

TRAVAUX ET RECHERCHES DE PROSPECTIVE

schéma général d'aménagement de la France

# schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise

leur opines  
d'équilibre  
et aines  
métropolitaines

## ADDITIF AU SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE

### N O T A

— Succédant à M. H. GENEVEY, M. J.-P. GIBLIN, Ingénieur des Ponts et Chaussées est depuis le 16 juin 1970 le responsable du Groupe Permanent d'Etudes, ainsi que le directeur-gérant des «Feuillets de l'O.R.E.A.M. - MARSEILLE.

— Le bureau d'industrialisation de la Région Provence - Côte-d'Azur est maintenant créé (Cf. page 161, 1<sup>re</sup> colonne, dernier alinéa).

— La décision concernant l'implantation d'une unité sidérurgique à FOS a été prise. (Cf. page 161, 2<sup>e</sup> colonne, 3<sup>e</sup> alinéa).

### E R R A T A

- P. 6-2 Lire : Axes Nord Sud et Est-Ouest.
- P. 6-8 Lire : Répercussion sur l'environnement.
- P. 19 Dans le Nota, lire : Région Provence - Côte d'Azur.
- P. 29 Planche 1, lire : 1968 au lieu de 1965 (zone Sud-Est).  
La commune de CHATEAUNEUF-LES-MARTIGUES fait partie de la zone Nord-Est et non de la zone Ouest.
- P. 31 Dans le Nota, lire : Région Provence - Côte d'Azur.
- P. 32 Dans le Nota, lire : Région Provence - Côte d'Azur.
- P. 32 2<sup>e</sup> colonne, 3<sup>e</sup> alinéa, lire : ...et des côtes provençale et d'Azur...
- P. 83 1<sup>er</sup> sous-titre, lire : Mode de vie et société futurs.
- P. 84 Planche 27, en nota, lire : ...devrait dans le futur s'étendre à toute l'aire ?
- P. 122 2<sup>e</sup> colonne, dernier alinéa, lire : ...qu'il ne fut pas omis...
- P. 127 1<sup>re</sup> colonne, 6<sup>e</sup> alinéa, lire : ...activités de haute qualification, auxquelles...
- P. 131 1<sup>re</sup> colonne, 2<sup>e</sup> alinéa, lire : ...éviter qu'il puisse...
- P. 145 1<sup>re</sup> colonne, avant-dernier alinéa, lire : ...actions à entreprendre seront compatibles...
- P. 156 2<sup>e</sup> colonne, 1<sup>er</sup> alinéa, lire : ...taux d'activité...
- P. 163 Dernière ligne, lire : ... opposables aux tiers.
- P. 164 2<sup>e</sup> colonne, 1<sup>er</sup> alinéa, lire : ...à recevoir des activités industrielles...
- P. 174 Avant-dernier alinéa, lire : ...la poussée démographique excédera...
- P. 175 1<sup>er</sup> aliéna, lire : ...que soient définis...
- P. 178 2<sup>e</sup> colonne, 1<sup>er</sup> alinéa, lire : ...inférieur de 40.000 aux 875.000...
- P. 183 1<sup>e</sup> colonne, 3<sup>e</sup> alinéa, lire : ...celle que créeraient...
- P. 185 2<sup>e</sup> colonne, 3<sup>e</sup> alinéa, lire : qui en est extrait.
- P. 219 2<sup>e</sup> colonne, 6<sup>e</sup> ouvrage, lire : ...n° spécial 1959.

Sur les planches n<sup>os</sup> 19 et 20, la zone de tremblement de terre 1909 n'apparaît pas. Elle s'étend approximativement de ROGNES et LANÇON.

# ATTENTION

---

Vous pouvez vous procurer l'esquisse 2000 du schéma d'Aménagement de l'A.M.M. au 1/100.000<sup>e</sup> en couleur (format 1,00 x 1,50), chez votre libraire ou votre marchand de journaux habituel, en lui remettant ce bon ci-dessous dès l'achat du présent document.

---

M .....

.....  
désire recevoir l'esquisse 2000, en couleur, du schéma d'Aménagement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise (format 1,00 x 1,50).

Cette esquisse devra m'être remise :

- à plat ;
- pliée au format 21 x 29,7.

Au prix de : **23 F.**

Les études  
et les rapports de toute nature  
qu'effectue l'administration  
à l'intention du Gouvernement  
sont devenus aujourd'hui  
une source d'information irremplaçable  
sur les questions  
qui intéressent tous les citoyens.  
C'est pourquoi ces rapports et ces études  
seront désormais publiés.

M. Jacques CHABAN-DELMAS

Premier Ministre  
Discours à l'Assemblée Nationale  
le 16 septembre 1969

**SOMMAIRE**

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>11</b>
<b>PREMIERE PARTIE : DONNEES DE BASE ET PRINCIPES D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>21</b>
<b>CHAPITRE I :</b>	
<b>DONNEES DE BASE ET CONTRAINTES .....</b>	<b>25</b>
<b>I. LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ...</b>	<b>27</b>
<b>II. L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ET SON ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>31</b>
<b>III. L'OCCUPATION DE L'ESPACE ET LES BESOINS FUTURS .....</b>	<b>44</b>
<b>CHAPITRE II :</b>	
<b>PRINCIPES D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>79</b>
<b>I. LE MODE DE VIE FUTUR .....</b>	<b>83</b>
<b>II. PRINCIPES D'UTILISATION DE L'ESPACE .....</b>	<b>87</b>
<b>III. LA CARTE DE MISE EN VALEUR DU CADRE NATUREL .....</b>	<b>94</b>
<b>DEUXIEME PARTIE : LE PARTI PROPOSE .....</b>	<b>97</b>
<b>CHAPITRE I :</b>	
<b>LES ORIENTATIONS POSSIBLES DE L'AMENAGEMENT .....</b>	<b>101</b>
<b>I. LES EXEMPLES DE SCHEMA SOUMIS AUX GROUPES DE TRAVAIL .....</b>	<b>105</b>
<b>II. LES PREMIERES REFLEXIONS DES GROUPES DE TRAVAIL .....</b>	<b>114</b>

<b>CHAPITRE II :</b>	
<b>DESCRIPTION DU PARTI</b> .....	<b>117</b>
<b>I. DESCRIPTION DU SCHEMA</b> .....	<b>121</b>
<b>II. ASPECTS ECONOMIQUES</b> .....	<b>139</b>
<b>III. LES INCERTITUDES</b> .....	<b>145</b>
<b>IV. LES GRANDES OPERATIONS D'AMENAGEMENT</b> .....	<b>146</b>
<b>CHAPITRE III :</b>	
<b>LES ASPECTS A MOYEN ET COURT TERMES</b> .....	<b>153</b>
<b>I. LES ETAPES INTERMEDIAIRES</b> .....	<b>156</b>
<b>II. LES ACTIONS A COURT TERME</b> .....	<b>161</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>167</b>
<b>AVIS RECUEILLIS AU COURS DE LA CONSULTATION</b> .....	<b>171</b>
<b>I. DEROULEMENT DE LA CONSULTATION</b> .....	<b>173</b>
<b>II. AVIS RECUEILLIS</b> .....	<b>174</b>
<b>III. RAPPORT DU GROUPE CENTRAL DE PLANIFICATION</b> .....	<b>191</b>
<b>IV. APPROBATION DU SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEIL- LAISE. DELIBERATION DU COMITE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU MARDI 9 DECEMBRE 1969</b> .....	<b>195</b>
<b>ANNEXES</b>	<b>197</b>
<b>I. LISTE DES MEMBRES DE L'O.R.E.A.M.</b> .....	<b>199</b>
<b>II. LISTE DES COMMUNES DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE</b> .....	<b>203</b>
<b>III. LISTE DES MEMBRES DES GROUPES DE TRAVAIL</b> .....	<b>206</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>215</b>

# **TABLE DES ILLUSTRATIONS**

## **PREMIERE PARTIE**

<b>CHAPITRE I :</b>	<b>Pages</b>
1) Evolution et perspectives démographiques (3 secteurs) .....	<b>28</b>
2) Axe Nord-Sud et Est-Ouest dans le trafic du Midi (descente - montée) .....	<b>30</b>
3) Evolution de la population dans les 3 régions (1962-1968) .....	<b>33</b>
4) Population et densité 2000 .....	<b>34</b>
5) Hypothèse de population des 3 régions (1985) .....	<b>35</b>
6) Exemple d'armature urbaine à la fin du siècle H 1 .....	<b>37</b>
7) Exemple d'armature urbaine à la fin du siècle H 2 .....	<b>38</b>
8) Liens de l'aire métropolitaine avec son environnement - Répercussions sur environnement .....	<b>39</b>
9) Liens de l'aire métropolitaine marseillaise avec son environnement - Répercussions sur le schéma .....	<b>41</b>
10) Distances et temps de parcours depuis l'aire métropolitaine .....	<b>42</b>
11) Occupation du sol par l'agriculture .....	<b>45</b>
12) Occupation du sol par l'urbanisation .....	<b>47</b>
13) Inventaire des sites d'urbanisation .....	<b>49</b>
14) Roses des vents .....	<b>51</b>
15) Occupation du sol par les activités .....	<b>53</b>

16) Grandes zones de loisirs .....	55
17) Accueil des sites .....	57
18) Plages et ports de plaisance .....	59
19) Occupation du sol - Servitudes et nuisances .....	61
20) Occupation du sol, actuelle et engagée .....	63
21) Aptitudes des sites .....	65
22) Le support naturel .....	67
23) Les contraintes du support naturel .....	69
24) Le support naturel transformé par l'homme .....	71
25) Le futur engagé .....	75
26) Unités naturelles et zone d'approche .....	77

**CHAPITRE II :**

27) Migrations alternantes 1968 .....	85
28) Conflits actuels ou à court terme .....	86
29) Occupation comparée de l'espace par l'urbanisation .....	86
30) Degré de sensibilité des peuplements naturels .....	91
31) Mise en valeur du cadre naturel .....	95

**DEUXIEME PARTIE**

**CHAPITRE I :**

32) Tableau : perspectives démographiques 2000, tendances et hypothèses .....	104
33) Hypothèse développement H 5 .....	107
34) » » H 6 .....	109
35) » » H 11 .....	111
36) » » H 12 .....	113

## **CHAPITRE II :**

37) Quelques éléments-clefs du schéma .....	<b>120</b>
38) Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine - Etape 2000 .....	<b>123</b>
39) Zone de Marseille .....	<b>126</b>
40) Zone d'Aix-en-Provence .....	<b>128</b>
41) Zone Est de l'Étang de Berre .....	<b>130</b>
42) Rive Ouest de l'étang de Berre .....	<b>132</b>
43) Zone de Fos - Port-Saint-Louis .....	<b>134</b>
44) Zone Arles et Tarascon-Beaucaire .....	<b>136</b>
45) Evolution population totale, population active .....	<b>138</b>
46) Evolution comparée de la structure de l'emploi .....	<b>140</b>
47) Structure des activités 1962-1968 .....	<b>141</b>
48) Voies rapides à la fin du 20 <sup>e</sup> siècle .....	<b>148</b>
49) Réseau de transport en commun en site terrestre .....	<b>150</b>

## **CHAPITRE III :**

50) Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine, étape 1985 .....	<b>156</b>
51) Evolution démographique et de l'emploi dans les P.M.E. de l'aire marseillaise .....	<b>160</b>
52) Schéma Directeur de la région de Marseille .....	<b>165</b>

# **TABLE DES PHOTOGRAPHIES**

	Pages
1) Voie ferrée desservant le port de Fos .....	<b>24</b>
2) Irrigation par aspersion .....	<b>43</b>
3) Occupation du sol dans la cuvette Sud-Est de l'Etang de Berre .....	<b>50</b>
4) Etat d'avancement du port de Fos à fin 1969 .....	<b>73</b>
5) Le massif de Sainte-Victoire .....	<b>78</b>
6) Aix-en-Provence .....	<b>82</b>
7) La Côte Bleue .....	<b>93</b>
8) L'autoroute A-7 .....	<b>152</b>
9) Opération d'habitat à Martigues .....	<b>170</b>

# **INTRODUCTION**

*C'est en 1964, lors des premiers travaux préparatoires du V<sup>e</sup> Plan (1966-1970) qu'ont été définies les grandes lignes de l'actuelle politique d'aménagement du territoire. Elle vise à équilibrer le développement du pays en accélérant la croissance des régions de province de manière à freiner celle de la région parisienne. Elle doit s'appuyer en premier lieu sur les points forts que sont les métropoles d'équilibre.*

*Mais au-delà du simple rééquilibrage de la population et de l'emploi, l'objectif à atteindre par la promotion des métropoles est, en leur permettant de développer leur capacité d'innovation et de rayonnement, de « garantir aux régions françaises les moyens de participer activement au mouvement d'expansion et de modernisation qui caractérise notre époque » (1).*

---

(1) Notes et études documentaires n° 3633 - Métropoles d'équilibre et aires métropolitaines.

*Les implications d'une telle politique et les conditions de sa mise en œuvre ne pouvaient être étudiées au seul échelon central.*

*La création des O.R.E.A.M. en 1966 (1) répondait à la nécessité de procéder, au plan régional, à des études ayant pour objet de définir :*

*— les perspectives de développement à long terme des régions et de leurs métropoles, compte tenu de leurs atouts propres et des objectifs nationaux poursuivis,*

*— les principes d'organisation de l'espace permettant au développement de s'effectuer dans les meilleures conditions,*

*— les actions à entreprendre dans le court terme pour que puissent être atteints les objectifs de ce développement.*

*Des études de cette ampleur ne pouvaient se concevoir qu'en y associant largement les divers acteurs de l'aménagement.*

*La structure de l'O.R.E.A.M. répond à ce souci :*

*— présidé par le Préfet de région, le Comité de Coordination est l'instance de concertation avec les collectivités locales et les principaux organismes régionaux,*

*— présidé par le Chef du Service régional de l'Équipement, le Comité Technique réunit les principales administrations ou organismes publics directement concernés. Le contrôle qu'il exerce sur les études du groupe permanent garantit leur coordination avec celles menées au sein des administrations.*

---

(1) Arrêté Préfectoral du 15 février 1966 pour l'aire métropolitaine marseillaise.

*Plus récemment, la création de groupes de travail, décidée par le Comité de Coordination lors de sa réunion du 7 février 1969, a permis d'élargir la consultation à des personnalités particulièrement compétentes mais n'exerçant pas nécessairement des responsabilités politiques ou administratives.*

*Parallèlement, des expositions cantonales accompagnées de réunions-débats, ainsi que les articles parus dans la presse locale, ont permis un début de sensibilisation de l'opinion.*

*\*  
\*\**

*Première étape des travaux de l'O.R.E.A.M., le Livre Blanc a défini les objectifs et premières perspectives d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise. Il a esquissé également les voies et moyens permettant d'orienter le développement dans le sens désiré. Adopté par le Comité de Coordination le 6 mai 1968, il a été pris en considération en Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, puis en Conseil des Ministres (1) qui ont retenu les hypothèses et confirmé les orientations proposées.*

*Accueillir une population supérieure à 3 millions d'habitants à la fin du siècle, créer les conditions les plus favorables à la mutation économique qui doit intervenir en agissant tant sur le cadre de vie des hommes, que sur les structures d'accueil nécessaires aux entreprises, tels sont les grands objectifs de l'aménagement.*

*La configuration du réseau urbain actuel, les contraintes imposées par la nature et les hommes, l'orientation des grandes actions d'équipement en cours conduisent à un mode de développement qui se traduit par une forte expansion urbaine à l'Ouest de l'aire métropolitaine et l'affirmation de Marseille en qualité de cœur d'une métropole s'étendant à l'ensemble de l'aire.*

*Il faut, à présent, préciser la localisation de ce développement, en indiquer la programmation et en déduire les actions à entreprendre dans le court terme. Tel est, très brièvement résumé, l'objet du schéma d'aménagement.*

---

(1) Respectivement les 17 décembre 1968 et 3 janvier 1969.

*Ce schéma doit définir un parti d'utilisation de l'espace répondant aux impératifs de développement économique de la région et visant à donner aux hommes le cadre de vie qu'ils peuvent désirer.*

*Il tiendra compte :*

- du rôle que l'aire métropolitaine marseillaise doit jouer à l'égard de son environnement national, régional et méditerranéen,*
- des facteurs de développement propres à la région, ainsi que des orientations imposées par la géographie physique et humaine,*
- des possibilités physiques, techniques et financières de promouvoir le développement à partir de la situation actuelle.*

*Mais le schéma ne se bornera pas à définir la « fourchette » dans laquelle se situera l'organisation optimale de l'aire métropolitaine marseillaise à la fin du 20<sup>e</sup> siècle. Il portera également sur les étapes permettant d'atteindre cet objectif et les moyens à mettre en œuvre pour y parvenir.*

*L'horizon choisi peut paraître lointain ; il est en effet difficile de prévoir de manière sûre à aussi long terme. Cependant, bien des actions actuellement entreprises feront sentir leurs effets au-delà de cette date. Pour en prendre toute la mesure, il est nécessaire de viser loin, sans pour autant sous-estimer les incertitudes qui pèsent sur l'avenir.*

*L'échelle du schéma — la carte de l'état futur sera au 1/100.000<sup>e</sup> — est telle que son application directe à des problèmes de détail n'est pas possible. Ce n'est d'ailleurs pas le but visé.*

*Déclaration d'intention et charte d'action commune aux collectivités locales, aux services de l'Etat et organismes publics divers, le schéma servira de cadre aux documents d'urbanisme et de planification au niveau des agglomérations : schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.), Plans d'occupation des sols (P.O.S.), Programmes de modernisation et d'équipement (P.M.E.).*

*Lors de la réunion du 7 février 1969 du Comité de Coordination, à l'occasion de l'examen du mode d'élaboration du schéma, il avait été décidé que seraient étudiés, outre les horizons 1985 et 2000, les étapes intermédiaires 1970, 1975 et 1980. L'O.R.E.A.M. marquait ainsi son intention de lier intimement l'élaboration du schéma à la préparation du VI<sup>e</sup> Plan.*

*Il est certain en effet que, si les perspectives générales de développement qu'exprimera le schéma doivent servir de cadre à l'établissement des documents d'urbanisme et de planification au niveau des agglomérations, inversement les possibilités financières tant de l'Etat que des collectivités locales peuvent conduire à infléchir le développement dans un sens qui assure la nécessaire cohérence entre les objectifs et les moyens d'y parvenir.*

*Il ne doit pas y avoir de divorce entre le long terme et le court terme (le second risquerait fort de l'emporter alors sur le premier), mais une démarche constante d'aller et retour entre le souhaitable et le possible.*

*Cette démarche s'effectue actuellement, à l'occasion de l'élaboration des programmes de modernisation et d'équipement (1) dont les Commissions locales et les Groupes de travail préparent le VI<sup>e</sup> Plan au niveau des agglomérations, en liaison étroite avec l'O.R.E.A.M. (chaque commission comprend des membres du Comité de Coordination, du Comité Technique et du Groupe permanent d'études).*

*Les chapitres du schéma relatifs aux aspects financiers et aux actions à court terme ne pourront donc être véritablement précisés qu'au fur et à mesure de l'avancement des études des programmes de modernisation et d'équipement dont l'achèvement est prévu en 1971 seulement.*

*Cependant il n'est pas possible d'attendre une échéance aussi éloignée pour définir certaines orientations indiscutables de l'aménagement et prendre les mesures nécessaires, en fonction notamment du développement imminent de la zone de Fos.*

---

(1) Il est prévu, en outre un programme d'équipement de l'aire métropolitaine qui aura un double objet :

1\*) compléter les Programmes de modernisation et d'équipement pour les agglomérations de l'aire métropolitaine où de tels documents ne sont pas prévus.

2\*) présenter à l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise, un programme d'équipements « structurants » reprenant notamment ceux prévus dans les Programmes de modernisation et d'équipement d'agglomérations.

*C'est à ce souci que répond le présent document dont le principe a été adopté par le comité de Coordination lors de sa réunion du 25 juillet 1969.*

*Il s'agit, en réalité, d'une première ébauche du schéma qui fait le point des connaissances acquises et propose les mesures qui en découlent.*

*Par la suite, et en tenant compte plus particulièrement des travaux des Commissions locales des Programmes de modernisation et d'équipement, cette ébauche sera précisée et affinée. Simultanément seront publiés des dossiers relatifs aux secteurs les plus importants de l'aménagement (logement, transports, population et emploi industrie...)*

*Ces dossiers seront conçus de manière à permettre une mise à jour aisée. Ils constitueront ainsi la partie « évolutive » du schéma.*

*Toutefois, il est certain qu'en 1971, toutes les incertitudes qui pèsent sur le développement de l'aire métropolitaine marseillaise d'ici la fin du siècle ne pourront être levées. La tâche de l'O.R.E.A.M. ne sera donc pas achevée.*

*En réalité, la définition et la mise en œuvre de la politique d'aménagement seront un cheminement permanent, jalonné d'étapes. La première a été le « Livre Blanc », la seconde ce premier schéma, la troisième se situera en 1971 quand les Programmes de modernisation et d'équipement et le Programme d'équipement de l'aire métropolitaine auront dessiné le VI<sup>e</sup> Plan.*

*D'autres étapes seront abordées par la suite lorsque s'effaceront peu à peu les incertitudes de ce qui est actuellement le long terme et que des horizons plus lointains devront être étudiés.*

*De même la concertation déjà amorcée deviendra plus profonde et l'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise pourra alors devenir véritablement l'expression de la volonté régionale.*

*Le présent document comprend deux parties :*

*La première a pour objet de définir les éléments de base de l'élaboration du schéma d'aménagement.*

*Ce sont essentiellement :*

*a) des données telles que :*

- les perspectives économiques et démographiques développées dans le « Livre Blanc »,*
- les orientations que la prise en compte de l'environnement (1) conduit à retenir,*
- l'occupation actuelle de l'espace et les besoins futurs,*

*b) les principes d'utilisation de l'espace, tenant compte de ce que l'on peut entrevoir du mode de vie futur.*

*La deuxième partie est la description proprement dite du schéma d'aménagement. Ce dernier reste très largement ouvert quant à l'horizon 2000. En effet, tant les réflexions des Groupes de travail que les nombreuses incertitudes qui pèsent sur le futur conduisent à ne pas préconiser dès maintenant des orientations qui se révéleraient par la suite inadaptées aux circonstances, mais à ménager les possibilités de réalisation des divers modes de développement raisonnablement envisageables.*

---

(1) Environnement proche : régions Provence-Côte-d'Azur-Corse, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes.  
Environnement lointain : région parisienne, Europe du Nord-Ouest, Italie du Nord, la Méditerranée

*En revanche, le dossier est plus précis en ce qui concerne le moyen terme (horizon 1985) et il s'appuie à cet effet sur les premières études faites par les Commissions locales des Programmes de modernisation et d'équipement pour l'élaboration des perspectives de développement des agglomérations de l'aire métropolitaine marseillaise aux horizons 1975, 1980 et 1985.*

*Les actions à court terme et mesures à prendre qui découlent des choix proposés sont seulement esquissées. Elles font l'objet de dossiers séparés et seront précisées notamment dans le Programme d'équipement de l'aire métropolitaine et les Programmes de modernisation et d'équipement.*

# **1<sup>ere</sup> PARTIE**

## **les données de base et principes d'aménagement**

**CHAPITRE I :**

<b>DONNEES DE BASE ET CONTRAINTES .....</b>	<b>25</b>
<b>I. LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ...</b>	<b>27</b>
<b>II. L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ET SON ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>31</b>
<b>III. L'OCCUPATION DE L'ESPACE ET LES BESOINS FUTURS .....</b>	<b>44</b>

**CHAPITRE II :**

<b>PRINCIPES D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>79</b>
<b>I. LE MODE DE VIE FUTUR .....</b>	<b>83</b>
<b>II. PRINCIPES D'UTILISATION DE L'ESPACE .....</b>	<b>87</b>
<b>III. LA CARTE DE MISE EN VALEUR DU CADRE NATUREL .....</b>	<b>94</b>

Les orientations qu'il est possible de donner au développement de l'aire métropolitaine marseillaise dépendent de divers éléments d'ordre politique — comme la volonté de développer les régions, — d'ordre humain — comme le mode de vie futur, — d'ordre économique et géographique.

Certains de ces facteurs sont en partie extérieurs à l'aire métropolitaine marseillaise, tels les services que doit rendre la métropole à son environnement. D'autres sont internes, comme les contraintes imposées par la géographie et les implantations actuelles.

En général leur influence sur le développement de l'aire métropolitaine marseillaise ne peut être évaluée que qualitativement et non pas être traduite en chiffres permettant de comparer la valeur ou le coût de divers schémas.

Leur prise en considération, compte tenu en particulier des incertitudes qu'ils contiennent, ne saurait donc conduire de manière rigoureuse à un schéma « optimal ». Elle permet cependant de restreindre le champ des investigations et de définir en conséquence un cadre commun à l'ensemble des schémas envisageables.



## **CHAPITRE I**

# **les données de base et les contraintes**

<b>I. LES OBJECTIFS DE DEVELOPPEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ...</b>	<b>27</b>
<b>II. L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ET SON ENVIRONNEMENT .....</b>	<b>31</b>
A. INTERACTIONS ENTRE LE DEVELOPPEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEIL- LAISE ET SON ENVIRONNEMENT .....	<b>31</b>
1°) Ce que l'environnement peut attendre de l'aire métropolitaine marseillaise .....	<b>31</b>
2°) Ce que l'aire métropolitaine marseillaise peut attendre de son environnement .....	<b>31</b>
B. LES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT POSSIBLES .....	<b>32</b>
1°) Les données de base d'une stratégie .....	<b>32</b>
2°) Les stratégies possibles .....	<b>36</b>
C. CONSEQUENCES SUR LE SCHEMA D'AMENAGEMENT .....	<b>40</b>
<b>III. L'OCCUPATION DE L'ESPACE ET LES BESOINS FUTURS .....</b>	<b>44</b>
A. L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR L'AGRICULTURE .....	<b>44</b>
B. L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR L'URBANISATION .....	<b>46</b>
C. L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR LES ACTIVITES .....	<b>52</b>
D. L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR LES ZONES DE LOISIRS .....	<b>54</b>
E. CONCLUSION : CONFRONTATION ENTRE DISPONIBILITES ET BESOINS .....	<b>60</b>

## I. - Les objectifs de développement de l'aire métropolitaine marseillaise

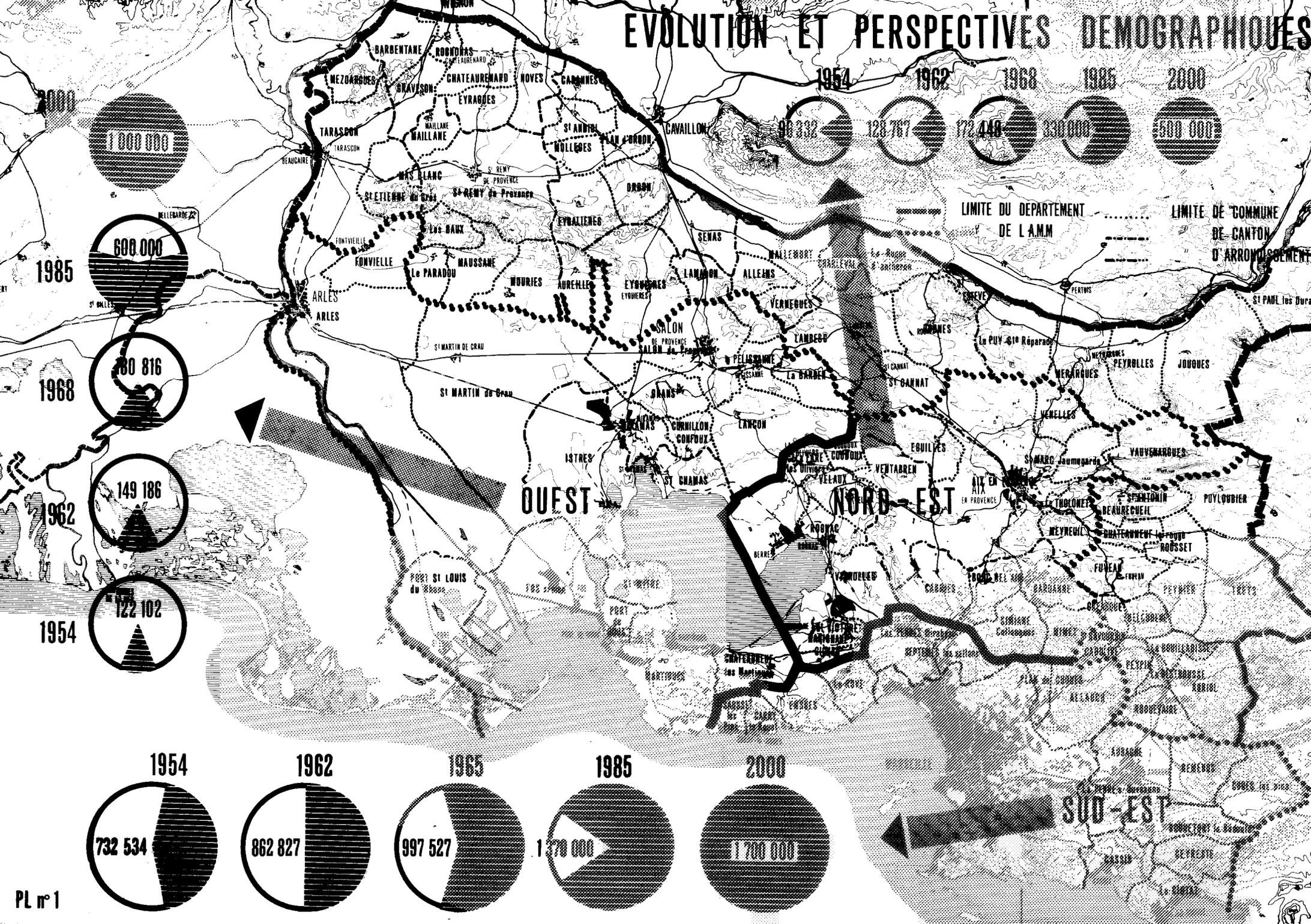
Le Livre Blanc a indiqué l'ordre de grandeur des perspectives démographiques et économiques de l'aire métropolitaine marseillaise à la fin du siècle : 3.200.000 habitants, 1.280.000 emplois avec un taux d'activité relevé à 40 %.

Ces perspectives résultent certes, de la prise en considération d'atouts propres à la région, mais aussi d'objectifs nationaux.

— volonté de susciter le développement des régions en s'appuyant sur les métropoles d'équilibre.

— à l'échelle européenne, création dans la zone méditerranéenne française d'un pôle économique fort, de manière à atténuer les distorsions qui se manifestent entre l'Europe du Nord-Ouest et celle du Sud, et à équilibrer le poids des métropoles méditerranéennes étrangères.

# EVOLUTION ET PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES



Elles supposent une véritable mutation des activités économiques de l'aire métropolitaine marseillaise, basée en partie sur des facteurs dont la maîtrise est loin d'être entièrement assurée :

— effets d'entraînement des activités de base (tant industrielles que tertiaires) qui seront volontairement implantées dans la région,

— décisions d'implantation relevant du secteur privé.

Autre cause d'incertitude, la diffusion des effets d'entraînement de l'industrialisation de Fos peut être plus large que prévu. Ce serait certes une preuve de succès, puisque la finalité du développement de l'aire métropolitaine marseillaise est bien le développement de l'ensemble de la zone méditerranéenne, mais il en résulterait une réduction des effectifs de population et d'emploi avancés dans le Livre Blanc.

Tout schéma doit donc conserver beaucoup de souplesse à l'égard des perspectives démographiques globales. En revanche, il convient de ménager toutes possibilités d'atteindre — voire dépasser — ces perspectives.

Le Livre Blanc a esquissé par ailleurs, la répartition future de la population en trois grandes zones (voir planche n° 1) :

— dans la zone Ouest, constituée par le quadrilatère Arles - Salon - Martigues - Port-Saint-Louis-du-Rhône, la population pourrait quintupler d'ici la fin du siècle, passant de 180.000 à près d'un million d'habitants,

— dans la zone Nord-Est, comprenant Aix - Gardanne, et la rive Est de l'étang de Berre, la population triplerait, passant de 170.000 habitants à quelque 500.000,

— enfin la zone Sud-Est avec Marseille - Aubagne et La Ciotat, verrait sa population passer de 1.000.000 à 1.700.000 habitants.

Cette répartition tient compte de diverses considérations dont certaines sont déjà des principes d'aménagement :

— contraintes imposées par l'espace disponible,

— affirmation de Marseille en qualité de noyau directionnel de la métropole,

— volonté de développer à l'Ouest de l'étang de Berre des unités urbaines équilibrées, dotées d'un niveau de service comparable à celui des autres agglomérations de même importance de l'aire métropolitaine marseillaise.

Le développement prévu pour l'Est de l'aire métropolitaine marseillaise correspond à une légère accélération de la croissance démographique actuelle (1). Il n'en est pas de même à l'Ouest où, globalement, les prévisions faites impliquent une rupture brutale des tendances.

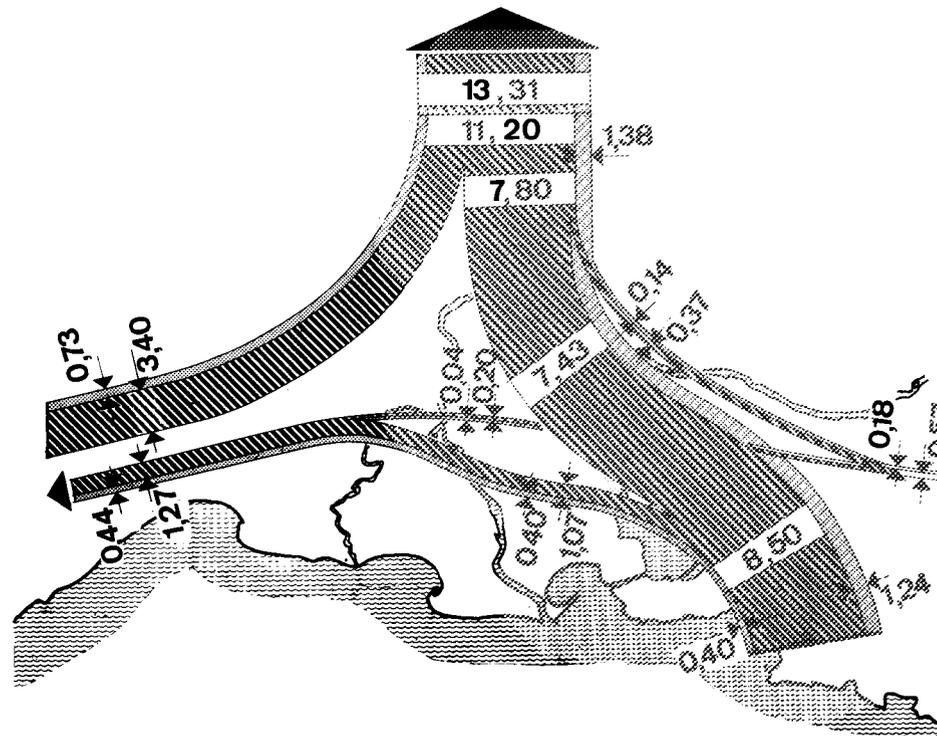
Cette zone serait donc la première affectée si les objectifs n'étaient que partiellement atteints. C'est donc principalement sur elle que doit porter la souplesse d'adaptation du schéma.

---

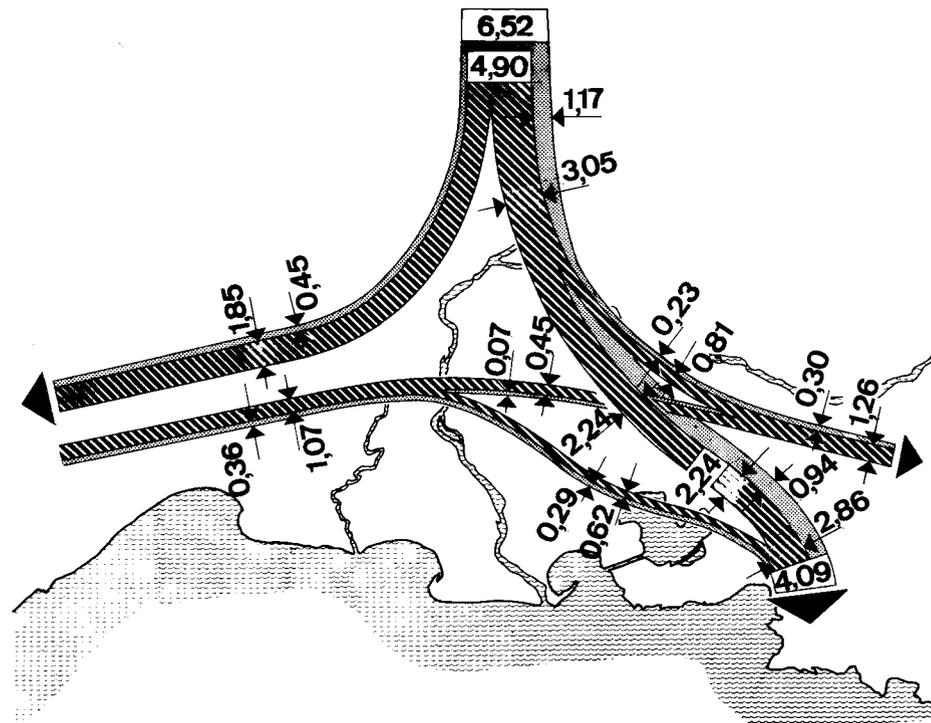
(1) mais à une forte accélération de la création d'emplois.

# AXES NORD-SUD ET EST-OUEST DANS LE TRAFIC DU MIDI MEDITERRANEEN

Vallée du Rhone à la montée et  
trafic venant de la Provence



Vallée du Rhône à la descente et  
trafic vers la Provence



Trafic estimé en millions  
de tonnes par an 1966

 PAR ROUTE

 PAR VOIE FERREE

## II. - L'aire métropolitaine marseillaise et son environnement

L'objectif du développement des métropoles régionales est un meilleur équilibre du territoire national. Les besoins de l'environnement proche (1), de la « zone d'influence », sont donc a priori susceptibles d'orienter la configuration du développement de l'aire métropolitaine marseillaise. Par ailleurs, certains besoins des habitants de l'aire devront être satisfaits dans cet environnement et il en résulte des interactions.

Enfin, bien que la prise en compte de l'environnement lointain (2) ait surtout des conséquences économiques globales, ses éventuelles incidences sur l'organisation spatiale de l'aire métropolitaine marseillaise doivent être pressenties.

Dans le présent paragraphe seront examinées :

- les interactions entre l'aire métropolitaine marseillaise et son environnement telles qu'elles sont actuellement ressenties,
- les conséquences qui en résultent pour les stratégies de développement de l'aire métropolitaine marseillaise,
- les répercussions de ces facteurs sur divers éléments du schéma.

### A. — INTERACTIONS ENTRE LE DEVELOPPEMENT DE L'AIRES METROPOLITAINE ET SON ENVIRONNEMENT

Les Groupes de travail régionaux et ceux créés par l'O.R.E.A.M. pour la préparation du schéma ont étudié les divers aspects des relations entre la métropole marseillaise et son environnement.

Ils ont insisté en particulier sur le rôle majeur que l'aire métropolitaine marseillaise peut et doit jouer à l'égard de la région Provence - Côte-d'Azur - Corse et plus généralement de la zone méditerranéenne.

L'existence d'une métropole d'équilibre n'a en effet de sens que dans la mesure où elle correspond également à une nécessité régionale.

Cette nécessité est reconnue mais encore faut-il en tirer les conséquences au plan de l'aménagement de la Métropole.

Les réflexions des Groupes de travail ont conduit aux idées développées ci-après.

#### 1) Ce que l'environnement peut attendre de l'aire métropolitaine...

L'environnement lointain peut attendre de l'aire métropolitaine marseillaise la confirmation de son rôle de pôle d'échanges et de rayonnement méditerranéen.

Pour l'environnement proche, ce sont essentiellement les « retombées » de la conjonction dans cette aire de fonctions tertiaires de haut niveau et d'un foyer de développement industriel à l'échelle internationale.

Mais cette attente est accompagnée de certaines craintes ou réticences :

— l'intégration économique de la zone méditerranéenne ne risque-t-elle pas de nuire au développement des échanges de chaque région avec le Nord, qui sont actuellement les plus importants ? (voir planche n° 2).

— Le développement de l'aire métropolitaine marseillaise s'effectuera-t-il au détriment de son environnement proche (Marseille et le désert méridional) ?

— Quelle sera la rapidité de diffusion des effets de Fos ?

— Les relations de l'aire métropolitaine marseillaise avec son environnement nuiront-elles aux liens que ce dernier doit entretenir avec ses propres voisins ?

Ces craintes ne sont pas seulement subjectives. Elles traduisent la nécessité absolue de la prise en compte du cadre régional dans l'élaboration du schéma.

#### 2) Ce que l'aire métropolitaine peut attendre de son environnement

Il y a d'abord le marché de consommation et le potentiel de production que représentera à la fin du siècle une zone méditerranéenne de 10 millions d'habitants.

C'est aussi la capacité d'innovation et de rayonnement intellectuel que devraient engendrer des agglomérations telles que Nice, Toulon, Avignon, Nîmes, et Montpellier, dont les fonctions doivent harmonieusement compléter celles de Marseille.

C'est enfin la satisfaction de certains besoins propres à l'aire métropolitaine marseillaise dont le territoire n'offre pas tout l'espace nécessaire : sites touristiques, agriculture, résidences secondaires, etc.

A l'égard de l'environnement lointain, il s'agira certes du développement de nouveaux courants économiques, d'échanges de matières premières et de produits finis, mais également d'une intensification des échanges d'ordre intellectuel. La qualité des liaisons extérieures jouera ici un rôle primordial.

(1) Régions Provence-Côte d'Azur-Corse, Languedoc-Roussillon, Rhône-Alpes.  
(2) Région parisienne, Europe du Nord-Ouest, Italie du Nord, la Méditerranée.

L'existence de complémentarités et la solidarité qui en résulte entre l'aire métropolitaine marseillaise et l'ensemble du Sud-Est français sont ainsi reconnues. Mais ces relations s'expriment aussi parfois en termes de concurrence — entre régions ou entre villes.

Le désir général de voir améliorer les liaisons Nord-Sud en est partiellement la traduction.

Ce dernier aspect ne peut être ignoré et doit être pris en compte dans tout schéma. Une stratégie de développement qui en ferait abstraction serait immanquablement vouée à l'échec. A titre d'exemple, avantager très nettement les liaisons Est-Ouest par rapport aux liaisons Nord-Sud serait certes favorable à une meilleure intégration économique du Sud-Est, mais apparaît vite irréaliste.

## B. — LES STRATEGIES DE DEVELOPPEMENT POSSIBLES

14 millions d'habitants sont prévus dans la région parisienne à la fin du siècle. Pour trouver un ensemble de poids comparable dans le Sud-Est, il faut prendre l'ensemble des trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Côte-d'Azur-Corse (voir planches n°3, 4 et 5).

Mais si l'on tient compte de l'environnement proche de la région parisienne en direction de la Basse-Seine et du Nord, c'est même au-delà des Alpes et des Pyrénées, en direction de Barcelone, Turin et Gênes qu'il faut chercher des éléments d'équilibre.

Tel est le cadre dans lequel devrait être imaginée une stratégie commune de développement. Il est vaste certes, et les liens qui unissent ses divers pôles sont souvent encore bien ténus. Cependant, c'est bien à ce niveau qu'il faudra s'habituer à penser. Cette nécessité apparaît encore plus évidente lorsque, se situant à l'échelle européenne, l'on constate que l'Europe du Nord-Ouest rassemble sur moins de 300.000 km<sup>2</sup> 30 % de la population et 60 % de la production européennes.

### 1) Les données de base d'une stratégie

L'ouverture sur la Méditerranée, et les grandes opérations d'aménagement en cours sont des facteurs d'unité de la zone méditerranéenne :

— aménagement de l'axe Nord-Sud, avec sa voie fluviale à grand gabarit, ses deux voies ferrées, son autoroute et son réseau d'oléoducs,

— création à Fos d'un complexe d'échanges aux possibilités immenses,

— complémentarité des vocations touristiques respectives du Languedoc-Roussillon et de la Côte provençale.

— développement, grâce aux travaux de la Compagnie du Bas-Rhône - Languedoc et du Canal de Provence, d'un ensemble agricole exportateur de haute qualité.

Mais d'autres éléments viennent tempérer cet optimisme. Ce sont :

— la prédominance des échanges Nord-Sud sur les échanges Est-Ouest. Ainsi, le rapport entre les courants est de cinq pour la route, et sept pour la voie ferrée, le trafic par tube étant exclusivement Sud-Nord,

— l'importance du transit — peu générateur d'activités — dans les échanges Nord-Sud,

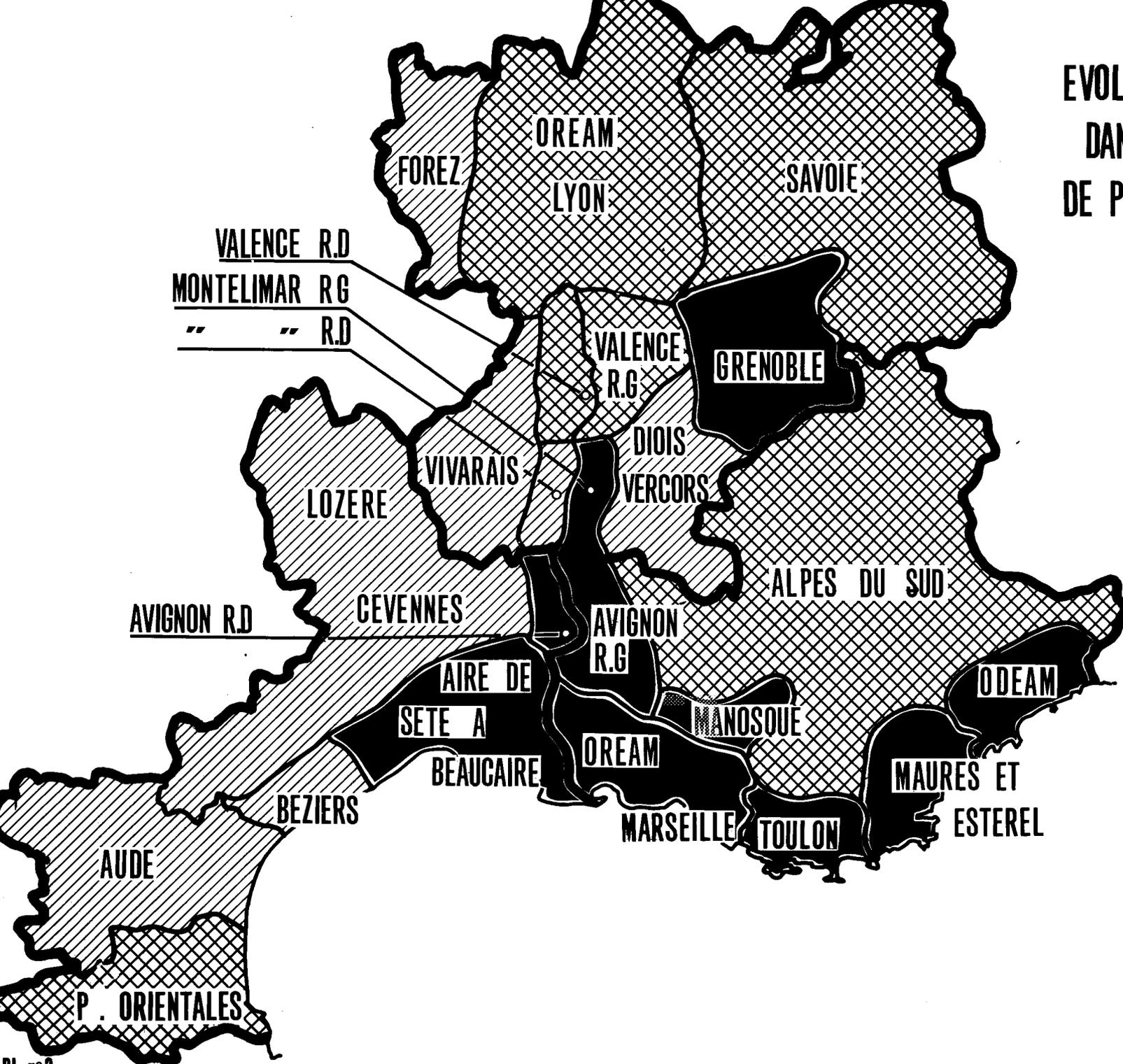
— l'insuffisance des liaisons Est-Ouest (1), conséquence mais certainement aussi en partie cause de la faiblesse des échanges entre Provence et Languedoc,

— le déséquilibre entre la structure industrielle bien confirmée de la région Rhône-Alpes et celle à peine ébauchée de la zone méditerranéenne dont l'industrialisation nécessitera un effort d'autant plus volontaire qu'au plan national le taux de croissance de l'industrie est nettement inférieur à celui que connaissent bien des pays étrangers,

— la quasi absence de liaisons avec l'Italie alors que Turin souhaiterait trouver à Marseille un débouché pour ses exportations.

(1) Toutefois la mise en service en 1969 du nouveau pont d'Arles aura amorcé la suppression d'un goulot d'étranglement particulièrement gênant.

# EVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES TROIS REGIONS DE PROGRAMME DU SUD-EST 1962\_1968



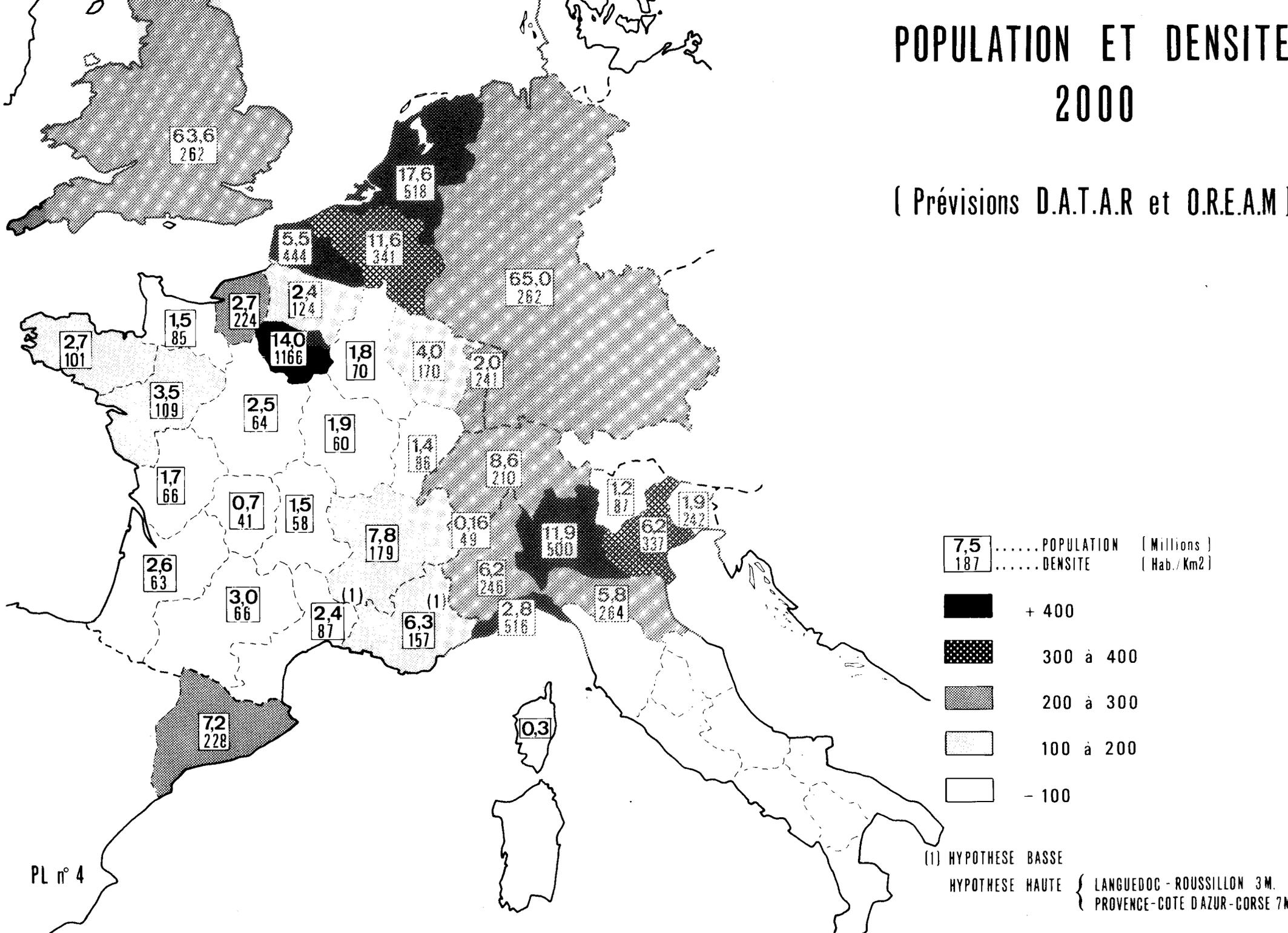
- LIMITES DES REGIONS DE PROGRAMME
- + DE 2,5% L'AN
- ▣ DE 1% A 2% L'AN
- ▨ MOINS DE 0,5 % L'AN

VALENCE R.D.  
MONTELMAR R.G.  
" " R.D.

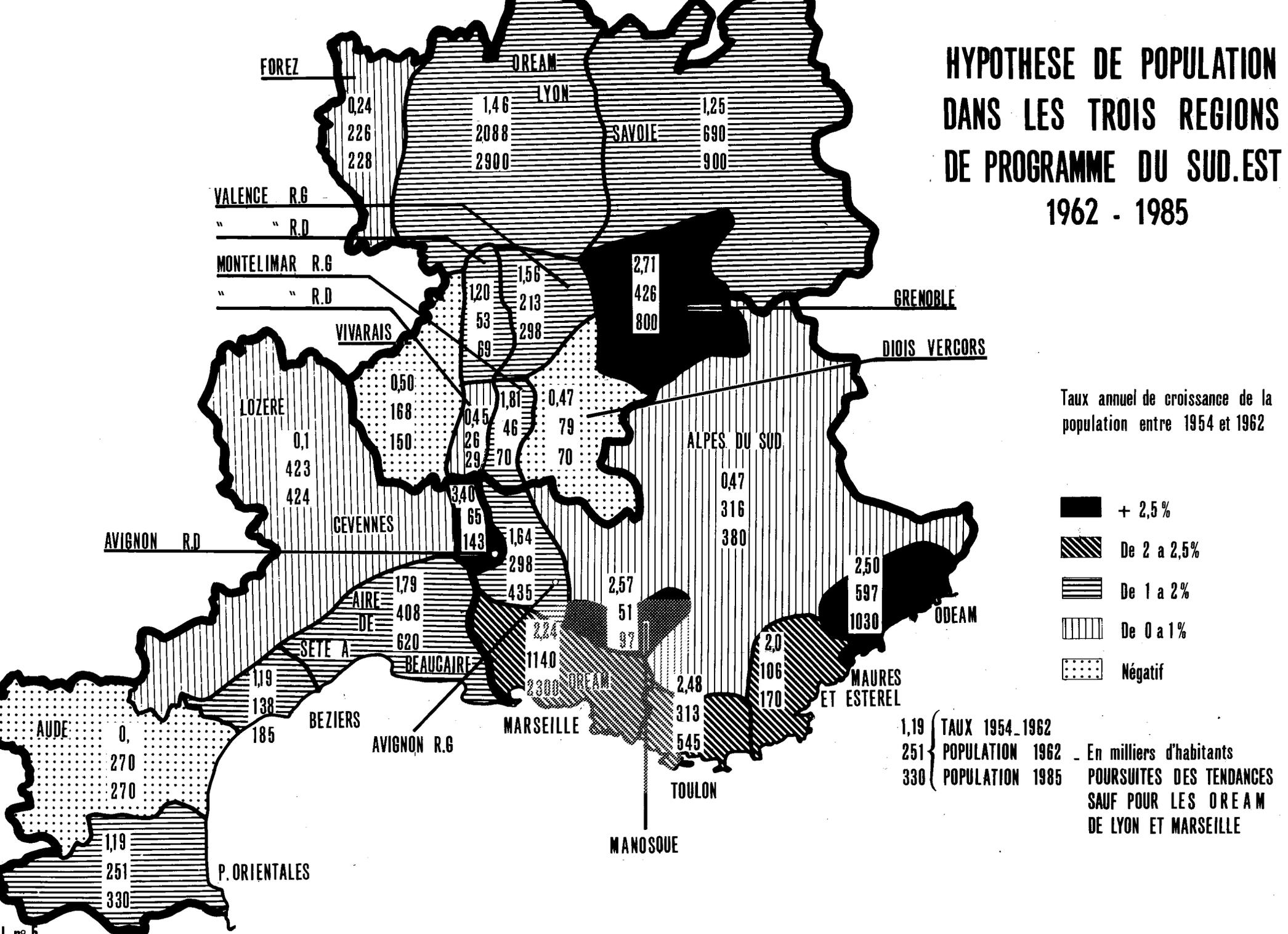
AVIGNON R.D.

# POPULATION ET DENSITE 2000

( Prévisions D.A.T.A.R et O.R.E.A.M )



# HYPOTHESE DE POPULATION DANS LES TROIS REGIONS DE PROGRAMME DU SUD-EST 1962 - 1985



FOREZ

DREAM

LYON

SAVOIE

GRENOBLE

DIOIS VERCORS

ALPES DU SUD

ODEAM

MAURES ET ESTEREL

TOULON

MANOSQUE

VALENCE R.G.

" " R.D.

MONTEILIMAR R.G.

" " R.D.

VIVARAIS

LOZERE

CEVENNES

AVIGNON R.D.

AIRE DE

SETE A

BEAUCAIRE

AUDE

BEZIERS

AVIGNON R.G.

MARSEILLE

P. ORIENTALES

0,24  
226  
228

1,46  
2088  
2900

1,25  
690  
900

2,71  
426  
800

1,20  
156  
53  
213  
69  
298

0,1  
423  
424

0,50  
168  
150  
0,45  
26  
29  
1,81  
46  
70  
0,47  
79  
70

0,47  
316  
380

2,50  
597  
1030

0,  
270  
270

1,19  
138  
185

1,79  
408  
620

3,40  
65  
143

1,64  
298  
435

2,57  
51  
37

2,24  
1140  
2300

2,48  
313  
545

2,0  
106  
170

1,19  
251  
330

## 2) Les stratégies possibles

Toute stratégie devra viser à exploiter les facteurs d'unité évoqués tout en tentant de remédier aux défauts constatés. Cela suggère les mesures suivantes :

— développement industriel accéléré de la zone méditerranéenne visant à équilibrer les structures économiques au niveau du Grand Delta,

— maintien d'un axe Nord-Sud de qualité (éventuelle deuxième autoroute de la vallée du Rhône),

— suppression des goulots d'étranglement dans les liaisons Est-Ouest, et dans le futur, création d'un réseau de liaison spécifique (autoroute et éventuellement aérotrain),

— ouverture sur les pays voisins.

Plusieurs modalités peuvent être envisagées : (planches n<sup>os</sup> 6, 7 et 8).

a) *une stratégie d'accompagnement* que l'on pourrait qualifier de « conservatrice », qui conduirait à adopter une politique

d'équipement s'adaptant strictement aux tendances actuelles et au rythme de diffusion spontané des effets de Fos,

b) *une stratégie incitative* comportant un effort particulier sur les liaisons Est-Ouest et une politique très volontaire de promotion d'activités industrielles et tertiaires portant sur l'ensemble du Sud-Est, de manière à éviter un drainage excessif des activités vers la zone centrale.

En fait l'expérience passée montre que toute politique volontaire a ses limites et que, s'il faut être ambitieux, il faut aussi être réaliste. Les premiers objectifs auxquels devra satisfaire le schéma d'aménagement en fonction de son environnement pourraient dans ces conditions, être plus modestement définis comme suit :

— rendre maximaux les effets d'entraînement globaux de l'industrialisation de Fos,

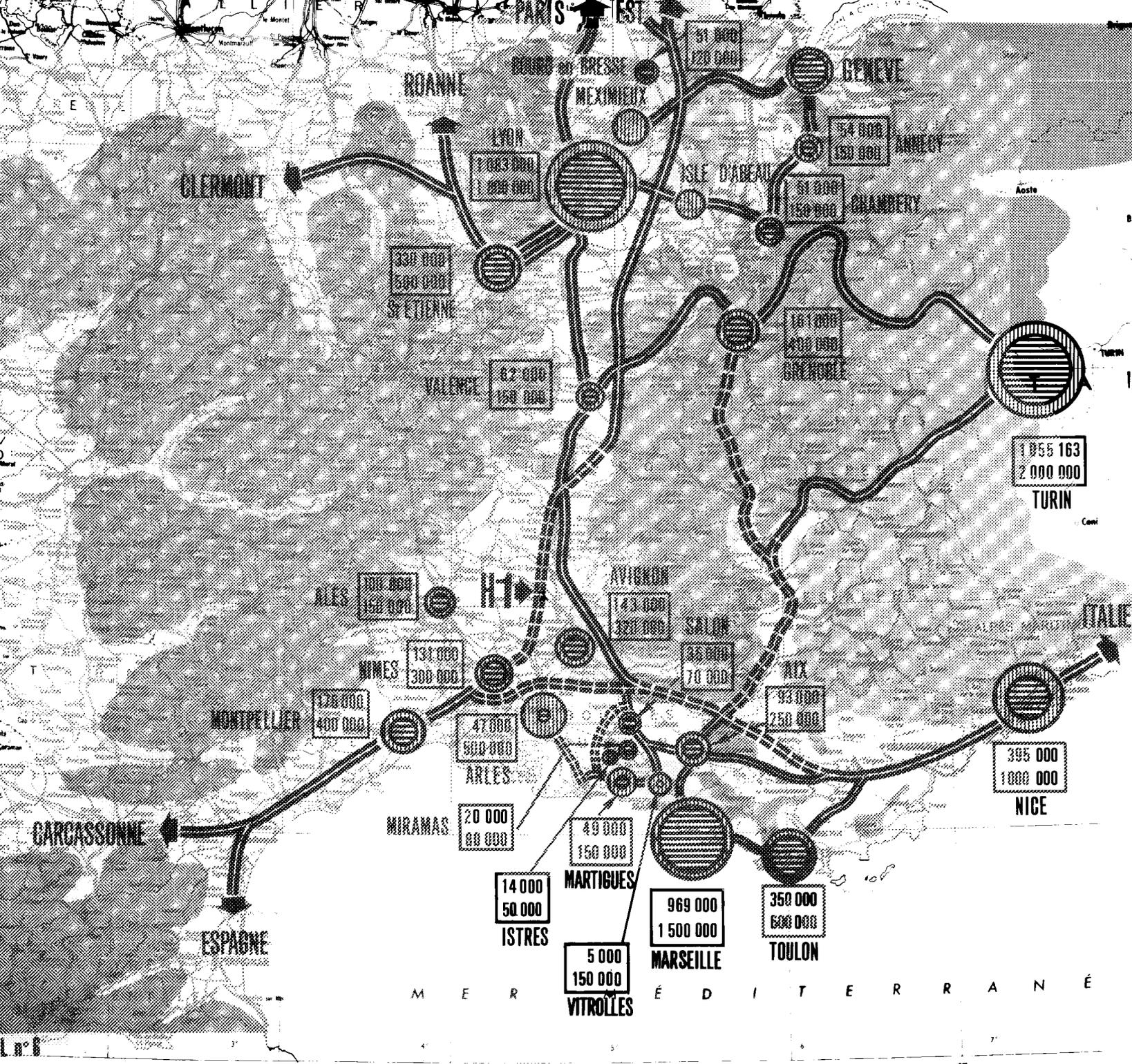
— organiser la diffusion de ces derniers de manière à favoriser le développement d'ensemble du Sud-Est,

— ménager pour l'avenir des possibilités de rayonnement encore plus larges, en prenant d'ores et déjà, les précautions nécessaires dans l'utilisation de l'espace régional.

# EXEMPLE D'ARMATURE URBAINE A LA FIN DU SIECLE

## HYPOTHESE 1

Le fort développement d'Arles Avignon Nimes a été associé au tracé d'une deuxième autoroute de la vallée du Rhône

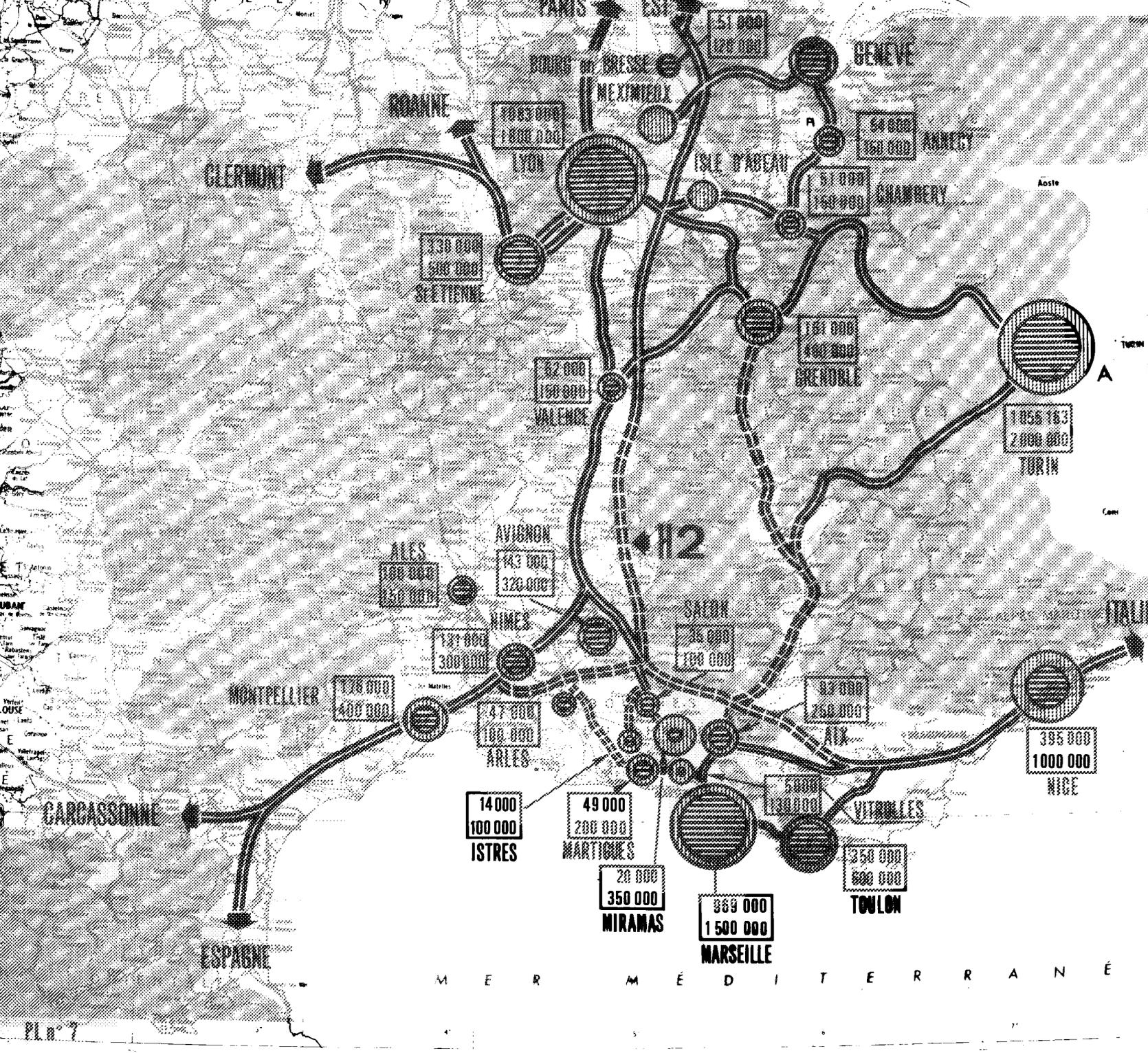


-  Altitude au dessus de 500 m
-  Liaisons routières internationales et inter régionales retenues
-  Liaisons routières internationales propositions de tracé
-  Liaisons routières régionales
-  Liaisons routières régionales propositions de tracé
-  Population 68
-  Population 2000

# EXEMPLE D'ARMATURE URBAINE A LA FIN DU SIECLE

## HYPOTHESE 2

Le développement concentré autour de MARSEILLE et de l'étang de BERRE à été associé au tracé "rive gauche" d'une deuxième autoroute de la vallée du Rhône .



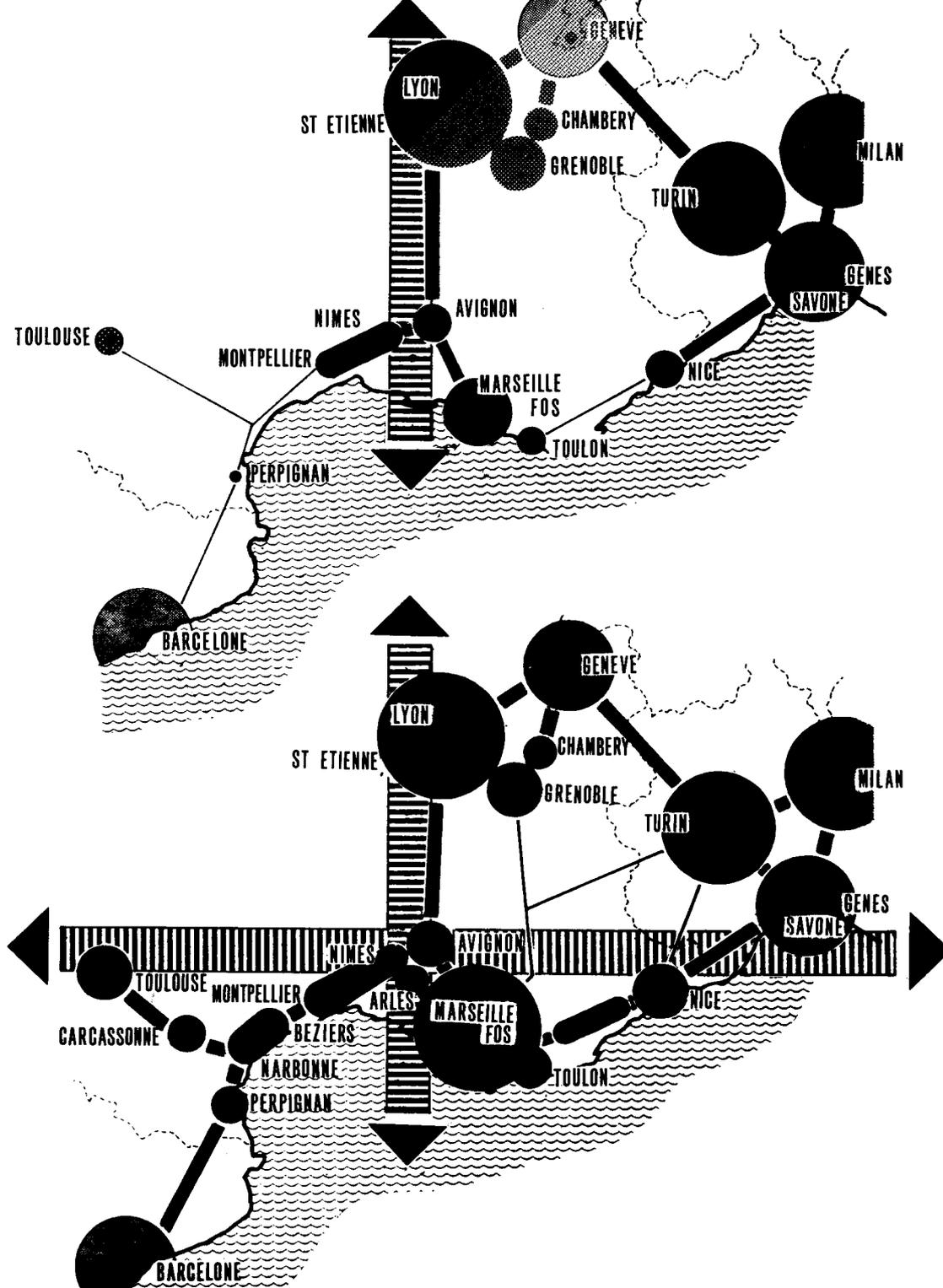
-  Altitude au dessus de 500
-  Liaisons routières internationales et inter\_régionales retenues
-  Liaisons routières internationales propositions de tracé
-  Liaisons routières régionales retenues
-  Liaisons routières régionales propositions de tracé
-  Population 68
-  Population 2000

# LIENS DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE AVEC L'ENVIRONNEMENT

## REPERCUSSIONS SUR L'ENVIRONNEMENT

### STRATEGIE D'ACCOMPAGNEMENT

Un développement par trop privilégié des grands axes  
actuels Nord-Sud notamment ne favorise pas l'intégration  
économique de la zone méditerranéenne.



### STRATEGIE INCITATIVE

L'amélioration des liaisons Est-Ouest, et une action volontaire  
d'industrialisation, accélèrent l'intégration économique  
de la zone méditerranéenne.

## C. — CONSEQUENCES SUR LE SCHEMA D'AMENAGEMENT

La prise en compte de l'environnement de l'aire métropolitaine marseillaise se répercute sur la conception du schéma. Il s'agit d'orientations certes, plus que de contraintes véritables, mais leur poids dans l'organisation de l'aire métropolitaine ne peut aller qu'en croissant : (voir planches n<sup>os</sup> 9 et 10).

1°) le rôle de Fos ne s'exercera pas à l'échelle de cette aire, mais à celle de la zone méditerranéenne française et même des régions étrangères voisines.

Il convient donc de ménager toutes possibilités d'extension vers le Nord de la zone industrielle, et, par voie de conséquence, de ne pas étendre trop au Sud les zones d'urbanisation futures de la région d'Arles.

2°) La liaison routière interrégionale Est-Ouest doit être réservée. Si, à l'Est de l'aire métropolitaine marseillaise, il est tout indiqué que son tracé emprunte la vallée de la Durance, pour venir se raccorder à l'autoroute A8 dans le Var, en revanche le point futur de franchissement du Rhône ne saurait être défini à l'heure actuelle entre Arles et Avignon. Il conviendra seulement de ménager diverses possibilités de franchissement.

De plus, il pourra s'avérer nécessaire de doubler la liaison routière par une ligne de transport en commun rapide intervalles. Il est encore prématuré d'en définir la nature et le tracé.

3°) Il en est de même pour la deuxième autoroute éventuelle de la vallée du Rhône, dont la construction devra probablement être envisagée après 1985. Son tracé doit se situer sur la rive gauche en amont de Valence, mais au voisinage de l'aire métropolitaine sa localisation sera liée au mode de développement du triangle Arles - Avignon - Nîmes, qui ne peut encore être précisé.

En outre, la réalisation préalable de la liaison rapide Grenoble - Marseille par la vallée de la Durance, qui drainera une partie de trafic à longue distance, est également susceptible d'influer sur le choix du tracé de cette autoroute.

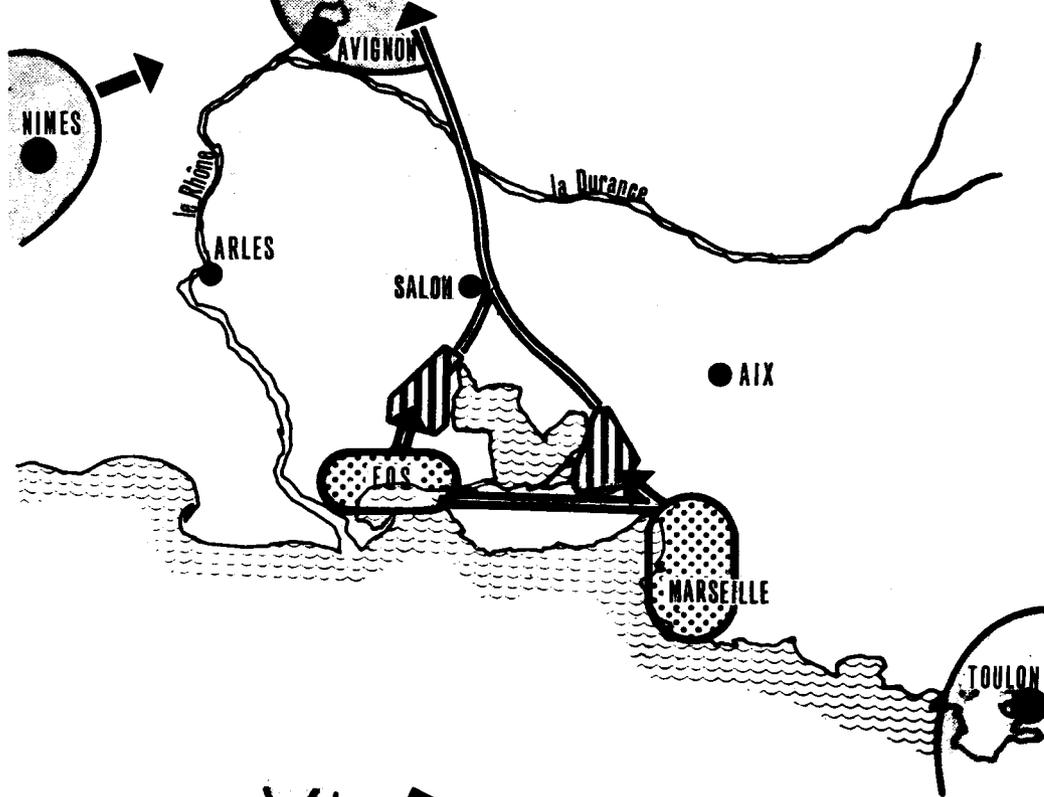
4°) En ce qui concerne l'organisation urbaine, trois zones ont leur avenir tout particulièrement dépendant du développement que connaîtront les zones voisines extérieures à l'aire métropolitaine :

— celle d'Arles, dont la croissance est certes liée au développement de Fos, mais ne saurait être dissociée du développement des agglomérations de Nîmes et d'Avignon. Il importe que le schéma réserve dans ce secteur des possibilités à la mesure d'un très grand avenir,

— la bande côtière s'étendant de Marseille à Toulon. L'importance de ces agglomérations et l'occupation déjà dense de l'espace intermédiaire conduisent à ne pas préconiser dans cette zone une croissance trop importante qui nuirait à la qualité des relations entre les deux villes.

— Dans une moindre mesure, la région d'Aix-en-Provence dont le développement doit tenir compte de l'emplacement de cette ville au débouché de l'aire métropolitaine marseillaise sur la vallée de la Durance susceptible de devenir un axe de communication important avec la région grenobloise et le Piémont.

Ce rapide regard sur l'environnement de l'aire métropolitaine marseillaise pourra paraître sommaire. Il s'en dégage principalement des incertitudes et la nécessité d'étudier de manière plus approfondie les interactions entre l'aire métropolitaine marseillaise et les régions qui l'entourent. Mais il n'aura pas été inutile dans la mesure où il aura précisément permis de mettre en évidence ces lacunes et la nécessité pour le schéma de prendre en compte les diverses formes de développement possibles.

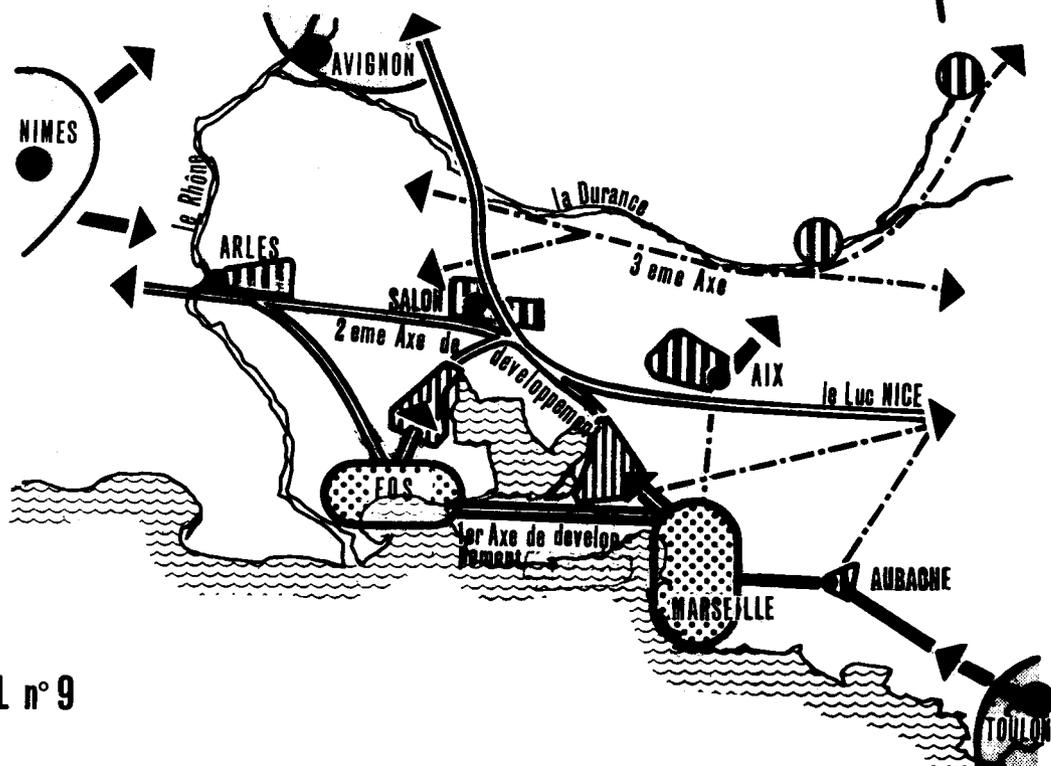


# LIENS DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE AVEC L'ENVIRONNEMENT

## REPERCUSSIONS SUR LE SCHEMA

**MODE DE DEVELOPPEMENT LIE A L'AXE NORD-SUD**

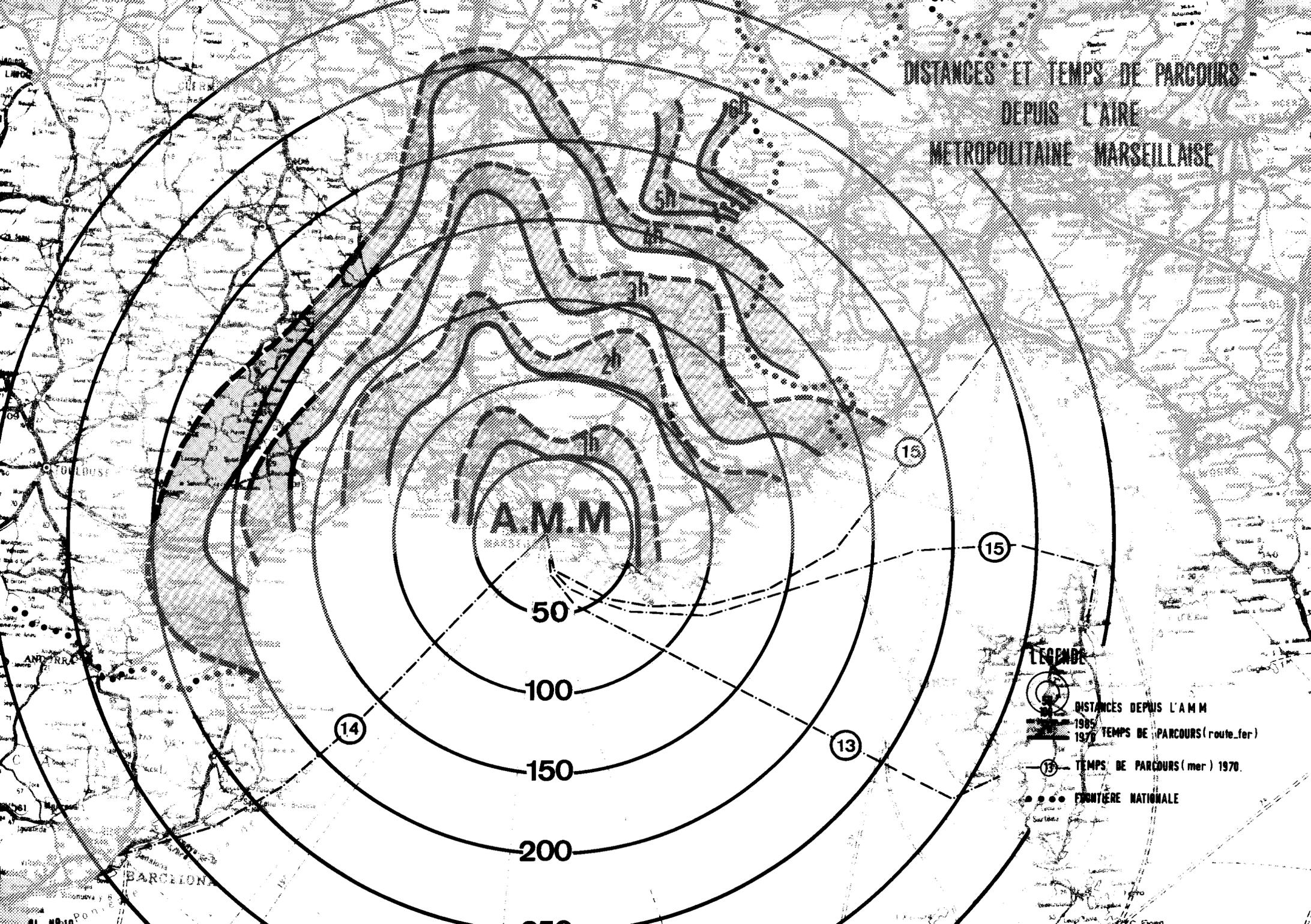
L'existence de cet axe incite au développement des rives  
Est-Ouest de l'étang de Berre.



**MODE DE DEVELOPPEMENT LIE AUX AXES EST-OUEST**

La création d'axes, Est-Ouest, incite à l'intégration économique  
plus rapide de l'Aire Métropolitaine Marseillaise et de son  
environnement.

# DISTANCES ET TEMPS DE PARCOURS DEPUIS L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE



**A.M.M.**  
Marseille

## LEGENDE

-  DISTANCES DEPUIS L'A.M.M.
-  1985 TEMPS DE PARCOURS (route, fer)
-  1970 TEMPS DE PARCOURS (mer) 1970.
-  FRONTIERE NATIONALE



### III. - L'occupation de l'espace et des besoins futurs

L'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise intéresse un espace déjà largement occupé (1). Sur les 2.600 km<sup>2</sup> de l'aire métropolitaine marseillaise (2), 1.100 km<sup>2</sup> sont déjà affectés à la satisfaction de besoins essentiels alors que 400 km<sup>2</sup> sont en partie neutralisés par des servitudes diverses.

D'ici la fin du siècle, on a pu prévoir que l'urbanisation, l'industrie et les loisirs utiliseraient respectivement environ 40.000, 15.000 et 30.000 hectares supplémentaires, tandis que les besoins des infrastructures de transport (aéroports, ports, routes, lignes électriques) croîtront dans une forte proportion.

La confrontation entre disponibilités et besoins globaux met en évidence la nécessité d'une organisation cohérente de l'espace, déjà soulignée dans le Livre Blanc.

#### A. — L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR L'AGRICULTURE (Voir planche n° 11).

L'agriculture est la plus ancienne et aussi la plus importante utilisatrice du sol. Les sols agricoles situés pour leur plus grande part dans les cuvettes et dans les plaines représentent une surface totale d'environ 88.000 hectares (3) pour l'aire métropolitaine marseillaise, soit un tiers de sa surface totale.

Aujourd'hui, elle cède souvent la place à d'autres utilisateurs comme l'habitat, l'industrie, ou certaines infrastructures. Ces changements sont loin de s'effectuer de manière ordonnée et cela est d'autant plus inquiétant que la prospérité agricole d'une exploitation dépend non seulement de ses atouts propres, mais aussi de la nature de son environnement. C'est en effet dans le cadre de grandes zones homogènes que se posent les problèmes de l'agriculture. Cette homogénéité est déterminée par (4) :

— les « données propres du site telles que la valeur proprement dite du sol dans sa constitution (pédologie), la situation plus ou moins favorable (micro-climats) »,

— les « investissements d'intérêt collectif réalisés soit sur le sol (irrigation, assainissement, brise-vents), soit au niveau des groupements (coopératives vinicoles, céréalières, fruitières...) »,

— des « éléments humains et intellectuels qui encadrent l'exploitation agricole ».

Aussi comprend-on que l'introduction d'habitat et d'industries constitue pour ces zones une menace grave car non seulement elle réduit leur potentiel de production, mais elle crée des servitudes pour le développement agricole.

« Cette évolution, sans conception préalable, et dans bien des cas sous une forme totalement anarchique, conduit inévitablement à rendre l'espace inutilisable pour toute forme d'occupation harmonieuse et équilibrée. Certaines zones agricoles ont atteint à cet égard un stade critique de colonisation par l'habitat de toute nature (résidences ou industries) ».

Pendant l'agriculture dispose d'atouts extrêmement favorables :

— précocité de nombreuses productions due à un climat exceptionnel,

— aptitude des sols à des productions de qualité telles que les vins délimités de qualité supérieure (V.D.Q.S.),

— existence ou construction en cours d'équipements collectifs importants (travaux du Canal de Provence notamment),

— structures d'exploitation très évoluées plaçant la région parmi celles hautement compétitives,

— qualification élevée des exploitants dans de nombreux domaines,

— structures de commercialisation en place ou en cours de réalisation,

— apparition de nouvelles formes de culture, telles que cultures sous serre, remplaçant les cultures traditionnelles,

— volonté marquée des agriculteurs du département de continuer leurs activités.

Tous ces facteurs démontrent une solidité dont il faut tenir le plus grand compte et que les perspectives démographiques ouvertes à la région devront affirmer du fait de l'accroissement du marché de consommation locale.

L'optimisme de ces premières considérations doit cependant être tempéré. L'attrait que peut présenter pour les agriculteurs le rachat de leurs terres pour l'urbanisation, la perspective d'avoir à céder la place à celle-ci dans un délai plus ou moins court sont des facteurs qui pourraient amenuiser le dynamisme et la volonté d'investissement de certains.

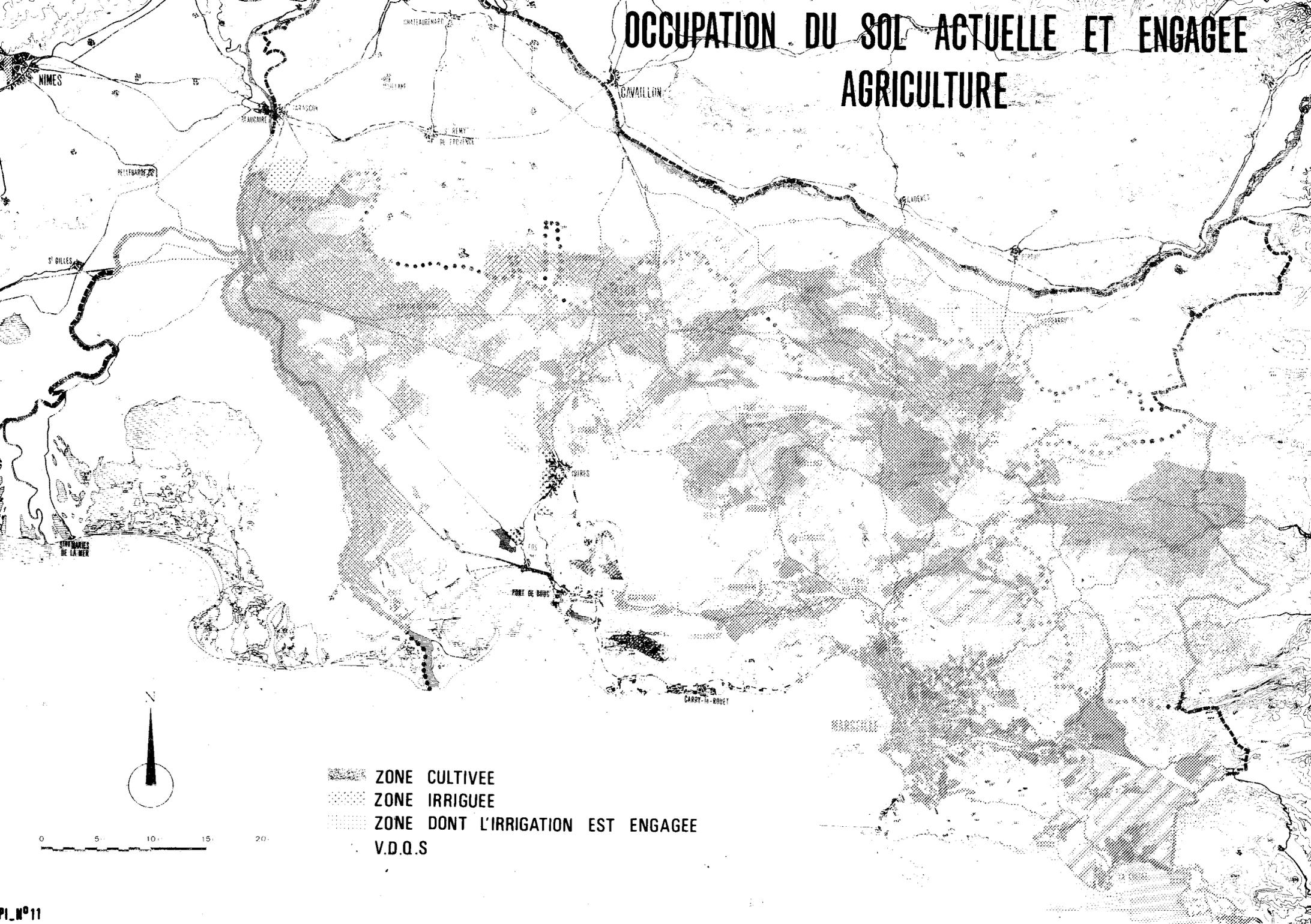
(1) Cf. Livre Blanc page 117 et suivantes.

(2) Sans l'étang de Berre.

(3) Y compris les zones non irriguées de la Crau.

(4) Etude des zones agricoles et rurales. (Direction Départementale de l'Agriculture, O.R.E.A.M.)

# OCCUPATION DU SOL ACTUELLE ET ENGAGEE AGRICULTURE



-  ZONE CULTIVEE
-  ZONE IRRIGUEE
-  ZONE DONT L'IRRIGATION EST ENGAGEE
- V.D.Q.S

Il est bien évident que comme partout ailleurs, il faut s'attendre à une diminution du nombre d'emplois agricoles. Cela ne signifie pas pour autant que les nécessaires arbitrages dans l'utilisation de l'espace doivent s'effectuer de manière anarchique, à l'encontre des impératifs économiques.

Il faut en conséquence réserver à l'agriculture des zones où la conjonction des divers facteurs énumérés plus haut lui permette de rester compétitive.

L'étude sur les zones agricoles et rurales a mis en évidence des secteurs particulièrement dynamiques comme les bords du Rhône, la Haute-Crau, la vallée des Baux et la plaine autour de Salon, le delta de l'Arc, les environs d'Aix, la cuvette d'Aubagne, le secteur des Pennes-Mirabeau-Gignac, la plaine de Saint-Pierre (Martigues).

Elle a fait également apparaître les possibilités remarquables de certains grands secteurs et tout particulièrement celles de l'ensemble de la partie Nord de la Crau entre Salon et Arles.

Ce sont ces zones que le schéma devra prendre en compte en priorité.

## B. — L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR L'URBANISATION

Pour une population actuelle de 1.350.000 habitants, la capacité d'accueil minimale des plans d'urbanisme a pu être évaluée à 1.800.000 habitants (1), c'est-à-dire un peu moins que la population prévue pour 1980 (voir planche n° 12).

Cette constatation un peu brutale doit toutefois être nuancée. En effet, la capacité d'accueil d'un plan d'urbanisme n'est pas une donnée rigide, les densités admises peuvent varier considéra-

blement en fonction notamment des équipements pris en charge par les constructeurs (2).

Il n'en reste pas moins que les réserves d'espace urbanisable qu'expriment les plans d'urbanisme sont nettement inférieures aux besoins globaux en zones d'habitation d'ici la fin du siècle.

Il était donc nécessaire de procéder à un inventaire des sites susceptibles d'accueillir les nouvelles zones d'habitat à créer et tout particulièrement les zones denses qui constitueront la trame du réseau urbain futur. Cet inventaire a été établi en tenant compte de divers facteurs, qui rejoignent souvent d'ailleurs les principes d'aménagement développés plus loin. Ce sont en particulier les suivants :

— possibilités d'extension des agglomérations existantes dans leur cadre naturel (cuvette marseillaise par exemple),

— choix de sites répondant aux exigences spécifiques du cadre géographique. Les pentes ensoleillées et abritées des vents dominants sont à cet égard particulièrement favorables (Nord de la cuvette marseillaise et de la vallée de l'Huveaune par exemple),

— possibilité de création de zones d'activités,

— facilités de desserte et de raccordement aux grandes infrastructures,

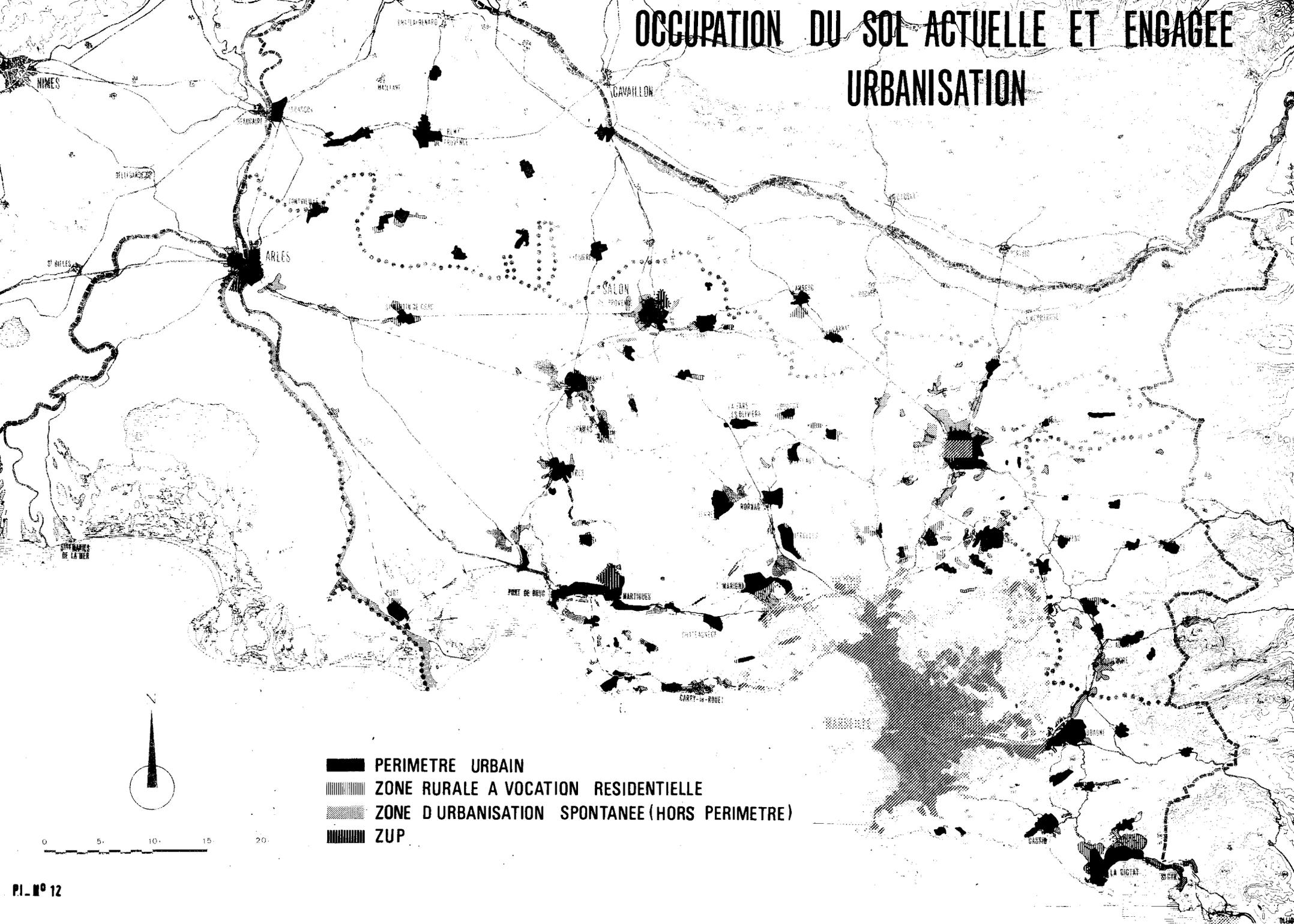
— compatibilité avec les autres modes d'occupation de l'espace, qu'il s'agisse d'activités — telles que l'agriculture ou l'industrie — ou encore des servitudes — telles que le bruit au voisinage des aéroports ou le risque de pollution atmosphérique,

— proximité de zones de loisirs.

(1) La surface totale des périmètres d'agglomération est de 23.500 hectares environ.

(2) Par le jeu des zones d'aménagement concerté en particulier.

# OCCUPATION DU SOL ACTUELLE ET ENGAGÉE URBANISATION



-  PERIMETRE URBAIN
-  ZONE RURALE A VOCATION RESIDENTIELLE
-  ZONE D'URBANISATION SPONTANEE (HORS PERIMETRE)
-  ZUP



0 5 10 15 20

Photographie page 50 : Une évolution sans conception préalable. - Occupation du sol dans la cuvette Sud-Est de l'Étang de Berre. (Fréga)

Outre les possibilités d'extension d'agglomérations pour lesquelles un développement normal est prévu, (La Ciotat et Gardanne par exemple), les principaux sites ainsi reconnus favorables à un développement urbain important sont les suivants (planches n<sup>os</sup> 13 et 14) :

**a) à l'Est de l'étang de Berre**

- la bordure Nord de la cuvette marseillaise et de la vallée de l'Huveaune,
- le Nord et le Nord-Ouest d'Aix-en-Provence,
- la frange Nord de la vallée de l'Arc,
- la zone de Vitrolles.

**b) à l'Ouest de l'étang de Berre**

- la bordure Ouest de l'étang de Berre, de Martigues et Port-de-Bouc jusqu'au Nord de Miramas et de Saint-Chamas,

- la région de Salon-Pélissanne,
- le plateau de Crau entre Arles et Saint-Martin-de-Crau,
- la zone de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Ces divers sites ont été classés en deux catégories :

— les sites fermés, c'est-à-dire ceux dont la capacité d'accueil est limitée par des contraintes géographiques, des zones de servitude ou encore la volonté de maintenir des coupures vertes. C'est le cas de l'ensemble des sites proches du littoral, de La Ciotat à Port-Saint-Louis en passant par Marseille, la cuvette Sud-Est de l'Étang de Berre, Martigues et Istres ;

— les sites ouverts, dont les possibilités d'extension sont très grandes par rapport aux perspectives de développement. C'est le cas des sites intérieurs tels qu'Aix, Miramas - Saint-Chamas, Salon, Arles.

# INVENTAIRE DES SITES D'URBANISATION



-  SITES OUVERTS
-  SITES FERMES
-  ZONE D'HABITAT ACTUELLE
-  ZONE D'ACTIVITE ACTUELLE
-  AGRICULTURE

**EXPLICATION : SITE OUVERT - SITE FERME**  
 Dans la recherche des sites urbanisables il est apparu que l'on pouvait distinguer deux grandes catégories de sites :

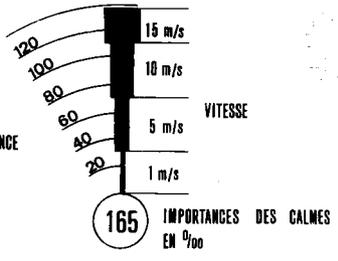
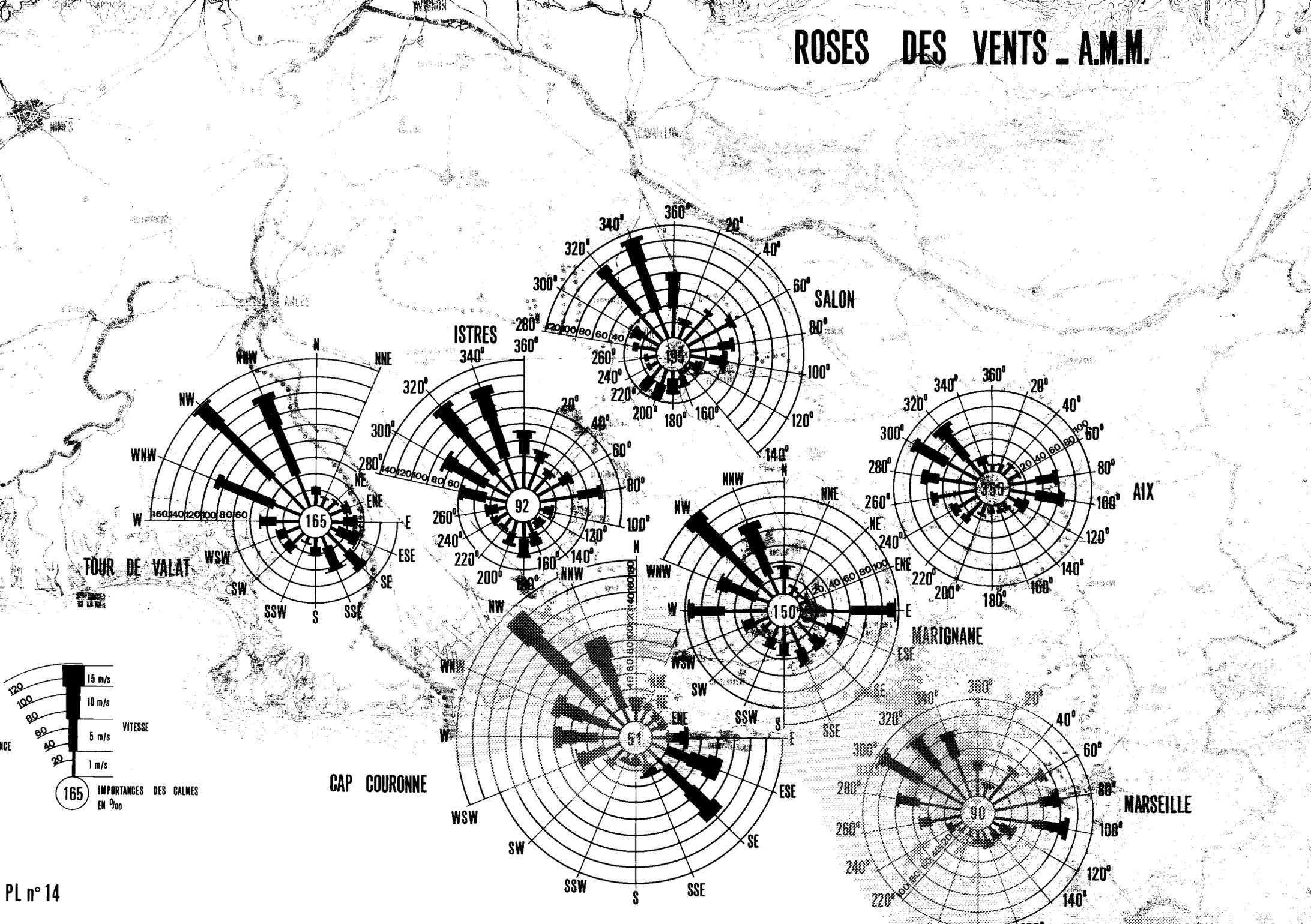
**SITE OUVERT :**  
 Site dont la capacité d'accueil dépasse largement les diverses perspectives pour la fin du siècle et dont l'utilisation urbaine ne se heurte pas à des contraintes impératives

**SITE FERME :**  
 Site dont la capacité d'accueil se trouve limitée par le fait de contraintes naturelles : barres rocheuses, étangs, fleuves, etc... ou par le fait de contraintes dues à l'homme : grandes infrastructures, zones de nuisances, affectation de zones limitrophes à des vocations bien déterminées, etc.





# ROSES DES VENTS - A.M.M.



## C. — L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR LES ACTIVITES

(Planche n° 15).

Si l'on englobe dans les zones d'activité, outre les zones industrielles privées et publiques, les principales emprises portuaires, aéroportuaires, ferroviaires, et celles occupées par diverses activités militaires (1) et les salins les plus importants (2), ce sont 8.500 hectares qui sont dès maintenant occupés à ces fins dans l'aire métropolitaine marseillaise (3).

En outre, 8.000 hectares supplémentaires sont d'ores et déjà affectés à des activités (dont la zone industrialo-portuaire de Fos) soit du fait d'équipements déjà entrepris, soit du fait de la constitution de réserves dans le cadre des plans d'urbanisme ou directement par des entreprises.

Mais ces 8.000 hectares ne permettent pas de faire face aux besoins futurs qui seront considérables par suite de la conjonction de plusieurs facteurs :

- la très forte croissance nécessaire de l'emploi industriel (le taux de création d'emplois devrait plus que tripler),
- l'augmentation générale de la surface nécessaire par emploi, tout particulièrement dans les industries de base.

En outre devront être localement satisfaits :

- les besoins d'extension d'activités existantes, telles que l'industrie pétrolière (stockage, raffinage, pétrochimie), et l'industrie aéronautique (construction et essais),
- les besoins de desserrement des industries enclavées dans le tissu urbain et qui s'y trouvent à l'étroit. Or il est rare que les terrains ainsi libérés soient repris par des activités secondaires. Ce sont le plus souvent l'habitat ou les activités tertiaires qui prennent la relève.

Ainsi on peut estimer que d'ici l'an 2000, 15.000 à 20.000 hectares seront nécessaires, soit 240 à 350 ha/an en moyenne pour l'ensemble de l'aire (4).

Comment ces besoins pourront-ils être satisfaits ?

Bien que quelques activités soient isolées, la tendance à la concentration prédomine en général et traduit des liens puissants, tant entre ces activités elles-mêmes, qu'avec leur environnement, qu'il s'agisse des infrastructures ou des services nécessaires aux entreprises.

C'est dans ce contexte qu'il faut prévoir l'aménagement de l'espace pour les activités. Deux facteurs de localisation apparaissent primordiaux :

- les agglomérations d'une part,
- les grandes infrastructures de transport d'autre part.

Divers sites répondant à ces critères ont été reconnus. Outre les zones intimement liées aux agglomérations et celles correspondant à l'extension des zones d'activités existantes (Berre, Lavéra, aérodromes de Marignane et d'Istres), ce sont essentiellement :

- à l'Ouest de l'étang de Berre, le prolongement Nord de la zone industrielle de Fos, les abords du Rhône entre Arles et Tarascon, la bordure Est de l'aérodrome à Miramas ;
- à l'Est de l'étang de Berre, une série de zones le long de l'axe Châteauneuf-les-Martigues, Gardanne, Trets.

Les zones situées à proximité d'Aix, le long de la vallée de l'Huveaune et dans les quartiers Nord de Marseille auront un caractère plus urbain.

(1) notamment aérodrome d'Istres, Ecole de l'Air de Salon, aérodrome d'Aix-les-Milles, dépôt de munitions de Miramas et leurs servitudes.

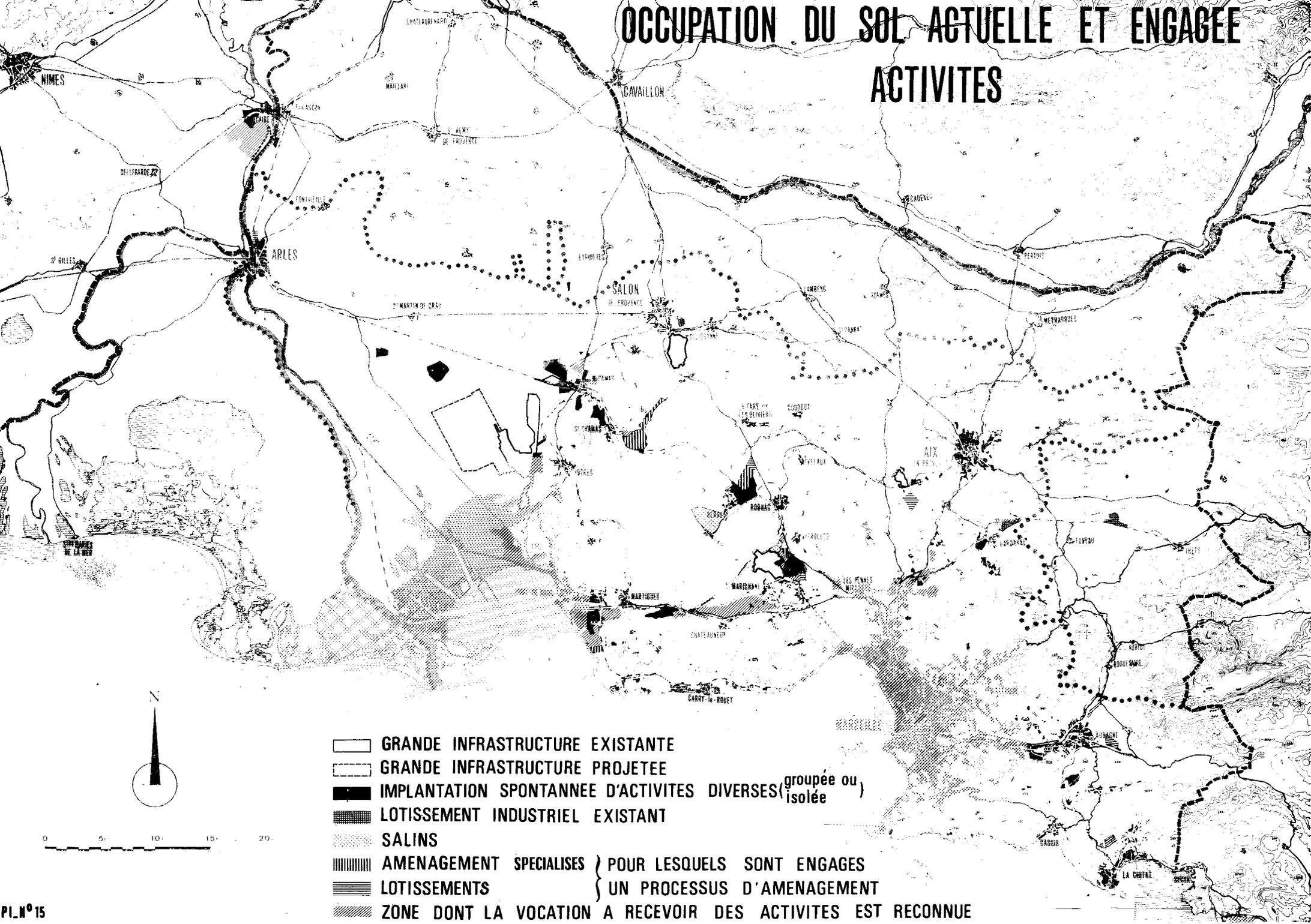
(2) Non compris les étangs de Lavalduc, Engrenier, Citis et Pourra.

(3) dont 4.000 par les zones industrielles (usines et entrepôts) et 3.000 par les grandes infrastructures.

(4) Il faut souligner qu'il s'agit de besoins globaux en surface de zones d'activités et non de besoins en zones industrielles à programmer dans les plans d'équipement.

# OCCUPATION DU SOL ACTUELLE ET ENGAGEE

## ACTIVITES



-  GRANDE INFRASTRUCTURE EXISTANTE
  -  GRANDE INFRASTRUCTURE PROJETEE
  -  IMPLANTATION SPONTANNEE D'ACTIVITES DIVERSES (groupée ou isolée)
  -  LOTISSEMENT INDUSTRIEL EXISTANT
  -  SALINS
  -  AMENAGEMENT SPECIALISES
  -  LOTISSEMENTS
  -  ZONE DONT LA VOCATION A RECEVOIR DES ACTIVITES EST RECONNUE
- } POUR LESQUELS SONT ENGAGES  
UN PROCESSUS D'AMENAGEMENT



0 5 10 15 20

#### **D. — L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR LES ZONES DE LOISIRS**

(Planches n° 16 et 17).

L'accroissement du temps libre et celui de la part des revenus consacrée aux dépenses de loisirs entraîneront une très forte augmentation des besoins en espace dans ce domaine.

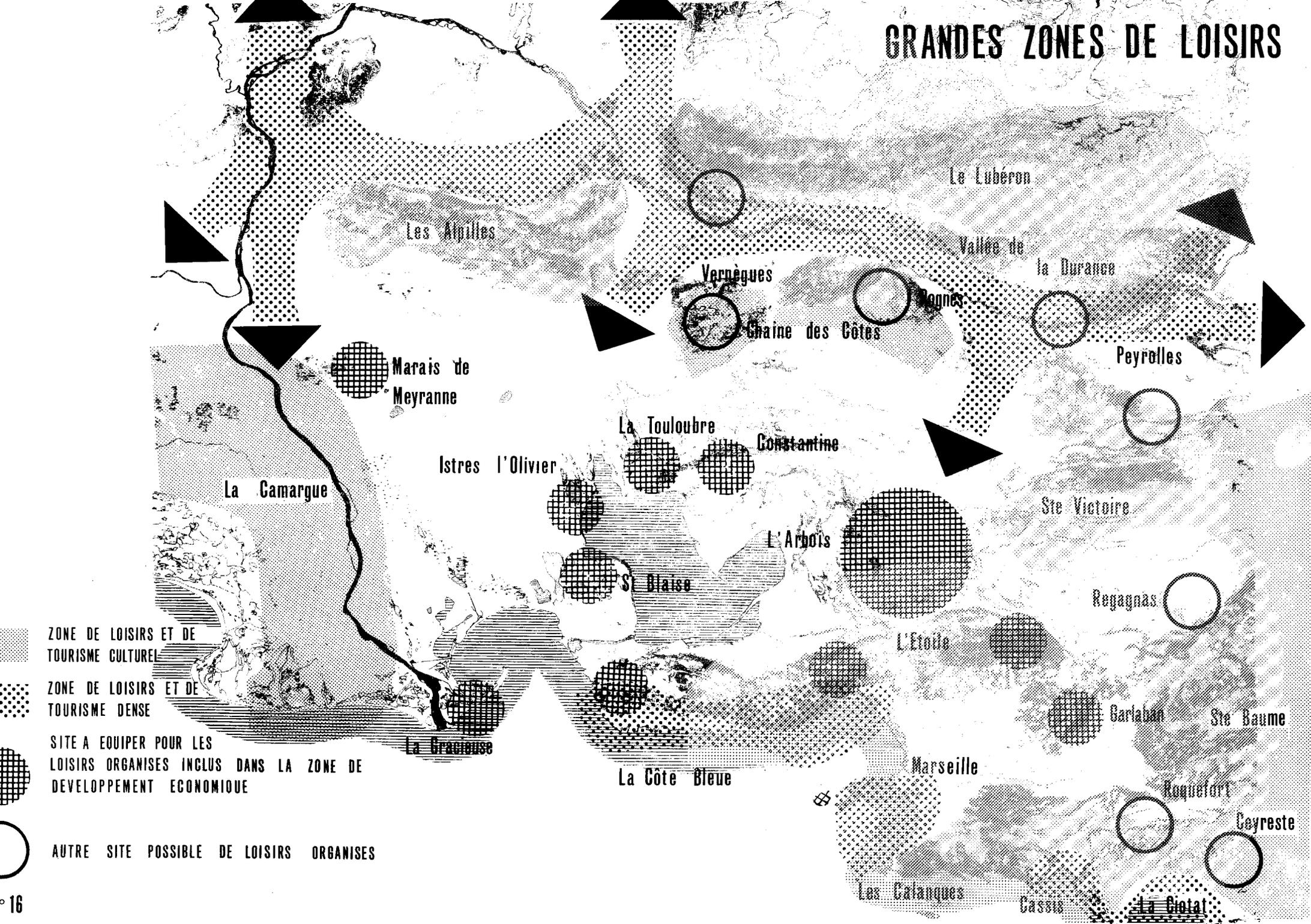
Certes une partie de ces besoins pourra être satisfaite en

dehors des limites de l'aire métropolitaine. On le constate déjà à l'heure actuelle et cette tendance ira en se renforçant pour ce qui est :

— des résidences secondaires dont le développement débordé largement sur le Haut-Var et les vallées Alpines,

— des grands espaces naturels qui bordent l'aire métropolitaine marseillaise, tels que la Camargue, les Alpilles, le Lubéron, les massifs du Haut-Var.

# GRANDES ZONES DE LOISIRS



ZONE DE LOISIRS ET DE  
TOURISME CULTUREL

ZONE DE LOISIRS ET DE  
TOURISME DENSE

SITE A EQUIPER POUR LES  
LOISIRS ORGANISES INCLUS DANS LA ZONE DE  
DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

AUTRE SITE POSSIBLE DE LOISIRS ORGANISES

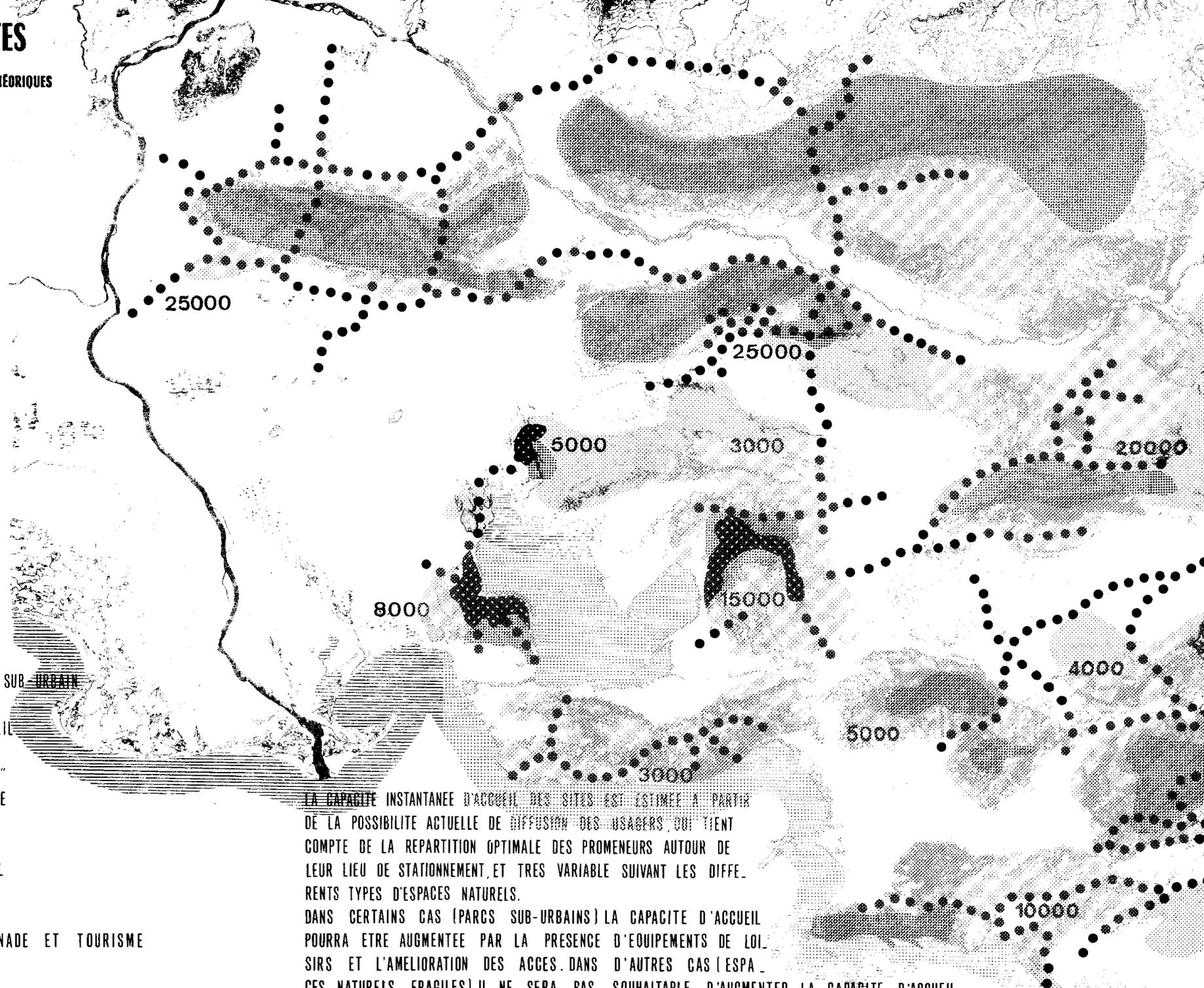
Mais c'est à l'intérieur même de l'aire métropolitaine marseillaise que devront être satisfaits les besoins correspondant à la majeure partie des loisirs quotidiens, ou hebdomadaires. La plupart des sites reconnus comme favorables au développement de ces activités sont d'ores et déjà plus ou moins utilisés, c'est d'abord sur leur mise en valeur puis l'ouverture de nouveaux sites que

devra porter l'effort.

D'une manière générale, les besoins en espaces urbains ou suburbains à vocation de loisirs ont été évalués à environ 30.000 hectares d'ici la fin du siècle. En fait ces besoins sont de natures diverses. On peut distinguer :

# ACCUEIL DES SITES

NOMBRE DE PROMENEURS. CAPACITÉ THÉORIQUES



●●● ZONE A VOCATION DE PARC SUB-URBAIN  
BONNE VALEUR RECREATIVE  
GRANDE CAPACITE D'ACCUEIL

■ ■ ■ ZONE DE "PAYSAGE PARC"  
BONNE VALEUR RECREATIVE  
CAPACITE MOYENNE

▬▬▬ ZONE D'ESPACE NATUREL  
CAPACITE FAIBLE

●●● ITINERAIRES DE PROMENADE ET TOURISME

LA CAPACITE INSTANTANEE D'ACCUEIL DES SITES EST ESTIMEE A PARTIR DE LA POSSIBILITE ACTUELLE DE DIFFUSION DES USAGERS, QUI TIEN COMPT DE LA REPARTITION OPTIMALE DES PROMENEURS AUTOUR DE LEUR LIEU DE STATIONNEMENT, ET TRES VARIABLE SUIVANT LES DIFFERENTS TYPES D'ESPACES NATURELS.

DANS CERTAINS CAS (PARCS SUB-URBAINS) LA CAPACITE D'ACCUEIL POURRA ETRE AUGMENTEE PAR LA PRESENCE D'EQUIPEMENTS DE LOISIRS ET L'AMELIORATION DES ACCES. DANS D'AUTRES CAS (ESPACES NATURELS FRAGILES) IL NE SERA PAS SOUHAITABLE D'AUGMENTER LA CAPACITE D'ACCUEIL.

#### a) les loisirs nautiques

Il peut sembler paradoxal que l'aire métropolitaine marseillaise, largement ouverte sur la mer, et disposant d'un vaste plan d'eau intérieur, n'offre à ses habitants qu'une surface de plages très insuffisante.

C'est pourtant un fait dont les causes, pollution du rivage, manque d'équipements, difficultés d'accès dues au relief, sont bien connues.

Cependant, la capacité d'accueil des plages susceptibles d'être utilisées ou aménagées dans l'aire métropolitaine marseillaise a été évaluée à 500.000 personnes.

Il faut donc prévoir d'abord l'aménagement et l'exploitation optimale de ce qui est disponible. Cela conduit à préconiser, outre une utilisation collective du rivage, de sévères mesures de lutte contre la pollution.

Mais à la fin du siècle, la demande dépassera largement l'offre et dès 1985 il sera nécessaire d'ouvrir de nouveaux espaces, notamment par création de plans d'eau artificiels.

Simultanément, le développement très rapide de la navigation de plaisance nécessitera la construction de nouveaux ports. Il n'est pas exclu que 100.000 places soient nécessaires à la fin du siècle.

C'est non seulement sur le littoral, mais aussi sur l'étang de Berre que devront être prévus les ports correspondants.

#### b) Les bases de plein air et de loisirs

Si la réservation des espaces verts intérieurs aux agglomérations est du ressort de leurs documents d'urbanisme propres, en revanche les grands espaces verts suburbains doivent être un des éléments-clé du schéma. L'importance de la fréquentation escomptée conduit à préconiser l'équipement d'un certain nombre d'entre eux en bases de plein air et de loisirs offrant une gamme très variée d'équipements pouvant être aussi bien culturels que sportifs. Certaines de ces bases seront d'ailleurs liées à des plans d'eau existants ou à créer.

Les principaux sites reconnus sont :

— à l'Ouest de l'étang de Berre : les abords des étangs de Citis et de Lavalduc, le Nord de l'étang de l'Olivier, le They de Roustan à l'embouchure du Rhône, les marais de Meyranne à Arles, la Côte Bleue, un site à proximité de la Touloubre dans la zone de Saint-Chamas, etc.

— à l'Est de l'étang de Berre : divers sites aux abords immédiats de Marseille (Chaîne de l'Etoile), de Cassis, et de La Ciotat, le plateau d'Arbois, éventuellement certains sites dans la vallée de la Durance (plans d'eau) ou à proximité.

# PLAGES ET PORTS DE PLAISANCE

## PLAGES

- L'estimation de la demande en loisirs balnéaires conduit à prévoir la création ou l'aménagement de 200 000 places supplémentaires pour 1985 sur les plages de l'Aire Métropolitaine Marseillaise.

Après 1985, il faudra envisager la création et l'aménagement de plans d'eau intérieurs pouvant offrir 300 000 places supplémentaires.

- Le potentiel de plages de la Camargue pourra être utilisé à condition de ne pas compromettre la réserve naturelle et l'aménagement du Parc naturel régional par des accès et des installations inadéquates.

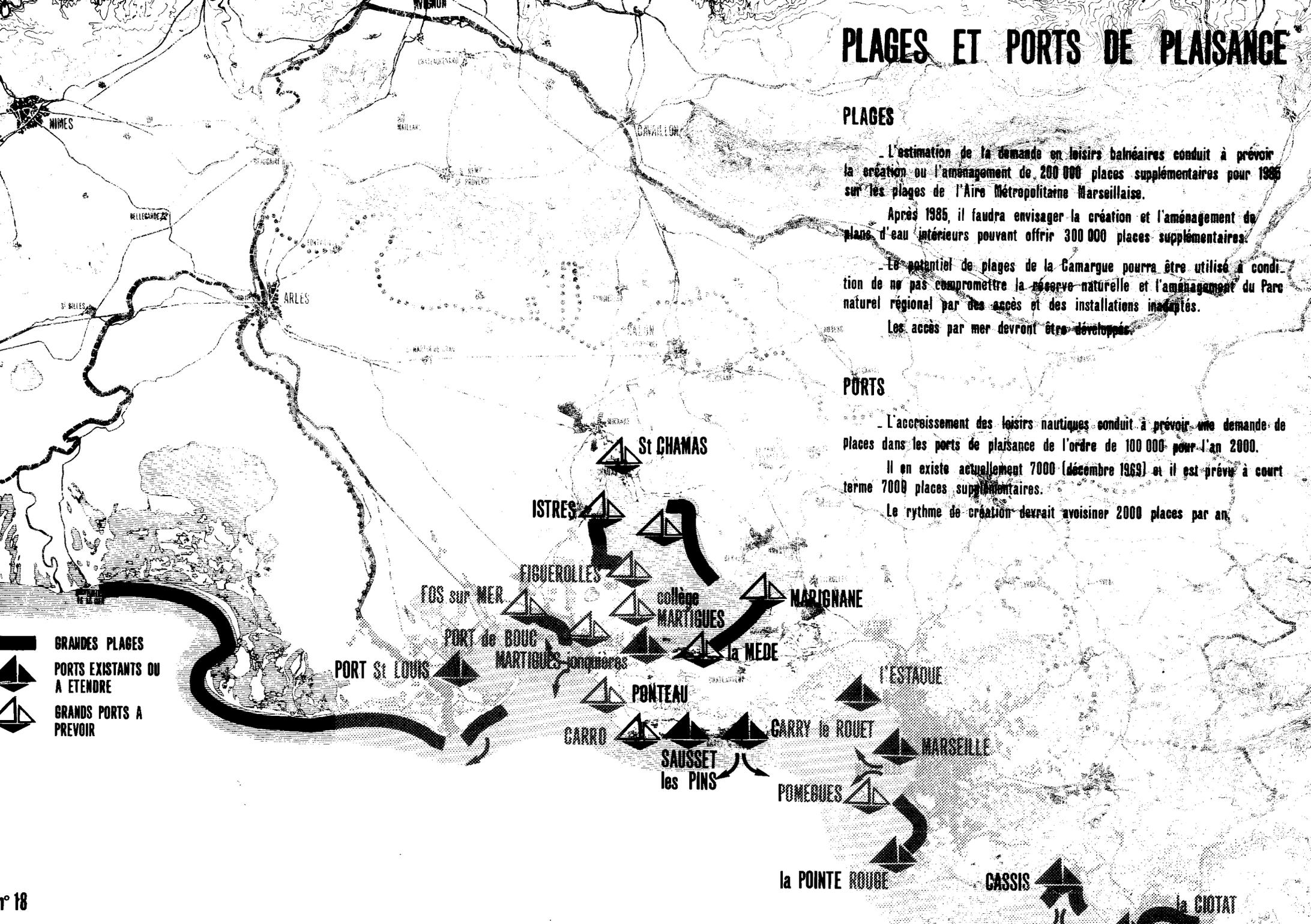
Les accès par mer devront être développés.

## PORTS

- L'accroissement des loisirs nautiques conduit à prévoir une demande de places dans les ports de plaisance de l'ordre de 100 000 pour l'an 2000.

Il en existe actuellement 7000 (décembre 1969) et il est prévu à court terme 7000 places supplémentaires.

Le rythme de création devrait avoisiner 2000 places par an.



- GRANDES PLAGES
- PORTS EXISTANTS OU A ETENDRE
- GRANDS PORTS A PREVOIR

## **E. — CONCLUSION :**

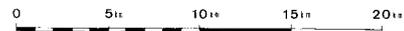
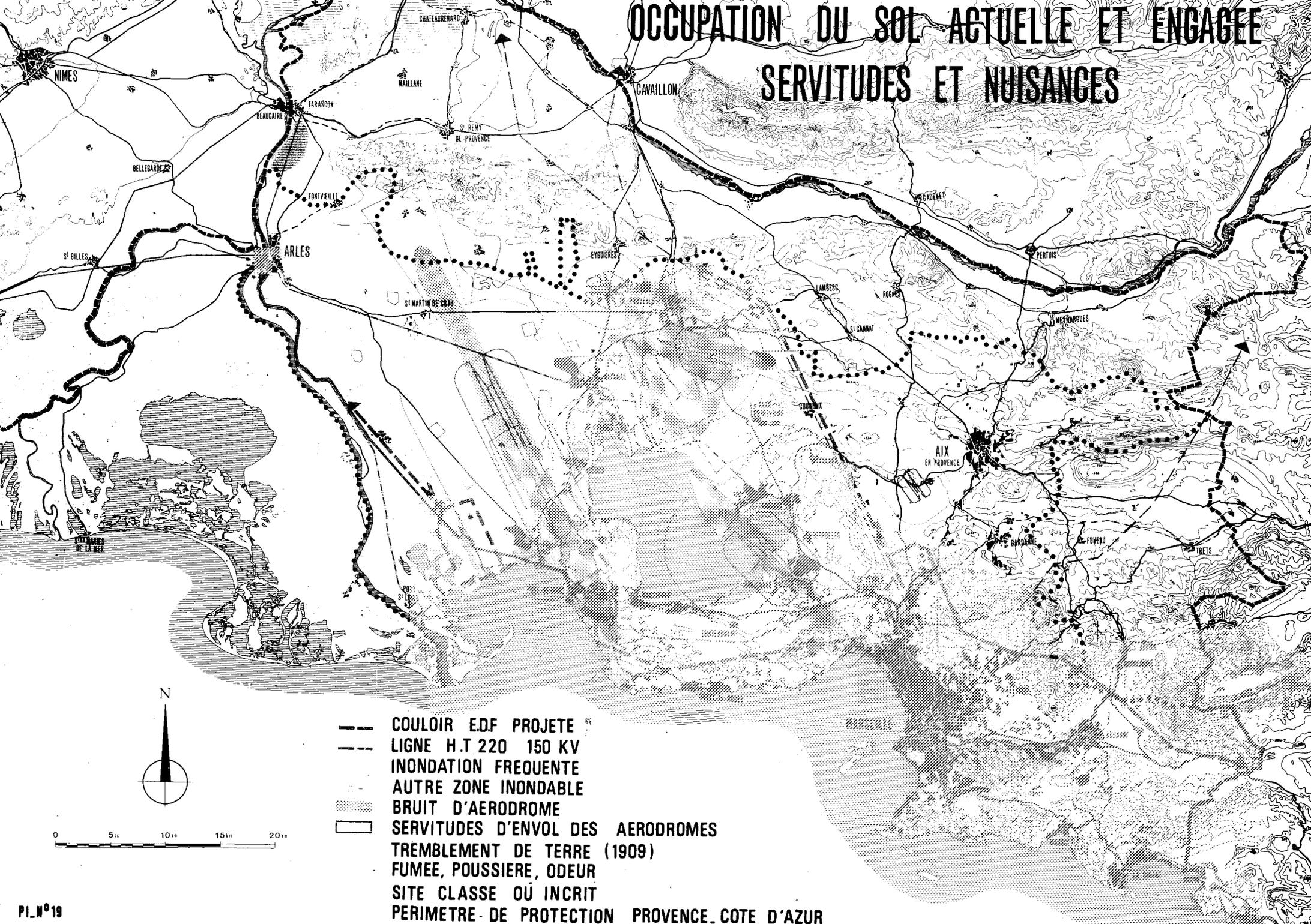
### **CONFRONTATION ENTRE DISPONIBILITES ET BESOINS**

Dans un espace aussi occupé que celui de l'aire métropolitaine marseillaise, satisfaire des besoins nouveaux aussi impor-

tants que ceux qui viennent d'être évoqués ne peut que poser de graves problèmes (planches n<sup>os</sup> 19, 20, 21).

Une comparaison un peu brutale les met en évidence : avec 3,2 millions d'habitants sur 2.600 km<sup>2</sup>, l'aire métropolitaine marseillaise aurait une densité de 12,5 habitants à l'hectare. C'est celle de certaines agglomérations américaines.

# OCCUPATION DU SOL ACTUELLE ET ENGAGEE SERVITUDES ET NUISANCES



- COULOIR E.D.F. PROJETE
- - - LIGNE H.T 220 150 KV
- ~~~~~ AUTRE ZONE INONDABLE
- ..... BRUIT D'AERODROME
- ▬▬▬ SERVITUDES D'ENVOL DES AERODROMES
- ▨▨▨ TREMBLEMENT DE TERRE (1909)
- ▧▧▧ FUMEE, POUSSIERE, ODEUR
- ..... SITE CLASSE OU INCRIT
- ▬▬▬ PERIMETRE DE PROTECTION PROVENCE. COTE D'AZUR

# L'ACTUELLE DEE



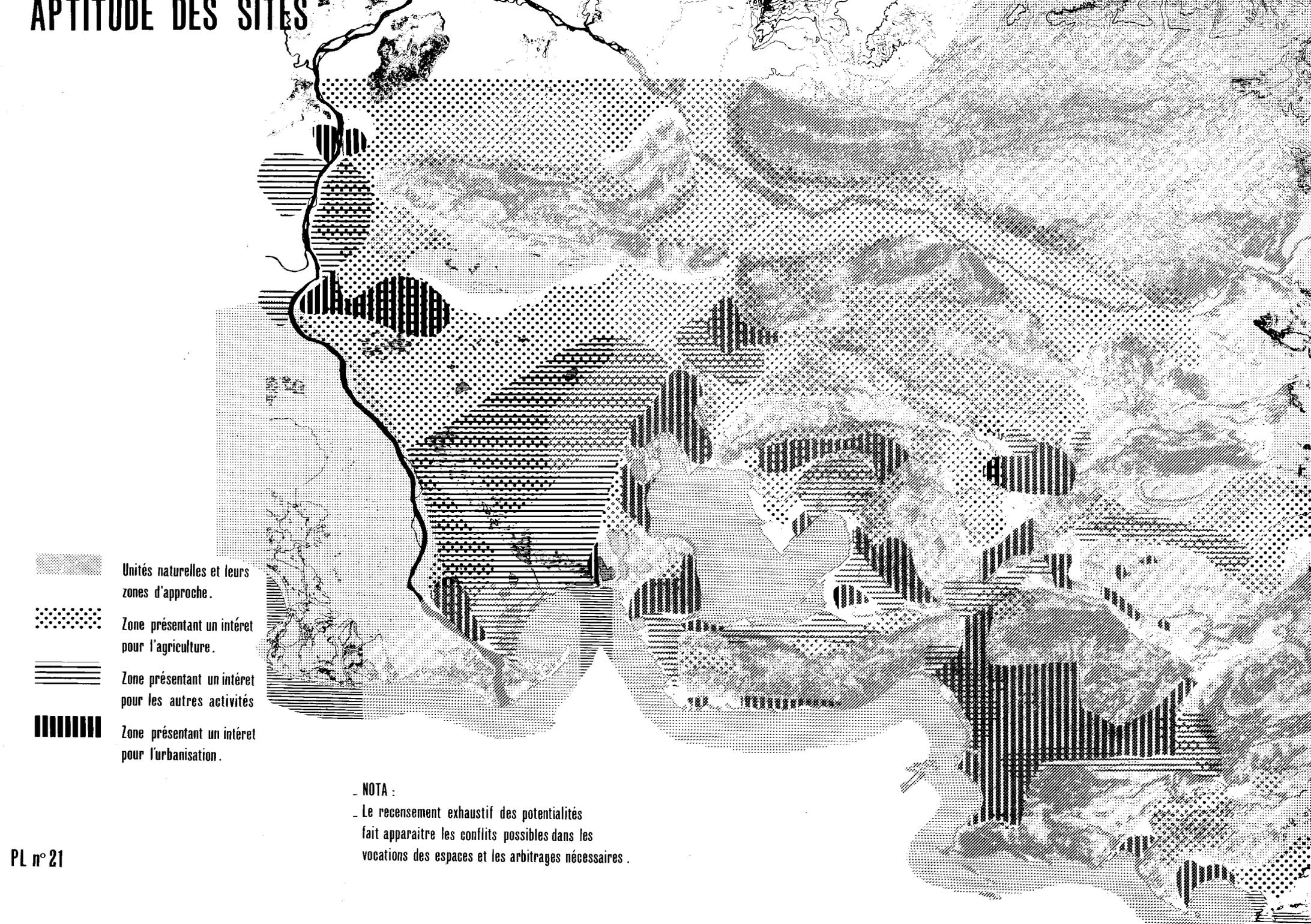
EMENT.  
MÈTRES)

ERSSES (groupées ou isolées)

ENGAGES  
IAGEMENT  
ACTIVITES

D'AZUR

# APTITUDE DES SITES

- 
- The map displays a geographical area with various zones indicated by different patterns. A legend on the left side of the map defines these patterns: a stippled pattern for natural units and approach zones, a dotted pattern for agricultural interest, a horizontal line pattern for other activities, and a vertical line pattern for urbanization interest. The map shows a complex distribution of these zones, with agricultural interest (dotted) covering large central and eastern areas, and urbanization interest (vertical lines) concentrated in several specific regions, particularly along the western and southern coasts. The background of the map is a topographic relief map.
- Unités naturelles et leurs zones d'approche.
  - Zone présentant un intérêt pour l'agriculture.
  - Zone présentant un intérêt pour les autres activités
  - Zone présentant un intérêt pour l'urbanisation.

- NOTA :  
- Le recensement exhaustif des potentialités fait apparaître les conflits possibles dans les vocations des espaces et les arbitrages nécessaires.

De plus son cadre géographique très contraignant ne se prête pas à une utilisation indifférenciée de l'espace.

La carte du support naturel (planche n° 22) met en évidence les grandes unités homogènes qui constituent l'aire métropolitaine

marseillaise et son environnement immédiat (1).

---

(1) Cette carte montre aussi l'importance de la dégradation du couvert végétal qui ne conserve guère une certaine vigueur qu'au voisinage ou en dehors des limites de l'aire métropolitaine (Luberon, Sainte-Victoire, Sainte-Baume).

# LE SUPPORT NATUREL

Sur les reliefs l'absence de  
figuré correspond à une couverture  
végétale dégradée.

PLAINES DU BAS RHONE  
( Comtat - Camargue )

VALLEES ALLUVIALES

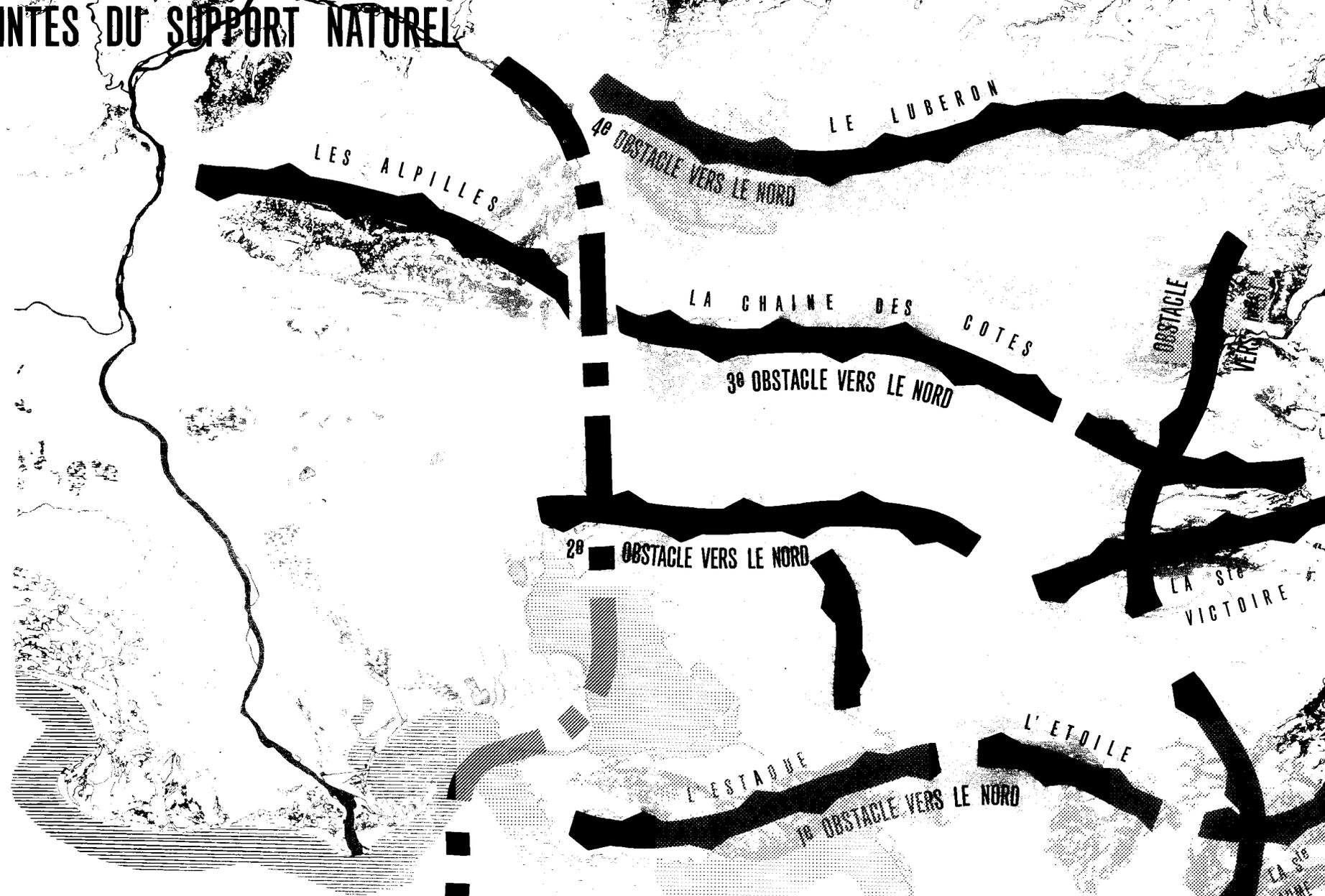
GAILLOUTIS - EBOULIS

BASSINS ARGIL - MARNEUX

COUVERT VEGETAL ARBORESCENT EN EQUILIBRE

" " ARBUSTIF EN VOIE DE DEGRADATION

# LES CONTRAINTES DU SUPPORT NATUREL



**ZONE**  
**OUEST OUVERTE**

**ZONE**  
**EST COMPARTIMENTÉE**

Une autre carte (planche n° 23) schématise les obstacles que le relief impose au développement. Ils sont particulièrement accentués à l'Est de l'étang de Berre.

Enfin la carte du support naturel transformé par l'homme

(planche n° 24) montre clairement comment les grandes activités humaines — qu'il s'agisse des implantations urbaines, des zones agricoles ou industrielles ou des réseaux de transport — se sont implantées dans les plaines ou sur les plateaux, en contournant les reliefs.

# LE SUPPORT NATUREL TRANSFORMÉ PAR L'HOMME



-  Zone de relief
-  Canaux de navigation
-  Canaux d'Irrigation et industriels
-  Autoroute
-  Route principale
-  Voie ferrée
-  Aérodrome
-  Zone d'habitat actuel
-  Zone d'activité actuelle
-  Agriculture



Photographie page 73 : Le futur est engagé. - **Etat d'avancement du port de Fos à fin 1969.** (Paoli - Jauffret - P.A.M.)

Photographie page 78 : Unité naturelle et sa zone d'approche. - **Le Massif de Sainte-Victoire.** (Agence d'Urbanisme d'Aix)

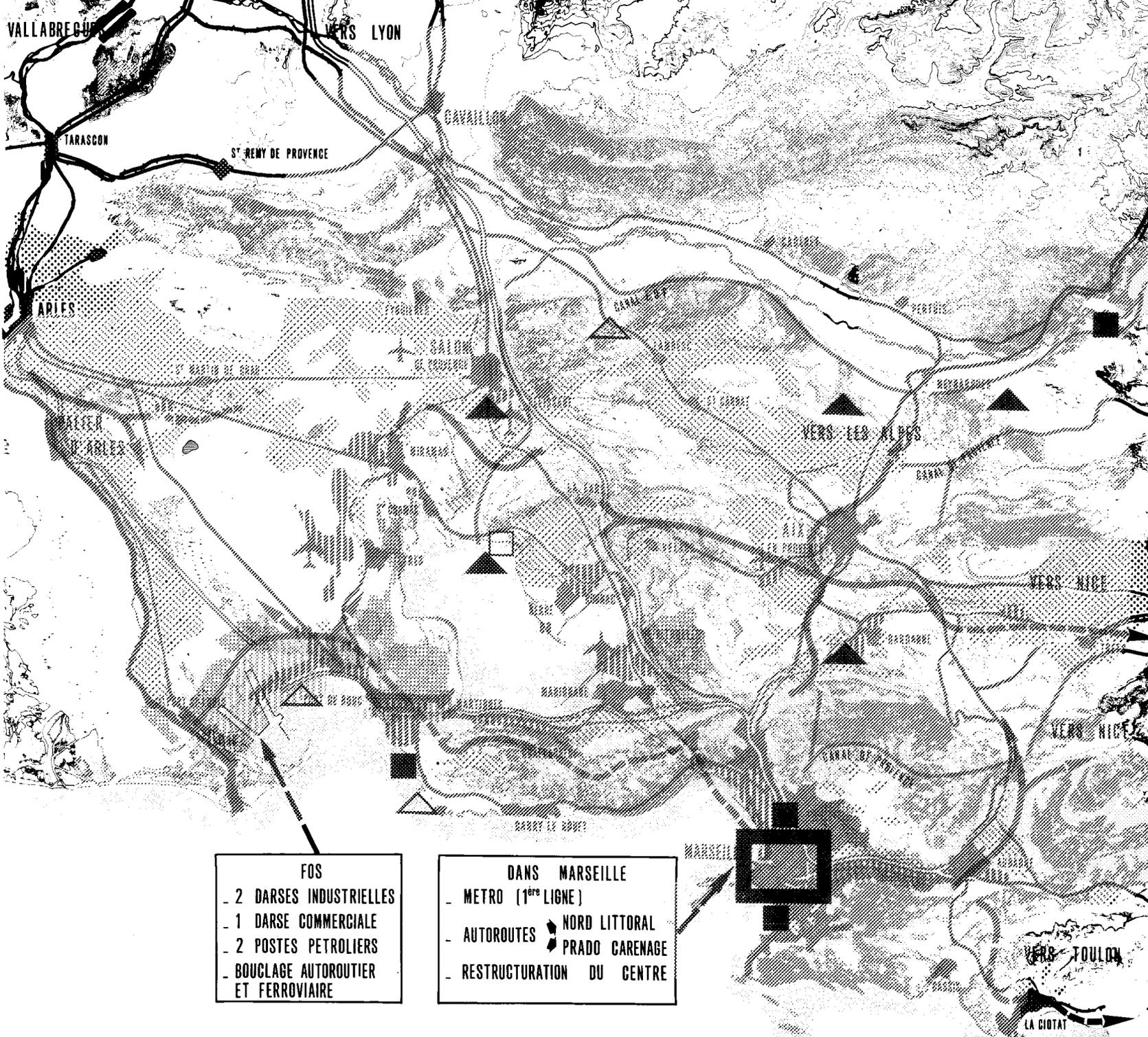
De même, la carte du futur engagé (planche n° 25) montre que les grandes actions d'équipement en cours respectent les mêmes tendances.

Celles-ci pourront-elles se maintenir, ou bien doit-on envisager que de grandes unités naturelles (planche n° 26) — dont cer-

taines constituent un patrimoine unique — voient leur vocation entièrement modifiée ?

Les principes d'aménagement exposés dans le chapitre suivant permettront de répondre à cette question.

# LE FUTUR ENGAGE



CENTRE DE PRODUCTION D'ENERGIE EXISTANT



CENTRE DE PRODUCTION D'ENERGIE PROJETE



CENTRE DE RECHERCHE EXISTANT



CENTRE DE RECHERCHE PROJETE



ZONES D'ACTIVITES IMPORTANTES



ZONE D'AMENAGEMENT DIFFERE



ZONE OPERATIONNELLE D'HABITAT EXISTANTE (ZUP, ZAC etc)



AMENAGEMENT SUR LE RHONE PREVU AU V PLAN



AUTOROUTE ET VOIE RAPIDE PREVUES AU DELA DU V PLAN



AUTOROUTE ET VOIE RAPIDE PREVUES AU V PLAN



CANAUX DE NAVIGATION  
CANAUX D'IRRIGATION ET INDUSTRIELS



AUTOROUTE EXISTANTE  
VOIE RAPIDE EXISTANTE



VOIE FERREE



AERODROME



ZONE D'HABITAT



ZONE D'ACTIVITE



AGRICULTURE

FOS  
 - 2 DARSE INDUSTRIELLES  
 - 1 DARSE COMMERCIALE  
 - 2 POSTES PETROLIERS  
 - BOUCLAGE AUTOROUTIER ET FERROVIAIRE

DANS MARSEILLE  
 - METRO (1<sup>ERE</sup> LIGNE)  
 - AUTOROUTES  
 - RESTRUCTURATION DU CENTRE  
 - NORD LITTORAL  
 - PRADO CARENAGE



# UNITES NATURELLES ET ZONES D'APPROCHE

Les unités naturelles sont déterminées par des critères de :

- Géomorphologie
- Géologie
- Hydrographie et Hydrogéologie
- Groupements et associations naturelles
- Ecologie
- Paysages
- Activités primaires
- Pénétrations et équipements

Les zones d'approche sont déterminées par des critères de :

- Appartenance visuelle du site (paysage)
- Complémentarité biologique au site (écologie)

- ||||| UNITE NATURELLE DE GRAND INTERET
- ||||| UNITE NATURELLE POUVANT SUPPORTER DES EQUIPEMENTS SPECIFIQUES
- ..... ZONE D'APPROCHE



**CHAPITRE II**

# **principes d'aménagement**

<b>I. LE MODE DE VIE FUTUR</b> .....	<b>83</b>
1°) Mode de vie et société futurs .....	<b>83</b>
2°) Mode de vie et schéma .....	<b>83</b>
3°) Les choix effectués .....	<b>83</b>
<b>II. PRINCIPES D'UTILISATION DE L'ESPACE</b> .....	<b>87</b>
A. FAVORISER LA SYMBIOSE DE L'EST ET DE L'OUEST .....	<b>87</b>
B. RECHERCHER UNE UTILISATION ECONOMIQUE OPTIMALE DE L'ESPACE .....	<b>87</b>
C. PROMOUVOIR UNE URBANISATION STRUCTUREE ET DISCONTINUE .....	<b>89</b>
D. FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN .....	<b>89</b>
E. METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE .....	<b>90</b>
<b>III. LA CARTE DE MISE EN VALEUR DU CADRE NATUREL</b> .....	<b>94</b>

Proposer un parti d'aménagement — quelle que soit la souplesse qu'on entend lui donner — suppose au départ certains principes d'aménagement.

Ceux-ci ne reflètent pas un choix fait « a priori » mais sont en grande partie la conséquence des données économiques ou

spatiales de l'aménagement qui ont été exposées plus haut. Ils résultent aussi de ce que l'on peut entrevoir du mode de vie futur.

Le présent chapitre a pour objet de les mettre en évidence et de montrer comment leur application conduit à la définition de la carte de mise en valeur du cadre naturel qui constitue le tronc commun aux divers partis d'aménagement étudiés.



## I.- Le mode de vie futur

Tout principe guidant l'élaboration d'un schéma d'aménagement préjuge implicitement de ce que pourra être le mode de vie futur des hommes. En effet,

— de même que l'occupation actuelle de l'espace, la nature et l'organisation des établissements humains qui en façonnent l'aspect, expriment l'organisation de la société, de même les partis d'aménagement impliquent des choix sur sa forme future.

— Les objectifs ne s'expriment pas uniquement en termes quantitatifs, en poids de population et d'activités répartis sur un territoire. La finalité de l'aménagement est aussi bien qualitative : elle consiste à fournir aux hommes un cadre de vie qui leur convienne. Il faut alors se faire une idée de la manière dont ils utiliseront ce cadre.

L'appréhension du mode de vie est entachée de certaines incertitudes :

— elle est limitée par la difficulté de faire des prévisions sur l'avenir de la société elle-même,

— par ailleurs, au niveau du schéma, sa prise en compte ou sa « traduction » en termes d'aménagement est limitée par l'échelle du document et par la nature des éléments à prendre en compte qui ne peuvent toujours s'exprimer aisément par le dessin.

### 1) Mode de vie et société future

Parler du mode de vie futur ; on ne peut, pour ce faire, se contenter de décrire la façon dont vivront les individus, la répartition de leur temps ou de leur budget entre diverses activités.

L'organisation d'une vie collective ne peut être saisie en sommant des besoins individuels : la société, c'est plus et autre chose qu'une somme d'individus. La satisfaction des besoins individuels s'inscrit dans des cadres collectifs qui leur donnent leur signification et renvoient à une interrogation sur la nature de la société en l'an 2000, à laquelle il n'est pas possible de donner ici une réponse.

Cependant beaucoup d'aspects du mode de vie futur seront déterminés, en tout état de cause, par des changements que nous voyons déjà se produire et qui paraissent irréversibles. C'est ce qui permet de donner une description de la société à venir déjà largement répandue par ailleurs, et dont les aspects importants concernent en particulier :

- l'urbanisation, la concentration,
- la mobilité accrue,

— la part croissante du tertiaire et des spécialisations techniques et scientifiques,

— l'augmentation du niveau de vie et du temps libre.

Ces changements dans les conditions de vie s'accompagneront d'une évolution des comportements et d'exigences accrues en ce qui concerne la qualité des logements et du cadre urbain, ainsi que les équipements collectifs.

### 2) Mode de vie et schéma

Deux problèmes limitent l'expression d'hypothèses relatives au mode de vie au niveau du schéma d'aménagement.

— un problème d'échelle : il est bien évident que le schéma ne va pas décrire par exemple la vie quotidienne à Port-Saint-Louis ou à Aix en l'an 2000. Il peut seulement énoncer certains principes qui devront être pris en compte au niveau de l'élaboration des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme (S.D.A.U.) et des plans d'occupation du sol (P.O.S.).

— Un problème de causalité : par rapport au mode de vie, où est le déterminisme de l'aménagement ? Si les éléments matériels et spatiaux pris en compte par le schéma, ne déterminent pas, à eux seuls, certains types de comportement ou certains modes de vie, ils peuvent cependant en faciliter ou gêner l'expression.

### 3) Les choix effectués

Malgré ces limites, le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine ne peut éviter de prendre parti et d'effectuer certains choix qui engageront le mode de vie futur. Ces choix sont basés sur l'hypothèse que la société française connaîtra de toute façon, dans les zones aussi fortement urbanisées que l'aire métropolitaine marseillaise, des problèmes posés par la concentration des hommes et des activités. Ces problèmes ne trouveront de solution acceptable qu'en donnant une part plus grande à la vie et à la gestion collectives.

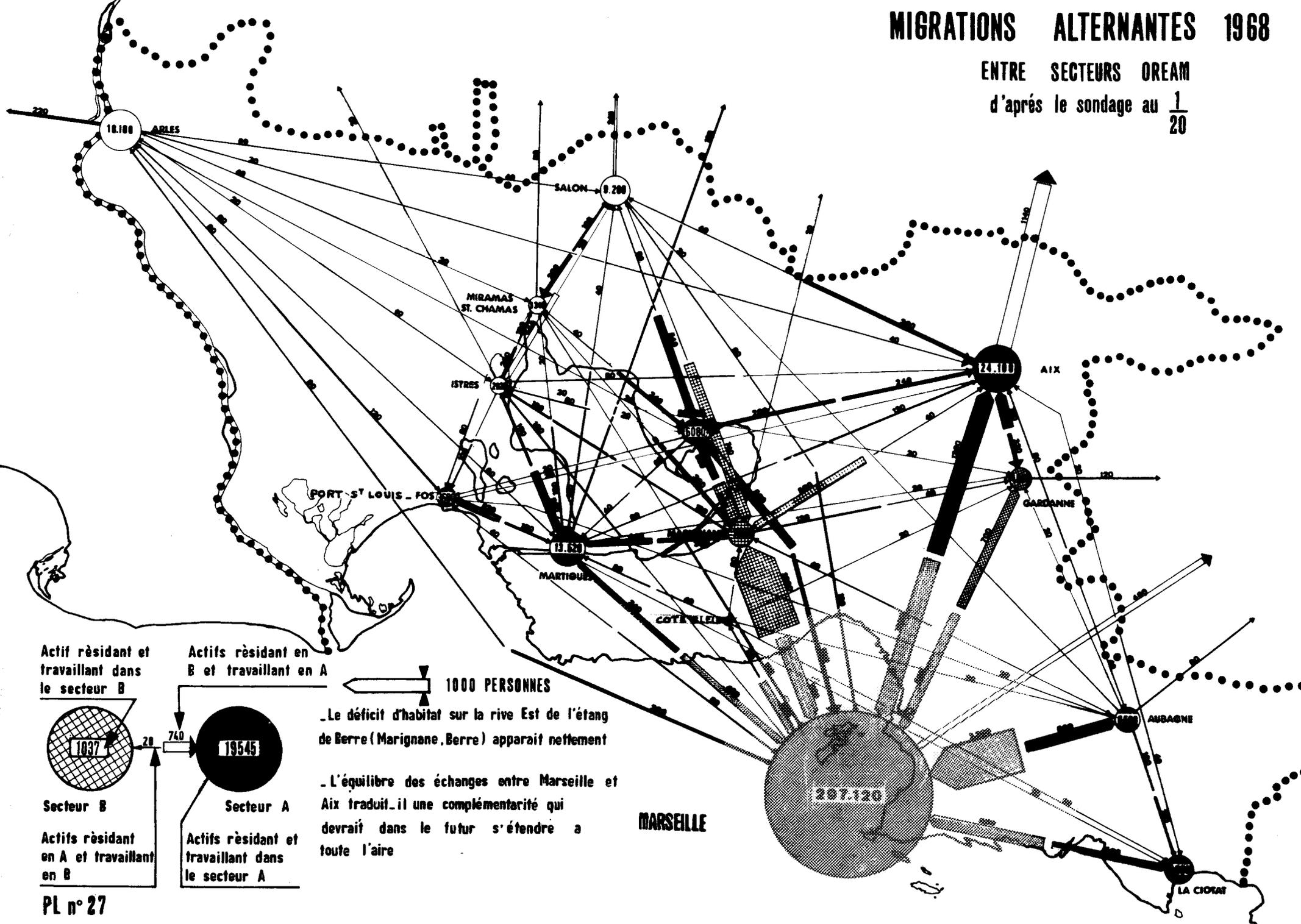
Tels sont les principes qui guident les choix faits quant à la prise en compte du mode de vie futur dans l'élaboration du schéma. Ces choix vont parfois à l'encontre des tendances actuelles, mais leur nécessité n'en est que plus grande.

Ils se traduisent par les dispositions suivantes :

a) la raréfaction des espaces de loisir, notamment en bordure de mer et autour de l'étang de Berre, conduit à préconiser une utilisation collective de ces espaces, dont la mise en valeur

# MIGRATIONS ALTERNANTES 1968

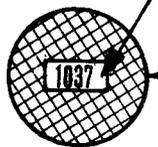
ENTRE SECTEURS OREAM  
d'après le sondage au  $\frac{1}{20}$



Actif résident et travaillant dans le secteur B

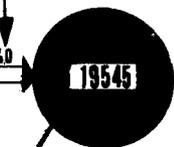
Actifs résident en B et travaillant en A

1000 PERSONNES



Secteur B

Actifs résident en A et travaillant en B



Secteur A

Actifs résident et travaillant dans le secteur A

Le déficit d'habitat sur la rive Est de l'étang de Berre (Marignane, Berre) apparaît nettement

L'équilibre des échanges entre Marseille et Aix traduit une complémentarité qui devrait dans le futur s'étendre à toute l'aire

MARSEILLE

devra en conséquence faire l'objet de larges initiatives des Collectivités publiques.

b) concentration urbaine et vie collective plus développée se répercutent sur l'organisation des transports. Il est ainsi prévu un accroissement important de la part des transports en commun ;

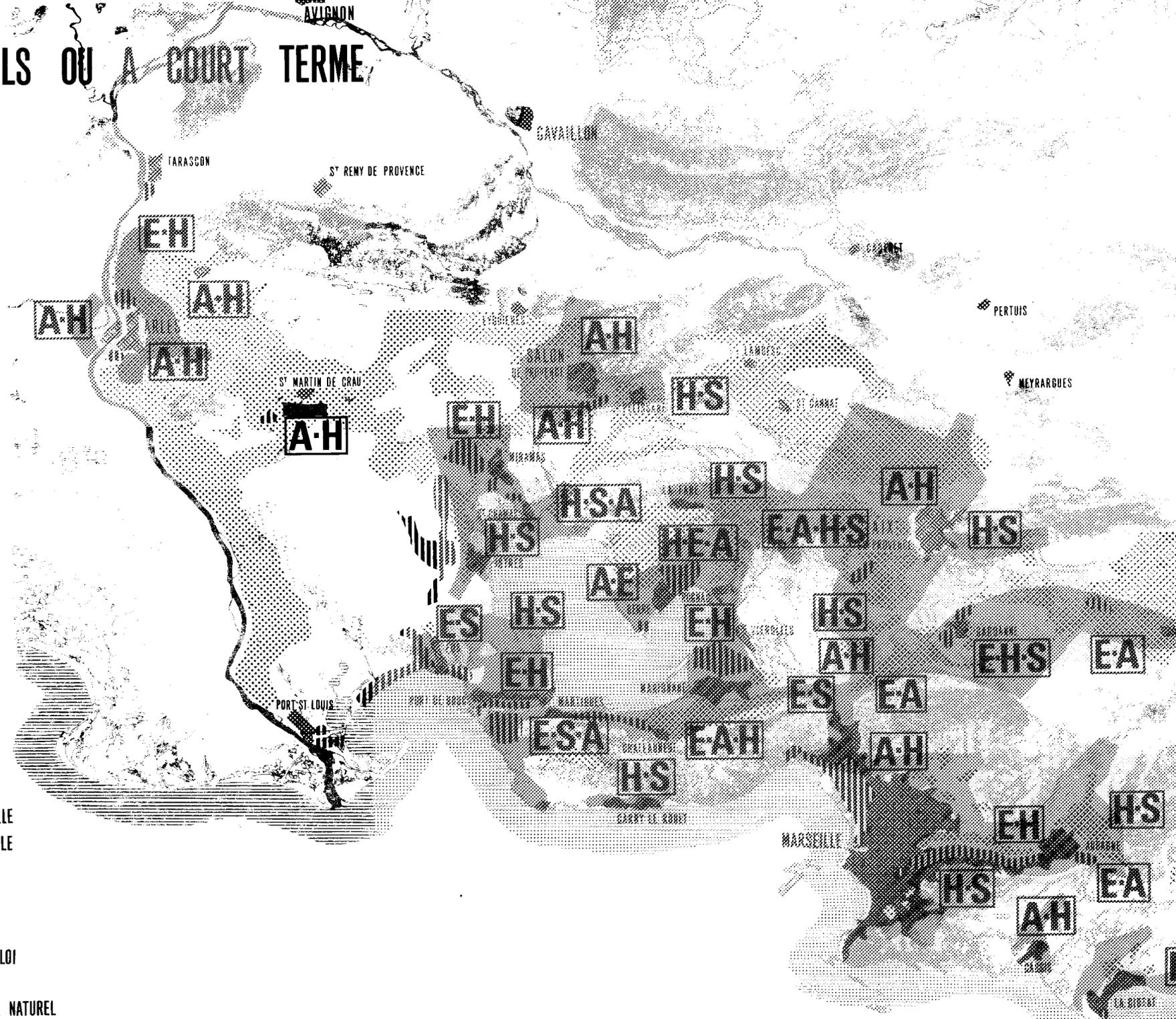
c) la création de pôles urbains équilibrés dans l'aire métropolitaine marseillaise résulte d'hypothèses faites sur :

— les migrations alternantes, qui se réduiront d'elles-mêmes à la convenance des hommes, si les logements satisfaisants et des services d'un niveau suffisant se trouvent à proximité des lieux de travail (planche n° 27),

— la recherche de formes urbaines défavorisant la ségrégation dans les zones d'habitation aussi bien entre classes sociales qu'entre classes d'âge. Cela devra se traduire également au niveau des S.D.A.U., des P.O.S., et surtout des schémas organiques des zones d'habitation. Ce problème prendra un relief particulier avec la forte immigration prévisible en provenance de pays étrangers.

d) Les distorsions dans le développement respectif de certaines agglomérations impliquent la prise de conscience de l'existence d'intérêts communs dépassant le cadre communal, et par voie de conséquence la mise en commun des charges et des ressources pour la réalisation de certains objectifs de développement. C'est le sens de la Communauté de destin impliquée dans l'idée de l'aire métropolitaine.

# CONFLITS ACTUELS OU A COURT TERME



-  ZONE D'HABITAT ACTUELLE
-  ZONE D'ACTIVITE ACTUELLE
-  AGRICULTURE
-  ZONE DE CONFLIT

<b>H</b>	HABITAT	<b>E</b>	EMPLOI
<b>A</b>	AGRICULTURE	<b>S</b>	SITE NATUREL

## II. - Principes d'utilisation de l'espace

Les principes d'aménagement résultent de la prise en compte des divers éléments exposés plus haut :

— les nécessités du développement économique et démographique avec leurs conséquences sur les besoins en espace (1<sup>re</sup> partie, chapitre I, paragraphes I et II),

— les contraintes du support naturel (relief, climat) et les orientations imposées par la localisation des grands établissements humains existants. (1<sup>re</sup> partie, chapitre I, paragraphe III),

— les orientations prévisibles du mode de vie futur. (1<sup>re</sup> partie, chapitre II, paragraphe I).

Certains de ces principes ont été d'ores et déjà appliqués dans le Livre Blanc lorsqu'ont été définies les premières orientations de l'aménagement : l'importance de la population prévue à l'Ouest de l'étang de Berre résulte par exemple de la recherche d'un équilibre habitat-emploi-services-loisirs, qui est un principe d'aménagement.

D'autres peuvent être dégagées :

### A. — FAVORISER LA SYMBIOSE DE L'EST ET DE L'OUEST

Les deux principaux pôles de l'aménagement sont Marseille et son Centre d'une part, le complexe industriel de Fos et son environnement proche d'autre part.

Le développement harmonieux de l'aire métropolitaine marseillaise est ainsi subordonné à deux conditions :

— à l'Ouest de l'étang de Berre doivent se développer non seulement des résidences pour les travailleurs de la zone industrielle de Fos, mais aussi des services nécessaires à la population nouvelle et aux industries entraînées par Fos.

— Cependant certains services supérieurs ne se développent que dans de grandes villes issues de longues traditions. On les trouvera principalement à Marseille et à Aix. Il faut qu'ils soient très aisément accessibles à partir de l'Ouest et qu'ainsi tant les entreprises que la population nouvelle bénéficient de l'ensemble du potentiel d'accueil de l'aire métropolitaine marseillaise.

Ces considérations conduisent à éviter tout développement urbain important d'une part sur la Chaîne de l'Estaque entre Marseille et Martigues, d'autre part sur les plateaux bordant le Nord de la vallée de l'Arc, entre Aix et Salon-Miramas-Saint-Chamas. En effet :

a) un tel développement serait concurrentiel de celui qui de toute manière, doit se produire à l'Ouest de l'étang de Berre. Il nuirait donc à ce dernier.

b) La construction de vastes ensembles de logements dans les espaces interstitiels séparant l'Est de l'Ouest conduirait à charger inutilement les voies de communication et, de ce fait, à rendre plus difficiles les relations entre l'Est et l'Ouest. En particulier, elle rendrait difficilement solubles les problèmes de franchissement d'obstacles naturels tels que le Canal de Caronte.

### B. — RECHERCHER UNE UTILISATION ECONOMIQUE OPTIMALE DE L'ESPACE

Si les zones de relief peu accentué sont parfois des zones de conflit (planche n° 28) entre diverses activités humaines, l'agriculture, l'industrie et souvent l'habitat, c'est parce qu'elles sont le terrain le plus favorable à leur développement.



Or les grands équipements se situent également dans ces zones.

La recherche d'une exploitation optimale de ces équipements et donc du coût minimal de l'aménagement, suppose que l'on tente, par une utilisation judicieuse de l'espace, de maintenir dans ces zones les grands établissements humains (1).

Un certain type de développement urbain devrait permettre d'y parvenir.

### **C. — PROMOUVOIR UNE URBANISATION STRUCTUREE ET DISCONTINUE**

La planche n° 29 montre quelle pourrait être l'occupation de l'espace de l'urbanisation dans deux hypothèses différentes de densité (respectivement 20 et 80 habitants à l'hectare) (2).

La première conduirait sans aucun doute à une occupation très importante sinon totale de certaines zones de relief non équipées qui donnent à la région son caractère et font partie de ses atouts.

En revanche la seconde hypothèse, tout en autorisant très largement la construction de maisons individuelles, permettrait la sauvegarde de ce patrimoine. Elle suppose principalement une bonne organisation du développement des villes, avec une utilisation optimale des équipements collectifs. Elle est enfin en harmonie avec le caractère profondément urbain de l'habitat actuel.

Par ailleurs, le cloisonnement géographique de l'espace en unités bien individualisées a engendré dans l'aire métropolitaine marseillaise une urbanisation discontinue.

Maintenir cette situation permettrait à la fois d'exploiter au mieux les possibilités qu'offrent les agglomérations actuelles et d'éviter la saturation de leurs liaisons par un trafic parasite.

Il ne faut pas perdre de vue cependant que le maintien de coupures vertes entre les agglomérations, si nécessaire pour le cadre de vie des hommes, suppose une forte volonté d'aménagement.

### **D. — FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN**

Les « tests » de transport effectués sur divers exemples de schéma montrent que, si la répartition actuelle par moyen de

transport des déplacements de personnes (3) à l'intérieur de l'aire métropolitaine marseillaise devait se maintenir, on risquerait d'aboutir dès 1985, à la saturation d'un réseau de voies rapides dont une partie n'est pourtant pas encore construite.

Faut-il envisager un doublement des voies saturées ou entreprendre dès maintenant un effort important en matière de transports en commun ?

La première solution bien qu'onéreuse, serait à la rigueur viable en rase campagne dans la mesure où les réservations nécessaires auraient été faites. Mais des problèmes quasi insurmontables se poseraient dans les villes et à Marseille notamment. Il n'est pas envisageable en effet que, d'ici la fin du siècle, nos villes aient été entièrement refondues pour permettre une utilisation quasi exclusive de la voiture particulière tant du point de vue de la circulation que de celui du stationnement.

Même un doublement du réseau autoroutier de rase campagne n'éviterait donc pas d'avoir à arrêter les véhicules individuels à l'entrée des villes.

Une utilisation accrue des transports en commun s'imposera ainsi en tout état de cause. Elle ne doit pas résulter de mesures trop contraignantes qui nuiraient à l'économie générale de l'aire métropolitaine marseillaise, mais de mesures incitatives. Pour une large gamme de déplacements, l'usager des transports collectifs devrait bénéficier de conditions au moins aussi favorables que celles offertes par la voiture.

Or le type de développement urbain influence considérablement le choix d'un mode de transport. Une urbanisation discontinue, relativement dense, permettra l'établissement de dessertes rapides et susceptibles d'attirer une clientèle appréciable.

Ce principe d'aménagement rejoint donc le souci d'assurer dans les meilleures conditions les déplacements de personnes dans l'aire métropolitaine marseillaise.

(1) Il faut évidemment apporter certaines nuances : par exemple l'habitat se localisera souvent en des zones marginales à relief encore doux, souvent très attractives.

(2) Il s'agit de densités à l'échelle d'agglomérations importantes, (espaces verts périphériques et zones industrielles périphériques exclus). A titre d'exemple les densités atteintes dans certaines villes nouvelles sont : Garath (près de Dusseldorf) 30.000 hab. - 177 hab./ha ; Basildon (140.000 hab.) - 65 hab./ha (densité nettement inférieure à celle des villes nouvelles anglaises actuelles ; Hook (projet pour 100.000 hab.) - 111 hab./ha.

(3) Cette répartition est caractérisée par une très large prédominance de la voiture personnelle qui, dans les déplacements interurbains, assure souvent plus de 90 % des déplacements de personnes).

## E. — METTRE EN VALEUR LE PAYSAGE

C'est dans les unités naturelles constituées par les reliefs que se trouvent en grande partie les paysages qui sont l'attrait de la région, et l'un des facteurs de son développement.

Qu'il s'agisse des Alpilles, de la Sainte-Victoire, de la Sainte-Baume, des massifs entourant Marseille (1) ou bordant la Durançe (2), ces espaces sont nécessaires à l'équilibre écologique et climatique de l'aire métropolitaine marseillaise.

Cela ne signifie pas qu'ils doivent être inaccessibles. Au contraire leur fréquentation par les hommes correspond à une exigence de l'équilibre physiologique de ces derniers et doit donc être encouragée. Mais elle doit respecter le cadre naturel ; sinon le risque serait grand de voir s'accélérer le processus de dégradation qui a déjà si profondément atteint une grande partie de l'aire métropolitaine marseillaise (planche n° 30).

Cependant toutes les unités naturelles n'ont pas le même intérêt. Si certaines doivent faire l'objet de mesures de protection, d'autres se prêteront en revanche à une fréquentation intensive

et pourront supporter des équipements importants (de loisirs en particulier).

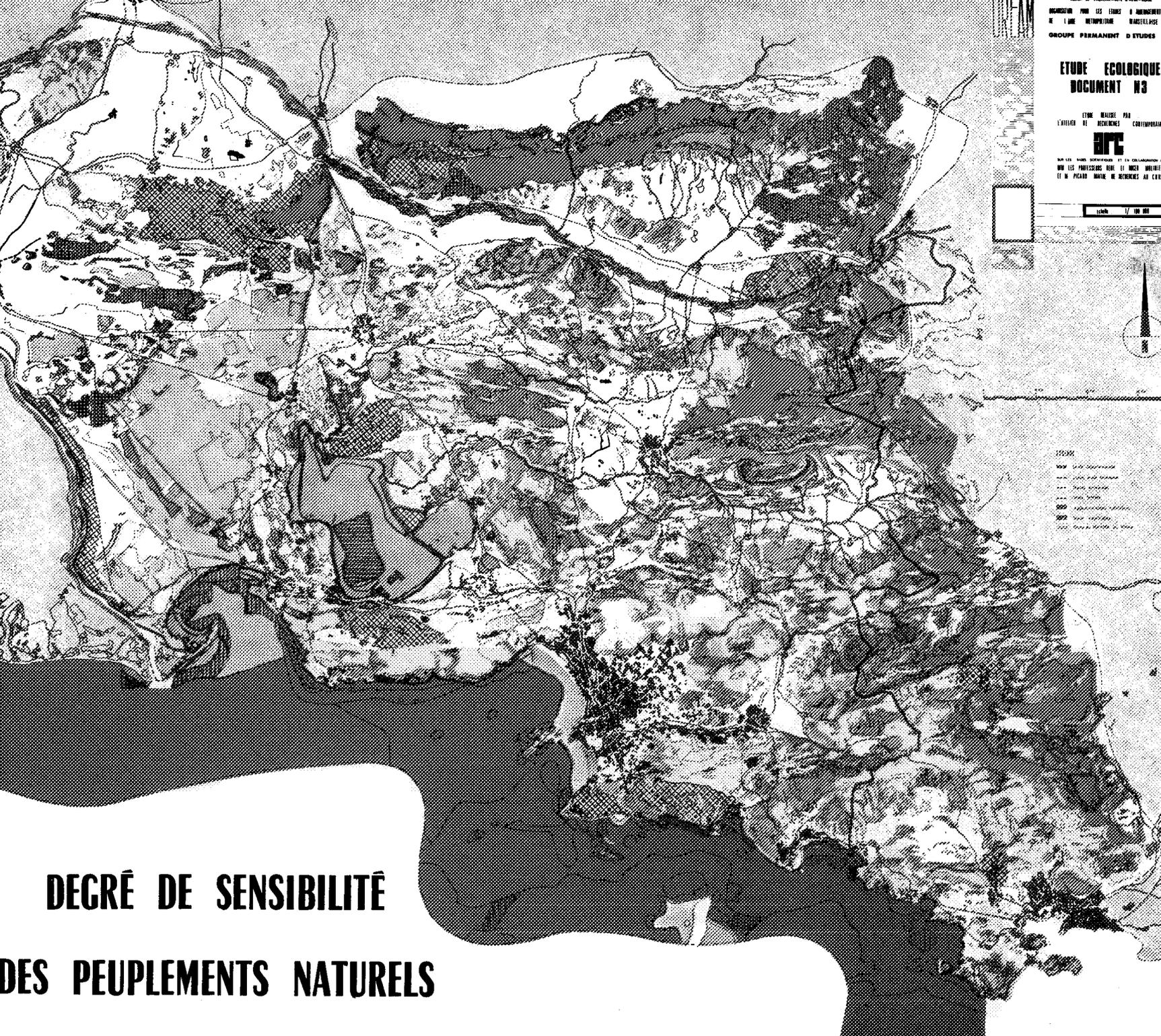
Mais d'une manière générale, la mise en valeur du cadre naturel ainsi proposée ne pourra être obtenue qu'au prix de mesures énergiques contre les diverses nuisances qui le menacent :

1°) la dégradation du couvert végétal, due essentiellement aux incendies, est une atteinte non seulement au cadre naturel mais aussi aux conditions de vie des hommes ;

2°) la pollution atmosphérique due tant aux industries qu'aux véhicules et aux foyers domestiques, la pollution des eaux et du rivage de la mer, sont d'autres nuisances qui deviennent rapidement intolérables ;

3°) la prolifération des dépôts de déchets divers est, outre une cause d'incendies, une atteinte permanente au cadre naturel.

(1) Chaînes de l'Etoile et de Saint-Cyr, massif des Calanques.  
(2) Luberon au Nord ; Chaînes des Côtes et de la Trévaresse au Sud.



INSTITUT NATIONAL DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE  
 118, RUE DE L'UNIVERSITÉ, 91000 BRÉVILLÉ  
 GROUPE PERMANENT D'ÉTUDES

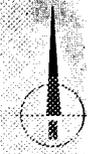
**ÉTUDE ÉCOLOGIQUE  
 DOCUMENT N°3**

ÉTUDE RÉALISÉE PAR  
 L'ATLIER DE RECHERCHES CONTEMPORAINES



AVEC LES SAIES, SCIENTIFICS ET EN COLLABORATION AVEC  
 AVEC LES PROFESSIONNELS POUR LE BICÉPTE QUALIFIÉ  
 ET LE PÉRIODE MARIN DE RECHERCHES AU CÉLÈS

Échelle 1/100 000



**BIOCENOSSES MARINES**

En équilibre



En rupture d'équilibre



par l'action de l'homme

Fortement dégradées



par l'action de l'homme

**GROUPEMENTS VÉGÉTAUX**

En équilibre



arborescents



arbusculifères ou herbacées

En rupture d'équilibre



susceptible de régénération aisée



menace de dégradation accrue

dégradées



Zones d'intérêt biologique particulier



sur couvert dégradé

Document de synthèse venant après une carte scientifique et une carte physiologique, et exprimant avec une légende simplifiée l'état actuel des milieux naturels ainsi que leur degré de sensibilité.

Les légendes respectives des groupements végétaux d'une part, et des biocénoses marines (association équilibrée de la flore et de la faune sous-marine) d'autre part, ont été réduites à trois figurations types :

- En équilibre
- En rupture d'équilibre
- Dégradé

**DEGRÉ DE SENSIBILITÉ  
 DES PEUPELEMENTS NATURELS**



### III. - La carte de mise en valeur du cadre naturel

Rechercher une utilisation économique optimale de l'espace, permettant l'insertion des grandes opérations d'aménagement à venir dans les zones déjà équipées ou en cours d'équipement, conduit à préconiser une urbanisation structurée et discontinue qui favorisera en outre l'utilisation des transports en commun.

Par ailleurs, la nécessité d'assurer une bonne symbiose entre les agglomérations de l'Ouest de l'étang de Berre et celles de l'Est (Marseille et Aix en premier lieu) implique le maintien de vastes espaces libres entre ces deux zones.

Enfin ces premières options permettent de sauvegarder et de mettre en valeur les grandes unités naturelles qui sont un patrimoine irremplaçable de la région, et l'un de ses grands facteurs d'attraction.

Les choix ainsi effectués sont exprimés par la carte de mise en valeur du cadre naturel, (planche n° 31) sur laquelle on distingue notamment :

a) les unités naturelles de grand intérêt dont le caractère doit être affirmé (Alpilles, Sainte-Baume, Calanques, Sainte-Victoire). Il ne s'y localisera pas de grandes opérations d'aménagement (zones industrielles, urbanisations importantes, etc) et des mesures de sauvegarde y seront prévues.

b) Les unités naturelles pouvant supporter des équipements spécifiques.

La plupart ne se prêtent pas à de grandes opérations d'aménagement mais pourront recevoir des équipements de transport ou de loisir en particulier (Chaîne de l'Etoile et de l'Estaque, Nord du delta de l'Arc, plateau d'Arbois). L'une d'elles — la rive Ouest de l'étang de Berre — a en revanche une vocation particulière à être urbanisée.

c) Les zones d'approche des unités naturelles. Ce sont parfois des zones favorables au développement de l'habitat, à condition que celui-ci ne porte pas atteinte au caractère de l'unité naturelle voisine, mais s'intègre harmonieusement au milieu naturel environnant.

d) Des espaces libres permettant des communications aisées entre l'Est et l'Ouest.

Tout le reste du territoire, laissé en blanc sur la carte, contient la majeure partie des zones où se localiseront les grands aménagements futurs, qu'il s'agisse d'habitat, d'activités agricoles ou industrielles, d'infrastructures de transport.

La carte de mise en valeur du cadre naturel constitue ainsi le cadre commun à l'ensemble des schémas étudiés.



## **2<sup>eme</sup> PARTIE**

**le parti proposé**

<b>CHAPITRE I :</b>	
<b>LES ORIENTATIONS POSSIBLES DE L'AMENAGEMENT .....</b>	<b>101</b>
<b>I. LES EXEMPLES DE SCHEMA SOUMIS AUX GROUPES DE TRAVAIL .....</b>	<b>105</b>
<b>II. LES PREMIERES REFLEXIONS DES GROUPES DE TRAVAIL .....</b>	<b>114</b>
<b>CHAPITRE II :</b>	
<b>DESCRIPTION DU PARTI .....</b>	<b>117</b>
<b>I. DESCRIPTION DU SCHEMA .....</b>	<b>121</b>
<b>II. ASPECTS ECONOMIQUES .....</b>	<b>139</b>
<b>III. LES INCERTITUDES .....</b>	<b>145</b>
<b>IV. LES GRANDES OPERATIONS D'AMENAGEMENT .....</b>	<b>146</b>
<b>CHAPITRE III :</b>	
<b>LES ASPECTS A MOYEN ET COURT TERMES .....</b>	<b>153</b>
<b>I. LES ETAPES INTERMEDIAIRES .....</b>	<b>156</b>
<b>II. LES ACTIONS A COURT TERME .....</b>	<b>161</b>

Le cadre général qui résulte des données de base et des principes d'aménagement exposés dans la première partie laisse une assez grande latitude dans le choix de la localisation des zones de développement futur, notamment des zones d'urbanisation, la capacité des sites urbanisables dépassant largement les perspectives de population du Livre Blanc.

Les réflexions menées par les Groupes de travail ont permis non pas d'opter pour un mode de développement strictement et limitativement défini, mais de déterminer une fourchette tantôt très large, tantôt étroite où le développement peut harmonieusement et économiquement s'inscrire. Elle constitue le parti proposé.

Cette deuxième partie comprendra d'abord une brève description des exemples de schéma soumis aux Groupes de travail et un exposé des principales orientations qui se sont dégagées des réflexions de ces Groupes.

Dans le deuxième chapitre les propositions d'organisation de l'espace seront décrites, ainsi que leurs conséquences, sur le plan économique et celui des grandes opérations d'aménagement.

Le dernier chapitre traitera des perspectives à l'horizon 1985 en s'appuyant sur les premiers travaux des Commissions locales des programmes de modernisation et d'équipement. Il énumérera également certaines des conséquences à court terme du mode de développement proposé, tant en ce qui concerne les actions d'équipement que les mesures d'ordre réglementaire.

**CHAPITRE I**

**les orientations possibles  
de l'aménagement**

<b>I. LES EXEMPLES DE SCHEMA SOUMIS AUX GROUPES DE TRAVAIL .....</b>	<b>105</b>
<b>II. LES PREMIERES REFLEXIONS DES GROUPES DE TRAVAIL .....</b>	<b>114</b>
A. LES LIENS ENTRE L'ORGANISATION SPATIALE DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEIL- LAISE ET LA PRISE EN COMPTE DE SON ENVIRONNEMENT .....	114
B. LE MODE DE VIE FUTUR .....	114
C. LES PRINCIPES GENERAUX D'UTILISATION DE L'ESPACE .....	114
D. POSSIBILITES DE REALISATION ET SOUPLESSE DES SCHEMAS .....	114
a) Zones de développement urbain .....	114
b) Compatibilité avec les tendances actuelles .....	114
c) Cohérence avec les actions déjà engagées .....	115
d) Cadence admissible de développement d'une ville .....	115
e) Problèmes administratifs .....	115
E. CONSEQUENCES SUR LE COURT TERME .....	115
a) Orientation du développement urbain .....	115
b) Grandes opérations d'aménagement .....	115
c) Mesures de protection .....	115

Créés par le Comité de Coordination lors de sa réunion du 7 février 1969, les Groupes de travail, au nombre de trois, comprennent, outre des membres de l'O.R.E.A.M. (Comité de Coordination, Comité Technique et Groupe permanent d'études), des représentants d'organismes divers (Syndicats ouvriers et patronaux, Chambres de Commerce, d'Agriculture et des Métiers Associations professionnelles, Université, Comité d'Expansion-Grands maîtres d'ouvrage), ainsi que des personnes volontaires.

Placés sous la présidence de membres du Comité de Coordination, ils se sont réunis à plusieurs reprises jusqu'à la fin du mois de juin et une première synthèse de leurs travaux a été examinée par le Comité lors de sa séance du 25 juillet 1969.

Les thèmes soumis à leur examen, outre les problèmes d'ensemble que pose l'élaboration du schéma, étaient les suivants :

1°) L'aire métropolitaine marseillaise dans son environnement : interactions entre cet environnement et le mode de développement à préconiser pour l'aire métropolitaine ;

2°) Les principes généraux d'aménagement et la signification du schéma à l'égard du mode de vie futur ;

3°) La programmation du schéma et ses conséquences à court terme.

Le dossier utilisé par les Groupes de travail comprenait, outre le Livre Blanc, la présentation commentée de quatre exemples de schéma et un questionnaire destiné à faciliter la réflexion.

Bien que la mission confiée aux Groupes ne soit pas terminée, il a pu être fait largement usage de leurs travaux dans l'élaboration du présent document.

# PERSPECTIVES DEMOGRAPHIQUES 2000 TENDANCES ET HYPOTHESES

(1) Y compris Chateaufort les Martigues

(2) Les perspectives ont été établies par application à la population 1968 du taux de croissance

H1: de la population entre 1954 et 1962

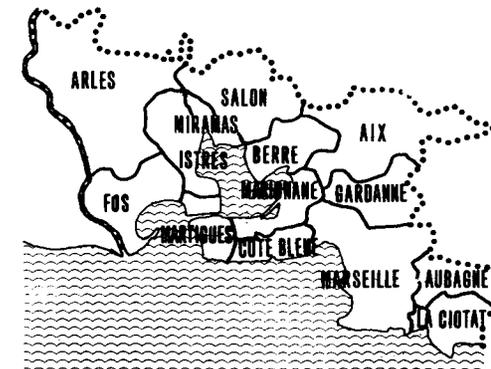
H2: " " " 1946 et 1968

H3: de l'emploi " 1954 et 1962

H4: " " 1954 et 1966

(3) Les numéros manquant correspondent à des exemples non présentés ici

## SECTEURS O.R.E.A.M.



SECTEUR O.R.E.A.M	POPULATION 1968	PERSPECTIVES DE POPULATION 2000 résultant de la prolongation de tendances passées				POPULATION 2000 des 4 exemples de schéma			
		H1 (2)	H2 (2)	H3 (2)	H4 (2)	H5 (3)	H6 (3)	H11(3)	H12(3)
MARSEILLE	924.704	1.748.000 2,0%	1.512.000 1,6%	1.329.000 1,1%	1.713.000 1,9%				
LA CIOTAT	34.326	78.000 2,6%	89.000 3,0%	68.000 2,1%	76.000 2,5%				
AUBAGNE	32.178	73.000 2,6%	70.000 2,5%	56.000 1,7%	126.000 4,4%				
COTE BLEUE	6.320	44.000 6,3%	31.000 5,1%	25.000 4,3%	31.000 5,1%				
TOTAL SUD EST	997.528	1.943.000 2,1%	1.702.000 1,7%	1.478.000 1,2%	1.946.000 2,1%	1.800.000 1,8%	1.700.000 1,7%	1.700.000 1,7%	1.700.000 1,7%
GARDANNE	23.127	51.000 2,5%	55.000 2,7%	71.000 3,6%	62.000 3,1%	50.000 2,4%	50.000 2,4%	60.000 3,0%	90.000 4,3%
AIX	94.715	285.000 3,5%	254.000 3,1%	228.000 2,8%	422.000 4,8%	230.000 2,8%	270.000 3,3%	280.000 3,4%	220.000 2,7%
BERRE	22.101	69.000 3,6%	62.000 3,3%	80.000 4,1%	62.000 3,3%	70.000 3,7%	50.000 2,6%	70.000 3,7%	130.000 5,7%
MARIGNANE	39.429	213.000 5,4%	245.000 5,9%	237.000 5,8%	362.000 7,2%	150.000 4,3%	130.000 3,8%	190.000 5,0%	200.000 5,2%
TOTAL NORD EST	179.372	618.000 3,9%	616.000 3,9%	616.000 3,9%	908.000 5,2%	500.000 3,3%	500.000 3,3%	600.000 3,8%	640.000 4,1%
TOTAL EST	1.176.900	2.561.000 2,5%	2.318.000 2,1%	2.094.000 1,8%	2.854.000 2,8%	2.300.000 2,1%	2.200.000 2,0%	2.300.000 2,1%	2.340.000 2,2%
SALON	39.718	97.000 2,8%	102.000 3,0%	66.000 1,6%	97.000 2,8%	60.000 1,3%	100.000 2,9%	100.000 2,9%	100.000 2,9%
MIRAMAS	15.627	28.000 1,8%	27.000 1,7%	26.000 1,6%	24.000 1,4%	90.000 5,6%	370.000 10,4%	230.000 8,8%	200.000 8,3%
MARTIGUES	42.025	165.000 4,4%	146.000 4,0%	170.000 4,5%	164.000 4,3%	150.000 4,1%	200.000 5,0%	200.000 5,0%	210.000 5,2%
FOS Pt St LOUIS	11.154	26.000 2,7%	30.000 3,2%	31.000 3,2%	34.000 3,6%	50.000 4,8%	130.000 8,0%	50.000 4,8%	40.000 4,1%
ISTRES	14.815	40.000 3,2%	53.000 4,1%	75.000 5,2%	96.000 6,0%	50.000 3,9%	100.000 6,1%	70.000 5,0%	50.000 3,9%
ARLES	51.471	75.000 1,2%	75.000 1,2%	64.000 0,7%	87.000 1,6%	500.000 7,4%	100.000 2,1%	250.000 5,1%	200.000 4,3%
TOTAL OUEST	174.810	431.000 2,9%	433.000 2,9%	432.000 2,9%	502.000 3,4%	900.000 5,3%	1.000.000 5,6%	900.000 5,3%	800.000 4,9%
TOTAL AMM	1.351.710	2.992.000 2,5%	2.751.000 2,2%	2.526.000 2,0%	3.356.000 2,9%	3.200.000 2,7%	3.200.000 2,7%	3.200.000 2,7%	3.140.000 2,7%

## I. - Les exemples de schéma soumis aux groupes de travail

Dans le cadre des principes généraux d'aménagement déjà examinés, quatre exemples de schéma ont été choisis parmi tous ceux qui avaient été ébauchés, de manière à offrir une gamme assez variée de possibilités d'aménagement, mais sans évidemment constituer une énumération exhaustive de ces dernières.

Il s'agissait en effet de faciliter la réflexion en lui donnant un support concret, mais non de solliciter un choix.

Les quatre exemples sont visualisés ici sous la forme d'une représentation, par zone de l'aire métropolitaine marseillaise, du développement démographique d'ici la fin du siècle dans l'hypothèse considérée. Ces prévisions de croissance sont confrontées avec les perspectives auxquelles conduirait une simple extrapolation des tendances passées (planche n° 32).

Une telle représentation permet d'évaluer — dans une certaine mesure — le degré de « volontarisme » de chaque exemple de schéma.

*L'exemple n° 5 (1)* (planche n° 33) est caractérisé par une très forte expansion à l'extrême Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise, traduite par une population future de 500.000 habitants à Arles.

Ceci ne doit pas être interprété « stricto sensu ». Le schéma exprime en réalité une volonté d'intégration économique très rapide des deux régions de la zone méditerranéenne. Le développement figuré d'Arles symbolise en réalité celui de l'ensemble du triangle Arles-Nîmes-Avignon.

Ce schéma est ambitieux, car :

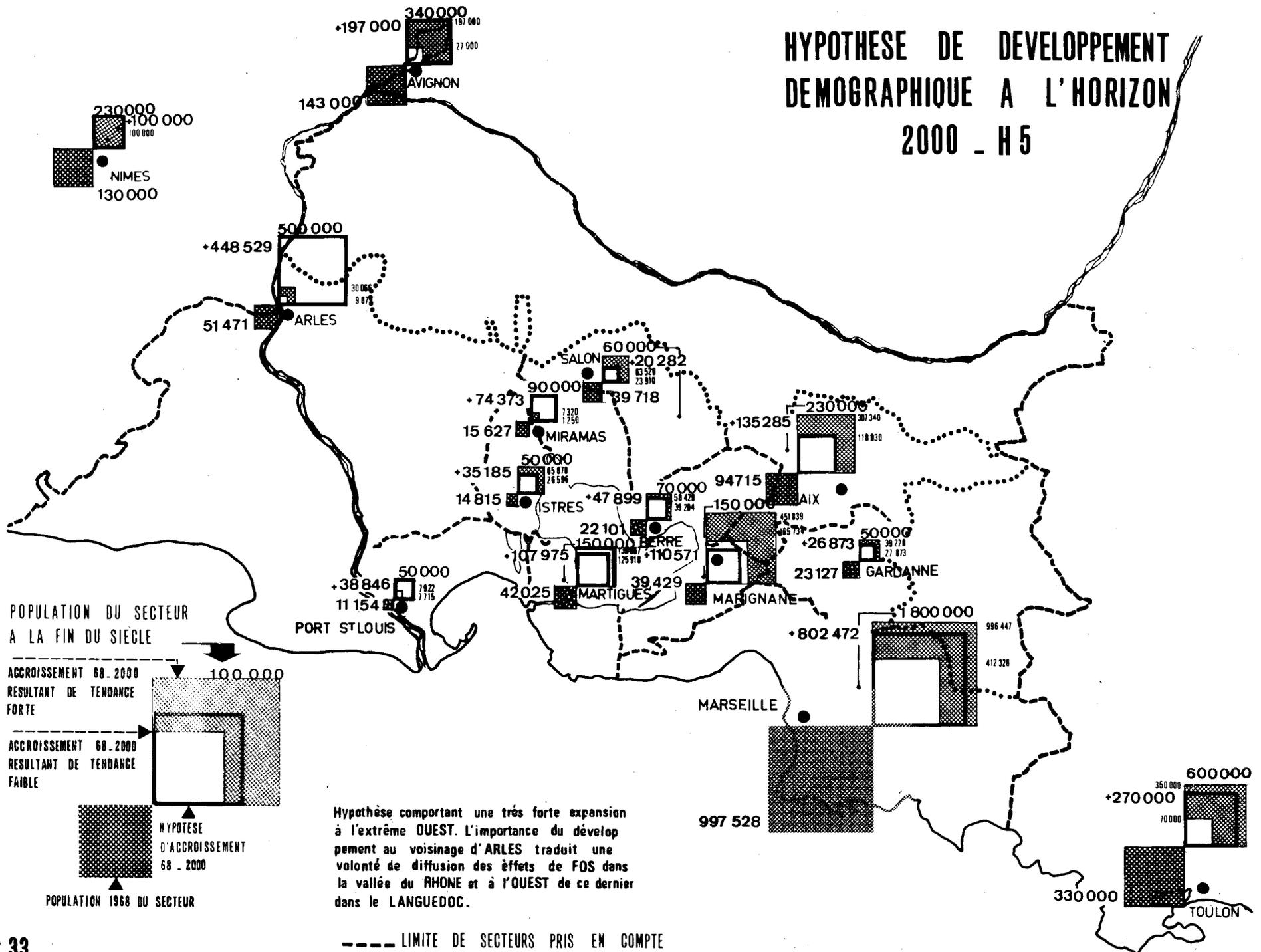
— il est très lié à l'objectif global de population de l'aire métropolitaine marseillaise (3.200.000 habitants à la fin du siècle). Si la population devait être inférieure à ce chiffre, la diminution risquerait fort de porter principalement sur la zone Ouest, ce qui ôterait sa signification à cet exemple ;

— il suppose une volonté commune d'intégration économique des deux régions et une diffusion rapide des effets de Fos.

---

(1) Les numéros manquant correspondent soit aux schémas de tendances (n° 1, 2, 3, 4, cf. planche n° 32) soit à d'autres exemples étudiés mais non soumis aux Groupes de travail.

# HYPOTHESE DE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE A L'HORIZON 2000 - H 5



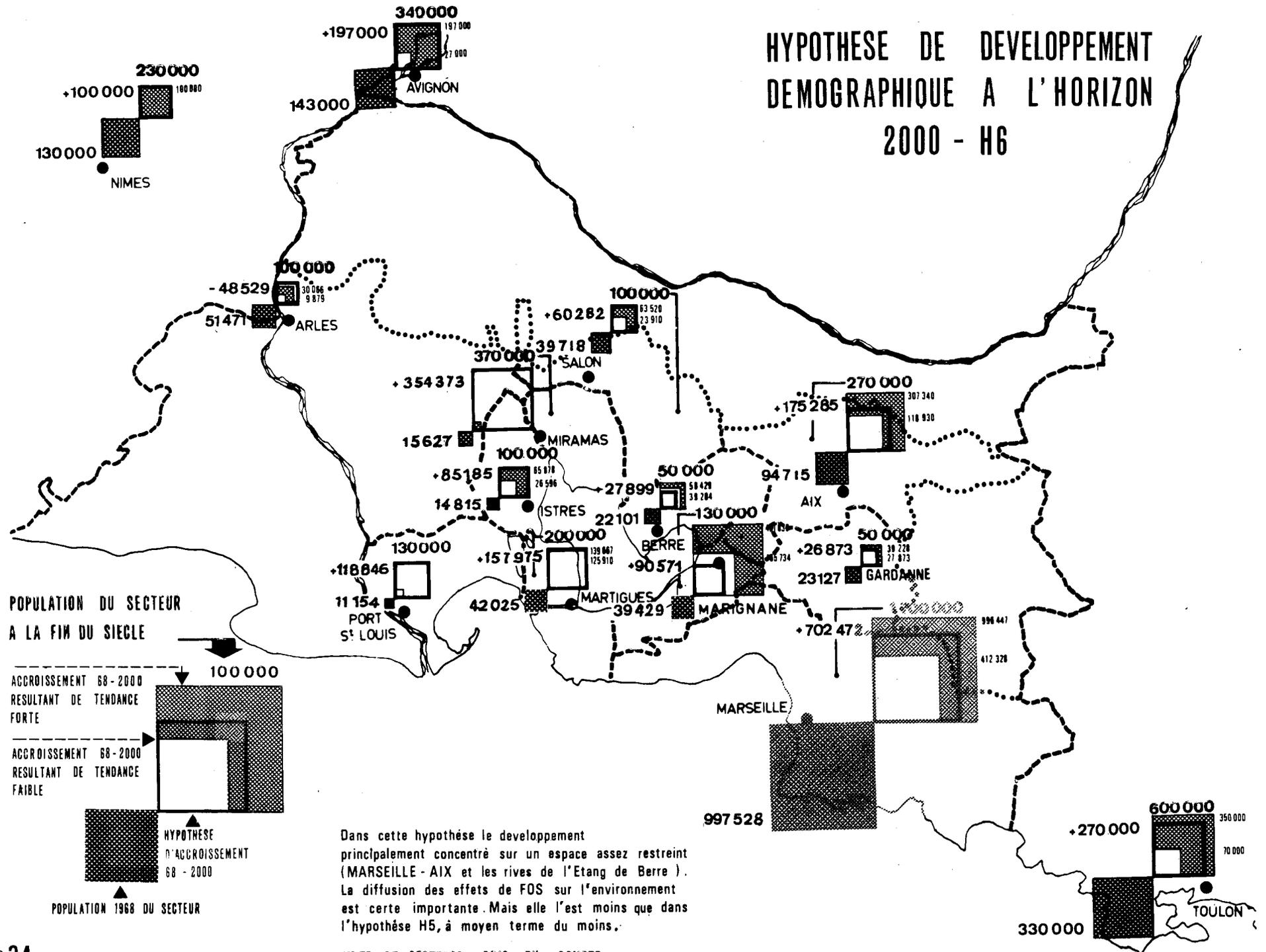
*L'exemple n° 6* (planche n° 34) par opposition au précédent, pourrait être qualifié de timide.

Il exprime l'idée que l'importance du développement prévu, à partir d'une situation économique actuelle presque sous-développée, implique une croissance initiale très concentrée afin que les activités nouvelles puissent bénéficier des avantages que représente la réunion d'une population importante et de services supérieurs dans un espace géographique le plus restreint possible.

C'est pourquoi il se caractérise par une concentration du développement autour de l'étang de Berre.

Compte tenu de la capacité des sites urbanisables et des possibilités de création de zones d'activités, cet exemple comporte une très forte croissance urbaine dans la zone de Salon-Miramas-Saint-Chamas.

# HYPOTHESE DE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE A L'HORIZON 2000 - H6



Dans cette hypothèse le développement principalement concentré sur un espace assez restreint (Marseille - Aix et les rives de l'Etang de Berre). La diffusion des effets de FOS sur l'environnement est certes importante. Mais elle l'est moins que dans l'hypothèse H5, à moyen terme du moins.

*L'exemple n° 11* (planche n° 35) prévoit un développement important sur l'axe des sites dits « ouverts » (Aix, Salon, Miramas,

Saint-Chamas, Arles), mais réparti de manière homogène entre ces trois pôles.



L'exemple n° 12 (planche n° 36) comporte également un développement équilibré de l'axe des sites « ouverts », mais une plus grande concentration de la population à l'Est de l'aire métropolitaine marseillaise.

Il prévoit en effet l'utilisation des sites urbanisables situés au Nord de la vallée de l'Arc.

L'intérêt principal de ce schéma est de fournir un exemple de conflit habitat-industrie-agriculture. Le delta de l'Arc est en effet une zone agricole de grande valeur. Une urbanisation importante dans ce secteur conduirait certainement, au moins à terme, à remettre en cause cette vocation.

Les quatre exemples ainsi rapidement présentés ont de nombreux caractères communs qui résultent en grande partie des données de base, objectifs et principes généraux déjà explicités :

— cohérence avec les perspectives de population et d'emploi du Livre Blanc,

— insertion des grandes opérations d'aménagement dans l'espace délimité par les unités naturelles à mettre en valeur,

— répartition des fonctions métropolitaines dans l'ensemble de l'aire (enseignement supérieur et recherche notamment),

— affirmation de Marseille — et de son centre en particulier — comme cœur d'une métropole englobant toute l'aire métropolitaine,

— développement de noyaux urbains forts, assez denses, bien reliés entre eux par un réseau de transport diversifié et rapide,

— urbanisation discontinue affirmée par des coupures vertes,

— recherche d'un équilibre habitat-emploi-services-loisirs minimisant les migrations alternantes,

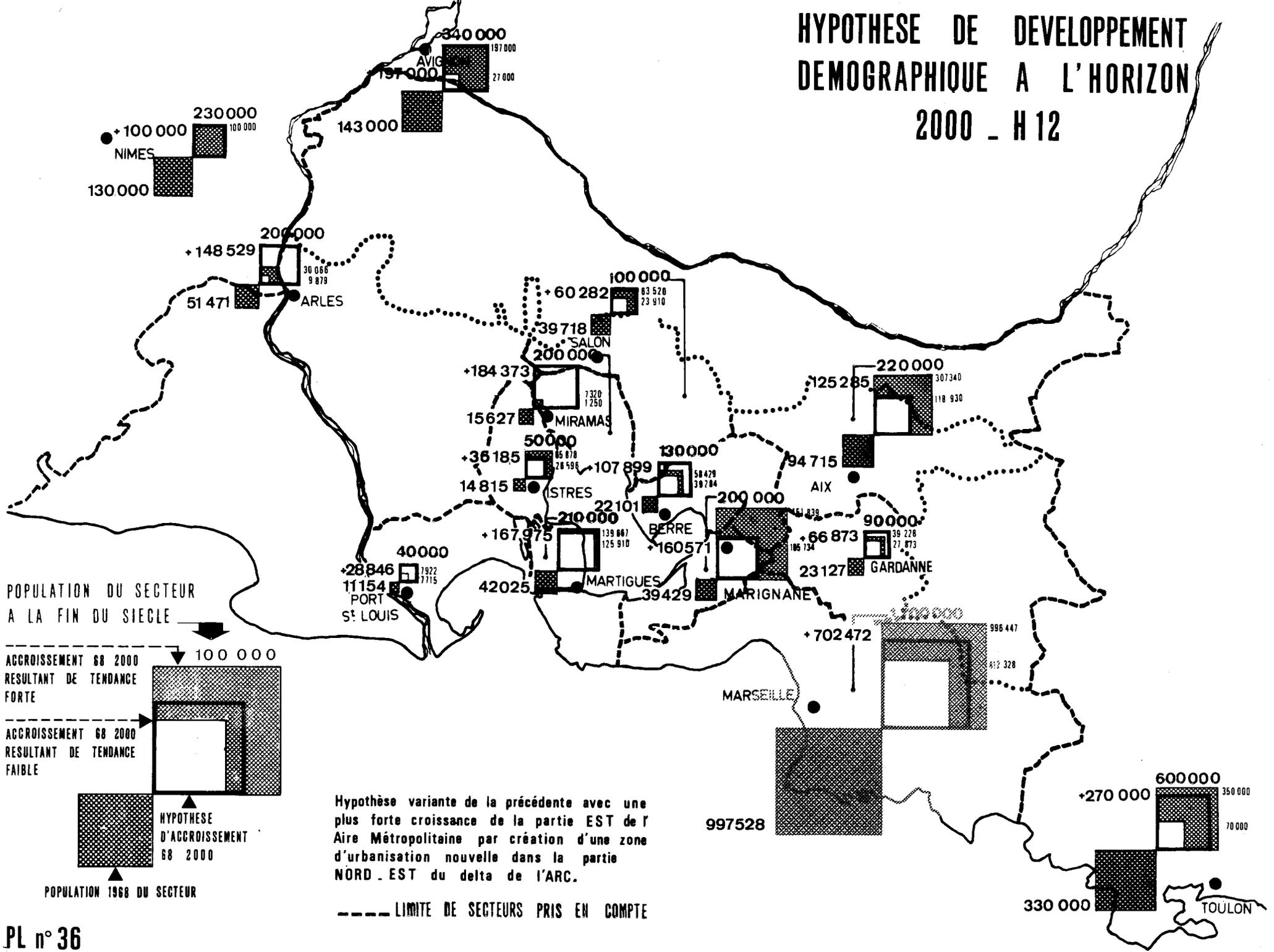
— utilisation optimale des grandes infrastructures existantes ou projetées à moyen terme (Fos, aérodromes, autoroutes, voies ferrées, aménagement du Rhône, travaux d'irrigation, etc.),

— développement rapide à moyen terme de l'axe des sites « fermés » (1) (cuvette Sud-Est de l'étang de Berre, zones de Martigues, Istres, Port-Saint-Louis).

Enfin, les prévisions de développement de la partie Est de l'aire métropolitaine marseillaise sont assez peu différentes d'un exemple à l'autre. Cela tient à ce que, dans cette zone déjà très peuplée, il était difficile d'imaginer une croissance s'écartant beaucoup des tendances actuelles.

(1) Dans la mesure du moins où la capacité d'accueil des sites le permet : la cuvette Sud-Est de l'étang de Berre, par exemple, à ses perspectives de développement limitées par cette contrainte.

# HYPOTHESE DE DEVELOPPEMENT DEMOGRAPHIQUE A L'HORIZON 2000 - H 12



## II. - Les premières réflexions des groupes de travail

Sur les quatre exemples présentés les Groupes de travail se sont livrés à des réflexions qui rejoignent pour une large part les principes généraux exposés dans la première partie.

Ils se sont également penchés sur les problèmes du moyen et du court terme et ceux de la « factibilité » du schéma.

### A. — LES LIENS ENTRE L'ORGANISATION SPATIALE DE L'AIRE METROPOLITAINE ET LA PRISE EN COMPTE DE SON ENVIRONNEMENT

Le développement de l'ensemble de la zone méditerranéenne est clairement ressenti comme la finalité de l'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise.

En conséquence, même si, dans une première phase, le développement doit être plus rapide dans l'aire métropolitaine marseillaise que dans son environnement proche, tout doit être mis en œuvre pour que la diffusion des effets de Fos à l'extérieur soit la plus rapide possible. Des contacts étroits avec les représentants des régions et départements voisins permettraient de susciter une meilleure prise de conscience du rôle que doit jouer l'aire métropolitaine.

Quant à l'environnement lointain, sa prise en compte ne paraît guère susceptible d'influer notablement sur le mode de développement urbain de l'aire métropolitaine marseillaise. En revanche, le développement économique général est évidemment très dépendant de cet environnement avec lequel les communications doivent être excellentes.

### B. — LE MODE DE VIE FUTUR

D'une manière générale la recherche d'un équilibre entre l'habitat, l'emploi, les services et les loisirs a été estimée souhaitable, moyennant une certaine souplesse dans l'application :

— la mobilité professionnelle, facteur de dynamisme économique, ne doit pas être entravée,

— l'équilibre recherché ne peut porter sur la totalité des services au risque de conduire à l'égalitarisme et à l'uniformité au niveau le plus bas. Une certaine complémentarité des fonctions exercées par les agglomérations est également nécessaire,

— le développement des équipements à usage collectif est reconnu indispensable mais ne doit pas avoir pour effet de limiter la liberté du choix des individus. Un cadre trop rigide se trouverait rapidement inadapté.

### C. — LES PRINCIPES GENERAUX D'UTILISATION DE L'ESPACE

La recherche d'une urbanisation discontinue, la mise en valeur du paysage, le maintien d'espaces libres facilitant les communications entre l'Est et l'Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise, la nécessité de constituer des réserves d'espace pour un avenir éloigné ont trouvé un assez large consensus dans les Groupes de travail.

Cependant les principes ne doivent pas être appliqués de manière trop rigide :

— certaines zones naturelles de valeur peuvent supporter de l'habitat à condition que celui-ci s'adapte au paysage.

— L'urbanisation discontinue devrait résulter d'une politique incitative (ouverture de terrains à l'urbanisation par création d'équipements d'entraînement) plus que de mesures réglementaires d'interdiction.

### D. — POSSIBILITES DE REALISATION ET SOUPLESSE DU SCHEMA

Divers aspects de la « factibilité » du schéma ont été étudiés par les Groupes de travail.

#### a) Zones de développement urbain

Le développement à partir des noyaux urbains existants est estimé préférable à l'implantation en site vierge de zones d'urbanisation entièrement nouvelles.

Une telle solution, permettant l'utilisation maximale des équipements existants, doit d'ailleurs rendre plus supportable l'effort financier initial.

Cela ne signifie pas toutefois que toutes les agglomérations doivent croître proportionnellement à leur population actuelle : certaines connaîtront une croissance très importante qui nécessitera, à terme, la création de centres nouveaux.

#### b) Compatibilité avec les tendances actuelles

Il est jugé en général souhaitable d'agir de manière progressive en accompagnant les tendances actuelles pour les modifier peu à peu.

Certaines tendances, cependant, doivent être résolument renversées, telle l'urbanisation anarchique dans des zones agricoles de valeur.

#### **c) Cohérence avec les actions déjà engagées**

Cette cohérence est à rechercher en ce qui concerne les opérations d'équipement, notamment réseaux de communications et grandes opérations de superstructure, telles que les implantations universitaires.

#### **d) Cadence admissible de développement d'une ville**

Un taux de croissance très élevé peut être compatible avec le maintien d'un équilibre des activités si le développement part des villes existantes et si l'environnement urbain proche est déjà suffisamment solide.

Cependant le taux de croissance peut être limité par les possibilités financières de la Collectivité locale directement concernée.

#### **e) Problèmes administratifs**

Une coopération entre Collectivités locales, permettant la mise en commun des charges et des ressources en vue de la réalisation d'objectifs bien déterminés d'intérêt intercommunal est très généralement recommandée. En revanche les formules suggérées pour concrétiser cette coopération sont très diverses, ainsi que la nature des équipements à prendre en charge par un ou plusieurs organismes intercommunaux.

### **E. — CONSEQUENCES SUR LE COURT TERME**

Les actions à court terme envisagées étaient soit des opérations d'équipement, soit des mesures d'ordre réglementaire.

#### **a) Orientations du développement urbain**

En ce qui concerne l'agglomération marseillaise les orientations préconisées du développement vers le Nord (extension du centre) et vers l'Est (développement de l'habitat) sont estimées être en harmonie avec le développement prévu de l'aire métropolitaine marseillaise. Toutefois l'accent est mis sur la nécessité de ne pas limiter le rôle de Marseille aux seules fonctions

tertiaires mais d'y favoriser le développement de l'industrie (vallée de l'Huveaune en particulier).

Pour le reste de l'aire métropolitaine marseillaise, les zones préférentielles d'urbanisation à court terme sont localisées dans les sites « fermés » proches du littoral : cuvette Sud-Est de l'étang de Berre, triangle Martigues - Port-de-Bouc - Saint-Mitre, Istres, Port-Saint-Louis-du-Rhône.

#### **b) Grandes opérations d'aménagement**

Il est jugé nécessaire d'améliorer simultanément les liaisons de toute nature (air, fer, route, voie navigable, télécommunications) avec l'environnement, notamment le Languedoc, la vallée du Rhône, les zones de Toulon et de Nice.

En ce qui concerne les zones d'activités, le besoin est affirmé de créer, à proximité des agglomérations, des zones complémentaires de celle de Fos, destinées à accueillir les industries « entraînées ».

L'aménagement de bases de plein air et de loisirs est estimé nécessaire. Il est souvent proposé de donner priorité à l'utilisation du littoral.

Enfin, pour les équipements d'enseignement supérieur, une répartition dans l'aire métropolitaine marseillaise, qui s'amorcerait par la création d'Instituts Universitaires de Technologie (I.U.T.) dans les zones d'urbanisation de l'étang de Berre, est jugée souhaitable. Elle contribuerait à pallier le risque de ségrégation entre un Ouest industriel et un Est tertiaire.

#### **c) Mesures de protection**

La nécessité de réserver le littoral à l'usage collectif est très généralement admise, ainsi que les mesures de protection qui en résultent.

Il est de même jugé que des mesures doivent être prises pour la protection des coupures vertes à ménager entre les agglomérations, mais des réserves sont formulées quant à l'utilisation de l'agriculture comme prétexte à ces mesures.

Enfin, la nécessité d'une politique de réserves foncières recueille un assentiment général, mais il est observé que ces réserves doivent être le plus rapidement possible mobilisées de manière à éviter une raréfaction de l'offre de terrain qui entraînerait des hausses de prix allant à l'encontre du but poursuivi.

Bien que les Groupes de travail n'aient pas achevé leur tâche, ces premières réflexions ont permis de mieux délimiter le cadre du schéma d'aménagement.

Il s'en est dégagé d'une manière générale :

— un accord sur les principes généraux d'utilisation de l'espace et, en conséquence, sur le cadre commun aux divers partis d'aménagement possibles,

— des incertitudes sur le long terme et en particulier l'importance du développement vers l'Ouest. Le schéma doit ménager la

possibilité de réalisation de diverses formes de développement sans qu'un choix puisse dès maintenant être proposé à cet égard,

— une préférence marquée pour un développement urbain partant des agglomérations actuelles.

— la reconnaissance de la vocation qu'ont les sites proches du littoral à supporter une part importante du développement à court et moyen termes.

Le parti proposé tel qu'il est décrit plus loin, prend largement en compte ces réflexions. Très ouvert sur le long terme, il est plus précis en revanche quant aux aspects à moyen terme et aux conséquences qui en résultent pour l'organisation de l'espace.

1. Introduction  
2. Description du parti  
3. Résultats  
4. Conclusion

## CHAPITRE II

# description du parti

<b>I. DESCRIPTION DU SCHEMA</b> .....	<b>121</b>
A. L'EXPRESSION GRAPHIQUE ET SES LIMITES .....	<b>121</b>
B. DESCRIPTION DETAILLEE PAR ZONES .....	<b>127</b>
1°) Zones de Marseille, Aubagne, La Ciotat .....	<b>127</b>
2°) La région aixoise .....	<b>129</b>
3°) La zone de Gardanne .....	<b>129</b>
4°) La rive Est de l'étang de Berre .....	<b>131</b>
5°) La bordure Ouest de l'étang de Berre .....	<b>133</b>
6°) La zone de Port-Saint-Louis et Fos .....	<b>135</b>
7°) La région d'Arles .....	<b>137</b>
8°) La Côte Bleue et la Chaîne de l'Estaque .....	<b>137</b>
<b>II. ASPECTS ECONOMIQUES</b> .....	<b>140</b>
A. ACTUALISATION DES DONNEES DU LIVRE BLANC .....	<b>140</b>
B. SCHEMA ET DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL .....	<b>142</b>
C. ASPECTS ECONOMIQUES DE L'ORGANISATION SPATIALE .....	<b>142</b>
D. LES ASPECTS FINANCIERS .....	<b>143</b>
<b>III. LES INCERTITUDES</b> .....	<b>145</b>
<b>IV. LES GRANDES OPERATIONS D'AMENAGEMENT</b> .....	<b>146</b>
A. EQUIPEMENTS URBAINS, ZONES D'ACTIVITES, EQUIPEMENTS GENERAUX .....	<b>146</b>
1°) Zones d'activités .....	<b>146</b>
2°) Alimentation en eau .....	<b>146</b>
3°) Assainissement, élimination des déchets urbains .....	<b>147</b>
4°) Production et distribution d'énergie .....	<b>147</b>
5°) Télécommunications .....	<b>147</b>
B. L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR ET LA RECHERCHE .....	<b>147</b>
C. LES TRANSPORTS .....	<b>147</b>
1°) Equipement portuaire .....	<b>147</b>
2°) Navigation intérieure .....	<b>147</b>
3°) Transports aériens .....	<b>149</b>
4°) Réseau routier .....	<b>149</b>
5°) Transports en commun .....	<b>151</b>
D. LES EQUIPEMENTS DE LOISIRS .....	<b>151</b>

Le choix fondamental du parti d'aménagement proposé est l'articulation du développement autour du centre de services supérieurs que doit être Marseille, et de l'ensemble industriel de l'Ouest de l'étang de Berre.

Il implique que la métropole soit constituée en fait par l'ensemble urbain discontinu que sera l'aire métropolitaine marseillaise.

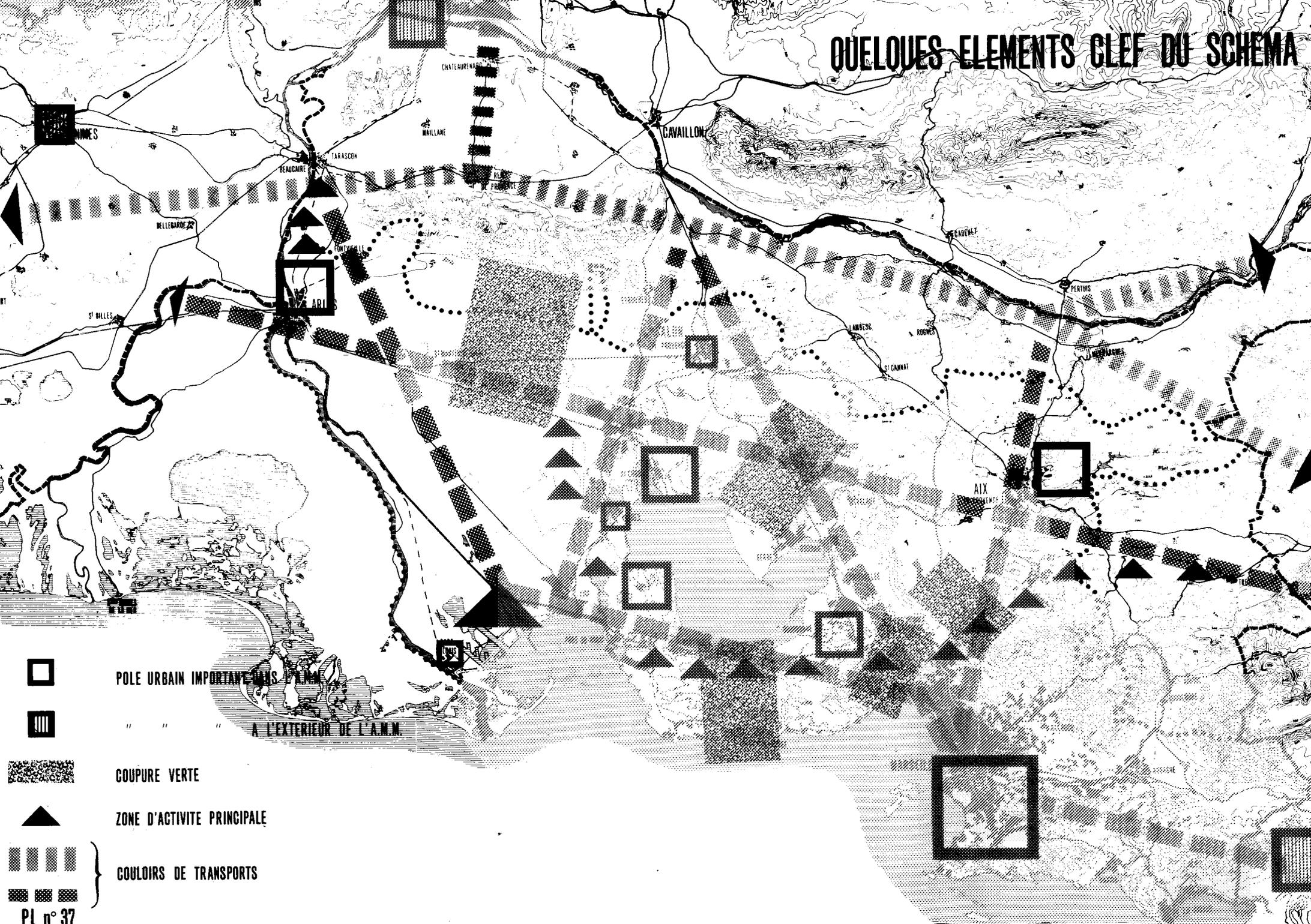
Mais, en l'état actuel des connaissances et des études, il est d'autres choix qui ne peuvent être encore proposés. Il convient seulement d'agir en sorte qu'ils puissent être faits le moment venu. C'est dans ce but que le parti présenté laisse ouvertes des possibilités de développement très importantes à Arles et dans la zone de Salon - Miramas - Saint-Chamas. Il s'agit là, d'ailleurs, préci-

sément des sites qualifiés d'« ouverts », c'est-à-dire que les contraintes diverses qui s'opposent à leur extension sont relativement faibles.

En revanche, le parti est précis sur la zone littorale de la Ciotat à Port-Saint-Louis, et les régions d'Aix et Gardanne. Cette zone comprend principalement des sites dits « fermés », dont la capacité d'accueil est limitée par des contraintes géographiques. Son expansion correspond en moyenne à un renforcement des tendances actuelles que l'aménagement se borne à organiser.

Le présent chapitre décrira en premier lieu le parti proposé. Il examinera ensuite les aspects particuliers du schéma que sont ses liens avec les problèmes économiques, les incertitudes prises en compte et les grandes opérations d'aménagement qu'il implique.

# QUELQUES ELEMENTS CLEF DU SCHEMA



□ POLE URBAIN IMPORTANT DANS L'A.M.M.  
□ " " " A L'EXTERIEUR DE L'A.M.M.

■ COUPURE VERTE

▲ ZONE D'ACTIVITE PRINCIPALE

▨ } COULOIRS DE TRANSPORTS

## I. - Description du schéma

La pièce essentielle du schéma sera la carte au 1/100.000<sup>e</sup> figurant l'état de l'aire métropolitaine marseillaise à la fin du siècle. C'est à elle que chacun se référera lorsqu'il sera traité de questions intéressant l'aire métropolitaine. Il est donc utile d'en préciser, au préalable, la signification et les limites. (Planche n° 38).

### A. — L'EXPRESSION GRAPHIQUE ET SES LIMITES

L'échelle a été choisie de manière à ce que n'apparaissent véritablement que les problèmes d'intérêt métropolitain, et non ceux qui restent strictement du ressort des documents d'urbanisme propres aux agglomérations. Ainsi l'on ne devra pas chercher à y situer telle parcelle de terrain ou tel tracé routier. Ce sont des intentions qui sont affirmées et non des délimitations précises qui n'auraient pas leur place dans ce document.

De même la légende a été limitée aux utilisations de l'espace qui conditionnent le développement d'ensemble de l'aire métropolitaine marseillaise. On n'y trouvera ni les lycées, ni les piscines, mais seulement les établissements d'enseignement supérieur et de recherche, les grandes bases de plein air et de loisirs.

L'ordre dans lequel sont présentées les diverses rubriques a lui-même sa signification et correspond à une consommation d'espace décroissante.

Certaines des rubriques nécessitent un commentaire :

#### 1<sup>o</sup>) Unités naturelles de grand intérêt

Conformément aux principes d'aménagement il s'agit de zones homogènes, correspondant généralement à des reliefs (sauf pour la Camargue), qui représentent un patrimoine paysager de tout premier ordre et dont la mise en valeur doit être envisagée avec un souci constant de sauvegarde. Il est certain que les générations futures nous reprocheraient une utilisation inconsidérée de ces espaces.

Les autres unités naturelles n'ont pas été figurées sur le schéma. Tout en ayant une valeur paysagère moindre que les précédentes, elles devront néanmoins être utilisées avec discernement pour supporter des équipements spécifiques tels que des zones de loisirs. Elles sont souvent aussi des réserves d'espace pour l'avenir. Quant aux zones d'approche, elles sont directement dépendantes de l'unité naturelle qu'elles bordent et tout aména-

gement devra y être conçu eu égard à ses répercussions sur cette unité naturelle.

### 2°) **Agriculture**

Il n'a pas été fait de distinction entre diverses zones d'activité agricoles, zones maraîchères, vignobles délimités de qualité supérieure (V.D.Q.S.).

### 3°) **Habitat**

Outre les zones d'habitat actuel et celles d'habitat futur correspondant à ce que l'on peut considérer comme certain, ont été figurées des zones d'extension possible, qui traduisent les incertitudes du schéma. Des doubles vocations peuvent ainsi apparaître.

### 4°) **Zones d'activités**

Ont été figurées les zones d'une certaine importance extérieures au tissu urbain, avec toutefois une exception pour Marseille en raison de la taille de l'agglomération.

Il n'a pas été fait de distinction entre les diverses catégories d'activités (industries de bases, zones industrielles banales, activités militaires ou civiles).

Enfin, de même que pour l'habitat, des possibilités d'extension, correspondant aux incertitudes du schéma, ont été indiquées.

### 5°) **Centres urbains**

Ont été indiqués les centres principaux où se trouvera une concentration importante de services tertiaires, à l'exclusion des centres secondaires, même importants. L'orientation des rectangles exprime les directions de développement préconisées.

Par ailleurs a été figurée à Istres une possibilité de création d'un centre futur dont la zone d'influence couvrirait l'ensemble urbain s'étendant de Martigues à Salon.

### 6°) **Grands équipements universitaires ou de recherches**

A l'horizon 2000, cette rubrique n'englobe pas les Instituts Universitaires de Technologie (I.U.T.) dont on peut penser qu'ils seront répartis dans toute l'aire métropolitaine marseillaise. Il n'en est pas de même à l'horizon 1985.

### 7°) **Zones de loisirs**

Ont été figurés les pôles d'équipement dont la localisation paraît acquise. D'autres seront certainement nécessaires (Chaîne de l'Etoile, Durance).

Les zones figurées par un semis de points intéressent des espaces souvent assez vastes dont l'équipement sera ponctuel.

### 8°) **Voirie routière** (de grand transit ou de liaison à courte distance)

Seule l'ossature principale du réseau a été figurée. Les tracés sont indicatifs. Les voies qui correspondent à des opérations déjà décidées ont été représentées très approximativement suivant le tracé retenu. Pour les autres, la représentation par des lignes brisées indique seulement la volonté d'établir une liaison.

### 9°) **Voies ferrées**

Il n'a pas été fait de distinction entre les diverses catégories de voies ferrées. Les lignes futures sont, comme pour les tracés routiers, représentées par des lignes brisées.

### 10°) **Transports par voie d'eau**

En figurant cette possibilité le schéma veut seulement rappeler que, largement ouverte sur la mer et dotée d'un magnifique plan d'eau intérieur, l'aire métropolitaine marseillaise se doit d'envisager l'utilisation de l'infrastructure gratuite que constituent la mer et les étangs (1).

### 11°) **Métro**

L'échelle du schéma ne permettrait pas d'en indiquer le tracé de manière significative.

D'autre part le réseau actuellement projeté devra certainement être complété avant la fin du siècle par une troisième, voire une quatrième ligne dont on ne saurait guère définir les tracés à l'heure actuelle.

Cependant, l'importance métropolitaine de cet équipement exigeait qu'il ne soit pas omis ; c'est pourquoi une représentation symbolique a été adoptée.

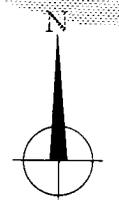
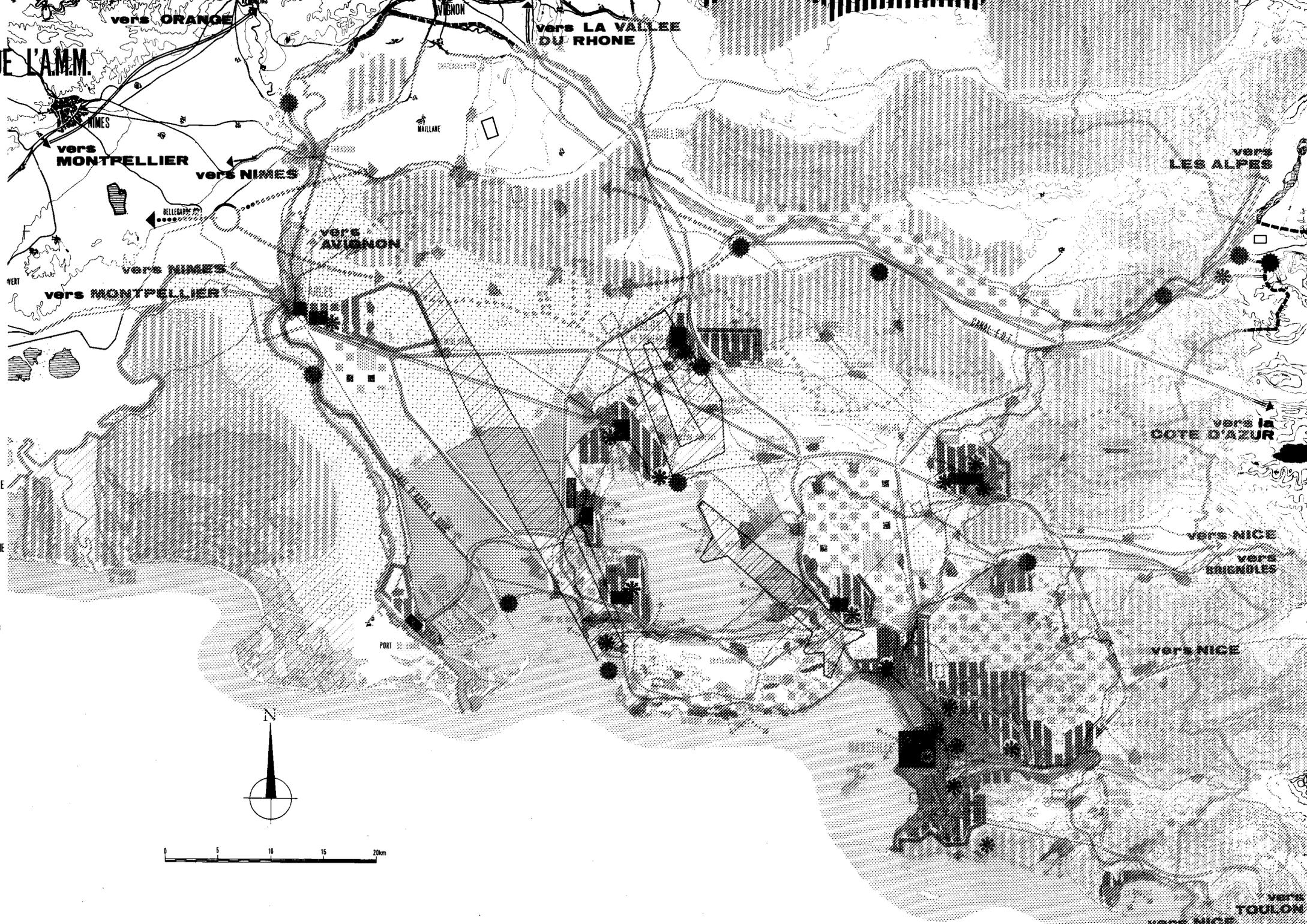
---

(1) Services de naviplane par exemple.

# AMENAGEMENT DE L'A.M.M. MAPPE 2000

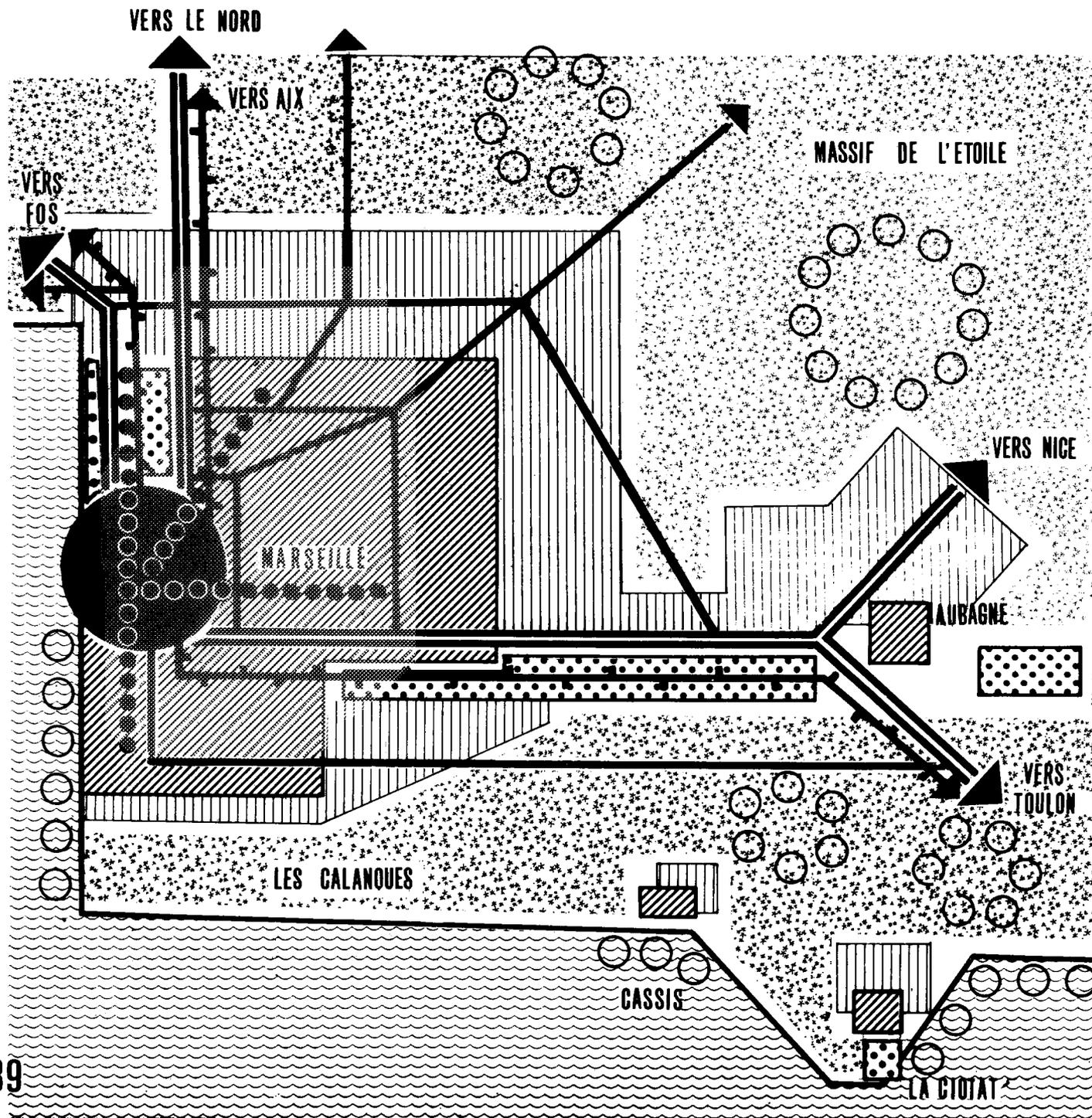
LEGENDE

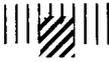
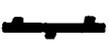
- INSTRUMENT
- DE GRAND INTERET
- SECTION (Provence, Cote d'Azur, Corse)
- (Mont et la Durance n'ont pas été en compte)
- EXISTANTE
- LA FIN DU SIECLE
- PLANIFICATION PAR L'URBANISATION A LA FIN DU SIECLE
- ZONE D'ACTIVITE A LA FIN DU SIECLE
- FUTUR
- PRODUCTION D'ENERGIE
- LABORATOIRE UNIVERSITAIRE OU DE RECHERCHE
- INDUSTRIEL
- HAUTE FREQUENTATION INTENSE
- TOURISTIQUE (base de plein air et loisir, parc suburbain)
- PRODUCTION DE FORCE MOTRICE
- TRANSPORT EN COMMUN PAR VOIE D'EAU
- LIENNE PRINCIPALE
- LIENNE SECONDAIRE
- VOIE RAPIDE DE GRAND TRANSIT (à déterminer)
- VOIE RAPIDE DE GRAND TRANSIT (à définir)
- VOIE RAPIDE DE LIAISON A COURTE (déterminé)
- VOIE RAPIDE DE LIAISON A COURTE (à définir)





# ZONE DE MARSEILLE



-  COULOIR DE LIAISON
-  LIAISON COURTE DISTANCE
-  ZONE D'ACTIVITE
-  ZONE URBAINE
-  ESPACE VERT (agriculture espace naturel, loisir)
-  LOISIR INTENSE
-  CENTRE
-  VOIE FERREE
-  METRO

## B. — DESCRIPTION DETAILLEE PAR ZONES

Le cloisonnement du cadre naturel qui définit des unités homogènes à la personnalité nettement affirmée autorise l'examen par zone des divers éléments du schéma.

Le découpage dont il sera fait usage ci-après n'est pas lié à des considérations d'ordre administratif. Il est par ailleurs en général plus large que le découpage de l'aire métropolitaine marseillaise en secteurs d'études, utilisé pour les besoins des projections économiques.

Pour faciliter la lecture de ce qui suit, les principales dispositions du schéma relatives à chaque zone ont été rappelées sous forme de croquis sommaires.

### 1°) Zone de Marseille, Aubagne, La Ciotat (planche n° 39)

Le développement de l'agglomération marseillaise est commandé par le rôle qui lui est assigné à l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise et de l'ensemble du Sud-Est :

— centre directionnel de services supérieurs qui ne peuvent trouver leur place que dans une très grande ville,

— accueil d'activités de haute qualification, à qui la proximité immédiate de ces services est nécessaire.

Les conséquences sur le développement urbain sont les suivantes :

a) d'ici la fin du siècle il n'y aura en fait qu'une agglomération de Marseille à Aubagne, dont le tissu urbain devra cependant être interrompu par des espaces verts de manière à éviter une continuité fâcheuse sur une étendue aussi vaste,

b) le besoin de renforcer le rôle actuel du centre principal et la nécessité de liens étroits avec les autres agglomérations de l'aire métropolitaine marseillaise conduisent à préconiser son extension vers le Nord, en liaison avec la création d'un vaste complexe d'échanges entre moyens de transport à la gare Saint-Charles,

c) tant en fonction de l'espace disponible que de la qualité des sites, les zones préférentielles de développement de l'habitat sont l'Est en direction d'Aubagne, le Nord-Est sur le versant Sud de la Chaîne de l'Etoile et à plus long terme le Nord, en liaison avec l'extension du centre dans cette même direction,

d) la création de centres secondaires permettra de soulager le centre principal et le rendra ainsi mieux à même de remplir ses fonctions propres tout en maintenant les dépenses nécessaires dans des limites raisonnables,

e) mais des zones d'activités seront aussi nécessaires. Elles trouveront leur place dans la vallée de l'Huveaune et les quartiers Nord de Marseille, mais aussi dans le tissu urbain pour certaines d'entre elles, (1)

Les zones de loisirs se localiseront sur le littoral à Marseille même et aux îles du Frioul, ainsi que dans la Chaîne de l'Etoile. Les Calanques en revanche, site de valeur unique, devront être comme à présent jalousement sauvegardées.

Mais il est certain que ces zones ne sauraient satisfaire la totalité des besoins de l'agglomération et le littoral qui s'étend de Cassis à Toulon devra être à même d'accueillir une clientèle sans cesse plus nombreuse.

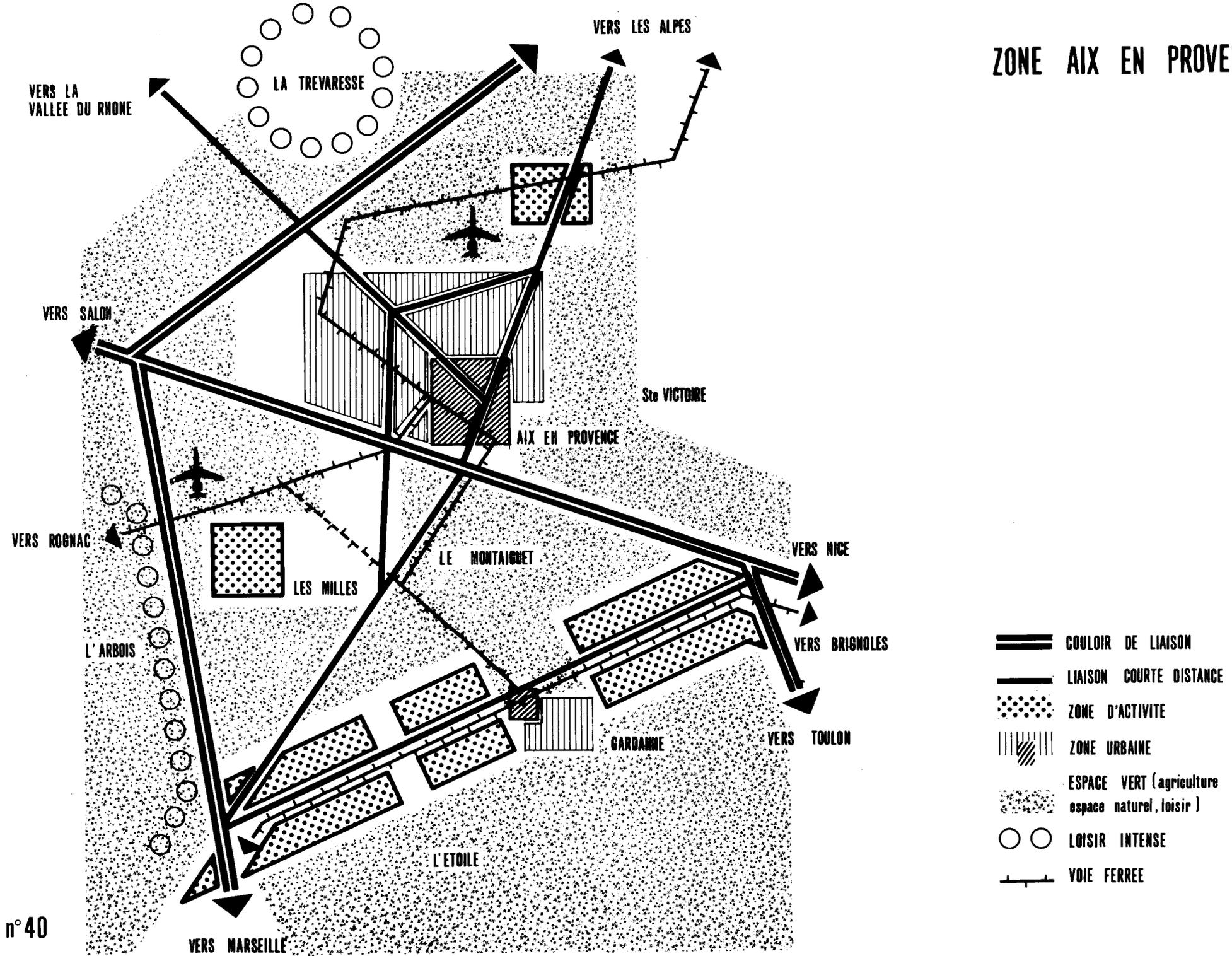
Si la région de Cassis a une vocation essentiellement touristique, à La Ciotat il s'y ajoute des fonctions industrielles de grande importance qui engendrent un développement rapide sans toutefois mettre en cause la structure actuelle de l'agglomération.

Le développement des agglomérations devra tenir le plus grand compte de la nécessité de maintenir certaines zones agricoles de valeur (viticoles en particulier) et des unités paysagères de grand intérêt (Cap Canaille).

A l'intérieur certains sites se prêteront à la construction de bases de plein air et de loisirs (la Bédoule, Ceyreste).

(1) Absence totale de nuisances, forte densité d'emploi.

# ZONE AIX EN PROVENCE



## 2°) La région Aixoise (planche n° 40)

Deuxième ville de l'aire métropolitaine marseillaise, Aix a récemment connu une très forte croissance (sa population a presque doublé de 1954 à 1968). Cette tendance, très liée au développement du secteur tertiaire (Université notamment) devrait se poursuivre du fait de la croissance générale des emplois de cette nature et de la renommée toute particulière dont jouit Aix.

Mais il n'est guère concevable que le développement d'une agglomération repose uniquement sur celui des services. Un équilibre est à chercher en suscitant la création de zones d'activités pouvant accueillir des industries de haute qualification.

Par ailleurs la situation d'Aix au débouché de la vallée de la Durance permet d'envisager pour l'avenir, en liaison avec l'ouverture de percées transalpines, un rôle nouveau dans les échanges avec l'Italie du Nord.

Enfin, outre les considérations ci-dessus exposées, les contraintes du site, la nécessité de préserver certaines zones naturelles ou agricoles, conduisent à préconiser les orientations suivantes :

a) développement de l'habitat vers l'Ouest en direction d'Eguilles (au Nord de l'autoroute A 8) et vers le Nord,

b) extension corrélative du centre vers l'Ouest (sur l'emplacement de l'actuelle gare de marchandises qui serait à déplacer),

c) développement des zones d'activités au Sud-Ouest (zone des Milles) mais aussi au Nord en fonction de cette orientation possible du développement urbain,

d) préservation du site de très grande valeur que sont la Sainte-Victoire et sa zone d'approche (secteurs du Tholonet, de Vauvenargues et du Montaiguët),

e) maintien de zones agricoles de valeur dans le secteur Ouest de l'agglomération, au-delà des zones d'urbanisation future,

f) création d'une base de plein air et de loisirs sur le plateau d'Arbois. Le rayonnement de cet équipement dépasserait d'ailleurs largement le seul cadre aixois pour répondre aux besoins de Marseille et de l'Est de l'étang de Berre.

Enfin, l'implantation des installations universitaires devra être conçue en tenant compte des orientations définies pour le développement urbain.

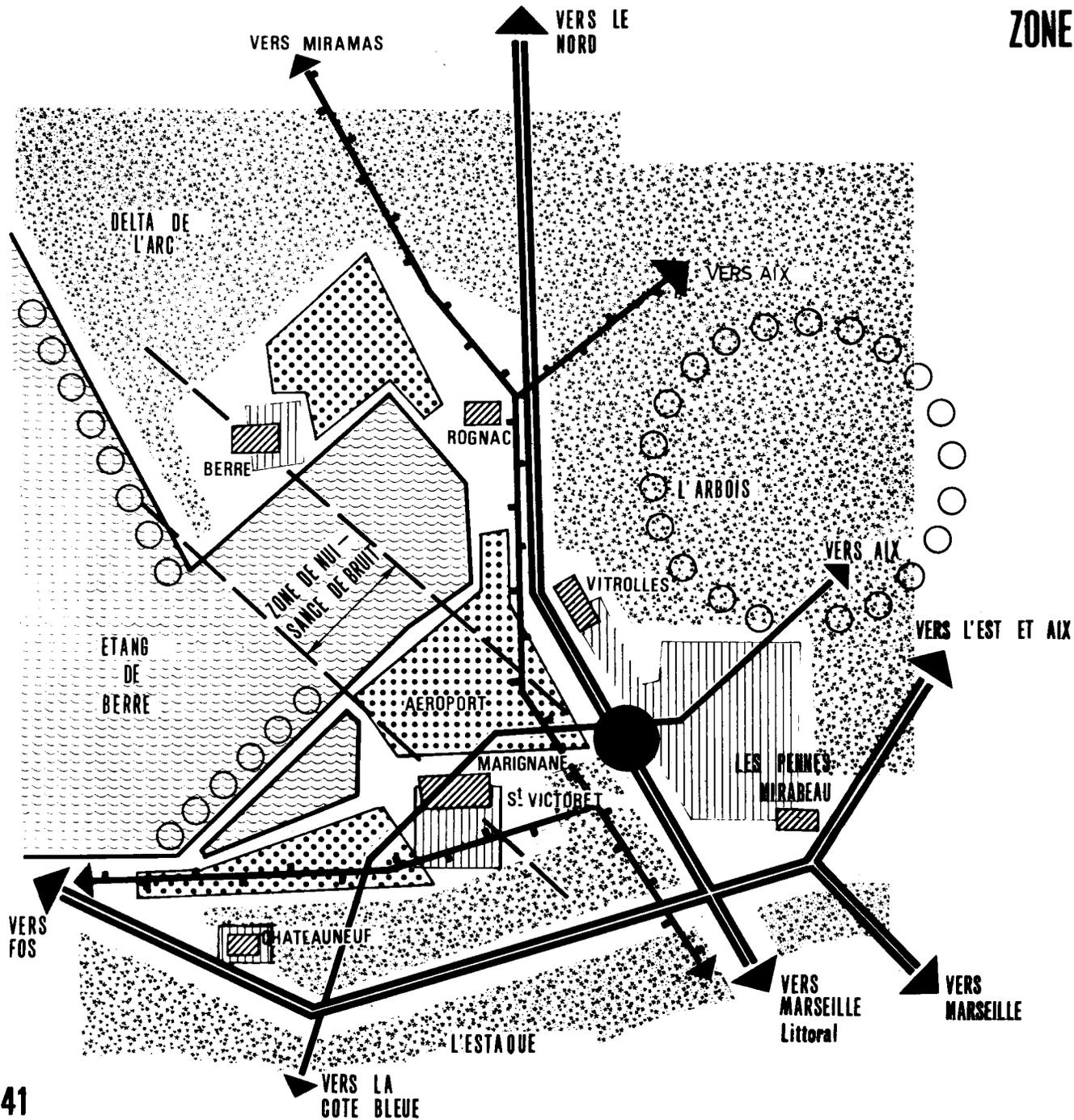
## 3°) La zone de Gardanne (planche n° 40)

Gardanne se trouvera au cœur de l'axe industriel qui s'étend de Septèmes à Trets, et dont le développement est fortement lié aux besoins de desserrement de certaines activités de l'agglomération marseillaise.

Point fort actuel de l'urbanisation de cette zone, Gardanne doit voir son rôle s'affirmer, sans pour autant que cela conduise à un développement excédant les possibilités d'accueil du site actuel.

Mais cette zone n'est pas seulement industrielle. Outre des secteurs agricoles de valeur, elle comporte aussi des sites particulièrement intéressants sur le flanc Nord de la Chaîne de l'Etoile. Leur utilisation par l'habitat et les loisirs devra préserver le capital forestier qui subsiste encore.

# ZONE EST DE L'ETANG DE BERRE



-  COULOIR DE LIAISON
-  LIAISON COURTE DISTANCE
-  ZONE D'ACTIVITE
-  ZONE URBAINE
-  ESPACE VERT (agriculture, espace nature, loisir)
-  LOISIR INTENSE
-  CENTRE FUTUR
-  VOIE FERREE

#### 4°) La rive Est de l'étang de Berre (planche n° 41).

S'étendant de la Chaîne de l'Etoile aux collines qui dominent la vallée de l'Arc, cette zone comprend en fait les deux unités assez distinctes que sont le delta de l'Arc et la cuvette Sud-Est de l'étang de Berre, unies au droit de Rognac par un étroit couloir où passent la voie ferrée, l'autoroute et la RN 113.

Si ce couloir est susceptible d'être ultérieurement doublé par construction d'une digue (1) sur l'étang de Vaïne entre Marignane et le Port de la Pointe, il faut dans l'immédiat éviter qu'il ne puisse constituer un goulot d'étranglement qui affecterait les liaisons essentielles de Marseille avec le Nord.

Le delta de l'Arc comprend actuellement à la fois une zone industrielle (Shell-Berre), une zone agricole très riche et des agglomérations de moyenne ou petite importance.

La grande valeur de la zone agricole conduit à préconiser sa protection et, par voie de conséquence, un développement industriel n'excédant pas les besoins normaux d'extension des activités existantes. Le développement urbain doit donc rester dans les limites raisonnables n'excédant pas les possibilités des agglomérations actuelles, dont Berre est la principale.

Enfin, la rive de l'étang de Berre, du Port de la Pointe aux collines du Nord du delta, est susceptible de recevoir des équipements importants de loisirs nautiques avec création de plages artificielles. Cela suppose évidemment — mais c'est un problème d'ordre plus général — que toutes mesures soient prises pour l'assainissement de l'étang.

Très différentes sont les perspectives de la cuvette Sud-Est. Le développement très rapide des activités industrielles dans cette zone se traduit par un déficit important d'habitat et un défaut de services encore plus grave. La seule résorption de ces défauts conduirait à doubler la population actuelle.

Mais, en raison des besoins d'expansion de l'agglomération marseillaise, ces tendances ne paraissent guère se ralentir, et de fait, il faut s'attendre à ce que le mouvement amorcé se poursuive jusqu'à utilisation complète des possibilités du site.

C'est l'organisation de ce développement que prévoit le schéma. Compte tenu des diverses vocations des secteurs intéressés, les orientations suivantes sont préconisées :

a) un développement urbain très important est à prévoir à l'Est de l'autoroute A 7 et en contre-bas du plateau d'Arbois, dans un site particulièrement favorable à l'habitat, tant par sa qualité et son exposition que par la proximité de la base de loisirs à créer sur le plateau.

Ce développement est en fait déjà amorcé par les extensions des agglomérations de Vitrolles et des Pennes-Mirabeau.

b) Les autres agglomérations connaîtraient un développement important certes, mais compatible avec leurs capacités d'accueil, et les nuisances existantes ou prévisibles (zone de bruit de l'aérodrome de Marignane).

c) A terme, il serait nécessaire de créer un centre nouveau, localisé à proximité du carrefour du Griffon et qui jouerait un rôle de centre de services pour l'ensemble de la cuvette Sud-Est. Le développement de ce centre peut être lié à celui d'activités entraînées par la proximité de l'aéroport de Marignane.

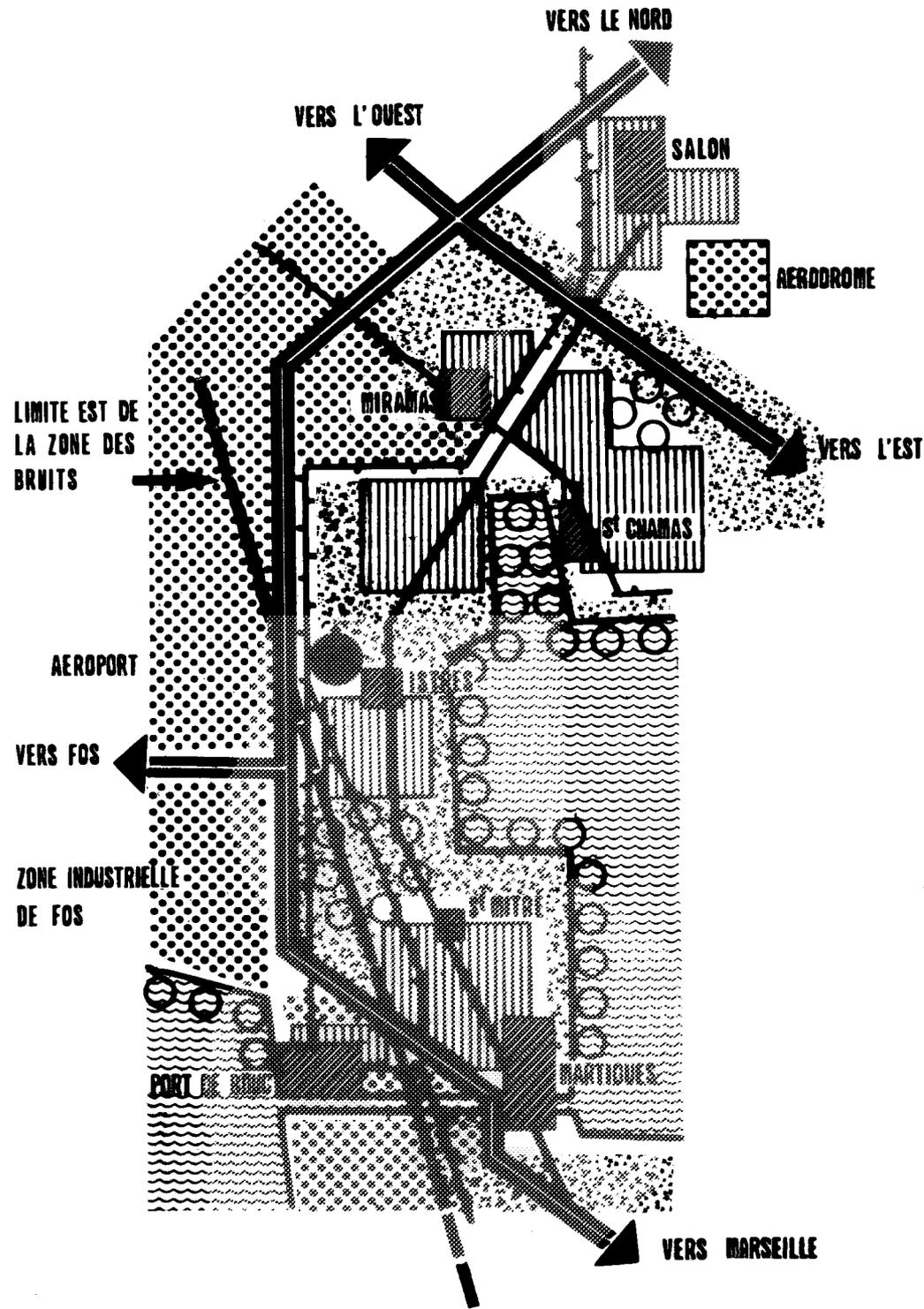
d) La liaison transversale qu'assure actuellement le CD 9 aura une importance particulière, car c'est en partie de sa qualité que dépendra la cohésion de l'ensemble urbain.

e) Les activités industrielles continueront à se développer tant au Nord de l'actuelle zone de Vitrolles, qu'au Sud de l'étang de Bolmon.

f) Une zone agricole de valeur serait à préserver des Pennes-Mirabeau jusqu'à Châteauneuf-les-Martigues. Elle permettrait, en sus de son intérêt économique, de conserver une coupure verte dans un tissu urbain déjà dense.

(1) Non figurée sur la carte de l'état 2000.

# RIVE OUEST DE L'ETANG DE BERRE



-  COULOIR DE LIAISON
-  LIAISON COURTE DISTANCE
-  ZONE D'ACTIVITE
-  ZONE URBAINE
-  ESPACE VERT ( agriculture , espace naturel , loisirs )
-  LOISIR INTENSE
-  CENTRE FUTUR EVENTUEL
-  VOIE FERREE

## 5°) La bordure Ouest de l'étang de Berre (planche n° 42)

Si la zone qui s'étend du canal de Caronte au Nord de Miramas est une unité géographique homogène, la prise en compte du développement futur conduit pour un premier examen à lui rattacher la région de Salon.

En effet, à la fin du siècle, les unités urbaines qui se déploieront de Martigues à Salon, constitueront sinon une agglomération unique, du moins un ensemble urbain dont les divers pôles entretiendront des relations très étroites.

Les principaux éléments de structuration de cet ensemble sont :

- a) les quatre zones d'urbanisation prévues :
  - le triangle Martigues - Port-de-Bouc - Saint-Mitre,
  - Istres-Sud,
  - Miramas - Saint-Chamas - Istres-Nord,
  - l'extension de Salon.

Les deux premiers sites ont une capacité limitée par des contraintes diverses, les deux derniers en revanche, ont de très grandes possibilités d'extension.

b) Les coupures vertes à ménager entre les zones urbaines. Elles sont au nombre de trois. La première, entre l'Etang de Lavalduc et l'étang de Berre, occupe un site de grande valeur qui est en même temps un goulot d'étranglement pour les communications entre Istres et Martigues.

Il convient donc à tous égards de la maintenir. Sa transformation en parc urbain s'imposera par la suite.

La seconde, au Nord de l'étang de l'Olivier, séparerait les zones urbaines d'Istres-Sud et Istres-Nord. Sa vocation de loisirs est également très affirmée.

La troisième enfin se situera entre Miramas et Salon. Elle permettra de maintenir un couloir de passage suffisant pour les communications Est-Ouest au Nord de l'étang de Berre.

c) Une série de zones d'activités sur la frange Est de l'aéroport d'Istres et à l'Ouest de Miramas, destinées à accueillir tant les emplois entraînés par Fos que ceux liés aux agglomérations ou à l'aéroport.

d) Un couloir de circulation Nord-Sud, déjà emprunté par la voie ferrée, contournant par l'Ouest les zones urbaines et assurant une liaison directe entre la zone industrielle de Fos et l'autoroute A 7.

Ces liaisons à grande distance seront doublées par des voies rapides de liaison entre agglomérations. Celles-ci seront d'ailleurs souvent réalisées en première phase et supporteront alors momentanément le trafic de transit. Leur conception devra tenir alors le plus grand compte d'un environnement urbain peut-être très

lâche initialement, mais dont les intérêts seront en définitive prépondérants.

e) L'affectation aux loisirs collectifs de l'ensemble du rivage à l'Ouest de l'étang de Berre. La configuration du terrain est telle en effet que les zones susceptibles d'une utilisation intensive sont limitées. Il convient de les réserver à l'usage de tous.

Enfin la configuration de l'ensemble urbain, ainsi que les perspectives de développement d'activités liées à l'aérodrome d'Istres, permettent d'imaginer que se crée à terme, au droit de l'aéroport, un centre de services très important dont l'éventualité a été prévue au schéma. On ne saurait encore en définir la nature exacte, mais il faut en ménager les possibilités de réalisation.

Après cette vue d'ensemble de la bordure Ouest de l'étang de Berre, il convient d'examiner de manière plus détaillée les problèmes du développement au niveau de chaque zone urbaine.

### Zone de Martigues - Port-de-Bouc - Saint-Mitre

L'ensemble de Martigues - Port-de-Bouc est déjà une agglomération de plus de 40.000 habitants, à fort taux de croissance et jouissant d'un bon niveau d'équipement.

Compte tenu de la création de la zone industrielle de Fos et de ses effets d'entraînements, aussi bien que des contraintes naturelles, c'est au Nord du canal de Caronte que se localisera le développement urbain futur, suivant en cela les tendances qui s'amorcent déjà avec la construction de la zone à urbaniser en priorité (Z.U.P.) de Martigues.

Si, à terme, la dimension du développement nécessite que se crée progressivement un centre nouveau, les centres actuels devront satisfaire les besoins du développement prochain qui s'opérera à partir des agglomérations existantes.

Les zones d'activités — outre la zone de Fos — trouveront place sur les rives du canal de Caronte et à Port-de-Bouc.

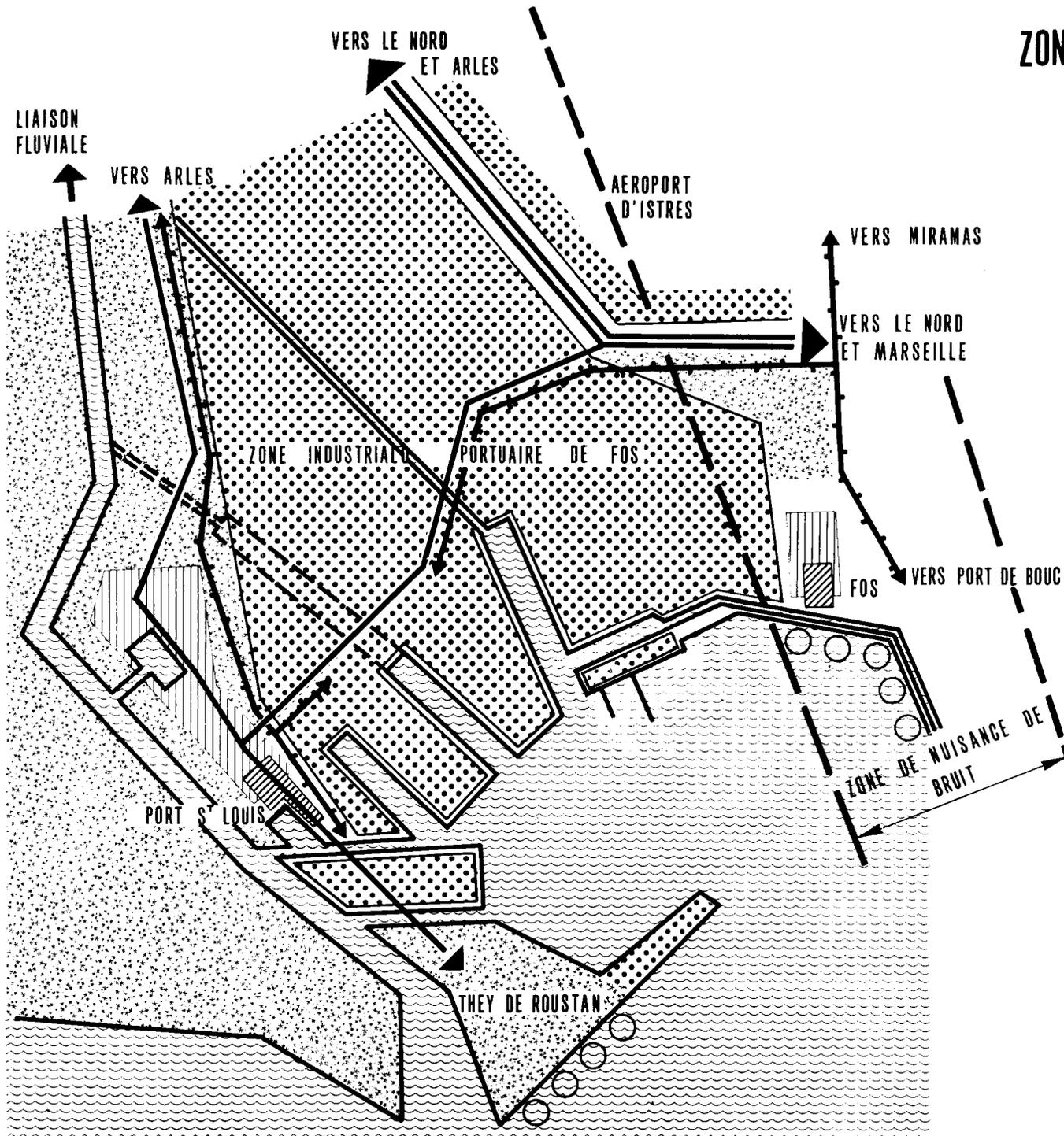
Enfin l'importance du trafic prévisible à la traversée du canal de Caronte peut nécessiter à terme la construction d'un nouvel ouvrage de franchissement. Il est souhaitable de ménager de part et d'autre une coupure dans le tissu urbain qui facilite sa réalisation le moment venu.

### Zone d'Istres Sud

Le développement urbain à moyen terme se ferait en continuité avec l'agglomération actuelle et au Sud de celle-ci, dans les limites compatibles avec les servitudes de l'aéroport et la coupure verte de la zone des étangs. Un déplacement progressif du centre actuel vers le Sud accompagnera le développement urbain.

A long terme, comme il a été dit plus haut, il faut envisager l'éventualité d'un centre tertiaire à l'échelle de l'ensemble Ouest

# ZONE DE FOS - PORT ST LOUIS



-  COULOIR DE LIAISON
-  LIAISON COURTE DISTANCE
-  ZONE D'ACTIVITE
-  ZONE URBAINE
-  ESPACE VERT ( agriculture, espace naturel, loisirs )
-  LOISIR INTENSE
-  VOIE FERREE

de l'étang de Berre. Son emplacement se situerait à l'Ouest de l'agglomération actuelle, entre la voie ferrée et l'aéroport.

Les activités se localiseront le long de l'aéroport de part et d'autre de ce centre éventuel ainsi que dans la zone industrielle existante de Rassuen.

### **Zone de Miramas - Saint-Chamas - Istres Nord**

Ce site occupe une position remarquable dans l'aire métropolitaine marseillaise. En outre la qualité du paysage y favorisera le développement d'une urbanisation extrêmement attrayante si les précautions voulues sont prises pour assurer son intégration au cadre naturel.

Il n'est pas encore possible de définir les dimensions du développement futur qui est étroitement lié au mode de développement à long terme de l'Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise, sur lequel planent encore beaucoup d'incertitudes.

La zone d'urbanisation éventuelle s'étendrait sur les communes de Miramas, Saint-Chamas, Istres et Cornillon-Confoux. Le centre futur pourrait trouver sa place au fond du golfe de Saint-Chamas, au Nord de l'actuelle poudrerie et sur son emplacement dans le cas où celui-ci ne serait plus utilisé pour l'exercice d'activités industrielles.

Des possibilités pratiquement illimitées de création de zones d'activités existent à l'Ouest de Miramas.

Les équipements de loisirs pourront trouver leur place en bordure de l'étang de Berre et le long de la vallée de la Touloubre.

### **Région de Salon**

Salon, dont la croissance récente a été très rapide, est un des points-clé de l'aire métropolitaine marseillaise dont elle commande une des sorties vers le Nord.

Cependant, s'il ne fait pas de doute que le développement de Salon doive être important, il est difficile dès à présent d'en préciser l'ordre de grandeur :

— les incertitudes qui pèsent sur le développement global de l'Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise intéressent Salon comme la zone de Miramas - Saint-Chamas.

— La zone de bruit de l'aérodrome fixe des limites au développement urbain actuellement possible.

— La proximité des zones agricoles de valeur conduit à être prudent dans les prévisions d'extension.

A court terme, et en dépit du problème que pose le franchissement de la coupure constituée par le canal E.D.F. et l'auto-route A 7, une extension de l'agglomération vers l'Est en direction de Pélissanne présenterait d'incontestables avantages pour l'habitat.

A long terme, c'est principalement vers le Sud-Ouest de Salon, en direction de Grans, que pourront être trouvées d'impor-

tantes possibilités de développement. C'est aussi en direction du Sud que pourront être créées des zones d'activités périphériques.

Quant aux espaces de loisirs, ils ne manqueront guère à proximité que ce soit sur l'étang de Berre, dans la vallée de la Durance ou la région boisée d'Aurons et Vernègues.

### **6°) La zone de Port-Saint-Louis et Fos (planche n° 43)**

Cette zone sera évidemment marquée en premier lieu par le développement de la zone industrielle et portuaire de Fos dont les possibilités d'extension au-delà des 6.000 hectares actuels se situent au Nord-Ouest, entre l'extension projetée d'Istres et la voie ferrée d'Arles à Port-Saint-Louis, en réservant le long du Rhône une zone agricole de valeur qui est aussi un tampon entre la zone industrielle et le parc régional de la Camargue.

En ce qui concerne l'habitat, l'agglomération de Fos voit ses possibilités de développement limitées par les servitudes actuelles et futures de l'aéroport d'Istres ainsi que par la trop grande proximité d'installations industrielles nuisantes.

En revanche Port-Saint-Louis devrait connaître une croissance assez importante liée à la construction de la partie commerciale du port de Fos.

Bien que cette agglomération soit handicapée du fait de sa situation excentrée dans l'aire métropolitaine marseillaise, son site pourrait se prêter à la constitution d'un cadre urbain agréable, par la création de plans d'eau intérieurs et de plantations par exemple.

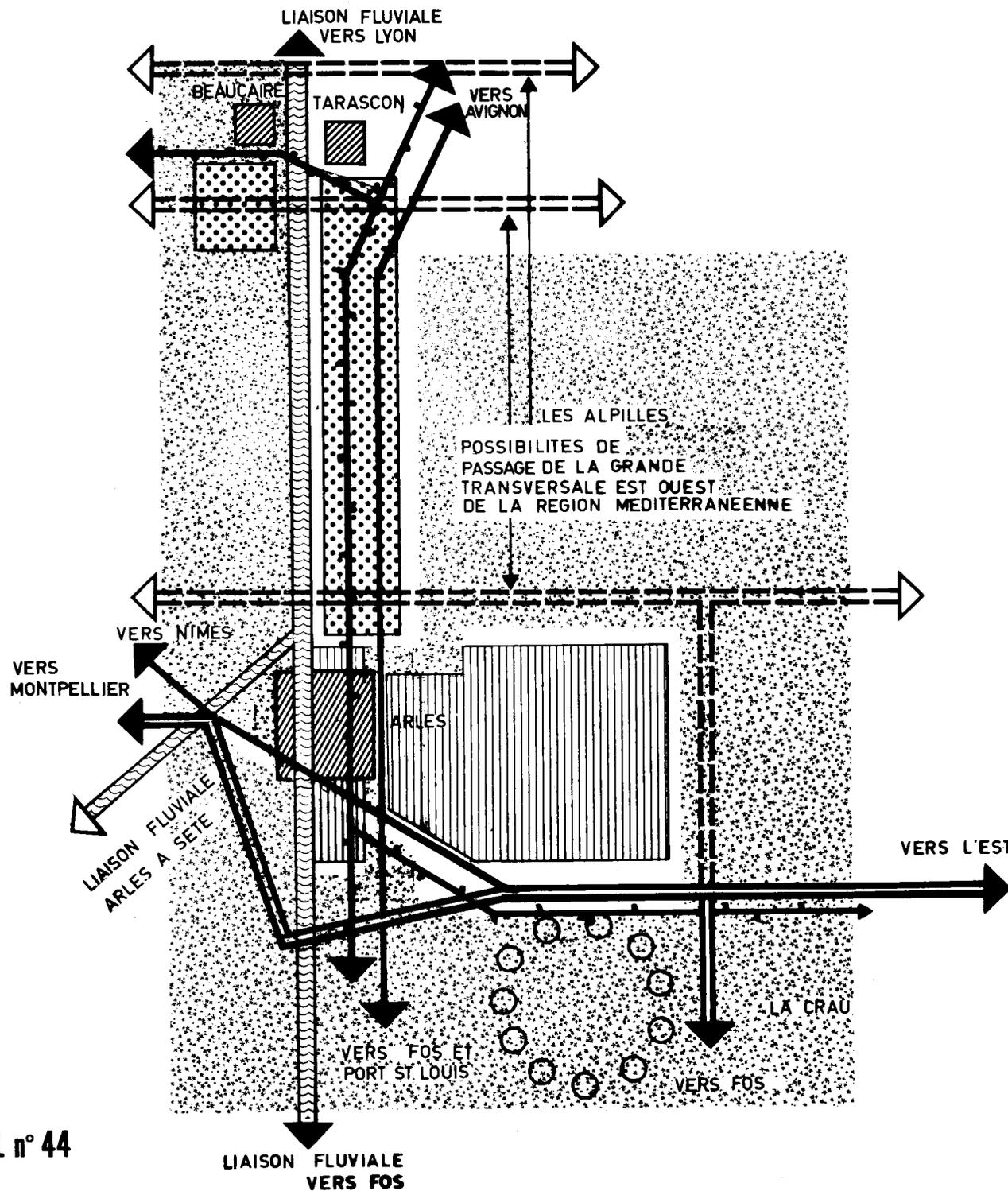
Le centre actuel, insuffisant pour une population qui doit plus que décupler, devrait progressivement remonter vers le Nord, au débouché du bouclage autoroutier de la zone industrielle portuaire et au cœur de la zone d'urbanisation future qui, au Nord de l'agglomération actuelle, pourra occuper l'espace compris entre le Rhône et la voie ferrée.

En ce qui concerne les zones de loisirs, la création de la zone industrielle portuaire a d'ores et déjà utilisé une partie importante du littoral disponible. Il convient donc de protéger ce qui en subsiste à l'Est, et de mettre en valeur les plages de l'Ouest et notamment le They de Roustan où peut être installée une base de loisirs à l'échelle métropolitaine qui constituerait d'ailleurs pour Port-Saint-Louis un facteur d'attraction particulièrement intéressant.

Naturellement, il conviendra de ménager les possibilités d'accès nécessaires, notamment sur le futur chenal de communication entre le Rhône et le golfe de Fos, dont l'implantation est envisagée au Sud de la zone industrielle existante de Port-Saint-Louis.

L'extrémité Ouest de la Flèche de la Gracieuse doit en revanche être réservée pour la réception éventuelle de très gros pétroliers.

# ZONE ARLES ET TARASCON BEUCAIRE



-  COULOIR DE LIAISON
-  LIAISON COURTE DISTANCE
-  ZONE D'ACTIVITE
-  ZONE URBAINE
-  ESPACE VERT (agriculture espace naturel, loisirs)
-  LOISIR INTENSE
-  VOIE FERREE

### 7°) La région d'Arles (planche n° 44)

La plus grande commune de France (1) est, comme Salon, l'un des points-clé de l'aire métropolitaine au carrefour de deux importants axes Nord-Sud et Est-Ouest.

Cette situation géographique a été à l'origine de son développement ancien. Elle est susceptible également d'entraîner une très forte expansion future, liée à l'industrialisation de Fos et au développement simultané d'Avignon et Nîmes.

L'importance de cette expansion ne saurait cependant être d'ores et déjà précisée et c'est pourquoi le schéma propose essentiellement des mesures conservatoires ménageant l'avenir.

Les possibilités d'implantation de zones d'habitat sont très importantes. Le périmètre d'agglomération actuel et les zones opérationnelles engagées permettent pratiquement un doublement de la population.

Mais ce ne sera pas suffisant. Dans la perspective d'une population future qui pourrait dépasser plusieurs centaines de milliers d'habitants, d'autres zones doivent être recherchées.

Leur localisation se situera de préférence à l'Est du Rhône afin d'éviter une aggravation trop rapide des problèmes de franchissement du fleuve et un conflit avec une zone agricole de grande valeur. Le Nord paraît exclu en raison de sa vocation industrielle déjà affirmée.

Des possibilités existent au Sud des marais de Meyranne (Mas Thibert), mais ce serait risquer à terme des conflits avec l'extension de la zone industrielle de Fos qu'il convient à tout prix de ménager.

C'est en conséquence vers l'Est qu'il est proposé de prévoir l'extension de l'habitat, dans la zone relativement abritée du plateau de Crau qui offre en plus un cadre bocager des plus agréables ; l'extension maximale pourrait intéresser l'ensemble de la région comprise entre Arles et Saint-Martin-de-Crau.

Des zones d'activités pourront se développer au Nord, en direction de Tarascon et en prolongement de celles existantes. Il s'y ajoutera évidemment celle de Fos et celles plus directement liées au tissu urbain.

Des espaces de loisirs pourront être dégagés à proximité du Rhône et dans le secteur des marais de Meyranne dont l'utilisation envisagée comme réservoir de stockage de crues pourrait être couplée avec la création d'un vaste plan d'eau.

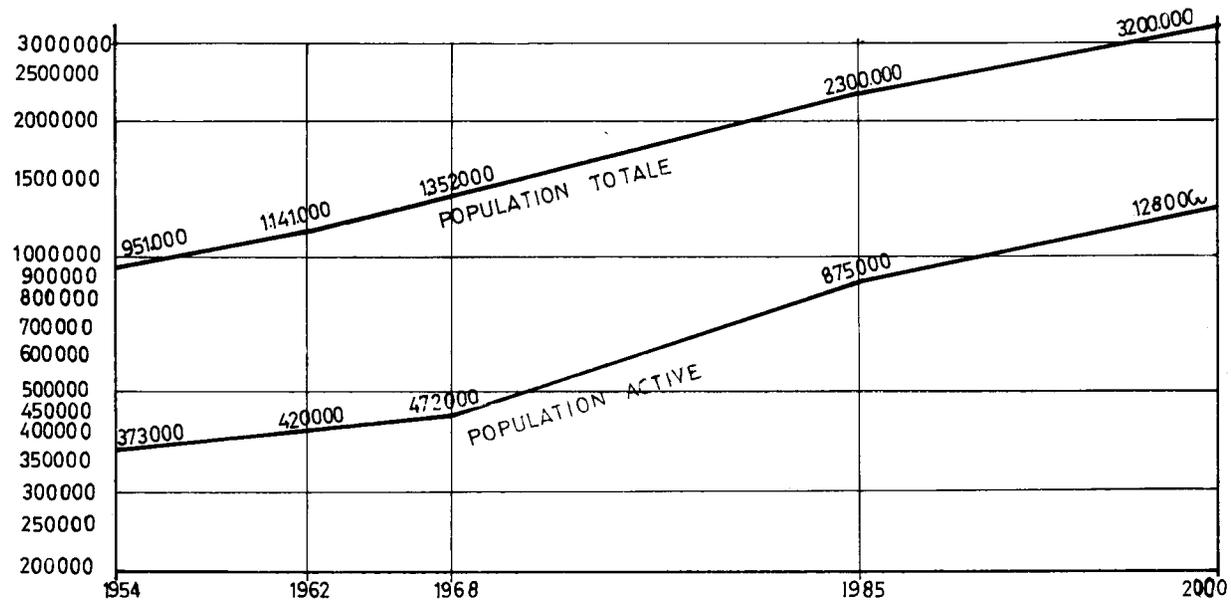
### 8°) La Côte Bleue et la Chaîne de l'Estaque

Cette zone a une double vocation :

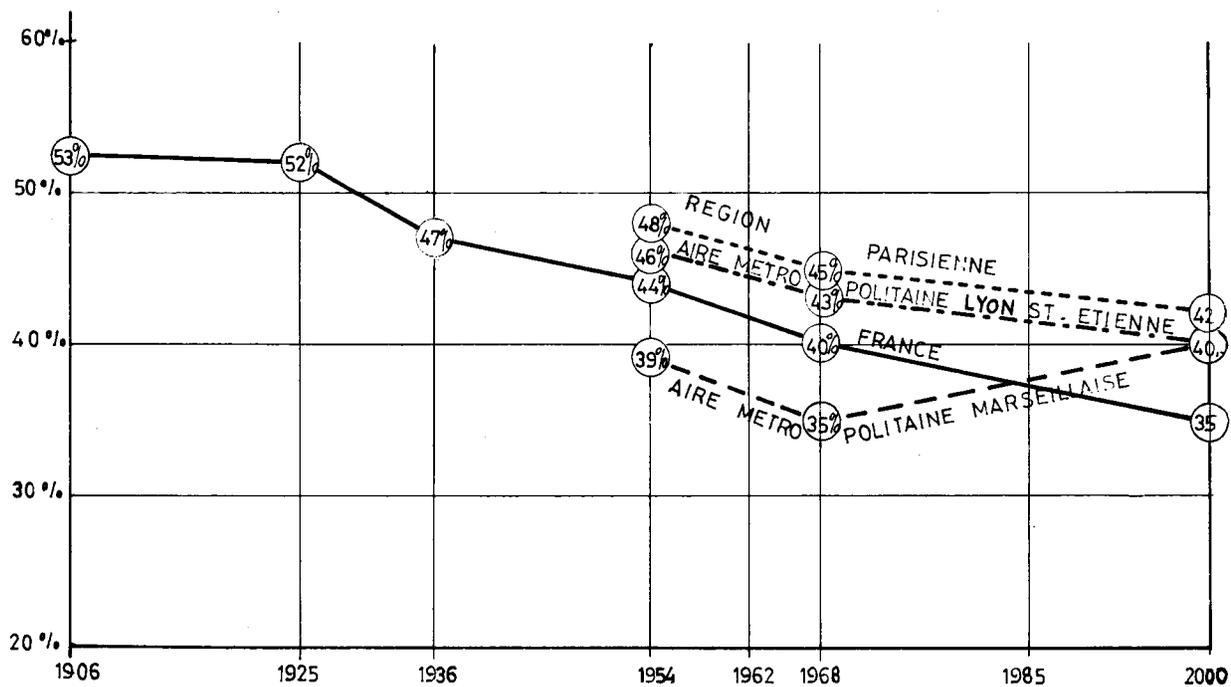
— elle est un espace de liaison entre l'Est et l'Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise. Il y a en conséquence tout intérêt à ne pas y implanter des équipements qui peuvent trouver place ailleurs.

— Mais c'est aussi une zone de loisirs de grande valeur remarquablement placée entre l'Est et l'Ouest de l'étang de Berre dont le littoral est très bien desservi par la voie ferrée. Cette vocation doit donc être affirmée, non seulement par une exploitation maximale des possibilités du rivage, mais aussi par l'utilisation des zones intérieures proches de ce dernier.

(1) La surface du territoire communal est de 70.000 hectares.



POPULATION TOTALE POPULATION ACTIVE  
EVOLUTION ET PERSPECTIVES



EVOLUTION DU TAUX D'ACTIVITÉ

## II. - Aspects économiques

Les choix proposés pour l'organisation de l'espace sont directement liés aux objectifs de développement économique. Ils doivent en faciliter la réalisation au moindre coût.

Dans le présent paragraphe, après avoir situé les objectifs du Livre Blanc à la lumière des résultats du recensement 1968, on examinera comment le schéma proposé répond aux impératifs économiques de développement de l'aire métropolitaine marseillaise et on esquissera les grandes lignes des aspects financiers du développement.

### A. — ACTUALISATION DES DONNEES DU LIVRE BLANC

Les objectifs de développement économique et démographique aux horizons 1985 et 2000 exposés dans le Livre Blanc avaient été établis à partir des données du recensement 1962, actualisées en 1966.

Les premiers résultats du recensement de 1968 accentuent le caractère volontaire des objectifs retenus : le tableau ci-après montre la mutation qui devrait intervenir dans l'évolution du taux d'activité et du taux de création d'emplois.

	1954	1962	1968	1985	2000
Population active	373.000	420.000	472.000	875.000	1.280.000
Population totale	951.000	1.141.000	1.352.000	2.300.000	3.200.000
Taux d'activité	39,2 %	36,8 %	34,9 %	38 %	40 %

Le rythme de croissance démographique déjà important au cours de la période 1954-1968 (2,5 % par an, soit plus du double de la moyenne française), devrait passer à 3 % pour que soit atteint l'objectif de 2.300.000 habitants retenu pour 1985 (1).

Mais c'est dans le rythme de création d'emploi que les objectifs apparaissent les plus volontaires : *entre 1954 et 1968, l'emploi a augmenté de 7.000 personnes par an ; il faut tripler ce chiffre pour atteindre l'objectif 1985.*

Si l'on considère les seules branches dont les effectifs sont en augmentation, les emplois créés ont été de l'ordre de 7.000 par an entre 1954 et 1962, puis de 11.000 entre 1962 et 1968. (planche n° 45).

Les objectifs fixés par le Livre Blanc impliquent que l'on crée 17.000 emplois par an durant le VI<sup>e</sup> Plan, 24.000 durant le VII<sup>e</sup> Plan et 33.000 durant le VIII<sup>e</sup> Plan.

De plus, la structure des créations d'emploi doit se modifier : sur 100 emplois créés entre 1962 et 1968, il y en a eu 26 dans le secteur secondaire et 74 dans le secteur tertiaire. Pour 100 emplois à créer d'ici 1985, le secteur secondaire devrait en fournir 45, et le secteur tertiaire 55 (2).

(1) Il est bon de rappeler que cet objectif est lié à une population française totale de 60 millions d'habitants en 1985 (au lieu de 50 actuellement).

(2) Les grandes lignes de cette évolution sont schématiquement retracées dans les tableaux et graphiques ci-joints. Des données détaillées seront fournies dans le dossier annexe « démographie et emploi » qui reprend en les actualisant et en les précisant les analyses effectuées dans le cadre du Livre Blanc.

# EVOLUTION COMPAREE (FRANCE-AMM) DE LA STRUCTURE DE L'EMPLOI

	1962				1968				1985			
	AMM	%	FRANCE	%	AMM	%	FRANCE	%	AMM <sup>(1)</sup>	%	FRANCE <sup>(2)</sup>	%
a) ENERGIE	12.867	3,1	361.400	1,9	12.779	2,7	380.920	1,9	15.000	1,7	294.500	1,3
b) TRANSPORTS ET TELECOMMUNICATIONS	52.005	12,4	996.300	5,3	52.001	11,0	1.161.400	5,8	85.300	9,7	1.505.000	6,5
<b>1_ENERGIE ET TRANSPORTS</b>	64.872	15,5	1.357.700	7,2	64.780	13,7	1.542.320	7,7	100.000	11,4	1.799.500	7,8
a) AGRICULTURE ET INDUSTRIES ALIMENTAIRES (DONT AGRICULTURE)	39.150	9,3	4.399.100	23,2	36.893	7,8	3.661.720	18,3	35.000	4,0	2.995.000	12,9
b) INDUSTRIES METALLURGIQUES ET CHIMIQUES	14.572	3,5	3.759.000	19,8	14.551	3,1	3.006.820	15,0	8.000	0,9	2.370.000	10,2
c) AUTRES INDUSTRIES	48.116	11,5	2.577.800	13,6	52.600	11,1	2.663.200	13,3	150.000	17,1	3.386.300	14,6
<b>2_INDUSTRIE ET AGRICULTURE</b>	24.793	5,9	1.945.000	10,2	23.743	5,0	1.854.840	9,3	60.000	6,9	2.192.600	9,5
	112.059	26,7	8.921.900	47,0	113.236	24,0	8.179.760	40,9	245.000	28,0	8.573.900	37,0
<b>3_COMMERCES</b>	54.364	13,0	1.878.000	9,9	64.678	13,7	2.223.060	11,1	105.000	12,0	2.636.500	11,4
<b>4_BATIMENTS ET TRAVAUX PUBLICS</b>	52.253	12,4	1.841.300	9,7	59.545	12,6	2.207.240	11,0	105.000	12,0	2.039.000	8,8
a) SERVICES AUTRES QUE L'ADMINISTRATION	74.064	17,6	2.842.200	15,0	92.852	19,7	3.363.820	16,8	180.000	20,6	4.759.800	20,4
b) ADMINISTRATION	62.141	14,8	2.123.000	11,2	77.229	16,4	2.486.040	12,4	140.000	16,0	3.377.300	14,6
<b>5_SERVICES</b>	136.205	32,4	4.965.200	26,2	170.081	36,0	5.849.860	29,3	320.000	36,6	8.137.100	35,0
<b>TOTAL POPULATION ACTI- VE AYANT UN EMPLOI</b>	419.753	100,0	18.964.100	100,0	472.320	100,0	20.002.240	100,0	875.000	100,0	23.186.000	100,0
<b>POPULATION TOTALE</b>	1.140.780		46.500.000		1.351.710		49.778.540		2.300.000		59.760.000	
<b>TAUX D'ACTIVITE</b>	36,8 %		40,8 %		34,9 %		40,2 %		38,0 %		38,8 %	

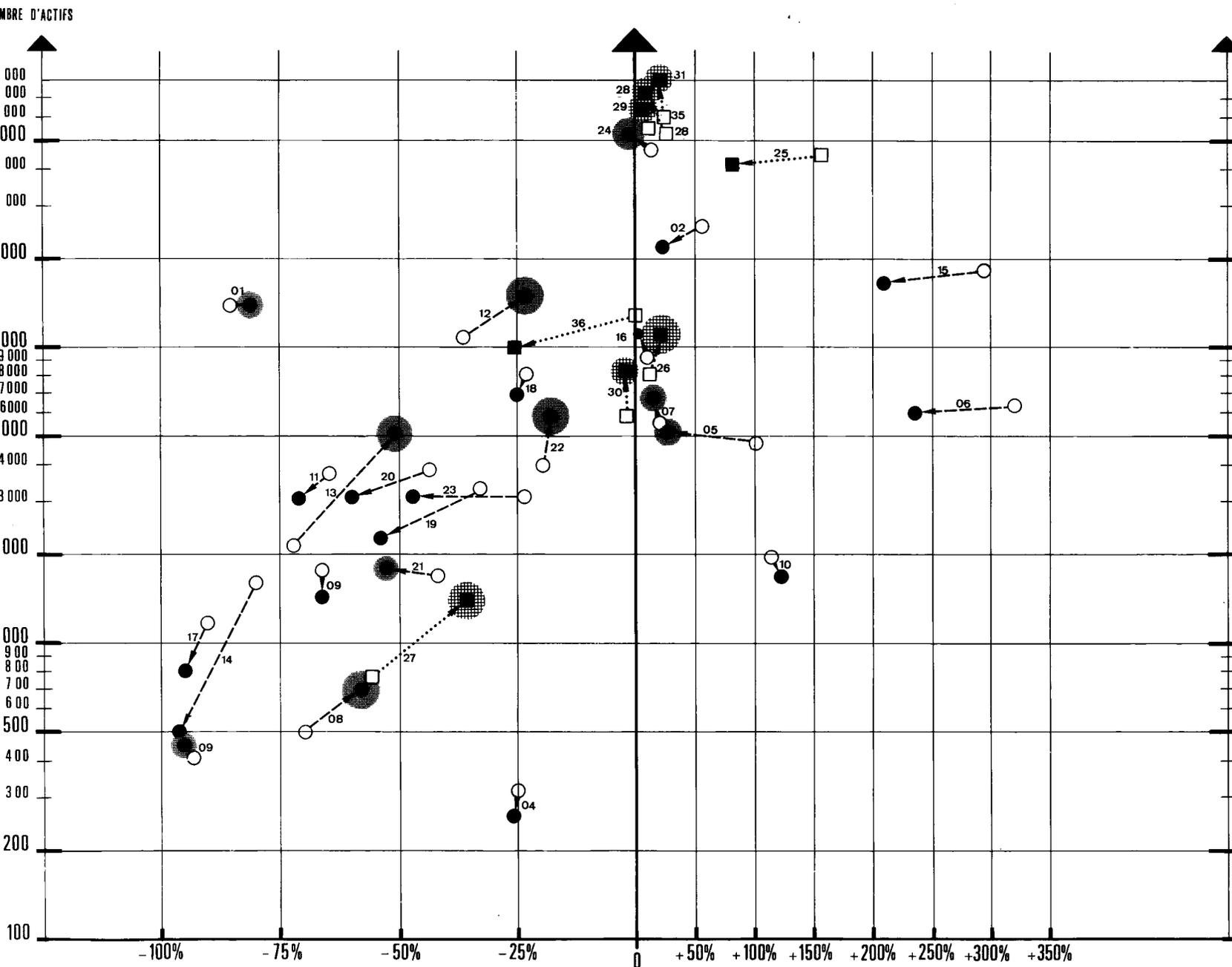
(1) LES CHIFFRES AMM 1985 SONT CEUX DU LIVRE BLANC

(2) LES CHIFFRES FRANCE 1985 SONT CEUX DU RAPPORT DUCROS-FRAISSE

COEFFICIENTS STRUCTURELS POUR CHAQUE ACTIVITE =  $\frac{\text{ACTIFS A.M.M.}}{\text{POPULATION TOTALE A.M.M.}} - \frac{\text{ACTIFS FRANCE}}{\text{POPULATION TOTALE FRANCE}} \times 100$

EVOLUTION ET STRUCTURE DE L'EMPLOI ENTRE 1962-1968  
COMPARAISON AVEC LA STRUCTURE FRANCAISE

ORDONNEE = NOMBRE D'ACTIFS EN 1962 1968 DANS L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE



- 01 . AGRICULTURE
- 02 . INDUSTRIES AGRICOLES ET ALIMENTAIRES
- 03 . COMB. MIN. SOLIDES
- 04 . GAZ
- 05 . ELECTRICITE EAU ET DIVERS
- 06 . PETROLE GAZ NATUREL CARBURANTS
- 07 . MATERIAUX DE CONSTRUCTION
- 08 . VERRE
- 09 . MIN. DE FER SIDERURGIE
- 10 . MINERAIS ET METAUX NON FERREUX
- 11 . TRANSF. DES METAUX
- 12 . INDUSTRIES MECANIKES
- 13 . " " ELECTRIQUES
- 14 . AUTOMOBILES
- 15 . CONSTRUC. NAVALE ET AERONAUTIQUE
- 16 . INDUSTRIES CHIMIQUES
- 17 . " " TEXTILES
- 18 . HABILLEMENT
- 19 . INDUSTRIES DU CUIR
- 20 . " " DU BOIS
- 21 . PAPIERS CARTONS
- 22 . PRESSE EDITIONS
- 23 . INDUSTRIES DIVERSES
- 24 . BATIMENT TRAVAUX PUBLICS
- 25 . TRANSPORTS
- 26 . TELECOMMUNICATIONS
- 27 . SERVICE LOGEMENT
- 28 . AUTRES SERVICES
- 29 . COMMERGES
- 30 . BANQUES ASSURANCES
- 31 .
- 32 .
- 33 . ADMINISTRATION
- 34 .
- 35 .
- 36 . MENAGES

Ainsi l'ambition des objectifs visés exige que le schéma favorise au maximum la naissance de structures industrielles nouvelles, capables de servir de support à un développement à long terme dont les effets se diffusent largement sur l'environnement.

Il faut aussi que développement spatial et développement économique fassent un tout harmonieux. Ces deux aspects du schéma vont être examinés ci-après.

## **B. — SCHEMA ET DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL**

La volonté de développement industriel doit se traduire dans le schéma par une conception qui lui confère la plus grande valeur attractive possible pour les entreprises.

Si en effet un investissement tel que le port de Fos, représente plusieurs centaines de millions de francs, c'est par milliards que se chiffreront les investissements industriels sur la zone et la production qui en résultera s'évaluera en dizaines de milliards.

Cet exemple montre combien il est important que le schéma maximise les effets d'entraînement des équipements prévus.

La qualité des liaisons extérieures, qu'il s'agisse des transports de personnes et de marchandises ou des télécommunications, est une condition nécessaire, déjà soulignée, du développement. Mais elle est vraie pour tous les schémas d'aménagement possibles. Il en est de même pour les éléments d'attraction que sont la présence, dans un rayon de 100 km autour de Fos, d'une population de 3 millions d'habitants et d'universités (Montpellier, et Aix-Marseille) qui ont accueilli 60.000 étudiants en 1969. En revanche, certaines exigences du développement économique ont été plus particulièrement prises en compte dans le parti proposé :

1°) la création d'unités urbaines équilibrées est de nature à accroître l'attrait qu'exerce la région sur les hommes, et, de ce fait à rendre plus aisé le recrutement de personnel par les entreprises.

2°) Des communications aisées entre l'Ouest et les grandes villes de l'Est permettront à ces entreprises d'accéder rapidement aux services supérieurs qui leur sont nécessaires et dont la rénovation du centre de Marseille facilitera le développement.

3°) Un développement urbain partant des noyaux existants conduit à des taux de croissance des agglomérations, importants

certes (8 % par an), mais cependant compatibles avec le maintien d'un équilibre entre la population et les services dont elle a besoin.

4°) Les structures d'accueil urbaines ne sont pas seules nécessaires. Encore faut-il que les activités nouvelles puissent s'implanter sur des terrains qui leur conviennent.

C'est pour répondre à cette exigence que le schéma prévoit une grande variété de zones d'activités dont la localisation par rapport aux grandes infrastructures et aux agglomérations, tient compte des divers besoins qui se manifestent.

En outre cette localisation tient compte des ressources tant naturelles qu'importées de l'aire métropolitaine marseillaise :

— l'eau dont elle est largement pourvue avec le Rhône et de nombreux canaux issus de la Durance. Le débit d'étiage de 600 m<sup>3</sup>/sec. reste nettement supérieur aux besoins prévisibles d'ici la fin du siècle ;

— l'électricité : la puissance installée est actuellement voisine de 1.000 méga-watts (MW) ; les centrales prévues à Ponteau et à Fos pourraient porter ce chiffre à environ 10.000 MW d'ici 20 ans. Leur proximité des centres d'utilisation prévus dans le schéma pourra être un facteur important d'incitation à l'industrialisation de l'aire métropolitaine marseillaise ;

— les produits pétroliers et le gaz naturel : la capacité des raffineries de l'aire métropolitaine était de 20 millions de tonnes en 1966 ; elle pourrait doubler d'ici 20 ans, ce qui constituerait une impulsion très favorable à la création d'un important complexe pétroléochimique, impulsion renforcée par la réception annuelle de 3,5 milliards de m<sup>3</sup> de gaz naturel liquéfié à Fos à partir de 1976.

## **C. — ASPECTS ECONOMIQUES DE L'ORGANISATION SPATIALE**

S'il était nécessaire de mettre plus spécialement en relief les relations entre le schéma et le besoin de développement industriel, il ne faut cependant pas négliger d'autres aspects économiques de l'organisation de l'espace proposée.

L'espace est un bien dont l'offre est limitée et dont la valeur augmente avec le nombre des utilisateurs et les besoins toujours croissants qu'ils manifestent. L'aire métropolitaine marseillaise disposait de 3.000 m<sup>2</sup> par habitant en 1945, 21.000 m<sup>2</sup> en 1968 ; à la fin du siècle, cette surface ne sera plus que de 800 m<sup>2</sup>.

Les choix proposés résultent donc d'un arbitrage entre les diverses utilisations possibles et visent à donner aux diverses activités économiques le cadre qui leur convient.

Les principes d'aménagement communs à l'ensemble des schémas étudiés ont déjà apporté une première réponse aux questions posées. Le parti proposé les précise :

1°) le choix de densités urbaines (80 hab./ha) relativement fortes mais largement compatibles avec la construction de maisons individuelles, répond en particulier à la nécessité de ménager l'espace nécessaire tant aux activités et à l'agriculture qu'à l'équilibre biologique de la région (mise en valeur des unités naturelles) ;

2°) la répartition dans l'espace des populations et des zones d'activités tient le plus grand compte des disponibilités respectives en espace de diverses zones de l'aire métropolitaine marseillaise.

Le quintuplement prévu de la zone Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise est ainsi à mettre en parallèle avec une surface actuelle par habitant (6.800 m<sup>2</sup>) cinq fois plus forte qu'à l'Est (1.200 m<sup>2</sup>).

Enfin les zones prévues pour l'agriculture ont été délimitées avec le souci d'affecter à cette activité des zones homogènes lui permettant de s'exercer dans les meilleures conditions de compétitivité. Leur surface totale correspond sensiblement à celle actuellement utilisée.

#### **D. — LES ASPECTS FINANCIERS**

Les aspects économiques ci-dessus développés sont en relation directe avec les aspects financiers du schéma. Le mode de développement préconisé, qui exploite au maximum les possibilités offertes tant par les grandes infrastructures que par les équipements urbains des agglomérations actuelles de l'aire métropolitaine marseillaise, conduit, à l'évidence, à minimiser le coût de l'aménagement.

De plus la souplesse du schéma facilite l'adaptation du financement des équipements à une évolution économique dont on a décrit par ailleurs les incertitudes.

Mais il ne faudrait pas pour autant en déduire que ce financement sera aisé. Bien au contraire, l'ampleur du développement prévu pose et posera de graves problèmes qui ont à juste titre

retenu l'attention des représentants des Collectivités locales au sein de l'O.R.E.A.M.

#### **1°) Le coût à long terme du schéma**

Il serait certes souhaitable de pouvoir démontrer, chiffres en mains, comment le parti général d'aménagement correspond à une utilisation optimale des équipements publics et des investissements privés, et de quelle manière le développement simultané des activités et des ressources correspondantes permettra de financer sur toute la période les équipements collectifs nécessaires à la fin du siècle.

Malheureusement une telle question saurait difficilement trouver une réponse. D'une part les principes et orientations définis par le schéma laissent une grande souplesse dans le calendrier des réalisations. D'autre part, les équipements de l'an 2000 ne sont pas tous connus.

L'apparition de techniques nouvelles, l'amélioration de la productivité peuvent faire varier fortement leur coût.

De plus l'évaluation des investissements devraient s'accompagner de l'estimation des « coûts de fonctionnement » des divers schémas et de la satisfaction des usagers. C'est là que l'on se heurte aux plus graves difficultés :

— quelle valeur attribuer au fait de résider près de son travail à proximité de services et de zones de loisirs, dans un paysage de qualité ?

— quel coût attribuer aux encombrements de Marseille ou à la pollution de l'étang de Berre ?

#### **2°) Les aspects à moyen et court termes**

Si les études relatives au coût à long terme du schéma ne peuvent qu'être longues et incertaines, d'autres aspects du problème financier — qui sont d'ailleurs les plus importants — peuvent en revanche être plus aisément précisés :

##### **a) L'effort initial de démarrage**

Tout le monde sait qu'une autoroute urbaine coûte presque dix fois plus cher qu'une autoroute en rase campagne. Mais si les réservations de terrain ont été faites suffisamment à temps dans le cadre d'un schéma d'organisation de l'espace soigneusement

étudié, c'est pratiquement le coût de construction en rase campagne — et non celui de l'autoroute urbaine — que la Collectivité supportera le jour où la construction de cet équipement sera nécessaire.

Il est certain qu'au départ, la Collectivité aura dû consentir un effort supplémentaire, impliquant un sacrifice initial, mais celui-ci sera largement rémunérateur par la suite quel que soit le taux d'actualisation adopté.

L'effort initial de financement revêt donc une importance particulière. Il se portera essentiellement sur des points tels que la constitution de réserves foncières, les études, la construction de certains équipements d'entraînement.

Il faut toutefois qu'il soit supportable et ne conduise pas à un sacrifice exagéré des générations présentes au bénéfice de celles à venir.

#### **b) La part de chaque maître d'ouvrage**

Il est souhaitable que le financement des équipements soit le fait de maîtres d'ouvrages adéquats. Ceux-ci doivent disposer à cet effet des ressources nécessaires. Se trouvent ainsi posés les problèmes :

— des ressources des Collectivités locales qui sont les maîtres d'ouvrages tout désignés pour une grande partie des opérations d'aménagement. Un récent rapport du Conseil Economique et Social (1) a mis l'accent sur leur insuffisance,

— d'une certaine péréquation des ressources entre ces Collectivités locales ; les règles actuelles de répartition vont à l'encontre de toute volonté d'aménagement global,

— de l'aide nécessaire de l'Etat qui doit rompre avec des pratiques d'où il résulte par exemple que la région parisienne consomme près de la moitié des crédits d'équipement urbain pour seulement 27 % de la population urbaine totale (2).

En définitive, c'est dans les études à court et moyen termes que les vrais problèmes pourront être clairement posés.

Les études des Plans de modernisation et d'équipement et du Programme d'équipement de l'aire métropolitaine répondent à ce souci.

Ces études sont entreprises au sein des Commissions locales créées en juin 1969. Elles doivent se poursuivre au cours des prochaines années :

— en 1970, seront préparés des projets de programmes pour les VI<sup>e</sup> et VII<sup>e</sup> Plans ;

— en 1971, après le vote global du VI<sup>e</sup> Plan par le Parlement, les programmes définitifs seront établis par ajustement des besoins aux moyens votés.

C'est alors qu'apparaîtront en pleine lumière les charges que représentent pour l'Etat, les Collectivités locales et les particuliers, le financement du développement actuel.

Il est possible qu'à cette échéance, on constate de très vives tensions entre les besoins et les moyens. Si, en effet, pour l'ensemble du pays le financement des investissements pose de graves problèmes, ces difficultés ne peuvent qu'être considérablement amplifiées dans une région qui doit à la fois rattraper des retards importants, supporter une croissance démographique presque triple de la moyenne nationale, et connaître une mutation économique profonde.

Le schéma permettra de poser plus clairement ces problèmes qu'il n'a pas contribué à provoquer.

(1) Séances des 10 et 11 juin 1969 (J.O. du 22 juillet 1969).  
(2) Moniteur des Travaux Publics et du Bâtiment, 9 août 1969, p. 29.

### III - Les incertitudes

Avant de décrire les grandes opérations d'aménagement qui résultent du parti proposé, il est utile de rappeler certaines incertitudes qui conduisent à proposer un schéma très ouvert sur le long terme et se répercutent sur la localisation de certains grands équipements futurs.

Ces incertitudes sont essentiellement d'ordre économique, voire politique. Elles sont dans une moindre mesure d'ordre technique. Elles résultent enfin de l'insuffisance des connaissances dans certains domaines.

**L'objectif global de population à la fin du siècle — 3.200.000 habitants — suppose :**

— une mutation économique de la région basée non seulement sur l'implantation d'industries entraînées par la création de la zone industrialo-portuaire de Fos, mais aussi sur l'installation escomptée d'autres activités industrielles attirées par les atouts spécifiques de la région.

— un développement parallèle volontaire d'activités tertiaires — notamment dans le domaine de la recherche qui doivent être une source d'emplois nouveaux et surtout un des facteurs indispensables du développement économique.

Aucun de ces éléments ne saurait être considéré comme certain. D'ores et déjà, les prévisions à l'horizon 1985 des plans de modernisation et d'équipement comportent une hypothèse moyenne inférieure à celle de 2.300.000 habitants avancée dans le Livre Blanc.

S'il convient donc de ménager toutes les possibilités d'atteindre l'objectif final, il faut en revanche s'assurer que les actions à entreprendre soient compatibles avec un développement inférieur à celui préconisé.

Enfin il est à noter que, dans une hypothèse de développement plus faible, c'est principalement sur la zone Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise que porterait la diminution car c'est dans cette zone que la croissance prévue marque la rupture la plus accentuée avec les tendances actuelles.

*Le degré d'expansion à l'Ouest* est d'ailleurs lié non seulement à l'objectif global de développement mais également à d'autres facteurs.

Une intégration économique de l'ensemble du Sud-Est permettant d'atteindre un développement global optimal est, certes, un des objectifs de l'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, mais on ne peut guère, à l'heure actuelle, définir l'époque à partir de laquelle la prise en considération de cet objectif influera de manière déterminante sur le mode de développement de l'aire métropolitaine marseillaise..

Cette incertitude se répercute sur la localisation future de grands aménagements tels que la liaison Est-Ouest et la deuxième autoroute de la vallée du Rhône.

Parmi les autres incertitudes dont le schéma a dû tenir compte, on peut citer en particulier :

— *l'avenir de certaines zones agricoles* et notamment de zones maraîchères telles que celles situées dans la région aixoise, la cuvette Sud-Est de l'étang de Berre et celle d'Aubagne. Il est proposé de maintenir de telles zones, mais encore faut-il qu'elles restent économiquement viables.

— *Les conditions d'accueil du trafic aérien civil commercial dans l'aire métropolitaine* ; il s'avère en effet qu'à l'Ouest de l'étang de Berre, la superposition d'un important trafic civil aux activités d'essais de prototypes, de matériels civils et militaires de l'aérodrome d'Istres, n'est pas possible en l'état actuel des installations et des techniques, pour des raisons de sécurité réciproque. Le problème des infrastructures nécessaires pour satisfaire, dans les meilleures conditions, les besoins de l'aviation civile est donc posé, et devra faire l'objet d'études approfondies.

— *L'utilisation de moyens de transport nouveaux* notamment pour les déplacements interagglomérations, ou une mutation profonde dans l'utilisation de moyens de transports existants (pile à combustible, conduite automatique).

Dans toute la mesure du possible, le schéma a pris en compte ces possibilités.

## IV. - Les grandes opérations d'aménagement

La mise en œuvre du schéma comportera la réalisation de grandes opérations d'aménagement dont les effets structurants orienteront le développement dans le sens proposé. Certaines ont été évoquées à l'occasion de la description du schéma. Dans le présent paragraphe elles seront rappelées par secteur d'équipement. Cette description sera sommaire ; elle sera précisée dans les dossiers sectoriels annexes au schéma d'aménagement dont la parution s'échelonne au cours des années 1970 et 1971.

### A. — EQUIPEMENTS URBAINS, ZONES D'ACTIVITES, EQUIPEMENTS GENERAUX

Les zones de développement urbain ont déjà été suffisamment examinées. On se bornera donc à étudier les zones d'activités et les équipements qui accompagnent le développement urbain.

#### 1°) Zones d'activités

On peut distinguer grossièrement trois types de zones d'activités :

— celles destinées aux industries de base, souvent polluantes, très exigeantes en matière d'infrastructures, mais offrant une faible densité d'emploi (de l'ordre de 5 à 20 à l'hectare) ; le type en est la zone de Fos,

— les zones industrielles banales, situées à proximité des agglomérations, pouvant recevoir des industries peu polluantes, à densité d'emploi moyenne (50 à 100 à l'hectare). Ces zones sont souvent aussi des zones de desserrement pour des activités qui n'ont plus leur place au sein même des agglomérations,

— les zones d'activité intégrées au tissu urbain où ne peuvent trouver place que des industries non polluantes et à forte densité d'emploi.

Seuls les deux premiers types seront évoqués ici, le troisième faisant partie intégrante des zones de développement urbain.

Les industries de base se localiseront essentiellement dans la zone de Fos dont les possibilités d'extension vers le Nord permettront de disposer au total de plus de 10.000 hectares de terrains industriels. D'autres pourront trouver place le long du Rhône au Nord d'Arles.

En dehors de ces secteurs il n'apparaît pas nécessaire de prévoir d'importantes surfaces pour les industries de base. Il convient cependant, de ménager des possibilités d'extension raisonnables aux zones d'activités de ce type qui existent déjà dans l'aire métropolitaine marseillaise (activités pétrolières essentiellement).

En ce qui concerne les zones industrielles banales, les besoins seront très importants, supérieurs à 150 hectares (1) par an en moyenne d'ici la fin du siècle. Ils correspondent à plusieurs nécessités :

— accueillir tant les industries « entraînées » par des industries de base de Fos, que des industries nouvelles,

— assurer l'équilibre entre habitat et emploi au niveau des agglomérations importantes,

— permettre le desserrement des activités qui n'ont plus leur place dans le tissu urbain (à Marseille notamment) afin que ce dernier puisse au contraire recevoir des activités à forte densité d'emploi.

C'est eu égard à ces considérations qu'ont été choisis les emplacements indiqués sur le schéma.

#### 2°) L'alimentation en eau

Les abondantes ressources en eau de l'aire métropolitaine marseillaise sont un de ses atouts. Elles ne doivent pas cependant être gaspillées.

Parallèlement à la poursuite active des travaux du canal de Provence, il est nécessaire de prévoir des mesures d'exploitation permettant d'utiliser au mieux cette richesse :

— utilisation quasi exclusive de l'eau du Rhône pour les besoins industriels de l'Ouest,

— protection sévère de la nappe de la Crau et établissement d'un plan d'exploitation permettant son utilisation optimale pour les besoins urbains.

(1) Cf. Chapitre I, Paragraphe III C : L'OCCUPATION DE L'ESPACE PAR LES ACTIVITES (page 30).

### 3°) Assainissement - élimination des déchets urbains

Une des conditions primordiales de réussite de l'aménagement est que la population puisse pleinement bénéficier de la proximité de l'eau. Or dès maintenant l'étang de Berre et une partie importante du rivage de la mer sont gravement pollués, tant par les déchets industriels (provenant des raffineries en particulier) que les effluents urbains (une très faible partie de la population de l'aire métropolitaine marseillaise est desservie par des stations d'épuration en état de fonctionnement).

Les mesures à prendre sont d'ordre très divers ; elles sont urgentes. Pour l'étang de Berre en particulier, une étude globale est en cours de préparation qui devrait permettre d'élaborer une véritable stratégie des actions à entreprendre. Celles-ci devront suivre rapidement.

Dans un autre domaine, l'élimination des déchets solides (ordures ménagères, vieilles voitures...) pose également de sérieux problèmes dont la solution commence à s'amorcer avec la création de Syndicats intercommunaux. De telles initiatives doivent être encouragées.

### 4°) Production et distribution d'énergie

Avec les tranches successives des centrales de Ponteau et de Fos, et l'arrivée très prochaine du gaz algérien à Fos, les besoins en énergie de l'aire métropolitaine marseillaise seront satisfaits pendant de longues années. Par la suite, il sera possible, en un emplacement à fixer en bordure du Rhône entre Arles et l'embouchure, de créer éventuellement une nouvelle usine.

En ce qui concerne la distribution de l'énergie les principes d'urbanisation retenus dans le schéma faciliteront l'établissement de couloirs de transport dont les emplacements ne sont pas encore définitivement fixés. Tout particulièrement les perspectives de création d'un réseau à très haute tension (700 kilovolts) exigeront que soient définis ces couloirs qui permettront d'éviter l'anarchie dans l'utilisation de l'espace disponible (1).

### 5°) Les télécommunications

Très discrets dans l'utilisation de l'espace, ces équipements ne sauraient apparaître dans le dessin du schéma. Il n'en est pas moins fondamental pour le développement de l'aire métropolitaine marseillaise que soit très rapidement résorbé le retard considérable que connaît la région dans ce secteur.

## B. — L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR ET LA RECHERCHE

D'une manière générale le schéma suppose que les équipements urbains de superstructure s'ajusteront au développement

prévu. Il n'est donc pas utile ici de détailler les besoins futurs en matière d'enseignement primaire et secondaire, d'équipement sanitaire, social, d'équipement culturel. Ces divers points seront examinés dans les études des plans de modernisation et d'équipement et du programme de l'aire métropolitaine.

Il convient en revanche de faire une mention spéciale des équipements universitaires et de recherche. Tout d'abord, ils seront un des moteurs du développement général de la métropole et de la région ; par ailleurs, leur implantation comporte des effets d'entraînement susceptibles de contribuer à l'harmonie du développement urbain.

En 1985, l'Académie d'Aix-Marseille pourrait compter 80.000 étudiants ; leur nombre serait supérieur à 150.000 à la fin du siècle.

Il n'est guère envisageable qu'à ces dates ils se trouvent encore répartis entre les seules agglomérations d'Aix et de Marseille.

Le schéma prévoit donc la création de centres universitaires nouveaux dans l'aire métropolitaine marseillaise, tant à l'Est qu'à l'Ouest de l'étang de Berre. C'est avant 1985 que devrait s'amorcer cette évolution, par l'implantation d'Instituts universitaires de technologie dans les zones d'urbanisation préférentielle.

## C. — LES TRANSPORTS

Sous cette rubrique seront examinés les problèmes portuaires, les transports fluviaux, aériens et terrestres.

### 1°) Equipement portuaire

Avec la construction du port de Fos un choix fondamental a déjà été fait qui oriente pour de longues années le développement global de l'aire métropolitaine marseillaise.

Il est très peu vraisemblable qu'une opération de même envergure doive être entreprise avant la fin du siècle sur la côte méditerranéenne.

Il est en revanche indispensable que la cadence des travaux s'adapte au rythme escompté du développement.

### 2°) Navigation intérieure

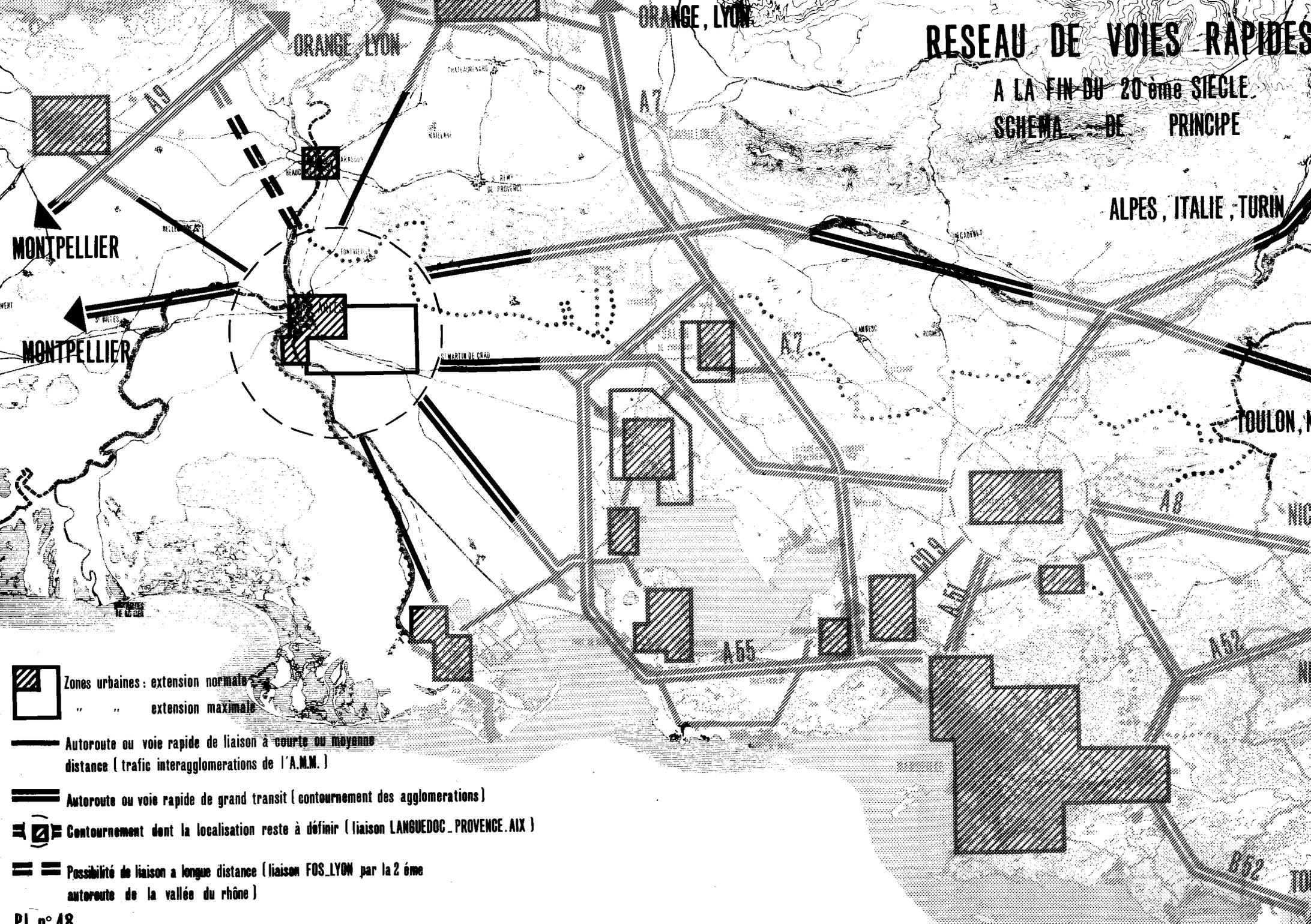
Dans l'aire métropolitaine marseillaise les travaux de la liaison Méditerranée - Mer du Nord s'achèveront au V<sup>e</sup> Plan avec les dragages du palier d'Arles.

(1) De même, des couloirs devront être définis pour les transports par tubes (hydrocarbures, gaz, éventuellement produits solides dans le futur).

# RESEAU DE VOIES RAPIDES

A LA FIN DU 20<sup>ème</sup> SIECLE  
SCHEMA DE PRINCIPE

ALPES, ITALIE, TURIN



-  Zones urbaines : extension normale
-  " " extension maximale
-  Autoroute ou voie rapide de liaison à courte ou moyenne distance (trafic interagglomerations de l'A.M.M.)
-  Autoroute ou voie rapide de grand transit (contournement des agglomerations)
-  Contournement dont la localisation reste à définir (liaison LANGUEDOC-PROVENCE-AIX)
-  Possibilité de liaison a longue distance (liaison FOS-LYON par la 2<sup>ème</sup> autoroute de la vallée du rhône)

Par contre la navigation reste interrompue entre Marseille et le Rhône par suite de l'éboulement du tunnel du Rove. Son rétablissement devra être envisagé. Ces travaux pourront d'ailleurs voir leur intérêt s'accroître en cas d'utilisation de ce tunnel par des services de transport en commun sur voie d'eau, entre Marseille et l'aéroport de Marignane notamment.

Enfin à long terme, et en fonction des besoins de la zone de Fos (navigation et alimentation en eau industrielle) ainsi que de ceux de l'assainissement des zones basses au voisinage d'Arles, il devra être envisagé de mettre à grand gabarit le canal d'Arles à Bouc.

### 3°) Transports aériens

L'ambition des objectifs de développement de l'aire métropolitaine marseillaise implique un équipement aéroportuaire de très haute qualité.

Les perspectives de développement du trafic aérien (1) sont telles que l'aéroport de Marignane, dans son état actuel, devrait connaître la saturation aux environs de 1985, même après élimination partielle des vols d'affaires.

Il devra alors être envisagé de créer de nouvelles infrastructures dans une zone s'y prêtant, ou de développer Marignane sur l'étang de Vaïne, dans la mesure où les nuisances dues au bruit le permettraient.

En tout état de cause, et sans préjuger le résultat des études, le schéma indique le principe d'importantes réservations de terrain dans la plaine de la Crau.

Mais le développement très rapide de l'aviation d'affaires exigera également que lui soient dévolues de nouvelles plates-formes. Les sites prévus par le schéma sont ceux d'Eyguières, Aix-les-Milles, Aix-Nord, et Marseille (plage du Prado et plateau de la Mure).

En outre, des aérodromes pour l'aviation légère et sportive pourront être ouverts notamment sur le plateau de Carpiagne et à Saint-Julien-les-Martigues, en sus de celui déjà existant à La Fare.

Enfin il est utile de rappeler qu'à proximité immédiate de l'aire métropolitaine marseillaise, se trouvent les aérodromes de Nîmes-Garons (aviation de ligne), Vinon (aviation d'affaires),

Mazet de Romanin (aviation légère) et qu'un aérodrome pour aviation d'affaires et fret agricole est projeté à Châteaurenard.

### 4°) Le réseau routier

La planche n° 48 résume les principes d'organisation proposés sur le schéma pour le réseau routier à la fin du siècle.

Plusieurs remarques sont à formuler :

a) Deux itinéraires dont la réalisation à long terme sera cependant nécessaire, ne sont pas encore définis :

— la grande liaison Est-Ouest dont le tracé précis sera fonction de l'importance et de l'allure du développement urbain du triangle Nîmes - Avignon - Arles. Il est à l'heure actuelle impossible de dire si cette liaison passera au Nord ou au Sud des Alpilles, au Nord ou au Sud d'Arles,

— la deuxième autoroute éventuelle de la vallée du Rhône, dont on ne sait si, au Sud de Valence, elle empruntera la rive gauche ou la rive droite du Rhône.

b) Il a été fait une distinction entre les voies de grand transit et les voies de liaison entre agglomérations.

Les liaisons du premier type auront des caractéristiques très larges se prêtant aux grandes vitesses.

En revanche, la conception des secondes devra répondre plus aux besoins de l'environnement urbain qu'à des impératifs de vitesse.

Par ailleurs, la distinction faite ne préjuge pas la capacité des voies. Celle-ci sera plus grande en général pour les liaisons supportant du trafic à courte distance que pour les autres car la densité de circulation y sera nettement supérieure.

Enfin il n'est pas préjugé des priorités respectives de réalisation des deux types de liaison. Il sera par exemple souvent recommandé de réaliser en première phase une voie de liaison entre villes qui supportera le trafic à longue distance tant que la coexistence des deux types de trafic sera possible. Mais alors il sera nécessaire que la conception de cette liaison prenne en compte, plus que son rôle transitoire, son rôle définitif de pénétration urbaine et s'adapte au caractère de l'environnement futur.

(1) Cf. Livre Blanc pages 108, 137.



### 5° Les transports en commun (planche n° 49)

Le schéma proposé a été conçu de manière à favoriser l'utilisation des transports en commun. Cela implique la création de conditions permettant de rendre les transports en commun compétitifs pour une part importante des déplacements de personnes.

Les réseaux prévus à cet effet dans le schéma comprennent :

a) *le réseau routier*. Il est en effet à prévoir que, d'ici 1985, la majorité des déplacements par transports en commun sera, comme actuellement, assurée par les lignes d'autobus. L'affectation à ces dernières d'une voie spécialisée sur certaines autoroutes pourra éventuellement être envisagée,

b) *le réseau ferré* figuré sur l'esquisse ci-jointe. A l'heure actuelle il est peu utilisé par les déplacements interurbains dans l'aire métropolitaine marseillaise.

Ainsi les déplacements par chemin de fer entre Marseille et Aix ne représentent-ils que 1.400 personnes par jour dans les deux sens, soit 7 % des déplacements totaux. Encore s'agit-il de la relation, de beaucoup, la plus importante.

Cependant, par l'amélioration des vitesses et des fréquences, son utilisation plus intensive devra être progressivement stimulée, d'autant plus que la trame ferroviaire actuelle s'adapte en général fort bien aux besoins de l'urbanisation future.

Des aménagements du réseau seront alors nécessaires :

- modification de signalisation,
- doublement au moins partiel de la ligne Marseille-Aix,
- accroissement de la capacité d'accueil de la Gare Saint-Charles (en liaison avec la création d'un complexe d'échanges entre modes de transport à cet emplacement).
- aménagement de certaines gares.

En outre, pour la desserte de l'Ouest de l'étang de Berre la possibilité doit être ménagée d'ouvrir une voie nouvelle entre

Istres et le viaduc de Caronte, qui passerait au cœur du triangle Martigues - Port-de-Bouc - Saint-Mitre.

D'autres opérations enfin sont à envisager telles que l'évitement d'Aix par la voie Rognac - Gardanne (avec déplacement de la gare de marchandises actuelle d'Aix-en-Provence) et le raccordement au viaduc de Caronte de la voie départementale du Pas-des-Lanciers à la Mède.

c) A l'intérieur même de l'agglomération de Marseille, la construction du métropolitain dont le démarrage devrait intervenir dans les toutes prochaines années. Deux lignes sont actuellement prévues; d'autres devront être étudiées par la suite.

d) Des dispositifs d'échanges entre moyens de transport, permettront de combler le lourd handicap que sont toujours les ruptures de charge pour les réseaux de transport en commun.

e) *Réseau rapide interurbain*. La cohésion de la métropole exige des relations aisées et rapides de centre à centre.

Dans la mesure où le réseau existant ne permettrait pas de les assurer il sera nécessaire de prévoir un nouveau réseau de transport en commun rapide dont le principe figure au schéma proposé.

### D. — LES EQUIPEMENTS DE LOISIRS

Les mesures de protection préconisées par le schéma dans le but de réserver à l'usage collectif certaines zones — sur le littoral en particulier — n'ont de sens que si cette sauvegarde s'accompagne d'une mise en valeur par des équipements appropriés, et notamment la construction de bases de plein air et de loisirs. Les zones concernées sont :

- le littoral maritime (Côte Bleue, They de Roustan, Iles du Frioul, etc.),
- le littoral de l'étang de Berre,
- des zones intérieures telles que le plateau d'Arbois, la zone des étangs entre Istres et Saint-Mitre, éventuellement la vallée de la Durance, certaines zones de la ceinture de l'agglomération marseillaise.



**CHAPITRE III**

**les aspects a moyen  
et court termes**

<b>I. LES ETAPES INTERMEDIAIRES</b> .....	<b>156</b>
A. PERSPECTIVES GLOBALES A MOYEN TERME (1985) .....	<b>156</b>
B. PERSPECTIVES LOCALISEES .....	<b>156</b>
<b>II. LES ACTIONS A COURT TERME</b> .....	<b>161</b>
A. ORIENTATIONS GENERALES .....	<b>161</b>
1°) Le développement industriel .....	<b>161</b>
2°) Le secteur tertiaire, l'enseignement et la recherche .....	<b>161</b>
3°) Le financement du développement .....	<b>161</b>
4°) La maîtrise du sol .....	<b>162</b>
5°) Les études .....	<b>162</b>
B. LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT .....	<b>162</b>
1°) Zones d'urbanisation .....	<b>162</b>
2°) Zones d'activités .....	<b>163</b>
3°) Télécommunications .....	<b>163</b>
4°) Infrastructures de transport .....	<b>163</b>
C. MESURES D'ORDRE REGLEMENTAIRE .....	<b>163</b>

Imaginer et décrire ce que pourrait être l'organisation spatiale de l'aire métropolitaine marseillaise à la fin du siècle n'est pas une fin en soi. Le schéma doit être un instrument pratique, permettant d'orienter les actions du présent en fonction de perspectives à long terme globales et cohérentes.

Il est donc nécessaire de compléter la vue d'avenir qu'exprime la carte de l'état de l'aire métropolitaine à la fin du siècle, par la description des étapes intermédiaires et des actions à entreprendre dans l'immédiat.

Tel est l'objet du présent chapitre.

## I. - Les étapes

La carte figurant l'état de l'aire métropolitaine marseillaise en 1985 (pl. n° 50) traduit dans l'espace les résultats des premières études faites à l'occasion de la préparation des Programmes de Modernisation et d'Équipement (P.M.E.).

Ces études ont porté essentiellement sur l'établissement de perspectives localisées de population et d'emploi aux horizons 1975, 1980 et 1985. Leurs principaux résultats sont reproduits ci-après.

### A. — PERSPECTIVES GLOBALES A MOYEN TERME 1985

Trois facteurs ont été pris en compte pour la détermination du volume d'emploi à l'horizon 1985 :

— une croissance « spontanée » de 1,6 % par an correspondant au rythme moyen observé dans l'aire métropolitaine marseillaise au cours de la période 1954-1962 ; il en résulterait environ 150.000 emplois nouveaux,

— une croissance résultant de 30.000 emplois directs de Fos auxquels s'ajoutent 50.000 emplois entraînés et 75.000 emplois induits, soit au total 155.000 emplois,

— une croissance résultant de mesures particulières d'incitation à des implantations d'activités industrielles et tertiaires.

Ainsi, en 1985 l'aire métropolitaine marseillaise pourrait compter 800.000 à 875.000 emplois, l'hypothèse moyenne étant de 835.000 emplois (1). Le taux de croissance annuel de l'emploi ainsi obtenu (3,3 %) est pratiquement double de celui observé entre 1954 et 1968 (soit 1,7 %).

Le taux d'activité devrait passer de 35 % en 1968 à 40 % en l'an 2000 ; celui retenu pour 1985 est de 38 %.

Les perspectives démographiques qui en résultent se situent entre 2.100.000 et 2.300.000 habitants, avec une moyenne de 2.200.000.

En 1975, les effets d'entraînement et d'induction dus à Fos seront encore assez faibles, mais les emplois liés à la construction des usines de la zone industrielle et à la construction des logements dans les zones d'habitat avoisinantes engendreront une nette accélération du rythme de croissance.

Compte tenu des objectifs 1985 et des données du court terme, l'aire métropolitaine marseillaise devrait compter 600.000 emplois et 1.650.000 habitants (2) en 1975 ; les taux de croissance correspondants seraient respectivement de 3,4 % et 2,9 % et le taux d'activités passerait de 35 % à 36 %.

### B. — PERSPECTIVES LOCALISEES

La répartition de la population de l'aire métropolitaine marseillaise en trois zones à l'horizon 1985 donnée dans le Livre Blanc a pu être affinée, à l'occasion des premières études des programmes de modernisation et d'équipement.

Ces dernières intéressent cinq zones urbaines de l'aire métropolitaine marseillaise qui représentent près de 90 % de sa population pour 52 % de sa surface (3).

En 1985, la population totale des agglomérations couvertes par des programmes de modernisation et d'équipement serait d'environ 2 millions d'habitants, le volume d'emploi, sur la base du taux d'activité de 38 % retenu pour l'aire métropolitaine marseillaise, étant de l'ordre de 750.000.

La répartition dans l'espace de cette population est donnée ci-après, au niveau des trois zones de l'aire métropolitaine marseillaise et des agglomérations faisant l'objet de programmes de modernisation et d'équipement.

#### a) La zone Sud-Est

Elle comprend principalement la population des communes du programme de modernisation et d'équipement de Marseille (952.642 habitants, soit plus de 95 % de la zone), celle des secteurs de La Ciotat et de la Côte Bleue.

(1) Ce chiffre, inférieur de 40.000 aux 875.000 emplois indiqués dans le Livre Blanc, ne résulte pas d'une diminution du taux de croissance envisagé, mais de ce que le recensement de population de 1968 donne un chiffre d'emploi (472.000) inférieur à celui de l'estimation 1966.

(2) Ce chiffre est la valeur moyenne d'une fourchette comprise entre 1.600.000 et 1.700.000 habitants.

(3) P.M.E. de Marseille : Communes de Marseille, Aubagne, Allauch, Plan-de-Cuques, Les Pennes-Mirabeau, La Penne-sur-Huveaune, Septèmes-les-Vallons.

P.M.E. d'Aix : Commune d'Aix-en-Provence.

P.M.E. d'Arles : Commune d'Arles.

P.M.E. de Martigues : Communes de Martigues, Port-de-Bouc, St-Mitre, Istres, Fos et Port-St-Louis-du-Rhône.

P.M.E. de Marignane : Communes de Marignane, Vitrolles, St-Victoret, Gignac, Château-neuf-les-Martigues.

# AMAGEMENT DE L'A.M.M.

## PE 1985

ONDE

GRAND INTERET

(Provence, Côte d'Azur, Corse)  
et la Durance n'ont pas été  
compte]

ENTE

LA FIN DU SIECLE

ION PAR L'URBANISATION A LA  
FIN DU SIECLE

N D'ENERGIE

IVERSITAIRE OU DE RECHERCHE

OUVANTION INTENSE

se de plein air et loisir, parc  
urbain)

OU DE FORCE MOTRICE

ORT EN COMMUN PAR VOIE  
D'EAU

PRINCIPALE

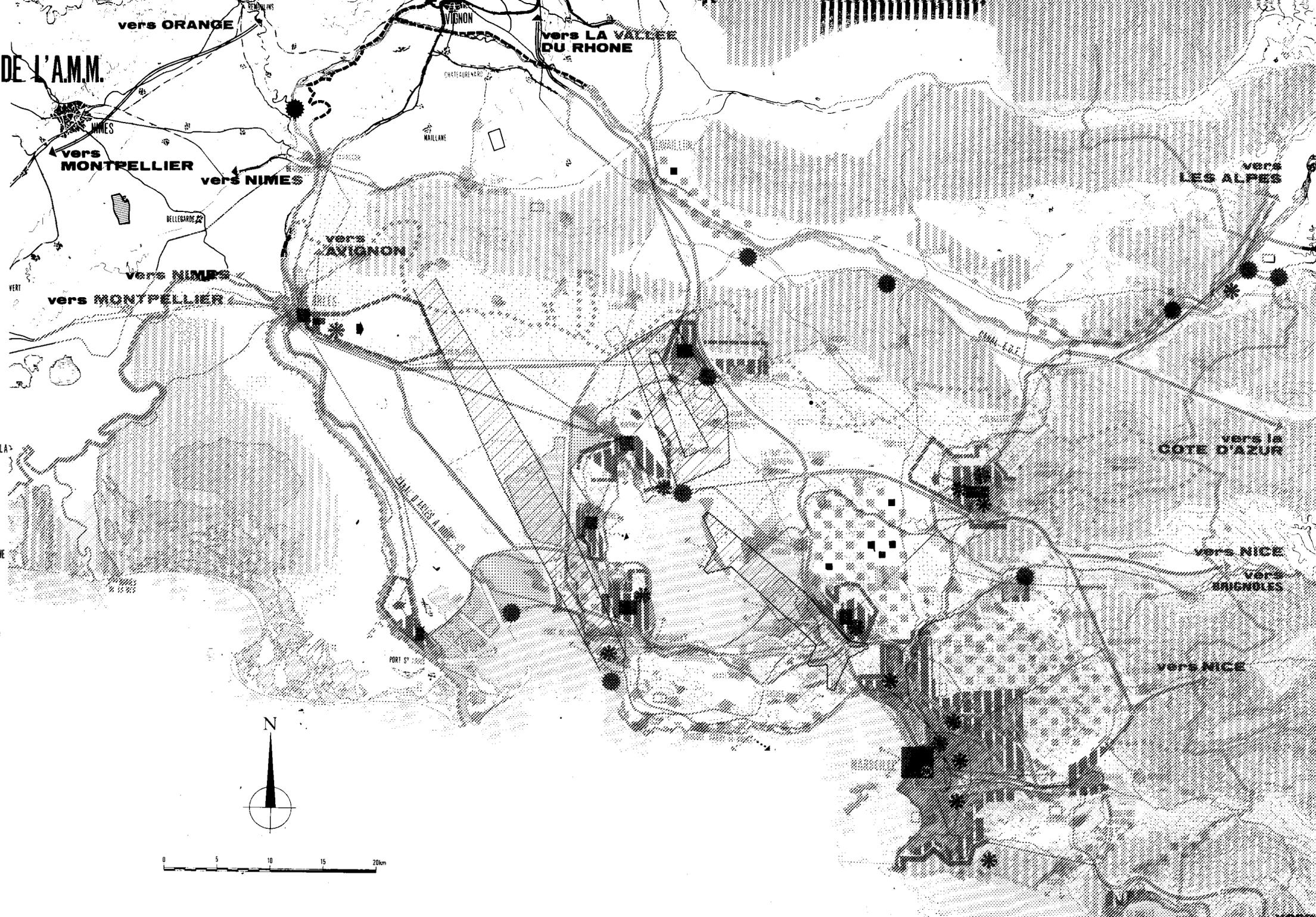
SECONDAIRE

APIDE DE GRAND TRANSIT  
(termine)

APIDE DE GRAND TRANSIT  
(finir)

APIDE DE LIAISON A COURTE  
(termine)

APIDE DE LIAISON A COURTE  
(finir)



La population de l'ensemble de la zone Sud-Est est passée de 700.000 habitants en 1946 à 1.000.000 en 1968. La croissance observée entre 1962 et 1968 (soit plus de 2,5 % par an) ne pouvait cependant être extrapolée, compte tenu de l'apport migratoire exceptionnel que constituait le retour des rapatriés d'Afrique du Nord. Aussi est-ce un taux voisin de celui constaté entre 1954 et 1962 qui a été retenu pour la période 1968-1975 (soit 2 % par an).

A partir de 1975, la population croîtrait environ de 20.000 habitants par an pour approcher les 1.400.000 habitants de 1985. Cela correspond à un léger ralentissement du taux de croissance au fur et à mesure que l'on se rapproche de la capacité totale des sites urbanisables de la zone Sud-Est.

En ce qui concerne l'emploi, les objectifs sont plus ambitieux. L'augmentation nécessaire du taux d'activité conduit à prévoir un taux de croissance de l'emploi plus élevé que celui de la population (environ 2,1 % par an entre 1968 et 1985 au lieu de 1,3 % entre 1954 et 1968). Il en découle un volume d'emploi de l'ordre de 420.000 en 1975 et de plus 500.000 en 1985 au lieu des 350.000 actuels.

#### **b) La zone Nord-Est**

Elle comprend les communes des programmes de modernisation et d'équipement d'Aix (89.566 habitants) et de Marignane (39.266 habitants) ainsi que celles des secteurs de Berre et de Gardanne.

De 1946 à 1968, la population de l'ensemble de la zone Nord-Est a plus que doublé, en passant de 80.000 habitants à 180.000.

Le taux de croissance démographique y est particulièrement soutenu (3,6 % par an sur plus de 20 ans). En outre l'évolution de l'emploi est très parallèle à celle de la population au niveau de l'ensemble de la zone et seuls des déséquilibres très localisés devraient être supprimés. En retenant le taux de croissance annuel de 3,6 % observé en longue période, la population de la zone devrait s'accroître de 50.000 habitants d'ici 1975 (soit une population de 230.000 habitants) et de 100.000 habitants entre 1975 et 1985 (soit 10.000 habitants par an) pour atteindre ainsi 330.000 habitants.

Pour Aix dont la croissance, bien que rapide, est légèrement inférieure à celle de l'ensemble de la zone Nord-Est, c'est un taux voisin de 3 % par an qui a été proposé et qui conduit à faire passer la population à plus de 100.000 habitants en 1975 et environ 150.000 en 1985.

Les communes du programme de modernisation et d'équipement de Marignane se caractérisent par une croissance extrêmement rapide (6 % par an entre 1946 et 1968 et même 8 % entre les deux derniers recensements). Les taux retenus pour les années à venir se situent entre 6 % et 8 %, soit un doublement d'ici 10 ans. La population proposée pour 1985 est de l'ordre de 130.000 habitants.

#### **c) La zone Ouest**

Elle comprend les communes des programmes de modernisation et d'équipement d'Arles (45.774 habitants) et de Martigues (67.974 habitants) ainsi que celles des secteurs de Salon et de Miramas - Saint-Chamas. La population de l'ensemble de la zone Ouest est de 175.000 habitants, chiffre très voisin de celui de la zone Nord-Est (180.000). Son taux de croissance annuel moyen a été de 2,6 % au cours des vingt dernières années.

Mais le développement attendu de la zone industrialo-portuaire de Fos provoquera une accélération très sensible. L'emploi qui est légèrement inférieur à 60.000 personnes devrait avoisiner les 100.000 en 1975. C'est ensuite un doublement qu'il faut envisager entre 1975 et 1985. Parallèlement la population passerait à 270.000 habitants d'ici 1975 et 500.000 en 1985.

C'est dans les communes du programme de modernisation et d'équipement de Martigues que les effets de Fos se feront le plus sentir à court et moyen termes. Le taux de croissance devrait passer de 4 % par an à 8 % au cours des quinze prochaines années, rythme comparable à celui du programme de modernisation et d'équipement de Marignane. D'ici 1975, il devrait y avoir 12 à 15.000 emplois travaillant directement sur la zone industrialo-portuaire de Fos, auxquels viendront s'ajouter les emplois induits par la croissance urbaine. La population devrait passer à 120.000 habitants en 1975 et environ 240.000 en 1985.

Les perspectives du programme de modernisation et d'équipement d'Arles sont plus difficiles à établir, car il y a une incertitude réelle sur la date à laquelle les effets de Fos s'y feront sentir avec une ampleur significative. Aussi la fourchette retenue pour 1985 est-elle très large : 70.000 à 125.000 habitants.

La même incertitude apparaît pour les communes de la zone Ouest se situant en dehors des programmes de modernisation et d'équipement, qui comptent actuellement 61.000 habitants. A l'horizon 1985, leur population pourrait osciller entre 90.000 et 130.000 habitants.

# TABLEAU RECAPITULATIF DE L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET DE L'EMPLOI DANS LES P.M.E ET L'A.M.M

ANNEES P.M.E		1946	1954	1962	1968	1971	1976	1981	1986 . H 1	1986 . H 2
		E								
P										
TP										
MARSEILLE		675 270	283 700 705 636	311 604 828 710	338 000 952 642	360 000 1020 000	410 000 1130 000	460 000 1240 000	515 000 1350 000	530 000 1400 000
			0,6	2,0	2,4	2,2	2,1	1,9	1,7	
AIX		46 053	18 000 51 503	22 694 67 943	29 000 89 566	33 000 98 000	38 000 113 000	45 000 130 000	54 000 150 000	65 000 180 000
			1,4	3,5	4,7	3,0	2,9	2,8	2,7	
ARLES		35 017	14 000 37 898	14 950 41 932	17 000 45 774	17 500 47 000	20 000 52 000	23 000 60 000	28 000 70 000	50 000 125 000
			1,0	1,3	1,5	1,4	2,0	2,2	2,3	
MARTIGUES		29 701	14 513 39 797	20 287 53 708	23 000 67 974	27 500 76 000	46 000 120 000	69 000 175 000	96 000 240 000	104 000 260 000
			3,7	3,8	4,1	3,8	9,6	7,8	6,5	
MARIGNANE (1)		11 224	7 011 16 025	10 891 24 420	18 000 39 266	19 000 46 000	28 000 66 000	39 000 95 000	54 000 130 000	58 000 150 000
			4,6	5,4	8,2	5,4	7,5	7,5	6,5	
TOTAL DES P.M.E		797 265	337 224 850 859	380 426 1016 713	425 000 1195 222	457 000 1287 000	542 000 1481 000	636 000 1700 000	747 000 1940 000	
			0,8	2,3	2,7	2,5	2,9	2,7	2,7	
A.M.M		881 801	373 000 950 968	417 753 1140 780	475 000 1350 791	510 000 1450 000	600 000 1670 000	710 000 1920 000	835 000 2200 000	
			1,0	2,3	2,9	2,4	2,9	2,8	2,7	
TA			392	366	352	355	360	370	380	

E. emploi P. population  
 TP. taux annuel de croissance de la population  
 TA. taux d'activité  
 (1) y compris Châteauneuf les Martigues

rappel livre blanc OREAM  
 1985. pop 2 300 000  
 emp 875 000

## II. - Les actions à court terme

Les perspectives de population et d'emploi à moyen terme qui viennent d'être décrites, seront utilisées pour la préparation du VI<sup>e</sup> Plan. Elles serviront notamment de base à l'élaboration des programmes de modernisation et d'équipement des agglomérations et du programme d'équipements de l'aire métropolitaine qui les complètera et les synthétisera.

Il ne saurait être question, dans cette première ébauche du schéma, d'anticiper sur les travaux qui s'effectueront au sein des Commissions locales de programmes de modernisation et d'équipement et donneront lieu à une étroite concertation avec les Collectivités locales.

Il est cependant nécessaire d'énoncer dès maintenant des actions ou mesures dont la mise en œuvre conditionne l'orientation du développement de l'aire métropolitaine marseillaise dans le sens désiré.

Dans le présent paragraphe, on rappellera d'abord certaines orientations déjà définies dans le Livre Blanc. Puis seront examinées certaines actions d'équipement et enfin des mesures d'ordre réglementaire seront proposées.

### A. — ORIENTATIONS GENERALES

La croissance de l'aire métropolitaine marseillaise sera d'abord le fruit d'une action de l'Etat, traduisant la volonté nationale d'équilibrer le développement du pays. Elle résultera aussi d'une volonté de la région de prendre en charge son avenir.

#### 1°) Le développement industriel

Un effort important sur les infrastructures de liaison et l'équipement de terrains industriels est certes nécessaire. Mais l'importance du développement prévu implique que s'y ajoutent des mesures d'incitation. Le classement en zone III d'aides à l'industrialisation de la majeure partie de la zone Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise a été décidé en 1968. Il est indispensable que cette première mesure soit suivie d'autres.

L'aide de l'Etat au bureau d'industrialisation en cours de création devrait permettre à celui-ci de mieux préciser les voies et moyens de développement industriel de la région.

Mais une action énergique s'impose aussi, visant à orienter vers la région des entreprises cherchant soit à se développer soit à se décentraliser.

La Provence en effet, n'a depuis longtemps bénéficié d'aucune mesure de ce genre, contrairement à d'autres régions et en dépit des problèmes aigus que pose une démographie galopante.

C'est en tout premier lieu sur l'implantation à Fos d'une unité sidérurgique qu'une décision est demandée.

#### 2°) Le secteur tertiaire, l'enseignement et la recherche

C'est dans ce domaine également que doit se traduire la volonté de donner aux métropoles régionales des atouts leur permettant d'équilibrer efficacement la croissance de la région parisienne.

Des actions énergiques doivent ainsi être envisagées dans des domaines qui relèvent de la responsabilité d'organismes publics et de l'Etat en premier lieu. L'installation du Centre de Recherche E.D.F. projeté à Saint-Chamas, la décentralisation de l'Institut français de recherches fruitières Outre-Mer, la création d'une Ecole de Gestion d'Entreprises et d'un Institut des Transports, devraient notamment faire l'objet de décisions rapides.

#### 3°) Le financement du développement

L'accélération prévue de la croissance de l'aire métropolitaine marseillaise, la rupture souhaitée avec le mode d'urbanisation actuel, exigent dans l'immédiat un effort financier particulier, malgré la souplesse que donnera la recherche d'un développement urbain à partir des noyaux existants.

Si les Collectivités locales sont pleinement conscientes du rôle qui leur revient dans cette tâche, il est certain qu'en l'état actuel de la répartition des ressources entre la nation et ces Collectivités, un effort important de l'Etat sera nécessaire pour faciliter le démarrage du développement, tout en permettant le rattrapage des retards accumulés.

En particulier, les règles financières spéciales mises au point pour les « Villes Nouvelles » devront être appliquées aux zones d'urbanisation préférentielle de l'aire métropolitaine marseillaise.

#### 4°) La maîtrise du sol

Le schéma ouvre de larges espaces à l'urbanisation.

L'initiative privée pourra trouver un nouveau champ d'action dans la création de zones d'aménagement concerté.

Mais prévoir qu'un terrain est susceptible d'être urbanisé ne signifie pas pour autant qu'il soit effectivement disponible, c'est-à-dire en possession d'un promoteur décidé à construire. Le rythme spontané très lent des mutations est un frein à cet égard (1).

Par ailleurs, il faut que les terrains disponibles se prêtent à un développement coordonné de l'urbanisation, minimisant le coût des équipements nécessaires.

Les incitations à l'initiative privée devront ainsi être complétées par une politique d'acquisition intéressant les surfaces nécessaires à l'implantation des grands équipements publics d'infrastructures et de superstructures, et notamment celles correspondant aux parties centrales des agglomérations.

Une politique foncière a déjà été entreprise : 10.000 hectares de zones d'aménagement différé ont été délimitées en 1967 à l'Est et à l'Ouest de l'Etang de Berre, s'ajoutant aux 3.600 hectares préexistants. A l'intérieur de ces périmètres des réserves foncières publiques ont déjà été constituées (par l'intermédiaire de la Caisse des Dépôts et Consignations notamment).

A Marseille même une politique d'acquisition foncière conjointe de la Ville et de l'Etat doit être entreprise dès 1969 en vue de préparer l'extension du centre actuel.

Il est nécessaire que cette politique soit activement poursuivie. Les réserves constituées devront être ouvertes à l'urbanisation et complétées de manière permanente.

C'est à ce prix seulement que la hausse des prix fonciers sera maintenue dans des limites raisonnables.

#### 5°) Les études

L'effort financier en matière d'équipements et la politique foncière préconisée ne trouveront leur pleine efficacité que si l'on dispose d'études solides pour les orienter.

La présentation de cette première ébauche de schéma ne doit pas être considérée comme un aboutissement mais comme un point de départ. Il ne servirait à rien d'énoncer des objectifs généraux si l'on ne définissait également les moyens nécessaires pour les atteindre.

L'effort d'études correspondant doit donc être fait :

— au niveau des agglomérations, pour les études des Schémas Directeurs d'Aménagement et d'Urbanisme (S.D.A.U.), des Plans d'Occupation du Sol (P.O.S.) et des Programmes de Modernisation et d'Equiperment qui doivent définir les conditions d'application du schéma à chaque agglomération ;

— au niveau régional pour la mise au point du Programme d'Equiperment de l'Aire Métropolitaine (P.E.A.M.) qui permettra de préciser les conséquences financières du schéma et de proposer les mesures qui en découleront.

Mais les études d'aménagement ne seront pas pour autant terminées. Tant les considérations développées au début du présent document que les résultats d'une première étude générale de la zone méditerranéenne montrent qu'un très important effort reste à faire en matière d'études régionales. Il importe de l'entreprendre rapidement.

### B. — LES OPERATIONS D'EQUIPEMENT

Un catalogue des grandes opérations liées au schéma d'aménagement a déjà été donné dans le chapitre II de cette deuxième partie. Il s'agit ici, sans anticiper sur les travaux des programmes de modernisation et d'équipement de donner une liste d'actions à court terme dont l'inscription au VI<sup>e</sup> Plan est une condition nécessaire de réalisation des objectifs du schéma.

#### 1°) Zones d'urbanisation

Il est nécessaire d'assurer dans de bonnes conditions le démarrage des opérations qui orienteront l'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise :

— extension du centre de Marseille au Nord de la Canebière, politique foncière et démarrage des opérations de rénovation,

(1) L'absence en France d'un véritable impôt foncier et la plus value continue prise par le sol, encouragent la rétention.

- structuration du développement à l'Est de Marseille,
- développement d'Aix vers l'Ouest,
- accélération du développement à l'Ouest de l'étang de Berre,
- organisation du développement à l'Est de l'étang de Berre.

## 2°) Zones d'activités

La réussite de Fos implique la création de zones d'activités destinées aux activités « entraînées » :

- à l'Ouest de l'étang de Berre, dans le cadre des plans d'urbanisme existants et en bordure Est et Nord de l'aérodrome d'Istres,
- à l'Est de l'étang de Berre, en fonction de la dynamique propre de cette zone et des besoins de desserrement de Marseille.

## 3°) Télécommunications

La résorption du retard en cette matière a déjà été mentionnée comme étant une des conditions de base du développement de la région.

Les actions à entreprendre sont :

- l'automatisation intégrale du réseau téléphonique de l'aire métropolitaine marseillaise,
- la restructuration du réseau desservant les zones Est et Ouest de l'étang de Berre (création de centres nodaux),
- le développement de la transmission d'informations à distance.

## 4°) Infrastructure de transport

Trois objectifs primordiaux se dessinent à court terme :

- permettre à la fois le succès de Fos et la diffusion de ses effets,

— assurer la cohésion de l'ensemble métropolitain et notamment entre l'Est et l'Ouest de l'aire métropolitaine marseillaise,

— permettre à Marseille de jouer son rôle propre dans cet ensemble.

Les actions nécessaires à ce point de vue sont les suivantes :

### ● à l'échelle de l'aire métropolitaine marseillaise :

- achèvement de la liaison autoroutière Marseille-Fos,
- construction d'une liaison Fos-autoroute A 7,
- aménagement des liaisons Fos-Arles-Languedoc de manière à supprimer tout goulot d'étranglement à la diffusion des effets de Fos vers l'Ouest,
- liaison Marseille - Toulon,
- liaison fluviale Marseille-Rhône,

### ● à l'échelle de Marseille :

- construction du métropolitain,
- poursuite du réseau de voies rapides (traversée de Marseille, autoroute Nord-Littoral, etc).,
- dispositifs d'échange entre moyens de transport.

## C. — MESURES D'ORDRE REGLEMENTAIRE

Préparer l'avenir implique certes avant tout des mesures dynamiques, incitatives. Ce sont en particulier celles évoquées ci-dessus. Mais il est également nécessaire d'éviter ce qui pourrait compromettre l'utilisation ultérieure de zones dont la vocation est dès à présent évidente.

A cet égard le schéma est avant tout une déclaration d'intention et une charte d'action commune à l'Etat et aux Collectivités locales, servant de cadre à l'élaboration conjointe des documents d'urbanisme communaux que sont les S.D.A.U. et les P.O.S., ces derniers étant les seuls qui soient opposables au tiers.

Cependant, dans la mesure où cela s'avérerait nécessaire, il est possible de ne pas attendre la mise au point définitive des Plans d'Occupation des Sols en faisant usage des dispositions de l'article 15 du décret n° 61-1298 du 30 novembre 1961 ainsi libellé :

« Lorsque, par leur importance, leur situation et leur affectation, des constructions contrarieraient l'action d'aménagement du territoire et d'urbanisme telle qu'elle résulte des plans régionaux de développement économique et social et des directives d'aménagement national arrêtés par le Gouvernement, le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve du respect des prescriptions spéciales ».

Les mesures à prendre devront faciliter la réalisation des objectifs généraux du schéma en confirmant les vocations des diverses zones de développement de l'aire métropolitaine marseillaise et en sauvegardant tant son cadre naturel que ses ressources propres :

1°) ménager les possibilités de développement de l'habitat. L'organisation des zones d'habitat futures deviendrait impossible si les constructions disséminées ou des installations nuisantes devaient les quadriller au préalable.

Il convient donc d'encourager la construction d'ensembles de logements cohérents, sous forme de zones d'aménagement concerté publiques ou privées par exemple.

2°) Ménager les possibilités de développement de l'industrie. Il faut éviter que l'installation d'entreprises puisse être compromise par une utilisation anarchique des zones reconnues aptes à recevoir activités industrielles. Des règles analogues à celles des zones d'habitat futures seraient, *mutatis mutandis*, à appliquer aux zones d'activités.

3°) Favoriser une utilisation optimale du rivage de la mer et de l'étang de Berre en y encourageant la construction d'installations à usage collectif et en évitant l'usage privatif.

4°) Réserver les terrains nécessaires aux grands équipements publics d'infrastructures et de superstructures.

5°) Permettre à l'agriculture de rester compétitive en lui réservant des zones homogènes bien équipées et de dimensions suffisantes.

6°) Mettre en valeur le cadre naturel en assurant la compatibilité entre son maintien et sa fréquentation par les hommes.

7°) Préserver des richesses naturelles telles que les ressources en eau.

A cet égard, tant l'exploitation et l'alimentation de la nappe de la Crau, que les conditions de rejet des eaux de diverses provenances devront être soigneusement étudiées.

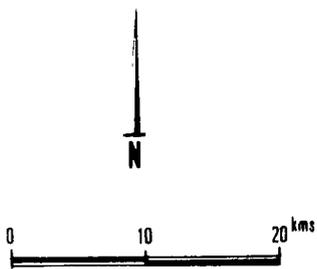
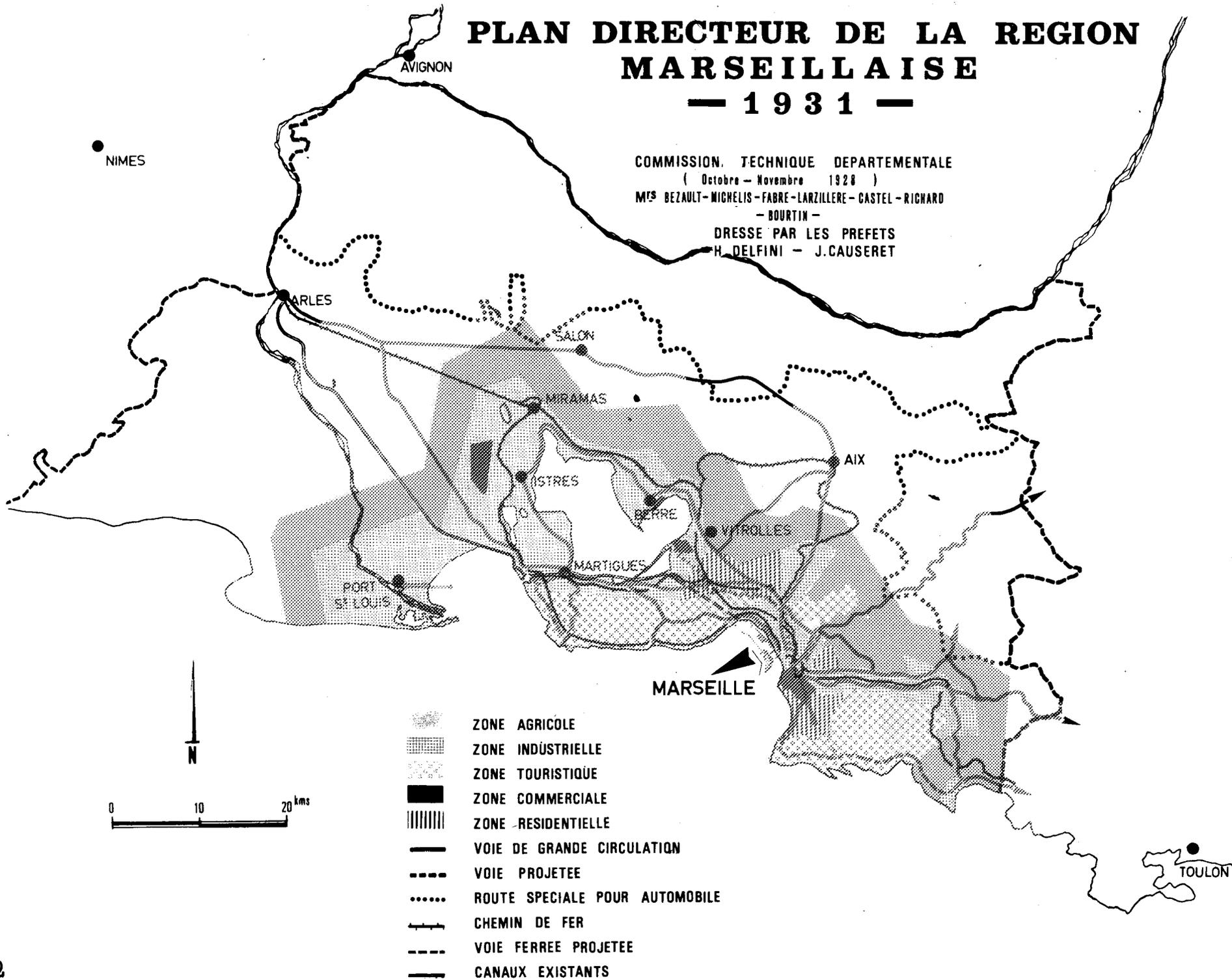
---

L'A.M.M. telle qu'il y a 40 ans on la prévoyait pour aujourd'hui.

# PLAN DIRECTEUR DE LA REGION MARSEILLAISE

## — 1931 —

COMMISSION. TECHNIQUE DEPARTEMENTALE  
 ( Octobre - Novembre 1928 )  
 M<sup>RS</sup> BEZAULT-MICHELIS-FABRE-LARZILLERE-CASTEL-RICHARD  
 - BOURTIN -  
 DRESSE PAR LES PREFETS  
 H. DELFINI - J. CAUSERET



-  ZONE AGRICOLE
-  ZONE INDUSTRIELLE
-  ZONE TOURISTIQUE
-  ZONE COMMERCIALE
-  ZONE RESIDENTIELLE
-  VOIE DE GRANDE CIRCULATION
-  VOIE PROJETEE
-  ROUTE SPECIALE POUR AUTOMOBILE
-  CHEMIN DE FER
-  VOIE FERREE PROJETEE
-  CANAUX EXISTANTS

**conclusion**

Tenter d'imaginer l'avenir pour le préparer dès à présent, c'est le but ambitieux vers lequel tendent ces premières propositions d'aménagement.

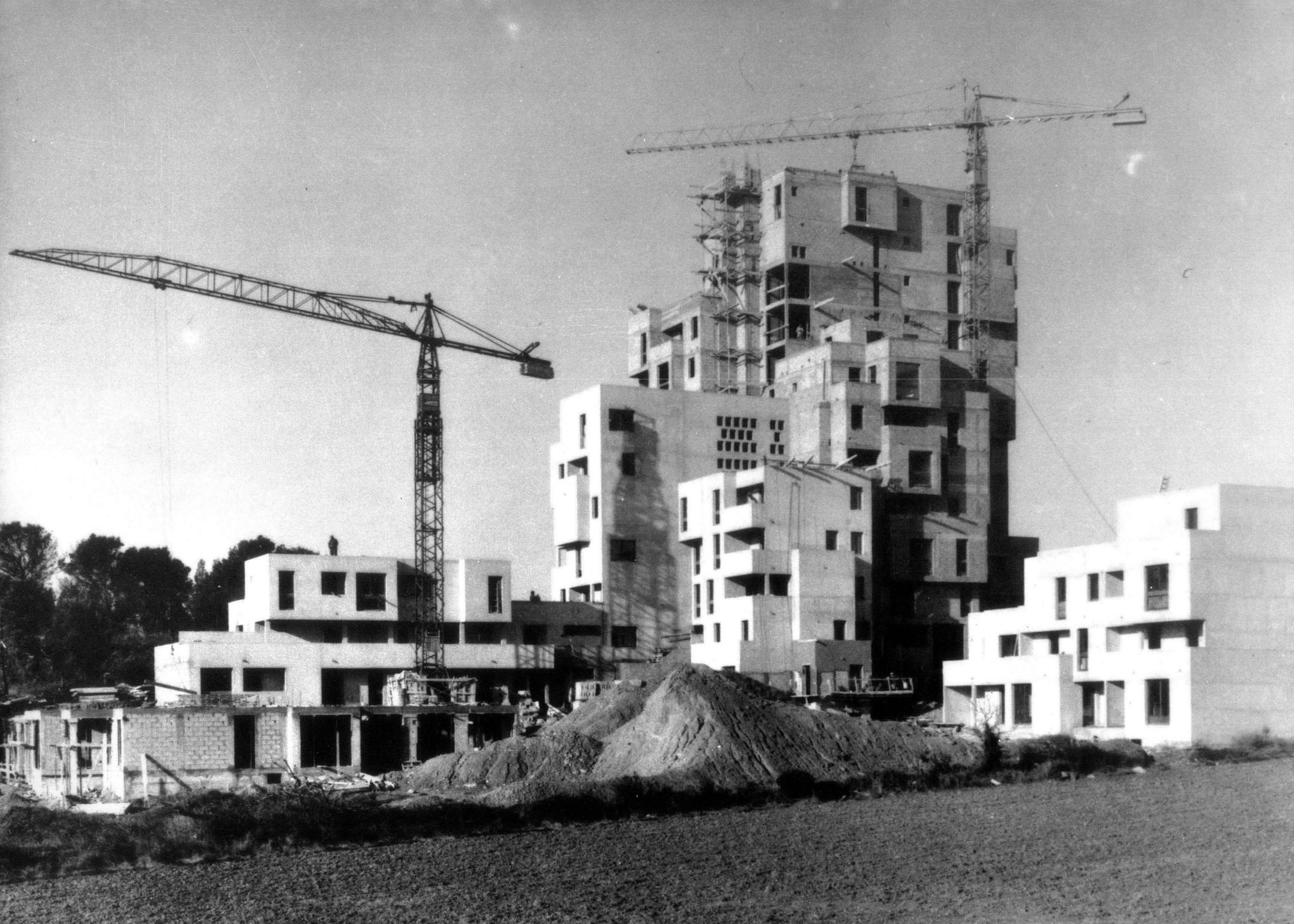
A certains, le parti proposé pourra paraître indicatif et insuffisamment volontaire. Mais il n'est pas possible dès à présent de définir de manière stricte ce que sera le futur. Que seront les aspirations des hommes en l'an 2000, quelles innovations se feront jour d'ici là ? Nous pouvons seulement l'esquisser mais non le prévoir. S'il faut dès maintenant prendre la mesure des répercussions des actions qui sont entreprises c'est pour ménager au futur la plus grande souplesse possible et non pour essayer de le contraindre. Par ailleurs, ces premières propositions ne sont qu'une étape. Peu à peu, les incertitudes présentes s'atténueront, en même temps qu'en apparaîtront d'autres lorsque de nouveaux horizons seront étudiés.

Avec la mise au point des programmes de modernisation et d'équipement d'agglomérations, du programme d'équipements de l'aire métropolitaine et des dossiers sectoriels du schéma, une

nouvelle étape sera atteinte d'ici deux ans. Elle ne sera pas la dernière ; le schéma doit être une œuvre continue.

A d'autres en revanche, le schéma pourra paraître contraignant dans les principes d'utilisation de l'espace qui sont donnés et la concrétisation qui en est proposée. C'est effectivement dans ces principes — et non dans la localisation géographique des zones de développement — que réside le caractère volontaire du parti proposé. Il ne peut en effet y avoir de société sans contrainte et l'intérêt général n'a jamais coïncidé avec la somme des intérêts particuliers.

Mais au-delà de ces contraintes, l'efficacité du schéma doit avant tout résulter de l'accord, tant des Collectivités locales et des services de l'Etat, que de l'ensemble de la population concernée, sur les objectifs de développement qu'il traduit dans l'espace. La concertation qui s'est amorcée doit être activement poursuivie et, peu à peu, le schéma d'aménagement pourra ainsi réellement devenir l'expression de la volonté de développement de la région et être pris en charge par elle.



**Avis recueillis  
lors de la consultation**

<b>I. DEROULEMENT DE LA CONSULTATION.....</b>	<b>173</b>
<b>II. AVIS EXPRIMES .....</b>	<b>174</b>
Observations de M. Félix CICCOLINI, Maire d'Aix-en-Provence, en date du 1 <sup>er</sup> octobre 1969 .....	174
Avis de M. Gaston DEFFERRE, Député-Maire de Marseille, en date du 4 octobre 1969..	174
Avis de M. Charles PRIVAT, Député-Maire d'Arles, en date du 4 octobre 1969 .....	176
Avis de M. Vincent PORELLI, Maire de Port-St-Louis-du-Rhône, en date du 8 octobre 1969 .....	177
Avis du Syndicat Mixte de Fos, en date du 13 octobre 1969 .....	186
Avis commun des Chambres de Commerce et d'Industrie de Marseille et d'Arles, annexé à l'avis du Syndicat Mixte de Fos.....	186
Avis complémentaire de la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arles, en date du 9 octobre 1969 .....	187
Observations des Organismes socio-économiques, en date du 13 octobre 1969 .....	187
Avis du Conseil Général, en date du 20 octobre 1969 .....	189
Avis du Comité de Coordination, en date du 13 octobre 1969 .....	189
<b>III. RAPPORT DU GROUPE CENTRAL DE PLANIFICATION URBAINE .....</b>	<b>191</b>
<b>IV. APPROBATION DU SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE. DELIBERATION DU COMITE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU MARDI 9 DECEMBRE 1969 .....</b>	<b>195</b>

## I. - Déroulement de la consultation

La consultation s'est effectuée en deux phases séparées par la réunion du 26 juillet 1969 du Comité de Coordination.

La première phase a suivi la décision, prise le 7 février 1969 par le Comité de Coordination, de constituer des Groupes de travail en vue de réfléchir sur les principes d'aménagement de l'aire métropolitaine, et leur traduction dans l'espace.

Trois Groupes de travail ont été ainsi créés, (1) réunissant des membres de l'O.R.E.A.M. (Comité de Coordination et Comité Technique), des représentants d'Organismes socio-économiques désignés par le Comité de Coordination, et des personnes volontaires. Après avoir examiné les problèmes d'ensemble posés par l'élaboration du schéma, il se sont spécialisés sur les trois thèmes généraux suivants :

*Groupe n° 1.* — L'aire métropolitaine dans son environnement. Incidences de la prise en compte de cet environnement sur l'organisation spatiale de l'aire métropolitaine.

*Groupe n° 2.* — Principes généraux d'aménagement. Signification du schéma à l'égard du mode de vie futur.

*Groupe n° 3.* — Aspects à moyen et court termes. Programmation du développement.

Le dossier remis aux Groupes de travail comprenait la présentation commentée de quatre exemples de schéma ainsi qu'un questionnaire destiné à faciliter la réflexion sur les critères à prendre en compte pour l'élaboration du schéma.

Les Groupes de travail se sont réunis aux dates suivantes :

*Groupe n° 1* : les 21 avril, 22 mai et 14 juin.

*Groupe n° 2* : les 5 mai et 20 juin

*Groupe n° 3* : les 9 mai et 26 juin.

Les résultats de leurs premières réflexions ont été soumis au Comité de Coordination de l'aire métropolitaine marseillaise le 26 juillet 1969. Lors de cette réunion le Comité a retenu le principe de la présentation rapide d'un schéma utilisant largement ces réflexions.

La deuxième phase a consisté en la consultation sur le projet de schéma élaboré après le 26 juillet et présenté par le Comité Technique au Comité de Coordination le 26 septembre 1969.

Le projet a été soumis :

— aux Maires des 59 communes de l'aire métropolitaine marseillaise par les soins de leurs représentants au Comité de Coordination. Sous l'égide de ces derniers, diverses réunions cantonales se sont tenues, au cours desquelles le projet a été présenté et commenté ;

— à divers organismes socio-économiques de l'aire métropolitaine marseillaise, lors de réunions organisées à la Préfecture les 30 septembre et 13 octobre 1969 ;

— au Syndicat mixte pour l'Aménagement et l'Équipement de la Région du Golfe de Fos qui l'a adopté en assortissant son avis des observations formulées par certains de ses membres ;

— au bureau de la C.O.D.E.R.

Lors de sa réunion du 13 octobre 1969, le Comité de Coordination a, à la majorité absolue de ses Membres, adopté le projet de schéma sous diverses réserves.

Le 20 octobre, la majorité du Conseil Général s'est prononcée dans le même sens en reprenant à son compte les observations du Comité de Coordination.

Après achèvement de la consultation au plan local, les premières propositions de schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise ont été approuvées en Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire le 9 décembre 1969.

(1) Leur composition est donnée en annexe.

## II. - Avis exprimés

### A. — OBSERVATIONS DE M. FELIX CICCOLINI MAIRE D'AIX-EN-PROVENCE EN DATE DU 1<sup>er</sup> OCTOBRE 1969

1°) D'une façon générale, il faut mettre l'accent sur la nécessité de prévoir pour les agglomérations dont la population va augmenter (ce qui est le cas pour Aix) le développement rapide et cohérent d'un réseau d'infrastructures et des équipements.

2°) La Ville d'Aix étant le centre de la zone Nord-Est de l'O.R.E.A.M., il est indispensable de prévoir des voies de liaison rapides entre Aix et les autres villes : Berre, Martigues, Fos, Gardanne et l'aérodrome de Marignane notamment.

3°) Il y a lieu de noter que la zone de loisirs de l'Arbois va être utilisée non pas seulement par la population aixoise, mais par la population de l'aire métropolitaine. Le spectacle de nos routes actuellement déjà encombrées par les automobilistes se rendant vers des lieux de détente (bords de mer, route des Alpes), les samedi et dimanche donne un avant-goût de ce que pourra être le trafic vers le plateau de l'Arbois. Il est donc nécessaire de prévoir, vers cette zone de loisirs, non pas une simple liaison mais un couloir de liaisons.

4°) La rédaction de la dernière phrase de la page 129 ne me paraît pas devoir être maintenue. En raison de l'importance à Aix des installations universitaires, le développement urbain doit se plier dans une certaine mesure aux nécessités des équipements universitaires. L'arrêté ministériel du 29 mai 1969 a prévu 43 unités d'études et de recherches rattachées aux universités d'Aix-Marseille. 20 de ces unités sont installées à Aix, 20 à Marseille, 2 à Avignon, la dernière étant située à Saint-Denis de la Réunion.

Il me paraît essentiel que cette confirmation de la vocation universitaire de notre ville soit expressément manifestée sur la planche 38 sur laquelle, au droit de la zone urbaine d'Aix, il convient de mentionner le nombre d'étoiles correspondant aux 20 unités d'études et de recherches telles qu'elles se développeront ultérieurement.

5°) La question de l'aérodrome de Puyricard est délicate. Très certainement pour de nombreuses, de très nombreuses années, l'aérodrome des Milles pourra satisfaire aux besoins. Il est à ma connaissance que l'usage de l'avion particulier ou de l'hélicoptère mettra encore longtemps avant de se généraliser, ne serait-ce qu'à cause de son coût. Economiquement, il y a erreur à

geler des terrains pendant des vingtaines d'années. Les terrains de Puyricard sur lesquels est envisagée la construction d'un aérodrome se trouvent hors du circuit économique depuis de nombreuses années, et il n'y a aucun projet de construction.

En raison de l'atteinte qui est ainsi portée aux droits des propriétaires et de l'erreur économique que constitue l'établissement prématuré d'une servitude de cette nature, je pense qu'il n'y aurait pas lieu de la maintenir.

### B. — OBSERVATIONS DE M. GASTON DEFFERRE DEPUTE-MAIRE DE MARSEILLE EN DATE DU 4 OCTOBRE 1969

Je tiens tout d'abord à souligner qu'il s'agit d'une étude sérieuse qui paraît avoir été faite avec une excellente connaissance de la situation régionale.

Le schéma confirme, en particulier, le principe de Marseille métropole d'équilibre et de l'aménagement de la région autour de ce pôle. Il met l'accent, à juste titre, sur l'interdépendance de Marseille et de toute la région et sur les nécessités d'une coopération intercommunale.

Cependant cette étude soulève un certain nombre de remarques de principe et de détails :

#### 1°) Observations de principe

1) Le problème essentiel du financement des équipements de la région est à peine esquissé.

Le rapport se contente de considérer qu'il est souhaitable que les collectivités locales disposent des ressources nécessaires ; d'autre part, que l'aide de l'Etat est trop axée sur la région parisienne.

Or il est certain que le volume des équipements urbains qui devront être réalisés avant l'an 2000 simplement pour suivre la poussée démographique excéderont de loin les possibilités des finances locales telles qu'elles sont organisées par la législation actuelle.

Seule la transformation complète des finances locales peut permettre aux communes intéressées d'assurer leur participation au développement prévu par les hypothèses de l'O.R.E.A.M.

Il ne suffit d'ailleurs pas de réformer les finances locales. Il faut aussi que soient définies clairement les rapports entre l'Etat et les collectivités locales et la participation de l'Etat dans la réalisation des projets dont certains sont considérés d'intérêt national.

Sans cela les conclusions de l'O.R.E.A.M. resteront sans portée pratique et constitueront une simple déclaration d'intention.

2) Le schéma n'évoque nullement la base même du problème qui est le rôle des collectivités locales dans la préparation de leur propre devenir.

Doit-on admettre que c'est l'Etat, par l'intermédiaire des O.R.E.A.M. qui est pratiquement le maître absolu des études et de la préparation des options, les collectivités locales n'ayant, par l'intermédiaire des Comités de Coordination, qu'un rôle consultatif ?

Ce n'est pas ce qu'a prévu la loi foncière qui stipule, en particulier dans son article 12, que les schémas directeurs et les schémas de secteurs sont élaborés conjointement par les Services de l'Etat et les communes intéressées.

3) Dans l'exécution du schéma, le rôle de Marseille et des autres noyaux urbains n'est pas précisé. Il est certain que pour un aménagement de zones aussi vastes, les structures communales actuelles seront dépassées et qu'il conviendra de créer des super-collectivités chargées des grands problèmes d'aménagement.

La création d'une nouvelle collectivité et ses règles de fonctionnement devront commencer à faire l'objet d'études préliminaires.

4) Le schéma souligne l'importance de la constitution de réserves foncières. Il faut préciser qu'à l'intérieur de la ville de Marseille les dernières acquisitions foncières possibles devront être réalisées au plus tard au cours des dix années à venir. Il sera ensuite trop tard pour constituer les réserves nécessaires d'ici l'an 2000.

Encore faudra-t-il que la ville de Marseille puisse obtenir les subventions dont elle a besoin, ce qui n'est pas le cas actuellement.

En outre, une véritable modification de la politique foncière devrait nécessiter la solution des trois problèmes suivants :

- a — financement ;
- b — amélioration des procédures ;
- c — plafonnement des prix et suppression de la spéculation.

## 2°) Observations de détail

1) Le schéma prévoit le renforcement du rôle actuel du centre de Marseille et son extension vers le Nord. Le centre de la ville ne pourra, en raison de sa superficie, absorber la totalité du secteur tertiaire qui se créera avant l'an 2000 : il conviendrait de chercher, dès à présent, l'implantation de centres secondaires, en particulier dans le Nord et le Sud de la ville.

Mais en l'état actuel de la situation, il est absolument impossible de disposer des sommes nécessaires pour assurer le financement des opérations de ce genre qu'il faudrait pourtant entreprendre dès maintenant (page 127, point B).

2) Le schéma souligne l'importance pour l'aire métropolitaine de la rénovation du centre de Marseille qui doit devenir le support des services supérieurs. Ici encore il faut rappeler que les opérations nécessaires attendent d'être financées pour pouvoir être entreprises (page 142, B, point 2).

3) Le schéma reconnaît que certains déséquilibres dans la répartition des crédits d'équipement doivent être corrigés (Paris consomme 57 % des crédits d'équipement pour une population qui représente 27 % de la population totale) (page 144, b, paragraphe 3).

4) Le schéma prévoit la création de Centres Universitaires nouveaux dans l'aire métropolitaine marseillaise, tant à l'Est qu'à l'Ouest de l'étang de Berre. Or, l'Etat ne dispose pas des crédits nécessaires pour faire face aux besoins de la population scolaire, ni pour le primaire, ni pour le secondaire, ni pour le supérieur et le technique. Les besoins augmentant chaque année, on peut se demander comment seront dégagées les ressources pour réaliser les investissements souhaités (page 147, B, paragraphe 5).

5) La création de plusieurs aéroports réservés à l'aviation d'affaires est envisagée sur des sites éloignés de Marignane. Or, j'ai l'honneur de vous rappeler qu'il avait été décidé que ces aéroports seraient tout près de ceux des lignes nationales et internationales pour éviter les pertes de temps qui rendent sans intérêt l'utilisation des petits avions (page 149, 3°, paragraphe 5).

6) Le schéma indique que la construction de lignes de métro, en plus de celles prévues, devrait être étudiée. Si cette idée est intéressante, il faut préciser que le projet actuel n'est pas encore financé. De plus, le schéma ne prévoit rien pour résoudre le problème existant des transports urbains, en particulier la création de places de stationnement en nombre suffisant (page 151, 5°, point C).

Le problème du parking nécessite une étude particulière et il convient de souligner aujourd'hui que l'Etat se refuse pratiquement à subventionner toute construction de ce genre, interdisant, de ce fait, le financement public puisque aucun emprunt ne peut être contracté à la Caisse des Dépôts et Consignations.

En raison du manque d'intérêt des organismes privés la plupart des villes ne peuvent réaliser les parkings dont elles ont besoin.

7) Le taux de croissance de l'emploi est envisagé comme devant être le double de celui observé entre 1954 et 1968. Cela suppose non seulement que les installations industrielles autour du Golfe de Fos seront construites, mais aussi que la politique générale aura permis de sortir de la crise économique et sociale.

D'autre part, en ce qui concerne la localisation de l'emploi, on devrait mettre à l'étude le système dit de la journée continue (page 156, A, paragraphe 5).

8) Le schéma prévoit des actions dont la mise en œuvre conditionnera l'orientation du développement de l'aire métropolitaine marseillaise. En particulier il envisage des actions économiques et financières plus énergiques dans les secteurs qui relèvent de la responsabilité propre de l'Etat.

A noter que parmi les investissements à réaliser rapidement, ne figure pas celui ayant trait à la création de « l'accélérateur de particules » que le C.E.R.N. envisagerait de construire au Luc.

### **C. — OBSERVATIONS DE M. CHARLES PRIVAT DEPUTE-MAIRE D'ARLES**

1°) L'esquisse 2000 du schéma d'aménagement prévoit bien à Arles un « grand équipement universitaire » ou « centre de recherches ». Mais ce Centre Universitaire ne figure pas sur l'esquisse 1985.

Pourtant, celle-ci prévoit pour Arles un développement important correspondant à une hypothèse volontariste et il y a donc là une sorte de contradiction.

Aussi, je demande que l'indication d'un « grand équipement universitaire » ou « centre de recherches » soit portée à l'esquisse 1985.

2°) Je demande que la zone industrielle de Fos soit prolongée en direction de Mas-Thibert, en bordure du canal d'Arles à Bouc.

3°) Je considère comme éminemment souhaitable que soit portée sur les documents l'indication de la deuxième déviation routière, (avec troisième pont sur le Rhône), envisagée au Sud d'Arles, et dont a tenu compte le nouveau schéma directeur d'aménagement de cette ville. Seule, cette voie constituerait une véritable déviation, alors que la déviation de la R.N. 113 en voie de réalisation à partir de Saint-Martin-de-Crau, ne peut avoir que le caractère d'une transversale provisoire. Il est bien évident, en effet, que le développement important prévu pour la région d'Arles nécessitera cette grande voie d'évitement.

4°) Je souhaite que soit indiqué le prolongement de la deuxième darse du Port de Fos-sur-Mer jusqu'au Rhône, pour assurer une liaison indispensable en fonction de l'aménagement de ce fleuve et de son importance économique.

5°) Il me paraît nécessaire de porter sur les documents le pont projeté sur le Rhône entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône et dont le Conseil Général a adopté le principe et doit décider prochainement la réalisation. Il s'agit d'un ouvrage essentiel pour le développement économique de la région intéressée et il serait bon de le mentionner.

6°) Enfin, je crois qu'il serait opportun de prévoir l'implantation entre Arles et Tarascon d'un aéroport. En raison du développement de l'aviation d'affaires et étant donné l'importance que doit prendre Arles au point de vue industriel et au point de vue économique, il semble indispensable de prévoir un tel aéroport, qui pourrait être d'une catégorie modeste sans doute, mais dont la nécessité me paraît évidente.

7°) Au point de vue des liaisons ferroviaires, je demande que soit réalisée une jonction de la zone de Fos à la grande ligne LYON-MARSEILLE, par un tracé direct Sud-Nord qui aboutirait aux environs de RAPHELE-LES-ARLES et ne nécessiterait pas plus de 25 km de ligne. Cette nouvelle ligne faciliterait l'expédition vers le Nord et l'Est de la production de Fos, en économisant un trajet de plusieurs dizaines de kilomètres.

Dans l'immédiat, je demande que soit réalisé le « bouclage » de la ligne du littoral Fos-Miramas-Marseille avec la ligne Port-Saint-Louis-du-Rhône - Arles.

## D. — OBSERVATIONS DE M. VINCENT PORELLI MAIRE DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

### 1. — LES MODALITES

En tout état de cause le « Comité de Coordination » n'est pas une véritable « instance de concertation avec les collectivités locales » comme cela est écrit page 2 du document O.R.E.A.M. Cela a été traité en son temps, et il apparaît que ce Comité joue le rôle de paravent à des méthodes technocratiques, quelles que soient la compétence et la bonne volonté des techniciens du groupe permanent de l'O.R.E.A.M. (Et nous ne mettons en cause ni l'une, ni l'autre). Les expositions cantonales ne sont que le prolongement de cette politique du paravent, car elles visent à obtenir une approbation hors des instances régulièrement élues.

La création de syndicats intercommunaux où les collectivités locales contrebalanceraient le « monopole technique » d'organismes de l'Etat (tel l'O.R.E.A.M.) est plus que jamais à l'ordre du jour si l'on veut réaliser un équilibre dans la concertation entre l'Etat et les collectivités locales, et si l'on veut donner au « CONJOINTEMENT » de la Loi d'Orientation Foncière un contenu démocratique et constructif. Sans cela, cet adjectif « conjointement » n'a aucune signification et son contenu reste formel et superficiel. Et d'ailleurs les groupes de travail n'ont-ils pas souligné la nécessité d'une coopération intercommunale ? (page 114).

Quant aux « groupes de travail » eux-mêmes, créés par l'O.R.E.A.M., ils ressemblent étrangement, par leur composition et leur structure, aux assemblées que prétendait mettre en place la « Réforme régionale » repoussée par le référendum d'avril dernier. Même s'ils ont été parfois un lieu d'échanges de vues intéressants, ils ne sauraient remplacer les assemblées souveraines élues au suffrage universel. Il n'y a pas de raison qu'un groupe professionnel soit représenté deux fois ! :

— une fois par la voie du suffrage universel, puisque ses représentants usent eux aussi du droit de vote et du droit à l'éligibilité,

— une autre fois par la présence dans des « groupes de travail ».

En outre les « groupes professionnels » risquent fort de se déterminer sur certaines questions bien plus en vue de satisfaire des intérêts égoïstes de classe que de répondre à l'intérêt général. C'est le cas, par exemple, lorsqu'ils disent que « la mobilité professionnelle facteur de dynamisme économique, ne doit pas être entravée ». Ce qui est appelé pudiquement « mobilité professionnelle » revient à maintenir une certaine quantité de

chômage pour mieux peser sur les salaires et freiner les luttes revendicatives des travailleurs.

Il faut enfin rappeler que le « Livre Blanc », point de départ du présent travail, s'est attiré les plus expresses réserves de la part des élus locaux, et qu'en fait il n'a été approuvé que par l'Administration. Ce fait à lui seul enlève malheureusement beaucoup de valeur aux travaux relatifs à l'établissement du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, quelle que soit la qualité de ces travaux. Les faiblesses du « Livre Blanc », qui sont surtout d'ordre économique, se retrouvent donc dans les travaux actuels.

### 2. — QUELQUES INTENTIONS LOUABLES

Quelques intentions très louables, déjà apparues dans les travaux précédents, sont maintenues dans le présent travail. On ne peut qu'approuver les points suivants :

a) souci de l'équilibre emploi-habitat et de la réduction du temps de déplacement pour se rendre au travail (pages 85 et 112).

Mais alors toutes les conséquences doivent en être tirées en ce qui concerne la localisation des activités et des emplois. Il ne faut pas de « villes dortoirs » et pour cela prévoir des zones d'activités dites banales et non polluantes à proximité des agglomérations. Les groupes de travail ont insisté à ce sujet (page 115). Or nous verrons plus loin que dans le schéma proposé certaines villes sont dépourvues de ces zones d'activités.

b) accent mis sur l'accroissement et le perfectionnement des transports en commun.

c) nécessité d'appropriation collective des espaces de loisirs, notamment de ceux du bord de mer.

Nous approuvons chaleureusement cette dernière option, tout en remarquant que pour l'instant les collectivités locales n'ont pas été dotées de moyens financiers permettant l'élimination de l'appropriation privée des espaces de loisirs : la côte à Carry-le-Rouet a été totalement accaparée par des privés, et récemment la société AMEROVE, qui a acheté pratiquement la quasi totalité du territoire de la commune du Rove, a bénéficié de l'appui de l'administration.

d) autre principe : refus de ségrégation sociale. C'est excellent d'y avoir pensé. Mais le schéma d'aménagement n'y suffira pas. D'autres conditions doivent être remplies, qui touchent à toute la politique du logement, au mécanisme de financement, et à l'aide que recevra le logement social en matière de financement.

Il y a donc de *très bonnes intentions* dans les principes d'aménagement urbain soumis à notre examen, mais il est bon de dire que se posera *aussi* le problème des *moyens* de les réaliser. Ces *moyens*, nous le savons, ne relèvent pas de la compétence des techniciens de l'O.R.E.A.M., et ces derniers ne doivent pas voir un reproche à leur endroit chaque fois que ce problème est soulevé ; ils sont eux-mêmes prisonniers d'un système dont ils ne peuvent maîtriser toutes les données.

### 3. — DES AMELIORATIONS ET PLUS DE REALISME

Relativement aux travaux précédents, et surtout par rapport au « Livre Blanc », des améliorations apparaissent dans le sens d'une plus grande souplesse et de plus de réalisme. C'est que les faits sont têtus et contraignants ! La technocratie est bien obligée de se débarrasser de quelques utopies au contact des réalités, même si elle se heurte encore à pas mal de contradictions.

Citons les principaux progrès, si incomplets soient-ils :

#### 1°) Tenir compte des possibilités financières (page 15)

Mais la partie consacrée plus loin à cette excellente intention est loin d'y répondre. Néanmoins cela constitue un progrès et il est bon de souligner ici que le Schéma Directeur de la Région Parisienne, pour ne pas avoir voulu aborder en son temps le problème posé par les *moyens financiers*, reçoit en ce moment une application toute différente de celle qui était prévue, sur la base du laissez-faire accordé à de puissants promoteurs privés et à des groupes financiers.

#### 2°) Idée de « fourchette » de développement et d'étapes intermédiaires avant l'an 2000 (page 15)

Cette idée est assortie de l'intention de ne s'en tenir en matière d'urbanisation qu'à ce qui apparaît probable à court et moyen terme. Les incertitudes sont rejetées vers le long terme, compte tenu des imprévus d'ordre économique, que l'on admet enfin en toute clarté maintenant. Ces intentions confèrent au schéma d'aménagement plus de réalisme et toute la souplesse souhaitable. Cela est une bonne chose et nous en prenons acte en remarquant que dès lors, en toute logique, l'*option* « *Villes nouvelles* » ne peut être que rejetée vers le long terme, et uniquement au cas où en serait alors démontrée la nécessité. Nous n'en sommes pas là !

#### 3°) Prise de conscience plus affinée des grandes incertitudes frappant le développement de l'aire marseillaise

Ces incertitudes sont affirmées à plusieurs reprises, et un effort est fait pour en tenir compte. Il le fallait bien car d'ores et déjà les prévisions du « Livre Blanc » sont infirmées. C'est ainsi que la prévision d'emplois de l'aire marseillaise pour 1985 est maintenant inférieure de 40.000 au 875.000 indiqués par le « Livre Blanc ». N'avions-nous pas dit dès sa parution que le « Livre Blanc » était volontairement optimiste pour donner l'illusion que le régime politique et économique actuel est capable de résoudre dans l'ordre les grands problèmes économiques et d'aménagement posés au pays ? En réalité un régime fondé sur la course au profit ne saurait promouvoir une véritable planification économique et urbaine. Pour l'instant les choses en sont là, c'est un fait démontré, et on ne peut que comprendre, même en le déplorant, que le schéma d'aménagement en tienne compte.

Dans le même ordre économique, le document proposé à notre examen constate (page 32) que la région marseillaise pour l'instant assume essentiellement une *fonction de transit*, peu génératrice d'activités. Des études entreprises par des communes avaient fortement souligné cette donnée si importante (études ORGECO pour Port-St-Louis-du-Rhône et Martigues) et que le « Livre Blanc » avait sous-estimée. Cela prouve l'importance de *sérieuses études économiques* sérieusement accrochées au réel. Nous reviendrons sur ce point capital.

#### 4°) Meilleure prise en compte de l'environnement,

tant de l'environnement régional (région Provence - Côte-d'Azur ; Languedoc - Roussillon) que de l'environnement plus lointain (Italie du Nord - Europe du Nord-Ouest).

La quasi absence de liaisons, actuellement avec l'Italie est soulignée et il est enfin affirmé fortement que le rôle de Fos ne s'exerce pas à l'échelle de l'aire marseillaise, mais à celle de la zone méditerranéenne française. (Les études faites par la commune de Port-St-Louis-du-Rhône ont fortement démontré cette idée, la municipalité a eu fréquemment l'occasion de la développer, ce qui prouve, — à cette occasion comme à bien d'autres — l'aptitude des collectivités locales à aborder les grands problèmes qui concernent leur développement).

Mais en présence de cette prise de conscience relative à l'environnement, on se demande pourquoi n'est pas posée en toute clarté la question relative à la liaison *Méditerranée - Mer du Nord* à grand gabarit. Le document laisse même croire à la page 102 que cette liaison sera chose faite à la fin du V<sup>e</sup> Plan, alors qu'elle dépassera tout juste Lyon et ne sera assurée ni avec le Rhin ni avec la Meuse !.. Nous reviendrons sur cette affaire, mais une telle lacune est extrêmement grave et préjudiciable à la réussite de l'industrialisation du golfe de Fos.

#### 5°) La stratégie,

plus ou moins volontariste, *du développement est évoquée*, et cela est positif sous réserve qu'elle soit dotée des *moyens financiers* adéquats et correspondants, ce dont n'est pas capable, pensons-nous, le pouvoir actuel (politique d'austérité actuelle).

Sous réserve que soit réalisée réellement et pas uniquement sur le papier, la liaison Méditerranée - Mer du Nord, nous donnons préférence à la « *stratégie incitative* » de la planche 8, plus favorable et plus dynamique que la « *stratégie d'accompagnement* ».

La « *stratégie incitative* » selon la planche 8, comporte la réalisation de l'autoroute Est-Ouest.

#### 6°) Souci plus affirmé de renforcer et protéger les zones agricoles les meilleures,

et notamment de ne pas les amoindrir par des implantations anarchiques d'habitat et d'industries. C'est là aussi une intention très louable. Mais on peut se demander quels en sont les moyens dans notre régime dit « *de libre entreprise* » ?.. On peut citer à ce sujet quelques précédents très inquiétants, pris en région parisienne, où l'appétit spéculatif l'emporte sur la rationalité et la sauvegarde de l'intérêt général. Exemple :

Le Schéma Directeur de la région parisienne ne prévoyait aucune urbanisation sur les excellents terrains agricoles qui bordent l'autoroute du Nord et l'aéroport Nord de Roissy-en-France. Or en ce moment même de puissants promoteurs privés achètent ces terrains et y lancent des opérations d'aménagement urbain !

Telles sont les principales améliorations que nous avons décelées dans le document proposé. Si nous avons souligné leurs aspects contradictoires ce n'est pas pour mettre en cause la compétence des techniciens du groupe permanent de l'O.R.E.A.M. qui méritent, au contraire, d'être félicités. Ils ne sont pas responsables de contradictions ou impossibilités qui résultent de l'ordre économique et social présent.

## 4. — AUTRES REMARQUES

### 1°) Capacité du site

Comme lors des travaux précédents la capacité actuelle d'accueil a été déterminée par confrontation entre deux séries de données :

a) les principes d'utilisation de l'espace, tels que les explicitent les contraintes physiques naturelles (relief, vents, zones agricoles, zones d'espaces verts à sauvegarder) ;

b) la capacité d'accueil théorique des périmètres d'agglomération résultant des plans d'urbanisme approuvés, en cours d'approbation, ou à l'étude.

Les principes d'utilisation de l'espace appellent peu de remarques. Par contre, les plans d'urbanisme, même approuvés, n'apportent pas la plus grande rigueur en ce qui concerne la capacité d'accueil des sites. Ils ont été établis ou étudiés en sous-estimant, — eux aussi — les faits économiques, et en un temps où les grandes options d'aménagement (Golfe de Fos - liaison Rhône-Rhin) étaient inexistantes ou insuffisamment établies. Ces plans d'urbanisme ne traduisent pas, pour la plupart *les capacités réelles des sites*, et encore moins les potentialités de développement des diverses communes.

Il est indispensable que la capacité des sites qui entourent les noyaux urbains actuels soit étudiée commune par commune. Et cette capacité d'accueil doit être analysée dans l'optique d'une urbanisation *par extension des noyaux urbains actuels*, et non en vue de déclarer a priori qu'une « *ville nouvelle* » est nécessaire. Il est en effet trop commode d'affirmer préemptoirement, comme l'a fait la première version du « *Livre Blanc* », que les communes sont incapables d'offrir aux populations des structures d'accueil suffisantes. Car cette capacité est déterminée en premier lieu par l'octroi de *crédits suffisants*. Une telle étude du site a peut-être été faite, mais elle ne figure pas aux dossiers soumis à notre examen, dans la forme où nous le souhaitons.

### 2°) Les tendances passées de l'accroissement démographique

Il est bon de faire le point des tendances à l'accroissement des diverses agglomérations à partir des données démographiques récentes de chacune d'elles, afin de pouvoir ensuite établir la cohérence entre ces tendances et les hypothèses d'aménagement étudiées. La méthode est louable. Mais les tendances

à l'accroissement observées ces dernières années appellent de sérieuses réserves :

— elles ont été soumises à des aléas : par exemple l'arrivée des réfugiés d'Algérie ;

— les variations — plutôt défavorables, — de la conjoncture économique locale.

La sous-estimation des faits économiques et géographiques conduit à ne voir que les apparences des choses, et à sous-estimer des potentiels de développement qui ne demanderaient qu'à se manifester si les conditions en étaient réalisées.

La simple extrapolation des tendances d'accroissement constatées mérite donc quelques correctifs.

Au total les possibilités d'extension des agglomérations existantes, surtout dans la zone Ouest de l'étang de Berre, sont grandes, et fort justement le document retient que pour cette zone les tendances actuelles seront fortement renversées du fait de l'aménagement du golfe de Fos.

### 3°) La notion de « sites ouverts » et « sites fermés »

est très riche de signification dans le cas de l'aire marseillaise, cela est indiscutable. Mais elle mérite d'être plus nuancée dès que l'on descend au niveau de chacune des agglomérations actuelles. Exemple :

Port-St-Louis-du-Rhône est un site fermé dans sa localisation et sa structure actuelle. Mais il l'est de moins en moins au fur et à mesure qu'on en déplace le centre de gravité vers le Nord. Il devient alors un site « semi-ouvert » permettant des perspectives de développement. Mais alors doit être rejetée l'idée d'un prolongement vers le Nord et jusqu'au Rhône de la darse n° 2. Or cet ouvrage figure encore sur des plans, de ci et là. Enfin la fermeture de Port-St-Louis-du-Rhône serait atténuée par un ouvrage de franchissement du Rhône.

### 4°) Aspects économiques

Mais comme pour le « Livre Blanc », et comme pour toutes les prévisions d'aménagement faites sous le régime actuel, les principales faiblesses du schéma sont d'ordre économique.

Dans l'aire marseillaise comme ailleurs, il n'est pas inutile de se poser la question de savoir quel est le moteur principal du développement urbain.

Il est exact de dire qu'à notre époque l'accroissement des populations des grandes agglomérations est davantage le fait du développement des *activités dites tertiaires* que celui des industries. Mais on ne saurait oublier que la base de toute économie reste les *activités productives*. Une production industrielle, et tout particulièrement dans les industries de pointe (chimie, électronique, par exemple) provoque aux alentours un foisonnement d'activités commerciales, d'activités de services, de recherche et de formation, répand un pouvoir d'achat qui stimule les nombreux secteurs d'activités de consommation. Ce foisonnement au bout d'un certain temps fait vivre plus de personnes actives que la production initiale elle-même. C'est un phénomène d'induction économique. Mais l'ampleur de ce foisonnement est déterminée en premier lieu par la qualité, la taille et la nature des activités productives de base. Or, ces dernières sont fort mal connues pour ce qui est de la région marseillaise. Quelles industries de base vont s'implanter dans le golfe de Fos?.. Nous en sommes toujours au stade des hypothèses, et pour l'instant la situation de l'emploi, au sein de la population *actuelle* de notre région, ne cesse de se dégrader. Une zone de Fos à dominante pétrolière ne produirait pas la mutation permettant de stopper, puis de redresser cette situation.

L'hypothèse démographique retenue par l'étude du schéma d'aménagement (3.200.000 habitants), est donc une hypothèse gratuite, découlant du « Livre Blanc » où déjà n'étaient avancés que les chiffres les plus optimistes pour l'an 2000.

Il en résulte que les études qui ont précédé le présent travail ont manqué de réalisme et de prudence. Elles n'ont de valeur que méthodologique ; c'est un exercice de réflexion pure, détaché des réalités économiques. Certes, faudrait-il alors ne rien faire sous prétexte que de graves inconnues demeurent dans le domaine économique ? Certainement pas. Dans le monde moderne, les collectivités locales, les aménageurs et les urbanistes ne doivent pas se laisser surprendre par l'événement. Mais ils le seront à coup sûr s'ils figent leurs travaux sur une *unique hypothèse*, choisie la plus forte.

Il est souhaitable par conséquent, que les études d'aménagement de l'aire marseillaise soient faites également pour quelques autres hypothèses économiques et démographiques plus modérées. Nous ne serions pas surpris qu'alors certaines options — comme par exemple celle des « villes nouvelles » — ne soient plus indispensables, encore que les présents travaux soient devenus plus prudents et modérés à ce sujet, nous l'avons dit précédemment.

## 5°) Cas particulier des activités tertiaires : Marseille - Ville tertiaire ?

L'évolution de Marseille intéresse toute la région marseillaise.

### a) La vocation tertiaire

Le schéma est fort discret sur l'avenir économique de la ville de Marseille. Il se contente de dire que Marseille est le « cœur de la métropole », que des « services supérieurs » sans autre précision, y seront implantés, et nul ne sait combien d'emplois cela entraîne. Certes des zones d'activités sont prévues, mais de faible superficie en regard de la surface urbanisée. Et lorsque les fonctions portuaires sont traitées (page 147) il n'est pas fait allusion aux installations portuaires de Marseille. Silence à ce sujet. Par contre, on envisage le rétablissement du tunnel du Rove, mais uniquement pour transports en commun sur voie d'eau !

L'une des options les plus affirmées du « Livre Blanc » est la *vocation tertiaire* de Marseille. Nous ne nierons pas le processus de « tertiarisation » observé ces dernières années dans les pays techniquement avancés. Mais a-t-on réellement mesuré ce processus pour le Marseille futur ?.. Car toutes activités de commerces et de services qui ne reposeraient pas sur une activité de production seraient en porte à faux. Le premier souci est donc de promouvoir des activités de production avancées et de taille suffisante, distribuant d'importantes masses de salaires, et exerçant de ce fait une forte incitation à l'égard des activités diversifiées.

Or, dans la mesure où les activités portuaires à Marseille même subissent une régression, où l'industrialisation de certains secteurs de la ville est rejetée, et où la nature, le nombre et la taille des futures activités productives de Fos sont sujets à aléas, il nous paraît dangereux d'affirmer péremptoirement l'unique vocation tertiaire de Marseille. Pourquoi ne pas chercher à y développer des industries de transformation de haute qualité et diversifiées ?..

### b) Les fonctions régionales

Cette vocation tertiaire est d'ailleurs conditionnée également par le développement des *fonctions régionales de Marseille*. Ces fonctions et leur évolution ont-elles été suffisamment étudiées dans le « Livre Blanc » ?.. Ce point est d'autant plus important que les fonctions régionales de Marseille devraient se développer au-delà de la seule aire marseillaise ; elles devraient concerner toute la région Provence - Côte-d'Azur. L'aire métropolitaine marseillaise, dans les limites qui lui ont été données par l'O.R.E.A.M. est admissible du point de vue d'un urbanisme appliqué. Mais elle ne l'est pas du point de vue économique. Nous sommes en pré-

sence, en effet, d'une région, administrative certes, mais aussi *géographique* qui comporte plusieurs départements, et qui au Nord s'étend jusqu'à Donzère. Le golfe de Fos, lui, devrait rayonner bien plus loin encore.

C'est pourquoi, on ne peut que regretter que les *moyens incitatifs de développement* de cette vaste région n'aient pas été suffisamment pris en considération, comme par exemple, la réalisation des travaux très importants d'aménagement de la *liaison effective Méditerranée - Mer du Nord*. En l'état actuel des crédits affectés à ces travaux, la navigabilité au grand gabarit ne dépassera guère Lyon en 1976. Nul ne sait à quelle date la liaison entre le Rhône et la Saône d'une part, le Rhin et la Moselle d'autre part, sera effectivement réalisée au grand gabarit. Or c'est là une question décisive pour le développement économique de la région Provence - Côte-d'Azur.

L'arrière-pays provençal, lyonnais et alpin ne suffit plus au développement de l'aire marseillaise. Or, selon le *moment* où cette liaison sera réalisée, les effets économiques produits, aux échelons européen, national et régional, risquent d'être variables. Cet exemple illustre combien sont déterminantes certaines options relatives à l'aménagement du territoire, et combien la synchronisation entre les grands travaux d'équipement et les phases du développement est indispensable.

## 6°) Les moyens financiers

Nous avons déjà dit combien il est positif d'avoir enfin évoqué les moyens financiers en regard des immenses travaux d'équipement à prévoir. Les groupes de travail ont fort justement insisté à ce sujet, étant donné les difficultés que rencontrent dès maintenant les collectivités locales dans le domaine budgétaire et alors même que leur extension est encore plus que modérée. On pourrait traiter longuement de ce sujet, chiffres à l'appui. Que l'on sache seulement que la T.V.A. appliquée au gymnase construit récemment à Port-St-Louis-du-Rhône, atteint une valeur égale à la subvention octroyée par l'Etat, ce qui aura pour effet d'annuler cette subvention si cette dernière n'est pas réajustée !

Or, on ne peut que ressentir une déception à la lecture des passages consacrés au financement : page 143 est affirmée l'impossibilité d'apprécier le coût pour le long terme. Et la page 144 révèle la tentative d'*opposer la région parisienne à la province* en matière d'aides financières de l'Etat. En réalité, dans notre pays en plein processus d'urbanisation, l'aide importante de l'Etat est nécessaire partout, en province comme en région parisienne, car les besoins à satisfaire sont urgents *partout*. L'O.R.E.A.M. le sait bien puisque les « retards à rattraper » sont signalés dans le document. Le Schéma Directeur de la Région Parisienne en avait fait de même !

Comme cela est dit à la page 144 il est, en effet, indispensable de comparer les *besoins* en équipements et les *moyens*. Pour ce qui la concerne, la municipalité de Port-St-Louis-du-Rhône a déjà fait une telle étude, à l'horizon 1985. Les conclusions en sont claires : sans aide financière exceptionnelle de l'Etat aux communes, une urbanisation importante et rapide sera impossible. Ou bien alors les logements se construiront et les équipements indispensables ne seront pas réalisés si l'on s'en tient aux procédures et aux quantités actuelles de financement. Durant plusieurs années les ressources fiscales nouvelles des collectivités locales seront loin, très loin, de couvrir les dépenses nouvelles résultant de l'urbanisation. Il importe de le dire dès maintenant, avant qu'il ne soit trop tard, afin que les responsabilités soit bien situées, et afin également que soit écartée tout mécanisme de « chantage aux crédits » (qui consiste en fait à dire de diverses façons aux collectivités locales : passez par mes conditions si vous voulez bénéficier de l'aide de l'Etat).

### 7°) Les modalités administratives de l'urbanisation

L'idée de « Communauté de Destin » s'est atténuée relativement aux travaux précédents. Mais elle demeure, et les allusions subsistent concernant le « cadre communal dépassé ».

Tout cela mériterait de longs éclaircissements. En quoi et à quel niveau le cadre communal serait-il dépassé ?.. Il l'est s'il s'agit de construire une autoroute régionale, s'il s'agit de canaliser le Rhin, — ou la Durance —, et même s'il faut construire un établissement d'enseignement à vocation régionale. Mais il ne l'est pas s'il s'agit de contrôler et impulser le développement et l'équipement de la commune, de construire des écoles, des terrains de sports, des équipements socio-culturels. Malgré leurs difficultés financières (ce dont elles ne sont pas responsables) les communes ont à leur actif des réalisations dont elles peuvent légitimement s'enorgueillir.

Il existe certes, des problèmes intercommunaux. Mais les objectifs intercommunaux trouvent leur place dans la *hiérarchie des fonctions et des équipements* précédemment explicitée. Exemple de problèmes intercommunaux :

- grands équipements d'adduction d'eau, d'assainissement, de traitement d'ordures ;
- grands ouvrages de desserte ;
- équipements de loisirs de week-end ;
- enseignement technique ;
- hôpitaux intercommunaux, etc...

L'existence de problèmes intercommunaux ne saurait néanmoins justifier de « tout placer dans le même panier », c'est-à-dire confier à un organisme intercommunal plus ou moins autoritaire les responsabilités de questions qui demeurent de la compétence communale. La commune reste la cellule la plus valable pour l'exercice de la démocratie dans la cité, et pour la bonne connaissance des besoins à satisfaire. Il suffit de la doter des moyens financiers suffisants.

En fait, à la hiérarchie, précédemment évoquée, des fonctions et des équipements, correspond la *hiérarchie des responsabilités, des décisions et de la gestion*. Il importe que chaque autorité n'exerce que les fonctions qui sont celles de son échelon et ne cherche pas à s'approprier celles de l'échelon inférieur. C'est là aussi l'une des conditions de l'efficacité dans l'exercice de la démocratie. Si, par exemple, les élus municipaux voient toutes les attributions et prérogatives du niveau communal prises par un échelon communautaire peu représentatif, l'efficacité s'éloignera des besoins réels, et la démocratie locale sera bafouée.

On invoque parfois les difficultés financières des communes. C'est le plus mauvais argument. L'effort financier dépasse les possibilités des communes, c'est exact. Mais il dépasse encore plus les possibilités d'un organisme spécialement créé, car cet organisme au départ ne disposera de rien en matière budgétaire :

- ou bien il prélèvera sur les budgets communaux, ce qui ramène le problème au même point ;
- ou bien il recevra des crédits spéciaux, et on peut alors se demander pourquoi ces mêmes crédits ne seraient pas tout aussi bien, pour le même usage, affectés aux communes. S'y refuser reviendrait à exercer le « *chantage aux crédits* » sur les collectivités locales, ou les considérer comme « mineures ».

La « Communauté de Destin » n'implique nullement la totale communauté administrative et financière, et encore moins l'abandon des prérogatives communales en matière d'aménagement urbain. Elle s'imbrique elle aussi dans une hiérarchie naturelle :

- destin national ;
- destin régional ;
- destin local.

En fait, nous savons tous que la coopération inter-communale est nécessaire, comme l'ont souligné tous les groupes de travail (page 61 du document sur le schéma d'aménagement). La juridiction existe pour cela : c'est celle des syndicats intercom-

munaux, et nul n'est besoin d'improviser des systèmes communitaires qui, à l'instar de celui de l'agglomération lyonnaise, se révèlent, certes, anti-démocratiques, mais également lourds et inefficaces.

## 5. — LE PARTI D'AMENAGEMENT PROPOSE

En fait notre avis sur le parti proposé découle pour l'essentiel des développements et considérations précédents.

### 1°) Nous remarquons de positif :

— que le parti proposé a choisi une répartition spatiale de l'urbanisation équilibrée, plutôt que celle que créerait d'énormes « points forts ». Il s'inspire en cela plutôt des exemples 11 et 12 proposés lors de précédents travaux ;

— qu'il retient pour l'instant l'urbanisation à partir des noyaux urbains existants ;

— que le parti proposé a quelque relative précision uniquement pour le court et moyen terme, se limitant dans ce but à l'urbanisation prioritaire des sites « fermés ». Les incertitudes du développement — à long terme, — sont reportées sur les sites « ouverts », ce qui confère la plus grande souplesse au développement de l'aire marseillaise.

2°) Par contre le parti d'aménagement suscite **quelque inquiétude** en ce qui concerne l'**équilibre emploi-population** pour certaines agglomérations.

La nécessité de « zones d'activités banales et non polluantes » situées auprès des agglomérations est retenue dans son principe général, et cela est satisfaisant. Mais dans l'application ces zones ne figurent pas toujours dans le schéma. C'est le cas par exemple :

De Saint-Mitre, Saint-Chamas, Salon, et, en partie, pour Martigues, dont l'accroissement urbain ne paraît pas être compensé par un accroissement des activités sur place.

Cela signifie donc que ces villes sont appelées à être des « villes-dortoirs » au profit du golfe de Fos. Certes, la zone de Fos n'est pas éloignée. Mais au point de vue des ressources fiscales cette situation ne sera possible qu'à la condition qu'intervienne une « péréquation fiscale » telle que le suggère le document. Sou-

lignons à ce sujet que l'étude de cette péréquation fiscale est l'un des objets du syndicat intercommunal d'études que les communes du golfe de Fos ont décidé de créer.

## CONCLUSION

La caractéristique principale des études faites en vue d'établir le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise réside dans la sous-estimation des faits géographique et économique. Non pas qu'ils soient ignorés... Mais ils ont jusqu'alors été affirmés formellement, au vue d'options générales imposées une fois pour toutes par l'Etat, et ils ne sont pas analysés dans leurs rapports réciproques, dans leurs éventuelles fluctuations. De ce fait, la seule hypothèse de 3.200.000 habitants en l'an 2000 apparaît plus gratuite que jamais, et d'autant plus que d'autres hypothèses plus modestes sont à peine évoquées ce qui, certes, constitue néanmoins un progrès sur le « Livre Blanc » qui ne les envisageait même pas.

Il reste que les incertitudes liées aux phénomènes économiques commencent à être mieux perçues ; de ce fait le travail qui nous a été présenté comporte d'appréciables progrès, si l'on excepte les obscurités qui entourent encore l'avenir de la Ville même de Marseille, l'illusionisme de la liaison Méditerranée - Mer du Nord, et les contradictions inhérentes à l'impossibilité d'une véritable planification en régime dit de « liberté d'entreprise ».

Enfin la menace d'une organisation administrative « communautaire » subsiste, sous prétexte d'une prétendue « Communauté de Destin ».

## II. — CAS PARTICULIER DE PORT-SAINT-LOUIS-DU-RHONE

La commune de Port-St-Louis-du-Rhône ayant elle-même procédé à de très sérieuses études pluri-disciplinaires préalables à l'établissement de son plan d'urbanisme est plus à même d'apprécier sa place dans les recherches de l'O.R.E.A.M.

Nos remarques porteront essentiellement sur les possibilités de développement et d'urbanisation de Port-St-Louis-du-Rhône. Quelques remarques de moindre importance, non exhaustives d'ailleurs, viendront ensuite.

### 1°) Possibilités de développement de Port-St-Louis-du-Rhône

Les travaux considérés de l'O.R.E.A.M. ont d'abord fait le point des tendances à l'accroissement des diverses agglomérations, afin de pouvoir ensuite examiner la cohérence entre ces tendances et les options des 4 exemples de schéma étudiés. La

méthode est louable. Mais elle est très insuffisante quand les tendances passées et présentes de l'accroissement démographique ne traduisent pas les potentialités réelles, notamment d'ordre géographique et économique. Il se peut que ces potentialités, insuffisamment exploitées jusqu'alors, parce qu'imparfaites, voire même ignorées, soient prêtes à exploser et à donner lieu à un développement insoupçonné.

Et c'est le cas de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Nous ne reprendrons pas ici l'essentiel des études faites par la commune, notamment dans la *première partie* du « rapport de synthèse » auquel il nous paraît essentiel de se reporter. Résumons que la stagnation connue jusqu'à ces derniers temps par Port-St-Louis-du-Rhône entre totalement en contradiction avec les *atouts* de la ville qui sont les suivants :

a) tête de pont d'un grand axe européen fluvial et ferré, — routier également si on le veut bien — reliant l'Allemagne et la mer du Nord à la Méditerranée ;

b) seul port méditerranéen français qui soit à la fois fluvial et maritime ;

c) ce port est partie intégrante, par une darse commerciale, mais aussi par des terrains industriels, de la zone industrielle et portuaire du golfe de Fos.

Mais tous ces atouts, — que décelait déjà le milieu naturel lorsqu'en 1863 commença le creusement du canal de Port-St-Louis et de l'actuel bassin portuaire, — n'ont pas encore produit leurs effets ; ils ne peuvent atteindre leur plénitude qu'à la condition que soient exécutés de très importants travaux. La nature est rarement parfaite, et c'est même l'homme qui la met en valeur ou la corrige. Et ici il ne s'agit de rien moins que :

1. — creuser la darse commerciale, afin de renforcer et diversifier la fonction portuaire (voir à ce sujet point 5 suivant),

2. — canaliser le Rhône jusqu'au Rhin et à la Meuse au grand gabarit,

3. — réaliser au grand gabarit un ouvrage de liaison entre les bassins maritimes et le fleuve, sur la distance la plus courte possible.

Nous observons à ce sujet que le document retient l'idée d'un chenal au Sud de l'actuelle zone industrielle de Port-St-Louis-du-Rhône (page 135).

Tant que ces grands travaux ne seront pas réalisés, les éléments défavorables continueront à freiner le développement de Port-St-Louis-du-Rhône, et la tendance à l'accroissement sera ce qui a été observé. Mais il est clair qu'alors cette tendance ne traduit absolument pas les possibilités futures, et qu'il serait totalement erroné de l'extrapoler.

Ces possibilités sont d'ailleurs accrues par l'imbrication entre Port-St-Louis-du-Rhône et la zone du golfe de Fos. Avec juste raison les travaux insistent sur l'équilibre « habitat-travail » et sur la nécessité de réduire à 15 minutes au maximum le temps de déplacement entre le lieu de travail et le domicile des travailleurs. Or, quelle agglomération répondra mieux que Port-St-Louis-du-Rhône à cet impératif ?..

Le document O.R.E.A.M. reconnaît à Port-St-Louis une croissance importante liée à la construction de la partie commerciale du port de Fos (page 81) et il est agréable d'y trouver une option déjà retenue par la municipalité, ses techniciens et ses urbanistes :

« Le centre actuel, insuffisant pour une population qui doit » plus que décupler, devrait progressivement remonter vers le » Nord, au débouché du bouclage autoroutier de la zone d'urbanisation future qui, au Nord de l'agglomération actuelle, pourra » occuper l'espace conquis entre le Rhône et la voie ferrée ». (Page 135).

## 2°) Capacité du site

On s'étonne alors que la plupart des documents de l'O.R.E.A.M. ne retiennent pour Port-St-Louis-du-Rhône que l'hypothèse de 50.000 habitants.

Le seul périmètre de la Z.A.D. délimité en juillet 1967, à raison de 40 logements à l'hectare, — densité nécessaire pour favoriser une vie urbaine favorable aux échanges sociaux et culturels — conduit à faire de Port-St-Louis-du-Rhône une ville de 100.000 habitants ! Or les terrains les plus favorables à l'urbanisation — parce que moins linéaires — sont situés au Nord de cette agglomération handicapée par sa position excentrée, en un site partiellement fermé (voir notre point de vue à ce sujet...). Mais même avec la densité plus faible de 80 habitants à l'hectare préconisée par le groupe permanent de l'O.R.E.A.M., la seule

Z.A.D. s'ajoutant à l'agglomération actuelle et à la Z.A.C. en cours de réalisation conduit à 70.000 habitants.

Si l'on envisage un développement plus au Nord, avec centre à la hauteur du Bac de Barcarin, le site est meilleur encore, et plus ouvert, et 1.500 hectares sont disponibles, ce qui permet :

$80 \times 1.500 = 120.000$  habitants.  
auxquels s'ajoutent l'agglomération actuelle et la Z.A.C., soit 150.000 habitants ! Même si l'on envisage une mutation lente et progressive de l'agglomération actuelle vers des activités (ce qui est très probable !) Port-St-Louis-du-Rhône peut avoir 120.000 habitants, avec la densité préconisée par le groupe permanent de l'O.R.E.A.M., que nous ne considérons pas comme forte. Port-St-Louis-du-Rhône fait partie des agglomérations à croissance importante et à tendances résolument renversées, telles qu'elles sont caractérisées à la page 115.

Quant au site, il existe des moyens d'en corriger les handicaps, notamment en mettant en valeur la rive du Rhône, ce qui renforcerait la vocation de « Ville Fluviale » de Port-St-Louis-du-Rhône, complément naturel, sur le plan de l'urbanisme, de ce qu'est la fonction portuaire du point de vue économique. La page 135 du document souligne la possibilité de créer à Port-St-Louis-du-Rhône un cadre urbain agréable, avec plans d'eau intérieurs et plantations, et nous sommes d'accord sur ce point.

### 3°) Autres éléments de valorisation de Port-St-Louis-du-Rhône

Il est d'autres éléments de valorisation peut-être moins fondamentaux, mais qui entrent en convergence avec ce qui précède. En voici le résumé :

a) Base de loisirs de la région « La Gracieuse - Le Napoléon » qui est retenue dans le document.

b) Amélioration de la liaison routière avec Arles.

c) Ouvrage de franchissement du Rhône à hauteur de Salin-de-Giraud.

Nous savons que ce dernier point est très controversé. Aussi est-il utile d'en résumer les données premières.

Ce pont est d'ores et déjà justifié par l'importance du transit de sel marin par le bac de Barcarin en provenance de Salin-de-Giraud :

— 300.000 tonnes de sel par an !

La Camargue est un très important producteur de sel marin (un million de tonnes par an). La consommation de sel marin ne peut qu'augmenter en raison de son bas prix de revient et de la consommation croissante de chlore qui en est extrait. La découverte et la production du chlorure de vinyle (matière plastique) ont créé une forte demande de chlore (augmentation de 12 à 15 % par an !). Or la zone industrielle du golfe de Fos, d'après les études faites, est appelée à recevoir d'importantes industries chimiques où les matières plastiques auront sans doute une place dominante. Cette tendance ne peut être que renforcée par la récente fusion des sociétés (Salins du Midi - Péchiney...) qui exploitent les salins de Camargue, de Salin-de-Giraud à Aigues-Mortes ; ce qui concentre localement dans les mêmes mains une production annuelle de près d'un million de tonnes de chlorure de sodium !

En fait le coût des traversées de sel par bac paierait largement d'éventuels droits de péage nécessaires pour amortir le prix d'un pont !

A l'intérêt économique immédiat d'un tel pont s'ajoute une liaison à *usage touristique* à travers la Camargue, déjà concrétisée par le nombre de passagers du bac de Barcarin. Les liaisons par mer ne sauraient suffire à la desserte de la Camargue, notamment pour l'importante population riveraine du Rhône.

Enfin, l'aménagement du golfe de Fos contribue encore plus à faire de Port-Saint-Louis-du-Rhône un cul-de-sac. Cette situation sera intenable quand Port-St-Louis-du-Rhône deviendra un port important (avec sa darse commerciale) et une ville de 100.000 habitants *au moins*. Il est bon d'y remédier en franchissant le Rhône ailleurs qu'à Arles. Le document n'indique-t-il pas à la page 40 qu'il convient de ménager plusieurs possibilités de franchissement du Rhône ?

La seule objection à ce pont porte sur le danger d'industrialisation de la Camargue. Tout d'abord il est possible d'arrêter l'industrialisation du golfe de Fos à une limite très bien marquée par le terrain : la voie ferrée Port-St-Louis-du-Rhône - Arles. Ensuite la législation actuelle permet d'empêcher avec certitude toute implantation industrielle en Camargue. Il suffit de demander à ce que toute la Camargue soit « zone protégée ».

d) Doter Port-St-Louis-du-Rhône de bonnes structures d'accueil, notamment en matière d'équipements scolaires et d'enseignement technique, d'équipements sportifs et culturels. Une cer-

taïne autonomie devrait en ce domaine remédier à l'isolement géographique de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Mais aussi il est essentiel que les structures d'accueil soient réalisées en *TEMPS VOULU* ce qui pose de manière aiguë les problèmes financiers pour la commune. La page 159 indique le doublement de la population d'ici à 1975 pour les communes de la zone P.M.E. de Martigues (Ouest de l'étang de Berre). Si ces prévisions sont exactes cela fait 20.000 habitants à Port-St-Louis-du-Rhône en 1975, dans 6 ans !

#### 4°) Remarque relative à la semi-ouverture du site de Port-St-Louis-du-Rhône

Il nous paraît fâcheux que, sur de nombreux plans, la darse n° 2 de l'ensemble portuaire du golfe de Fos soit prolongée vers le Nord pour être raccordée au Rhône. Malgré la possibilité de prévoir un ouvrage de franchissement de cette darse, il nous semble mauvais que Port-St-Louis-du-Rhône, déjà isolée et située en « cul-de-sac » soit coupée en outre sur sa seule face encore ouverte, — sa face Nord — par une darse et une immense écluse.

La liaison entre le Rhône canalisé et les ouvrages portuaires du golfe de Fos nous paraît bien plus facile, bien moins onéreuse, et ayant moins de conséquences si on la prévoit à hauteur du port actuel de Port-St-Louis-du-Rhône par utilisation du bassin maritime et du canal Saint-Louis, ou, autre solution, à la limite Sud de l'actuelle zone industrielle.

#### E. — AVIS DU SYNDICAT MIXTE DE FOS EN DATE DU 13 OCTOBRE 1969 (EXTRAIT DU PROCES-VERBAL DU 13 OCTOBRE 1969)

« Monsieur le Président précise également que certains membres du syndicat mixte — Ville d'Arles et de Port-St-Louis, la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Arles — lui ont fait aussi parvenir avant la séance, des avis généraux ou détaillés, auxquels M. Defferre joint alors la motion qu'il se propose de soumettre au nom de la Ville de Marseille au Comité de Coordination qui doit immédiatement se réunir après le syndicat mixte.

Monsieur le Préfet ayant insisté pour qu'un avis commun soit élaboré et exprimé par le syndicat mixte, M. le Président propose au Comité Syndical d'émettre un jugement d'ensemble favorable qu'on pourrait assortir des avis exprimés par chacune des collectivités.

Il note cependant que les municipalités de Port-St-Louis et de Port-de-Bouc ne croient pas pouvoir s'associer au vote favorable du syndicat mixte.

Sous ces deux réserves, la solution proposée par M. le Président est adoptée :

Le Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Equiperment de la Région du Golfe de Fos émet un avis favorable sur les premières propositions d'aménagement de l'aire métropolitaine présentées par l'O.R.E.A.M.

Il assortit son avis des précisions et des observations exprimées par les Compagnies Consulaires d'Arles et de Marseille, ainsi que les Villes de Marseille et d'Arles, avis qui seront annexés au présent compte-rendu ».

#### F. — AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE D'ARLES ET DE MARSEILLE

Les délégations des deux Compagnies Consulaires, appelées à donner leur avis sur ces propositions, ont marqué l'intérêt qu'elles attachent particulièrement aux trois grands points suivants :

1°) La nécessité d'assurer l'intégration de l'aire métropolitaine par la réalisation d'un réseau extrêmement complet d'infrastructures de liaisons essentiellement autoroutières et de télécommunications entre les parties Est et Ouest de l'aire métropolitaine.

Ce maillage doit permettre à l'aire métropolitaine d'assumer la majeure partie des effets attendus du développement de la zone industrielle portuaire de Fos en associant étroitement à ce développement l'agglomération marseillaise, noyau directionnel de l'aire métropolitaine, en même temps que les centres urbains appelés à prendre une part active dans ce développement, tels que les communes situées au Sud-Ouest et au Nord-Ouest de l'étang de Berre ainsi que les agglomérations d'Arles et de Port-St-Louis-du-Rhône.

Les activités attendues doivent pouvoir trouver, dans ces agglomérations, les ressources, les capacités et les services nécessaires, mais également disséminés dans l'aire métropolitaine, les points d'appui industriels qui permettront de fixer localement les effets d'entraînement et d'induction les plus enrichissants du complexe industrialio-portuaire.

2°) Assurer l'insertion de l'aire métropolitaine dans la façade méditerranéenne de l'Europe en y associant les provinces industrielles de l'Espagne et de l'Italie afin de constituer un front méditerranéen susceptible de compenser progressivement les effets envahissants du développement de l'Europe septentrionale à partir des ports de la Mer du Nord.

Cette intégration exige que soit également entreprise la réalisation d'infrastructures transversales importantes et sans solution de continuité, particulièrement sur les plans autoroutiers et téléphoniques, tandis que sera mené à bien le rattachement de l'aire métropolitaine et de son hinterland aux principaux foyers actifs de la France et de l'Europe du Nord/Nord-Est; car il doit être admis que ce rattachement décidé sera effectif et complet aux échéances prévues.

3°) Conséquences de ces préoccupations fondamentales et conditions de leur matérialisation, les moyens nécessaires et leur mobilisation exigent, dès à présent, l'adoption de dispositions importantes et l'engagement d'un calendrier précis.

L'intégration propre de l'aire métropolitaine réclame un effort important puisqu'elle marque la volonté d'infléchir vigoureusement les tendances spontanées, tant en ce qui concerne la répartition de l'afflux démographique que la répartition à la fois géographique et sectorielle des emplois, grâce aux aménagements engagés à Fos.

Les incitations nécessaires, dont les principales viennent d'être évoquées, exigent des réalisations massives et rapides présentant un caractère d'anticipation d'autant plus marqué que la mutation prévue est grande.

L'intégration méditerranéenne de l'aire métropolitaine nécessite la conjonction des volontés régionale, nationale et européenne, en même temps que l'addition de moyens d'une ampleur incontestable.

Pourtant il s'agit là également d'anticiper sur une évolution que le monde méditerranéen aborde avec un retard incontestable, mais sans doute également avec des atouts et des possibilités à l'échelle de l'entreprise.

#### **H. — AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE D'ARLES EN DATE DU 9 OCTOBRE 1969**

1°) En priorité, procéder à l'aménagement de la desserte routière de Port-St-Louis-du-Rhône sur Arles, en vue d'une absorption du trafic croissant en provenance de Fos Ouest.

2°) Allonger la zone industrielle portuaire d'Arles-Nord prévue par la C.N.R. jusqu'aux portes de Tarascon.

3°) Avancer à l'année 1980 la réalisation en Arles d'une université.

4°) Procéder à l'aménagement de bout en bout du canal d'Arles à Bouc, de façon à implanter sur ses berges des industries où la manutention de grand volume joue un rôle important.

5°) Essayer de déterminer les proportions des divers habitats car Fos ne sera une réussite que si nous pouvons fixer dans la zone d'Arles - St-Martin-de-Crau des cadres et y prévoir les structures d'accueil indispensables.

#### **J. — OBSERVATIONS FORMULEES PAR LES ORGANISMES SOCIO-ECONOMIQUES LES 30 SEPTEMBRE ET 13 OCTOBRE 1969**

Les organismes socio-économiques appelés à participer aux deux réunions étaient les suivants :

- Comité d'Expansion Economique.
- Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
- Chambre de commerce et d'Industrie d'Arles.
- Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.
- Conférence Régionale des Métiers.
- Union Patronale Interprofessionnelle de Marseille et des Bouches-du-Rhône. (U.P.I.M.).
- Société des Commerçants Industriels et Artisans de Marseille (S.O.C.I.A.M.).
- Bureau d'Industrialisation.
- Fédération des Syndicats d'Exploitants Agricoles des Bouches-du-Rhône (F.S.E.A.).

Après avoir pris connaissance des premières propositions de schéma d'aménagement et des importantes perspectives de développement qu'elles expriment pour l'aire métropolitaine marseillaise et la région, les organismes socio-économiques ont formulé les observations et suggestions qui suivent :

#### **La mise en application du schéma**

Le schéma d'aménagement doit servir de cadre à l'action des Collectivités locales et des Services publics, mais il est nécessaire également que les acteurs privés de l'aménagement soient bien informés des orientations fondamentales du développement de la région.

Le schéma devra ainsi faire l'objet d'une très large diffusion.

Par ailleurs, si l'application du schéma doit se traduire par des mesures de réglementation relatives à l'utilisation de l'espace, il est nécessaire de ne pas se borner à de telles mesures, faute de quoi le schéma risque fort de ne pas être appliqué dans les faits.

Il convient donc que soient entreprises des actions d'incitation, en matière d'équipements d'infrastructure et de superstructure, tendant à orienter le développement dans le sens souhaité.

### **Les liaisons avec l'extérieur**

L'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise n'est pas une fin en soi. L'objectif poursuivi est en réalité de susciter le développement de la région et, au-delà, de l'ensemble de la zone méditerranéenne.

Atteindre cet objectif, en cherchant à éviter que n'apparaissent de graves déséquilibres à l'intérieur de cette zone, suppose que la plus grande attention soit prêtée aux liaisons avec l'extérieur, dans le sens Est-Ouest, mais aussi dans le sens Nord-Sud où s'exercent actuellement les échanges les plus intenses.

A cet égard, il est très regrettable qu'aient été réduits les crédits de la Compagnie Nationale du Rhône, ce qui laisse présager un allongement des délais prévus pour l'achèvement de la liaison fluviale à grand gabarit de la Méditerranée à Lyon.

Enfin, il sera nécessaire d'aménager en particulier les liaisons de la région avec l'Italie et avec Grenoble par la Vallée de la Durance.

### **L'agriculture**

Les zones agricoles à protéger dans l'aire métropolitaine marseillaise représentent une surface de 80.000 hectares environ. Cette protection ne doit pas se limiter à une discipline imposée aux agriculteurs, mais doit être étendue aux administrations, notamment en ce qui concerne la définition des tracés routiers et autoroutiers.

La création de zones tampons, entre les zones urbaines et industrielles d'une part, et les zones agricoles d'autre part, serait une mesure susceptible de faciliter la protection des zones agricoles de haute valeur.

Des zones de conflits apparaissent, sur lesquelles des études s'imposent pour fixer les agriculteurs sur la durée probable de leurs exploitations. Ce sont en particulier celles situées à l'Est d'Arles, au Sud de l'étang de Berre et à Marseille (zones maraîchères incluses dans le tissu urbain).

Enfin, dans la perspective d'un important développement du tourisme, la profession agricole estime avoir naturellement vocation à prendre en charge la mise en valeur de l'espace qu'elle utilise.

### **Les transports**

Le schéma prévoit un accroissement notable de la part des transports en commun dans les déplacements de personnes.

Le caractère volontaire de cette prévision, qui va à l'encontre des tendances très généralement constatées tant en France qu'à l'étranger, doit être souligné. En effet, l'accroissement inéluctable du nombre de véhicules individuels constitue une puissante incitation à l'usage de ce mode de déplacement.

Pour que les transports en commun connaissent à l'avenir une fréquentation importante, il sera nécessaire qu'ils soient compétitifs avec le véhicule individuel du point de vue du confort et de la rapidité de déplacement.

### **L'équipement commercial**

Les documents établis par l'O.R.E.A.M. font état de prévisions globales en matière d'emplois dans les commerces, mais le schéma ne donne aucune indication sur la structure de l'armature commerciale future.

Il est donc nécessaire que des études plus approfondies soient menées dans ce domaine, de manière à éviter l'anarchie dans l'implantation des divers types de surfaces commerciales et à faciliter le travail de la Commission qui vient d'être créée au niveau du département.

### **L'artisanat**

Ce type d'activités n'a pu être pris en compte à l'échelle à laquelle se situe le schéma ; cependant, au niveau des documents d'urbanisme propres aux agglomérations, il est nécessaire qu'une place suffisante lui soit réservée, tant dans les quartiers anciens que les quartiers nouveaux. Enfin, s'impose un effort particulier en matière de formation professionnelle.

## K. — AVIS DU CONSEIL GENERAL DES BOUCHES-DU-RHONE EN DATE DU 20 OCTOBRE 1969

Le Conseil Général des Bouches-du-Rhône donne un avis favorable de principe aux propositions présentées par l'O.R.E.-A.M.; toutefois, il accompagne cet avis favorable de quatre réserves ci-après :

1°) Il estime qu'une meilleure collaboration doit être assurée entre l'Etat et les collectivités locales dans l'étude du schéma d'aménagement et dans la réalisation des projets étudiés; ne serait-ce qu'en application de la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967 et en particulier de l'article 12, alinéa 5 :

« Les schémas directeurs et les schémas de secteurs sont » élaborés conjointement par les Services de l'Etat et les communes intéressées ».

Un organisme de décision commun doit être constitué en vue de réformer l'organisation actuelle dans laquelle les représentants des collectivités locales n'ont qu'un rôle consultatif, étant entendu que cet organisme ne pourra pas se substituer aux institutions constitutionnelles, notamment aux collectivités locales qui conservent leur pouvoir de décision et au Préfet qui conserve son pouvoir de tutelle.

2°) Le Conseil Général estime que le schéma doit être complété en précisant, d'une part les moyens juridiques dont disposeront les collectivités locales pour réaliser les prévisions du schéma et d'autre part, les propositions communes à un certain nombre de collectivités, telles que constitution de réserves foncières, création de liaisons intercommunales, etc...

3°) Le Conseil Général ne se contente pas de souscrire à des projets pour l'avenir, mais se préoccupe de la situation présente, et notamment des conséquences économiques et sociales de la cessation de l'activité d'un certain nombre d'entreprises (Ets BARTHELEMY à Rousset, PROVENCE - INDUSTRIE à Port-de-Bouc), ainsi que d'autres établissements qui licencient partiellement du personnel.

4°) Sur le plan financier il déclare que le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise restera sans effet tant que l'Etat maintiendra sa politique de restriction de crédits d'équipements urbains, surtout telle qu'elle découle des mesures financières prises pour les exercices 1969 et 1970. Il risque, par contre, d'avoir pour effet de tromper l'opinion sur les possibilités

de développement dans l'avenir de notre région et de l'ensemble des métropoles régionales d'équilibre.

Il en sera de même tant que l'Etat n'aura pas modifié la législation sur les finances locales et n'aura pas, à l'exemple des autres pays, accordé aux communes les ressources propres susceptibles de faire face à ces charges nouvelles.

Le Groupe communiste vote contre  
Adopté à la majorité  
*Réserves du Groupe communiste*

## L. — AVIS DU COMITE DE COORDINATION EN DATE DU 13 OCTOBRE 1969

Le Comité de Coordination donne un avis favorable de principe aux propositions présentées par l'O.R.E.A.M.; toutefois, il accompagne cet avis favorable de quatre réserves ci-après :

1°) Il estime qu'une meilleure collaboration doit être assurée entre l'Etat et les collectivités locales dans l'étude du schéma d'aménagement et dans la réalisation des projets étudiés; ne serait-ce qu'en application de la loi d'orientation foncière du 30 décembre 1967, et en particulier de l'article 12, alinéa 5 (1).

Un organisme de décision commun doit être constitué en vue de réformer l'organisation actuelle dans laquelle les représentants des collectivités locales n'ont qu'un rôle consultatif, étant entendu que cet organisme ne pourra pas se substituer aux institutions constitutionnelles et notamment aux collectivités locales qui conservent leur pouvoir de décision et au Préfet qui conserve son pouvoir de tutelle.

2°) Le comité estime que le schéma doit être complété en précisant, d'une part les moyens juridiques dont disposeront les collectivités locales pour réaliser les prévisions du schéma, et d'autre part les propositions communes à un certain nombre de collectivités, telles que constitution de réserves foncières, création de liaisons intercommunales, etc...

(1) Les schémas directeurs et les schémas de secteurs sont élaborés conjointement par les Services de l'Etat et les communes intéressées.

3°) Sur le plan financier il déclare que le schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise restera sans effet tant que l'Etat maintiendra sa politique de restriction de crédits d'équipements urbains, surtout telle qu'elle découle des mesures financières prises pour les exercices 1969 et 1970. Il risque par contre, d'avoir pour effet de tromper l'opinion sur les possibilités de développement dans l'avenir de notre région et de l'ensemble des métropoles régionales d'équilibre.

Il en sera de même tant que l'Etat n'aura pas modifié la législation sur les finances locales et n'aura pas, à l'exemple des autres

pays, accordé aux communes les ressources propres susceptibles de faire face à ces charges nouvelles.

4°) Le Comité de Coordination ne se contente pas de souscrire à des projets pour l'avenir, mais se préoccupe de la situation présente, et notamment des conséquences économiques et sociales de la cessation de l'activité d'un certain nombre d'entreprises (Ets BARTHELEMY à Rousset, PROVENCE-INDUSTRIE à Port-de-Bouc), ainsi que d'autres établissements qui licencient partiellement du personnel.

### III. - Rapport du groupe central de planification urbaine

#### SUR LE PROJET DE SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE

Le Groupe Central de Planification Urbaine avait présenté au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire, le 17 décembre 1968, le « Livre Blanc » de l'aire métropolitaine marseillaise. En retenant les hypothèses formulées quant à la croissance démographique et au développement des activités, le Comité Interministériel avait invité l'Organisation d'Etudes d'Aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise à établir un projet de schéma d'aménagement conformément aux orientations suivantes :

« — une large extension du centre de Marseille s'appuyant en particulier sur la restructuration d'un certain nombre de quartiers au Nord du centre actuel, principalement au débouché des grands axes de pénétration dans l'agglomération. La concentration des activités du tertiaire supérieur dans Marseille, favorisée par les nouvelles dimensions qui seront données au centre principal, doit conduire à un nouvel équilibre dans la répartition des fonctions dans l'agglomération. La recherche de ce nouvel équilibre, dans une agglomération qui atteint déjà un million d'habitants, implique notamment la création de centres secondaires à la périphérie et la mise en place d'un nouveau système de transports en commun ».

« — une organisation, tant sur la rive Est que sur la rive Ouest de l'étang de Berre, d'ensembles urbains capables de supporter un rythme d'urbanisation très élevé et à l'intérieur desquels serait recherché un certain équilibre entre habitat et activités d'une part, entre activités de production et activités de service d'autre part, justifiant ainsi la création de centres nouveaux ».

*L'établissement de ce projet a été mené au sein de trois groupes de travail associant élus, représentants d'organisations professionnelles et syndicales, chefs de service de l'administration et techniciens d'études. Les résultats de ces travaux ont été rassemblés dans le projet de schéma ci-joint qui a été soumis à l'avis des instances suivantes :*

— Comité de Coordination de l'O.R.E.A.M. les 26 septembre et 13 octobre 1969,

— Syndicat Mixte de Fos le 13 octobre,

— Organismes socio-économiques les 30 septembre et 13 octobre,

— Conseil Général des Bouches-du-Rhône le 20 octobre.

Constituant un projet global ce schéma aura à être explicité à d'autres échelles, notamment par les documents prévus par la loi foncière, et, dans le cadre de la planification nationale, par des esquisses décennales et des programmes quinquennaux d'équipement. Enfin ce schéma implique un ensemble de mesures générales relatives au développement des activités, puisqu'il a retenu comme objectif de faire de l'ensemble Marseille-Aix-Berre-Fos la capitale d'une région économique nouvelle.

I. — L'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise doit permettre l'accueil d'une population supplémentaire estimée à plus de 2.000.000 d'habitants d'ici l'an 2000 dans un contexte de profonde transformation des activités. Avec un doublement du rythme de croissance des emplois (de 1,7 % entre 54 et 68, le taux de croissance passerait à 3,3 % en moyenne entre 68 et 85), le volume d'emploi atteindrait 835.000 en 1985 (472.000 en 1968).

Sur les 2.600 km<sup>2</sup> de l'aire métropolitaine, 1.100 km<sup>2</sup> sont actuellement affectés à l'habitat et aux services, aux activités industrielles, aux grands équipements d'infrastructure, à l'agriculture à haute productivité. Une partie des besoins nouveaux pourra être satisfaite à l'intérieur des périmètres déjà équipés, mais pour satisfaire la plus grande partie il faudra conquérir de nouveaux espaces. Ces besoins ont été estimés à 20.000 ha pour l'habitat et les services, 15.000 ha pour l'industrie. En retenant le maintien de 70.000 ha de terres pour la poursuite d'activités agricoles compétitives et l'affectation de 30.000 ha pour satisfaire aux besoins en espaces à vocation de détente et de loisirs, l'aire métropolitaine offre, avec l'application du principe d'une urbanisation dense et discontinue, de larges possibilités pour la localisation de l'habitat, des services et de l'industrie : près de 90.000 ha sont en effet disponibles pour donner au schéma la souplesse nécessaire.

Equiper l'aire métropolitaine en vue de satisfaire aux besoins ainsi exprimés, mais aussi organiser l'aménagement de l'aire métropolitaine de telle sorte qu'il favorise le développement économique de l'ensemble du Sud-Est méditerranéen, tel est l'objectif général que tend à exprimer le schéma. La traduction concrète de cet objectif résulte de l'application de principes d'aménagement tenant à l'unification de l'aire métropolitaine et à son ouverture vers l'extérieur : tout d'abord il convient d'assurer le développement de liaisons puissantes et de qualité entre la région

du Golfe de Fos, siège des activités industrielles de base, et les agglomérations de Marseille et d'Aix, centres de services supérieurs ; par ailleurs, la recherche des effets multiplicateurs de ces nouvelles relations conduit à promouvoir à la fois : dans la proximité de Fos, la constitution d'un environnement urbain, et dans la proximité des agglomérations de Marseille et d'Aix, l'organisation d'un tissu industriel ; enfin la diffusion la plus large possible du dynamisme ainsi acquis dans l'aire métropolitaine nécessite que soient largement envisagées toutes possibilités d'extension à long terme d'une part vers le sillon rhodanien, d'autre part suivant un axe Est-Ouest, l'articulation de ces extensions se situant dans la région d'Arles.

II. — *Le développement d'une urbanisation dense et discontinue*, imposé en partie par le relief et correspondant à une utilisation intensive des équipements existants ou à créer, la nécessité de maintenir des espaces libres principalement sur les bordures Nord et Sud de l'étang de Berre pour ne pas surcharger par un trafic interne important les liaisons entre la région du golfe de Fos et l'Est de l'aire métropolitaine, l'intérêt de prévoir d'importants changements d'affectation de l'espace au Nord-Ouest dans un avenir éloigné, la volonté de mettre en valeur un paysage de qualité, sont à la base du parti d'aménagement proposé. Assurant une grande souplesse à l'égard des diverses incertitudes qui affectent tant les perspectives globales de développement que l'utilisation future de l'espace, le schéma d'aménagement, dans son esquisse 2000, exprime en premier lieu l'organisation d'un système de centres urbains et de grands secteurs d'activités industrielles et commerciales, dont les principaux éléments sont les suivants :

— *l'agglomération marseillaise*, avec une population de l'ordre de 1.700.000 habitants, aura largement utilisé son site. Un centre principal réaménagé en mettant à profit la possibilité d'étendre le centre actuel de Marseille vers le Nord, de nouvelles zones d'habitation organisées autour de centres secondaires, principalement à l'Est et au Nord, lui permettront de développer ses fonctions de capitale tertiaire, tandis que les activités industrielles à haute densité d'emploi pourront trouver leur place dans la vallée de l'Huveaune et au Nord de Marseille ;

— *l'agglomération aixoise*, deuxième grand pôle urbain de l'aire métropolitaine, assure déjà d'importantes fonctions tertiaires qu'elle peut développer en association avec Marseille. Sa situation dans un site de qualité largement ouvert lui permet de supporter un rythme de développement rapide dans deux directions principales d'extension : l'Ouest et le Nord. En relation avec le développement de l'agglomération aixoise à base d'activités tertiaires, la partie amont de la vallée de l'Arc et la zone de Gardanne offriront avec leurs grands sites industriels la structure d'accueil principale pour les activités secondaires.

— *la cuvette Sud-Est de l'étang de Berre*, qui constitue la zone principale de desserrement des activités industrielles de l'agglomération marseillaise et qui est marquée aujourd'hui par un important déséquilibre dans l'habitat et les services. Continuant à développer ce rôle particulier d'accueil des activités industrielles liées à l'agglomération marseillaise, la cuvette Sud-Est verra son développement urbain organisé, en utilisant l'autoroute A. 7, autour d'un centre nouveau implanté à proximité du diffuseur du Griffon, tandis que l'extension des zones industrielles se poursuivra en bordure de l'étang de Berre. La population dans ce secteur pourrait passer de 40.000 habitants à 150.000-200.000 habitants en l'an 2000 dans un site malgré tout relativement fermé. L'équilibre nouveau à rechercher dans ce secteur entre habitat, services et activités de production, doit toutefois libérer cette autoroute A. 7, seule voie actuelle de relation de la métropole avec l'étang de Berre, d'une partie importante du trafic de migrations alternantes entre Marseille et la zone d'emplois de Marignane-Vitrolles ;

— *la région du golfe de Fos et la bordure Ouest de l'étang de Berre* qui, avec le développement d'activités de base dans le complexe industrialo-portuaire de Fos et celui d'activités entraînées sur un grand site industriel au nord d'Istres, pourraient connaître une croissance démographique accélérée correspondant à un quintuplement de l'ensemble de la population. Pour faire face à ce puissant mouvement d'urbanisation, il est proposé de s'appuyer sur un réseau de centres urbains, englobant les cités existantes, et s'appuyant sur deux centres principaux : Martigues-St-Mitre (de 50.000 à 200.000 en l'an 2000) au Sud, Miramas-St-Chamas (de 20.000 aujourd'hui à 350.000 en l'an 2000) au Nord ; un centre intermédiaire : Istres, et un centre extérieur, Salon, à un carrefour des grands axes de communication de l'aire métropolitaine. A l'Ouest et en liaison avec les activités du port de commerce de Fos, Port-St-Louis pourrait connaître un développement important. Le développement de l'urbanisation dans ces sites très attractifs de l'Ouest de l'étang de Berre évitera la construction de nouveaux passages sur le canal de Caronte qui seraient nécessaires si les travailleurs de Fos venaient habiter à l'Est du canal ;

— *enfin la région d'Arles* qui, dans un site ouvert avec une direction privilégiée d'extension vers l'Est, et des possibilités vers le Sud, pourrait connaître un très fort développement, dont on ne peut aujourd'hui apprécier le degré de probabilité.

Les relations entre les différents éléments de ce système seront assurées par un réseau d'axes de communications tant routières que ferroviaires, intégrant la totalité des infrastructures existantes, notamment ferrées, et pouvant être complété par de nouveaux moyens de communication, notamment entre les rives de l'étang de Berre. Le schéma de principe de ce réseau comprend les dispositions principales suivantes : deux axes de pénétration au Nord de Marseille, un axe de pénétration à l'Est

de Marseille, et un seul grand axe de traversée de l'agglomération reliant l'autoroute Nord littorale à l'autoroute Est ; un bouclage complet de l'étang de Berre, deux couloirs principaux de circulation de l'Ouest de l'étang de Berre à Marseille et de l'Ouest de l'étang de Berre à Aix ; enfin trois grands carrefours avec l'extérieur : Arles, Salon et Aix.

Le schéma exprime d'autre part une politique de développement des activités agricoles dans l'aire métropolitaine même. Il s'agit pour l'essentiel de donner à certains secteurs, aménagés ou en cours d'aménagement (canal de Provence), une garantie d'affectation de l'espace pour une production agricole aujourd'hui d'une grande valeur économique et qui peut le demeurer moyennant une certaine continuité dans l'investissement. Les secteurs proposés se situent principalement au Nord de l'aire métropolitaine.

Enfin le schéma prend en compte une politique de mise en valeur d'un paysage, qui constitue un des attraits incontestables de la région. Pour certains sites, déjà classés ou en cours de classement (Alpilles, Sainte-Baume, Calanques, Sainte-Victoire) il s'agira de maintenir un caractère naturel. Pour d'autres au contraire une politique judicieuse d'équipement devrait leur permettre de satisfaire à certains besoins collectifs de détente et de loisirs : il en sera ainsi pour des sites comme le plateau d'Arbois, les chaînes de l'Estaque et de l'Etoile, les rivages de la mer et de l'étang de Berre.

III. — *En demandant tout d'abord au Comité Interministériel d'approuver la stratégie d'ensemble de l'aménagement de l'aire métropolitaine*, telle que l'exprime le schéma, le Groupe Central attire plus particulièrement l'attention du Comité sur le caractère de directive nationale d'aménagement du territoire que doit constituer cette approbation. Cela signifie d'une façon générale que les dispositions du schéma s'imposeront aux autorités qui auront la responsabilité des documents d'urbanisme et des programmes d'équipement.

Le Groupe Central a estimé important d'insister dès maintenant sur la nécessité de faire respecter particulièrement certaines dispositions. Il en est ainsi pour ce qui concerne les zones agricoles de haute valeur qui devraient être protégées contre toutes opérations susceptibles de modifier l'affectation du sol. Il en est de même pour les couloirs de communication et les couloirs de transport d'énergie, qui devraient rester libres de toute urbanisation importante. Enfin c'est un problème de même nature qui est posé lorsqu'il s'agit de garantir l'accessibilité et l'utilisation pour et par le public des rivages de la mer et de l'étang de Berre. C'est pourquoi le Groupe Central propose que, dans le cadre des

directives du Préfet, les services départementaux compétents définissent rapidement les règles et mesures propres à assurer le respect de ces impératifs.

IV. — *La mise en œuvre de la stratégie d'aménagement de l'aire métropolitaine a été déjà engagée* au cours des années précédentes. Il s'agit principalement des opérations suivantes :

— plateforme industrialo-portuaire de Fos :

— grands aménagements routiers : autoroute Salon-Marseille, autoroute Aix-Marseille, rocades autoroutières d'Aix, traversée du canal de Caronte par l'autoroute Marseille-Fos, tunnel sous le vieux port et début des travaux du tunnel Prado-Carénage dans la traversée de Marseille.

— alimentation en eau de l'aire métropolitaine par le canal de Provence,

— constitution de réserves foncières autour de l'étang de Berre en vue de l'urbanisation : aujourd'hui 450 ha à l'Ouest, 500 ha à l'Est.

La poursuite de cette stratégie, dans le cadre plus précis qu'en donne aujourd'hui le schéma, et en fonction des perspectives actuelles d'implantation de nouvelles activités industrielles et de services, conduit à la *formulation d'un certain nombre de priorités* dans l'engagement de nouvelles opérations au cours de la prochaine période décennale.

*Une des priorités les plus évidentes* est liée à la mise en activité prochaine du complexe industrialo-portuaire de Fos dont 2000 ha pourront être offerts dès 1970. Il s'agit d'une part d'assurer les liaisons de ce complexe avec Marseille et avec l'extérieur ce qui implique de ne pas dissocier la réalisation de l'autoroute Marseille - Martigues (dont une partie est en cours de réalisation) de celle de la voie rapide Fos-autoroute A. 7, et d'autre part d'ouvrir la rive Ouest de l'étang de Berre à l'urbanisation. La réalisation de la voie rapide Fos-autoroute A. 7 en sera le moyen, mais en outre devra être engagée une politique de création de centres urbains, en mettant plus particulièrement l'accent sur deux points forts, l'un au Sud, en extension de Martigues, l'autre au Nord, au fond du golfe de Saint-Chamas.

*Autres priorités*, qui avaient déjà fait l'objet de décisions de la part du Comité Interministériel : l'aménagement de l'agglomération marseillaise et la réorganisation de la cuvette Sud-Est de l'étang de Berre. Le Groupe Central en rappelle les principaux éléments :

— pour Marseille : extension du centre principal vers le Nord avec l'engagement d'une politique foncière pour préserver les surfaces nécessaires en complément des opérations de la Bourse et de l'Ilôt Sainte-Barbe, création d'un réseau de transport en site propre, extension de l'urbanisation à l'Est avec l'implantation d'un centre secondaire ;

— pour le Sud-Est de l'étang de Berre, création d'un centre nouveau, localisé à proximité de l'échangeur du Griffon et développement de zones d'habitation en contre-bas du plateau d'Arbois.

Enfin, et cela avait déjà été souligné pour le V<sup>e</sup> Plan, l'urgence de l'engagement de l'autoroute Nord-Littoral du centre de Marseille à l'étang de Berre, alors que l'autoroute Nord est déjà saturée.

*Troisième type de priorité* : la mise en valeur de grands sites industriels pour l'accueil des industries entraînées et induites par le complexe de Fos : site de Miramas-Istres et site de Gardanne-Vallée amont de l'Arc.

Enfin, et comme cela avait déjà été souligné en décembre 1968, l'ampleur du mouvement d'urbanisation que va connaître l'étang de Berre, tant à l'Ouest pour satisfaire à des besoins mas-

sifs qu'à l'Est pour remédier à une situation déséquilibrée, impose que soit rapidement engagée une politique d'association des collectivités locales concernées. Le Groupe Central rappelle que le Comité avait demandé que cette question fasse l'objet d'études particulières.

V. — Mais, si l'ampleur des transformations à attendre dans l'aire métropolitaine a fait mettre l'accent sur le caractère prioritaire de certains de ses aménagements, cela ne saurait pour autant faire négliger la nécessaire amélioration à apporter aux communications de l'aire métropolitaine avec l'extérieur, et notamment avec Toulon, la Côte-d'Azur, et le Languedoc. Tout autant que par la réalisation de nouveaux équipements, cette amélioration sera obtenue par une exploitation nouvelle des moyens existants (relations ferroviaires, aéronautiques et maritimes par exemple).

En demandant au Comité Interministériel de bien vouloir approuver ces directives générales concernant les priorités d'aménagement, le Groupe Central ne méconnaît pas la masse considérable de moyens financiers à mettre en œuvre. Le Groupe Central a voulu cependant attirer l'attention du Comité sur le fait que, dans les arbitrages entre rattrapage du retard et préparation de l'avenir, il importait, plus qu'ailleurs, de manifester que *priorité sera donnée aux opérations qui permettront à la métropole d'effectuer une mutation rapide de ses fonctions et de ses activités.*

## IV. - Approbation du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise

DELIBERATION DU COMITE INTERMINISTERIEL D'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE DU MARDI 9 DECEMBRE 1969

### I. — PROBLEMES D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DU SUD-EST

#### A. — Schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise

Sur le rapport du Groupe central de Planification urbaine, sont données au Préfet de la région Provence - Côte-d'Azur et aux administrations centrales de l'Etat les directives et instructions ci-après :

#### 1. — Approbation du schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise

En se référant aux avis et remarques exprimés au cours des différentes consultations, il est décidé d'approuver le projet de schéma d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, préparé par l'Organisation d'Etudes d'Aménagement (O.R.E.A.M.) et de donner à cette approbation le caractère d'une directive nationale d'aménagement du territoire.

En conséquence, les autorités responsables de l'établissement des documents d'urbanisme et des programmes sont invitées à appliquer les dispositions du schéma, tant en ce qui concerne le parti d'organisation de l'espace que la mise en œuvre des principales opérations d'aménagement. Le Préfet de région est invité à formuler, en tant que de besoin, les directives particulières nécessaires à l'application du schéma.

Les administrations compétentes devront définir rapidement les modalités pratiques d'application du schéma concernant la pérennité de l'exploitation des zones agricoles de haute valeur, le maintien de couloirs de communications et de transport d'énergie, l'accessibilité et l'accueil du public sur les rivages de la mer et de l'étang de Berre.

#### 2. — Mise en œuvre du schéma

En référence aux objectifs généraux d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, esquissés au V<sup>e</sup> Plan et formulés lors de la prise en considération du livre blanc, sont adoptés pour la mise en œuvre du schéma les principes directeurs ci-après :

— développer des relations faciles et de grande capacité entre le complexe industrialo-portuaire de Fos, siège des activités

industrielles de base, et l'agglomération de Marseille, siège des services supérieurs ;

— ouvrir à l'urbanisation de nouveaux territoires, en fonction des grandes infrastructures existantes ou à créer prochainement, notamment à proximité des grands secteurs industriels à l'Ouest de l'étang de Berre, mais également à l'Est de l'étang de Berre, et créer un tissu industriel puissant à proximité des deux grandes agglomérations de l'aire métropolitaine Marseille et Aix ;

— organiser la diffusion la plus large possible, à l'échelle du Sud-Est méditerranéenne, du dynamisme métropolitain, par une action permanente d'amélioration des moyens de communication, comprenant en particulier la création de nouvelles infrastructures.

En conséquence, et sous réserve du calendrier de réalisation des opérations à déterminer dans le cadre des plans quinquennaux, il est estimé nécessaire de respecter un certain nombre de priorités dans la politique d'équipement et d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise :

#### a) Infrastructures et moyens de communications

— Réalisation simultanée de l'autoroute Marseille-Martigues et de la voie rapide de liaison : Zone de Fos - Autoroute A.7.

— Réalisation de l'autoroute Nord-littoral du centre de Marseille à l'étang de Berre.

— Création d'un réseau de transport en commun en site propre dans l'agglomération de Marseille.

— Développement et modernisation des moyens de communication de l'aire métropolitaine avec l'extérieur, d'une part vers Toulon et la Côte-d'Azur, d'autre part vers le Languedoc.

— Etude des moyens de transport rapide dans l'aire métropolitaine.

#### b) Développement urbain

En application du principe d'une urbanisation dense et discontinue :

— *Agglomération marseillaise* : extension du centre principal au Nord de la Canebière, avec l'engagement d'une politique foncière de préservation et d'acquisition des surfaces nécessaires ; développement de l'urbanisation à l'Est par l'engagement d'opérations d'aménagement concerté et la création d'un centre secondaire ; développement des zones industrielles dans la vallée de l'Huveaune.

— *Agglomération aixoise* : développement de l'habitat vers l'Ouest et le Nord, et extension corrélative du centre vers l'Ouest.

— *Rives de l'étang de Berre* : en liaison avec les grandes infrastructures routières et ferroviaires de communication, création de centres urbains, soit en extension des agglomérations existantes, soit en sites nouveaux. La mission d'études d'aménagement fera plus particulièrement porter son effort sur le développement et l'aménagement de deux points forts d'urbanisation à l'Ouest : Martigues - Saint-Mitre et Miramas-Saint-Chamas, et sur la création d'un centre au Sud-Est de l'étang de Berre, à proximité de l'échangeur du Griffon et en liaison avec le développement de secteurs d'habitation au pied du plateau d'Arbois.

#### c) Sites industriels

Outre la poursuite des travaux d'aménagement du complexe industrialo-portuaire de Fos, étude et préparation de la mise en valeur de grands sites industriels, pour l'accueil des activités

induites et entraînées par le complexe de Fos, principalement au Nord de Fos, dans la zone d'Istres-Nord-Saint-Chamas, ainsi qu'à proximité des agglomérations d'Aix et de Marseille dans la partie amont de la vallée de l'Arc et dans la zone de Gardanne d'une part, et sur les rives Sud-Est de l'étang de Berre d'autre part.

#### d) Association des collectivités locales

Est rappelée la nécessité d'une association étroite des collectivités locales dans la mise en œuvre de cette politique. Pour assumer dans les meilleures conditions l'important mouvement d'urbanisation que devrait connaître l'aire métropolitaine, sera recherchée la conclusion d'accords entre l'Etat et les collectivités locales associées sur le volume et le financement des investissements de ces collectivités qui pourront, le cas échéant, bénéficier des aides spécifiques prévues par ailleurs pour les villes nouvelles. Le Ministre de l'Intérieur est en conséquence invité à étudier ce problème en liaison avec les Ministres intéressés, et à présenter rapidement des propositions en vue de la mise en œuvre de tels accords.

L'ensemble des directives et instructions mentionnées au I - A du présent compte-rendu feront l'objet d'une communication au prochain Conseil des Ministres, présentée par le Ministre délégué auprès du Premier Ministre, chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire.

**ANNEXES**

## **I. LISTE DES MEMBRES DE L'O.R.E.A.M.**

1°) Membres du Comité de Coordination de l'O.R.E.A.M. ....	<b>199</b>
2°) Membres du Comité Technique de l'O.R.E.A.M. ....	<b>200</b>
3°) Membres du Groupe Permanent d'Etudes .....	<b>202</b>

## **II. CANTONS ET COMMUNES DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE**

### **III. GROUPES DE TRAVAIL**

1°) Groupe de Travail N° 1 : l'aire métropolitaine marseillaise dans son environnement ...	<b>206</b>
2°) Groupe de Travail N° 2 : Les principes généraux d'utilisation de l'espace et la signification du schéma à l'égard du mode de vie futur .....	<b>210</b>
3°) Groupe de Travail N° 3 : La programmation du développement .....	<b>212</b>

## LISTE DES MEMBRES DE L'O.R.E.A.M.

### I. - Membres du comité de coordination de l'O.R.E.A.M

NOM	QUALITES
M. Jean LAPORTE	Préfet de la Région Provence - Côte-d'Azur. Préfet des Bouches-du-Rhône. Président du Comité de Coordination.
M. Gaston DEFFERRE	Ancien Ministre. Député-Maire de la Ville de Marseille.
M. Louis PHILIBERT	Député. Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Maire de Puy-Ste-Réparate.
M. Félix CICCOLINI	Maire d'Aix-en-Provence. Conseiller général. Président de la Commission départementale.
M. Charles PRIVAT	Député-Maire d'Arles, Conseiller général.
M. Armand AUDIBERT	Maire de Châteauneuf-les-Martigues. Conseiller général.
M. Joseph BAGNANINCHI	Maire de St-Martin-de-Crau.
M. Christian de BARBARIN-PAQUET	Maire de Vauvenargues.
M. Fernand BONNARD	Maire de Pélissanne.
M. Michel CIONINI	Maire d'Eguilles.
M. Edmond GARCIN	Député-Maire d'Aubagne. Conseiller général.

NOM	QUALITES
M. Raymond GIRAUD	Maire de Rognac.
M. Jean GRAILLE	Maire de La Ciotat. Conseiller général.
M. Vincent PORELLI	Maire de Port-St-Louis-du-Rhône. Conseiller général.
M. Guy ROMELLI	Maire d'Istres.
M. Fernand SUMEIRE	Maire des Pennes-Mirabeau.
M. Edouard RASTOIN	Président de la Commission de Développement Economique Régional (C.O.D.E.R.).
M. Léon BETOUS	Président du Syndicat Mixte d'Aménagement et d'Equipement de la Région du Golfe de Fos.
M. René MAYER	Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Chef du Service Régional de l'Equipement et du Logement. Président du Comité Technique.
M. Vital MANCA	Trésorier Payeur général de la Région.

## II. - Membres du comité technique de l'O.R.E.A.M.

### MEMBRES DE DROIT

- Le Chef du Service Régional de l'Équipement et du Logement, Président du Comité Technique.
- L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur départemental de l'Équipement.
- L'Ingénieur en Chef du Génie Rural des Eaux et des Forêts, Directeur départemental de l'Agriculture.
- Le Chef des Services fiscaux.

- Le Directeur régional de l'I.N.S.E.E.
- L'Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Directeur du Port Autonome de Marseille.
- L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur général des Services Techniques de la Ville de Marseille.
- Un Membre de la Mission Régionale.

### MEMBRES ASSOCIES

- L'Inspecteur général des Ponts et Chaussées, chargé des 20<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> Circonscriptions d'Inspection générale.
- L'Inspecteur général de la Construction, chargé des 20<sup>e</sup> et 21<sup>e</sup> Circonscriptions d'Inspection générale.
- L'Inspecteur général des Ponts et Chaussées, chargé de la 27<sup>e</sup> Inspection générale du Service Maritime du Littoral méditerranéen et Corse.
- L'Ingénieur général de la Navigation Aérienne, Directeur de la Région Aéronautique du Sud-Est.

- L'Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Président du Groupe Central de Travail pour l'Aménagement du golfe de Fos.
- L'Ingénieur général des Ponts et Chaussées, Directeur Adjoint à la S.N.C.F.
- Le Secrétaire général des Bouches-du-Rhône.
- L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Directeur des bases aériennes.

— L'Ingénieur en Chef du Génie Rural des Eaux et des Forêts, Secrétaire général du Comité Technique de l'Eau.

— L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, chargé du Service de la Navigation Rhône-Saône.

— Le Chef du Service Interrégional des Douanes.

— Le Conservateur régional des Bâtiments de France.

— L'Inspecteur général de l'Economie Nationale.

— Le Directeur régional des Télécommunications de Marseille.

— Le Directeur régional des Services Postaux de Marseille.

— Le Recteur de l'Académie d'Aix-en-Provence.

— Le Directeur de la Banque de France à Marseille.

— Le Colonel, Sous-Chef d'Etat-Major.

— L'Ingénieur en Chef de l'E.D.F. - G.D.F., attaché à la Direction régionale de l'E.G.F.

— L'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées, Adjoint au Directeur départemental de l'Equipe ment et du Logement.

— Les Membres de la Mission régionale.

— Le Chef du Service régional adjoint de l'Equipe ment et du Logement.

— L'Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef de la Division Transports et Economie au C.E.T.E.

— L'Urbaniste en Chef, Conseiller Technique des Services de l'Equipe ment et du Logement.

— Le Trésorier Payeur général de la Région.

— Le Délégué régional au tourisme.

— Le Directeur régional du Travail et de la Main-d'Œuvre.

— Le Directeur régional de l'Action Sanitaire et Sociale.

— Le Chef du Service départemental du secrétariat d'Etat à la Jeunesse et aux Sports.

### III. - Membres du groupe permanent d'études

NOM	QUALITES
M. André BERQUIN	Architecte - Urbaniste.
M. Olivier BERTON	Sociologue.
M. Jean ECOCHARD	Architecte - Urbaniste.
Mlle Claude H. EYRAUD	Economiste.
Mlle Françoise FANTON	Sociologue.
M. Paul FARRUGIA	Urbaniste.
M. Henri GENEVEY	Ingénieur des Ponts et Chaussées, Responsable du Groupe permanent d'Etudes.

NOM	QUALITES
Mlle Suzanne LAFONT	Documentaliste.
M. Yvon LE MOAL	Economiste.
M. Pierre MARY	Chargé des Relations Extérieures.
M. René PERRIN	Géographe.
M. Jacques-Michel PERROT	Ingénieur T.P.E.
M. Jean PICHOT	Economiste.
M. Hubert WEULERSSE	Economiste.

## **CANTONS ET COMMUNES DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE MARSEILLAISE**

CANTON	REPRESENTANT AU COMITE DE COORDINATION	COMMUNES INTERESSEES
<p>Aix - Nord</p> <p>Aix - Sud</p>	<p>M. Félix CICCOLINI</p> <p>M. Christian de BARBARIN-PAQUET</p> <p>M. Michel CIONINI</p>	<p>Aix-en-Provence</p> <p>St-Marc-Jaumegarde Le Tholonet Vauvenargues Venelles</p> <p>Eguilles Meyreuil</p>
<p>Arles - Est</p>	<p>M. Charles PRIVAT</p> <p>Dr Joseph BAGNANINCHI</p>	<p>Arles</p> <p>Fontvieille St-Martin-de-Crau</p>
<p>Aubagne</p>	<p>M. Edmond GARCIN</p>	<p>Aubagne Cuges-les-Pins Gémenos La Penne-sur-Huveaune</p>
<p>Berre</p>	<p>M. Raymond GIRAUD</p>	<p>Berre Coudoux La Fare-les-Oliviers Rognac Velaux Ventabren Vitrolles-le-Roucas</p>

<b>CANTON</b>	<b>REPRESENTANT AU COMITE DE COORDINATION</b>	<b>COMMUNES INTERESSEES</b>
Gardanne	M. Fernand SUMEIRE	Bouc-Bel-Air Cabriès Gardanne Mimet Les Pennes-Mirabeau Septèmes-les-Vallons Simiane-Collongue
Istres	M. Guy ROMELLI	Fos Istres St-Chamas St-Mitre-les-Remparts
La Ciotat	M. Jean GRAILLE	Carnoux Cassis Ceyreste La Ciotat Roquefort-la-Bédoule
Marseille	M. Gaston DEFFERRE	Allauch Marseille Plan-de-Cuques

<b>CANTON</b>	<b>REPRESENTANT AU COMITE DE COORDINATION</b>	<b>COMMUNES INTERESSEES</b>
Martigues	M. Armand AUDIBERT	Carry-le-Rouet Châteauneuf-lès-Martigues Ensues-la-Redonne Gignac-la-Nerthe Mairignane Martigues Port-de-Bouc Le Rove St-Victoret Sausset-les-Pins
Port-St-Louis-du-Rhône	M. Vincent PORELLI	Port-St-Louis-du-Rhône
Salon	M. Fernand BONNARD	Aurons La Barben Cornillon-Confoux Grans Lançon-de-Provence Miramas Pélissanne Salon

# GROUPE DE TRAVAIL N° 1

## L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE DANS SON ENVIRONNEMENT

NOM	QUALITES
<b>Président</b>	
M. Louis PHILIBERT	Président du Conseil Général des Bouches-du-Rhône, Député - Maire de Puy-Ste-Réparate.
<b>Membres</b>	
M. Christian de BARBARIN-PAQUET	Maire de Vauvenargues.
M. Jacques BERANGER	Chargé de Mission à la Mission Régionale de Provence, côte-d'Azur.
M. Jacques BERT	Secrétaire général du Comité Régional d'Expansion.
M. Claude BERTON	Directeur de la société PROCIDA.
M. Léon BETOUS	Président du Syndicat Mixte de Fos. Président du Conseil d'Administration du Port Autonome de Marseille.
M. Pierre BLAIVE	Directeur général de l'Assistance Publique à Marseille.
M. Jacques BLANC	Président du Syndicat des Cadres d'exploitations agricoles.
M. Yves BOISSEREINQ	Directeur au Port Autonome de Marseille.

NOM	QUALITES
M. Pierre BONASSIES	Professeur à la Faculté de Droit.
M. Francis BONIFACIO	Représentant M. Roger de Morant, Directeur général de la Société du Canal de Provence.
M. François BOURGAREL	Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
M. BRONGNIART	Chargé de Mission à la Mission Régionale de Languedoc-Roussillon.
M. Roger CAILLOL	Chargé de Mission au Port Autonome de Marseille.
M. CARBUCCIA	Confédération générale des Cadres.
M. le Commandant CHARPENTIER	Chef du Bureau Etat Major de la 4 <sup>e</sup> Région Aérienne.
M. CHAROT	Représentant M. R. Boussious, Directeur de la Région Aéronautique du Sud-Est, Ingénieur en Chef de la Navigation Aérienne, Directeur de l'Aéroport de Marignane.
M. Henri CHEYLAN	Président de la Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.
M. Roger DAMIANI	Ingénieur des Ponts et Chaussées au Service Régional de l'Équipement.

NOM	QUALITES
M. Edouard DELEBECQUE	Professeur à la Faculté des Lettres, Maire de Roques - Pennes (84).
Mme EYMERY	Présidente de l'Association des Femmes Chefs d'Entreprise.
M. Robert GAUTHIER	Directeur de la Société des Ciments de Marseille et d'Outre-Mer.
M. Jean GRAILLE	Conseiller général, Maire de La Ciotat.
M. GUINDON	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. ROSSI	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. BEAUVOIS	Membre de la Jeune Chambre Economique.
M. GOURDOL	Pasteur.
Mlle Christiane HOFF	Union Patronale Interprofessionnelle de Marseille.
M. LAUGIER	Président du Comité d'Arles de l'Union Patronale Interprofessionnelle de Marseille.
M. Didier LEENHARDT	Directeur de la Banque de France.
M. LABAU	Contrôleur Adjoint à la Banque de France.

NOM	QUALITES
M. LENOIR	Pilote des Ports.
M. MARCANTETTI	Président de l'Association Européenne des Pilotes Maritimes.
M. Vital MANCA	Trésorier Payeur Général de la Région Provence - Côte-d'Azur.
M. André TISSERAND	Inspecteur Principal du Trésor.
M. Joseph GARCIA	Inspecteur du Trésor.
M. Yannick MARTIN	Banque MARTIN.
M. Jean-Louis MIEGE	Professeur à la Faculté des Lettres.
M. de MONTSABERT	Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
M. Francis MORCH	Inspecteur général de l'Economie Nationale.
M. Guy MOREL	Urbaniste au Service Régional de l'Equipement.
M. MUGUET	Chargé de Mission à la Mission Régionale du Languedoc - Roussillon.
M. MULLER	Attaché de Direction à la Maison POMME.

NOM	QUALITES
M. Anthony PACINI	Président de l'Association de Loisirs « La Tramontane ».
M. Francis PELISSIER	Secrétaire général du Comité Technique de l'Eau.
M. Bruno de CARMANTRAND	Ingénieur en chef du G.R.E.F. Adjoint au Secrétaire général du Comité Technique de l'Eau.
M. Louis PIERREIN	Directeur de l'Enseignement à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
M. André PONTON	Directeur départemental de l'Equipement.
M. PUECH	Directeur de la Société La Vieille Montagne, Usine de Port-de-Bouc.
M. Gaston RAMBERT	Directeur honoraire de l'Ecole Supérieure de Commerce de Marseille.
M. Edouard RASTOIN	Président du Comité Régional d'Expansion et de la CODER.
M. Jacques RENARD	Président de l'Association des Amis de l'Université.
M. de REPARAZ	Maître assistant de Géographie. Laboratoire de Géographie. Faculté des Lettres.
M. Emile ROCCA	Président honoraire de la Société UNIPOL.
M. François ROCCA	Secrétaire général de la Société UNIPOL.
M. Frédéric ROSMINI	Délégué Fédéral des Clubs Léo Lagrange.

NOM	QUALITES
Mme Nicole SOUBEYROUX	Chargée de Recherches au CNRS.
M. J. DELATOLAS	Représentant de la C.F.D.T. à la CODER.
M. Jean MICHEL	Président de l'Union Départementale de la C.F.D.T.
M. Jacques PETIT	Secrétaire de la Fédération des Ports et Docks, représentant le syndicat C.G.S.I.
M. Marc BORGNA	Secrétaire général de l'Union départementale F.O.
M. Julien MILLIERY	Représentant le Syndicat F.O.
M. André TOURRET	Président du Syndicat des Entrepreneurs de Maçonnerie et des Travaux Publics des Bouches-du-Rhône.
M. Dominique TOUSSAINT	Directeur de la Banque Française du Commerce Extérieur.
M. Emile VAUGOYEAU	Sous-Directeur de l'Union Patronale Interprofessionnelle de Marseille.
M. Jacques VERCUEIL	Economiste au Service Régional de l'Equipement.
M. François WEYMULLER	Société des Ateliers de la Méditerranée.
M. WOLKOWITSCH	Professeur de Géographie à la Faculté des Lettres.

## GROUPE DE TRAVAIL N° 2

### LES PRINCIPES GENERAUX D'UTILISATION DE L'ESPACE ET LA SIGNIFICATION DU SCHEMA A L'EGARD DU MODE DE VIE FUTUR

NOM	QUALITES
<b>Président</b>	
M. Charles PRIVAT	Député-Maire d'Arles, Conseiller Général.
<b>MEMBRES</b>	
M. Albert ASTIER	Directeur départemental de l'Agriculture.
M. BERGEAUD	Direction départementale de l'Agriculture .
M. BONNIER	Direction départementale de l'Agriculture.
M. AUTARD	Imprimeur.
M. Joseph BAGNANINCHI	Maire de St-Martin-de-Crau.
M. P. BARROIN	Ingénieur.
Mme BERTRAND	Conseillère municipale de Marignane.
M. Jean-Claude BETON	Président - Directeur - Général de la Société ORANGINA.
M. Fernand BONNARD	Maire de Pélissanne.
M. Ulrich BOURET	Chargé de Mission à la Mission Régionale de Provence - Côte-d'Azur.

NOM	QUALITES
M. Yves CAHIER	Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
Mlle Paule CAUVIN	Pharmacienne, Conseillère municipale de Marignane.
M. André CHRYSOCHERIS	Architecte D.P.L.G. Urbaniste.
M. Pierre CORNILLE	Maire de Cuges-les-Pins.
M. Guy d'ANELLA	Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
M. Gaston DEFFERRE	Ancien Ministre, Député-Maire de Marseille.
M. Jean DELAROZIERE	Urbaniste en chef, Conseiller Technique auprès du Directeur départemental de l'Équipement.
M. Laurens DELEUIL	Maire de Marignane.
M. DEVAUX	Président de la Compagnie Nationale du Rhône.
M. WECKEL	Directeur général de la Compagnie Nationale du Rhône.
M. AUDANT	Directeur des Services Administratifs et Financiers de la Compagnie Nationale du Rhône.
M. Henri DUNOYER de SEGONZAC	Architecte D.P.L.G.

NOM	QUALITES
M. Michel FABRE	Doyen de la Faculté de Droit.
M. René FAURE	Directeur du Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache.
M. LABBE	Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache.
M. THEVENON	Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache, Adjoint au Maire d'Aix-en-Provence.
M. Edmond FERBEUF	Agriculteur. Adjoint au Maire de Bouc-Bel-Air.
M. Jean-Paul FERRIER	Assistant à la Faculté de Lettres.
Mme Yvette FUILLET	Secrétaire générale de l'Union des Femmes Patrons.
M. Edmond GARCIN	Député-Maire d'Aubagne, Conseiller général.
M. Henri GASTAUT	Doyen de la Faculté de Médecine.
M. Antoine JAY	Directeur Adjoint à la S.N.C.F.
M. François JULIEN	Président - Directeur - Général de la Société SUD-ENTREPRISE.
M. LABBE	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. SEREYJOL-GARROS	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. ROUSSET	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. Georges LACROIX	Directeur général des Services Techniques de la Ville de Marseille.

NOM	QUALITES
M. de LAPPARENT	Ingénieur au Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache.
M. Michel B. MAILLARD	Délégué départemental du Comité pour la Défense de la République.
M. René MAYER	Chef du Service Régional de l'Equipement.
M. Henri MERCIER	U.P.I.M. Directeur de la Compagnie méridionale d'Equipements techniques.
M. Pierre MESTRE	Adjoint au chef du Service Inter-régional des Douanes.
M. Christian MIHIERE	Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.
M. Roger de MORANT	Directeur général de la Société du Canal de Provence.
M. Francis BONIFACIO	Société du Canal de Provence.
M. OLMER	Professeur à la Faculté de Médecine.
M. PADOVANI	Conseiller général.
M. Bernard PELIGRY	Ingénieur.
M. Robert PENEL	Industriel.
M. Jean-Marie PERES	Professeur à la Faculté des Sciences. Directeur de la Station Marine d'Endoume.
M. Gilbert PEYRE	Professeur de Lettres, Conseiller municipal de Port-de-Bouc.
M. Jacques PICON	Président de la Caisse Régionale d'Assurance - Maladie du Sud-Est.

NOM	QUALITES
M. Jean PIVASSET	Assistant à la Faculté de Droit.
M. André PONTON	Directeur départemental de l'Equi- pement.
M. Henri PRAT	Professeur au Laboratoire de Bo- tanique de la Faculté des Scien- ces.
M. Lyonel RATHERY	Secrétaire général de l'U.S.P.T.P.
Mme L. RAYMOND	Responsable de l'Union Féminine Civique et Sociale d'Aix et Vice- Présidente de l'Association pour la protection des demeures an- ciennes.
M. RENUCCI	Confédération Générale des Ca- dres.
M. REY	Chambre d'Agriculture.
M. Guy ROMELLI	Maire d'Istres.
M. Frédéric ROSMINI	Directeur général de la Fédé- ration des Clubs Léo-Lagrange.
M. Pierre ROUARD	Doyen de la Faculté des Sciences
M. Charles ROURE	Colonel, Sous-Chef d'Etat Major de la 7 <sup>e</sup> Région Militaire.
M. Georges SEASSAU	Ingénieur Régional à l'Equipe- ment Scolaire, Universitaire et Sportif.
M. LAFAILLE	Rectorat : Equipe-ment scolaire, universitaire et sportif.

NOM	QUALITES
Mlle Régine SERRATRICE	Professeur.
M. Georges SICARD	Directeur de la Société SICARD.
M. Christian DUBONNET	Comité Régional C.F.D.T.
M. François POULAIN	C.F.D.T.
M. Marc BORGNA	Secrétaire général de l'Union dé- partementale F.O.
M. François MOSCATI	Représentant le Syndicat F.O.
M. Louis PEYRE	Représentant le Syndicat F.O.
M. Robert DECLERCQ	Secrétaire du Syndicat des Agents de maîtrise de la R.A.T.V.M., re- présentant le Syndicat C.G.S.I.
M. TEISSIER	Architecte D.P.L.G.
M. TOUBLANC	Ingénieur, Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. VALABREGUE	Directeur Adjoint à l'Immobilier- Construction de Paris.
M. Gilbert WEIL	Urbaniste - Conseil au Service Ré- gional de l'Equipe-ment.

# GROUPE DE TRAVAIL N° 3

## LA PROGRAMMATION DU DEVELOPPEMENT

NOM	QUALITES
<b>Président</b>	
M. Félix CICCOLINI	Maire d'Aix-en-Provence, Conseiller général.
<b>Membres</b>	
M. Albert ASTIER	Directeur départemental de l'Agriculture.
M. Armand AUDIBERT	Conseiller général, Maire de Châteauneuf-lès-Martigues.
M. Antoine BLACHE	Chargé de Mission à la Mission Régionale de Provence - Côte-d'Azur.
M. BONIFAY	Conseiller général, représentant M. Louis Philibert.
M. BOUSQUET	Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
M. BORME	Directeur des Services Techniques de la Ville de Marignane.
M. BURON	Secrétaire des Groupements patronaux de la Région de Martigues, Port-de-Bouc, étang de Berre, golfe de Fos.
M. Francis CARNETTO	Industriel.

NOM	QUALITES
M. CAMBON	Directeur général de la Société des Eaux de Marseille.
M. Paul CARRERE	Directeur régional de l'I.N.S.E.E.
M. Henri-Jacques HEBRARD	I.N.S.E.E.
M. Michel CIONINI	Maire d'Eguilles.
M. Laurens DELEUIL	Maire de Marignane.
M. Emile DELSANTI	Directeur adjoint à la Direction Régionale des Services Postaux.
Mme EYMERY	Présidente de l'Association des Femmes Chefs d'Entreprises.
M. Maurice FALIBERT	Président de la Jeune Chambre Economique de La Ciotat.
M. Jean FONKENELL	Directeur régional de la Société Centrale pour l'Equipement du Territoire.
M. THIEBAUT	Ingénieur à la Société Centrale pour l'Equipement du Territoire.
M. GERVOIS	Directeur de la Société des Glacières de Paris.

NOM	QUALITES
M. Raymond GIRAUD	Maire de Rognac.
M. Bernard JANNIN	Economiste au Service régional de l'Equipement.
M. Louis KOEHLER	Ingénieur.
M. Claude LAHAYVILLE	Architecte.
M. Serge LEONARD	Directeur général de la Société Méditerranée - Engineering.
M. Vital MANCA	Trésorier Payeur Général de la Région de Provence - Côte-d'Azur.
M. André TISSERAND	Inspecteur Principal du Trésor.
M. Joseph GARCIA	Inspecteur du Trésor.
M. MANDRON	Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille.
M. MARCORELLE	Directeur de la Société Provençale des Ateliers TERRIN.
M. A. MARTIN	Directeur de la Société LOGIREM.
M. MATTEODA	Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.
M. MIHIERE	Chambre d'Agriculture des Bouches-du-Rhône.

NOM	QUALITES
M. Henri MUCHART	Directeur de l'Ecole d'Ingénieurs de Marseille.
M. Jean NOTIN	Comité Régional d'Expansion Economique.
M. Albert OLIVE	Trésorier-Adjoint de l'U.S.P.T.P., Président - Directeur - Général de la Société Anonyme de camionnage et de transit.
M. Roger PELTIER	Ingénieur en chef à la Direction de l'E.D.F. - G.D.F.
M. J.-C. PERRIN	Professeur à la Faculté de Droit, Directeur du Centre d'Economie Régionale.
M. CATIN	Centre d'Economie Régionale.
M. Gilbert PEYRE	Professeur de Lettres, Conseiller municipal de Port-de-Bouc.
M. André PONTON	Directeur départemental de l'Equipement.
M. Vincent PORELLI	Conseiller général, Maire de Port-St-Louis-du-Rhône.
M. POUZOULET	Représentant de M. de Morant, Société du Canal de Provence.

NOM	QUALITES
Lieutenant Colonel REVEL	Chef du 4 <sup>e</sup> Bureau à l'Etat-Major de la 7 <sup>e</sup> Région Militaire.
M. Lucien RICAUD	Maire de Gignac-la-Nerthe.
M. RIEUBON	Député, Maire de Port-de-Bouc.
M. RUBY	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. LERIDON	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. MORIER	Agence d'Urbanisme d'Aix.
M. Georges SEASSAU	Ingénieur Régional à l'Equipement Scolaire, Universitaire et Sportif.
M. Fernand SUMEIRE	Maire des Pennes-Mirabeau.
M. Auguste BARTHELEMY	Représentant le Syndicat C.F.D.T.

NOM	QUALITES
M. Claude GENSOLLEN	Représentant le Syndicat C.F.D.T.
M. François MOSCATI	Représentant le Syndicat F.O.
M. André HEBRAUD	Représentant le Syndicat F.O.
M. PEDEVILLA	Secrétaire général adjoint du Syndicat C.G.S.I.
M. VALABREGUE	Directeur adjoint de l'Immobilier-Construction de Paris.
M. VERRIER	Ingénieur en chef des Télécommunications.
M. WEYMULLER	Société des Ateliers de la Méditerranée.

## **BIBLIOGRAPHIE**

## I. — L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE ET SON ENVIRONNEMENT

### — CERBOM

Etude pour l'assainissement de l'Aire Métropolitaine Marseillaise du Cap Couronne à l'embouchure du Rhône et extension à l'étang de Berre.

Nice 1968 - Mission n° 68 pour O.R.E.A.M. Marseille.  
49 P. cartes-schémas.

### — D.D.A. ET SOCIETE DU CANAL DE PROVENCE

Etudes des zones agricoles et rurales pour O.R.E.A.M. Marseille 1969. 147 P. cartes-photos.

### — GAMU

Caractère méditerranéen. Etudes des caractéristiques générales d'un urbanisme méditerranéen en Provence. 1<sup>re</sup> phase : rapport n° 1 - n° 2.

### — GAMU

Caractère méditerranéen. Etude des caractéristiques générales d'un urbanisme méditerranéen en Provence. Marseille-GAMU 1969.

Etudes méthodologiques 2 bis.  
63 P. multigr.

Rapport n° 3 137 P. multigr. photos.

## II. — ETUDES FINANCIERES

### Documents officiels

#### — MINISTERE DE L'INTERIEUR

Contribution à l'analyse financière des budgets communaux par la méthode des ratios.

Direction générale des collectivités locales. Service des statistiques et d'analyses financières.  
Non paginé, non daté.

#### — MINISTERE DE L'INTERIEUR

Analyse financière des comptes des communes de plus de 5.000 habitants — exercice 1965 — Paris - Ministère de l'Intérieur. Non daté, 2 tomes.

1) les commentaires 199 p. ;

2) tableaux statistiques 407 p.

#### — MINISTERE DES FINANCES

Recensement des opérations d'investissements publics inscrites aux tranches régionales du V<sup>e</sup> Plan instruction 66-101 S.B.M. du 1<sup>er</sup> septembre 1966 - 2<sup>e</sup> édition : Juillet 1967. Ministère des Finances, Paris.

#### — MINISTERE DES FINANCES

Note de méthode relative aux prévisions d'évolution des situations financières des collectivités locales. Instruction 66-57. M. du 6 mai 1966.

#### — MINISTERE DES FINANCES

Instruction M 12 sur la comptabilité des grandes communes (3<sup>e</sup> catégorie).

Tome I - Ministère des Finances et des affaires économiques. 266 p. non daté.

#### — STATISTIQUES ET ETUDES FINANCIERES

Avril 1965, juin 1966, septembre 1967, septembre 1969. Numéros annuels consacrés aux lois de finances.

## Autres documents

— Y. FREVILLE

Recherches statistiques sur l'économie des finances locales. Thèse Rennes 1966. 240 p.

— S O G R E P

Etude des finances de 58 communes de l'aire métropolitaine .

Document provisoire ; 2<sup>e</sup> rapport provisoire : non daté.  
*Tome I* : 18 p. + tableaux et renseignements statistiques complémentaires.

*Tome II* : 14 tableaux.

### III. — PROBLEMES ECONOMIQUES ET DEMOGRAPHIQUES TRAITES DANS LE SCHEMA D'AMENAGEMENT DE L'AIRE METROPOLITAINE MARSEILLAISE

#### A) Bibliographie générale

- « Réflexions pour 1985 » - C.N.A.T.
- « Les perspectives du Marché Commun et du Royaume Uni dans l'évolution démographique mondiale ». Etudes et conjoncture. N° 4. Avril 1968.
- « Statistiques de la population active » - O.C.D.E. 1969.
- « Changements dans la structure de l'emploi : l'importance croissante du secteur des services dans les pays membres ». O.C.D.E. 1966.
- « Problème de la main-d'œuvre dans le secteur des services ». O.C.D.E. 1966.
- « Structure de l'emploi par catégorie d'unités urbaines et par région en France. (1954-1962 et projections 1970). CREDOC. Décembre 1965 - Avril 1966.

- « Les métropoles et la fonction régionale dans l'armature urbaine française » par MM. Haubreux et Rochefort. Construction n° 17. Octobre 1964.
- « La répartition fonctionnelle de la population des villes et son utilisation pour la détermination des multiplicateurs d'emploi ». Juillet 1963.  
Ministère de la Construction-Centre d'études économiques et sociales.
- « La structure de la population active des agglomérations françaises de plus de 20.000 habitants » par H. Le Guen. Annales de géographie. N° 374. Juillet-Août 1960.
- « Etude sur le développement des villes et les effets d'induction dans leur population » par P. Carrère. I.N.S.E.E. Direction régionale de Marseille.
- « La puissance économique des grandes agglomérations » par P. Le Fillatre. Etude et Conjoncture N° 1. Janvier 1964.
- « La révolution urbaine en France ». Problèmes Economiques n° 1.080. 12 Septembre 1968.
- « La querelle du travail à temps partiel ». Problèmes Economiques. n° 1.099. 23 juin 1969.
- « L'axe fluvial Nord-Sud, espoir de l'Economie française ». Revue de C.C.I.M. n° 728.
- « La liaison Rhin-Rhône ». Revue de la C.C.I.M. n° 726.
- Recensements de population 1962 et 1968. I.N.S.E.E.
- Annuaire statistique de la France. Rétrospectif 1966. I.N.S.E.E.
- Tableaux de l'économie française. 1968. I.N.S.E.E.
- Recensement de l'industrie. 1963. I.N.S.E.E.
- Recensement des transports. 1963. I.N.S.E.E.
- Recensement de la distribution. 1966. I.N.S.E.E.
- Les établissements industriels et commerciaux en France en 1966. I.N.S.E.E.

## B) Bibliographie économie et démographie

- Provence - Côte-d'Azur - Corse plan régional de développement et d'aménagement. Journal Officiel n° 1.185 décret du 9 janvier 1961.
- Rapport du Préfet de Région sur les principales orientations du V<sup>e</sup> Plan dans la région de Provence - Côte-d'Azur - Corse. Juin 1965.
- Carrère et Dugrand. La Région méditerranéenne. PUF 1967.
- Notes et études documentaires n° 3.484 à 3.486 du 30 avril 1968.  
L'économie de la Région Provence - Côte-d'Azur - Corse.
- S.O.G.R.E.P.
  - Etude d'armature urbaine intermédiaire Région Provence - Côte-d'Azur - Corse. 4 volumes, 3 tomes. Marseille S.O.G.R.E.P. 1965.
  - Etude d'armature urbaine supérieure 6 volumes.
- C.N.A.T.
  - Perspectives (1985) démographiques et économiques du midi méditerranéen et la réalisation d'un axe privilégié de transports Mer du Nord - Méditerranée. Mars 1964.
- I.N.S.E.E.
  - Perspectives d'emploi pour 1970 et 1985 Région Provence - Côte-d'Azur - Corse. Marseille. Mars 1965.
- Comité régional d'expansion économique Provence Côte-d'Azur - Corse.  
Etude sur les récentes implantations industrielles dans la Région Provence - Côte-d'Azur - Corse. Juin 1965. 192 pages.
- Revue C.C.I.M. n° 716.

Les ressources minérales de la Provence et leur exploitation. Gaston Imbert.

- Revue C.C.I.M. n° 731.  
L'économie énergétique et ses aspects régionaux. Pierre Acquaviva.
- Revue C.C.I.M. n° 741.  
La zone d'influence continentale de Marseille, par Louis Pierrein.
- Revue C.C.I.M. n° spécial 1965.  
Les zones d'attraction commerciale de la Région Provence - Côte-d'Azur - Corse. B. Barbier - N. Delefortie - Soubeyrou - A. Strazzieri.
- Revue C.C.I.M. n° spécial 1961.  
Villes provençales et cités d'Azur, leurs structures et leurs fonctions. Gaston Imbert.
- Revue de la C.C.I.M. n° 763.  
Le commerce extérieur de la région provençale en 1962 d'après les statistiques de trafic S.N.C.F. Delefortie - Soubeyrou - Sarda.
- Revue C.C.I.M. n° 811.  
Le commerce extérieur de la région Provence - Côte-d'Azur - Corse en 1968.
- Notes trimestrielles de conjoncture I.R.E.S.
- I.N.S.E.E. Marseille. Bulletins régionaux de statistiques.
- I.N.S.E.E. Recensement général de la population 1962. Recensement de 1968 au 1/20<sup>e</sup>.
- I.N.S.E.E. Annuaire statistiques de la France Méditerranéenne.

## C) Bibliographie relative à l'aire métropolitaine marseillaise

- « L'économie des Bouches-du-Rhône : ses ressources, ses structures, son avenir », par R. Dumoulin. 1964.
- « Perspectives de l'économie des Bouches-du-Rhône : 1954-1975 ». C.R.E.D.O.C. Novembre 1961.
- « Les conditions de vie de la population salariée des Bouches-du-Rhône », par Paul Carrère et Christiane Chabert. I.R.E.S. 1957.

- « La vocation métropolitaine de Marseille », par Nicole Delefortie-Soubeyrou.
- Revue de la C.C.I.M. n° 784-785-786. Février, mars, avril 1967.
- « L'aire métropolitaine marseillaise » - Urbanisme N° 95. 1966.
- « L'environnement intellectuel de l'entreprise dans la région d'Aix-Marseille. Revue de la C.C.I.M. n° spécial 1967.
- « Evaluation de la population et des emplois dans l'aire métropolitaine marseillaise en 1966 ». S.O.G.R.E.P. Mai 1967. Marseille 23 p. + 7 annexes.
- « Structure économique des villes de l'aire métropolitaine marseillaise et la Provence - Côte-d'Azur en 1962 ». C.R.E.D.E.R. Janvier 1967.
- « Etude des facteurs et des tendances de localisation de l'emploi dans l'aire métropolitaine marseillaise ». S.O.G.R.E.P. Avril 1968. 48 p. + 6 annexes + 1 résumé. Juillet 1968 pour O.R.E.A.M. Marseille.
- « L'implantation commerciale dans l'aire métropolitaine marseillaise ». C.E.D. 1969.
- « Marseille, la formation d'une grande cité moderne - Etude de géographie urbaine », par Gaston Rambert. 1934. Thèse.
- « Les grandes villes françaises : Marseille », par Marcel Roncayolo. Notes et études documentaires. N° 3.013. Juillet 1963.
- « Marseille, les constantes de l'évolution économique et les problèmes d'avenir », par Louis Pierrein. Revue de la C.C.I.M. N° 756. Juillet 1964.
- « Les fonctions locales, régionales et nationales des activités économiques de la Ville de Marseille en 1962 ». C.R.E.D.E.R. Février 1967.
- « Les déplacements quotidiens des travailleurs dans la Ville de Marseille », par Paul Carrère et Georges Lacroix. Revue de la C.C.I.M. N° 747.

- « Modèle de localisation de la population et des emplois dans l'agglomération marseillaise ». S.O.G.R.E.P. 1969.
- « Une nouvelle étape dans le développement du Port de Marseille », par Charles Barrillon. Revue de la C.C.I.M. N° 753. Avril 1964.
- « Marseille, Europort du Sud ». Revue de la C.C.I.M. N° spécial 1966.
- « Incidences de l'implantation d'une aciérie sur la région de Grand-Zelzate ». C.E.C.A. Collection d'Economie et Politique Régionale. Luxembourg 1966. 176 p. Cartes.
- « 250 millions déjà engagés pour les travaux de Fos ». Le Moniteur des Travaux Publics et de Bâtiment. 23 mai 1968.
- « La région de l'étang de Berre - Réussite sociale et économique ? », par Guy Morel. Revue C.C.I.M. N° spécial 1969.
- « Les effets induits par l'Université sur la Ville d'Aix-en-Provence ». C.R.E.D.E.R. 1968.
- « Le complexe industriel de Gardanne », par Gaston Imbert. Revue de la C.C.I.M. 1959. N° 702-703.
- « La Ciotat : son double destin industriel et touristique », par Jean Motin et Joseph Debizet. Revue de la C.C.I.M. N° 717.
- « Recensement de la population : 1946, 1954, 1962, 1968 ». I.N.S.E.E.

#### IV. — PROBLEMES DE L'EAU

- COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN.  
Rapport général de la Commission de l'eau. V<sup>e</sup> Plan 1966-70. Paris. Documentation française, 278 p.
- SOCIETE DU CANAL DE PROVENCE ET D'AMENAGEMENT DE LA REGION PROVENÇALE.  
Etude des zones agricoles et rurales :
  - Carte d'aptitude des sols,
  - Carte d'occupation du sol,

- Carte des bâtiments agricoles,
- Carte de l'irrigation et de l'assainissement, étude réalisée par la Direction Départementale de l'Agriculture pour O.R.E.A.M. Marseille et Ministère de l'Agriculture. Juin 1968.
  
- DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT.  
Prix de revient des infrastructures de la construction. Alimentation en eau (Novembre 1966); Assainissement (Janvier 1967).
  
- CARTE HYDROLOGIQUE DE LA FRANCE ISTRES-EYGUIERES 1/50.000<sup>e</sup>.  
B.R.G.M. 1969 et études antérieures.
  
- D.G.R.S.T. ET DIRECTION DEPARTEMENTALE DE L'EQUIPEMENT.  
Méthodologie d'emploi des simulateurs d'écoulement. Application à la nappe de Crau et interprétation de sondages D.G.R.S.T. « Action Concertée Eau ». 1967-68 et D.D.E. (géohydraulique).
  
- CABINET D'ETUDES RUBY POUR PORT AUTONOME DE MARSEILLE.  
Canal de navigation d'Arles à Port-de-Bouc, caractéristiques et données initiales. Marseille. Mars 1967.
  
- CABINET D'ETUDES RUBY.  
Conditions d'écoulement des eaux terrestres Z. I. de Fos. Les Milles pour O.R.E.A.M. Marseille. Septembre 1967. Rapports 1-2-3.
  
- B.C.E.O.M. - E.I.D. - O.R.E.A.M.  
Etude critique des projets d'assainissement à l'Ouest de l'étang de Berre et études préliminaires de travaux de génie sanitaire dans un but de déoustication. 1967-70).
  
- C.E.R.B.O.M.  
Etude pour l'assainissement de l'aire métropolitaine marseillaise de la baie de La Ciotat au Cap Couronne.

Rapport général 56 p.  
Notice technique 8 p.  
Cartes-schémas 7 p.

Pour la mission technique de l'eau dans le cadre des travaux de l'O.R.E.A.M. Mission n° 62. 1968.

- SOCIETE DU CANAL DE PROVENCE  
In Rhône-Alpes-Méditerranée n° 15, 1<sup>er</sup> trimestre 1967, p. 1 à 58.  
La Société du Canal de Provence, le programme d'aménagement Hautes et Basses-Alpes.
  
- S.O.G.R.E.A.H.  
Aire métropolitaine marseillaise - Recherche de sites pour des plans d'eau de récréation pour Service Régional de l'Equipement Provence - Côte-d'Azur. Grenoble. Janvier 1969, 29 p. + 36 fiches.
  
- S.O.G.R.E.A.H.  
Eléments d'approche S. O. G. R. E. A. H. au problème d'optimisation des ressources hydrauliques d'un bassin (ou de plusieurs bassins voisins). 10 juillet 1968, 17 p. + annexe.

## V. — CLIMATOLOGIE

### Ouvrages généraux :

- BENEVENT : Le régime des vents en Provence.  
Revue de Géographie Alpine (1923), p. 241-260.
  
- R. LIVET : Habitat rural et structures agraires en Basse-Provence.  
Chapitre sur le climat.
  
- NICOD : Recherches morphologiques en Basse-Provence calcaire.  
Chapitre sur le climat.

— CARACTERE MEDITERRANEEN.

### Etudes locales et recueils statistiques :

- H. ISNARD : Types de temps et vents dans la région de Marseille.  
Rapport dactylographié O.R.E.A.M. 13.
- Bulletin annuel météorologique du département des Bouches-du-Rhône :  
Publié sous l'Egide du Conseil Général. Gap 1967.
- L. OLLIER, A. TASSON, R. RUBECK : Climatologie de l'aérodrome de Marseille.  
Monographie de la Météorologie Nationale. Paris 1965.
- C. BORDREUIL, F. GUIN, A. ORIEUX, E. POUGET, A. BARBIA et H. SABADEL.  
Un siècle de pluie à Marseille. (Dactylographié)  
Centre Météorologique de Marignane.
- Les températures à l'Observatoire de Marseille depuis 100 ans. (Dactylographié).  
Centre Météorologique de Marignane. Juin 1967.
- C.E.M. CADARACHE.  
Physique atmosphérique. Climatologie. (Dactylographié). 1966.

### POLLUTIONS ATMOSPHERIQUES

#### Ouvrages généraux :

- J.-A. TERMISIEN : — Les pollutions et leurs effets (180 pages).
  - La lutte contre les pollutions (175 pages).
  - La Science Vivante - PUF 1968.
- J.-P. DETRIE : La pollution atmosphérique. Dunod. Paris 1969.

### Etudes locales

- Rapport annuel de l'A.P.P.A.. Comité Marseille-Provence, sur les observations et mesures de la pollution atmosphérique à Marseille. (Dactylographié). 1964-1965-1966.
- A. ORIEUX, E. POUGET : La pollution atmosphérique à Marseille. Influence des vents dominants, année 1965.  
Pollution atmosphérique n° 32. 1966, p. 411-438.
- E. GIRBAL, E. DESANTI, M. SOMMER : La pollution atmosphérique à Marseille. Revue Hygiène et Médecine Sociale. 1965. T. 13. N° 6.
- E. GIRBAL : Etude de la pollution atmosphérique à Marseille. Revue Hygiène et Médecine Sociale. 1968. T. 16. N° 5.
- Françoise CONAC :
  - A) Les conditions de la dispersion des polluants dans l'atmosphère.
  - B) Pollution atmosphérique dans l'Aire Métropolitaine Marseillaise.  
Rapport dactylographié O.R.E.A.M. 13 mai 1967.

### VI. — TRANSPORTS - PROBLEMES PORTUAIRES

#### Etudes générales

- Buchanan and Partners : « L'automobile dans la ville », traduction SETRA de « Trafic in Towns ».
- CAHIERS DE L'I.A.U.R.P.  
Les transports urbains, problèmes d'avenir n° 4-5. 1966. 56 p.
- C.E.R.L.I.C.  
Projet d'études des transports de marchandises en zone urbaine, pour I.R.T. Paris 1968. 42 p.
- LIBBY (William).  
La fin du trajet quotidien. in. Analyse et Prévision. T. VII. Avril 1969. P. 235-258.
- EQUIPEMENT - LOGEMENT - TRANSPORTS.  
N° spécial transports. N° 39. Mai 1969.

- RAPPORT DE LA COMMISSION COQUAND.  
Perspectives d'avenir des transports routiers de voyageurs.
- METROPOLITAIN TRANSPORTATION 1980.  
Port of NEW-YORK Authority.
- SETRA - SETEC.  
Formes urbaines et systèmes de transports dans huit métropoles de moyenne importance. Paris. Décembre 1967. 71 p.
- MINISTERE DE L'EQUIPEMENT.  
Direction des routes et de la circulation routière.  
Routes nationales, recensement de la circulation en 1965. Paris. SERC. 165 p.
- S.E.T.R.A.  
Analyse des déplacements domicile travail - Etude comparative de diverses villes françaises.  
N° 7 transports et expansion urbaine.  
N° 8 Répartition des déplacements urbains par mode de transport.

### Etudes régionales

- PORT AUTONOME  
Présentation d'un plan de masse de l'ensemble Industrio-portuaire du golfe de Fos. Paris DATAR. Décembre 1966. 40 p. + cartes.
- PORT AUTONOME  
Statistiques annuelles. Marseille.
- S.E.M.A. - S.E.T.E.C.  
Développement économique du golfe de Fos, par DATAR. Paris. Décembre 1965. (19 volumes).
- S.E.T.E.C. - C.I.T.E.  
Desserte du centre de Marseille par un réseau de transport en site propre. Ville de Marseille. Direction générales des services techniques. Tome II. Planches annexes.

- VILLE DE MARSEILLE
- Services techniques. Réseau de transport urbain rapide. Marseille 1968.
- C.E.R.A.U.  
Etude du choix du mode de transport (comportement des usagers potentiels de la ligne n° 68) en liaison avec le C.E.T.E. d'Aix pour la Ville de Marseille.
- D.D.E. DES BOUCHES-DU-RHONE  
Programme d'aménagement du réseau primaire à grande capacité. 1965.
- SERVICE REGIONAL DE L'EQUIPEMENT PROVENCE - COTE-D'AZUR.  
Les transports dans la Vallée du Rhône. Mars 1969. 29 p. annexes, cartes.
- C.E.T.E.  
Etude du trafic routier engendré par l'agglomération marseillaise. Aix 1967.  
Les déplacements domicile-travail dans l'aire métropolitaine marseille Aix 1967.  
Enquête de circulation B.-d.-R. Var 1965.  
Enquête de circulation, Esterel - Côte-d'Azur 1964.  
Etude des déplacements des habitants de l'agglomération marseillaise en 1966.  
Aire métropolitaine marseillaise. Etude de transport. 1985. Aix. Octobre 1968.
- D.D.E. G.E.P. DES BOUCHES-DU-RHONE.  
Trafics induits par les établissements industriels et commerciaux des grands centres commerciaux, les grands ensembles d'habitation.

### VII. — LOISIRS

- Enquête sur l'utilisation des fins de semaines et sur les budgets-temps quotidiens des ménages aixois et marseillais. Marseille, pour O.R.E.A.M. Septembre 1967. 29 p.
- C.S.U.  
L'attraction du centre.  
Les relations sociales. Etude sociologique des aggro-

mérations de Lyon et Marseille pour le Commissariat Général au Plan. Paris 1968. 200 p.

— C.I.N.A.M. - C.E.R.A.U.

Etudes prévisionnelles sur les comportements de loisir. Rapport de synthèse n° 4 pour Ministère de l'Equipement et O.R.E.A.M. Paris. Juin 1969. 162 p.

— C.R.E.D.O.C. - S.O.G.R.E.P.

Economie du Tourisme dans la région Provence - Côte-d'Azur - Corse. Paris 1967. 3 tomes.

— Zonage et méthodologie,

— Infrastructure touristique et éléments de programmation,

— Enquête sur les dépenses des touristes dans la région Provence - Côte-d'Azur - Corse.

— I.A.U.R.P.

Aménagements pour les sports nautiques U. S. A. Paris. Juin 1967. 127 p. Tome II.

— C.R.U.

Espace et loisir dans la société française d'hier et de demain.

Joffre Dumazedier et Maurice Imbert avec la collaboration de Jean Duminy et Claire Guinchoy. 2 Tomes.

— C.E.T.

Capacité d'accueil et fréquentation touristique dans les Bouches-du-Rhône. Novembre 1967. Université Aix-Marseille.

## VIII. — ESPACES POUR LES ACTIVITES

### Etudes et ouvrages concernant l'aire métropolitaine marseillaise

— S.O.G.R.E.P.

Etude des facteurs et des tendances de localisation de l'emploi dans l'aire métropolitaine marseillaise. Marseille, pour O.R.E.A.M. Marseille. Avril 1968. 48 p. + 6 annexes + 1 résumé. Juillet 1968.

— I.N.S.E.E.

Implantation d'un complexe industriel et portuaire à Fos-sur-Mer. Evaluation de l'ensemble des conséquences. Observatoire économique régional : Jean Salmona. Marseille. Décembre 1967. 45 p. + 1 résumé.

— PORT AUTONOME DE MARSEILLE

Présentation d'un plan de masse de l'ensemble industriel-portuaire du golfe de Fos. Paris pour D.A.T.A.R. Marseille Port Autonome. Jaubert, architecte. Décembre 1966. Plaquette, brochure 40 p. + carte.

— SOCIETE D'EQUIPEMENT DES BOUCHES-DU-RHONE

Vitrolles, zone industrielle. Etude technique et économique des implantations T1 et T2. Juin 1969.

— INSTITUT D'ADMINISTRATION DES ENTREPRISES.

Implantation commerciale dans l'aire métropolitaine marseillaise. Université d'Aix-Marseille. Centre d'études de la distribution, chargé des recherches : Georges Maillet. Novembre 1968. 55 p.

— MOREL Guy.

La région de l'étang de Berre : réussite sociale et économique ? Marseille C.C.I.M. 1959. N° spécial. 200 p.

— COMITE REGIONAL D'EXPANSION ECONOMIQUE.

Les zones industrielles des Bouches-du-Rhône, Provence - Côte-d'Azur, Corse - Languedoc - Roussillon. Brochure, photos, cartes. 40 p.

— L.E.S.T.

Mobilité des entreprises et mobilité de la main-d'œuvre. Aix - Fac. de Droit et Sciences économiques. Juillet 1969.

— S.O.G.R.E.P.

Aix-en-Provence. Etude du secteur sauvegardé, Marseille pour Ministère de l'Equipement. Avril 1967. Etude d'utilisation du sol.

Tome 1 étude 61 p. annexes, cartes,  
Tome 2 tableaux annexes. 190 p.

## Etudes générales ou extérieures à l'Aire Métropolitaine

- S.O.G.R.E.P.  
Pour Commissariat au Plan.  
L'induction : mesures et applications. Juillet 1967, 1 tome, 84 p. 34 tableaux. Septembre 1967, 1 résumé, 9 p., tableaux, cartes.
- MISSION D'ETUDES POUR L'AMENAGEMENT DE LA BASSE VALLEE DE LA SEINE.  
Les surfaces nécessaires pour les commerces dans les villes de la Basse-Seine entre 1985 et 2000. Rouen MEBS. Juin 1969. 49 p.
- MISSION D'ETUDES POUR L'AMENAGEMENT DE LA BASSE-SEINE.  
Besoins en zones industrielles pour les grands secteurs du Schéma en 1985 et 2000.
- LES CAHIERS DE L'I.A.U.R.P.  
N° 11 2<sup>e</sup> trimestre 1968 : Mobilité des entreprises en région parisienne.  
N° 14 - 1<sup>er</sup> trimestre 1969 : Aménagement des zones industrielles. Etablissements industriels en région parisienne.
- O.R.E.A.M. LYON - SAINT-ETIENNE.  
Cahier n° 7. Décembre 1968. Industrie.
- S.E.D.E.S.  
Les mouvements des établissements industriels dans l'Aire Métropolitaine de Lyon - Saint-Etienne avec le C.E.R.A.U.. Lyon C.E.R.A.U. 1968. 105 p. 2 tomes.
- O.R.E.A.M. LORRAINE (FEUILLETS).  
N° 8 *Février 1969* : Localisation des établissements industriels ;  
N° 10 *Juin 1969* : Les décisions d'implantation en Lorraine.
- C.E.C.A.  
La construction industrielle en Europe. Localisation et aménagement des terrains industriels.  
*Tome I* : Expérience dans les pays de la communauté européenne - G.-B. - U.S.A.. Luxembourg 1966.  
*Tome II* : Complexes industriels planifiés aux U.S.A. 1966. Luxembourg.
- J. HAUTREUX.  
La structure industrielle des villes.
  - I. — Un essai de typologie industrielle des villes
  - II. — Tableaux annexes.  
Janvier 1968.
- ANNALES DE GEOGRAPHIE.  
Industrialisation dans le Sud-Est du Mezzogiorno. Le triangle par Jean Labasse.

Imprimerie A. VOLLAIRE et Cie  
TYPO-OFFSET

**05 - GAP**

3<sup>e</sup> trimestre 1970 - N° 6719