirs et attractivités de la Métropole Aix-Marseille-Provence dans les réseaux mondiaux d'entreprises multinationales », Université de Lausanne – Céline Rozenblat, Antoine Bellwald, Paola Gomez, pour le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires et la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence

Précisions méthodologiques

Notre représentation s'appuie sur la superposition de deux couches :

- **une carte** : pour restituer la complexité des économies de la métropole

- **un schéma** : pour simplifier et donner à voir les effets de système

Pour saisir ces mondes de travail, nous avons réuni plusieurs types de données, en recoupant les travaux produits dans le cadre des chantiers de la Mission interministérielle, des travaux des agences d'urbanisme, des données INSEE, de la CCIMP, etc.

Pour chaque carte, le fond représente le nombre de salariés de l'archipel, traité à l'échelle communale, en 2010. Pour effectuer ce traitement, nous avons utilisé la NAF38 (découpage en 38 secteurs d'activités effectué par l'INSEE). Si ce découpage est parfois simplificateur — les secteurs d'activités peuvent être déclinés en plus de 700 catégories par l'INSEE — cette base de données nous permet de saisir les actifs à leur lieu de résidence et ainsi de comprendre les logiques de flux et d'interdépendances entre territoires. Les potentiels décalages existants par rapport à des études de filières approfondies sont dus à ce découpage en 38 secteurs et au jeu de vases communicants entre les différents archipels (certains emplois de l'archipel des fonctions support ou de la transformation des ressources étant considérés comme de la logistique par les acteurs de la filière par exemple).

Le recouplement entre archipels et secteurs d'activités est le suivant :

ARCHIPEL DE L'ENCADREMENT PUBLIC

NZ : Activités de services administratifs et de soutien

OZ : Administration publique

PZ : Enseignement

QA : Activités pour la santé humaine

QB : Hébergement médico-social et social et action sociale sans hébergement

UZ : Activités extraterritoriales

ARCHIPEL DOMESTIQUE DES FONCTIONS SUPPORTS

AZ : Agriculture, sylviculture et pêche

CA : Fabrication de denrées alimentaires, de boissons et de produits à base de tabac

CB : Fabrication de textiles, industries de l'habillement, industrie du cuir et de la chaussure

CH : Métallurgie et fabrication de produits métalliques à l'exception des machines et des équipements

EZ : Production et distribution d'eau ; assainissement, gestion des déchets et dépollution

FZ : Construction

GZ : Commerce ; réparation d'automobiles et de motocycles

CM : Autres industries manufacturières ; réparation et installation de machines et d'équipements

TZ : Activités des ménages en tant qu'employeurs ; activités indifférenciées des ménages en tant que producteurs de biens et services pour usage propre

ARCHIPEL DE LA PROMOTION ET DE LA MUTATION URBAINE

IZ : Hébergement et restauration

JA : Edition, audiovisuel et diffusion

JB : Télécommunications

JC : Activités informatiques et services d'information

KZ : Activités financières et d'assurance

LZ : Activités immobilières

MA : Activités juridiques, comptables, de gestion, d'architecture, d'ingénierie, de contrôle et d'analyses techniques

RZ : Arts, spectacles et activités récréatives

SZ : Autres activités de services

ARCHIPEL DE LA PRODUCTION MONDIALISÉE

CF : Industrie pharmaceutique

CG : Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique ainsi que d'autres produits minéraux non métalliques

CI : Fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques

CJ : Fabrication d'équipements électriques

CK : Fabrication de machines et équipements (non compris ailleurs)

CL : Fabrication de matériels de transport

MB : Recherche-développement scientifique

MC : Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques

ARCHIPEL DE LA TRANSFORMATION DES RESSOURCES

BZ : Industries extractives

CD : Cokéfaction et raffinage

DZ : Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné

CE : Industrie chimique

CC : Travail du bois, industries du papier et imprimerie

ARCHIPEL LOGISTIQUE ET PORTUAIRE

HZ : Transports et entreposage

Légende cartographique commune

INFRASTRUCTURES

+++++ Voie ferrée

• Gare

✈ Aéroport

==== Autoroute

NOMBRE DE SALARIÉS

(au lieu de résidence en 2010)

	Inférieur à 500
	De 500 à 2 500
	De 2 500 à 10 000
	De 10 000 à 50 000
	Supérieur à 50 000

✕ PME

L'ARCHIPEL PORTUAIRE ET LOGISTIQUE

46 730 emplois en 2010 (6,7 % du total métropolitain), en baisse stabilisée pour 2007-2010

Transports par mer, terre, fer, air, fleuve : grand port méditerranéen, la métropole d'Aix-Marseille-Provence est, en France, la métropole multimodale par excellence, un double carrefour international nord-sud et est-ouest. C'est aussi une plateforme logistique pour toute la région PACA, un nœud de redistribution pour le grand sud-est. Le port, les transports et la logistique assument une fonction économique multitâche, et constitue une base historique du rayonnement métropolitain. Ce sont aussi des mondes de travail, avec leur culture, leur ancrage territorial, leur puissante contribution à l'aménagement et la forme concrète de la métropole, leurs flux permanents et leurs impacts dans la vie métropolitaine.

Une géographie de hubs spécialisés

Cet ensemble s'organise à l'échelle de toute l'aire métropolitaine (et même au-delà) en cinq hubs, qui sont chacun des sous-systèmes de l'archipel portuaire et logistique.

► Côté mer

• **le hub de Fos-sur-Mer / Port-de-Bouc / Martigues**, grand port pétrolier (qui a commencé à évoluer vers de nouvelles fonctions), port vraquier, port conteneurs qui travaille à reconquérir sa place sur la façade méditerranéenne ;

• **le hub marseillais des services portuaires auxiliaires**, port de voyageurs et escale de croisière, mais aussi plateforme de transport combiné, de fret spécialisé, et de réparation navale.

► Côté terre

• **le hub de Salon-de-Provence / Miramas**, qui se prolonge à l'ouest dans la Crau, et sert de porte d'entrée logistique de la métropole pour les activités de transport routier et d'interface avec le nord et l'ouest.

• **le hub d'Aix-les-Milles / Bouc-Bel-Air**, qui joue plutôt une fonction logistique à l'échelle régionale pour les chaînes généralistes ou spécialisées de la grande distribution, du fait de sa position sur les grands axes de transit autoroutiers de PACA.

• **Entre les deux : le hub de Vitrolles / Marignane / Berre-L'Étang**, cœur du réseau des infrastructures terrestres de la métropole, doublé de l'aéroport de Marignane, accueille un mixte de différentes fonctions sans toutefois tirer entièrement parti de sa position de carrefour.

L'interpellation stratégique

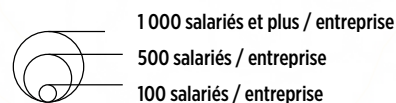
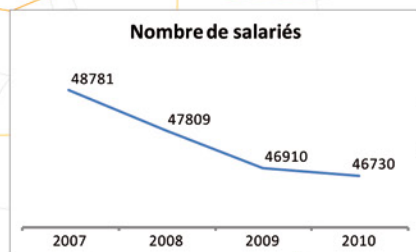
Le système que forment ces cinq hubs interpelle les capacités de la future métropole sur trois registres :

1. Améliorer l'accessibilité des espaces économiques logistiques et industriels

dont les potentiels en emplois sont grevés par les lacunes de l'articulation à l'échelle métropolitaine.

2. Promouvoir le rôle structurant du Port et de la plateforme industrialo-portuaire dans la dynamique économique de la métropole, en lien notamment avec les autres archipels les plus concernés : transition énergétique et production mondialisée.

3. Anticiper le manque de foncier en misant sur les complémentarités entre les pôles et en veillant à régénérer les espaces déjà occupés. Cette régulation passe par un cadre de référence et une organisation pour la gestion partenariale et le renouvellement du foncier économique à l'échelle de la future métropole.



LES FONCTIONS DE TRANSITION INTERMODALES

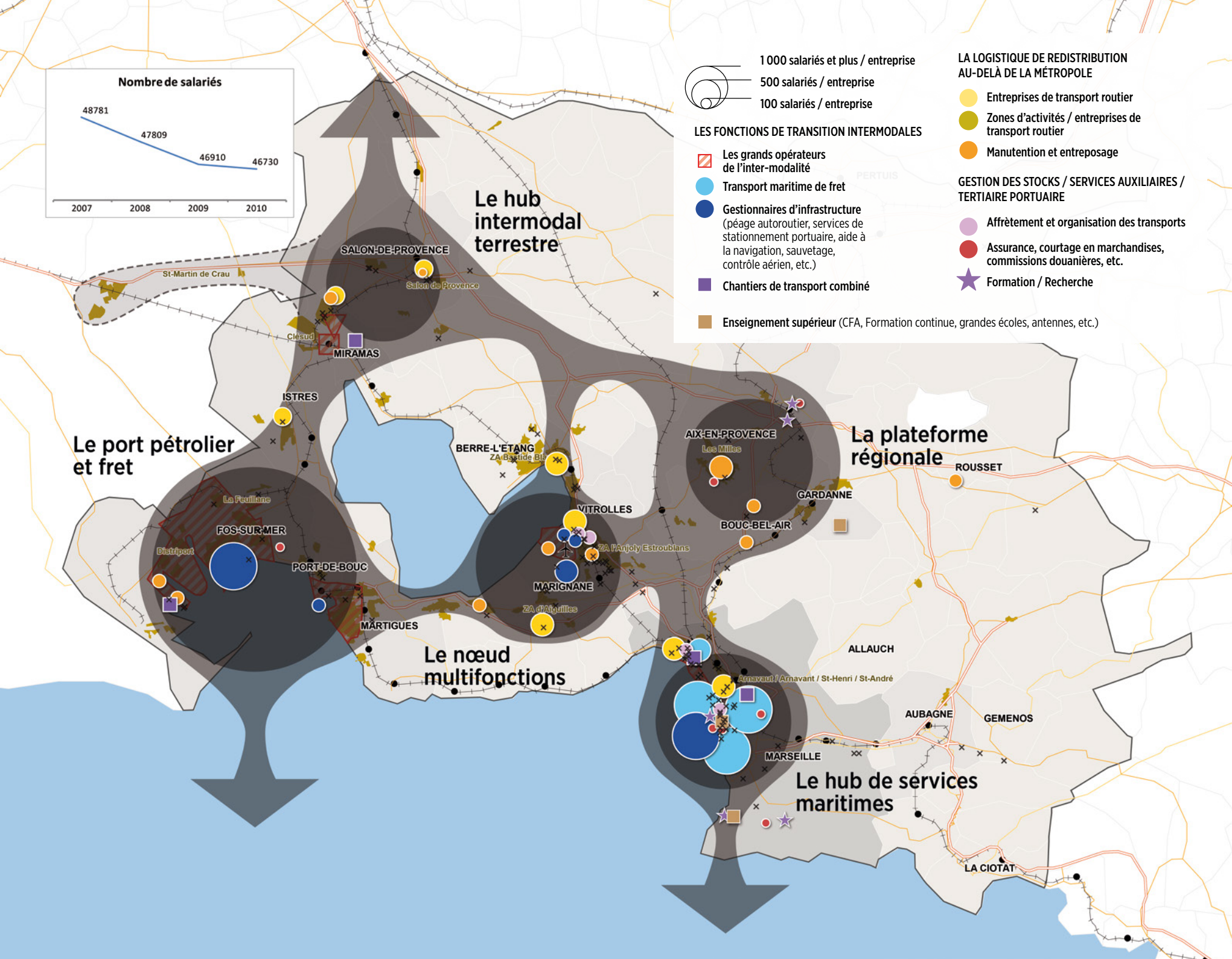
- Les grands opérateurs de l'inter-modalité
- Transport maritime de fret
- Gestionnaires d'infrastructure (péage autoroutier, services de stationnement portuaire, aide à la navigation, sauvetage, contrôle aérien, etc.)
- Chantiers de transport combiné
- Enseignement supérieur (CFA, Formation continue, grandes écoles, antennes, etc.)

LA LOGISTIQUE DE REDISTRIBUTION AU-DELÀ DE LA MÉTROPOLIS

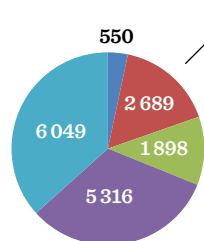
- Entreprises de transport routier
- Zones d'activités / entreprises de transport routier
- Manutention et entreposage

GESTION DES STOCKS / SERVICES AUXILIAIRES / TERTIAIRE PORTUAIRE

- Affrètement et organisation des transports
- Assurance, courtage en marchandises, commissions douanières, etc.
- Formation / Recherche



02 L'ARCHIPEL DE LA TRANSFORMATION DES RESSOURCES



16 500 emplois en 2010 (2,3 % du total métropolitain), en baisse pour 2007-2010

L'économie est en train de passer progressivement de la production de valeur ajoutée par la consommation des ressources à la production de valeur ajoutée par la circulation des ressources (transformation, recyclage). La métropole d'Aix-Marseille-Provence, grande région chimique, énergétique, voire extractive, est au front de cette bifurcation, laquelle mobilise profondément l'appareil scientifique du territoire, ses centres de recherche, d'innovation, de transfert et de formation technologique. Les catégories industrielles actuelles (pétrochimie, mines, hydroélectricité, électricité nucléaire, énergies renouvelables...) vont se recomposer en combinant leurs offres et leurs process, par conséquent leurs compétences et leurs monde de travail. Les considérer ensemble dans l'archipel de la transformation des ressources, c'est contribuer à donner forme à la métropole qui est en train d'advenir.

Quatre sous-ensembles

Celle-ci s'organise actuellement en quatre sous-ensembles :

- **Autour de l'Étang de Berre**, la chimie, ses héritages et leur reconversion. L'époque de la toute puissante pétrochimie est révolue, mais les activités multiples à partir des dérivés des hydrocarbures ne sont pas finies pour autant. La chimie, science de la nature et de la transformation de la matière est plus que jamais appelée à devenir une des sciences de l'environnement.

- **D'Aix à Cadarache**, la base technologique de la vallée des énergies. L'eau, l'atome, les énergies renouvelables y sont l'objet d'approfondissement ou de développement de savoirs innovants, héritiers de décennies voire de siècles d'intelligence collective, comme l'atteste le génie hydraulique déployé historiquement à partir des bassins de la Durance et du Verdon.

- **À Marseille / Aubagne / La Ciotat**, la place maritime des énergies renouvelables tournée vers la mer et le solaire, et appuyée également sur le puissant appareil de recherche et de formation supérieur de Marseille.

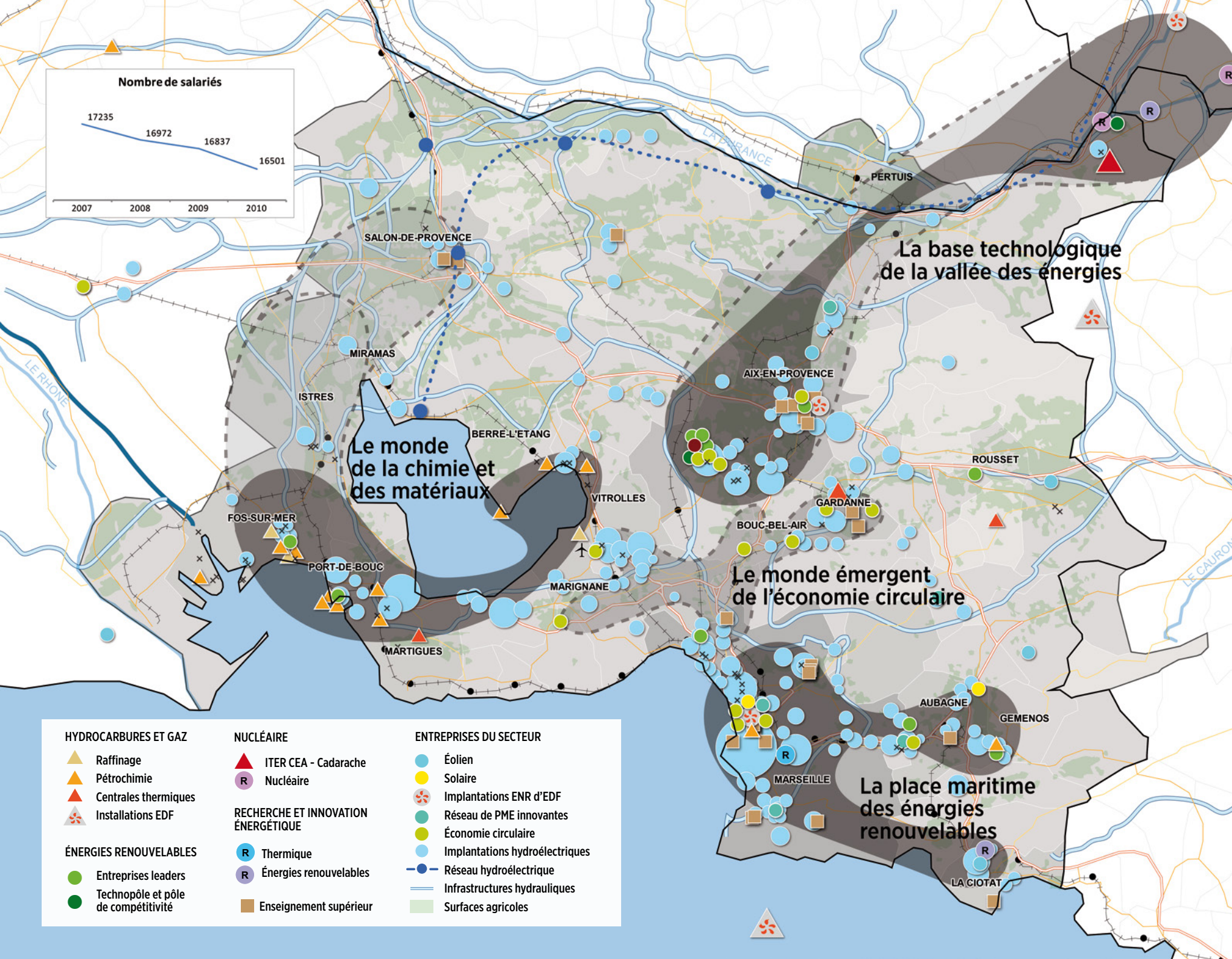
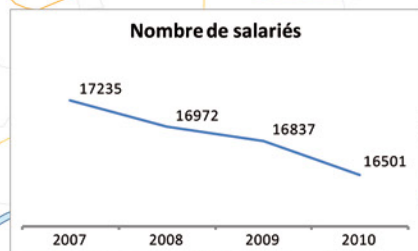
- **À la croisée des trois sous-ensembles précédents, de Marignane à Gardanne**, le monde émergent de l'économie circulaire, dont il reste à confirmer les potentiels et les promesses. Lesquels vont sans doute commencer à se réaliser un peu partout dans la métropole, mais pourraient contribuer à spécifier la fonction de ce territoire d'interface au cœur du système, héritier notamment d'activités extractives.

L'interpellation stratégique

Le système que forment ces quatre sous-ensembles interpelle les capacités de la future métropole de deux façons :

- 1. Appuyer la circulation professionnelle des actifs et des offres d'emploi entre les différents mondes de travail de l'archipel de la transformation des ressources**, encore trop cloisonnés territorialement, socialement, culturellement ou fonctionnellement. Entre les mondes de conception (recherche, innovation) et les mondes de production et de services, de l'archipel de transformation des ressources, il faut faciliter par tous les moyens les parcours des actifs et des « aventures » professionnelles et entrepreneuriales.

- 2. Appuyer l'émergence du « chaînon manquant »**, au cœur de l'archipel, celui qui permettrait de mieux territorialiser l'économie circulaire de la métropole, en lien avec ses différents sous-ensembles productifs et technologiques. Là aussi, cette émergence ne peut pas être l'affaire des seules entreprises et communes concernées, mais doit faire l'objet d'une volonté de soutien préférentiel de toute la métropole.



HYDROCARBURES ET GAZ

- Raffinage
- Pétrochimie
- Centrales thermiques
- Installations EDF

ÉNERGIES RENOUVELABLES

- Entreprises leaders
- Technopôle et pôle de compétitivité

NUCLÉAIRE

- ITER CEA - Cadarache
- Nucléaire

RECHERCHE ET INNOVATION ÉNERGÉTIQUE

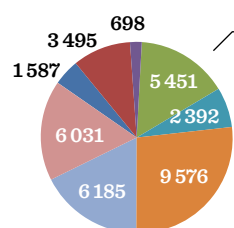
- Thermique
- Énergies renouvelables
- Enseignement supérieur

ENTREPRISES DU SECTEUR

- Éolien
- Solaire
- Implantations ENR d'EDF
- Réseau de PME innovantes
- Économie circulaire
- Implantations hydroélectriques
- Réseau hydroélectrique
- Infrastructures hydrauliques
- Surfaces agricoles

La place maritime des énergies renouvelables

35 400 emplois en 2010 (5 % du total métropolitain), **en baisse stabilisée pour 2007-2010**



Fabrication d'équipements électriques

Fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques

Fabrication de machines et équipements

Fabrication de matériels de transport

Recherche - développement scientifique

Autres activités spécialisées, scientifiques et techniques

Industrie pharmaceutique

Fabrication de produits en caoutchouc et en plastique...

L'archipel de la production mondialisée c'est l'ensemble des secteurs producteurs de valeur ajoutée exportable et dont la matière première vient avant tout de la science, de la technologie et des savoirs innovants. On y retrouve pratiquement toutes les branches industrielles de production de biens d'équipement, de services productifs, voire de biens à la personne mais désignées désormais par les champs technologiques qui les fédèrent. Les centres de recherche, les laboratoires de recherche-développement, les technopôles, les tissus de PME innovantes, en sont les marqueurs très localisés, qui dessinent plusieurs « grappes de compétences », étroitement liées les unes aux autres.

Les « grappes de compétences »

• Autour de Marseille et de ses hôpitaux universitaires, **la grappe des technologies du vivant**, de la chimie moléculaire, de la pharmacie, de la santé humaine et environnementale, la neurologie et l'immunologie ;

• À Marseille / Aix-en-Provence / Le Rousset, et diffusant dans tout l'est de la métropole, **la grappe des technologies numériques et électroniques**, qui concerne tous les secteurs productifs, en lien avec les entreprises de contenu, de software, et l'économie numérique (40 000 emplois).

• Centrée sur Marignane / Vitrolles et l'Étang de Berre, **la grappe de l'aéronautique**, portée par

Airbus Helicopter et fédérée par le projet Henri Fabre ;

• En lien avec la dynamique impulsée à Toulon, **la grappe des ingénieries de la mer**, arrimée à La Ciotat / Marseille, d'une grande variété de finalités (exploitation off shore, exploration des fonds marins, loisirs nautiques, énergies marines, etc.).

Mais cette présentation « sectorisée » doit s'effacer derrière la dynamique de l'archipel dont les milieux innovateurs fonctionnent à condition de fertilisation croisée. De ce point de vue, le nouveau technopôle de l'Arbois est, avec la place marseillaise (Château-Gombert et Luminy), un des espaces de forte hybridation potentielle, processus qui reste cependant un enjeu crucial pour les entreprises et organismes qu'il sollicite.

L'interpellation stratégique

Le système que forment ces quatre grappes de compétences interpelle les capacités de la future métropole de trois manières :

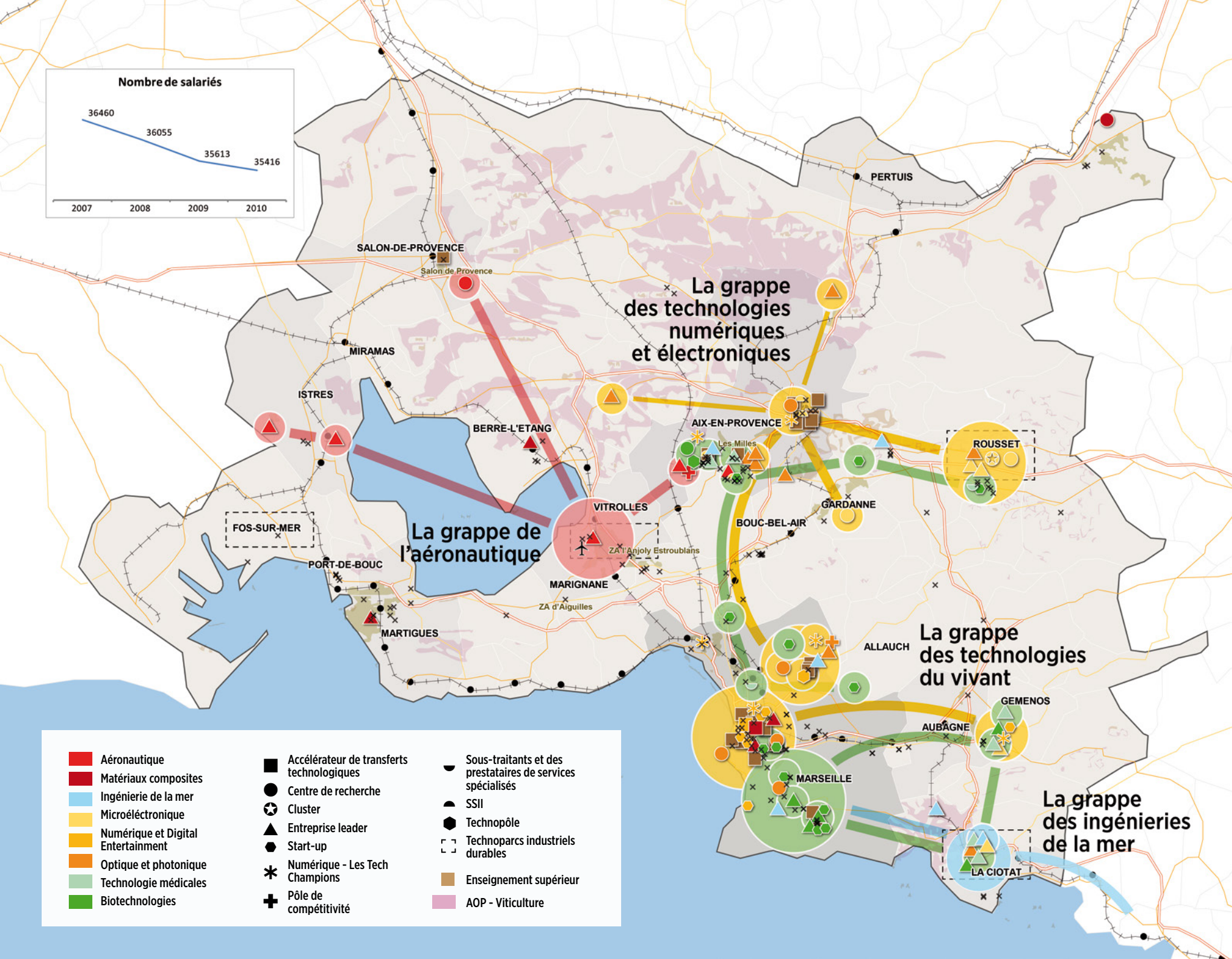
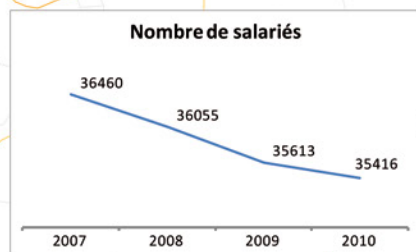
1. Favoriser la logique de réseau et la variété de localisation des sites qui s'agrégeront aux grappes d'innovation productive. Même si des pôles structurants s'affirment dans la carte de la production mondialisée, elle montre surtout la capacité de presque tous les territoires à contribuer de diverses façons à telle ou telle « grappe » technologique. De ce point de vue, le relatif déficit de l'ouest métropolitain, à tempérer par la pré-

sence puissante des activités de transformation des ressources, elles-aussi très technologiques (en témoigne le lancement récent du projet dirigeable à charge lourde à Istres) invite à mieux intégrer les potentiels qu'il représente dans la dynamique technopolitaine.

2. Lutter contre les effets ségrégatifs de la dynamique technopolitaine. Comme toujours dans cette dynamique, la structure d'emplois et de métiers des activités ici considérées (beaucoup d'ingénieurs, de chercheurs, de techniciens supérieurs, d'entrepreneurs, etc.) favorise un renchérissement des places résidentielles, qui tend à fabriquer des espaces de « l'entre soi », et à l'affirmation de micro-fractures partout dans les territoires. Seule une offre globale de services, espaces et biens publics peut contrecarrer, à l'échelle de la métropole, ces logiques ségrégatives.

3. Organiser l'hybridation, en particulier là où se croisent déjà des « mondes technologiques » différents, pour contribuer à les décloisonner, à travers des tiers-lieux et des événements réguliers ou occasionnels d'innovation ouverte. De ce point de vue, il faut dépasser l'isolement du technopôle, trop homogène, au profit du système de technopôles en réseaux qui assumeront résolument les deux enjeux précédents.

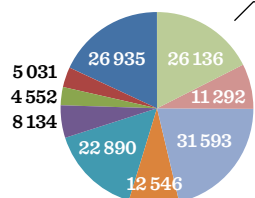
4. Structurer et conforter le positionnement international de la métropole, par des activités et fonctions spécifiques qui lui assurent son rayonnement.



- | | | |
|--|--|---|
| ■ Aéronautique | ■ Accélérateur de transferts technologiques | ◐ Sous-traitants et des prestataires de services spécialisés |
| ■ Matériaux composites | ● Centre de recherche | ◐ SSII |
| ■ Ingénierie de la mer | ✱ Cluster | ◐ Technopôle |
| ■ Microélectronique | ▲ Entreprise leader | ◐ Technoparc industriels durables |
| ■ Numérique et Digital Entertainment | ● Start-up | ■ Enseignement supérieur |
| ■ Optique et photonique | ✱ Numérique - Les Tech Champions | ■ AOP - Viticulture |
| ■ Technologie médicales | ✱ Pôle de compétitivité | |
| ■ Biotechnologies | | |

04 L'ARCHIPEL DE LA PROMOTION ET DE LA MUTATION URBAINES

149 100 emplois en 2010 (21,2 % du total métropolitain), **en croissance pour 2007-2010**



Il s'agit ici de considérer toutes les activités, les fonctions, les métiers et les mondes de travail qui produisent une valeur ajoutée à partir de la ville en tant que telle et à travers ses marchés urbains (marchés immobilier, festif et récréatif, culturel et artistique, de services intellectuels, d'informations, etc.). Cette valeur ajoutée, alimentée par la dynamique de la qualité urbaine et de la promotion du territoire métropolitain, n'est pas exportée ou inscrite dans une circulation au-delà de la métropole, comme pour le cas des archipels précédents. Elle est consommée sur place et c'est l'intensité de cette production-consommation urbaine qui fait en grande partie le rayonnement métropolitain, y compris par l'attractivité à l'égard des actifs et ménages consommateurs autant que producteurs des nouvelles qualités urbaines. Le fait que cet archipel soit le seul clairement en croissance d'emplois, même à travers la crise actuelle, est sans doute la preuve la plus explicite de la trajectoire de promotion métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence.

Deux pôles dominants et un troisième potentiel

Par nature, cet archipel est aussi le plus concentré, le plus polarisé, avec :

• **Le pôle marseillais, très ramassé sur la vaste opération de mutation du centre**

qu'est Euroméditerranée, dont on voit bien désormais la dynamique à la fois immobilière, culturelle, touristique, événementielle, etc. Cette puissante opération d'urbanisme d'État ne résume pas toute la mutation marseillaise en cours, qui semble devoir enfin faire « décoller » la fonction de capitale (y compris culturelle) de Marseille stricto-sensu, grâce à une multitude de lieux, de réseaux, et d'initiatives.

• **Le pôle d'Aix-en-Provence, historiquement assis sur son patrimoine et son capital de ville intellectuelle**, héritière des fonctions nobiliaires et élitaires (université, arts et festivals, commerce haut de gamme, conseils), et qui connaît aussi sa mutation-promotion urbaine (opération Sextius-Mirabeau, Aménagement des Provençales, et suites).

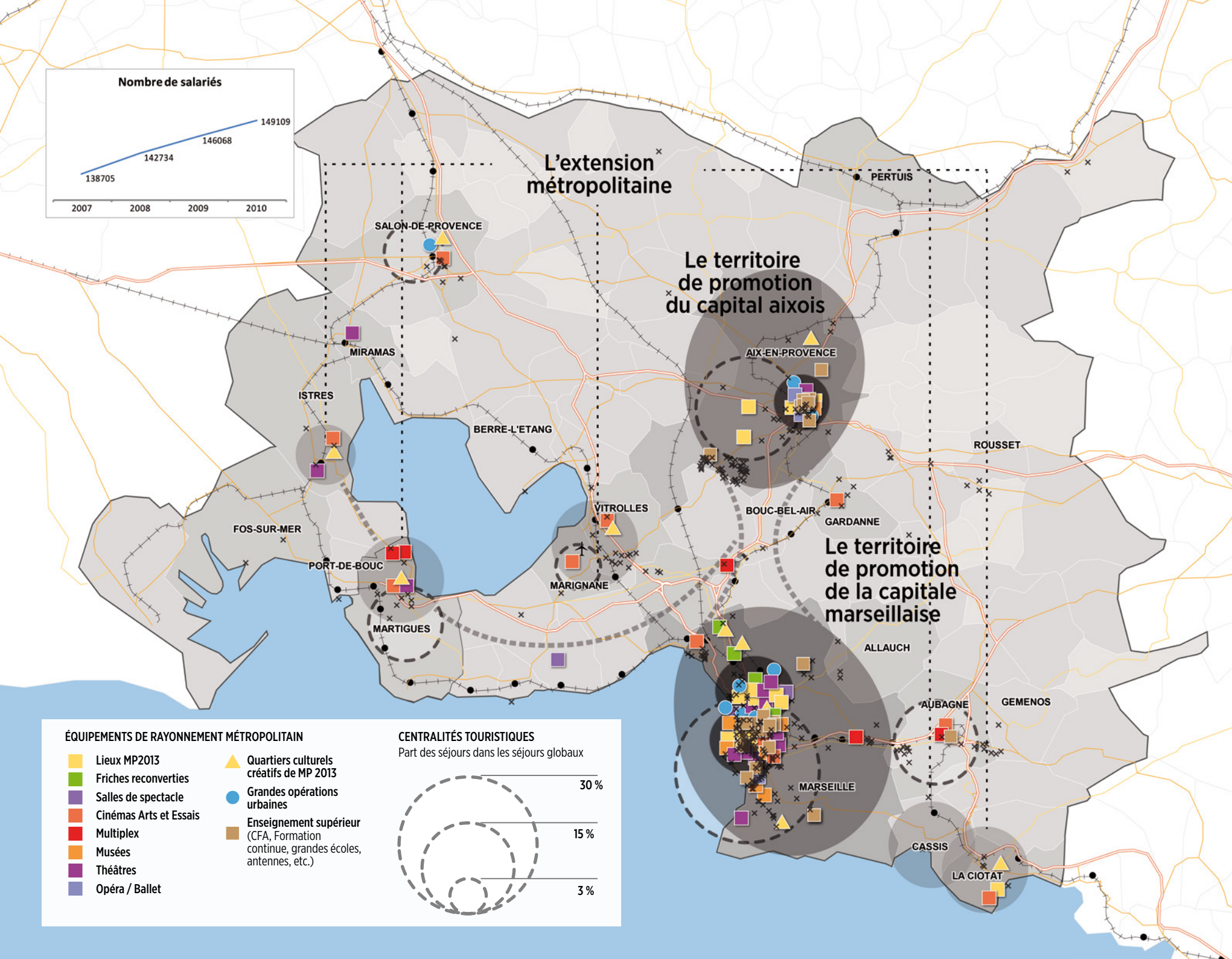
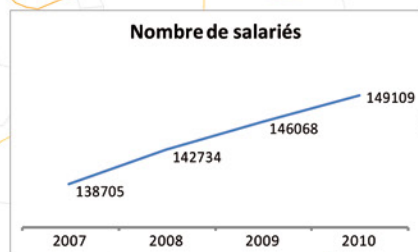
Au-delà de ce duopole « capitale + capital », l'archipel s'étend par la promotion de nouveaux espaces urbains et culturels de qualité, susceptible de fixer à leur tour la processus de production-consommation de la valeur ajoutée urbaine. C'est sans doute du côté de **Martigues / Istres / Vitrolles et Marignane** que cette perspective semble la plus engagée.

L'interpellation stratégique

Le système que pourrait former ce duopole élargi interpelle les capacités de la future métropole à deux égards :

1. Au cœur de Marseille et d'Aix, pour contrecarrer les effets de tri social et d'éviction que génèrent inmanquablement la promotion et la mutation urbaine, et qui alimentent inlassablement toute la dynamique ségrégative métropolitaine. C'est tout l'enjeu de la cohésion sociale et territoriale.

2. À Martigues, Istres, Vitrolles et Marignane mais aussi à partir de tous les centres urbains de qualité, pour aider ces pôles de vie à franchir un seuil qualitatif dans leur attractivité, et soutenir les offres, notamment culturelles, qui peuvent concourir à leur promotion à l'échelle de toute la métropole. Une métropole de la superficie d'Aix-Marseille-Provence ne peut pas se permettre de concentrer l'offre d'urbanité sur seulement deux places privilégiées. La construction métropolitaine invite au contraire à diversifier, mieux reconnaître, et « multi-localiser » cette offre.



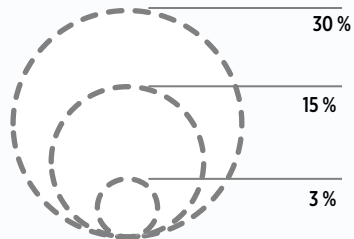
ÉQUIPEMENTS DE RAYONNEMENT MÉTROPOLITAIN

- Lieux MP2013
- Friches reconverties
- Salles de spectacle
- Cinémas Arts et Essais
- Multiplex
- Musées
- Théâtres
- Opéra / Ballet

- ▲ Quartiers culturels créatifs de MP 2013
- Grandes opérations urbaines
- Enseignement supérieur (CFA, Formation continue, grandes écoles, antennes, etc.)

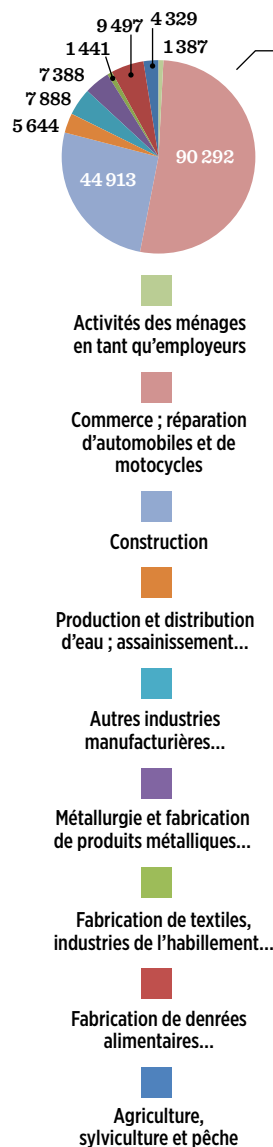
CENTRALITÉS TOURISTIQUES

Part des séjours dans les séjours globaux



05 L'ARCHIPEL DOMESTIQUE DES FONCTIONS SUPPORT

172 780 emplois en 2010 (24,5 % du total métropolitain), **en baisse pour 2007-2010**



Toutes les approches qui précèdent ne doivent pas faire perdre de vue une réalité fondamentale : la métropolisation est aussi un fait quotidien, à travers lequel des ménages, des entreprises, des individus et des organisations, développent et recourent à des activités qu'on qualifiera d'ordinaires, au sens de quotidiennes. Le commerce et les services de base aux ménages, les services urbains collectifs (la plus grande partie sera considérée cependant dans l'archipel suivant), la petite production industrielle destinée aux marchés locaux, le bâtiment-travaux publics et la construction de logements, les activités de réparation, de maintenance (en particulier des produits automobiles) font les mondes de travail indispensables à la vie métropolitaine de tous les jours, et une contribution décisive à la qualité de son fonctionnement, laquelle, comme on le sait, fait légitimement débat dans l'aire métropolitaine. On aurait pu regrouper ces fonctions domestiques support avec les fonctions d'encadrement public des collectivités locales et des administrations (archipel suivant), mais étant donné le poids de l'ensemble (les deux-tiers de l'emploi), il est intéressant de les lire séparément.

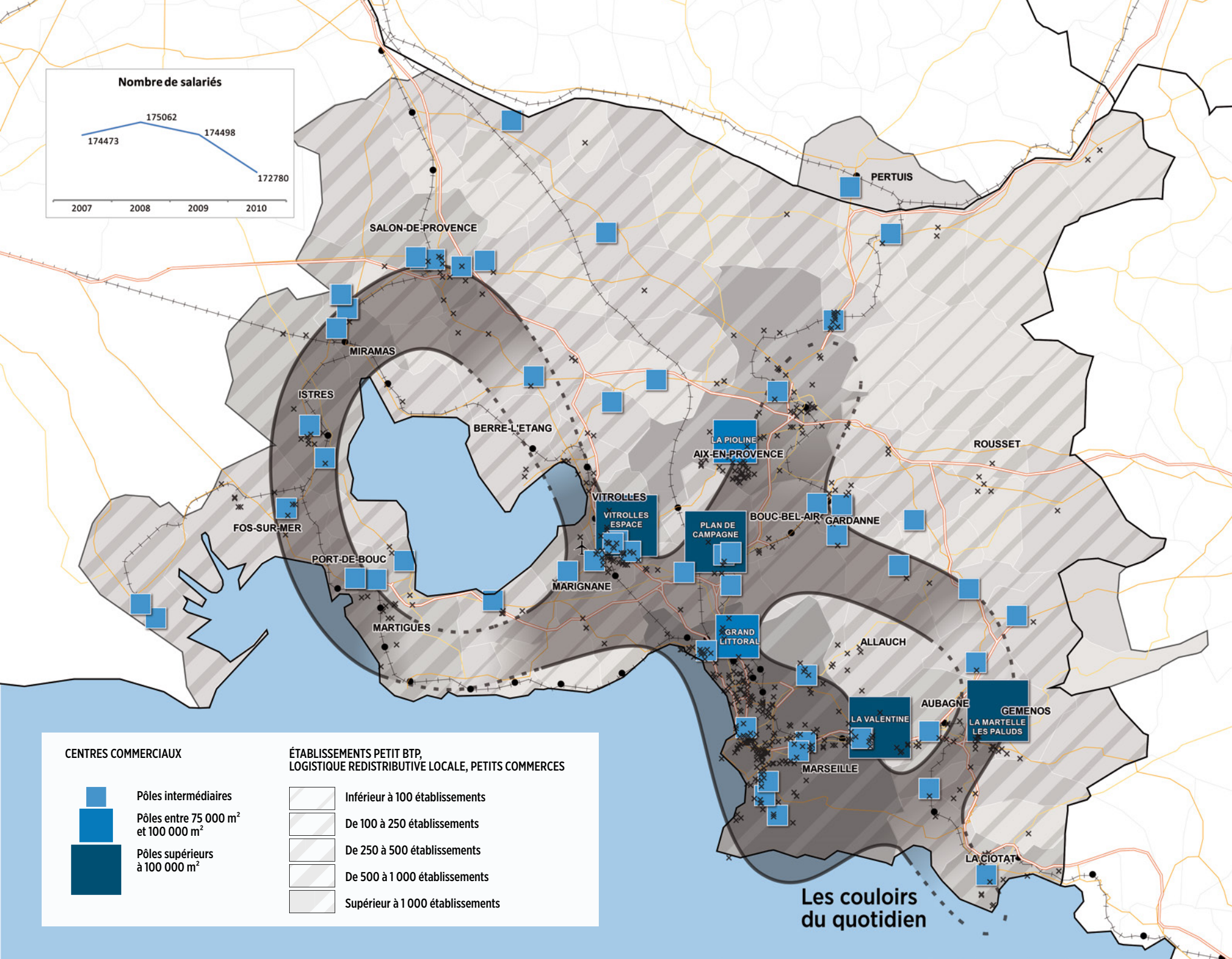
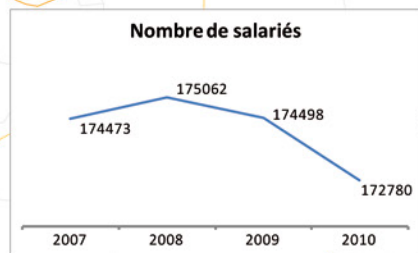
Un continuum urbain

Contrairement à tous les autres archipels, celui des fonctions domestiques support ne s'organise pas en pôles, plaques, grappes ou sous-ensembles, mais **au fil du continuum urbain** qui est, de fait, la forme la plus immédiatement saisissable du fait métropolitain d'Aix-Marseille-Provence. On a choisi d'en rendre compte à travers **la géographie des plateformes de grande distribution et centres commerciaux**, particulièrement structurant du quotidien métropolitain. Il en ressort un **« grand huit » de corridors**, presque continus, autour de l'Étang de Berre d'une part et de la chaîne de l'Étoile d'autre part, avec des prolongements vers l'est (direction Toulon), voire le nord (basse Durance).

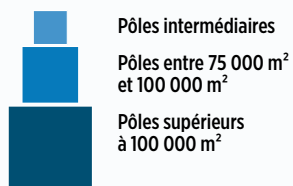
L'interpellation stratégique

Le système que dessine ce « grand huit » de corridors urbanisés interpelle les capacités de la future métropole à bien distinguer :

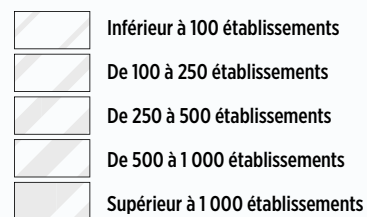
- 1. La nécessité de faciliter la mobilité quotidienne au sein de ce « grand huit »,** sinon dans son ensemble, du moins segment par segment, selon des intensités très variables, et préférentiellement par une offre alternative au tout automobile.
- 2. La nécessité, tout aussi essentielle, de ne pas fonder le projet métropolitain sur ce seul « grand huit »,** qui réduirait l'économie métropolitaine au seul archipel domestique des fonctions support.



CENTRES COMMERCIAUX



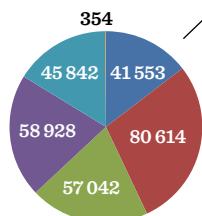
ÉTABLISSEMENTS PETIT BTP, LOGISTIQUE REDISTRIBUTIVE LOCALE, PETITS COMMERCES



**Les couloirs
du quotidien**

06 L'ARCHIPEL DE L'ENCADREMENT PUBLIC

284 330 emplois en 2010 (40,3 % du total métropolitain), **en croissance stabilisée pour 2007-2010**



A travers ses 93 communes, dont 23 de plus de 10 000 habitants, l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence bénéficie d'une solide présence d'administrations et de services publics, dont la géographie ne présente aucune surprise, puisqu'elle est celle de l'armature hiérarchisée des centralités urbaines. On y retrouve la gamme, plus ou moins complète selon la place des villes dans la hiérarchie, des administrations locales ou déconcentrées, des établissements d'éducation, de santé, de justice, de sécurité publique, etc.

La géographie de base des centralités de service et places de commandement

• **La centralité marseillaise, de loin la plus dotée, la plus complète et la plus rayonnante**, en particulier en matière de services de santé, et en position de commandement de tous les services publics ;

• **La centralité aixoise, héritière de la ville de Parlement**, surtout marquée par son offre universitaire et ses instances judiciaires ;

• **Huit centres relais** (Aubagne, La Ciotat, Gardanne, Vitrolles-Marignane, Martigues-Port de Bouc, Istres, Miramas, Salon-de-Provence) dont l'offre de services publics correspond à la taille de villes de 20 000 à 50 000 habitants, mais dont la montée en gamme est bloquée par la proximité des deux centralités dominantes.

• **Des réseaux intégrateurs fins** pour connecter les centralités de base aux centralités de services, y compris directement au niveau majeur sans appui sur les centres relais, comme pour une large part des communes du bassin et de l'arrière-pays aixois.

L'interpellation stratégique

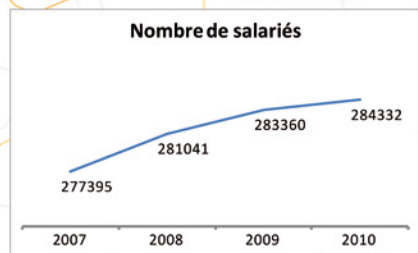
Le système de l'encadrement public interpelle les capacités de la future métropole à :

1. Soutenir le rayonnement de l'offre externe des services publics, qui est aussi un facteur d'attractivité métropolitaine, jusqu'à l'échelle nationale voire internationale, par exemple dans le domaine universitaire. Ce rayonnement converge avec celui que portent d'autres archipels, notamment celui de la promotion et la mutation urbaine, ou celui de la production mondialisée par exemple dans le domaine de la santé et du génie génétique. Le cœur de cible de cette convergence c'est en premier lieu Marseille, en second lieu Aix-en-Provence.

2. Expliciter les intérêts réciproques entre le niveau métropolitain de l'encadrement public, et les pôles de proximité qui le relaient. Chaque centralité de services est depositaire d'une part de l'économie de l'encadrement public et peut se sentir légitime quant à l'organisation de cette part. Mais le

côtoiement de ces offres autonomes de centralité ne fait pas l'encadrement à lui-seul : c'est la mise en système qui assure la force du service public d'une façon globale. Il y a donc un accord à trouver et à faire vivre entre autonomie de services par des pôles de proximité et qualité de l'encadrement public global par l'intégration métropolitaine.

3. Travailler à rééquilibrer progressivement le rapport entre les trois archipels productifs (logistique et portuaire, transformation des ressources, production mondialisée, soit 14 % de l'emploi de l'emploi total), et l'archipel de l'encadrement public (40,3 %), considérant que les deux autres archipels (l'archipel domestique des fonctions support et l'archipel de la promotion et de la mutation urbaine) combinent le public et le privé.



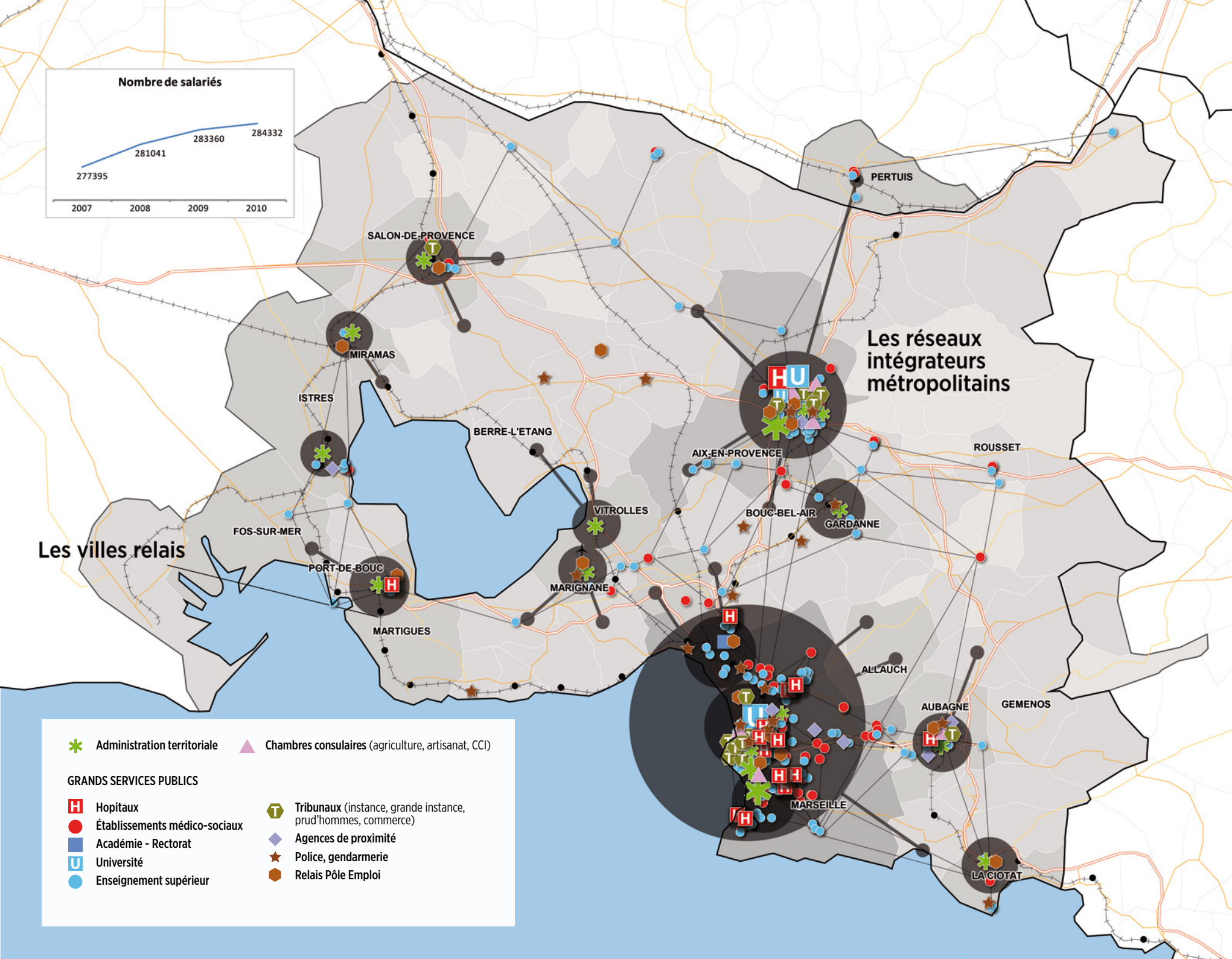
Les villes relais

Les réseaux
intégrateurs
métropolitains

* Administration territoriale ▲ Chambres consulaires (agriculture, artisanat, CCI)

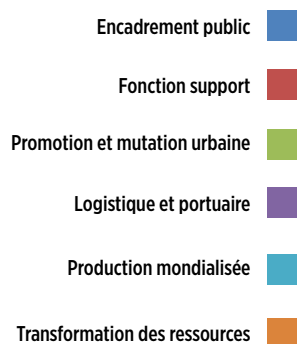
GRANDS SERVICES PUBLICS

H Hopitaux	T Tribunaux (instance, grande instance, prud'hommes, commerce)
● Établissements médico-sociaux	◆ Agences de proximité
■ Académie - Rectorat	★ Police, gendarmerie
U Université	■ Relais Pôle Emploi
● Enseignement supérieur	



DES ARCHIPELS AU PROJET MÉTROPOLITAIN

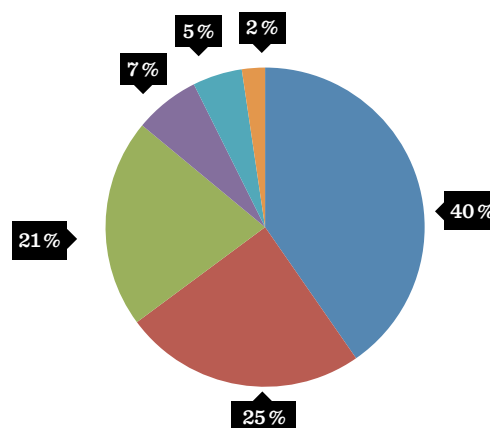
Les archipels, et les systèmes qu'ils composent, ne sont pas le projet métropolitain en lui-même. Les cartes ici présentes, ne sont donc pas l'expression spatiale que ce projet métropolitain devra se donner, et qui reste à élaborer dans un processus collectif et négocié. Mais ces cartes et analyses des archipels de travail, et des systèmes fonctionnels qu'ils composent, contribuent à poser des questions stratégiques aux territoires et à organiser le débat métropolitain qui les interpelle.



Économies et territoires : quelles dynamiques ?

La première conclusion provisoire qu'on peut tirer de l'étude des archipels n'est pas immédiatement spatiale. L'étude montre d'abord **une très forte inégalité des poids respectifs des différents groupements d'activités adoptés**. Certes, ces groupements peuvent être contestés, et d'autres permettraient sans doute une présentation plus équilibrée. Mais on n'évacuera pas pour autant la réalité : les trois archipels exportateurs, ceux qui portent la production de la valeur ajoutée dans des circuits économiques plus ou moins mondialisés, ne font que **14% de l'emploi total**.

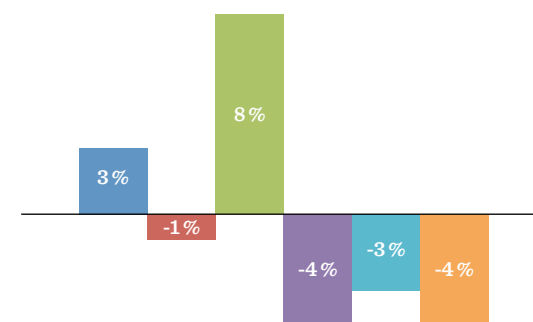
Part de salariés en 2010



Ceci ne recoupe pas tout à fait l'ancienne opposition aujourd'hui obsolète entre industrie et tertiaire, mais la rappelle légitimement. En outre, dans la difficile période actuelle (les données devront être régulièrement actualisées), ce sont les archipels productifs qui reculent en emplois.

Ces quelques chiffres rappellent l'importance pour toute l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence d'une **stratégie offensive au bénéfice de ses activités industrielles, d'exportation de valeur ajoutée et d'innovation**. Quelle que soit l'intelligence du projet spatial de la métropole, comme réponse aux défis fonctionnels de son économie, il ne faudra jamais oublier l'impératif de confortement, de repositionnement et de développement des activités présentées ici au titre des trois premiers archipels.

Variation du nombre de salariés entre 2007 et 2010



Projet métropolitain : quelle organisation spatiale ?

La superposition des schémas de chacun des six archipels ne dessine pas le projet métropolitain. Mais elle n'est pas sans leçon pour lui.

Les deux superpositions proposées (les trois premiers archipels pour les fonctions productives et exportatrices, les trois dernières pour les fonctions urbaines et territoriales) montrent d'abord qu'il n'y a plus d'opposition tenable entre un ouest métropolitain industriel et productif et un est métropolitain tertiaire et résidentiel. **Les deux groupes de systèmes couvrent toute l'aire métropolitaine**, chacun à leur façon :

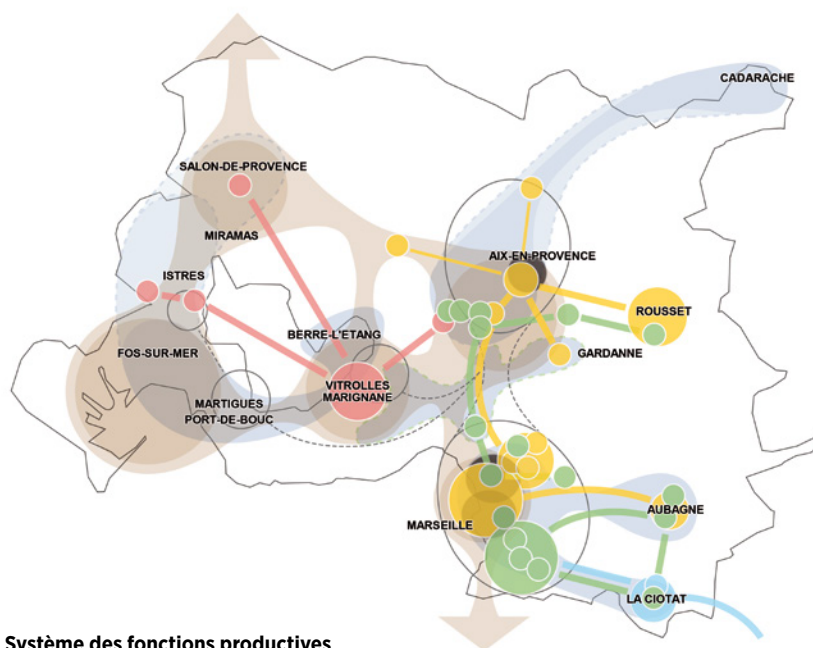
- plutôt **sur le mode des réseaux** pour les fonctions productives et exportatrices, dont les

liaisons avec les extérieurs sont fondamentales. Le schéma reste complexe, irréductiblement polycentrique, mais la superposition révèle l'importance de certaines « rotules », et aussi le potentiel d'activités co-présentes dans les territoires.

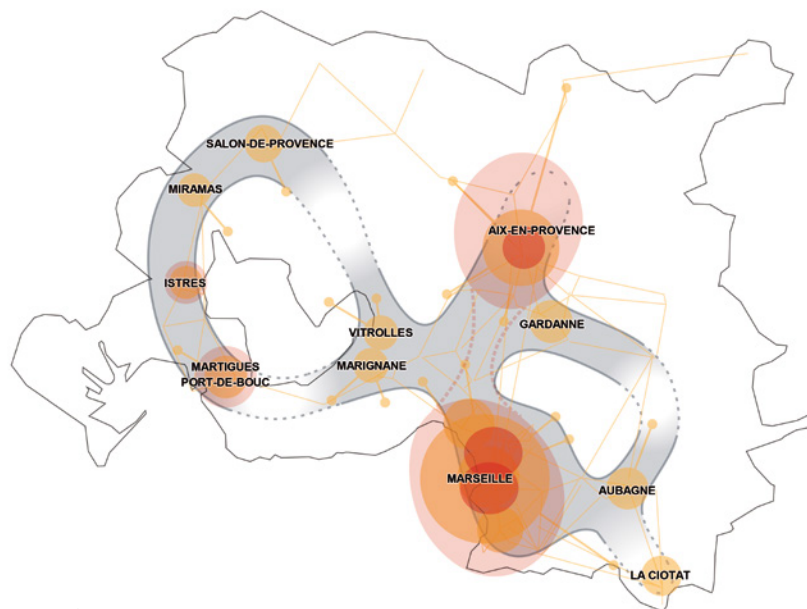
- plutôt **sur le mode des armatures et des axes structurants** pour les fonctions urbaines et territoriales, celles qui accueillent, rappelons-le 86 % de l'emploi. On retrouve le « grand huit » déjà identifié par d'autres analyses, sans qu'il faille pour autant, comme on l'a dit, en faire la seule base d'un projet métropolitain.

Enfin, les schémas tirés de l'observation des six archipels étudiés ne résument pas toutes les logiques de l'organisation de l'espace métropolitain.

Un système métropolitain, ce sont des villes et territoires qui fonctionnent ensemble, comme on l'a vu grâce à l'analyse des archipels, mais c'est aussi une étendue non bâtie et qui doit le rester, **un ensemble d'espaces agricoles, naturels, forestiers, d'usages récréatifs, productifs ou protégés, essentiels à la qualité de vie métropolitaine**. Plus la métropole s'intensifie et se développe, plus ces espaces deviennent cruciaux pour leurs ressources non urbaines. Ils couvrent actuellement **77 % de la superficie de la métropole d'Aix-Marseille-Provence**. Organisés par les alignements est-ouest des reliefs (des Alpilles à la Ste-Victoire, de l'Estaque à la Ste-Baume, etc.), les espaces de qualités environnementales font **une puissante armature naturelle, qui canalise l'urbanisation, mais que celle-ci tend à transgresser de plus en plus**.



Système des fonctions productives et exportatrices



Système des fonctions urbaines et territoriales

Trois interpellations stratégiques

En l'état du travail présenté, et en guise d'invitation au débat contributeur au projet, on peut formuler, pour finir, trois interpellations stratégiques à partir de tous ces éléments d'observation.

► *Vitrolles-Marignane : promouvoir la fonction d'articulation interne et externe de ce territoire au centre du système métropolitain*

La métropole d'Aix-Marseille-Provence se structure à partir de ses cœurs et ses centres urbains, mais elle s'organise autour d'un grand carrefour, à la fois interne (essentiellement routier et autoroutier) et porte d'entrée depuis l'extérieur, grâce à l'aéroport de Marignane et la gare d'Aix-TGV distant de 12 km l'un de l'autre. **Cette plaque tournante du trafic métropolitain interne et externe joue un rôle évident dans chaque archipel, et dans les deux systèmes qu'ils composent.** Or, ce rôle à la fois logistique, fonctionnel, productif, commercial, de services, n'est pas réellement reconnu et valorisé dans toute son intensité. **Le territoire subit sa position de carrefour métropolitain sans en tirer vraiment parti.** Du coup, ce qui est de fait la porte d'entrée métropolitaine par excellence, n'est pas organisé et aménagé pour assumer correctement cette fonction majeure. Ce décalage invite les acteurs du projet métropolitain à considérer désormais le territoire de Vitrolles-Marignane (actuellement à cheval sur deux intercommunalités), non plus comme un entre-deux, mais comme stratégique pour l'avenir de toute la métropole, en travaillant à son accessibilité, mais aussi à la cohérence des aménagements de ce vaste carrefour où coexistent de nombreuses infrastructures et des fonctions métropolitaines multiples.

► *Les territoires de l'Étang de Berre : ajouter au contrat industrialo-portuaire une ambition urbaine*

La métropole d'Aix-Marseille-Provence a commencé à se construire de fait à cette échelle dès les années 1970 sous l'impulsion d'un « contrat industrialo-portuaire » explicite : à l'est, les deux villes historiques, leurs fonctions héritées et leurs bassins complémentaires respectifs ; à l'ouest, autour de l'Étang de Berre, les grands projets économiques d'intérêt national, le nouveau port de Fos, la sidérurgie, la pétrochimie, la ville nouvelle des rives de l'Étang-de-Berre. Ce contrat fonctionne toujours et il est essentiel à la puissance économique et au rayonnement de l'ensemble métropolitain. Mais il ne suffit plus. Il présente désormais **le risque d'une césure entre les deux versants de la métropole**, entre territoires de production et territoires de consommation, c'est-à-dire territoires industriels à l'ouest et territoires urbains à l'est. Les différents archipels montrent bien comment cette césure n'est plus défendable. Les fonctions productives sont à l'est aussi, **il est donc légitime que l'ouest renforce ses fonctions urbaines**, c'est-à-dire la qualité des espaces urbains qui accueillent à la fois des fonctions de service public, de commerce, de culture, de récréation, et de bien vivre collectif. Les villes de l'Étang de Berre ont les qualités patrimoniales pour fonder ce renforcement. **L'ambition urbaine, c'est l'engagement à partager les potentiels de la promotion métropolitaine pour tous, avec d'autres villes que les deux cœurs majeurs que sont Marseille et Aix et qui n'ont pas vocation à en conserver le monopole.**

► *Marseille et Aix : étendre les avantages métropolitains au-delà des cœurs urbains qui en bénéficient actuellement*

Un autre engagement métropolitain est à formuler, non pas à l'échelle de l'ensemble de l'aire métropolitaine, mais cette fois à celle des deux sous-systèmes qui organisent l'est métropolitain : **Marseille-Aubagne-La Ciotat et les autres villes-relais d'une part, Aix-Gardanne-Rousset et les autres villes-relais d'autre part.** Plusieurs archipels montrent bien comment ces villes sont étroitement liées les unes aux autres dans les deux sous-systèmes cités, et ce malgré l'histoire intercommunale chaotique et le fractionnement hérité. À Marseille même, plus la promotion métropolitaine marque des points grâce au nouveau centre d'Euroméditerranée et au réaménagement du vieux port, et plus l'écart avec les quartiers nord devient une question cruciale. **Le défi est donc d'étendre et de diffuser les effets et les avantages de la promotion métropolitaine** (qualité de ville, offre culturelle, logements et services de proximité, etc.), dont sont porteurs les deux cœurs de ville de Marseille et d'Aix. Non seulement dans chacune des deux communes, au-delà des centralités stricto sensu qui en tirent parti, mais aussi au bénéfice des villes voisines qui relaient leurs fonctions métropolitaines, qu'elles soient productives ou simplement supports. Faute de quoi il y aura de plus en plus de fractures entre les espaces gagnants et les espaces perdants, et leurs populations respectives, malgré l'imbrication métropolitaine déjà là.

Table des matières

INTRODUCTION	1
Un fonctionnement métropolitain qui ne fait pas métropole	2
Des représentations dominantes pour une Métropole a minima	3
LA MÉTROPOLE DES ARCHIPELS :	
UNE NOUVELLE LECTURE DU SYSTÈME MÉTROPOLITAIN	4
L'archipel est un système de territoires	4
Les quatre niveaux d'interpellation des archipels	5
01. L'ARCHIPEL PORTUAIRE ET LOGISTIQUE	8
Une géographie de hubs spécialisés	8
L'interpellation stratégique	8
02. L'ARCHIPEL DE LA TRANSFORMATION DES RESSOURCES	10
Quatre sous-ensembles	10
L'interpellation stratégique	10
03. L'ARCHIPEL DE LA PRODUCTION MONDIALISÉE	12
Les « grappes de compétences »	12
L'interpellation stratégique	12
04. L'ARCHIPEL DE LA PROMOTION ET LA MUTATION URBAINES	14
Deux pôles dominants, et un troisième potentiel	14
L'interpellation stratégique	14
05. L'ARCHIPEL DOMESTIQUE DES FONCTIONS SUPPORT	16
Un continuum urbain	16
L'interpellation stratégique	16
06. L'ARCHIPEL DE L'ENCADREMENT PUBLIC	18
La géographie de base des centralités de service et places de commandement	18
L'interpellation stratégique	18
DES ARCHIPELS AU PROJET MÉTROPOLITAIN	20
Economies et territoires : quelles dynamiques ?	20
Projet métropolitain : quelle organisation spatiale ?	21
Trois interpellations stratégiques	22

Sources

Carte Archipel portuaire et logistique

Données fournies par l'Académie Aix Marseille / CCIMP
L'emploi logistique métropolitain, Maison de l'Emploi, CCI, AGAM
CORINE Land Cover, Site de Provence Promotion :
www.investinprovence.com/fr_FR/logistique-points-remarquables.html

Carte Archipel de la transformation des ressources :

Données fournies par l'Académie Aix Marseille / CCIMP
Etude CCI Chimie-Pétrochimie-Plasturgie dans les Bouches-du-Rhône 2007 /
EDF / Investinprovence.com / site de l'Institut de l'Economie Circulaire /
INSEE DADS 2008 / carte «État des lieux des énergies», Région PACA

Carte Archipel de la production mondialisée :

Données fournies par l'Académie Aix Marseille /
www.investinprovence.com/ / CCIMP / Panorama TIC CR PACA,
la French Tech, DADS INSEE 2008 (Activités A17 : C3, C5, MN)

Carte Archipel de l'encadrement public :

Base de données de l'académie d'Aix-Marseille
AGAM, cartothèque, les établissements de santé métropolitains
www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/cartotheque/Cartes_metropolitaines
INSEE, Emplois / population active 2010

Carte Archipel de la promotion et de la mutation urbaine :

Données fournies par l'Académie Aix Marseille / CCIMP
Grésillon, B. « Marseille-Provence 2013, analyse multiscalaire d'une capitale européenne de la culture », Géoconfluences, 2013
Site officiel de MP2013 : www.mp2013.fr/le-territoire/villes-en-mutations/ INSEE DADS 2008
Bouches-du-Rhône Tourisme, « La clientèle touristique dans les Bouches-du-Rhône », 2011
AGAM Carte des équipements culturels
AGAM, Carte de l'implantation des cinémas

Carte Archipel domestique des fonctions supports :

Données sur les PME fournies par la CCIMP
AGAM, cartothèque, carte de l'armature commerciale métropolitaine :
www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/cartotheque/Cartes_metropolitaines/AG_101_armature_commerciale_HR.jpg
Travaux AGAM & chambre d'agriculture, carte des implantations agricoles, 2012
CCI, Zoom éco, « Pôles commerciaux : un enjeu de la stratégie urbaine », mars 2013
INSEE, Analyse fonctionnelle des emplois, 2010
INSEE, BPE, Base Permanente des Equipements (2012)
SIRENE, Entreprises et établissements (2012)

Cet ouvrage, édité par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence est issu de l'étude confiée en 2014 à Acadie, coopérative conseil, et réalisée par Daniel Béhar, Manon Loisel, Martin Vanier et Raffaël Taieb pour la cartographie.

Conception graphique : Flgraf
Impression : Azur Offset, Marseille
Décembre 2014



MISSION INTERMINISTÉRIELLE
PROJET MÉTROPOLITAIN
Aix/Marseille/Provence