

MÉTROPOLISATION ET LGV EN PACA

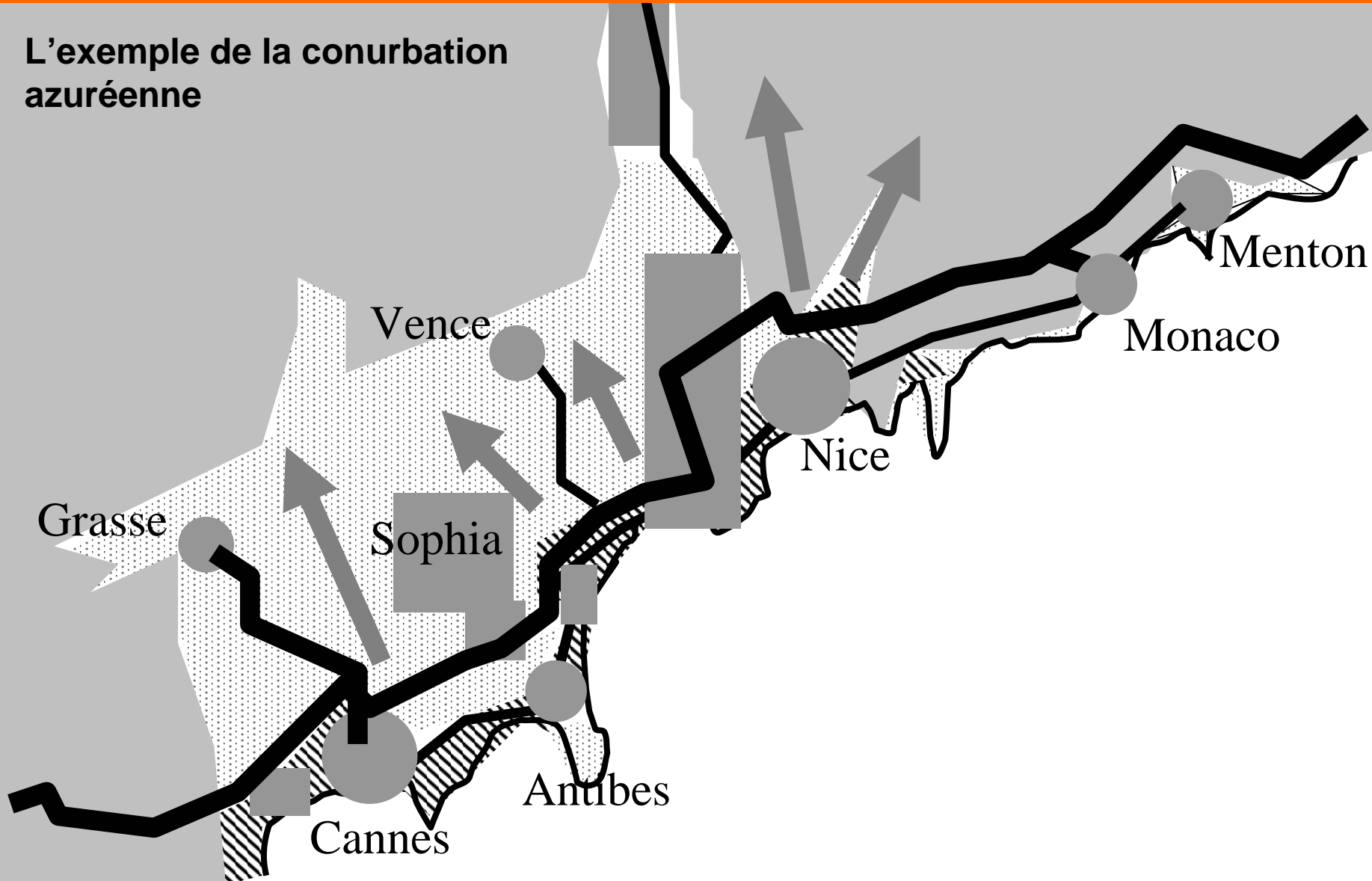
Conférence-débat du GIR-MARALPIN – Mardi 17 mai 2005

Exposé de Gabriel JOURDAN

**DEUX PROCESSUS MAJEURS QUI SE COMBINENT :
PÉRIURBANISATION ET MÉTROPOLISATION**

Le processus de périurbanisation : à l'échelle locale, la ville s'étale et se recompose sous l'effet de la généralisation de l'automobile

L'exemple de la conurbation azurée



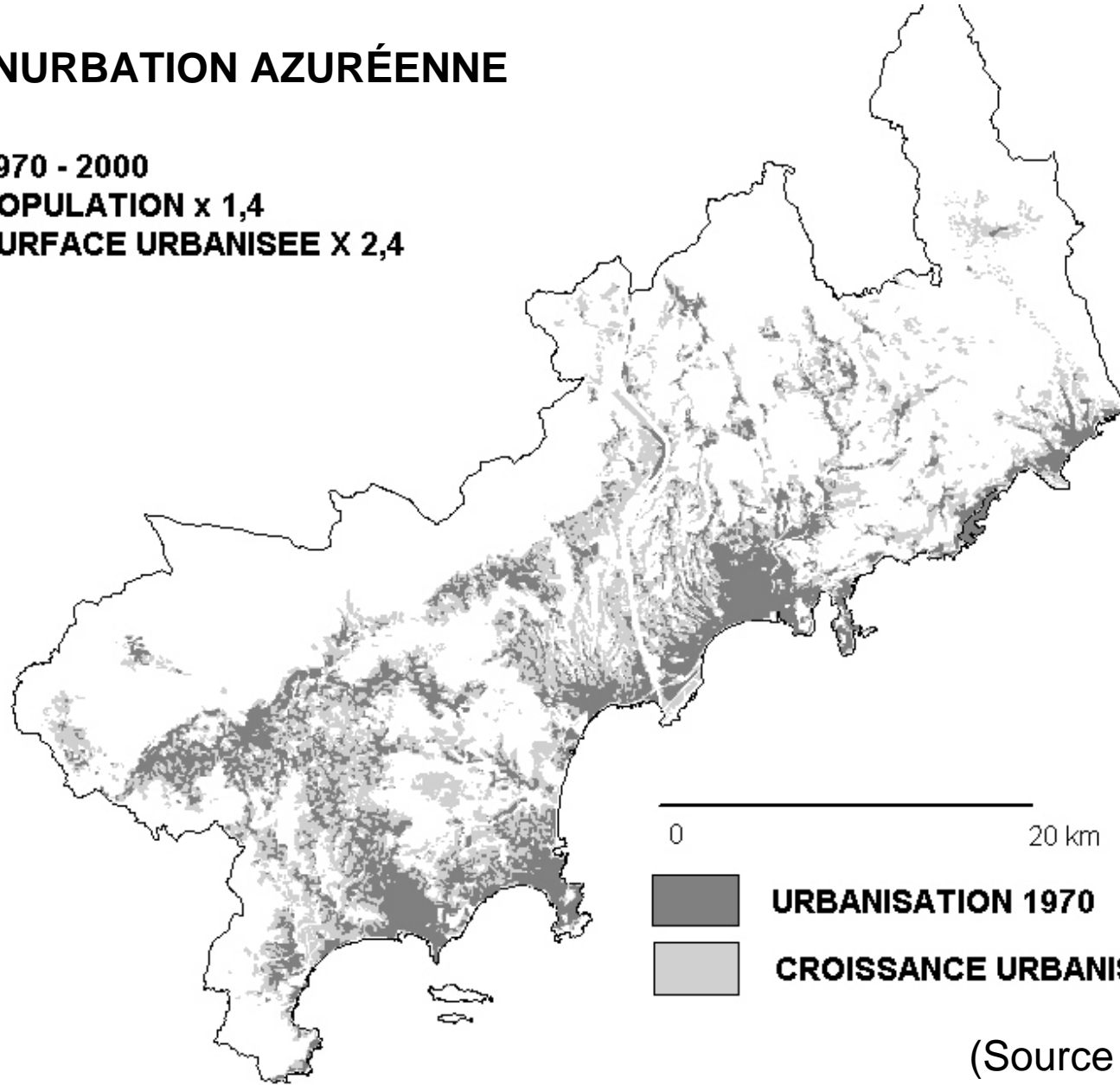
Il en résulte une intense consommation d'espace et une congestion croissante des axes routiers

CONURBATION AZURÉENNE

1970 - 2000

POPULATION x 1,4

SURFACE URBANISEE X 2,4



0

20 km



URBANISATION 1970



CROISSANCE URBANISATION 1970 - 2000

(Source DDE 06)

Le processus de métropolisation : à l'échelle nationale, européenne, mondiale, les activités structurantes tendent à se concentrer dans un nombre limité de villes

- Un processus de concentration des fonctions économiques supérieures et d'activités internationales dans un nombre limité de grandes aires urbaines
- Un processus alimenté par l'accélération des transports de personnes et de marchandises, par l'ouverture des frontières et la libéralisation des échanges
- L'accélération des échanges facilite la concentration de l'activité économique
 - Les sièges sociaux d'entreprises, les centres de recherches, les fonctions structurantes (logistique, etc.) tendent à se concentrer dans un nombre limité de villes...
 - Qui peuvent ainsi réaliser des économies d'échelle et bénéficier d'un environnement favorable et d'effet de masse

La métropolisation « ne se décrète pas » mais peut être facilitée par les politiques publiques

- **L'action sur la base économique urbaine** : favoriser l'implantation d'entreprises, de centres de recherche et de formation qui induisent le développement localisé d'une filière économique « d'excellence »
- **La mobilisation des acteurs autour d'une « stratégie de métropolisation »** - Exemple de Lille avec le TGV Nord Europe



En PACA – Un rôle économique des métropoles qui n'est pas en rapport avec leur importance démographique

| | Population | Emplois | Emplois par hab. | Nombre d'EMS (*) | Taux d'EMS |
|----------------------------|------------|---------|------------------|------------------|------------|
| Aix – Marseille - Toulon | 2 200 000 | 757 000 | 0,34 | 58 000 | 7,7 % |
| Côte d'Azur et Est Varois | 1 280 000 | 462 000 | 0,36 | 31 000 | 7,3 % |
| Lyon | 1 648 000 | 714 000 | 0,43 | 76 000 | 10,6 % |
| Toulouse | 965 000 | 400 000 | 0,41 | 48 000 | 12,0 % |
| Grenoble | 485 000 | 222 000 | 0,46 | 28 000 | 12,7 % |
| Sète - Montpellier – Nîmes | 747 000 | 273 000 | 0,37 | 25 000 | 9,1 % |

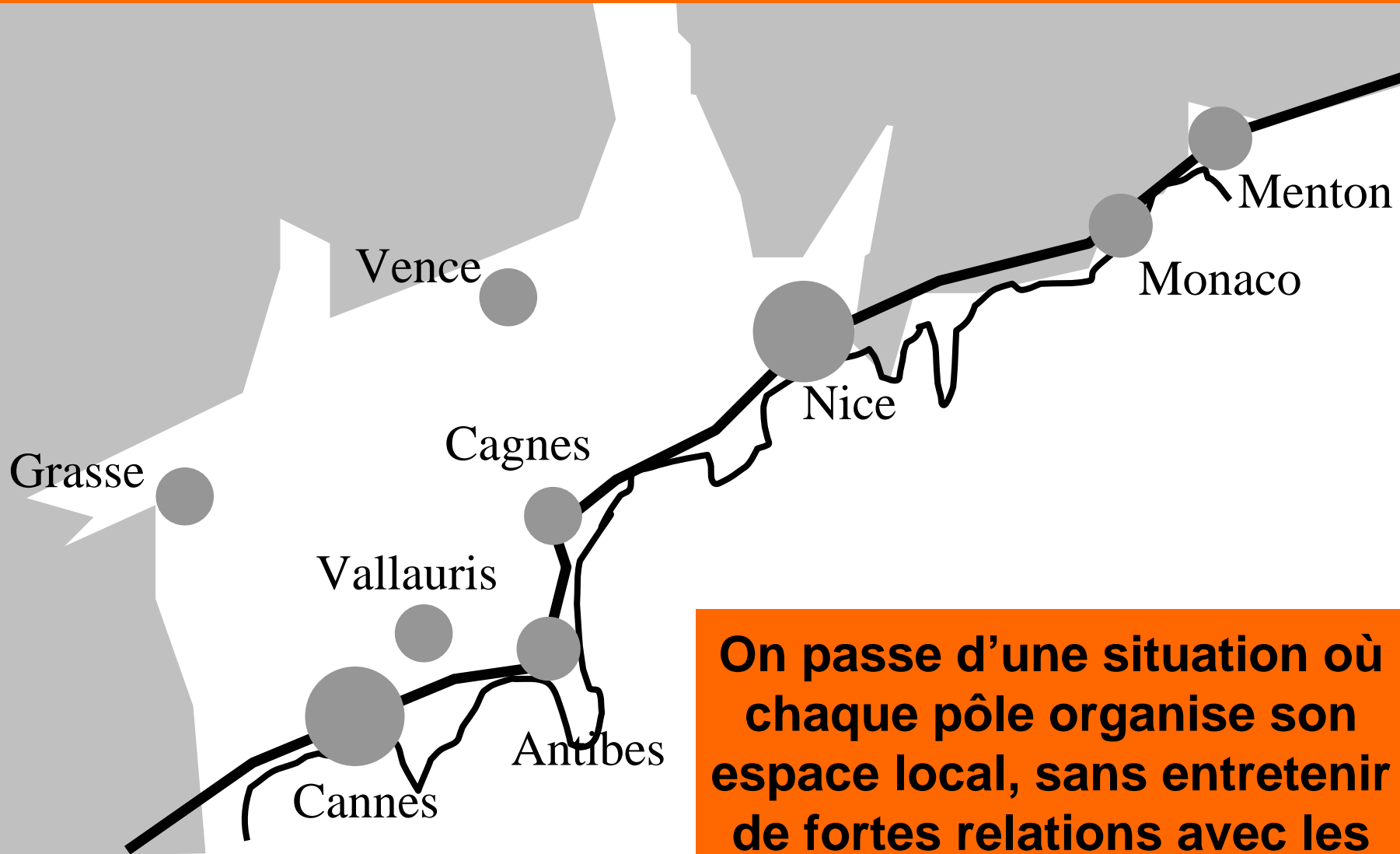
(*) EMS : emplois métropolitains supérieurs, caractérisant les fonctions économiques supérieures

14 700 EMS « Recherche » dans les deux ensembles métropolitains de PACA
13 600 à Lyon et 14 300 à Toulouse !!!

Une faiblesse des fonctions économiques supérieures qui reflète...

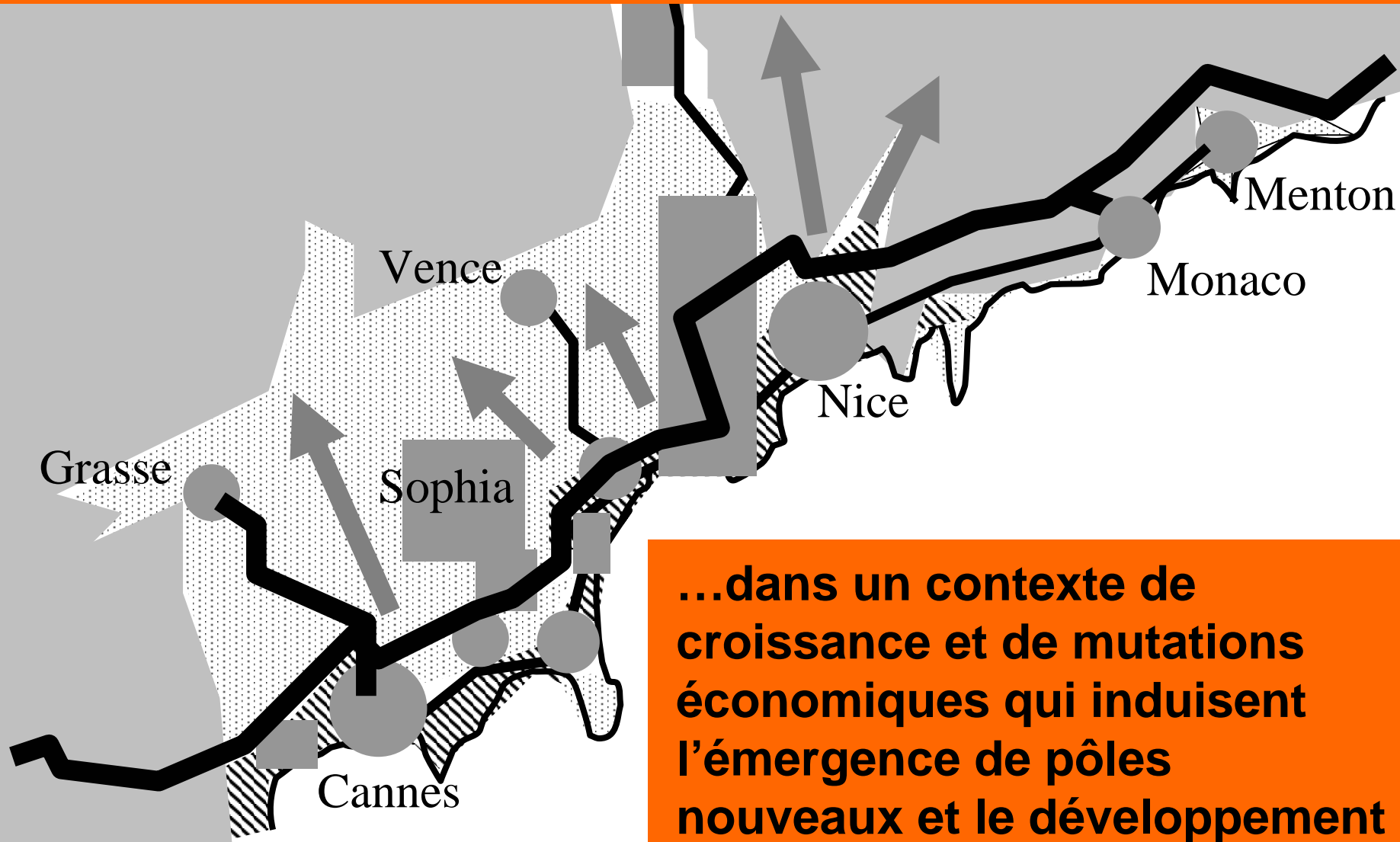
- **Le mode de peuplement et de développement de la région** : une forte attractivité résidentielle qui prolonge l'attractivité touristique (installation de personnes retraitées)
- **Une dynamique métropolitaine tardive à l'est de PACA** : si Aix et Marseille accueillent « historiquement » des fonctions supérieures, Toulon et la Côte d'Azur ne les ont développées qu'à partir des années 1960 / 70 (création des universités du Var et de Nice, accession de Toulon au rang de Préfecture, création de Sophia-Antipolis)
- **Des mutations qui ont affaibli la base économique de Marseille et Toulon** (restructurations militaires, disparition des activités de construction navale, redéploiement des activités portuaires et des industries associées)
- **Dans les années 1960 / 70, une intervention étatique qui a surtout privilégié le développement de l'industrie lourde autour de Marseille et non pas le développement de filières économiques de pointe comme à Toulouse ou Grenoble**

La combinaison des processus de métropolisation et de périurbanisation dans un contexte urbain historiquement multipolaire...



On passe d'une situation où chaque pôle organise son espace local, sans entretenir de fortes relations avec les pôles voisins ...

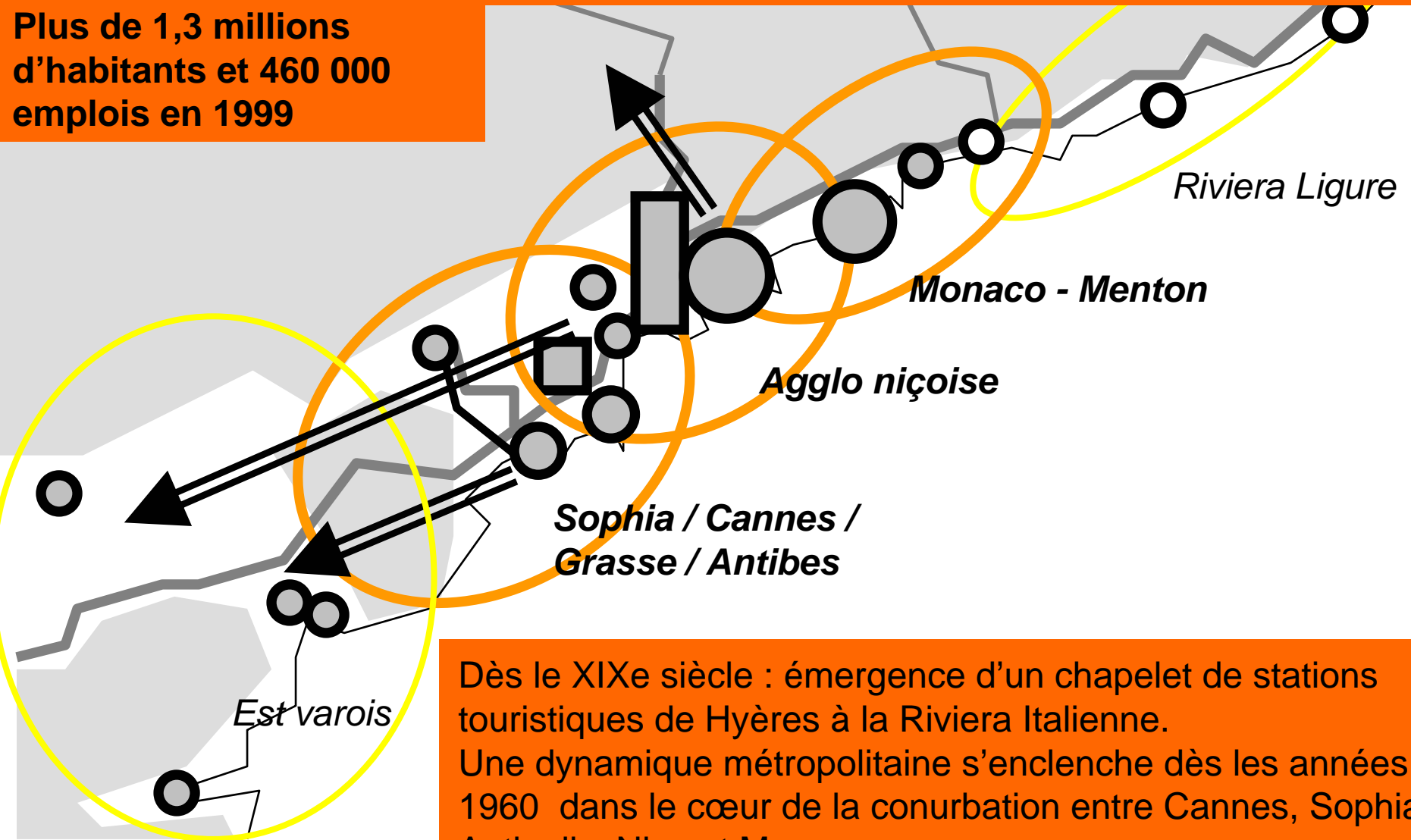
**...à une situation où l'accélération des déplacements permet
aux pôles de fonctionner en réseau...**



**...dans un contexte de
croissance et de mutations
économiques qui induisent
l'émergence de pôles
nouveaux et le développement
des fonctions supérieures
(recherche, université, etc.)**

Ce phénomène concerne la conurbation azurée et l'Est varois...

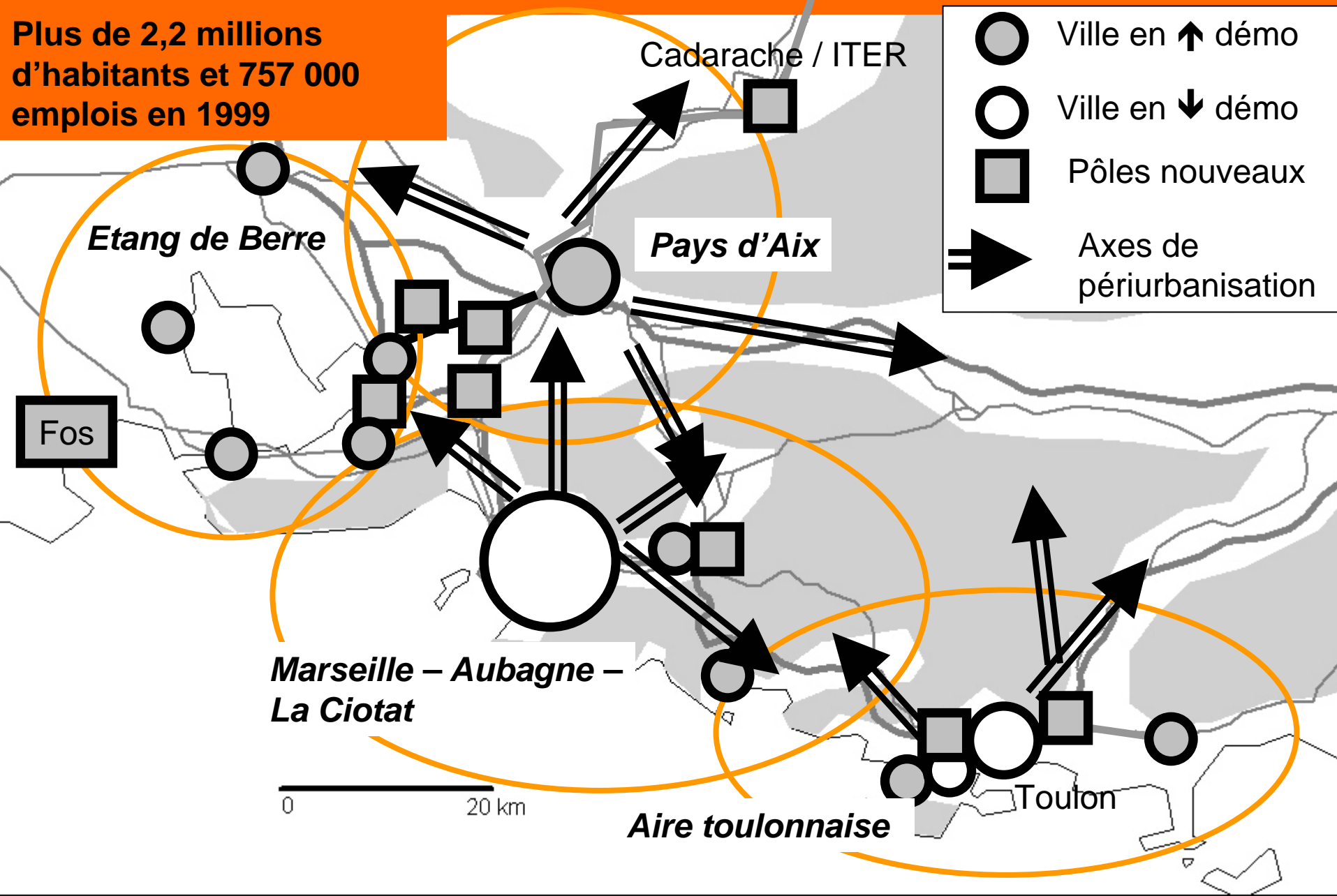
Plus de 1,3 millions
d'habitants et 460 000
emplois en 1999



Dès le XIXe siècle : émergence d'un chapelet de stations touristiques de Hyères à la Riviera Italienne.
Une dynamique métropolitaine s'enclenche dès les années 1960 dans le cœur de la conurbation entre Cannes, Sophia-Antipolis, Nice et Monaco.
Les dysfonctionnements des marchés du logement induisent un report de la croissance démographique vers l'est varois

...mais aussi l'ensemble Aix – Etang de Berre - Marseille et l'aire toulonnaise

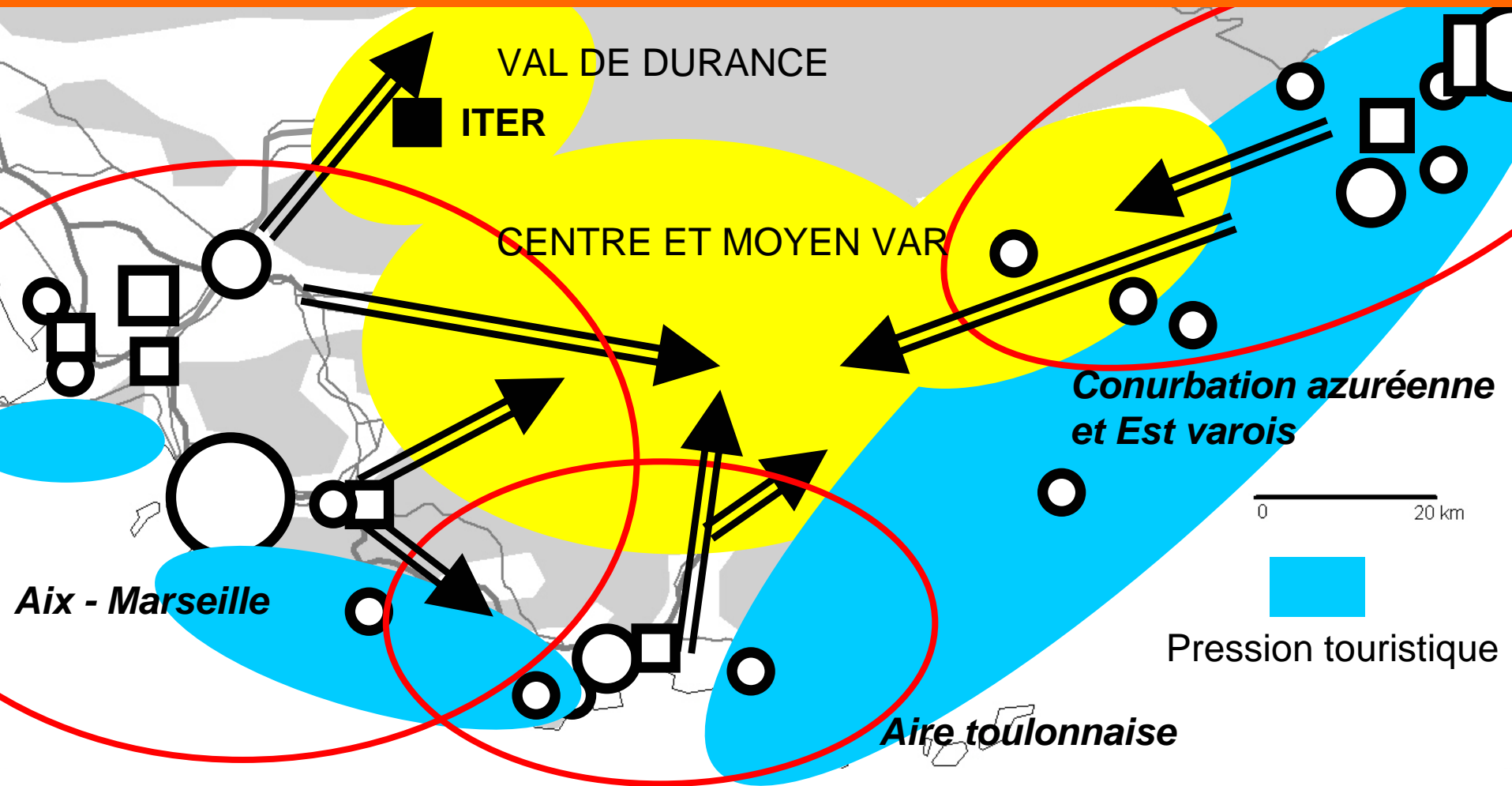
Plus de 2,2 millions d'habitants et 757 000 emplois en 1999



Aix – Marseille – Toulon : des dynamiques complexes

- **Affaiblissement de Marseille**, lié au glissement des fonctions portuaires et industrielles vers l'Étang de Berre (Fos), au glissement des fonctions commerciales (grande distribution) vers Aubagne et Plan de Campagne, aux mutations économiques et à un véritable « exode périurbain »
- **Renforcement du Pays d'Aix** qui bénéficie de l'essor des activités industrielles de pointe et capte l'essentiel de la croissance économique métropolitaine ... tout en accueillant une part importante de la population qui quitte Marseille
- **Mutation de l'aire toulonnaise** lié d'une part aux évolutions militaires et économiques (passage difficile d'une logique d'industrie lourde à une logique d'industrie de pointe) et, d'autre part, au développement des fonctions supérieures (accession au statut de Préfecture et création de l'université dans les années 1970)
- **Déclin des villes-centre littorales (Marseille, Toulon, La Seyne)** lié à l'intensité de la périurbanisation, au développement des pôles d'activité « périphériques » et aux mutations économiques

Aux franges des deux ensembles métropolitains : une intense pression périurbaine sur le Var notamment le long de l'A8

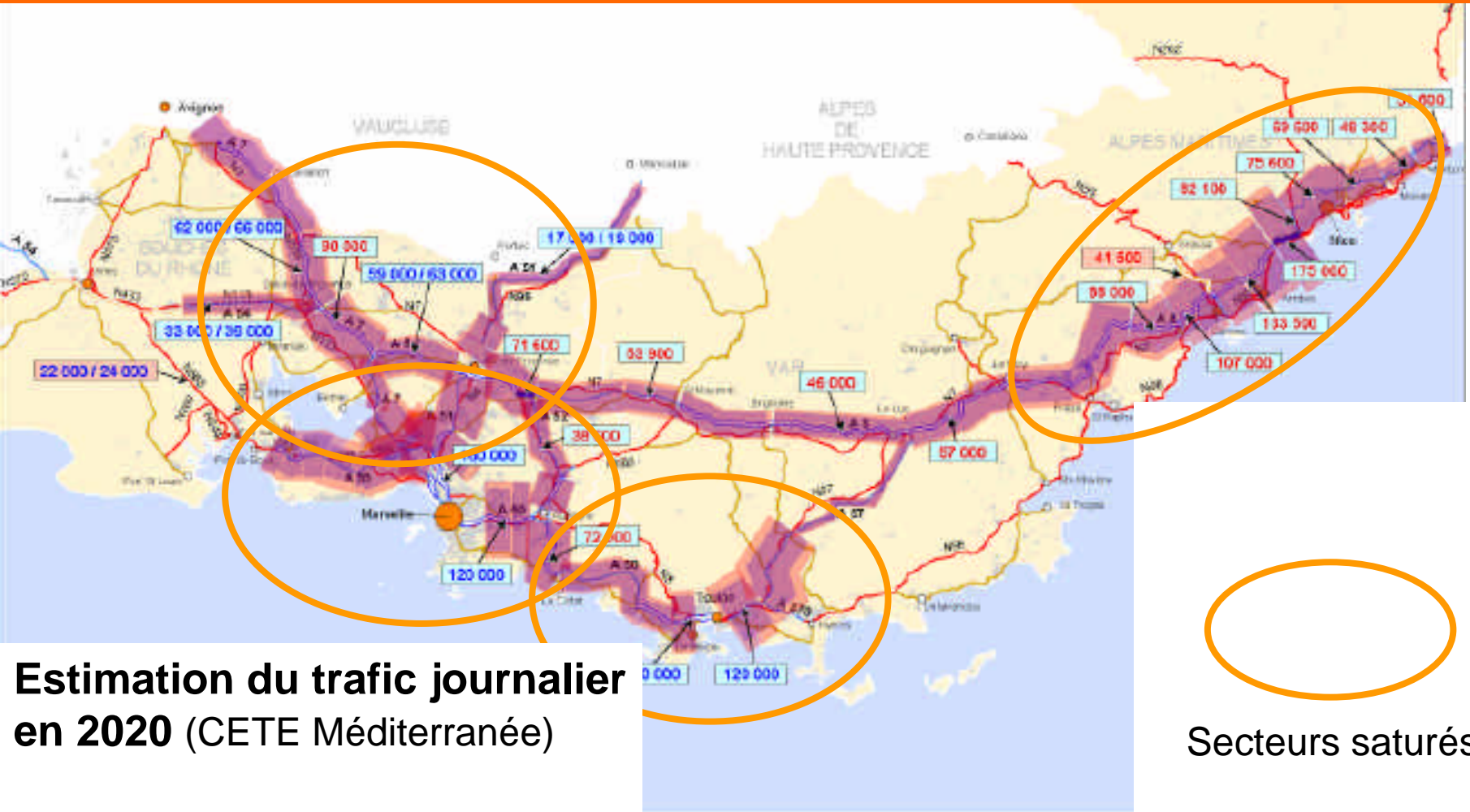


Un phénomène accru par

- le développement des réseaux autoroutiers,
- l'intensité des pressions touristiques et migratoires sur le littoral
- les dysfonctionnements des marchés du logement dans les métropoles

Des dynamiques qui reposent essentiellement sur la généralisation de la mobilité automobile

Il en résulte une saturation croissante des axes routiers qui peut remettre en cause la dynamique métropolitaine basée sur la mise en réseau des pôles



Un premier enjeu : restructurer les métropoles autour des axes de transports collectifs

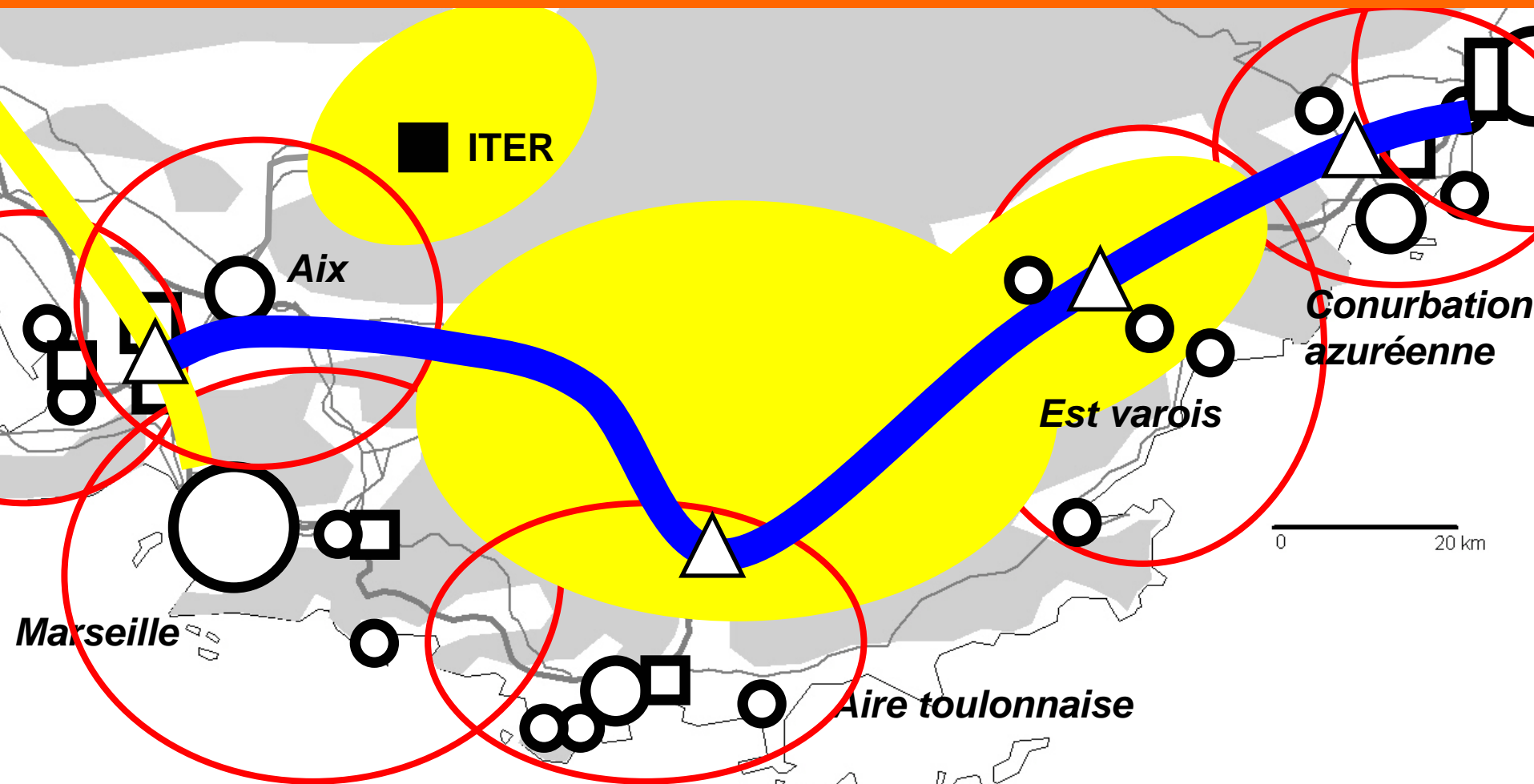
Cela suppose :

- Développer les transports collectifs en site propre et plus particulièrement le TER qui irrigue l'essentiel des pôles métropolitains de la région PACA**
- Combiner renouvellement urbain et extension maîtrisée autour des axes de transports collectifs et des centres existants**
- Résoudre les dysfonctionnements des marchés du logement dans les métropoles pour limiter la pression périurbaine**

Des projets qui vont déjà dans ce sens :

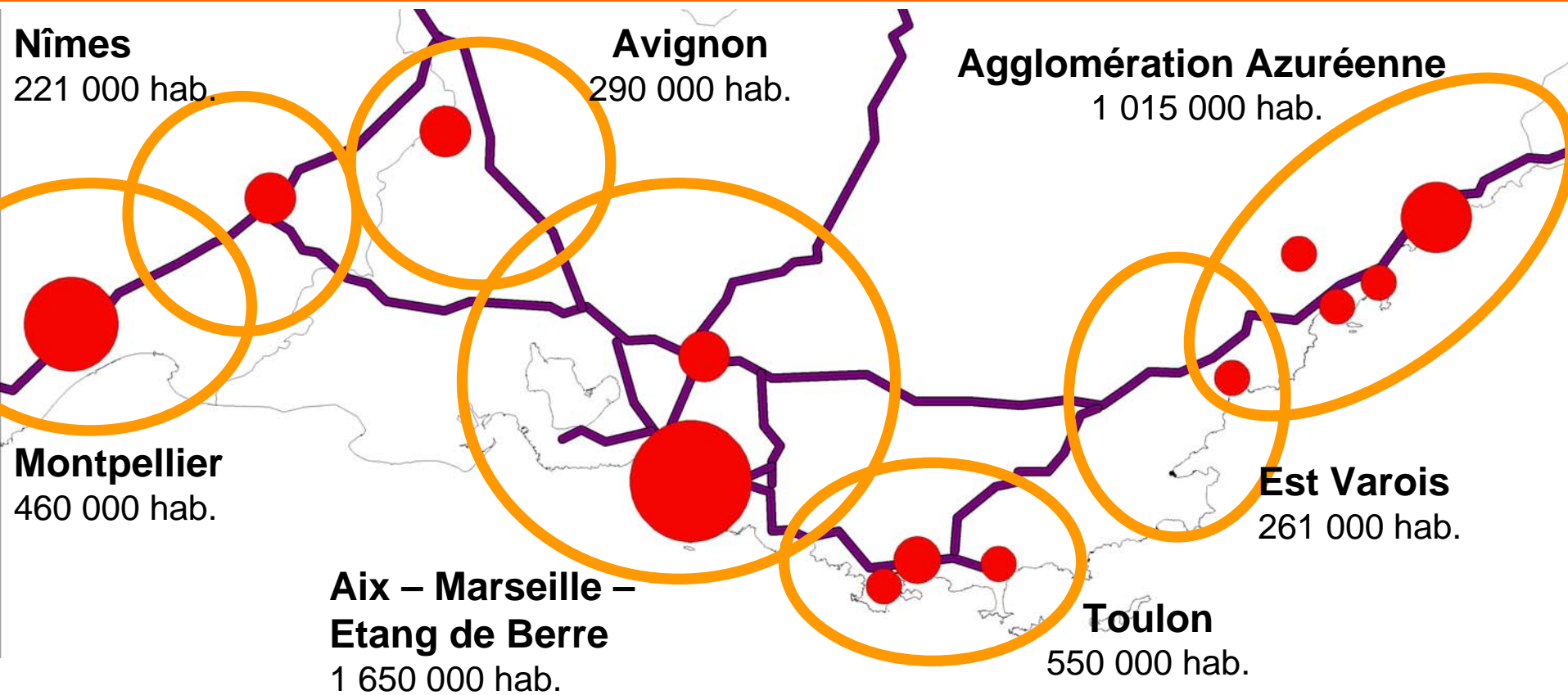
- La reconquête des centres de Marseille (EUROMEDITERRANEE), Toulon et La Seyne sur Mer (opérations programmées de renouvellement urbain)**
- Le développement des tramways à Marseille, Nice et Toulon**
- Le développement (trop timoré !) des TER**

Trois inquiétudes au regard du premier enjeu



- Projets de gares périurbaines avec mise à l'écart de Marseille et Toulon dans le scénario « **Arbois (2 axes)** » de la LGV PACA [tracé bleu]
- Conséquences d'ITER sur le développement périurbain
- Difficulté des acteurs à s'organiser pour mettre en œuvre des politiques d'urbanisme, de transport et de logement à la hauteur des besoins

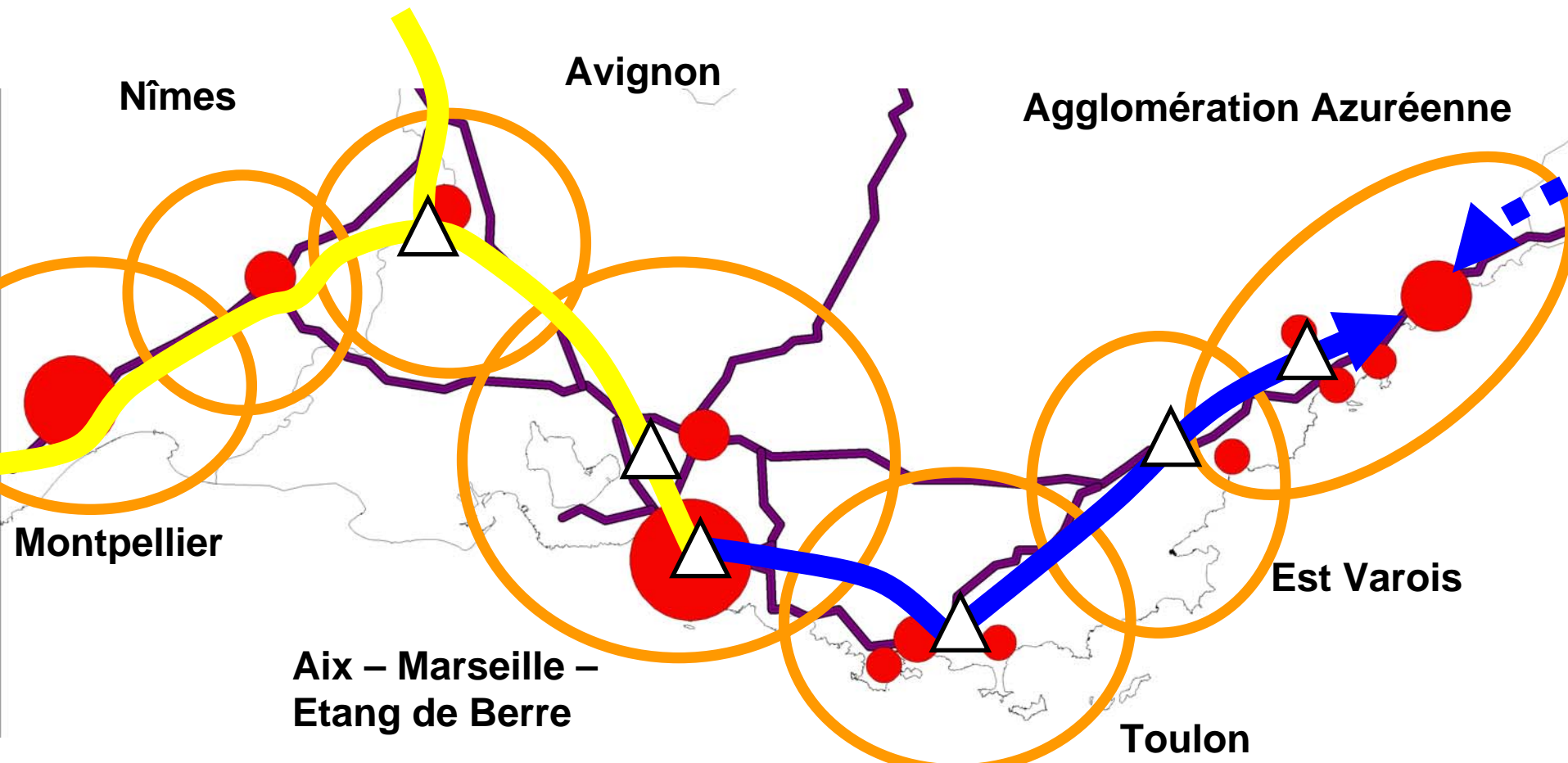
Un second enjeu : organiser le « chapelet métropolitain » de l'arc méditerranéen français



Un potentiel cumulé de 4 500 000 habitants et 1 600 000 emplois dont 121 000 « emplois métropolitains supérieurs »

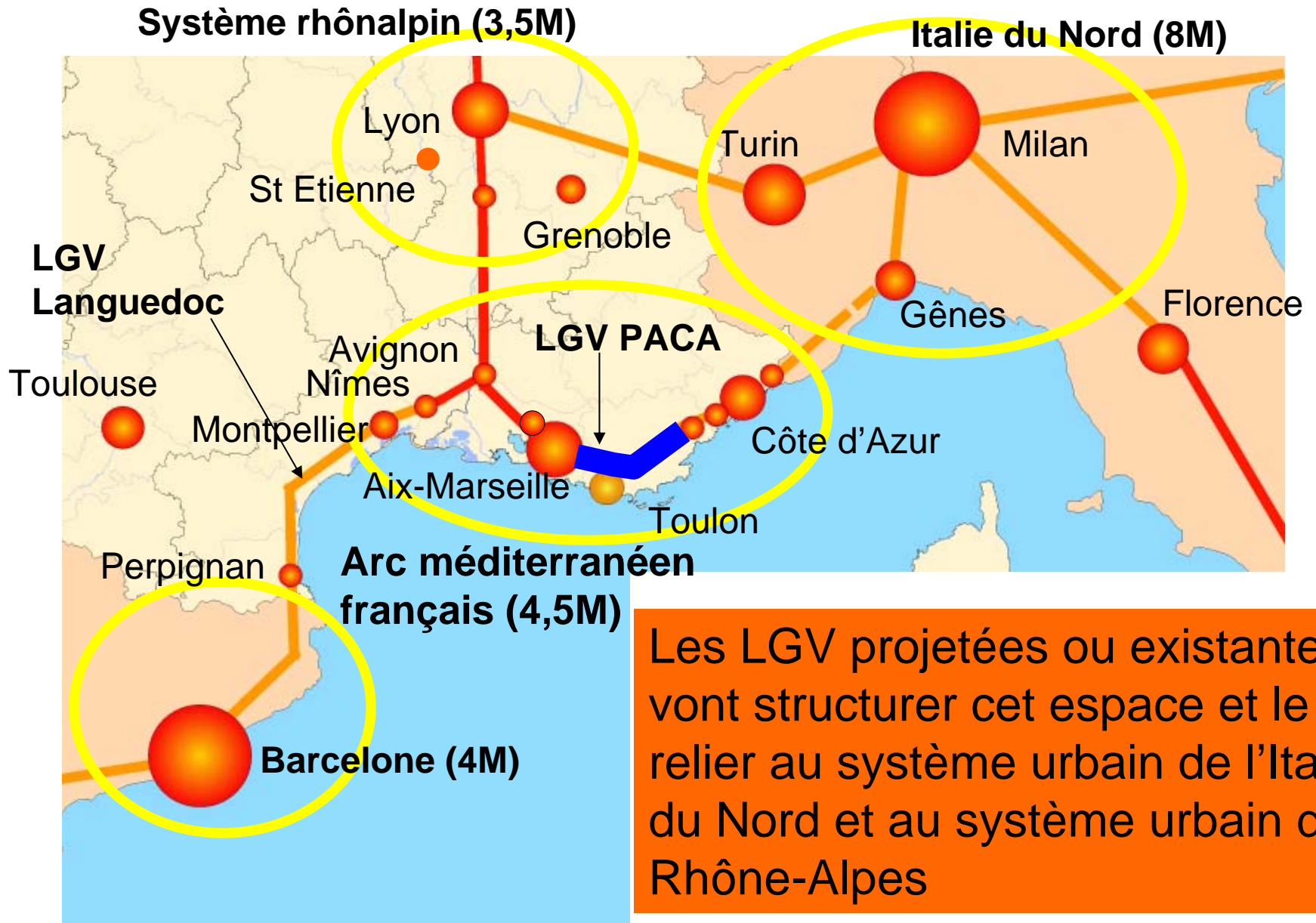
D'intenses relations « de proche en proche » (entre villes voisines), mais des déplacements à plus longue distance handicapés par la lenteur des services ferroviaires et la congestion croissante des autoroutes : le « chapelet » ne fonctionne pas comme un « tout »

Si elle relie le coeur des métropoles, la LGV PACA changera radicalement les échelles de proximité au sein du chapelet métropolitain (Marseille – Nice en 1h15 !)



Ce rapprochement rendra possible un fonctionnement en réseau des métropoles, à condition que chacune d'entre elles renforce ses fonctions économiques, culturelles et universitaires supérieures

De Barcelone à Milan : 15 millions d'habitants sur 1000 km (soit l'équivalent de la distance Lille – Marseille !)



Les LGV projetées ou existantes vont structurer cet espace et le relier au système urbain de l'Italie du Nord et au système urbain de Rhône-Alpes