

06 SEP. 1996

004926

PRÉFECTURE DES BOUCHES-DU-RHONE

SECRETARIAT GÉNÉRAL

225

Marseille, le 06 SEP 1996

on Anne
diffusion interne Directeurs
Original Directeur.
à envoyer le 25.09.96 à la
réunion de cohérence la base et les

LE PREFET
DE LA REGION PROVENCE-ALPES-COTE-D'AZUR
PREFET DES BOUCHES-DU-RHONE

à

Monsieur le Président de l'Etablissement
Public Euroméditerranée
A l'attention de Monsieur BECKER
Directeur Général
Les Docks
10 place de la Joliette
13304 MARSEILLE CEDEX 02

Objet : Schéma de cohérence d'Euroméditerranée

P.J. : 1

J'ai l'honneur de vous adresser ci-joint la nouvelle mouture du schéma de cohérence d'Euroméditerranée, qui résulte de la réunion de travail à laquelle je vous ai convié le 3 septembre dernier.

Les modifications apportées au document examiné en séance apparaissent en italiques.

Je vous serais reconnaissant de me faire part sous huitaine de vos éventuelles observations, avant l'envoi officiel pour signature des différents partenaires.

Pour le Préfet
Le Secrétaire Général

Pierre SOUBELET

Schéma de cohérence d'Euroméditerranée

Préambule

L'Europe, sous l'impulsion des pays du sud de l'Union et de la France en particulier, manifeste de plus en plus la volonté de développer une politique méditerranéenne, tant pour des considérations géopolitiques que par souci de préserver des équilibres internes entre les pays.

Participant de la dynamique des pays du nord et bénéficiant d'une situation privilégiée en Méditerranée, compte tenu de l'histoire et de sa situation géographique, la France dispose d'une position singulière en Europe. Le souci et la volonté du pays de développer une politique en Méditerranée prend progressivement corps pour :

- des raisons économiques résultant des perspectives commerciales qu'offrent le bassin méditerranéen, l'Afrique et l'Orient,
- des considérations d'aménagement du territoire et d'équilibre territorial,
- des raisons géopolitiques liées, tant au positionnement du pays au sein de l'Union qu'aux relations entre les pays des deux rives de la Méditerranée.

Si la façade méditerranéenne française dispose d'atouts de premier ordre pour jouer un rôle actif dans le bassin méditerranéen, il reste néanmoins que :

- les fonctions de décision en matière économique et financière y font cruellement défaut,
- le niveau des "services supérieurs" n'est pas à l'échelle de l'ambition de cet espace,
- l'efficacité du système économique tirerait profit d'une meilleure organisation urbaine,,
- les liaisons avec l'Italie ne sont pas à la hauteur des échanges que l'on ambitionne

Suite aux réflexions conduites au cours de ces dernières années, ces préoccupations rencontrent un large consensus. L'Etat les a reprises dans la "stratégie pour la région Provence Alpes Côte d'Azur" arrêtée par le Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire le 10 février 1993. Deux des cinq orientations prioritaires de ce document visent à :

- inscrire la région dans les grands courants d'échanges européens, notamment par la réalisation de percées alpines, et affirmer sa position privilégiée en Méditerranée,
- conduire la métropolisation sur la façade méditerranéenne

Marseille et son agglomération (dont la population est équivalente à celle de Lyon) sont le point d'appui majeur pour développer ces orientations et entraîner l'aire métropolitaine (dont la zone d'influence s'étend au delà des Bouches du Rhône, à certaines parties du Var, du Vaucluse et du Gard). S'il est indispensable de disposer d'une métropole forte, il reste que les politiques seront d'autant plus efficaces que l'on aura su davantage développer des complémentarités au sein du système urbain du littoral et avec la métropole lyonnaise.

Les fonctions métropolitaines étant insuffisamment assurées, compte tenu notamment du manque de coordination des politiques publiques sur la façade méditerranéenne, il importe de conforter la capitale régionale pour qu'elle puisse exercer des fonctions reconnues tant au niveau national qu'international.

Cela a conduit le Gouvernement à engager une politique vigoureuse ancrée sur Euroméditerranée en dotant ce projet du statut d'Opération d'Intérêt National pour appuyer à la fois sa politique d'aménagement du territoire en faveur du développement de la façade méditerranéenne française et sa politique internationale.

Comme les grandes opérations d'intérêt public dont l'ambition est de modifier significativement les tendances constatées, Euroméditerranée tient d'un pari sur l'avenir. La reconnaissance par la communauté politique et économique la plus large étant acquise, il s'agit maintenant de tout mettre en oeuvre pour que la collectivité dans son ensemble bénéficie positivement des énergies et des capacités d'intervention des différents partenaires.

Son succès, et de façon plus large l'impulsion publique en faveur de la façade méditerranéenne, dépendra en effet très directement de la capacité des décideurs à privilégier les logiques de complémentarité plutôt qu'à oeuvrer en système concurrentiel.

Pour l'Etat cela signifie, dans le cadre de la mise en oeuvre de la loi d'orientation sur l'Aménagement et le Développement du Territoire, qu'il tienne compte d'Euroméditerranée dans l'ensemble des démarches stratégiques qu'il engagera à l'avenir, en particulier à travers le schéma national d'aménagement du territoire et les divers schémas sectoriels en préparation ainsi que la Directive Territoriale d'Aménagement qui doit être mise en chantier.

D'ores et déjà, les travaux d'élaboration du schéma national d'aménagement et de développement du territoire et du volet régional du schéma de l'enseignement supérieur et de la recherche ont largement repris le projet Euroméditerranée dans ses intentions, à la fois comme projet international et comme outil de la structuration métropolitaine de l'aire marseillaise.

L'Etat et le Conseil Régional attendent enfin du projet Euroméditerranée qu'il contribue à redynamiser la région, en affichant de façon forte sa vocation internationale. Cette démarche s'appuiera sur les autres grandes villes de la région -Nice et Toulon notamment- déjà bien placées en Méditerranée et permettra d'irriguer sans exclusive le territoire régional des retombées économiques du projet.

Au niveau local, le protocole d'accord liant les principaux partenaires prévoit à juste titre ::

- l'établissement du présent "**schéma de cohérence**" qui vise à organiser les complémentarités, à éviter les concurrences négatives entre les projets et à optimiser les interventions publiques sur des espaces dont l'échelle dépend de l'objet concerné : ville de Marseille, agglomération de Marseille-Aix incluant Berre et Aubagne, aire métropolitaine, département des Bouches du Rhône et, de façon plus large, ensemble urbain sud-rhodanien (métropole méditerranéenne),
- la préparation d'une "**charte d'objectifs**" qui, au-delà des engagements pris pour Euroméditerranée, concrétisera ceux des partenaires (Etat, Région, Département(s), Villes), sur un espace plus large que le seul territoire d'Euroméditerranée. Elle devrait être l'occasion de concrétiser la volonté d'une cohérence des projets internes à l'AMM.

I- L'opération Euroméditerranée

Situé à Marseille entre la gare Saint Charles, la Joliette et Arenc, il s'étend sur 309 hectares. Opération d'intérêt national, Euroméditerranée a pour objectif de faire de Marseille une métropole internationale du XXI^e siècle et, ce faisant, d'entraîner le développement de l'aire marseillaise et de la façade méditerranéenne. Les actions envisagées visent à :

- mettre en oeuvre une stratégie économique nouvelle orientée prioritairement vers l'international,
- favoriser la métropolisation d'un ensemble économique et urbain actuellement éclaté et ne bénéficiant pas d'une politique d'ensemble,
- profiter de l'opération pour restructurer le tissu urbain dans le périmètre et générer une nouvelle dynamique urbaine dans une ville en difficulté et en mutation.

1.1 Une dimension économique

1.1.1 Trois cibles prioritaires pour développer l'activité internationale

Les atouts locaux sont incontestés : position géographique, taille du marché de l'emploi, un Port autonome qui est le seul grand port du sud français et qui constitue un élément majeur du concept d'Euroméditerranée ; de sa vitalité dépendra à l'évidence le succès de cette opération. Le site portuaire fait d'ailleurs l'objet aujourd'hui d'un réaménagement qui contribuera à valoriser le site.

Le projet et les objectifs économiques d'Euroméditerranée ont été conçus et définis en référence à un contexte d'évolution des échanges qui devrait être porteur d'opportunités de développement, l'enjeu de l'opération dépassant largement le seul repositionnement de Marseille. Ces opportunités se déclinent principalement autour de trois axes :

- Le commerce international

Autrefois moteur de l'économie Marseillaise, le négoce s'est profondément transformé en délaissant en partie Marseille au profit des ports du nord et des capitales européennes.

Actuellement traité par un très petit nombre de places spécialisées, disposant d'une activité financière et de moyens de transport et de télécommunications de grande qualité, le "grand négoce" n'est qu'un objectif lointain pour Marseille. En revanche, la ville offre une situation très favorable (port, infrastructures de transport, lieux de stockage, services d'accompagnement de la chaîne logistique ...) au développement du "petit négoce" qui, entraînant des opérations physiques réelles, est générateur d'activités et d'emplois.

L'objectif est de réaliser à Marseille une véritable plate-forme d'échanges entre l'Europe et le monde : importations de produits méditerranéens, exportations de produits européens, import-export de produits asiatiques à destination de l'Europe, de l'Afrique et de la Méditerranée, distribution vers l'Europe du sud et la Méditerranée....

Les cibles recherchées sont donc avant tout des sociétés de négoce, des directions commerciales internationales et des bureaux de représentation. *La réalisation du centre international de promotion des échanges devrait constituer, à cet égard, un atout déterminant. Ce centre est conçu comme un équipement au service des entreprises de Marseille et de la région, en particulier de leurs activités internationales. Il participera à l'accueil d'institutions et d'organismes servant la politique méditerranéenne de la France et de l'Union Européenne.*

- Le tertiaire logistique

Etroitement liée à la proximité des flux de marchandises, l'activité logistique devrait être, comme dans les ports de la mer du Nord, un élément de fixation des marchandises sur le long terme, l'immatériel y prenant une place grandissante. La vocation logistique traditionnelle de Marseille évolue. Si Marseille dispose d'atouts avec les bassins Est, un noeud ferroviaire, le chantier du Canet et la concentration de professionnels de la logistique en son sein, elle partage avec d'autres sites sur l'AMM les fonctions de plateforme logistique de l'agglomération.

Euroméditerranée doit, en liaison avec le PAM et les professionnels du secteur, amplifier les évolutions en cours en développant prioritairement les activités suivantes :

- activités d'intermédiaire du transport, qu'elles soient indépendantes ou intégrées,
- activités d'armement et de gestionnaire de transport,
- services annexes (banques, assurances),
- activités de pointe contribuant à la productivité de la chaîne logistique (ingénierie, informatique, télécommunications,...)

- Les services de coopération

L'un des enjeux fondamentaux des échanges internationaux porte de plus en plus sur l'exportation d'activités tertiaires à forte valeur ajoutée, *et notamment en Méditerranée dans le cadre de la nouvelle politique européenne décidée lors de la conférence euroméditerranéenne de Barcelone en décembre 1995.* Dans ce champ Marseille-Euroméditerranée doit prendre une place de choix dans la production et la diffusion de services dans le bassin méditerranéen, contribuant ainsi à son développement.

Ces services pourraient concerner prioritairement :

- l'essor industriel qui induira des besoins importants en organisation et en assistance,
- la croissance des villes qui créera des besoins en planification et ingénierie urbaine,
- l'environnement qui constituera un enjeu fort des pays en développement, dans le domaine de l'eau notamment
- le transfert de technologies en raison de la qualité du potentiel scientifique de la région,
- la formation, pour laquelle Marseille peut constituer un centre important en Méditerranée.

1.1.2 Trois axes de renforcement de la métropole

Au delà d'une spécialisation internationale, Euroméditerranée doit contribuer à organiser la métropolisation de l'aire marseillaise et doter le sud du pays d'une grande métropole capable de s'inscrire dans le concert des métropoles européennes, l'arrivée du TGV en 1999 constituant une opportunité de premier plan. Trois familles d'objectifs sont retenues :

- La construction d'un véritable pôle de services métropolitain

Les fonctions de services de haut niveau aux entreprises étant sous-représentées à Marseille, dans l'aire métropolitaine et les autres villes proches, il s'agit, de les renforcer, de les organiser et de les attirer au coeur de l'agglomération. La vocation d'Euroméditerranée est de devenir le pôle de services, à haute valeur ajoutée notamment, de la métropole méditerranéenne prise au sens large, à la hauteur des ambitions du " premier port " de la méditerranée.

Quatre priorités sont retenues :

- L'activité de conseil, études et ingénierie pour répondre à l'impératif de la compétitivité industrielle qui nécessite un niveau élevé de services à haute valeur ajoutée, à l'instar de l'Île de France et de Rhône-Alpes,
- le traitement de l'information par la création sur Euroméditerranée d'un pôle dont la vocation dépasse très largement la région, dans le domaine des services, de l'ingénierie des télécommunications, s'appuyant sur le Téléport, outil original et performant à la disposition des entreprises pour favoriser le développement des échanges économiques,
- les services financiers afin de doter l'espace économique sud-rhodanien d'une fonction de place financière qui fait actuellement défaut,
- la formation par le développement d'un concept de campus urbain de formation continue, notamment à vocation internationale.

- Les activités liées à la culture

Dans la ville de Marseille, l'activité culturelle est révélatrice de la richesse et de l'authenticité des populations. Les activités de création, de production et de diffusion sont par excellence des activités urbaines. Le dynamisme particulier de cette ville, ces dernières années, donne à cet espace des atouts d'image et d'attractivité essentiels au développement économique.

Les activités sur Euroméditerranée pourraient être : la création multimédia, la production audiovisuelle, la diffusion, en particulier par les technologies de l'information, la production de spectacles vivants et l'édition.

- Les activités liées à la mer

Compte tenu des atouts dont dispose Marseille, du développement du marché de la croisière et de l'intérêt des "croisiéristes" pour la ville, des activités économiques et culturelles liées à la plaisance et au tourisme pourraient se développer de façon privilégiée sur le site d'Euroméditerranée dans le cadre d'une stratégie urbaine d'ensemble de la ville.

1.2. Une opération d'urbanisme exemplaire

Euroméditerranée est une opération d'urbanisme qui vise à l'équilibre entre activités et habitat et entre population actuellement résidente et populations nouvelles, dans la recherche d'une grande qualité de vie.

Pour développer l'attractivité du site, les sept principes suivants guideront l'action :

- **maintenir et améliorer l'accessibilité du site,**
- **lier Euroméditerranée au centre-ville** : il ne s'agit pas de concurrencer le centre historique, mais de lui donner une nouvelle dynamique en recherchant la complémentarité des fonctions,
- **insérer le port dans la ville** : l'objectif est de maintenir et de développer les activités portuaires *et maritimes* du site, en tirant parti de sa présence dans la ville,
- **insérer la gare dans la ville** : la mise en service prochaine du TGV Méditerranée sera le déclencheur d'une dynamique que l'aménagement urbain doit accompagner, l'opération de restructuration de la gare Saint Charles étant une opération majeure d'Euroméditerranée,
- **favoriser un très bon fonctionnement** : les conditions d'exercice de l'activité des entreprises comme la qualité des services rendus aux particuliers sont essentielles à l'attractivité du site,
- **promouvoir une qualité architecturale et urbaine de très haut niveau** : elle concernera aussi bien la réalisation des bâtiments que le traitement des espaces publics,
- **respecter l'histoire et la géographie de Marseille** : tout en incarnant la modernité, Euroméditerranée visera à une transformation naturelle et sans traumatisme des quartiers concernés.

Dans tous ces choix, l'innovation et les expériences originales devront être envisagées, dès lors qu'elles contribuent à atteindre les objectifs économiques, urbains et sociaux de l'opération.

II- Les éléments de la cohérence

L'enjeu d'Euroméditerranée opération d'intérêt national, dépasse très largement le seul territoire de la ville de Marseille.

Le schéma de cohérence a pour objet d'harmoniser les politiques publiques, afin de garantir les meilleurs chances de succès d'Euroméditerranée et d'optimiser les effets d'entraînement sur la ville, sur l'agglomération, sur l'aire métropolitaine et plus largement sur l'espace sud-rhodanien tout en permettant aux autres projets métropolitains de se développer de concert.

A cet égard, la crédibilité de la candidature de l'Aire Métropolitaine Marseillaise pour l'implantation des grands projets nationaux ou mondiaux, sera d'autant plus grande que la lisibilité de l'espace économique sera plus claire et que la cohérence entre les différentes opérations apparaîtra optimisée.

2.1 L'articulation d'Euroméditerranée avec les autres territoires

- A l'échelle de la façade méditerranéenne française et de Provence Alpes Côte d'Azur

Le choix stratégique fort de s'appuyer sur Euroméditerranée pour promouvoir la politique méditerranéenne du pays et positionner le sud français dans la construction de l'Arc latin est un élément essentiel de l'organisation de la façade méditerranéenne et de son développement.

Il importe donc de définir, coordonner et stabiliser dans le temps les politiques conduites par les partenaires sur l'ensemble urbain s'étendant de Sète à Hyères et Orange -qui inclut des villes importantes comme Avignon, Toulon, Montpellier et Nîmes.

Il importe également de valoriser l'articulation et les complémentarités dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur entre les deux grandes métropoles de Nice et de Marseille, tant pour la cohérence du développement régional que pour son image extérieure.

C'est à cette échelle et dans l'articulation avec la métropole lyonnaise et la perspective de l'achèvement de la liaison Rhin-Rhône, que doivent se décider la stratégie méditerranéenne de la France, les actions de coopération, l'organisation logistique ou universitaire, les délocalisations.

- A l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise et de l'agglomération de Marseille-Aix

Les problèmes de cohérence se posent sans doute de façon plus forte à ce niveau en raison notamment de la dispersion et des divergences des politiques conduites par les collectivités.

Pour réduire les concurrences (coûteuses et inefficaces sur le plan économique) entre les projets, lutter contre la fracture sociale qui s'accroît dans cet espace, préserver les espaces naturels et un environnement de grande qualité, gérer les espaces agricoles périurbains et construire ainsi la métropole dont a besoin le sud français, les politiques technopolitaines et de zones d'activité, les politiques touristiques et de transports collectifs interurbains, la stratégie portuaire, certains éléments des politiques de l'habitat devraient se décider à cette échelle.

- A l'échelle de la ville de Marseille

Euroméditerranée qui doit être le fer de lance de la stratégie de développement de la ville n'est pas exclusif d'autres actions sur le reste de Marseille. Bien au contraire, le schéma de cohérence doit contribuer à clarifier une politique d'ensemble sur la ville, entre les différents quartiers, dans les domaines de l'habitat, des transports et de l'immobilier de bureau par exemple, et en reliant l'espace portuaire à la ville.

2.2 La cohérence des activités économiques

Compte tenu de l'orientation internationale d'Euroméditerranée et de l'ambition de construire un pôle de services métropolitain, il est fondamental que toutes les parties s'engagent à assurer le succès de l'opération, notamment en évitant de soutenir des initiatives concurrentes sur les mêmes créneaux. A l'identique, il convient de protéger les autres initiatives d'envergure métropolitaine.

Il s'agit donc d'assurer les cohérences dans les domaines suivants :

- La promotion économique et le marketing territorial

Un des axes qui exige une cohérence sans faille, parce qu'il s'adresse à des cibles extérieures, concerne le **marketing**.

L'aire métropolitaine marseillaise, à cause de la concurrence des territoires, nécessite une stratégie de marketing territorial coordonnée. Essentielles au succès des divers projets les actions de promotion économique doivent faire l'objet d'un travail conjoint et harmonisé entre les partenaires.

- les technopôles

Euroméditerranée n'est pas un technopôle, il n'entre donc pas en concurrence avec ceux déjà existants. Il convient néanmoins d'éviter que les technopôles, existants ou en projet (Château-Gombert, Arbois notamment), situés dans l'aire métropolitaine et dans l'agglomération en particulier, n'accueillent des activités de services aux entreprises ou des équipements d'enseignement et de recherche dans les domaines spécifiques d'Euroméditerranée, sous prétexte de rentabilité immédiate des investissements et d'équilibrage des bilans d'opération. Même si la mise en réseau des fonctions technologiques dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise est stratégique, chaque opération doit conserver son identité et sa lisibilité :

- Château-Gombert-Saint Jérôme et Luminy dans le champ de la mécanique, de l'énergétique, des mathématiques, de l'informatique et des biotechnologies...
- l'Europôle de l'Arbois dans le champ de l'environnement et du génie logiciel, *et dans l'accueil de grands équipements scientifiques nécessitant des espaces importants (tels que le synchrotron)*
- la cité de la biotique à Marseille dans le domaine du bio-médical

Euroméditerranée ayant vocation à servir de vitrine commerciale pour les technopôles de la région, des complémentarités avec ceux-ci seront à rechercher, en particulier dans les activités exportatrices liées aux transferts de technologies.

- l'immobilier de bureau

Le programme d'Euroméditerranée prévoit la construction de 75000 m² d'ici l'an 2000 et 350 à 500000 m² à l'horizon 2015, chiffres à comparer au flux annuel de commercialisation sur l'agglomération estimé à 60000 m² (35000 m² de neuf et 25000m² de locaux anciens) et au stock qui représente à ce jour deux ans de commercialisation. Euroméditerranée n'a pas pour objectif d'offrir des bureaux banalisés, l'offre immobilière sera calée sur une demande ciblée par avance.

Bien que privilégiant des créneaux spécifiques, il n'en demeure pas moins qu'Euroméditerranée va accroître l'offre potentielle et aiguïser la concurrence avec les opérations existantes (Sextius Mirabeau à Aix, quartiers sud de Marseille, Aubagne, Vitrolles...). Il convient donc que les partenaires publics veillent à ne pas encourager des concurrences nuisibles au travers d'opérations nouvelles (Arbois autour de la gare TGV, gare du Prado et ZAC de Saint André à Marseille) mettant sur le marché de l'immobilier de bureau banalisé. Cela risquerait en effet de conduire les responsables à privilégier une logique de " remplissage " pour rentabiliser les investissements au détriment d'une logique d'organisation.

Compte tenu de leurs compétences en matière d'urbanisme, des responsabilités qu'elles exercent dans ce domaine et pour améliorer la rationalité économique et la lisibilité de cet espace, les collectivités publiques veilleront à assurer une régulation entre les projets d'immobilier sur Euroméditerranée et sur les autres sites.

- les zones d'activité

Les activités d'Euroméditerranée devant être largement tertiaires, la concurrence avec les zones d'activité de l'aire métropolitaine devrait être réduite. Pour certaines activités de production une complémentarité devra être toutefois recherchée avec le Grand Projet Urbain et la zone des Arnavants qui sont situés à proximité.

Le parc de zones d'activité de l'aire métropolitaine est caractérisé par une surabondance globale de surfaces équipées (près de quinze ans de commercialisation dans les Bouches du Rhône), même si elles sont hétérogènes et que l'on assiste actuellement à un rééquilibrage en faveur d'opérations de redynamisation urbaine. De plus, leur absence de spécialisation entraîne à la fois un manque de lisibilité, une mixité entre bureaux et bâtiments industriels, une concurrence effrénée conduisant à une instabilité des prix et au développement de friches.

Une des ambitions d'Euroméditerranée étant de devenir un pôle de services métropolitain aux entreprises, sa relation avec le tissu des zones d'activité est essentielle. Le rayonnement extérieur de l'espace économique, et par là son essor, dépendra de la capacité à présenter une offre claire -mettant en lumière les spécialisations de chaque zone (*microélectronique dans la haute vallée de l'Arc, grandes implantations industrielles autour de l'Étang de Berre, etc...*) et plus organisée vis à vis du marché.

Avec des spécialités affichées, Euroméditerranée devrait être pour les collectivités l'occasion de **définir une stratégie d'ensemble** mieux adaptée aux critères d'implantation des entreprises et, ainsi, contribuer à limiter la consommation d'espace au strict nécessaire.

- les plates-formes logistiques

Les fonctions tertiaires liées à la logistique et aux transports sont prioritaires dans Euroméditerranée. Ces activités immatérielles s'accompagnent d'activités physiques, de stockage, de manutention, voire de transformation qui, à terme, n'ont pas toutes vocation à rester sur le site même d'Euroméditerranée mais pour certaines à se relocaliser dans des zones aménagées proches.

L'enjeu stratégique qu'est la logistique nécessite la réalisation d'un véritable *schéma directeur logistique* articulant les différents modes de transport -ferroviaire, routier, maritime et fluvial- et intégrant les projets actuels soutenus par les partenaires publics. Il s'agit en particulier de Fos-Distriport, de la plate-forme multimodale de Grans-Miramas avec son chantier multitechnique rail-route favorisant le développement des transports combinés, de la plate-forme du Canet à Marseille et de la valorisation du transport fluvial au travers notamment du port d'Arles. Ce schéma devra prendre en compte les possibilités d'enrichissement réciproque entre Euroméditerranée -centre nerveux logistique- et chacun des sites actuels ou en projet.

- le port de Marseille

Les complémentarités d'Euroméditerranée avec le port se situent à plusieurs niveaux :

En termes de stratégie économique, les objectifs sont totalement partagés. Le but d'Euro-méditerranée est d'attirer un tissu d'entreprises contribuant aux échanges commerciaux et au trafic portuaire, ce quartier devenant le " back-office " du port. De même le dynamisme du port ne peut que renforcer l'attractivité de l'opération. Il s'agit donc d'assurer une bonne coordination des stratégies commerciales et d'occupation de l'espace conduites par l'un et l'autre.

Concernant l'aménagement de l'espace, le tiers du périmètre d'Euroméditerranée est situé sur le domaine public maritime géré par le PAM, cet espace étant aujourd'hui quasi-exclusivement consacré au trafic passagers, une autre partie étant constituée d'importantes emprises ferroviaires. L'objectif est de conserver cette activité, d'améliorer la qualité du service, voire de la renforcer par la création d'un terminal " croisières " et l'implantation d'activités.

Un des objectifs est par ailleurs de mieux intégrer le port à la ville en recherchant des usages urbains compatibles avec le développement des activités maritimes.

2.3 La cohérence en matière de transports et d'habitat dans l'agglomération

L'habitat contraint les transports et les transports induisent fortement les formes urbaines. Dans les agglomérations ces deux domaines sont interdépendants, rendant difficile la définition d'une politique. Les difficultés sont d'ailleurs d'autant plus grandes que l'on est dans un domaine où l'on crée de l'irréversibilité et que les masses financières en jeu sont considérables.

- Les transports et les déplacements

Ceux-ci sont à examiner à l'échelle de l'agglomération où l'on observe une augmentation notable des déplacements domicile-travail (+25 % entre 1982 et 1990) entre le bassin de Marseille, le pays d'Aix, l'Etang de Berre, Aubagne et l'Est du département.

Dans l'agglomération la mauvaise qualité des transports collectifs entre les villes, due en particulier à la carence d'équipements en site propre, a contraint aux déplacements en voiture individuelle et favorisé la dispersion de l'habitat sur l'espace, le système de transport collectif ne jouant pas son rôle de facteur de localisation de l'habitat. Les difficultés rencontrées actuellement pour mettre au point un système de transport collectif au niveau de l'agglomération résultent en partie de cette situation.

Au delà de ce qui est décidé dans le cadre du Contrat de plan en matière de transports collectifs, un *schéma de transport de l'aire métropolitaine* -pour lequel des réflexions sont en cours dans le cadre de l'élaboration du " Dossier de Voirie d'Agglomération "- devra intégrer les besoins liés à Euroméditerranée. Un système plurimodal de transport régional rapide reste une des conditions impératives à terme du succès de la plupart des projets, dont celui d'Euroméditerranée. La complémentarité TGV-desserte régionale à partir de la gare Saint Charles doit être conçue pour relier les autres agglomérations ou villes de la région.

A Marseille, l'amélioration de la qualité de la desserte entre les quartiers devra également prendre en compte l'élément nouveau que constitue Euroméditerranée. En matière de transports collectifs, cela justifie davantage encore une jonction en site propre du centre-ville avec le Grand Projet Urbain, Château-Gombert, Saint Jérôme et les quartiers Sud.

- L'habitat

La stratégie de l'habitat dans le périmètre d'Euroméditerranée ne peut que s'intégrer à celle adoptée dans le cadre du programme local de l'habitat pour le centre-ville et les quartiers voisins. Elle porte sur un important programme de requalification du centre ancien, dont le but est de relancer une dynamique des investisseurs privés. Cette nouvelle dynamique urbaine devrait être l'occasion d'un renouvellement de l'image du site.

Pour le reste, les lieux d'habitat dépendent du marché, lui-même lié aux transports, à l'accès aux services publics et au foncier. La cohérence signifierait la coordination des politiques, voire la *mise au point d'une politique d'ensemble*, au niveau de l'agglomération, en matière de localisation de l'habitat, d'équipements publics, et de transports, qui tienne compte en même temps du capital de logements vacants, de la rentabilisation des équipements publics existants dans l'agglomération, de la qualité de la vie et de la nécessité de stopper le processus coûteux d'urbanisation diffuse de l'espace rural dont la préservation laissera des marges de liberté aux générations futures.

2.4 La cohérence entre objectifs économiques et transports

L'orientation retenue dans la stratégie de l'Etat qui vise à structurer l'Arc méditerranéen en inscrivant la région dans les grands courants d'échanges, entre les frontières Italienne et Espagnole en particulier, est capitale pour l'agglomération marseillaise comme pour Euroméditerranée. Cela implique toutefois qu'une solution soit trouvée pour supprimer sur cet axe des verrous en zone urbaine (Aix, Arles,...) et que soit bien assuré son raccordement avec Marseille.

Une desserte routière de qualité du site d'Euroméditerranée étant primordiale vers le Nord et l'Ouest comme vers l'Est, il convient de concilier cet impératif avec la nécessité de dévier les flux de transit encombrant la ville, vers l'extérieur (par la L2 en particulier).

Une très bonne accessibilité d'Euroméditerranée avec l'aéroport est également une clé de son succès ; encore sera-t-il nécessaire que l'aéroport de Marseille-Provence offre davantage de destinations en direction des grandes villes d'Europe, du bassin méditerranéen et d'Orient.

La desserte TGV du Sud-Est, conçue à l'origine dans une logique d'amélioration de la desserte Nord-Sud, doit tenir compte à l'avenir de la construction de l'Arc méditerranéen et permettre ainsi à Marseille de jouer un rôle essentiel au centre de cet arc. Les *études de complémentarité TGV-desserte régionale* prévues au Contrat de plan devraient être l'occasion de prendre en compte la nécessité de dessertes "inter-cités" de moyenne distance (50 à 400 km) de grande qualité. Cela est fondamental pour qu'Euroméditerranée et l'aire marseillaise jouent leur rôle d'entraînement sur la façade.

2.5 La cohérence dans l'implantation des grands équipements métropolitains

- Dans le domaine de l'enseignement supérieur et de la recherche

L'objectif est de concevoir et d'organiser sur Euroméditerranée un pôle universitaire d'enseignement supérieur et de recherche de haut niveau offrant des formations d'excellence dans le domaine des "technologies du tertiaire" (DESS et recherche : droit des affaires et du transport, marketing, gestion, finances internationales ...) qui soit étroitement corrélé avec les orientations économiques retenues. La création d'une grande bibliothèque universitaire à Saint Charles offrant un accès aux banques de données et ouverte au secteur privé sera un atout supplémentaire.

Les projets envisagés sur le territoire de Marseille, comme sur l'agglomération, doivent tenir compte de l'image qu'Euroméditerranée veut offrir sur la scène internationale, sans exclusive. Ainsi la localisation à Aix-en-Provence de la Maison méditerranéenne des sciences de l'homme reste pertinente pour un fonctionnement équilibré de la métropole. L'accord qui se dessine avec la communauté scientifique dans le cadre du *schéma de l'enseignement supérieur et de la recherche* intègre les orientations retenues. La cohérence devrait donc être bien assurée à ce niveau.

Il convient néanmoins :

- de considérer que les implantations envisagées sur la Canebière sont, bien que limitrophes du site, sans concurrence avec Euroméditerranée,
- de rester très attentif à ce que dans le cadre de la réorganisation des implantations universitaires sur l'agglomération, les orientations majeures d'Euroméditerranée soient confortées pour aboutir aux effets de polarisation et d'image souhaités,
- de réussir et d'accompagner l'implantation de l'ORSTOM,
- de développer dans Marseille des enseignements internationaux cohérents avec l'image que veut promouvoir le projet Euroméditerranée,

- d'avoir une attitude volontariste pour créer sur le site, ou à proximité immédiate, des capacités d'accueil pour universitaires ou chercheurs étrangers. Cela contribuera au rayonnement international de l'opération et de l'aire métropolitaine dans son ensemble.

- Dans le domaine culturel

La dynamique culturelle de Marseille et les très nombreuses manifestations sur l'espace bas-rhodanien sont des éléments d'importance dont il faut tirer parti pour promouvoir le site. De même, devant une opération d'urbanisme d'une telle ampleur, le repérage du patrimoine archéologique et ethnologique est une nécessité et doit être conduit avec soin.

Pour conforter la dynamique culturelle qui se développe sur le site et s'en servir comme facteur de notoriété au fur et mesure de l'avancement du projet, l'utilisation de la friche de la Belle de Mai est un atout exceptionnel en raison des nombreuses initiatives qui s'y développent dans les domaines du théâtre, de la musique, des arts plastiques, du multimédia et de l'activité de conservation et de restauration du patrimoine.

En complément des opérations envisagées, comme la Maison des cultures du monde méditerranéen, un équipement culturel valorisant le patrimoine maritime permettrait de conforter les créneaux économiques spécifiques d'Euroméditerranée et témoignerait de son ouverture au monde.

- Dans le domaine des grands équipements économiques

Les salles de congrès font partie de la panoplie d'équipements dont les collectivités se dotent pour promouvoir le tourisme d'affaires et leur image de marque grâce aux congrès spécialisés.

De nombreuses opérations existant déjà sur la façade méditerranéenne et sur l'agglomération marseillaise, il importe, compte tenu du rôle important que doit jouer Euroméditerranée, d'assurer une bonne coordination des implantations des salles de congrès et d'expositions pour éviter des concurrences coûteuses.

- Dans le domaine de l'enseignement secondaire

Pour favoriser l'accueil des cadres et personnels étrangers, tant pour des considérations économiques que dans la perspective d'une éventuelle implantation d'un Synchrotron sur le plateau de l'Arbois l'idée de créer un lycée à vocation internationale dans le pays d'Aix a été retenue dans le Contrat de plan.

Compte tenu de sa dimension internationale, la nécessité est la même pour Euroméditerranée de disposer d'établissements d'enseignement *primaire et secondaire* de premier et de deuxième cycle à vocation internationale, la ville de Marseille n'étant pas dotée de ce type d'équipement.

2.6 La cohérence avec les fonctions de centre ville

Euroméditerranée n'a nullement pour vocation de se substituer aux fonctions du centre-ville, ni à le déplacer vers le nord. Son rôle est au contraire de le compléter et de le conforter. Une bonne articulation entre le centre-ville et Euroméditerranée est donc indispensable.

En matière de **commerce**, le centre-ville doit conserver une place prépondérante. Euroméditerranée ne doit pas susciter une offre concurrente de l'hypercentre. Néanmoins la revitalisation de l'axe de la rue de la République avec un point fort à la Joliette, une liaison plus forte avec le centre Bourse et de nouveaux commerces spécialisés seraient à même de compléter et de structurer l'offre de centre-ville.

S'agissant de **restauration**, l'implantation d'entreprises nouvelles va nécessiter la constitution d'une offre importante de restaurants d'affaires sur le site. Pour que le marché génère cette offre, il sera sans doute nécessaire qu'elle ne se limite pas au seul "déjeuner", si bien qu'il serait souhaitable que l'animation nocturne du centre s'étende progressivement à ce quartier.

Concernant l'**hôtellerie**, le centre et le Vieux-Port étant très proches d'Euroméditerranée et comportant d'importantes réserves de capacité, la constitution d'une offre nouvelle devra être conditionnée par une analyse qualitative et quantitative des besoins nouveaux.

Enfin pour les **bureaux et les services aux entreprises**, la vocation d'Euroméditerranée étant d'attirer des entreprises nouvelles dans des secteurs ciblés et des opérations de prestige, on évitera, dans la mesure du possible, des relocalisations d'entreprises provenant de la ville et de l'agglomération.

2.7 La cohérence avec le Grand Projet Urbain

Le GPU et Euroméditerranée sont très proches, bénéficient d'interventions publiques fortes et ont un même objectif de création d'emplois. Il est donc capital que les deux opérations soient bien articulées. L'examen systématique des interrelations entre ces deux projets doit ainsi être approfondi, notamment dans le cadre du Programme Local de l'Habitat, du Dossier de Voirie d'Agglomération et des implantations économiques, afin d'éviter des difficultés futures dans le fonctionnement de la ville consécutives à la proximité entre un quartier d'affaires et un quartier en difficulté.

2.8 La cohérence avec les délocalisations de l'Etat

L'Etat se doit de conforter cette Opération d'intérêt national en donnant une priorité à Euroméditerranée pour des délocalisations d'organismes économiques, administratifs ou de recherche correspondant aux créneaux retenus. Cela n'exclura pas la recherche d'autres délocalisations sur le reste de l'agglomération corrélées avec les orientations régionales retenues dans le Contrat de plan.

Il s'agit en effet de tirer parti des dispositions de la récente loi sur l'aménagement et le développement du territoire destinées à renforcer les pôles de province par des transferts d'effectifs localisés en région parisienne. A court terme il convient, à l'image de l'implantation réussie du CEREQ dans les Docks, de faire aboutir le projet de l'ORSTOM déjà décidé en CIAT, ainsi que le développement de la direction régionale de l'INRETS, structures dont les missions internationales s'intégreront parfaitement dans les objectifs d'Euroméditerranée.

Conclusion

Les objectifs poursuivis par le présent schéma de cohérence ne pourront être atteints qu'avec le soutien actif de l'Etat et de l'ensemble des collectivités territoriales.

Aussi, cette démarche doit-elle trouver son prolongement naturel dans les réflexions menées dans le cadre des Schémas national et régional d'aménagement et de développement du territoire et plus précisément de la Directive Territoriale d'Aménagement dont l'objectif est de déterminer la politique d'aménagement et de développement des territoires où les enjeux sont particulièrement importants.

Celle-ci traduira, dans une logique de politique globale d'aménagement du territoire et de planification stratégique définie par l'Etat, la parfaite cohérence des projets de développement contenus dans le présent schéma.