

Rapport de voyage d'étude

Février 2024

MARSEILLE

Master 1
Stratégies
Territoriales et
Urbaines



© Hugo Lagonotte-Dias

Table des matières

Introduction	4
Lundi	8
Mairie de Marseille	9
Nos interlocuteurs et interlocutrices.....	9
Imaginer un nouveau modèle économique pour Marseille.....	9
Renforcer la politique sociale.....	10
Des projets urbains pour répondre aux défis urbains.....	10
Mardi	12
Métropole Aix - Marseille - Provence	12
Introduction aux grands enjeux de la métropole.....	12
NEOMA, le nouveau métro de Marseille.....	14
Les pôles d'échanges multimodaux.....	14
La Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN)	17
Développement du Réseau de Transport entre Aix-en-Provence et Marseille : Perspectives d'amélioration et Impacts économiques et sociaux	19
Réflexions sur la connexion entre Marseille et Aix-en-Provence.....	19
Des enjeux locaux prégnants en matière de mobilité : le retard du ferroviaire ?.....	21
Euroméditerranée - faire de Marseille un pôle d'affaires méditerranéen ?	22
Ici Marseille - Focus sur un quartier en rénovation dans le cadre d'Euromed.....	23
Mercredi	26
La Cité de l'Agriculture	27
La Friche Belle de Mai	30
L'historique de la Friche.....	30
Création de la SCIC et pérennisation du projet.....	31
La réhabilitation du site.....	31
Le lancement d'un plan d'entretien et de renouvellement de la Friche.....	32
Visite « Marseille ville duale »	33
Les quartiers nord : des espaces délaissés par les pouvoirs publics sur le long terme.....	33
Les résidences fermées marseillaises : une ville, deux mondes.....	34
Tiers-lieu Le Récif	37
Cité des transitions de Marseille.....	37
Le Récif, tiers-lieu du vivant.....	38
Activité : tableau des possibles.....	39
Rencontre avec le Préfet de Région	40
Jeudi	43
Martigues, une ville rouge, noire et verte	44
Martigues : un territoire « équilibré » ?.....	44
Martigues et la métropole Aix-Marseille-Provence : un rapport conflictuel.....	46

Le quartier d'habitat social de Notre-Dame-des-Marins.....	47
Le logement social à Martigues : un engagement politique affirmé par la municipalité.....	48
Le quartier Notre-Dame-des-Marins.....	49
Un centre-ville ancien : des enjeux de redéveloppement.....	51
Le théâtre de Verdure, point de départ et noyau du centre-ville.....	51
Transition des mobilités dans un centre-ville ancien.....	52
Protection de l'équilibre urbain entre logements, commerces et espaces verts.....	52
Perspective d'une ville moyenne sur son centre-ville.....	53
La plaine agricole de Martigues :entre tensions foncières et risques environnementaux...55	55
Être paysan dans la plaine agricole : un métier précaire et soumis à des contraintes climatiques renouvelées.....	57
Comment intégrer les enjeux agricoles dans le PLUi ?.....	59
La zone industrialo-portuaire de Fos-Sur-Mer : entre relocalisation et décarbonation.....	60
Contexte territorial, histoire et activités.....	61
Dynamiques et perspectives : l'avenir du port et de son territoire.....	62
Décarbonation, synergies et projet PIICTO.....	62
Vendredi.....	65
La Cité des Arts de la Rue : la création artistique marseillaise entre ancrage local et relais international.....	66
Un lieu interdisciplinaire dédié à la création.....	66
Connexion avec le territoire.....	66
Retour réflexif de la promotion STU.....	70
Conclusion.....	71
Bibliographie.....	73

Remerciements

Les étudiant.e.s du master Stratégies territoriales et urbaines remercient chaleureusement l'ensemble des acteurs et actrices marseillais.es et alentours pour leur accueil, pour le temps et la confiance octroyée ainsi que pour l'énergie investie au partage et à la vulgarisation de leurs activités et visions.

Nous remercions tout particulièrement Pauline Émile-Geay responsable pédagogique du master 1, Éric Verdeil responsable scientifique du master, Ilaria Milazzo directrice exécutive de l'école Urbaine, Irène Mboumoua responsable pédagogique du master 2, Saskia Wallig responsable communication et évènementiel et tous les personnels administratifs et pédagogiques mobilisés dans l'organisation du voyage.

Introduction

Port datant de l'antiquité grecque, principale ville française du littoral méditerranéen de Provence et deuxième ville française la plus peuplée, regroupant 873 076 habitants en 2021, les caractéristiques de Marseille l'exposent à des enjeux de taille, au cœur des apprentissages du master Stratégies territoriales et urbaines.

Marseille est la préfecture du département des Bouches-du-Rhône, le chef-lieu de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et appartient, depuis la loi MAPTAM de 2014 et son entrée en vigueur en 2016, à la métropole d'Aix-Marseille-Provence (AMP). Cette dernière, rassemblant 92 communes et 1,9 million d'habitants, est la métropole la plus étendue de France et se distingue par son « polycentrisme structurel » (Béhar, 2014).

Le 21 décembre 2020, Benoît Payan a été élu maire de Marseille, après la démission de l'écologiste Michèle Rubirola, tête de liste de l'alliance de mouvements civiques et de partis de gauche « Printemps marseillais », majoritaire aux dernières élections municipales de septembre 2020. Loin d'être anodine, l'élection de cette nouvelle majorité symbolise une rupture avec les quatre mandats consécutifs de Jean-Claude Gaudin, homme politique ancré à droite de l'échiquier politique, qui est resté vingt-cinq ans au pouvoir.

Cette nouvelle gouvernance advient dans un contexte bien particulier : celui de crises qui prolifèrent, en malheureuses expressions des retards de la ville en matière de logement, d'éducation, de transports, d'environnement et de leurs corollaires (insalubrités, inégalités, ségrégations, inadaptation). Chaque jour plus visibles, ces retards tendent à ébranler la réputation de la ville. Ils justifient, en sus, un fort interventionnisme de l'État, dont la décision, descendante, de création de la métropole est un emblème. La reprise en main par l'État se perçoit aussi par la maîtrise, via l'établissement public national d'aménagement Euroméditerranée, des grandes opérations de rénovation urbaine dans le centre-ville, et plus récemment, celle des grandes orientations de l'action publique territoriale grâce au plan « Marseille en grand ». Ce plan a, entre autres, donné lieu à la création d'une Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN), dispositif contractuel associant la Métropole Aix-Marseille-Provence, les collectivités locales (Ville de Marseille, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône), l'État et ses opérateurs (Anah, ANRU, EPA Euroméditerranée, EPF PACA, Banque des Territoires, ...) et l'Association Régionale pour l'habitat social (ARHLM) qui vise à traiter l'habitat dégradé sur le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Un retour historique est nécessaire pour éclairer les difficultés émanant de la gouvernance conflictuelle actuelle. Depuis les premières lois rendant possibles la création d'intercommunalités, l'agglomération marseillaise s'est distinguée par l'existence de



Vue sur le vieux port depuis l'Hôtel de Ville de Marseille
©Lune Saliou

plusieurs communautés d'agglomération, préférée par les élus locaux à un modèle intégrée autour de la ville principale, comme c'est le cas à Lyon, Lille, etc (Douay, 2013). En 2013, un projet d'établissement public opérationnel de coopération (EPOC) doté d'uniquement trois compétences obligatoires - l'organisation des transports collectifs métropolitains, le développement économique et l'aménagement du territoire, et la protection de l'environnement - est proposé par les opposants à la création d'une vaste métropole, en alternative au projet métropolitain dont le potentiel homogénéisant et financièrement discriminant effraie (ibid). Après avoir été repoussée, la création de la métropole se concrétise finalement en 2016. Entre-temps, six conseils de territoire reprenant les périmètres des intercommunalités existantes sont institués. Ils assurent l'exercice des compétences opérationnelles de proximité jusqu'à l'entrée en vigueur de la loi 3DS, le 1er janvier 2023. Cette loi marque la formation finale d'une métropole Aix-Marseille-Provence unifiée. Dès lors, cet échelon intermédiaire est supprimé et ses compétences transférées aux communes membres et à la métropole.

Actuellement, la répartition des compétences entre les différents échelons territoriaux s'organise comme suit. La métropole assure, tel que défini au I de l'article L. 5217-2 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) :

- le **développement économique et l'aménagement économique, social et culturel du territoire** (zones industrielles, pôles de compétitivité etc), à l'exception de la promotion du tourisme, restituée aux communes ;
- l'**aménagement de l'espace métropolitain** (schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur, transports et notamment la voirie d'intérêt métropolitain etc) ;
- la **politique locale de l'habitat** (programme local de l'habitat, politique du logement, amélioration du parc bâti etc) ;
- la **politique de la ville** (diagnostic du territoire, orientations du contrat de ville etc) ;
- la **gestion des services d'intérêt collectif** (assainissement, eau etc) ;
- la **protection et mise en valeur de l'environnement et la politique du cadre de vie** (déchets ménagers et assimilés, demande énergétique, plan climat-air-énergie territorial, infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, milieux aquatiques et prévention des inondations etc), à l'exception des réseaux de chaleur ou de froid urbains, restitués là encore aux communes.

Des tensions et réformes successives résultent un flou institutionnel dans la répartition des compétences au sein d'un millefeuille territorial d'ores et déjà complexe qui ouvre la voie à des délégations de responsabilités. Ainsi, chaque acteur territorial, commune, métropole et État, instrumentalise ce flou pour se dédouaner des responsabilités face aux difficultés actuelles qui nécessiteraient des actions rapides et coûteuses. C'est notamment le cas de la dégradation et de l'insalubrité des logements marseillais qui peuvent provoquer des situations dramatiques telles que l'effondrement des immeubles de la rue d'Aubagne, face auxquelles les autorités peinent à reconnaître leur responsabilité. In fine, ces délégations de responsabilités, utilisées à des fins politiques, sont identifiées par les acteurs et actrices rencontrés comme un obstacle de plus à la résolution des indigences territoriales.

Ce rapport a pour objectif de restituer la situation marseillaise telle que racontée par ses dirigeantes et ses habitantes mais surtout telle que perçue par notre promotion 2023 - 2024 de première année de master Stratégies territoriales et urbaines de l'École urbaine de SciencesPo Paris au travers de notre voyage mais aussi de nos lectures et connaissances préalables.

L'équipe éditoriale



Vue sur Marseille et la tour CMA-CGM
© Hugo Lagonotte-Dias

LUNDI

Le lundi, dès notre arrivée à Marseille, nous avons été accueillies à la mairie pour une visite des locaux et une présentation historique du développement de la ville de Marseille, avant de rencontrer une partie de l'équipe municipale. Les objectifs sont de comprendre comment la mairie actuelle se positionne face au bilan des précédents mandats et aux héritages historiques qui structurent la ville de Marseille, et quelle est la politique mise en place en réponse aux enjeux actuels. Cette rencontre nous a aussi permis de mieux cerner la manière dont la commune interagit avec la métropole et l'État et les potentielles tensions qui en émergent.



Mairie de Marseille

Nos interlocuteurs et interlocutrices

Le Printemps marseillais est une coalition de partis de gauche et de collectifs citoyens, qui a remporté les élections municipales à Marseille en 2020. Michèle Rubirola puis Benoît Payan prennent alors la tête de la municipalité après 25 ans de mandature de Jean-Claude Gaudin (UMP-LR).

Parmi les personnes que nous avons rencontrées, Audrey Gatian est actuellement adjointe à la politique de la Ville et aux mobilités et présidente du bailleur social Marseille-Habitat.

Ancienne étudiante du master STU, Mathilde Dedieu est Directrice de l'Économie, du Tourisme, de l'Emploi, du Commerce et de l'Enseignement Supérieur à la ville de Marseille. Elle a entre autres travaillé aux services aménagement du territoire pour la Région PACA.

Quant à Eric Méry, il est conseiller municipal délégué à l'urbanisme et l'aménagement durable. Il est également chargé de la stratégie patrimoniale et des procédures foncières.

Franck Geiling est directeur de la mission Projets Urbains à la Ville de Marseille. Sa mission concerne notamment le renouvellement des quartiers anciens dégradés et la gestion de l'interface ville-port dans le cadre d'Euroméditerranée.

François Lamy, après avoir été député et ministre de la Ville, fait aujourd'hui partie des conseillers spéciaux de Benoît Payan. Il travaille, à ce titre, à une prospective de la ville à l'horizon 2050.

Enfin, Perrine Progent est adjointe au maire en charge de la valorisation du patrimoine, de l'amélioration des espaces publics et de la place de l'eau dans la ville. Elle tient à ce que s'articulent les enjeux d'espaces publics, de démocratie participative et de ville résiliente.

Imaginer un nouveau modèle économique pour Marseille

Le programme du Printemps Marseillais, et par conséquent, le projet actuel de la mairie, s'organisent autour de quatre priorités : la **rénovation des écoles, la lutte contre l'habitat indigne, la résorption de la ségrégation urbaine ainsi que le maintien de la sécurité et de la tranquillité publique**. Ces priorités s'inscrivent dans le cadre de la démarche « Marseille 2030 » de transition écologique. L'un des enjeux majeurs pour la commune reste cependant de devoir **composer avec la nouvelle métropole, Aix-Marseille-Provence**, avec qui le partage de compétences génère régulièrement des conflits.

Selon Mathilde Dedieu, le Printemps marseillais cherche à **« reconstruire la capacité d'action de la 2e ville de France »**. Pour ce faire, la mairie travaille sur de nouvelles stratégies économiques et propose un modèle de développement touristique responsable qui valorise le patrimoine périphérique et prend en compte les marseillais.es, considérés.es comme les premier.ères touristes de la ville. Le maire est ainsi particulièrement investi dans

la lutte contre AirBnB dans le centre-ville afin d'éviter un renforcement de la montée des prix de l'immobilier. De même, l'équipe municipale cherche à valoriser le « fabriqué à Marseille » dans la continuité du passé industriel et artisanal de la ville. C'est un moyen de proposer une solution au plus de 90 000 chômeur.ses que compte la ville. Enfin, l'économie informelle (garages de rue, coiffure,...) constitue pour beaucoup de marseillais.es un complément de revenu. La mairie cherche ainsi à accompagner ces acteur.rices locaux.ales pour intégrer cette économie de façon pérenne et équilibrée. Bien que l'économie ne soit pas une compétence municipale, les différent.es intervenant.es ont mis en avant le volontarisme de la mairie tout en mentionnant la portée limitée de leur action face à l'ampleur du retard pris par la ville et les freins rencontrés.

Renforcer la politique sociale

La politique sociale de la Ville de Marseille est un point majeur sur lequel s'engage la mairie. En effet, comme nous l'a expliqué Audrey Gatian, certains quartiers de la commune sont parmi les plus pauvres de France avec jusqu'à 47% de taux de pauvreté. Pour faire face à ces enjeux, trois thématiques prioritaires ont été délimitées :

- **La lutte contre le logement indigne** : Marseille compte beaucoup de logements indignes qui ne respectent plus les normes (tel que l'immeuble rue de Tivoli où une explosion au gaz en avril 2024 a provoqué la mort de plusieurs habitant.es). Contre ces éléments, la Ville renforce ses contrôles et favorise la requalification de logements au travers du PLUI qui est une compétence métropolitaine.
- **La réécriture du contrat de ville « Engagements Quartiers 2030 »** : dans ses 41 quartiers prioritaires, la ville finance des actions en faveur de l'emploi de la cohésion sociale et urbaine et du renouvellement urbain. Le souhait de la Ville est de créer plus de démocratie participative.
- **La rénovation des écoles insalubres** : pour assumer sa compétence, la Ville a créé avec l'État une société d'économie mixte pour faciliter la rénovation des 144 écoles prioritaires. Un diagnostic des écoles et des projections sur le peuplement ont été réalisés pour 2028 et 2035.

Des projets urbains pour répondre aux défis urbains

Enfin, selon ses propres mots, la mairie fait face à de « nombreux défis urbains ». Elle connaît de fortes inégalités et est fracturée entre des quartiers nord très pauvres et des quartiers du centre aisés. C'est pourquoi la Ville met en œuvre de nombreux projets urbains pour pallier ses difficultés structurelles.

Il s'agit d'abord, grâce au **renforcement des infrastructures de transport**, de « recoudre la ville », comme l'explique Audrey Gatian. Pour ce faire, la mairie dispose de la compétence des voiries. Cependant, la compétence transport en tant que telle revient à la métropole d'Aix-Marseille Provence, et la mairie n'a donc qu'une faible influence sur les réseaux de transport en commun.



Hôtel de Ville de Marseille
©Coraline Maillochon

Cela passe aussi par **l'aménagement du port et ses abords**, dans un objectif de développement économique, côté littoral, et dans un objectif de renouvellement urbain, côté quartiers nord. C'est l'objectif du projet Euroméditerranée, mis en œuvre par l'établissement public d'aménagement du même nom. Cependant, là encore, l'aménagement n'est pas une initiative de la mairie, mais de l'État, avec lequel la mairie et la métropole communiquent pour mener l'aménagement.

Ainsi sur le plan de l'aménagement, il semble que la capacité d'action de la mairie soit limitée. L'aménagement du territoire est aujourd'hui davantage une compétence métropolitaine que communale. Or, selon François Lamy, cela entraîne des dysfonctionnements politiques (opposition entre le maire et la présidente de la métropole) et structurels (rassemblement de 92 communes différentes). Le maire peut tout de même agir sur l'aménagement au travers de la délivrance des permis de construire, qui permet d'imposer des critères écologiques aux projets portés sur la commune. Eric Méry, adjoint au logement, nous a ainsi présenté un plan de transition écologique dont certains aspects ne sont pas de prime abord des compétences métropolitaines.

À mi-mandat, le Printemps marseillais et les équipes municipales nous ont présenté une politique volontariste sans nier les limites de leur action. Il est clair que la cohésion du territoire marseillais est un enjeu de long-terme.

Corentin Desage, Florence Foucher, Étane Régis

Cette première rencontre nous a permis de prendre conscience de l'imbrication de nombreuses politiques publiques menées aux sein des différents échelons territoriaux. Le partage de compétences entre la mairie de Marseille et la métropole apparaît ici comme une dimension centrale et particulièrement conflictuelle qui renforce les difficultés de la mairie à faire face aux difficultés sociales, environnementales et économiques de la ville.

MARDI

En ce deuxième jour de visite de Marseille et de sa métropole, c'est motivé.es par une comparaison entre la vision de la mairie et celle de la métropole, que nous sommes parti.es à la rencontre de la métropole. C'est ainsi que nous avons commencé nos rencontres le matin avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, avant de nous disperser l'après-midi en plusieurs sous-groupes. Nous sommes allés à la rencontre de la Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN) ayant pour mission de contribuer au traitement de l'habitat dégradé sur le territoire de la métropole marseillaise. En parallèle, nous avons rencontré l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée et la manufacture d'Ici Marseille faisant partie du projet d'aménagement. Enfin, un dernier groupe a suivi une visite guidée du réseau de transport en commun routier de la métropole.

Métropole Aix - Marseille - Provence

Après avoir découvert les enjeux du territoire marseillais traversé par de fortes inégalités socioéconomiques et une ségrégation socio-spatiale marquée, il semblait nécessaire de mieux comprendre la répartition des compétences et donc des responsabilités entre les différents échelons territoriaux. Face aux tensions évoquées par la mairie de Marseille et au flou institutionnel qui transparait suite à l'imposition étatique de la métropole, le nouvel échelon métropolitain représente aujourd'hui une dimension centrale des politiques publiques territoriales.

Introduction aux grands enjeux de la métropole

Une introduction aux grands enjeux de la métropole a été proposée par Monsieur Vincent Fouchier, directeur de la prospective et du développement depuis septembre 2016. Avant son arrivée à Marseille en 2012, il a été chargé de mission interministérielle, directeur de Paris Région et ancien président du groupe de réflexion sur l'urbain de l'OCDE. Il est en partie à l'origine de la création de la métropole dans la mesure où il a travaillé à la DATAR pour le lancement de la politique sur les métropoles.

La Métropole Aix Marseille Provence (MAMP) est d'une taille exceptionnelle, couvrant plus de 3 000 km² et regroupant 92 communes. Elle est non seulement la métropole la plus vaste de France, mais aussi la métropole la plus verte. En effet, elle est composée à 73 % d'espaces agricoles et naturels, et possède le plus long littoral avec 255 km de côtes. En raison de son étendue, la MAMP est caractérisée par d'importantes mobilités pendulaires entre domicile et travail, couvrant l'ensemble du périmètre fonctionnel de l'agglomération. Contrairement à de nombreuses métropoles françaises telles que Toulouse ou Paris, la MAMP est une métropole polycentrique.

En termes d'environnement, la MAMP possède une nature d'une très grande richesse, **mais qui est mise sous pression par le réchauffement climatique.** Les ressources naturelles sont abondantes et les calanques font, par exemple, partie d'un territoire d'exception, mais la biodiversité y est fragile et fragilisée. La nature demande un développement du territoire qui la protège et la valorise, et ce d'autant plus que peu de politiques de protection ont été mises en place jusqu'à présent. Les risques d'incendies et d'inondation sont croissants, et la métropole cherche à prévenir ces risques tout en essayant de tirer partie de la nature, à la fois par l'exploitation future des sources d'énergies renouvelables et l'attractivité touristique.

En ce qui concerne la population, la MAMP compte presque 2 millions d'habitantes. La croissance démographique est principalement liée au solde naturel (le territoire ne compte pas un taux élevé de personnes âgées, même si le vieillissement de la population commence à se faire sentir), alors que le solde migratoire est négatif. Cette population est marquée par de très grandes inégalités de revenus, sur l'ensemble du territoire comme aussi au sein de la ville de Marseille (le 8e arrondissement est un quartier qui concentre les populations très riches, tandis que le 3e arrondissement fait partie des quartiers les plus pauvres de France) (Observatoire des Inégalités, 2020).

Le territoire, tel qu'il est organisé aujourd'hui, influence la mobilité : on remarque un polycentrisme métropolitain composé de bassins de vie de plus en plus équipés et attractifs. Ce ne sont pas moins de $\frac{3}{4}$ des déplacements qui sont effectués dans ces bassins de proximité. Face à une métropole toujours plus étendue, les défis sont multiples pour adapter les mobilités aux modes de vie. C'est pourquoi Vincent Fouchier présente comme impératif d'apporter des alternatives à la voiture au vu de la congestion routière importante actuellement. Parmi la diversification des modes de transport, la nécessité est portée sur les transports en commun et les vélos, encore trop peu développés et utilisés.

NEOMA, le nouveau métro de Marseille

Si aucune extension du réseau de métro n'est prévue à court et moyen terme, Marseille ambitionne actuellement de rénover totalement ses deux lignes longues au total de 22,4 km en les automatisant. Pour ce faire, la métropole doit faire face à un défi de taille : le métro de la cité phocéenne est sur pneus. Six réseaux sont similaires dans le monde : il est donc plus difficile de trouver les pièces et le savoir-faire pour mener à bien cette opération.

L'opération, jugée inéluctable pour faire face au trafic futur et au vieillissement des rames bientôt irréparables, représente un coût de 600 millions d'euros, et se déroule sur le temps long. Elle est en réflexion depuis 2013, date des premières études de gabarit des tunnels, et a dû être défendue devant les majorités politiques successives afin d'assurer sa bonne marche. La mise en service de nouvelles rames est prévue pour 2027. Porter un tel projet auprès du public est en effet difficile : jusqu'à l'arrivée de la première rame en 2023, aucun résultat concret de cet investissement n'était palpable et donc communicable au grand public.

Outre l'automatisation, ce projet a pour ambition de revaloriser complètement l'infrastructure de transport. Les trains, modernisés, seront notamment adaptés aux personnes à mobilité réduite. Espace spécifique et écart réduit au maximum sur les quais ont été réfléchis pour élargir l'inclusivité de ce mode de transport.

Ce projet intervient dans un contexte de retard d'investissement au niveau des transports en commun marseillais. Si Marseille possède un réseau de métro, celui-ci, ne comportant que deux lignes relativement courtes, ne dessert pas les banlieues éloignées du centre-ville, et ne permet pas d'offrir une alternative crédible à la voiture dans bon nombre de quartiers très éloignés de celui-ci.

Les pôles d'échanges multimodaux

La métropole marseillaise, largement dépendante de son dense réseau autoroutier, connaît de plus en plus de problèmes de trafic. Depuis quelques décennies, un réseau de cars interurbains s'est développé pour pallier au manque de transports ferrés. Si des voies réservées aux cars ont déjà été créées sur quelques tronçons autoroutiers, l'enjeu est aujourd'hui de limiter les déplacements automobiles, souvent effectués seuls, de longue distance, en créant des pôles d'échanges multimodaux directement sur les axes autoroutiers. Ces infrastructures en réflexion seraient doublement pertinentes : elles permettraient le passage d'un mode de transport individuel à un mode de transport collectif d'une part, et laisseraient d'autre part la possibilité de passer d'un transport public local à un transport public de plus longue distance.

Ainsi, la métropole réfléchit aujourd'hui à implanter à des points stratégiques, situés sur les grands axes routiers et en bordure des villes, des lieux de correspondance où peuvent arriver piétons, automobiles, vélos, bus de ville, cars interurbains, et même trains. À titre d'exemple, à mi-chemin entre Aix-en-Provence et Marseille, la ligne de car interurbaine la plus fréquentée du réseau reliant ces deux villes pourrait demain s'arrêter dans un pôle d'échange situé à même l'autoroute, et relié aux communes et zones d'activités avoisinantes.

Anniela Lamnaouar, Maxime Orioux, Noémi Ponzo



La Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN)

L'après-midi, une vingtaine d'étudiant.es ont assisté à une présentation de la Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National (SPLA-IN) Aix Marseille Provence, dirigée par Franck Caro. F. Caro est également enseignant au sein du Master Stratégies Territoriales et Urbaines de Sciences Po Paris. La SPLA-IN, créée en 2019, a pour mission de contribuer au traitement de l'habitat dégradé sur le territoire de la métropole marseillaise.

Cette société est le fruit d'une collaboration entre l'État, la Métropole Aix-Marseille-Provence et la Ville de Marseille, qui en sont tous trois actionnaires. Actuellement capitalisée à hauteur de 14 millions d'euros, et bénéficiant également de financements de l'ANRU dans le cadre du NPNRU, la SPLA-IN intervient dans un contexte de gravité et d'urgence à Marseille. En effet, les effondrements de la rue d'Aubagne en 2018 ont mis en lumière à grande échelle la situation critique de l'habitat indigne, notamment dans le centre-ville. Cet épisode a conduit à des diagnostics urbains mettant en évidence la dégradation de plusieurs centaines de copropriétés, principalement dans le 1er et 3ème arrondissement de la cité phocéenne. Dès lors, afin de résoudre la problématique de l'habitat insalubre et notamment celle des copropriétés dégradées, la SPLA-IN déploie ses actions autour de 3 axes prioritaires :

- **Tout d'abord, l'amélioration du parc privé** : en octroyant des aides financières, la SPLA-IN permet aux propriétaires privés ainsi qu'aux syndicats de copropriétaires d'habitats indignes, de réaliser des travaux de modernisation et de réhabilitation. Ces aides sont déterminées en fonction du niveau de revenu des propriétaires occupants. Un accompagnement financier est également possible pour les propriétaires bailleurs, y compris les sociétés civiles immobilières (SCI), sous condition que les loyers soient conventionnés.

- **Ensuite, le recyclage et la réhabilitation d'habitats anciens dégradés** : la SPLA-IN acquiert du foncier bâti dégradé ou nu par le biais d'incitations aux propriétaires ou, si nécessaire, par des mesures coercitives telles que l'expropriation. Une fois les biens obtenus, la société réalise la mise en sécurité des bâtiments et propose en parallèle un relogement temporaire et/ou définitif des occupants. Ensuite, elle procède à la réalisation de travaux préparatoires, incluant le gros œuvre ainsi que le clos et le couvert. Enfin, les logements ainsi que d'autres types de locaux tels que des locaux commerciaux, des bureaux ou des petits équipements publics de proximité (notamment au niveau des rez-de-chaussée) sont cédés selon les proportions suivantes : 70% des logements issus des immeubles recyclés seront destinés à du logement locatif social (60% Prêt Locatif Aidé

d'Intégration (PLAI) et 40% pour le Prêt Locatif à Usage Social (PLUS) ; 25% comme contreparties foncières d'Action Logement (principal financeur de l'ANRU) ; et enfin, 5% pour une programmation diversifiée et innovante (accession sociale à la propriété, bail réel solidaire ou encore habitat participatif).

• **Enfin, l'aménagement des espaces publics de proximité** : la SPLA-IN assure la maîtrise d'ouvrage des aménagements des espaces et des voiries publiques de proximité dans les îlots prioritaires de Noailles et de Clovis Hugues-Belle de Mai. Actuellement, les actions se concentrent principalement dans le centre-ville de Marseille, où l'on trouve cinq îlots prioritaires identifiés. Il s'agit de l'îlot Noailles-Delacroix (1er arrondissement), de l'îlot Noailles-Ventre (1er arrondissement), de l'îlot Cœur Belle de Mai (3e arrondissement), de l'îlot Hoche-Versailles (3e arrondissement), ainsi qu'un cinquième îlot multisite comprenant 66 immeubles complémentaires, situé à proximité des quatre premiers îlots mentionnés.

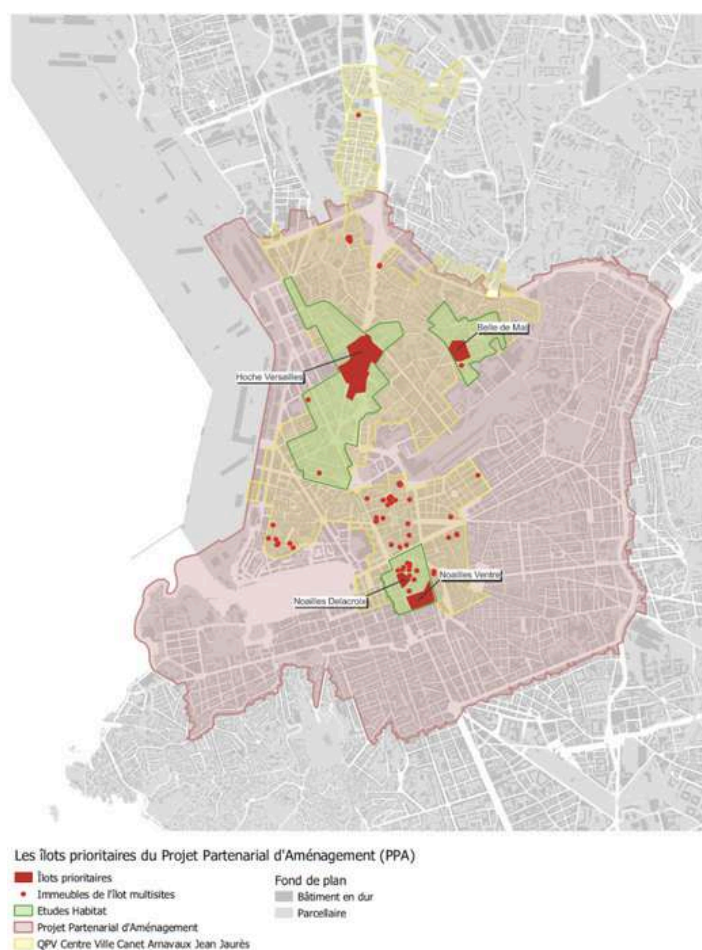


Schéma des Îlots prioritaires du PPA ©SPLA-IN

La formation de cette société est un bon exemple des possibles articulations entre les différents échelons territoriaux pour faire face à des difficultés majeures rencontrées par les villes. La crise du logement dégradé à Marseille est l'une de ces dimensions qui nécessitent une action conjointe, rapide et efficace de la part de l'ensemble des acteurs du territoire.

Berenice Danon, Emmanuel Lacroix, Felipe Rosselot

Développement du Réseau de Transport entre Aix-en-Provence et Marseille

Perspectives d'amélioration et impacts économiques et sociaux

Ce même après-midi, un autre sous-groupe a participé à une visite guidée du réseau de bus reliant les villes d'Aix-en-Provence et Marseille. Menés par Laurent, agent de la métropole, les participant.es ont pu mieux appréhender les opportunités d'amélioration existantes ou en cours de développement du réseau de transport, ainsi que leurs impacts économiques et sociaux sur les deux villes.

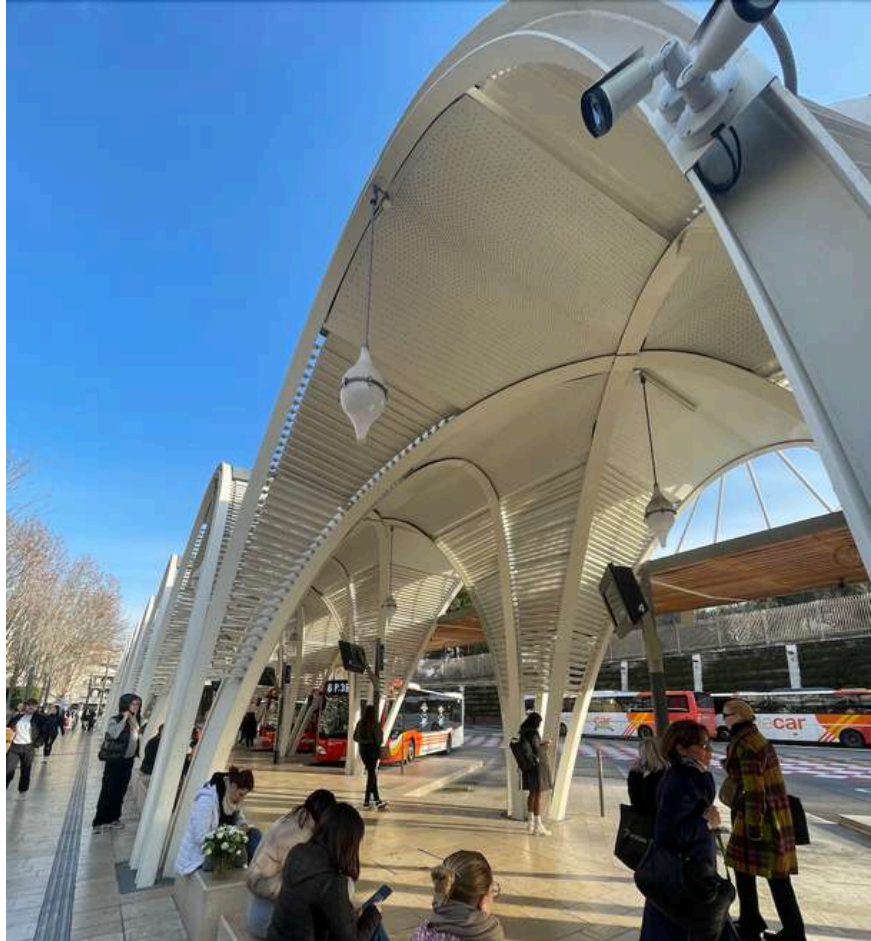
Réflexions sur la connexion entre Marseille et Aix-en-Provence

Au cours des dernières années, le réseau de cars s'est considérablement développé, faisant, selon notre intervenant, du car un moyen de transport privilégié dans la métropole Aix-Marseille-Provence. La ligne 50 permet de connecter les deux villes avec des cars toutes les 15 minutes (renforcé aux heures de pointe) pour un trajet d'environ 30 minutes, assurant ainsi une connexion aussi rapide et plus régulière que le train. Cette ligne 50 ne dessert que deux stations : la gare routière Saint-Charles de Marseille et la gare routière d'Aix-en-Provence.

La station ferroviaire de Marseille Saint-Charles, gérée par la RTM, est un pôle multimodal reliant les cars, les lignes ferroviaires, les deux lignes de métro ainsi que plusieurs lignes de bus urbains. Selon l'intervenant, malgré une fréquentation assez intense, la gare routière permet aux visiteurs d'accéder facilement et de manière sécurisée à leurs transports. Un développement de la gare routière aux alentours de 2030 est toutefois envisagé, en parallèle du développement de la gare ferroviaire en espace souterrain.



La gare routière d'Aix-en-Provence est gérée par Mobilink. Avec ses 33 quais, cette gare connaît une affluence plus intense due à son emplacement central dans la région. C'est un espace qui connaît aussi une affluence piétonne très importante. Les questions de sécurité et de gestion des arrivées et des départs de cars sont particulièrement sensibles dans la gare d'Aix-en-Provence. Ces défis de congestion et de saturation soulèvent des questions quant à l'extension possible et à l'optimisation des espaces existants. Mais ces perspectives de développement sont limitées par le fait que les espaces autour de la gare sont tous déjà urbanisés.



Gare routière d'Aix-en-Provence
©Hugo Lagonotte-Dias

Toutefois en raison des difficultés à agrandir la gare d'Aix-en-Provence, et ainsi à augmenter le nombre de cars en circulation entre les deux gares, il est complexe d'adapter cette offre de transport à la demande existante. Cela maintient ainsi une situation où de nombreux utilisateurs préfèrent encore le train ou la voiture individuelle à la ligne 50 pour circuler entre les deux villes. Des initiatives sont mises en place pour rendre l'utilisation de la ligne 50 préférable à la voiture individuelle pour les usagers, comme la création de 30 km de Voies Réservées aux Transports en Communs (VRTC) sur la route de Marseille à Aix, permettant aux cars d'être moins ralentis par les embouteillages. La mise en place de tarifs plus accessibles pour les jeunes est un autre exemple de ces politiques incitatives. Cependant, les faiblesses existantes du réseau de car entre Marseille et Aix limitent encore leurs impacts.

Des enjeux locaux prégnants en matière de mobilité : le retard du ferroviaire ?

On remarque que la métropole d'Aix-Marseille-Provence, plus grande en termes de superficie que celle de Paris et de Lyon, est confrontée à des défis majeurs en matière de transports publics. Le pôle d'Aix-en-Provence est extrêmement important car il est utilisé par une grande majorité de la population étudiante de la métropole, jeune, donc plus précaire et moins véhiculée. Le dense réseau de bus, même poussé à son maximum par la RTM et Mobilink, avec une offre à haute fréquence et un fort investissement dans les infrastructures avec, ne peut remplacer le besoin de la métropole en chemin de fer.

Cependant, malgré les efforts de la Métropole concernant le développement du réseau de cars, la ligne 50 fait face à de nombreuses difficultés caractérisées par une surfréquentation et de fortes congestions, pouvant freiner les voyageurs à privilégier le car.

Les gares sont saturées en cars, nécessitant une organisation et une coordination humaine méticuleuse pour ne pas provoquer d'accidents au vu de leur fréquence. Par ailleurs, nous avons constaté qu'en heure de pointe (17 heures), les VRTC, voies réservées aux cars et bus sont saturées et difficiles à emprunter (sorties, queues de poissons...), et ces mêmes cars perdent un temps considérable dans les bouchons hors-voies rapides, au sein même des villes.

Le manque de volonté d'investissement de la région dans une offre de TER que nécessiterait le flux Aix-Marseille est justifié par la lenteur de ces trains, en concurrence avec les cars. Cette position peut être néanmoins questionnable si l'on prend en considération les embouteillages. Lors de la conférence du matin, un autre argument a encore été avancé : la voie ferroviaire actuelle, voie unique, est moins directe en kilomètres que la voie routière, et la durée du trajet, y compris les arrêts en gare, se révèle nettement plus longue que la ligne de bus.

Malgré les efforts conjoints des différents acteurs de la métropole, de la RTM, mobilink et des villes concernées, ce flux correspond davantage aux migrations pendulaires, assurées en région parisienne par le RER et non pas par les bus ou cars franciliens. Ces lacunes sont le résultat de politiques publiques trop longtemps centrées sur l'automobile et le routier. Le redéveloppement des transports en commun sur rail, souvent déficitaires à leurs débuts et nécessitant un fort investissement initial, a été délaissé par les politiques des quarante dernières années de la Ville de Marseille, en comparaison avec d'autres métropoles.

Par ailleurs, même hybride ou électrique, le car reste un moyen de transport plus polluant que le TER et les flux importants multiplient la fréquence et le nombre de ceux-ci. Dans ce contexte de transition écologique, le transport routier ne semble pas être une solution viable. Nous avons également constaté pendant la crise des gilets jaunes de 2018 et les nombreuses crises énergétiques que les zones dépendantes au routier sont particulièrement impactées au niveau du pouvoir d'achat, surtout que les ménages de la métropole ne sont pas parmi les plus aisés du pays. En ayant tout cela en tête, **les autocars de la métropole ne peuvent être vus que comme une solution temporaire, pour pallier à les lacunes du chemin de fer.**

Sara Croisier, Myriam Husnain, Kim Peyricot

Euroméditerranée

Faire de Marseille un pôle d'affaires méditerranéen ?

Cet autre sous-groupe du mardi après-midi s'est rendu à Euroméditerranée, un établissement public d'aménagement (EPA) conduisant une opération de rénovation urbaine à Marseille dans les zones au nord du Vieux-Port.

Établi en 1995, dans un contexte de crise économique, Euroméditerranée a pour vocation de redynamiser la métropole et de construire un quartier d'affaire dans un lieu en déshérence. Si le projet se concentrait initialement sur l'arrière-port, le titre de capitale européenne de la culture accordé en 2013 à la Ville de Marseille a contribué à la reconquête de la partie de la ville plus proche du port. Selon Stéphane Ghio, directeur Innovation et Développement chez Euroméditerranée, l'un des grands enjeux d'Euroméditerranée est de connecter la ville du nord au sud puisque le fort étalement urbain de Marseille s'accompagne d'un retard structurel dans les infrastructures de transport.

Si l'EPA a été créé dans un but de régénération urbaine et économique en réponse au déclin de l'activité portuaire, à la désindustrialisation et à la dégradation des zones résidentielles, c'est par la construction d'un quartier d'affaires qu'Euroméditerranée cherche à promouvoir le dynamisme économique du territoire. Ainsi nous avons pu observer une restructuration de l'économie et des emplois du domaine industrialo-portuaire vers des fonctions tertiaires. D'une part, Euroméditerranée a renforcé l'activité multimédia de Marseille comme le témoigne la Friche de Belle Mai (ancienne usine de tabac devenue un pôle multimédia). D'autre part, le projet prévoit la construction de bureaux pour faire revenir une activité économique salariée, activité qui semble rompre avec le passé industriel de Marseille.

Au-delà de cette dimension de renouvellement urbain, Stéphane Ghio n'a eu de cesse d'insister sur la démarche environnementale du projet. Marseille a l'atout du littoral qui lui permet de développer la géothermie marine qui sera une source d'énergie pour alimenter les nouveaux quartiers. L'accent est également mis sur l'implémentation d'une Zone à Faible Émission (ZFE) et sur les mobilités douces qui permettront de desservir logements et entreprises mais également le parc Bougainville, un espace vert de 4 hectares. Ce dernier a suscité des débats en raison des sols pollués hérités de l'activité industrialo-portuaire. En recevant les fonds d'un programme d'investissement d'avenir, Euroméditerranée a fait le choix d'innover grâce à la mise au point d'une technique de régénération des sols, pour éviter d'importer une quantité pharaonique de terre fertile à Marseille.

Ce parc est aussi l'occasion de revitaliser deux ruisseaux et de promettre une ville plus fraîche et moins imperméable.

En dernier point, Euroméditerranée se veut un projet de territoire porté avec et pour ses habitant.es. C'est pourquoi des ateliers de consultation et de participation ont eu lieu depuis 2017, in situ comme sur Internet. Marsactu, un journal d'investigation local déplore, quant à lui, que les ateliers ne rassemblent qu'un nombre limité de participant.es et qu'ils servent davantage à informer la population qu'à co-construire un projet puisque les décisions sont « déjà prises ailleurs » (Gilles, 2022).

Ici Marseille - Focus sur un quartier en rénovation dans le cadre d'Euromed

Ici Marseille est une des manufactures collaboratives solidaires du réseau Make Ici. Créées en 2012 à Montreuil puis développées dans d'autres villes, dont Marseille en 2018, le principe de ces manufactures est de mutualiser les ressources (local, camion, machines) entre artisans afin de réduire les charges relatives à leur métier. Situé dans le 15ème arrondissement, ICI Marseille fait le pont entre les quartiers nord et le centre-ville.



Ce projet d'urbanisme transitoire soutenu par Euroméditerranée a trois objectifs principaux :

1. La **résidence**, via l'accueil de 90 artisans pour un minimum de trois mois chacun sur son site. La plupart des résidentes sont spécialisées dans le travail du bois, d'autres dans celui du métal ou encore de la couture, de la céramique etc. L'abonnement que doit payer chacun d'eux pour accéder au bâtiment, aux services et au matériel associé est modulé en fonction des besoins.
2. La **formation** avec l'organisation d'apprentissages réalisés par les résidentes.
3. La **manufacture** : ICI Marseille et son bâtiment de 3000 m² sont capables de répondre à des appels à projet grâce à la mobilisation et la participation des résidentes. Ces derniers et dernières ne sont ainsi pas dépendantes des offres que peut recevoir la structure et peuvent accepter des commandes seules ou à plusieurs selon leur volonté propre.



Façade d'entrée de la manufacture collaborative et solidaire Ici-Marseille
©Marc-Olivier Mbette



Malgré tout, les ambitions du projet sont en partie mises à mal par certains problèmes de localisation et inhérents au bâti. D'une part, la structure est en conflit avec la Ville au sujet des espaces de parking pourtant nécessaires aux livraisons. Ces dernières sont également remises en question par le possible passage du 15ème arrondissement en ZFE et à la difficile conciliation d'une économie industrielle urbaine avec une ville verte. Des problèmes de fuites et d'isolations dégradent également les conditions de travail des artisans. Par ailleurs, en arrivant sur le site, on observe un quartier en restructuration (de nombreux chantiers) est dans un même temps délaissé par les pouvoirs publics. En effet, on remarque l'absence de trottoirs et l'abondance de déchets sur le bord de la route : selon la métropole, il y aurait « trop d'incivilités pour avoir des poubelles ». Ces conditions participent à la marginalisation de la structure et du quartier.

Néanmoins, ICI Marseille a pour volonté d'inclure les habitantes du quartier et de faire découvrir le projet. Ainsi la structure organise, en partenariat avec le bailleur, quatre événements par an dans le quartier (marché de Noël, marché créateur, journée de l'artisanat, kermesse). Même si ces événements ont une visée sociale plus qu'économique on peut questionner leur efficacité et l'effet réel apporté par leur tenue. ICI Marseille souhaite également s'engager dans la revalorisation des déchets avec la construction d'une « Chutothèque » permettant la récupération des chutes de bois par des collectifs pour alimenter des systèmes de chauffage.

ICI-Marseille ambitionne de devenir co-proprétaire du site avec la municipalité afin de se libérer des contraintes du bail actuel sur leurs activités. Cela remet en question la planification descendante telle qu'actuellement appliquée.

Noémie Mornal, Clara Batty, Jean-Simon Guillebault

MERCREDI

C'est sous un grand soleil, motivés.es pour partir à la découverte du territoire, tel qu'il est raconté par des acteurs et actrices non-institutionnelles, que la promotion se disperse en quatre groupes mercredi matin, en direction de la Cité de l'Agriculture pour certain.es, de la Friche Bel de Mai, du Récif, ou de la visite intitulée « Marseille, ville duale » pour d'autres. L'occasion d'appréhender un fragment du contexte marseillais et de le confronter aux discours des politiques et institutionnelles rencontrés jusqu'à présent.



La Cité de l'Agriculture

C'est dans un des quartiers nord appelé La Delorme, situé à 40 minutes du centre historique de Marseille que certain.es d'entre nous ont rencontré Alina Bekka et Elise Chaintrier, deux porteuses du projet la Ferme Capri au sein de l'association la Cité de l'Agriculture. Après un échange autour d'une tisane à base de plantes cultivées sur le lieu, nous arpentons la ferme pour comprendre ce qu'il s'y fait, et son lien au territoire.

L'action portée par l'association s'est construite à partir de 3 problématiques affectant le système alimentaire actuel :

Premier constat : en 1950, la ville de Marseille disposait d'une **autonomie alimentaire, cultivant des produits locaux et adaptés au climat méditerranéen**. Les Trente Glorieuses et les mouvements hygiénistes marquent une « rupture métabolique entre la ville et l'agriculture », sortant l'agriculture de la ville au profit d'une urbanisation croissante. Aujourd'hui, 90% de l'alimentation de la ville est importée. Toutefois, quelques dents creuses, vestiges de la ceinture maraîchère, aujourd'hui entourées de grands ensembles, offrent une opportunité foncière pour développer un modèle d'agriculture urbaine.

Deuxième constat : les quartiers nord, caractérisés par un **manque de services manifestes** et des habitant.es aux profils socio-économiques défavorisés, sont particulièrement touchés par les **inégalités alimentaires**. Ce manque significatif d'offres de qualité se reflète dans la prévalence de maladies chroniques développées par la population, dont la consommation alimentaire est un facteur aggravant (telles que l'obésité ou le diabète). À cela, s'ajoute un manque de légitimité de la population à se rendre dans des magasins étiquetés de qualité, proposant des produits issus de l'agriculture biologique, fréquentés en grande majorité par des habitant.es au profil socio-économique favorisé. L'enjeu dès lors est double : sensibiliser les populations du quartier La Delorme aux enjeux alimentaires et favoriser l'accès à une production agricole de qualité.

Troisième constat : le système agricole français fait face à un manque criant de renouvellement de la profession. Cela constitue une motivation supplémentaire à se saisir des questions agricoles.

La Cité de l'agriculture est née en 2017. L'association s'est donnée pour mission d'œuvrer pour la transition écologique et solidaire à travers la transformation du système alimentaire. Pour cela, elle réalise des activités de différentes natures : expérimentations de terrain, recherche-action, études et activités de conseils, organisation d'évènements de sensibilisation (tel que les 48h de l'agriculture urbaine), formations etc.

Elle est soutenue, entre autres, par un plan métropolitain d'agriculture urbaine, lancé par Martine Vassal en 2020, auquel s'ajoutent diverses formes de subventions publiques qui représentent au total 80% des ressources de la Cité de l'Agriculture (programme européen Cities 2030, région, département, métropole et ville). Ces financements semblent intrinsèques aux réflexions post Covid 19 et face à l'accélération du réchauffement climatique sur les enjeux de résilience alimentaire. Le reste de ses financements viennent de donations (10%) et de ses activités de formation, de recherche et de conseils (10%). L'apport financier des ventes de légumes est quasi nul. Cela interroge le modèle économique d'une ferme urbaine sans remettre en question ses externalités positives qui semblent partagées comme en témoigne la création, par la Ville de Marseille, d'un poste de chargé de mission visant à préserver les terres agricoles.

Au-delà des financements, pour réaliser le projet de la ferme Capri, la Cité de l'agriculture mobilise plusieurs compétences des services publics, à plusieurs échelons administratifs. **Elle dépend de la compétence métropolitaine agricole, de la compétence de la Ville relative au foncier et à la sensibilisation à l'environnement. Le projet présente également un intérêt pour la région qui s'intéresse au lien entre ruralité et urbanité.**

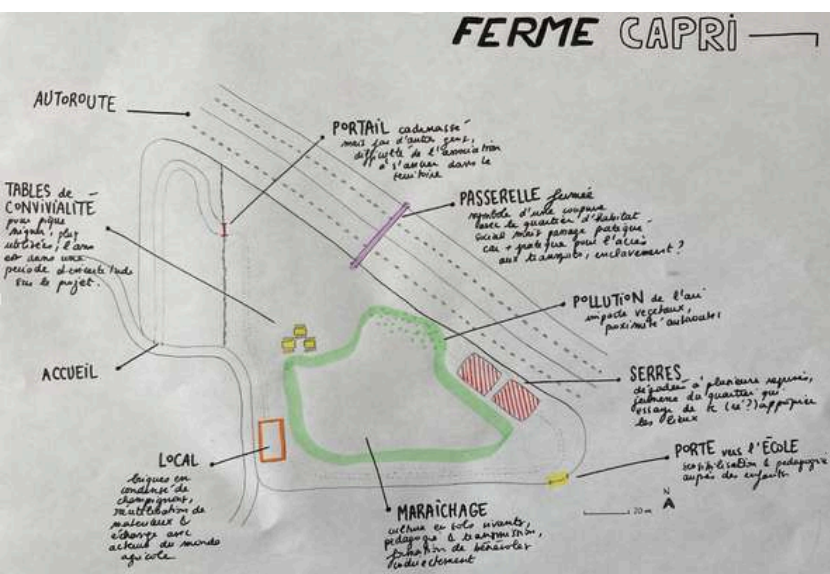


Schéma de la Ferme Capri à Marseille
©Lune Saliou

En 2021, la ferme Capri, espace d'agriculture urbaine, voit le jour au cœur du 15ème arrondissement de Marseille, qui se distingue par les inégalités territoriales décrites supra. La Ferme Capri se fixe pour objectif de tisser des liens avec ce quartier au travers des activités de maraîchage, de sensibilisation, de recherche ainsi que de ventes de produits. Pour cela, avant de s'implanter sur le terrain, la Cité de l'agriculture échange avec les habitantes du territoire, les associations, les écoles ou encore les centres sociaux.

Elle réalise une étude de marché sur le territoire pour adapter les prix de ses fruits et légumes au public. Elle adapte également sa production aux besoins des habitantes, empreints d'une grande diversité culturelle (blettes, tomates mais aussi gombos, piments, plantes aromatiques, etc).

La ferme s'intègre aussi au tissu existant d'agricultures urbaines par la mutualisation de ses outils, l'échange de graines et de techniques de pédagogie etc. Elle travaille en outre à documenter les effets socio-urbains et économiques de l'agriculture urbaine.

Malgré les bonnes intentions et ses efforts de légitimation auprès des habitants, la ferme Capri se retrouve confrontée à des difficultés d'ancrage territorial qu'illustrent les fermetures d'accès représentées sur ce schéma, ainsi que les dégradations des portails et clôtures.

Une grande partie des membres de l'association est originaire de Paris et, de fait, inconnue des habitants du quartier. Elise et Alina se déclarent elles-mêmes être des « pirates en cravates », ce qui paraît d'apparence bon enfant, mais n'est toutefois pas sans conséquence. La communication entre la ferme et les habitantes se complique progressivement, comme en attestent les actes de vandalisme (serre cassée, cultures volées, etc.). Le matin de notre arrivée, le portail du terrain était cadencassé, empêchant les membres de l'association d'y accéder.

Les relations avec les collectivités territoriales se complexifient elles aussi, du fait de la dispersion de leurs activités, entre les activités pédagogiques, l'agriculture et la restauration collective que la logique d'appel à projet force à segmenter.

La ferme connaît en sus des difficultés structurelles dues à la pollution des sols et de l'air inhérentes à la proximité de l'autoroute auxquelles la technique des sols vivants ne semble pas entièrement susceptible de remédier. Cette technique consiste à couvrir en permanence le sol par du paillage, de la levure de bière ou des champignons de sorte à ce qu'il ne soit jamais laissé à nu.

Face à ces difficultés, l'association repense son projet de la ferme de Capri. L'espace de la ferme de Capri sera prochainement délégué à une structure plus ancrée localement, qu'ils accompagneront tout en restant locataires du terrain.

Lune Saliou, Carla Gaignard, Mathilde Spriet



La Friche de la Belle de Mai

Face à ces difficultés, l'association repense son projet de la ferme de Capri. L'espace de la ferme de Capri sera prochainement délégué à une structure plus ancrée localement, qu'ils accompagneront tout en restant locataires du terrain.

L'historique de la Friche

Aujourd'hui âgée de plus de 30 ans, la Friche de la Belle de Mai a initialement été pensée comme un projet pionnier destiné à inventer une nouvelle manière d'investir des espaces urbains.

Implantée dans le quartier de la Belle de Mai au cœur du 3ème arrondissement de Marseille, la Friche occupe un tiers des usines qui appartenaient jadis à la Manufacture des Tabacs, établissement spécialisé dans la production de cigarettes Gauloises et Gitanes. Au tournant des années 1990, alors que les cigarettes brunes tombent en désuétude, l'entrepriseériclité et le quartier plonge dans une situation économique délicate.

Implantée dans le quartier de la Belle de Mai au cœur du 3ème arrondissement de Marseille, la Friche occupe un tiers des usines qui appartenaient jadis à la Manufacture des Tabacs, établissement spécialisé dans la production de cigarettes Gauloises et Gitanes. Au tournant des années 1990, alors que les cigarettes brunes tombent en désuétude, l'entrepriseériclité et le quartier plonge dans une situation économique délicate.



Création de la SCIC et pérennisation du projet

À l'origine, SFT se contentait d'occuper la Friche de manière précaire et temporaire. En 2007, elle est remplacée par une **Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC)**, fondée par Patrick Bouchain, qui signe un **bail emphytéotique administratif** avec la Ville en 2011. Elle bénéficie ainsi de droits réels sur le site et est autorisée à l'aménager.

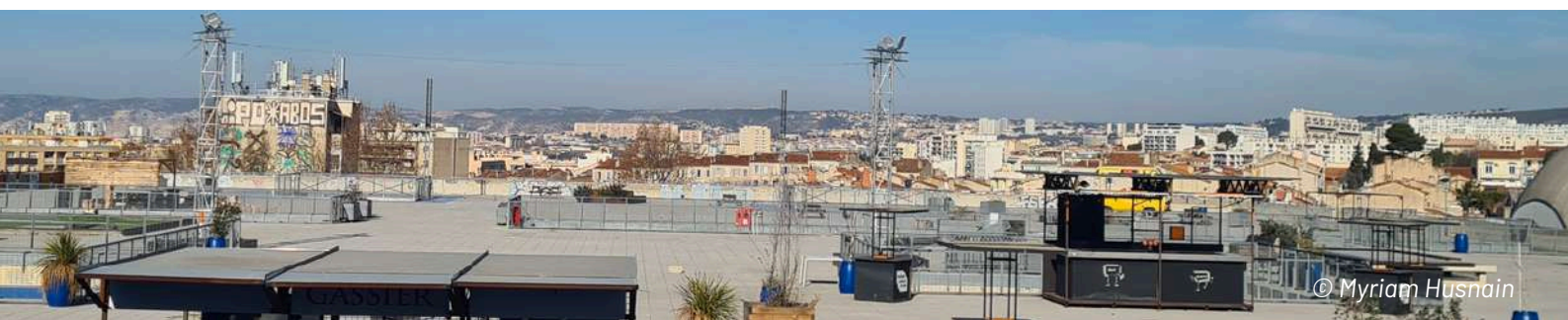
C'est ainsi que la Friche de la Belle de Mai est désormais considérée comme un **bien commun** qui donne corps à la mission d'intérêt général et d'utilité sociale poursuivie par la SCIC. Celle-ci a comme objet social de mener la transformation physique du lieu, par la réalisation de travaux de rénovation, d'assurer la gestion foncière de l'espace et l'animation d'une politique de co-production d'actions culturelles avec des acteurs et actrices, résident.es ou extérieur.es. Régie par dix catégories de sociétaires – dont la Ville de Marseille, la Région Provence Alpes-Côtes d'Azur, mais aussi des producteurs et productrices culturel.les, usager.ères et salarié.es permanentes de la SCIC – elle abrite près de 70 structures aux usages multiples (organisation de spectacles, cafés, restaurants, espaces de travail).

Dotée d'un budget de 7 millions d'euros et située en dehors du système conventionnel marchand, elle perçoit des subventions en provenance de l'État, de la Région et du Département, qui compensent notamment des obligations de service public. La SCIC semble ainsi s'affirmer comme un véritable outil de gouvernance, garant de la gestion démocratique, coopérative et transparente de la Friche.

La réhabilitation du site

Le site actuel a conservé son architecture de style industriel et comporte de nombreux espaces extérieurs, jouant sur des effets d'alternance entre vide et plein. Il s'étend sur un vaste périmètre de 45 000 m² qui ne représente en fait qu'un tiers des anciennes usines. Il s'agit d'un lieu ouvert à multiples usages dont certains sont particulièrement libres et spontanés (jardins ou jeux).

La réhabilitation a été planifiée, de manière flexible, par un premier schéma directeur produit à l'initiative de Matthieu Poitevin. Après 5 millions d'euros de travaux premièrement investis dans la rénovation de la Friche entre 1992 et 2012, celle-ci a été considérablement intensifiée une fois Marseille sélectionnée comme capitale européenne de la culture en 2013. Depuis ce **véritable coup d'accélérateur**, des travaux à hauteur de 40 millions d'euros ont pu être réalisés sur le site afin de changer sa physionomie.



À l'occasion de la labellisation de Marseille, la Friche a construit La Tour-Panorama, nouvel espace de diffusion pour l'art contemporain, ouvert au public. Le toit-terrasse du bâtiment a été réaménagé en un belvédère offrant un vaste espace ouvert au public.

Le lancement d'un plan d'entretien et de renouvellement de la Friche

Désormais, la SCIC ambitionne d'aboutir à un nouveau schéma directeur pour réfléchir à la transformation du bâti et de ses usages. L'enjeu est de permettre au projet de **surmonter la crise énergétique et de s'engager dans une redirection écologique**. Dans la mesure où la Friche constitue un **îlot de chaleur massif dont seules 5% des surfaces sont aujourd'hui végétalisées**, l'accent serait placé sur l'isolation des bâtiments et sur l'amélioration de la place du végétal.

Sur l'ensemble du site, 100 000m² restent encore à l'abandon ce qui représente une réserve de développement non négligeable. La Friche La Belle de Mai peut compter sur un fort accompagnement politique pour se projeter dans l'avenir grâce au BEA (concession) signé avec la Ville de Marseille en 2011 pour une durée de 45 ans.

Le lieu a pour objectif de s'installer dans le quartier dans la durée. Il souhaite se positionner d'abord comme un lieu de travail qui s'appuie sur les valeurs et principes de l'économie du tiers secteur (coopération, travail commun, contribution...). C'est à cette fin que la Friche accueille et incite à se développer des ICC (industries culturelles et créatives) et leur volet formation, avec par exemple l'économie sociale et solidaire. Elle aspire également à bénéficier du plan de financement France 2030 et ainsi obtenir de nouvelles ressources budgétaires.

D'un point de vue social, les responsables des structures de gestion et d'animation du site continuent de s'interroger sur des stratégies d'ouverture du site à un large public et contre son appropriation par une élite intellectuelle et économique.

Manuel Trimaille, Lisa Gillet, Marcus Chaigne



Entrée de la Friche Belle de Mai
© Marc-Olivier Mbette

Marseille ville duale



Vue des grands ensemble du début des quartiers nord, depuis l'une des sorties du métro Bougainville
© Hortense Gauthier

Suite à une thèse sur les quartiers fermés dans la cité phocéenne intitulée « Géographie d'une ville fragmentée : morphogenèse, gouvernance des voies et impacts de la fermeture résidentielle à Marseille », il nous a proposé une balade urbaine rendant compte de la polarisation de la ville entre les quartiers des grands ensembles du nord et les « résidences fermées » marseillaises. À travers sa visite, il nous invite à parcourir une ville où les inégalités socio-économiques et ethno-raciales se matérialisent à la fois à travers des logiques de planifications fonctionnalistes - pour les grands ensembles -, mais également par un laisser-faire dans la gestion de la voirie ouvrant la voie au maintien, voire renforcement de quartiers fermés. Marseille est ainsi comparée à une ville latino-américaine par sa forte dualité entre des espaces extrêmement pauvres au sein même du centre-ville - le 3ème arrondissement est l'un des territoires les plus précaires de France - et la fermeture grandissante de quartiers entiers.

Les quartiers nord : des espaces délaissés par les pouvoirs publics sur le long terme

À la sortie du métro Bougainville, la déambulation débute par une balade dans le parc Bellevue et les grands ensembles aux alentours. Ces tours d'habitation ont été construites après la Seconde Guerre mondiale à travers un urbanisme de dalle.

Le parc est récent et encore fermé au public. En l'observant, J. Dario nous invite à visualiser cet espace très minéral et sans végétation, sous la chaleur de l'été et avec des monticules de déchets de plusieurs mètres de hauteur qui s'amoncèlent. Ce qu'il nous décrit ici, c'est la situation du quartier lors de la pandémie de Covid-19, lors de laquelle le ramassage des ordures ne passait plus par le quartier. Les grandes barres d'immeubles du quartier sont des exemples marquant des « **copropriétés dégradées** » marseillaises.



©Hugo Lagonotte Dias

Selon J. Dario, ces copropriétés sont le résultat d'une planification inadaptée marquée par plus de 80 ans de retard historique et de délaissement par les pouvoirs publics. Dans cet ensemble de près de 5 000 personnes vivant toutes à la même adresse, la tour n°7 qualifiée de « bidonville vertical » accueille 70 familles et va prochainement être détruite.

Par ailleurs, ce quartier, comme la plupart des quartiers nord de Marseille, est marqué par le développement de fortes logiques de clientélisme avec la présence de marchands de sommeil multi-proprétaires profitant de la non-application du DALO.

Par cette première partie de la visite, J. Dario nous invite à **reconsidérer le rôle de l'aménagement du territoire sur les dynamiques sociales du quartier**. L'une des stratégies actuelles mise en place par les pouvoirs publics est celle des **flux**. Elle vise à faire de l'espace un lieu de passage, de mouvement permanent afin de **neutraliser les interstices de vie considérés comme des récepteurs de pratiques déviantes**. Face à la forte présence de dealers ayant pris le relais des pouvoirs publics en raison de leur absence, comment recréer du lien social ? Comment faire face à la très grande pauvreté de ces espaces ? La création d'une mixité sociale « par le haut » pourrait-elle être une solution ? Quel rôle pourraient avoir les collectifs citoyens dans le suivi et la construction des projets d'aménagement, comme le collectif Félix Fiat ? Sans pour autant répondre à ces questions, cette première partie nous a permis de percevoir les enjeux de **salubrité, de pauvreté et de sécurité** pour les habitant.e.s de ces espaces qui concentrent les populations les plus précaires de Marseille.



Barre d'immeuble d'une copropriété dégradée. ©Hortense Gauthier

Les résidences fermées marseillaises : une ville, deux mondes

La seconde partie de la visite s'est déroulée dans un quartier fermé proche du Vélodrome. Ce quartier privé a la particularité d'accueillir en son sein une école élémentaire publique, Coin Joli. Cependant, il est loin d'être la seule résidence fermée à Marseille ! Pour expliquer l'existence de cette « **mosaïque de quartiers fermés** » que l'on peut observer à Marseille, il faut remonter au début du XXe siècle lorsque de nombreuses voies privées sont construites.



Barrière à l'entrée d'une résidence fermée proche du Vélodrome. ©Hortense Gauthier

Par la suite, ces voies ne sont pas récupérées par la municipalité en raison du clientélisme des élus locaux et des avantages que cela représente en termes de coûts d'entretien. **C'est pourquoi aujourd'hui, 28% de la voirie marseillaise est privée.**

Cependant, l'existence de ces voies privées passe inaperçue dans l'espace urbain marseillais jusqu'au début des années 2000. Tout d'abord, la coupe du monde de football de 1998 entraîne des problèmes de stationnement et quelques chahuts dans les quartiers adjacents au Vélodrome. Puis, dans les années 2000, les mentalités commencent à évoluer avec une volonté croissante de protection et de séparation. Cela provoque une vague de fermeture de la voirie avec de grands portails pour délimiter ces quartiers. Cela provoque une vague de fermeture de la voirie avec de grands portails pour délimiter ces quartiers.

Ces fermetures posent des enjeux financiers, sécuritaires et d'équité sociale puisque dans ce quartier particulier, les parents ne peuvent plus accéder en voiture à l'école publique. De plus, de nombreuses personnes habitant dans les quartiers voisins plus précaires doivent faire d'importants détours pour contourner les murs installés. Cela pose des problèmes importants d'accès aux équipements publics pour des personnes âgées, fragiles ou handicapées.

Par exemple, lors de la visite, deux enfants du quartier voisin ont préféré escalader un mur de frontière pour éviter de faire un important détour.



Deux enfants escaladent un mur pour ne pas avoir à faire un détour ©Hortense Gauthier

Comme les copropriétés dégradées, les résidences fermées sont à l'image d'un impensé dans la planification à long terme de Marseille, amenant à une situation actuelle de dualité non seulement socio-économique, mais aussi matérielle très forte dans la ville. De plus, face à cette logique de fermeture, la mairie **a peu de moyens d'action puisque pour rouvrir les voies, elle doit prouver l'intérêt général de cette réouverture et s'opposer à une grande partie de son électorat.** Dans le même temps, la ville continue d'être responsable pour le ramassage des déchets à l'intérieur des lotissements ou encore la gestion de l'éclairage. Il s'agit par conséquent d'un phénomène encore mixte et complexe, difficilement comparable aux gated communities puisqu'il concerne principalement des classes moyennes.

Cette visite nous a ainsi permis de découvrir la dualité de Marseille dans sa matérialité, au sein même des espaces urbains : d'un côté, des quartiers dégradés où se concentrent la pauvreté et d'un autre côté, des espaces aisés structurés par des logiques de privatisation qui se sont renforcées ces dernières années.

Cléo Fouilloux-Roche, Simon Genet, Madeleine Fourniture



Tiers-lieu Le Récif

Une partie de la promotion rencontre Raphaël Besson et Olivier Rovellotti. Le premier est directeur de Villes Innovations, chercheur associé à PACTE/CNRS, co-fondateur du LUCAS - un laboratoire de recherche collaborative sur les transitions culturelles et territoriales - et membre du Récif, le second est président-directeur général de Natural Solutions et également membre du Récif. La rencontre se divise en trois temps. Les intervenants présentent d'abord la **Cité des transitions de Marseille**, lieu promulgué par la nouvelle municipalité afin de rassembler « l'écosystème transitionnel marseillais », riche **mais dispersé**. Vitrine des solutions, ce lieu est un **marqueur des nouvelles priorités de la municipalité**. Les intervenantes introduisent ensuite un tiers lieux siégeant au coeur de la Cité des transitions, le **Récif, espace de coworking** dédié à la rencontre des « pros de l'environnement ». Enfin, les étudiant.es ont été invité.es à partager leurs réflexions sur les projets futurs du Récif.

Cité des transitions de Marseille

La Cité des transitions de Marseille est une association à but non lucratif, créée en 2022, qui a pour objectif de rassembler les acteurs et actrices de la transition écologique et sociale de Marseille et de mutualiser leurs compétences, pratiques et expériences. Elle est portée par la municipalité de Marseille, engagée, comme en témoigne le foisonnement d'initiatives des dernières années, dans des politiques publiques volontaristes en matière de transition. Aussi, Raphaël Besson met en avant, les transitions en matière culturelles et numériques, éducatives et collectives, économiques, sociales (L'après M, Nos quartiers demain), écologiques et agricoles (La cité de l'Agriculture, Massilia Sun System), urbaines et architecturales (Les 8 pillards, LICA). Il relate les difficultés de ces organismes à travailler de concert, malgré des besoins similaires. Historiquement, « **Marseille est une ville de cent villages** » nous disent-ils.

Un manque d'interconnaissance qui légitime l'accompagnement des acteurs et actrices de la transition par les pouvoirs publics via la Cité des transitions, qui repose sur 4 piliers essentiels :

1. Un Archipel de lieux constituant la Cité des Transitions et proposant une **réponse aux besoins financiers** des structures existantes ;
2. L'Open Lab implanté à la Friche Belle de Mai, **espace de rencontre** pour les acteurs et actrices des transitions ;
3. Une **ingénierie** des transitions qui outille les membres, en mettant notamment à leur disposition un soutien technique (tel qu'une aide pour le crowdfunding) ;
4. Une **plateforme numérique** qui ouvre l'accès à des données en open source.

Malgré la volonté de coopérer, les dissonances entre les membres, caractérisés par leur diversité - ils et elles sont issus autant du monde de la recherche, de l'entrepreneuriat ou de la formation - rendent complexe les accords. Par ailleurs, d'autres tensions émanent du modèle économique, basé actuellement sur des subventions publiques, quant à la **mise en place d'une économie marchande ou non-marchande**. De manière générale, la concertation des acteurs et actrices aborde les éternels dilemmes des politiques culturelles, **opposant les projets et visions des institutions** culturelles dites « classiques » telles que la Direction Régionale des Affaires Culturelles (DRAC) et celles des associations culturelles davantage « alternatives » telles que Les 8 Pillards. Les fondateurs de l'association tentent notamment de faire remonter ce qui constitue d'après eux l'angle mort des transitions territoriales : le culturel. Selon eux de nombreuses politiques publiques se situent dans une impasse, en premier lieu la loi « ZAN » qui cristallise de nombreuses tensions **en remettant en cause l'imaginaire des possibles sur le territoire**.

Le rôle de la Cité des transitions est de venir **questionner la place des arts et de la culture** dans les débats politiques, de **donner la parole aux différentes approches culturelles des transitions**. Cette volonté se lit dans la gouvernance de l'association qui s'attache à agréger les énergies plutôt qu'à imposer une superstructure, modèle qui se heurterait aux refus de tutelles des structures. Le recrutement récent d'un chef de projet traduit par ailleurs un renforcement de l'association et de sa gouvernance.

Le Récif, tiers-lieu du vivant

Parmi les membres de la Cité des transitions, le Récif est un tiers-lieu du vivant. Son accès est payant selon un tarif fixé à 50 euros par mois pour un accès au lieu d'un jour par semaine. Il a pour volonté de représenter tous les humains et les non-humains, une formule volontairement vaste se voulant la plus inclusive possible.

Cependant, situé entre le 1er arrondissement, un des quartiers les plus pauvres et insalubres de la ville (sans arbres ni espaces verts) et le 7ème arrondissement, l'un des quartiers les plus bourgeois de la ville, l'inclusivité des différentes populations est inégale. Les modalités prévues par le tiers-lieux pour la rendre possible interrogent également.

Pourtant, les acteurs et actrices semblent avertis des limites d'une écologie socialement excluante en ce qu'ils rapportent construire leurs réflexions sur la base de la « théorie du donut », développée par l'économiste britannique Kate Raworth et illustrée ci-après. Le concept propose un cadre visuel permettant de penser ensemble le concept de limites planétaires avec celui, complémentaire, du minimum social pour une vie décente.

En complément, le Récif se réfère au LUCAS, un laboratoire de recherche qui développe des solutions basées sur la nature (dites « NBS » pour nature based solutions) pour répondre aux problématiques environnementales actuelles. Ces solutions doivent être à l'équilibre entre les trois types suivants : les vivants humains, les vivants non-humains (animaux et plantes) et les non-vivants non-humains (roches, eaux, phénomènes naturels).



Diagramme initial publié par Oxfam en 2012, en amont de la conférence « RIO +20 », conférence des Nations unies sur le développement durable, devant redéfinir les objectifs du millénaire pour le développement

Activité : tableau des possibles

Curieux et curieuses de nos impressions et de nos idées d'évolution de la structure, les personnes rencontrées nous proposent de participer à une activité de réflexion. Celle-ci consiste à réfléchir à propositions d'évolutions du Récif et à les positionner en fonction de nos suivant le tableau ci-dessous, avant d'en discuter collectivement. Cela, tout en réfléchissant aux interactions entre toutes les catégories. Là-encore, l'exercice a manqué d'intelligibilité pour nous.

	Inévitable	Plausible	Utopique
Vivant humain			
Vivant non humain			
Non vivant non humain			

Pia Mörch, Baptiste Guybert, Arthur Collin

Enjoués par notre matinée ensoleillée et éveillés par les nombreux apprentissages émanant de nos rencontres, nous rejoignons collectivement les salons de la Préfecture des Bouches du Rhône, située dans le 16^e arrondissement de Marseille, pour rencontrer Monsieur le Préfet Christophe Mirmand. Curieux et curieuses de ses dires, nous sommes surtout impatientes de l'interroger sur les problématiques décrites par les intervenant.es précédemment rencontrés.

Rencontre avec le Préfet de Région

Nous sommes accueilli.es en grande pompe dans un bâtiment dont la splendeur et les dorures – bien qu'inhérentes à la fonction du bâtiment – détonnent avec l'état du bâti marseillais. À l'arrivée, nombreux.ses sont les étudiant.es qui ressentent un sentiment de malaise à entrer dans ce lieu de pouvoir, emprunt d'histoire et hautement symbolique. Par-dessus tout, nous nous interrogeons quant à l'accueil favorisé qui nous y est réservé en comparaison de sa fermeture au quotidien pour la population.

La rencontre débute par une présentation sélective des problématiques régionales que le préfet qualifie de « pathologies ». Des pathologies qui justifient d'après lui une très forte intervention de l'État sur le territoire, récemment cristallisée autour de la création descendante de la métropole Aix-Marseille. Après une présentation factuelle de ses missions, le préfet retrace l'histoire de la ville, plaçant du même coup l'État en fédérateur d'une région « faiblement collaborative » et légitimant son action sur le territoire.

Christophe Mirmand présente ainsi ses missions en tant que préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet de la zone de défense et de sécurité sud, préfet des Bouches-du-Rhône. Représentant du Gouvernement et de chacun des ministres dans le département, il anime et coordonne l'ensemble des services déconcentrés des administrations civiles de l'État, et les dirige. Les collectivités territoriales et les acteurs et actrices locaux reconnaissent ainsi au préfet une capacité à mobiliser l'expertise des services de l'État afin de les accompagner dans la réalisation de leurs projets. Enfin, le préfet de département, responsable de la direction des opérations de secours, joue un rôle essentiel dans la régulation des conflits et la gestion des crises.

Nous apprenons à cette occasion une particularité de la Ville de Marseille, qu'elle partage avec la Ville de Paris : les fonctions de préfet de région et de préfet de police sont distinctes.

Christophe Mirmand poursuit son discours, rappelant l'histoire singulière de la ville de Marseille, considérée comme ville frondeuse par le pouvoir central pendant des siècles. Le Second Empire, au XIX^e siècle, produit l'essentiel de l'aménagement et de la modernisation de la ville : développement des chemins de fer, création de nouveaux bassins portuaires, grands travaux d'urbanisme. Deux pôles émergent progressivement : l'un industriel et populaire au nord, et l'autre plutôt bourgeois au sud (Marseille.fr, s.d.). Marseille La ville est bombardée à plusieurs reprises pendant la seconde guerre mondiale, particulièrement dans les zones nord du Vieux-Port.

Après la guerre, Marseille est marquée par la décolonisation qui se traduit par un déclin économique et des renouvellements démographiques liées aux migrations postcoloniales (arrivée des pieds-noirs, de travailleurs maghrébins puis africains (Comores notamment).

Le Préfet revient ensuite sur la création institutionnelle de la métropole Aix-Marseille-Provence, qu'il considère comme un véritable **« combat géopolitique entre l'État et les collectivités territoriales », qui selon lui ne sont « ni indépendantes, ni souveraines »**. Sans évoquer la complexité du bassin de vie marseillais, ni les réticences de la part de la quasi-totalité des communes concernées, Monsieur Mirmand fait état d'importants déséquilibres rendant l'enracinement du fait métropolitain plus complexe qu'ailleurs : un polycentrisme particulièrement affirmé et des dynamiques économiques, démographiques, sociales et culturelles divergentes. Interrogé par les étudiants sur le rôle de l'État dans cette organisation territoriale, Christophe Mirmand se décrit comme coordinateur de l'organisation des politiques locales.

Le propos de Christophe Mirmand s'oriente ensuite sur les défis auxquels la ville de Marseille se confronte. Il rappelle que la cité phocéenne est la plus pauvre des six plus grandes villes françaises, et que le taux de pauvreté de certains quartiers ne s'améliore pas avec le temps. En novembre 2018, l'effondrement des deux immeubles de la rue d'Aubagne a mis en lumière la grande dégradation d'une partie du parc immobilier marseillais. La situation du patrimoine bâti des écoles est également extrêmement préoccupante. Là encore, il cite les rapports et événements à l'origine de la mise à l'agenda de ces problématiques. Enfin, la criminalité liée en partie aux narco-trafiquants reste plus importante que la moyenne nationale. Lors des échanges, il rapporte son inquiétude quant à la pression exercée par les trafiquants contre les pouvoirs publics, mettant en cause l'autorité de l'État.

Cette situation rend à ses yeux naturelle et salutaire l'action de l'État. Le plan Marseille en grand, lancé en septembre 2021 par le Président de la République, constitue pour lui ainsi la réponse logique. Il s'agit d'un plan budgétaire de 5 milliards d'euros, concernant des investissements de deux natures. La première concerne la question des « remédiations ». Le préfet relate quatre grandes thématiques sur lesquelles l'État accompagne financièrement la ville : la sécurité, les écoles, les mobilités et l'habitat. Concernant les écoles, l'État octroie 400 millions d'euros de subventions pour reconstruire ou réhabiliter lourdement 188 établissements à travers la Société des écoles de Marseille. Pour les transports, 1 milliard d'euros d'aides ont été débloqués afin de financer 15 projets qui ont tous le même préalable : privilégier le développement des transports en commun vers les quartiers nord. Dans un contexte sécuritaire tendu, 300 policiers nationaux de plus ont été mobilisés à Marseille ces 18 derniers mois. La seconde partie de l'investissement concerne l'attractivité territoriale, via les activités portuaires et le développement de la filière cinématographique.

Cette présentation **élogieuse, et dépourvue de nuance critique de l'intervention de l'État est un propos évidemment fortement politique. Cela nous interroge tant elle contraste avec les dires des intervenant.es rencontré.es au préalable.**

Nous sommes également nombreux.ses à être frustré.es par un discours conventionnel qui masque les tensions et controverses locales, pourtant tangibles dans les rencontres avec les autres personnes rencontrées aux différents niveaux des collectivités locales. Surtout, nous sommes marqué.es par l'omission de deux problématiques touchant Marseille de plein fouet : la crise environnementale et les questions migratoires. Lorsque le préfet a été questionné sur le sujet, la décarbonation est élevée en unique antidote sur un territoire pourtant sur-exposé aux risques de sécheresse, d'approvisionnement en eau, de mégafeux, d'aggravation des îlots de chaleur urbain et de la pollution de l'air, de l'érosion et de la transformation de la faune et la flore marine (GREC SUD, 2018).

Troublé.es par ailleurs par des propos qui traduisent avant tout une gestion de crise, nous interpellons le préfet sur les politiques de prévention mises en place en matière éducative ou de lutte contre les discriminations. La réponse est décevante pour une grande partie d'entre nous : elle est centrée sur le renforcement des services de police, justifiée par le fait que la « stratégie de répression a[it] du sens ». Il faut d'après lui : « sanctionner pour responsabiliser ». Un mantra réaffirmé, lorsqu'interrogé sur les émeutes urbaines de juin 2023, il nous répond que : « la logique de pillage de snickers n'est pas liée à des politiques sociales ».

Nous sommes aussi touché.es par l'ordre de priorisation des sujets et notamment par le fait que la question du sans-abrisme n'ait émergé qu'à notre demande, dans un contexte où la France compte le plus fort taux de personnes concernées à l'échelle européenne (Fondation Abbé Pierre, 2023). Si la réponse ne minimise pas les enjeux, rappelant que 14 000 personnes vivent actuellement dans la rue à Marseille, le préfet, à l'image des politiques rencontrés pendant le séjour, délègue la responsabilité : « l'État a peu de responsabilité en matière de logement ».

Leïla Salamero, Tom Aubert, Julie Piton Saint Martin

Conscient.es de la hauteur de nos exigences envers la puissance publique, - un caractère utopiste naturel pour une jeunesse en quête d'un monde plus juste - une partie de la promotion sort, si ce n'est déçue, tout de même embarrassée par notre entrevue. Sentiment qui s'apaise au fil de nos discussions et balades sur la côte. Le coucher de soleil contemplé pour beaucoup du sacro-saint point de vue, Notre-Dame de la Garde, joue immanquablement sur l'humeur des troupes, réjouies par le programme du lendemain.



JEUDI

Afin d'élargir le regard sur les communes limitrophes de Marseille et mieux saisir les enjeux métropolitains et industriels, le quatrième jour de la semaine a été consacré à la ville de 50 000 habitant.es Martigues et son territoire.

Martigues

Une ville rouge, noire et verte

Une visite au sein de la ville de Martigues nous a permis de rencontrer un nouvel acteur de la Métropole, ce qui nous a amené à mettre en perspective les ambitions métropolitaines et les limites de celles-ci déjà abordées par la mairie de Marseille. Le territoire de Martigues se situe au croisement de dimensions variées et parfois contradictoires : entre des logiques nationales de décarbonation et de réindustrialisation, mais aussi de préservation écologique face aux enjeux du changement climatique, sa situation est particulièrement complexe. Dans cette perspective, le fameux millefeuille territorial pèse sur la gestion de ce territoire multiple

Martigues : un territoire « équilibré » ?

La matinée s'est entamée par une rencontre avec le maire de Martigues, Gaby Charroux. Membre du Parti Communiste Français, Gaby Charroux est réélu lors des élections municipales de 2020, après avoir succédé en 2009 à Paul Lombard, maire communiste de Martigues pendant plus de 41 ans. Sont également intervenu.es dans la matinée Julien Bertran de Balanda, directeur des services de la Ville, Jérôme Garguilo, directeur de l'urbanisme, et Delphine Parenti, directrice générale adjointe et responsable des politiques de la ville et de l'habitat. **Le territoire de Martigues est caractérisé par son centre-ville traversé des berges de l'étang de Berre, ce qui lui vaut le fameux surnom de « Venise provençale », mais aussi par de vastes espaces naturels à l'ouest et des zones industrialo-portuaires.** La diversité et l'équilibre de ce territoire sont, selon G. Charroux, à l'origine de l'attractivité économique de la commune.

Durant la seconde moitié du XXème siècle, Martigues s'est développée de manière rapide grâce à sa localisation stratégique à l'entrée de l'étang de Berre qui a attiré de nombreuses industries. Les ressources financières apportées par les industries chimiques, pétrolières et pétrochimiques ont permis le développement rapide de la ville, et la mise en place de politiques publiques d'ampleur. Les politiques publiques à Martigues ont la particularité d'être pensées sur le temps long, puisque le PCF dirige la mairie depuis 1958. Ces dernières années, l'équipe municipale a développé un engagement fort en termes de politiques sociales et environnementales. Ces démarches s'inscrivent notamment dans le PLU par la présence de nombreux espaces verts et agricoles, non constructibles. De plus, les ressources fiscales issues de la taxe professionnelle sur les industries ont permis à Martigues de mettre en place une politique sociale importante. L'équipe municipale a mis en avant les nombreuses infrastructures sociales, culturelles et sportives mises à disposition des Martégaux.ales : Théâtre des Salins à rayonnement national, conservatoire et activités sportives gratuites pour les enfants de la commune...

« **Nous ne sommes que de passage, la ville, elle, est éternelle** ». Ces mots de Gaby Charroux soulignent l'engagement fondamental de l'équipe municipale pour penser l'avenir de la ville et de sa population. Toutefois, la préservation de l'attractivité du territoire et de ses activités économiques est également nécessaire, ce qui peut provoquer des contradictions dans leurs politiques publiques. Selon l'équipe municipale : « le développement s'est toujours fait de manière très équilibrée » et « les prédécesseurs ont fait de l'écologie sans le savoir », afin de concilier industrialisation et préservation de l'environnement. Par exemple, de nombreux espaces naturels ont été préservés, et le bord de mer n'a jamais été cédé à des promoteurs. **Cependant, Martigues s'inscrit aussi désormais dans une dynamique de réindustrialisation ancrée dans la décarbonation et la relocalisation de la production**, partageant cet objectif avec l'État français. Si cet objectif peut nous sembler contradictoire vis-à-vis de leur posture environnementale, les services estiment aujourd'hui qu'une relocalisation de l'industrie sur le territoire vaut mieux que des fuites de carbone vers des pays avec une régulation environnementale moins développée. Par ailleurs, la gestion du foncier est un enjeu d'autant plus important pour ce territoire stratégique où la population s'est rapidement élargie avec le développement économique et industriel du territoire. Les relocalisations des industries risquent de renforcer cette tension sur le foncier. En effet, le service urbanisme a expliqué que la municipalité a toujours souhaité maîtriser l'étalement de la ville, pour préserver la biodiversité pour les générations futures. Relancer l'industrialisation tout en résistant à la pression immobilière, en limitant ses conséquences environnementales et en renforçant le développement de foncier agricole sont actuellement des enjeux majeurs pour la Ville.

Rencontre avec la Mairie de Martigues, en présence de Julien Bertran de Balanda, directeur des services de la Ville ; de Jérôme Garguilo, directeur de l'urbanisme ; du Maire Gaby Charroux ; de Delphine Parenti, directrice générale adjointe et responsable des politiques de la ville et de l'habitat

©Ghislain Tagui Mba



Martigues et la métropole Aix-Marseille-Provence : un rapport conflictuel

Un deuxième enjeu majeur qui traverse aujourd'hui la Ville de Martigues est la construction de la Métropole Aix-Marseille. Le maire a en effet insisté sur son opposition face à cette imposition étatique en soulignant les nombreux problèmes et tensions qu'elle a engendrés pour la ville. Il va jusqu'à décrire **la Métropole comme une « blessure forte » pour la Ville**. D'après Gaby Charroux, la métropole profite des ressources de l'exploitation industrielle sans en payer les coûts en termes de déchets, à l'instar des villes comme Martigues qui accueillent l'industrie directement sur leur territoire et la pollution engendrée. Ce fonctionnement serait donc injuste pour les villes de plus petite taille telles que Martigues, qui se développent et se sont développées grâce à l'industrialisation, tout en assumant ses côtés négatifs, en particulier la pollution industrielle, et la dégradation de la biodiversité et du littoral. Ces propos engagent une réflexion sur la responsabilisation des grandes villes, telles que Marseille, sur les communes alentour. Par ailleurs, les services de la ville de Martigues ont souligné l'existence d'importantes difficultés de coordination et de communication avec la Métropole au quotidien, notamment à travers l'exemple du changement de l'organigramme de la métropole sans qu'ils soient mis au courant. Cependant, ils adoptent une posture plus nuancée que la posture politique de G. Charroux en mettant en avant leur coopération avec la Métropole et leur participation à la construction d'une culture commune, tout en sauvegardant l'identité particulière du territoire Martégal.

En somme, G. Charroux a pointé du doigt la polycentricité de la métropole, dénonçant le manque d'une culture de la coopération dans un territoire qui est marqué par des inégalités intercommunales et des grandes différences géographiques, sociales et économiques. Une fois de plus, ces propos peuvent être mis en perspective dans le cas de Martigues, qui n'a pas souffert de dépeuplement important ou de perte d'attractivité à l'instar d'autres communes telle que Aubagne. Son implantation industrielle lui a permis de requalifier son centre-ville et de rebondir face aux enjeux démographiques faisant suite à la tertiarisation de l'économie. C'est aussi de par la diversité de ces ensembles urbains que l'on peut saisir les enjeux d'une métropole aussi grande que celle de Aix Marseille Provence et comprendre l'opposition forte portée par les principales municipalités face à ce qui est perçu comme une imposition étatique.

Faustine Salles, Alix Berthelot, Léna Guillot

Le quartier d'habitat social de Notre-Dame-Des-Marins

Martigues face aux défis de la réhabilitation

Face à la crise nationale des logements, les villes de la Métropole d'Aix-Marseille ne sont pas épargnées. Cependant, comme le cas de Marseille l'a déjà montré, chaque échelon territorial cherche à se renvoyer la responsabilité de la dégradation actuelle de la situation, notamment en termes de logements sociaux. Martigues fait néanmoins exception à cette logique puisque la municipalité tente d'embrasser pleinement ses responsabilités en matière de logement social. Il n'en reste pas moins que le parc social fait face à une dégradation grandissante, et malgré l'investissement de la Ville pour plus de mixité et de lien social, les moyens financiers ne sont pas suffisants pour réhabiliter l'ensemble du parc.



Le logement social à Martigues : un engagement politique affirmé par la municipalité

Avant d'être séparées en groupes de visites pour l'après-midi, une présentation sur le logement social a été proposée par Corinne Pechon (Cheffe de service Logement et Habitat), accompagnée de Delphine Parenti rencontrée le matin. **L'habitat social est un enjeu central des politiques de logement pour les municipalités.** Sa vocation est d'offrir un logement de qualité à celles et ceux qui ne peuvent pas se loger au prix du marché. Le logement social est une mécanique très française, choisie non seulement pour permettre le droit au logement de toutes et tous, mais aussi comme levier de mixité sociale. C'est pourquoi on retrouve dans un même immeuble des biens similaires, mais avec des loyers différents (PLAI, PLUS et PLS). C'est un choix délibéré et profondément politique qui tente de mettre l'accent sur la cohésion sociale et le vivre-ensemble dans la ville.

La construction de ces logements est soutenue par l'État et Action Logement (5 à 10% de subventions directes). Cela passe principalement par les aides à la pierre, qui sont délivrées aux bailleurs pour qu'en échange, ceux-ci produisent du logement social. Le reste du financement provient des fonds propres du bailleur (environ 15%) et d'emprunts généralement accordés par la Caisse des Dépôts et Consignations. Si le logement social a été originellement pensé comme une étape dans un parcours résidentiel, avec pour objectif final l'accession à la propriété, le taux de rotation ne cesse de baisser (8% en 2019, 4% en 2023). Les bénéficiaires ont de moins en moins les moyens de repartir vers le secteur privé, tandis qu'on observe ces dernières années une hausse nationale des demandes (+10% entre 2020 et 2022). À ces constats il est nécessaire d'ajouter le vieillissement des bâtis, construits pour la plupart dans les années 1960, souvent vétustes et pouvant mener à des situations graves. Ce fut notamment le cas au sein des immeubles K et M du quartier Notre-Dame-Des-Marins avec la formation de fissures en septembre 2023 et qui a amené à l'évacuation des bâtiments.

La municipalité de Martigues se veut résolument engagée sur les enjeux du logement social. Son territoire regroupe 32% de logement social, soit un chiffre supérieur aux 25% imposés par la loi SRU de 2000. Au sein de la Métropole Aix-Marseille, seules 10 communes dépassent ce seuil. Cela représente en tout 7 174 logements sociaux répartis sur toute la commune. La municipalité cherche ainsi à favoriser une politique de mixité sociale sur la ville de Martigues. Par ailleurs, la Ville donne deux millions d'euros aux bailleurs sociaux pour l'entretien des espaces extérieurs (soit 10€ par foyer par mois), afin que cela ne pèse pas sur les charges des habitantes et qu'ils et elles puissent profiter d'un cadre de vie agréable. **L'engagement de la mairie en matière de logement s'articule également autour de sa politique économique – et pas uniquement sociale.**

Etant donné que la Ville souhaite créer des emplois et attirer des nouveaux habitant.es, notamment en raison des politiques de réindustrialisation, elle doit aussi anticiper les besoins futurs de logements qui en découleront. Selon C. Pechon, ces prévisions constituent l'aspect le plus compliqué de leur mission en matière de logement. Enfin, la présentation qui nous a été faite par les services s'est longuement attardée sur la réforme en cours des attributions du logement social. **Martigues dénonce le passage d'une gestion en stock à une gestion en flux.** Là où la commune était décisionnaire dans le choix du peuplement des logements dont elle est propriétaire (ici 20%), c'est dorénavant le bailleur qui gèrera l'ensemble des demandes et attribuera les logements sociaux. Cette réforme empêchera les municipalités de décider elles-mêmes de leurs politiques de peuplement. Si la municipalité devrait pouvoir continuer à appliquer sa politique grâce à ses relations très étroites avec les bailleurs, elle reste critique face à cette perte de pouvoir.

Cette réforme, et plus largement les politiques de logement social, interrogent sur le rôle de l'État, des collectivités territoriales et des bailleurs sociaux dans les politiques du logement. **Si Martigues fait figure d'élève modèle en matière de logement social, de nombreuses autres villes de la Métropoles ne présentent pas le même dévouement dans ce domaine.** L'État, bien qu'acteur lointain, est en capacité d'imposer un rapport de pouvoir via des lois engagées et d'accompagner au mieux les collectivités grâce à des financements de création et de réhabilitation de logements.

Le quartier Notre Dame des Marins

La visite du quartier d'habitat social de Notre-Dame-des-Marins (NDM) a débuté autour de la table d'orientation de Notre Dame, dominant le quartier NDM et la ville centre de Martigues. Nous sommes ensuite descendu.es vers le quartier social le long d'une promenade aménagée par la Ville pour le relier aux pinèdes qui l'entourent. Ancien professeur de Sciences Économiques et Sociales, notre guide, Axel Samuel, travaille à la Direction du développement local et proximité.

Il existe cinq grands ensembles sur le territoire de Martigues, conçus par l'architecte Michel Ecochard dans les années 1950-1960. À cette époque, alors que se développait le site industriel de Fos-sur-Mer, l'État envisageait 100 000 habitants pour Martigues, soit deux fois plus que la population actuelle. **Les constructions, aujourd'hui en mauvais état, sont typiques des visions utopistes de l'époque :** les bâtiments étaient reliés par des passerelles, dans une volonté de créer du lien social et de l'interconnaissance entre habitant.es. Aujourd'hui, la plupart de ces passerelles ont été démolies, en raison de leurs coûts élevés d'entretien. Le bâtiment que nous visitons se nomme « Arche », et contient 700 logements (soit environ 2800 habitants).

Le quartier social de NDM n'a pas fait l'objet d'un financement de l'Agence Nationale du Renouvellement Urbain (ANRU) : si cette politique étatique concerne de nombreux quartiers en France, tous ne peuvent être aidés en même temps. **Dès lors, se pose la question des moyens à disposition d'une municipalité pour renouveler ces grands ensembles, en l'absence de financements directs.**

Dans le quartier de NDM, l'action municipale se décline de trois manières : créer du passage et des aménités environnementales, notamment grâce à l'entretien des espaces verts ; nettoyer et entretenir pour conserver un cadre de vie agréable ; et tenter de raviver le lien social entre les habitant.es (aires de jeu, centre social, actions symboliques, conseil citoyen). Il s'agit d'intervenir dans un quartier vétuste, et enclavé tant physiquement que symboliquement, comme le montre la faible présence publique : la poste ne passe plus, la police sillonne de loin... A. Samuel nous explique que « **Le but [de l'action municipale], c'est de faire** ». Il nous présente en exemple un portail en fer forgé accompagné d'une fresque peinte par les jeunes habitant.es du quartier, reliant l'arrière d'un parking à la pinède voisine. Ce projet vise à lutter contre l'accumulation de déchets qui y étaient déposés, à inviter les habitant.es à se balader dans la pinède et à impliquer des jeunes dans la vie de leur quartier. Malheureusement, quelques mois après sa création, la fresque est déjà abîmée et la ville doit régulièrement ramasser les déchets qui continuent d'être déposés.

Afin de visiter l'un des logements du quartier, nous rendons visite à un couple d'habitant.es à la retraite. Le couple nous présente l'action du **conseil citoyen** de quartier dont il et elle font partie avec une dizaine d'autres habitant.es. Cette instance démocratique permet à celles et ceux qui le souhaitent de s'informer sur la vie de leur quartier, de faire remonter leurs problèmes et de proposer des projets, notamment via des réunions tripartites entre élu.es municipaux.ales, bailleurs et conseil citoyen. Le couple tient particulièrement à cet engagement qui favorise le dialogue entre habitant.es et acteurs.rices institutionnel.les.

Bien que nous ayons apprécié l'échange, nous nous sommes interrogé.es sur l'éthique dont nous devrions faire preuve lors de telles visites. Aller directement chez des gens et leur demander de nous montrer leur logement peut constituer une pratique intrusive, voire même voyeuriste. Le rapport de pouvoir en présence renforce cette impression. Même si le couple qui nous recevait était sincèrement ravi, peut-être aurait-il été plus approprié de se rencontrer dans un espace commun, plus neutre, plutôt que dans leur espace privé.

Raphaël Gaultier, Emma Bodénant, Louise Travignet

Un centre-ville ancien

Des enjeux de redéveloppement

La balade urbaine de Martigues sur le thème de la « requalification du centre ville » nous est présentée par Delphine Parenti. Anciennement responsable pour le bailleur social LOGIREM, elle est devenue directrice adjointe de la Ville en 2022. Nous étions accompagnées de Sophie Bertran de Balanda, directrice de la culture à la mairie.

Le théâtre de Verdure, point de départ et noyau du centre-ville

La visite a commencé par le théâtre de Verdure au cœur du centre-ville. Construit en 2018, ce lieu de promenade d'un hectare, où rien n'est à démolir, complète avec la plage de Ferrières, l'aménagement du sentier de l'étang de Berre. Il constitue un véritable espace de créativité. L'objectif de la Ville de Martigues est de faire de cet espace un parc urbain à part entière, d'en faire le poumon vert de la ville. Au-delà du rôle d'espace vert dans le centre-ville de Martigues, cet espace a pour ambition de relier les habitantes et servir d'espace de rencontres. La direction d'urbanisme de la Ville a pour mission d'élaborer un projet qui réponde à cette double commande.

Le théâtre de Verdure au bord de l'étang de Berre
©Office de tourisme de Martigues



Transition des mobilités dans un centre-ville ancien

Nos deux interlocutrices ont mis un point d'alerte sur la place de la voiture qui est aujourd'hui accordée dans le centre de la ville. On ne dénombre pas moins de 6 000 places de parking dans le centre-ville, majoritairement localisées au bord de l'eau. La mairie projette de réduire ce nombre, afin que les habitant.es se réapproprient les rives de l'étang de Berre. Cette réflexion s'inscrit dans un changement de logique de déplacements, un changement de mentalité quant à la place accordée à la voiture dans le quotidien des Martégaux. Cependant, une forte opposition se manifeste sur le sujet de la part des habitant.es, qui perçoivent plutôt cette dernière comme une atteinte à leur confort de vie et à la praticité de la proximité des places de parking avec les commerces par exemple. En effet, la modification du mode de déplacement et de stationnement dans le centre de la ville semble aujourd'hui inimaginable pour une partie de la population martégaie. Delphine Parenti estime que ce retard d'évolution dans les modes de transport est dû à la métropole qui n'a pas su impulser à temps ces changements et qui peine encore aujourd'hui à faire bouger les lignes.

Protection de l'équilibre urbain entre logements, commerces et espaces verts

Si la municipalité de Martigues prend également au sérieux la question de l'aménagement du bord de l'étang de Berre, c'est parce que d'autres paradigmes sont à prendre en compte comme la montée de l'eau. Des considérations environnementales ont ainsi émergé ces dernières années pour permettre de revaloriser la faune du territoire et aménager un espace plus vert pour les habitant.es. Par exemple, la plage de Martigues qui est restée inaccessible à toute la génération précédente à cause de la pollution, est aujourd'hui praticable. Un projet de la mairie est de la valoriser.

Depuis quelques années déjà, des opérations sont menées dans le centre de la ville pour tenter de sauver les commerces et l'authenticité du centre. Selon Delphine Parenti, des opérations de réhabilitation des logements se succèdent depuis maintenant plus de trente ans, comme des ravalements de façade grâce à des subventions. L'objectif étant alors d'éviter les catastrophes qui mettent en péril l'équilibre urbain et de conserver l'esthétisme de la ville, réputée pour ses anciennes maisons de pêcheurs. Des projets municipaux tels que Martigues en couleur voient alors le jour pour permettre à la ville de conserver son cachet et son attraction touristique.

Concernant le secteur du tourisme, la métropole impose depuis peu un contrôle sur la tarification des logements en location, type Airbnb. De plus en plus, la municipalité voit des corps d'immeubles rachetés par des jeunes, dans l'objectif de « retaper les intérieurs » et pouvoir faire au sein des logements initiaux, des petits studios à mettre en location.

Ces initiatives sont cependant néfastes pour l'équilibre familial de la ville ainsi que pour la stabilisation des immeubles qui se trouvent fragilisés pour cause de division des logements. Ainsi, elle réfléchit à interdire la division de propriété en petits studios destinés à la location saisonnière. La mairie fait également attention à ce que le centre-ville ne se gentrifie pas pour le conserver tel quel. Nos interlocuteur.ices ne constatent pas de problème urgent à ce niveau-là et précise que la Mairie se concentre davantage sur la construction de logements sociaux pour loger les nombreuses familles qui sont en attente.

Protection de l'équilibre urbain entre logements, commerces et espaces verts

Si la municipalité de Martigues prend également au sérieux la question de l'aménagement du bord de l'étang de Berre, c'est parce que d'autres paradigmes sont à prendre en compte comme la montée de l'eau. Des considérations environnementales ont ainsi émergé ces dernières années pour permettre de revaloriser la faune du territoire et aménager un espace plus vert pour les habitantes. Par exemple, la plage de Martigues qui est restée inaccessible à toute la génération précédente à cause de la pollution, est aujourd'hui praticable. Un projet de la mairie est de la valoriser.

Depuis quelques années déjà, des opérations sont menées dans le centre de la ville pour tenter de sauver les commerces et l'authenticité du centre. Selon Delphine Parenti, des opérations de réhabilitation des logements se succèdent depuis maintenant plus de trente ans, comme des ravalements de façade grâce à des subventions. L'objectif étant alors d'éviter les catastrophes qui mettent en péril l'équilibre urbain et de conserver l'esthétisme de la ville, réputée pour ses anciennes maisons de pêcheurs. Des projets municipaux tels que Martigues en couleur voient alors le jour pour permettre à la ville de conserver son cachet et son attraction touristique.

Concernant le secteur du tourisme, la métropole impose depuis peu un contrôle sur la tarification des logements en location, type Airbnb. De plus en plus, la municipalité voit des corps d'immeubles rachetés par des jeunes, dans l'objectif de « retaper les intérieurs » et pouvoir faire au sein des logements initiaux, des petits studios à mettre en location.

Perspective d'une ville moyenne sur son centre-ville

La balade urbaine a été complétée par la visite de la Galerie de l'histoire de la ville, accessible gratuitement au rez-de-chaussée de l'hôtel de Ville. Ce musée d'archives permet de mettre en images et de situer les récits de nos interlocutrices.

La visite du centre-ville de Martigues nous aura surtout permis d'approfondir notre compréhension des défis, des stratégies et des pratiques liées à la revitalisation des centres-villes. Ainsi, par le biais de l'opération « Martigues en couleur » qui subventionne des ravalements de façades, des mise en valeur des devantures et de réhabilitation de logements, Martigues lutte activement pour la préservation de la qualité architecturale et urbaine du bâti. En parallèle, la mairie de Martigues tient à construire du logement social, et cela est un des éléments de contrôle pour éviter la gentrification.

Sixtine Renaudin, Eva Caradec, Romane Grandjean



Martigues
©Myriam Husnain



Ruelle du centre-ville ancien de Martigues
©Myriam Husnain

La plaine agricole de Martigues

Entre tensions foncières et risques environnementaux

Comme souligné par le maire lors de sa conférence, le redéveloppement de l'agriculture est aujourd'hui un enjeu important pour le territoire martégal. Cependant, **face aux contraintes actuelles sur le foncier, il est de plus en plus difficile de trouver des terrains disponibles pour favoriser de nouvelles installations agricoles.** La tension entre les objectifs affichés par la mairie et la réalité des difficultés rencontrées au quotidien par les agriculteurs et agricultrices de la plaine agricole de Martigues s'est fait ressentir lors de cette visite. Au-delà de la précarité foncière et économique des nouveaux.elles agriculteurs et agricultrices et des prix élevés des terrains renforcés par des logiques de spéculation, les transformations environnementales et climatiques deviennent des enjeux toujours plus centraux pour les personnes travaillant dans l'agriculture, et sont peu pris en considération par les autorités locales.

Vente directe chez un agriculteur de Saint-Pierre-Les-Martigues
©Hortense Gauthier



La visite de la plaine agricole de Saint-Julien a été proposée par Jean-François Gonzalès, géologue de formation, ancien directeur du parc de Figuerolles et actuellement ingénieur au service transformation foncière. La plaine agricole s'étend sur 1200 hectares environ et ses terres agricoles sont contraintes par des sols peu profonds et superficiels. Elles n'accueillent pas d'élevage bovin et sont surtout destinées à la culture de céréales et oléagineux. Les deux risques majeurs rencontrés sont les risques d'incendies et d'effondrement. De plus, ces espaces sont aussi des réservoirs de biodiversité et des corridors écologiques. Dans le bassin de Saint-Julien, l'urbanisation est présente partout et se matérialise par un bâti isolé et diffus qui constituait à l'époque les corps de fermes des anciennes exploitations agricoles. Aujourd'hui, ces corps de ferme sont des résidences non-jointes par des exploitations agricoles, disparues ou dont les terres ont été reprises par d'autres exploitations. Dans les collines, la commune de Martigues possède beaucoup de territoires naturels, mais elle ne possède que très peu de territoires agricoles dans la plaine, c'est pourquoi le foncier est ici un enjeu central.



Christophe Lopez sur ses terres agricoles
©Hortense Gauthier



Ancienne bergerie présente sur le terrain de Christophe Lopez, interdite à la modification
©Hortense Gauthier

Être paysan dans la plaine agricole : un métier précaire et soumis à des contraintes climatiques renouvelées

La plaine agricole de Saint-Julien abrite des vignobles, des oliveraies, des cultures maraîchères et des élevages de caprins, notamment la chèvre du Rhône. **En raison des prix élevés des terrains, les nouveaux exploitant.es, malgré des exploitations agricoles modestes (1 à 3 hectares), se trouvent souvent dans l'incapacité d'acquérir un espace pour leurs besoins de logement ou de stockage.** Face à ces éléments, une interrogation émerge quant à l'alignement des besoins des agriculteurs et agricultrices sur les réglementations en vigueur, notamment au niveau de la gestion du foncier.

Actuellement, 20% des terrains de la plaine agricole sont des friches souvent privées et laissées à l'abandon. Cette situation résulte des stratégies spéculatives des propriétaires qui négligent ainsi les opportunités de location pour les exploitant.es agricoles. Les conséquences sont multiples : perte de biodiversité, dégradation des sols, impacts sur le cycle hydrologique etc. En outre, ces friches présentent un risque élevé d'incendies. Certain.es propriétaires proposent tout de même des prêts à usage (commodat), une formule souple où le propriétaire met à disposition son bien foncier à l'exploitant.e agricole, se rapprochant ainsi d'un service amical. Néanmoins, ce système instaure une précarité pour les exploitant.es qui ne sont pas propriétaires ou locataires de leurs terrains d'exploitation.

Thierry Seren, ancien ingénieur dans l'industrie d'armement en France et aux États-Unis, a fait le choix en 2017 de devenir « paysan-boulangier » et de créer la première entreprise bio de Martigues en se spécialisant dans la boulangerie artisanale dont les prix sont 20% au-dessus du marché. Si aujourd'hui, 2000 personnes se disent paysan.nes-boulangier.ères, ils n'étaient que 200 en 2017. A partir d'une surface initiale de 4 hectares qui lui avait été prêtée, son exploitation a prospéré ces dernières années pour atteindre aujourd'hui 50 hectares. Cependant, **la situation climatique du territoire méditerranéen se transforme rapidement, provoquant des difficultés majeures pour les agriculteurs locaux.** Par exemple, le manque d'eau dans la région cause une insuffisance hydrique forte pour le blé et le vin. Cette insuffisance contraint les exploitant.es agricoles tel que Thierry à maintenir des pratiques agricoles néfastes pour les sols, telles que le labour, alors même que des alternatives moins destructrices existent. C'est notamment le cas du semis direct (agriculture de conservation), qui s'est développé en Amérique latine par le précurseur Carlos Crovetto Lamarca, et qui aujourd'hui très répandu aux États-Unis, au Brésil et en Argentine. Cette démarche vise à diminuer la perturbation du sol tout en préservant son intégrité structurale et en limitant le phénomène érosif. Actuellement, 20% des terres agricoles de Thierry sont dédiées à des parcelles expérimentales, contribuant à l'avancement de l'agriculture de conservation dans des environnements arides.

Le chemin continue, direction la ferme agroécologique Aïoli Caganis, du Provençal « Bonjour pitchoune », implantée dans la plaine agricole de Saint-Pierre-les-Martigues, où nous rencontrons Christophe Lopez, à l'initiative du projet. La ferme compte 4 associé.es, en plus d'un partenariat avec AGIR écologique, un bureau d'étude qui met à disposition des écologues, garantes des exigences environnementales. Elle s'étend sur 3 hectares, un ancien terrain agricole non cultivé depuis plus de 20 ans. Elle est vouée à une agriculture de qualité (sans pesticides) et conduite selon le principe de la permaculture. Les produits sont transformés et vendus sur place.

Émerveillé.es par le lieu, nous découvrons (et dégustons) pendant la visite de nombreuses espèces, végétaux sauvages et locaux - parfois en voie de disparition -, spécifiquement choisis pour leur résistance aux conditions climatiques locales (tels que le pistachier lentisque, le nerprun alaterne, la lavande papillon ou l'arbousier). Mais surtout, nous discernons les problématiques liées aux constructions sur une plaine agricole, strictement réglementées. Ici, les réglementations proscrivent toute construction, empêchant les maraîcher.ères de se loger sur place. Pour remédier à cette situation, ils et elles doivent engager des démarches administratives attestant que leur présence permanente sur l'exploitation est strictement indispensable à l'exercice de leur activité. Un processus chronophage qui précarise davantage ces agriculteur.rices engagé.es.



Visite de l'exploitation agricole de Christophe Lopez, accompagné d'un élu de la mairie ©Hortense Gauthier



©Hortense Gauthier

Comment intégrer les enjeux agricoles dans le PLUi ?

Les rencontres nous ont permis de prendre conscience de la complexité des enjeux agricoles sur le territoire, mêlant des dimensions politiques communales, intercommunales voire nationales. Bien qu'une compétence métropolitaine, le PLUi qui concerne le Pays de Martigues apparaît comme un outil que les représentantes de la commune de Martigues se sont approprié. L'un des quatre axes structurants du PLUi particulièrement mis en avant par les agents martégaux est de « **relever les défis environnementaux, améliorer le cadre de vie, la santé et la sécurité des habitants** ». Celui-ci se traduit en cinq volets « opérationnels ». La **diversification** des espaces agricoles cultivés de la commune de Martigues, aujourd'hui essentiellement viticoles. Cela permettrait de contribuer à la sécurité alimentaire du territoire, tout en préservant l'environnement. La **densification** à travers le réaménagement des 10 200 hectares laissés en friche sur le territoire. La **prévention des risques** est aussi un enjeu majeur pour le Pays de Martigues qui est exposé aux risques technologiques et industriels, ainsi qu'aux risques d'incendies, notamment à travers la création de zones coupe-feu. La **protection de la biodiversité** grâce à l'agroécologie notamment qui vise à renforcer le lien entre agriculture et environnement. Multiplier les essences végétales en lieu et place du pin constitue aussi un moyen de prévenir le risque d'incendie. Enfin, **l'adéquation entre le besoin des paysans avec les réglementations**, et ce notamment des néo-arrivants et des paysans en culture bio.

François Poujaud, Juliette Corbin, Maxime Billotte

La zone industrialo-portuaire de Fos-Sur-Mer

Entre relocalisation et décarbonation

La zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-Sur-Mer cristallise aujourd'hui nombre d'enjeux majeurs qui secouent notre économie et notre manière de vivre. Prise entre les logiques de réindustrialisation et de décarbonation de l'industrie, cette zone impressionnante donne à voir l'image d'un monde industriel fortement dépendant des énergies fossiles importées. Elle matérialise la société de flux de marchandises et de surconsommation dans laquelle nous vivons et nous invite à prendre conscience d'autant plus fortement des verrouillages économiques qui retardent la nécessaire construction d'un nouveau système économique et social soutenable.





Maquette du Port
©Ghislain Tagui Mba

Contexte territorial, histoire et activités

Première ZIP de France, le port de Fos-sur-Mer est situé à une trentaine de kilomètres à l'ouest de Marseille. Il est bordé à l'ouest par l'embouchure du Rhône et à l'est par le canal de Caronte, qui relie l'étang de Berre à la Méditerranée. La surface totale de la ZIP est de 10 000 ha environ, auxquels il faut ajouter 400 ha dans le port historique de Marseille également sous l'autorité du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Parmi les grandes activités industrielles présentes dans la ZIP, on compte ArcelorMittal et ses activités métallurgiques qui nécessitent l'importation de fer et de charbon, un complexe chimique ainsi que deux raffineries. Le port voit passer tous les types de produits transportables par containers et constitue une porte d'entrée essentielle pour l'industrie nationale française.

La construction de la ZIP de Fos remonte aux Trente Glorieuses, avec la décision de l'Etat planificateur d'établir un port de commerce à l'extrémité est de la Camargue. Les travaux, incluant l'assèchement des marais, le creusement des darses et la construction des terre-pleins, ont profondément remodelé le paysage pour le rendre essentiellement artificiel. Toutefois, la crise pétrolière de 1973 a mis un coup d'arrêt au développement du port. De fait, l'essentiel des terrains réservés en vue d'une extension des activités industrielles est donc demeuré inexploité. En termes de trafic, les terminaux n'ont accueilli que 1,3 millions de tonnes de marchandises en 2023 alors qu'ils avaient été conçus pour en accueillir 5 millions. Fos-sur-Mer souffre par ailleurs de carences en matière d'infrastructures : le site ne possède ni ligne à haute tension ni desserte autoroutière, ce qui bride son développement à long terme. Amené à jouer un rôle-clé dans la décarbonation de l'industrie française dans les années à venir, la ZIP va donc devoir réaliser d'importants investissements et repenser ses équipements logistiques afin de répondre aux besoins des nouvelles activités.

Dynamiques et perspectives : l'avenir du port et de son territoire

Afin de remédier aux difficultés d'accès et au relatif déclin du port, un plan d'investissement de 1,5 milliards d'euros sur 10 ans a été décidé par GPMM, Établissement Public de l'Etat. L'objectif est d'améliorer le port en encourageant l'installation de nouvelles industries sur les terrains inutilisés. Afin d'encourager sa mutabilité à long terme et garder la maîtrise du foncier portuaire, les terres ne seront pas vendues mais louées en passant par des baux à long terme. Le port restera gestionnaire des réseaux d'eau et d'électricité à destination des industriels. Cette extension est compatible avec l'objectif zéro artificialisation net car un contingent d'artificialisation réservé à l'Etat est utilisé pour justifier cette extension (709 hectares). Cette extension permettra l'agrandissement de la deuxième darse du port, afin d'accueillir des navires plus longs et du transport de voitures, importées d'Asie notamment.

La majorité des nouvelles activités qui s'implantent sur le port de Fos concernent des industries d'avenir liées à la transition écologique. Le projet « Carbone » permettra ainsi de relocaliser en France une partie de la production de panneaux photovoltaïques, tandis que le projet de production d'hydrogène H2V permettra de produire des carburants de synthèse. Ce projet industriel se double d'un projet de territoire, dans la mesure où l'objectif est aussi d'améliorer l'intégration territoriale du port, notamment pour ses employé.es. De fortes attentes reposent sur la Métropole pour renforcer des lignes de transport en commun (bus). Cela permettrait de se rapprocher de l'objectif de 60% de la main-d'œuvre se déplaçant en transports en commun et cela limiterait les embouteillages. Dans la même veine, l'Etat vise d'ici 2032 le développement d'une route qui faciliterait la liaison du port avec l'autoroute A7. Cette très forte dépendance à des moyens de transport émetteurs de gaz à effets de serre questionne la décarbonation des activités du port.

Décarbonation, synergies et projet PIICTO

Ce vaste projet industrialo-portuaire suit la stratégie française de réindustrialisation et de décarbonation de l'industrie. Il s'inscrit dans le cadre du programme Sirius (synergies régénératives industrielles sud), qui prévoit une baisse à hauteur de 80% des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050. Le programme prévoit de conjuguer le double enjeu de décarbonation des industries déjà présentes et d'implantation de nouvelles industries décarbonées. Cependant, ce projet majeur de décarbonation engendrera l'artificialisation de zones naturelles de qualité, ce qui met en évidence la difficulté de concilier les différents enjeux d'une transition écologique encore ancrée dans une logique de croissance.

En pratique, en termes de production d'énergie « verte », la ZIP devrait se doter de nouvelles installations photovoltaïques, des éoliennes flottantes, des usines de production d'hydrogène vert et des usines de production de carburant de synthèse.

En termes de décarbonation de l'industrie, les industries lourdes vont être également transformées, à l'instar d'ArcelorMittal dont les hauts fourneaux très consommateurs d'énergie fossile seront remplacés par des fours à arc électrique. Pour situer les enjeux, cette usine représente à elle seule 2% des émissions annuelles de la France. Du point de vue de la logistique, les terminaux ferroviaires seront rénovés pour encourager un report modal de la route vers le rail : l'ambition est de tripler le nombre de containers transportés par le train à terme, sachant qu'il ne possède aujourd'hui que 15% de part modale. La ZIP pourrait aussi devenir un relais du réseau de transport d'hydrogène. Ce réseau pourrait ensuite être connecté aux grands sites potentiels de production d'hydrogène vert, au Portugal, en Espagne, en France et à termes en Afrique du Nord.

La création de synergies entre les différentes acteur.rices industrielles présente également un intérêt majeur pour accélérer cette décarbonation. Par exemple, l'énergie produite sur site ainsi que les déchets peuvent être directement (ré)utilisés par les usines adjacentes. C'est dans ce contexte que l'association PIICTO s'est fondée en 2013. Son rôle est de favoriser des relations de confiance entre les acteurs privés et publics du territoire, afin de créer une dynamique commune de décarbonation interfilière et intersecteur. L'association adopte une approche systémique de l'écosystème industriel et territorial pour favoriser une gestion plus circulaire des ressources.

Florian Flament, Geoffroy Brocart, Édouard Calvet



VENDREDI

Pour notre dernier jour au sein du territoire phocéén, nous avons pris le temps de revenir toutes et tous ensemble sur le voyage et les apports que nous pouvions en tirer. Cela nous a permis de reprendre les principaux enjeux abordés tout au long du voyage, tels la crise du logement, les stratégies des territoires et de l'industrie pour faire face au changement climatique et leurs limites, la ségrégation socio-spatiale et bien d'autres encore. Une dernière étape nous a aussi été proposée au sein de la Cité des Arts de la Rue, espace de création et de formation artistique aujourd'hui nationalement reconnu.

La Cité des Arts de la Rue

La création artistique marseillaise, entre ancrage local et relais international

Bastien Guériot nous a accueilli.es à la Cité des Arts de la Rue. Il y est responsable de la relation avec les publics et de l'action culturelle au sein de l'association Lieux Publics. En parallèle, il enseigne en médiation des arts au sein de l'Université Aix-Marseille.

Un lieu interdisciplinaire dédié à la création

Ressemblant dans son fonctionnement à la Friche Belle de mai, la Cité est cependant exclusivement dédiée aux arts de la rue, mouvement artistique reconnu comme tel depuis une cinquantaine d'années. Cette discipline rassemble le spectacle vivant, des expositions photo et vidéo, ou encore des installations prenant place dans l'espace public. L'association de loi 1901 Lieux Publics, créée il y a 40 ans, a récupéré la gestion de la Cité des arts de la rue dans le but d'en faire un « espace refuge » de la discipline. La Cité rassemble dix locaux dédiés à la création, ainsi que des espaces de stockage, des ateliers bois et métal gérés par Sud Side. La Cité dispose par ailleurs d'une grande salle initialement pensée pour une compagnie de cirque. Sa grande hauteur sous plafond et son esthétique permettent la mise en place d'expositions et de spectacles. La Cité est aménagée de manière à reproduire des rues et places, décors habituels des œuvres dans l'espace public.

Connexion avec le territoire

L'association Lieux Publics est reconnue Centre national de création dédié aux arts de la rue et de l'espace public (CNAREP, équivalent pour les arts de la rue d'un centre dramatique national pour le théâtre). Cette association a aujourd'hui plusieurs missions :

L'évolution de la gestion de la Cité vers l'ouverture au public. Imaginé dès 1995 et créé en 2013, ce lieu est initialement réservé aux artistes, mais son aspect de « forteresse au milieu des quartiers nord » souligne l'enclavement à la fois physique (barrières et portail à l'entrée) et social (fréquentation majoritairement des habitant.es du centre-ville) de cet espace qui cherche désormais à évoluer vers un modèle de tiers-lieu, ouvert sur son environnement proche. Cette mutation nécessite de nombreux aménagements pour permettre l'accueil du public en toute sécurité, en empêchant par exemple l'accès aux ateliers dangereux. Des activités sont mises en place afin de créer une porosité entre ce lieu et son environnement. L'ouverture au public constitue ainsi une étape majeure dans l'histoire de la Cité des Arts de la Rue. Celle-ci est réalisée progressivement, dans l'objectif de créer des habitudes de

CARBUROL





fréquentation. Des ateliers de hip-hop, couture et théâtre sont déjà organisés chaque semaine. Un terrain de pétanque, un mur d'escalade mis à disposition des centres sociaux implantés aux alentours, des locaux dédiés au tissu associatif local pour des événements et réunions sont également en projet. La communication est ciblée afin d'attirer en priorité les habitant.es du quartier, étant donné que les habitant.es du centre-ville de Marseille fréquentent déjà le lieu. Lieux Publics a acquis une expérience dans l'organisation d'ateliers à destination des habitant.es du quartier. L'association insiste sur la nécessité de ne pas arriver avec un projet participatif déjà conçu, mais d'impliquer les habitant.es dans la conception et la mise en place des projets.

L'accompagnement des artistes dans une démarche d'écriture « in situ », c'est-à-dire de création de spectacles qui ne peuvent avoir lieu que dans une typologie de lieux identifiée (par exemple un centre des impôts la nuit). Des résidences de 2 à 3 semaines sont ainsi proposées aux artistes.

La diffusion des œuvres au sein d'une programmation artistique : chaque année, une quarantaine de rendez-vous sont donnés au public. Le terrain de jeu est d'abord constitué par les quartiers Nord de Marseille et sa région (ouverture de la biennale d'Aix).

La gestion de chantiers d'insertion : des personnes en insertion professionnelle sont embauchées pour l'entretien du lieu de la Cité des arts de la rue. Les espaces verts bordant le ruisseau des Aygalades présentent des enjeux importants d'aménagement, de dépollution et de renaturation pour l'ouverture au public en raison du passé industriel de la vallée. Dans le futur, l'ouverture au public sera accompagnée de l'installation d'une offre de restauration, qui sera également gérée par des salariés en insertion.

La participation au projet européen « In Situ » visant à faire voyager les artistes en constituant un réseau de structures. Ces voyages permettent aux artistes de découvrir les caractéristiques de l'espace public propres à chaque culture.

Les institutions ou les associations culturelles du territoire s'adonnent à un jeu proche de celui des géographes et des sciences sociales. Il s'agit du scale jumping - c'est-à-dire de naviguer entre les différentes échelles du territoire. Les lieux artistiques et culturels cherchent aussi bien à se relier au quartier dans lequel ils sont implantés et à faire participer les habitant.es, qu'à s'intégrer dans des réseaux transrégionaux voire internationaux pour relayer leur activité et s'inspirer d'autres expériences.

Ce jeu entre les échelles vient aussi du fait que ces instances sont des initiatives habitantes dans certains cas, institutionnelles dans d'autres. On peut alors se référer à « l'échelle de la participation » modélisée par Sherry Arnstein pour constater la diversité des modes d'inclusion des publics dans les projets d'aménagement.

Camille Bernelin, Élise Legrand

Retour réflexif de la promotion STU

Notre semaine à Marseille s'est clôturée par une séance de réflexion collective sur les apports de nos visites, tout en intégrant une dimension d'analyse critique pour préparer le rapport final. Une première dimension de la réflexion a trait à **notre démarche et notre position en tant qu'étudiant.e de Sciences Po** lors de nos visites. En effet, étudier dans cette école nous a ouvert les portes de plusieurs institutions, parfois prestigieuses comme la préfecture, alors que la plupart des Marseillais.es n'y ont pas facilement accès. **Cette position privilégiée a été vécue pour certain.es comme une forme de violence symbolique vis-à-vis des habitant.es.** Cette gêne a été également ressentie lors des visites de logements sociaux chez l'habitant.e, où nous sommes entré.es dans l'intimité de leur appartement accompagné.es par un guide n'habitant lui-même pas le quartier. Lorsque l'on circule dans Marseille et que l'on visite les quartiers nord, la prise de photographie pose aussi question. Elle peut dans certains cas être perçue comme une esthétisation de la pauvreté, et pose la question du droit à l'image des habitant.es pris.es en photo. Un point à méditer collectivement en vue de nos futures pratiques d'enquête.

Une seconde réflexion porte sur la **richesse et la complémentarité de nos visites**, et en particulier des rencontres successives de la mairie de Marseille, de la mairie de Martigues et de la métropole Aix-Marseille-Provence, au regard de leurs rapports conflictuels. Cette juxtaposition nous a permis de confronter les visions des acteurs et actrices à différentes échelles, et les enjeux qu'ils et elles s'approprient ou, au contraire, desquels ils et elles se déresponsabilisent. Ces rencontres ont aussi été pour nous une illustration concrète du « mille-feuille territorial » abordé en cours, et du flou administratif concernant la répartition de certaines compétences et des responsabilités qui en découlent.

En outre, nous avons noté une **absence récurrente de la prise en compte des usager.ères dans les discours institutionnels**, et nous avons ressenti une certaine déconnexion vis-à-vis des habitant.es. Notre programme en était d'ailleurs assez révélateur puisque nous n'avons pas beaucoup eu l'occasion d'échanger avec les habitant.es dans un cadre de dialogue (sans imposer notre présence dans leur espace privé), alors même que les enjeux abordés les concernent en premier lieu. Cette absence vient confirmer l'impression d'une vision assez dirigiste de l'organisation territoriale de la part des responsables rencontrés.es, qui n'abordent pas spontanément le point de vue des usager.ères ou les questions de concertation/participation citoyenne. Par ailleurs, eu égard au rôle majeur du secteur associatif dans la Ville de Marseille pour assurer sa cohésion sociale et faire face aux limites des interventions publiques dans les quartiers nord, rencontrer plus d'associations aurait pu nous permettre de mieux cerner les enjeux de délégation des politiques publiques vers des structures externes notamment. Par ailleurs, il est régulièrement ressorti de nos visites que **les attentes urgentes des habitant.es se heurtent au temps long des politiques publiques.** Ainsi, l'accession à un logement social dans le cadre du Droit Au Logement Opposable prend entre 5 et 10 ans, ce qui paraît une éternité du point de vue des demandeurs et demandeuses.

Cécile Bertin, Camille Lespez, Lou Edin

Conclusion

L'intérêt pédagogique du voyage est indéniable. Bien que n'ayant parcouru qu'en superficie les enjeux de la ville de Marseille et de sa métropole, ils illustrent les apports théoriques de notre formation et facilitent leurs apprentissages. Plusieurs visites sont à ce titre éloquentes. Celle intitulée « ville duale » exemplifie les concepts de « ségrégation » et d'« insalubrité » et témoigne des limites du pouvoir municipal entre autres envers les marchands de sommeil et la privatisation historique des voiries. Elle encourage une prise de hauteur sur les représentations des enjeux d'insécurité à Marseille, en ouvrant le débat sur la prépondérance des problématiques sociales. Celle d'« ICI Marseille » donne à voir la difficile intégration au quartier d'un projet collaboratif pourtant ambitieux et novateur. Un modèle auquel nous sommes nombreux.ses à croire au sein du master. Celle de la plaine agricole à Saint-Pierre-les-Martigues personnifie les difficultés traversées par les agriculteurs et agricultrices. Dans ce cas précis, l'article L.111-3 du code de l'urbanisme proscrit aux maraîcher.ères toute construction sur leurs terres agricoles, faisant fi de leurs situations particulières et de leurs pratiques vertueuses. Celle de la zone industrielle de Fos-Sur-Mer visible de la réindustrialisation décarbonée et de la relocalisation, deux enjeux au cœur du débat public aujourd'hui. Enfin, les rencontres avec les responsables politiques et institutionnelles éclairent leurs rôles, leurs motivations et les freins qu'ils et elles rencontrent pour surmonter les défis grandissants. Elles nous renseignent sur l'importance de la gouvernance, en montrant les effets très concrets que produisent les clivages entre différents échelons territoriaux.

Malgré les riches enseignements du voyage, deux problématiques n'ont, d'après nous, pas suffisamment été traitées par rapport à leur importance grandissante pour la gestion des villes : les enjeux portant sur l'immigration et la crise écologique.

Surnommée « ville-carrefour », Marseille est historiquement exposée à des migrations diverses dont ni l'accueil, l'influence ou les répercussions n'ont été détaillées. Cette omission, malgré une chronologie contraignante, constitue une source d'étonnement, d'autant plus que les arrivées se renforcent à mesure que les crises écologiques et géopolitiques s'intensifient.

Bien que nombreux.ses sont les acteurs et actrices rencontrés à avoir abordé leur(s) activité(s) liée(s) aux problématiques environnementales, il nous a semblé que ces dernières ne sont pas apparues comme une préoccupation aussi majeure qu'elles auraient dûes. Un constat confirmé par la hiérarchisation des priorités politiques et institutionnelles. Le voyage a manqué d'une présentation exhaustive des vulnérabilités spécifiques du territoire marseillais, nécessaire au développement d'un regard critique, nuancé car éclairé, sur les solutions proposées.

Les discours étaient précisément centrés sur les solutions d'adaptation de la ville face aux crises écologiques, davantage que sur l'atténuation des causes et de leurs conséquences à court, moyen et long terme (environnementales mais aussi sociales, économiques et politiques). La décarbonation a par exemple été mise en avant à plusieurs reprises, sans explication sur ses finalités (à quel secteur va-t-elle servir en priorité ?), ni sur ses limites. Un enthousiasme qui laisse nombreux.ses d'entre nous dubitatifs.ves, d'autant qu'à ce jour, le port industriel de Fos-Sur-Mer demeure le premier site d'émissions de CO2 de France, sans perspective claire sur de futurs arbitrages entre économie et écologie.

L'équipe éditoriale



Photographie du Master 1 STU devant le Musée d'Histoire de Marseille ©Saskia Wallig

Bibliographie

Articles universitaires :

Béhar, Daniel. 2014. « Paris, Lyon, Marseille: la gouvernance métropolitaine entre standardisation et différenciation », *Métropolitiques*.

<https://metropolitiques.eu/Paris-Lyon-Marseille-la.html>

Douay, Nicolas. 2013. « Aix-Marseille-Provence: accouchement d'une métropole dans la douleur », *Métropolitiques*.

<https://metropolitiques.eu/Aix-Marseille-Provence.html>

Maisetti, Nicolas. 2020. « Barons sans descendance : portraits de maires de grandes villes ». *Métropolitiques*.

<https://metropolitiques.eu/Barons-sans-descendance-portraits-de-maires-de-grandes-villes.html>

Rapports

(2023). L'état du mal logement en France. Rapport annuel, n°28. *Fondation Abbé Pierre*.

https://www.fondation-abbe-pierre.fr/sites/default/files/2023-04/REML2023_WEB_DEF.pdf

(2018). Rapport d'activités 2017-2019. *Groupe régional d'experts sur le climat en région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur*.

<http://www.grec-sud.fr/wp-content/uploads/2019/03/GREC-PACA-2017-2019-rapport-activite.pdf>

Articles de presse :

Benoît, Gilles. (2022, 17 novembre). « Aux Crottes, Euroméditerranée rejoue l'éternelle comédie de la concertation publique ». *Marsactu*.

<https://marsactu.fr/aux-crottes-euromediterranee-rejoue-leternelle-comedie-de-la-concertation-publique/>

Pages internet :

2 600 ans d'histoire. Marseille avant Marseille : une très longue histoire. *Marseille.fr*.

<https://www.marseille.fr/decouvrir-marseille/histoire-de-marseille/pr%C3%A9sentation>

Crédits

Sauf mention contraire, tous les textes et toutes les illustrations utilisés dans ce rapport sont produits par les étudiant.e.s du master.

Équipe éditoriale

Carla GAINARD
Jean-Simon GUILLEBAULT
Cléo FOUILLOUX--ROCHE
Lola MOREL

Équipe pédagogique

Pauline EMILE-GEAY
Irène MBOUMOUA
Ilaria MILAZZO
Béatrice SUSANNA-DELPECH
Éric VERDEIL
Saskia WALLIG

Photographie

Clara BATTY
Soukayna ETTOUJI
Hortense GAUTHIER
Hugo LAGONOTTE DIAS
Coraline MAILLOCHON
Ghislain TAGUI MBA

Mise en page

Sara CROISIER
Hugo LECLERC
Joseph SIEBENALER
Louise TRAVIGNET

Promotion 2023-2024 du Master 1 Stratégies territoriales et Urbaines

Tom AUBERT	Sara CROISIER	Myriam HUSNAIN	Noémi PONZO
Sabrina AYER	Bérénice DANON	Florence KIBIDO	Étane RÉGIS
Clara BATTY	Corentin DESAGE	Adèle KOHLER	Sixtine RENAUDIN
Camille BERNELIN	Johan DROUHIN	Emmanuel LACROIX	Florian ROCHE
Alix BERTHELOT-MORITZ	Lou EDIN	Hugo LAGONOTTE DIAS	Felipe ROSSELOT
Cécile BERTIN	Soukayna ETTOUJI	Anniela LAMANOUAR	Yéléna ROUSSEL
Maxime BILLOTTE	Florian FLAMENT	Hugo LECLERC	Leïla SALAMERO
Emma BODENANT	Florence FOUCHER	Élise LEGRAND	Lune SALIOU
Corentin BODÉRE	Cléo FOUILLOUX-ROCHE	Camille LESPEZ	Faustine SALLES
Maxime BRUMONT	Madeleine FORTUNE	Coraline MAILLOCHON	Sarah SERBIN
Geoffroy BROCARD	Carla GAINARD	Marc-Olivier MBETTE	Joseph SIEBENALER
Édouard CALVET	Yoann GAJIC	Pia MÖRCH	Mathilde SPRIET
Eva CARADEC	Hortense GAUTHIER	Lola MOREL	Ghislain TAGUI MBA
Sian CERRATO--VEROS	Simon GENET	Noémie MORNAL	Lesly TAVARES
Marcus CHAIGNE	Romane GRANDJEAN	Maxime ORIEUX	Yaëli TONNIN
Nicolas CHIARABANI	Jean-Simon GUILLEBAULT	Kim PEYRICOT	Louise TRAVIGNET
Arthur COLLIN	Léna GUILLOT	Julie PITON SAINT-MARTIN	Manuel TRIMAILLE
Juliette CORBIN	Baptiste GUYBERT	François POUJAUD	Laurine VAZ
Émilien COUSIN	Malek HAFSI		



©Hugo Lagonotte-Dias

Master 1 Stratégies Territoriales et Urbaines
École Urbaine, Sciences Po

**Rapport de voyage d'étude à Marseille,
du 5 au 9 février 2024**

Juin 2024