



**MARSEILLE
PROVENCE
METROPOLE**
COMMUNAUTE URBAINE



DOSSIER DE CANDIDATURE

DATAR : Appel à projets pour un développement équilibré des territoires littoraux, dans le cadre d'une gestion intégrée des zones côtières (GIZC)

2005 avril



Marseille le jeudi 14 avril 2005

Les Institutions Communautaires et Communales du littoral de Marseille Provence Métropole s'engagent ensemble sur des programmes d'aménagement et de gestion qui permettent aux extraordinaires atouts de cette zone côtière de contribuer durablement à une qualité de vie partagée entre tous.

Les perspectives de densification de la population sur le littoral méditerranéen, les défis de l'emploi, la crise de l'habitat, le besoin de développement économique et les changements de notre société dans son rapport à la mer renforcent cette nécessité.

Un des points-clés de cette mobilisation est de gagner l'adhésion durable des citoyens par une prise de conscience de l'importance de leurs actes au quotidien, et à travers leurs engagements au côté des acteurs publics dans la réalisation d'une action efficace face à la complexification des interactions environnementales, économiques et sociales.

C'est en cela qu'il est justifié, d'une part, de bâtir une vision globale et partagée des principaux enjeux liés au domaine maritime, d'autre part, d'impulser et

d'entretenir une dynamique d'acteurs à partir d'actions concrètes et concertées de sauvegarde, de valorisation et d'aménagement du littoral.

Il revient à nos collectivités de trouver la meilleure voie entre développement et préservation des milieux naturels par ce type de démarche.

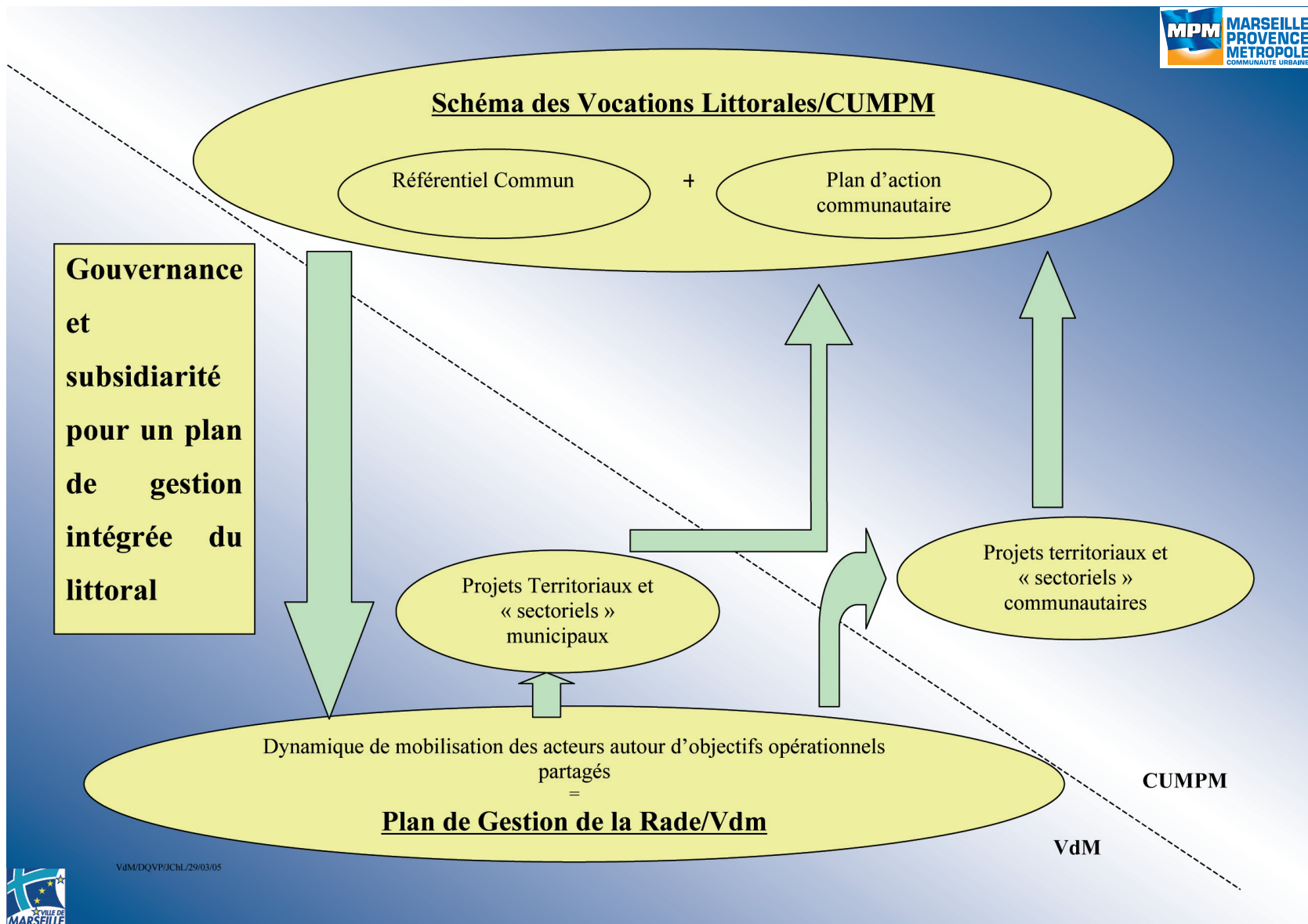
C'est ce double engagement conduit conjointement par la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole et la Ville de Marseille que je souhaite voir matérialisé à travers le projet décrit dans ce dossier de candidature.

Jean Claude Gaudin
Président de la Communauté Urbaine
Marseille Provence Métropole
Vice Président du Sénat
Ancien Ministre
Maire de Marseille

sommaire

p.7	.....	Le résumé du projet
p.11	.....	Fiche d'identification du territoire
p.15	.....	I Présentation du territoire concerné par le projet
p.21	.....	II Pour une gestion intégrée des zones côtières
p.28	.....	III Le plan de gestion de la Rade de Marseille







Le résumé du projet

L'aire de la métropole marseillaise focalise tous les enjeux et les défis liés à la préservation et la valorisation de sa zone côtière, dont l'importance ne fait que croître au regard des perspectives de densification de la population sur le littoral méditerranéen.

La Ville de Marseille et la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole proposent d'établir en commun une démarche inductive et itérative de gestion du domaine maritime, côtier et terrestre visant à conjuguer activités, usages et aménagements avec la préservation de la qualité des ressources environnementales.

Cette proposition, s'appuyant sur des actions concrètes développées au niveau des territoires communaux, a pour objectif d'engager une dynamique d'acteurs solidaires et responsables. Elle part du constat que l'adhésion durable des acteurs est indispensable pour une action efficace face à la complexification des interactions environnementales, économiques et sociales.

La stratégie d'élaboration de la politique de préservation et de valorisation du domaine marin de Marseille a jusqu'ici consisté à promouvoir des projets concrets, partagés et portés par l'ensemble des acteurs du milieu, sur des zones de ce territoire à « fort enjeu » ou sur des thématiques bien définies, en s'assurant de la pertinence de ces projets au regard des connaissances scientifiques.

Tout en s'appuyant sur une première esquisse de la vision globale du territoire sur lequel s'inscrivent les projets, la Ville de Marseille a ainsi repoussé l'élaboration formelle d'un programme plus global. La proposition de réalisation d'un Plan de Gestion de la Rade de Marseille est la concrétisation, l'officialisation et le renforcement de cette

dynamique qui a fait ses preuves à Marseille et qu'il est nécessaire de conduire collégialement avec le Schéma des Vocations Littorales de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

Cette démarche, progressive et concertée, vise donc à construire des consensus autour de réalisations marquantes et durables, « structurantes » ou à forte valeur symbolique, portées par les différents acteurs (institutionnels, économiques et sociaux) qui se reconnaissent à travers leur appartenance à un territoire et à un projet dont l'identité est affirmée. Ces consensus se concrétisent à travers des contrats plus ou moins formalisés et évolutifs entre les parties prenantes, à l'image de ce qui est envisagé dans le cadre de Natura 2000.

Tous les projets d'échelle communale touchant au littoral ont vocation à bénéficier de ce processus de co-construction et de concertation. Ceci permettra à l'ensemble des acteurs de s'accorder progressivement sur les principaux enjeux des interventions humaines sur les territoires, sur l'équilibre à établir entre les activités souvent antagonistes, et sur les actions à mettre en œuvre. Ainsi seront conjugués préservation et valorisation du milieu avec maintien, voire développement, des activités humaines profitables au progrès social.

Il est proposé aujourd'hui d'articuler les démarches communales avec celles engagées par la Communauté urbaine, notamment Schéma des Vocations Littorales et Schéma de Cohérence Territoriale. Ces documents ont vocation à dresser les grandes orientations, « toile de fond » sur laquelle les projets concrétisés dans le Plan de Gestion de la Rade viendront se positionner. L'objectif est de recouvrir peu à peu les espaces par ces « zones de consensus ».

Ces éléments portés par le Plan de Gestion de la Rade contribueront au Plan d'Action Communautaire.

L'objet du partenariat proposé aujourd'hui est de garantir la convergence entre ces démarches complémentaires.

L'implication des acteurs dans la construction de l'avenir commun de nos espaces et de nos activités met en avant la notion de gestion, et même de gestion globale et solidaire, donc durable, des territoires, notion peu présente dans les processus classiques de planification qui soulignent davantage les dimensions techniques et d'aménagement. C'est ainsi que ce processus plutôt novateur, illustratif d'une démarche de développement durable, applique le principe de « gestion intégrée des zones côtières ».

Elle s'inscrit dans le cadre d'un partenariat financier et méthodologique avec l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée & Corse.









Fiche d'identification du territoire

Quelques chiffres clés du territoire intercommunal de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole :

Données générales

- Etablissement Public de Coopération Intercommunale créé par arrêté préfectoral le 7 juillet 2000
- 18 communes
- une superficie globale de 61 300 ha
 - dont 55,6% en zone de préservation de la nature (ND), y compris les archipels de Riou et de Frioul (pour partie)
 - dont 4,9% en zones agricoles et carrières
- 980 791 habitants (RP 1999) dont Marseille : 797 500 habitants (RP 1999)
- des reliefs marqués avec la présence de quelques massifs enchâssant le territoire : la chaîne de l'Estaque & le massif de la Nerthe, la chaîne de l'Etoile & le massif du Garlaban, le massif des Calanques, ainsi que l'ensemble Cap Canaille & Bec de l'Aigle
- 5 000 ha de calanques (8% du territoire de la CU MPM), 1,2 millions de visiteurs chaque année
- de nombreux espaces labellisés : 33 ZNIEFF, une Zone de Protection Spéciale (2215 ha), un Arrêté Préfectoral de Biotopie

(48,8ha), la réserve naturelle terrestre de Riou (158 ha), et plusieurs sites reconnus d'intérêt communautaire (NATURA 2000)

Données relatives au littoral

- 9 communes littorales
- une bande littorale de 125 km dont 10 km de plages et 20 km de calanques
- Plusieurs îles et archipels :
 - L'archipel du Frioul, 190 ha
 - L'archipel de Riou, 160 ha
 - Le phare de Planier, 2 ha
 - L'Ile Verte, 13 ha
- un double front littoral, à la fois marin avec la mer Méditerranée, et lacustre avec les étangs de Berre et de Bolmon
- le Port Autonome de Marseille/Fos : 3ème port pétrolier mondial, 30 000 emplois directs et indirects, près de 2 millions de passagers et un trafic global de 95 millions de tonnes (données : 2003)
- MPM constitue le 1er pôle de plaisance de France, avec 24 ports de plaisance gérés par la CU MPM (8 600 anneaux)

- de nombreuses activités nautiques liées à la présence du littoral
 - Plongée : 80 centres de plongée, plus de 100 sites
 - Escalade : 1 200 voies d'escalades sur 60 falaises
 - 4 000 kayakistes par an
 - Régates : 10 000 compétiteurs par an, 14 000 licenciés dans plus de 50 clubs
 - Nombreux événements nautiques : salon nautique Marseille Métropole, Route des Iles, Septembre en Mer, Coupe de l'America ...
- des projets phares sur le littoral et des territoires en phase de reconversion :
 - l'opération d'Intérêt National Euroméditerranée, avec notamment le Musée National des Civilisations d'Europe et de Méditerranée (MUCEM), et l'opération d'aménagement « Les Terrasses du Port »
 - le pôle de Haute Plaisance à La Ciotat, implanté sur le site des anciens chantiers navals
 - ou encore l'opération Récifs Prado 2006, le complexe de traitement des eaux usées Géolide à Marseille





Un état des lieux au travers du Schéma des Vocations Littorales

La CU MPM a mandaté l'AGAM, afin d'élaborer une vision stratégique pour ses territoires littoraux et d'en organiser les vocations. L'AGAM s'inscrit ainsi dans la construction du Schéma des Vocations Littorales, qui constitue un cadre d'actions mais également un espace de débat.

Une stratégie pour le littoral

Le Schéma des Vocations Littorales de MPM possède une triple ambition. Il s'agit de bâtir la stratégie de développement du littoral par la définition d'un cadre de réflexion, des enjeux et de pistes d'actions, mais aussi de constituer un outil d'aide à la décision et de nourrir le futur SCOT de la CU.

Le Schéma se décline en trois items : « Environnement/aménagement », « Développement » et « Ports de plaisance ». Il se conjuguent autour d'une thématique commune : la planification, réflexion indispensable à la construction d'une vision partagée des enjeux.

La démarche a donc été pensée dans un esprit de mutualisation des connaissances et des compétences. L'objectif étant d'enrichir et de développer le partenariat entre les acteurs incontournables de l'aménagement, de la gestion et de la valorisation de la frange : l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée Corse, le retour d'expérience sur le Contrat de baie de la rade de Toulon, mais aussi le Plan de Gestion de la Rade de Marseille, la reconversion des anciens chantiers navals de La Ciotat en pôle de Haute Plaisance, la reconquête de l'étang de Bolmon, etc.

Cette approche prendra tout son sens par la prise en compte des interactions avec l'arrière-pays.

Etat des lieux - inventaire

Les enjeux, dysfonctionnements, et projets seront retranscrits dans « l'Atlas du littoral de la métropole marseillaise » restituera à terme cette phase d'inventaire. Celui-ci proposera une présentation des communes, compte-rendus d'entretiens, cartographies de synthèse d'échelle communale, et extraits cartographiques des démarches en cours du type PLU/PADD, Plan de Déplacements Urbains, Plan Local de l'Habitat, Projet d'Agglomération et Directive Territoriale d'Aménagement. Un tableau croisé utilisera l'ensemble des problématiques perçues par les interlocuteurs rencontrés dans les communes – plaisance, qualité des milieux, accessibilité, fréquentation estivale ...- et proposera à terme les principales typologies d'actions.

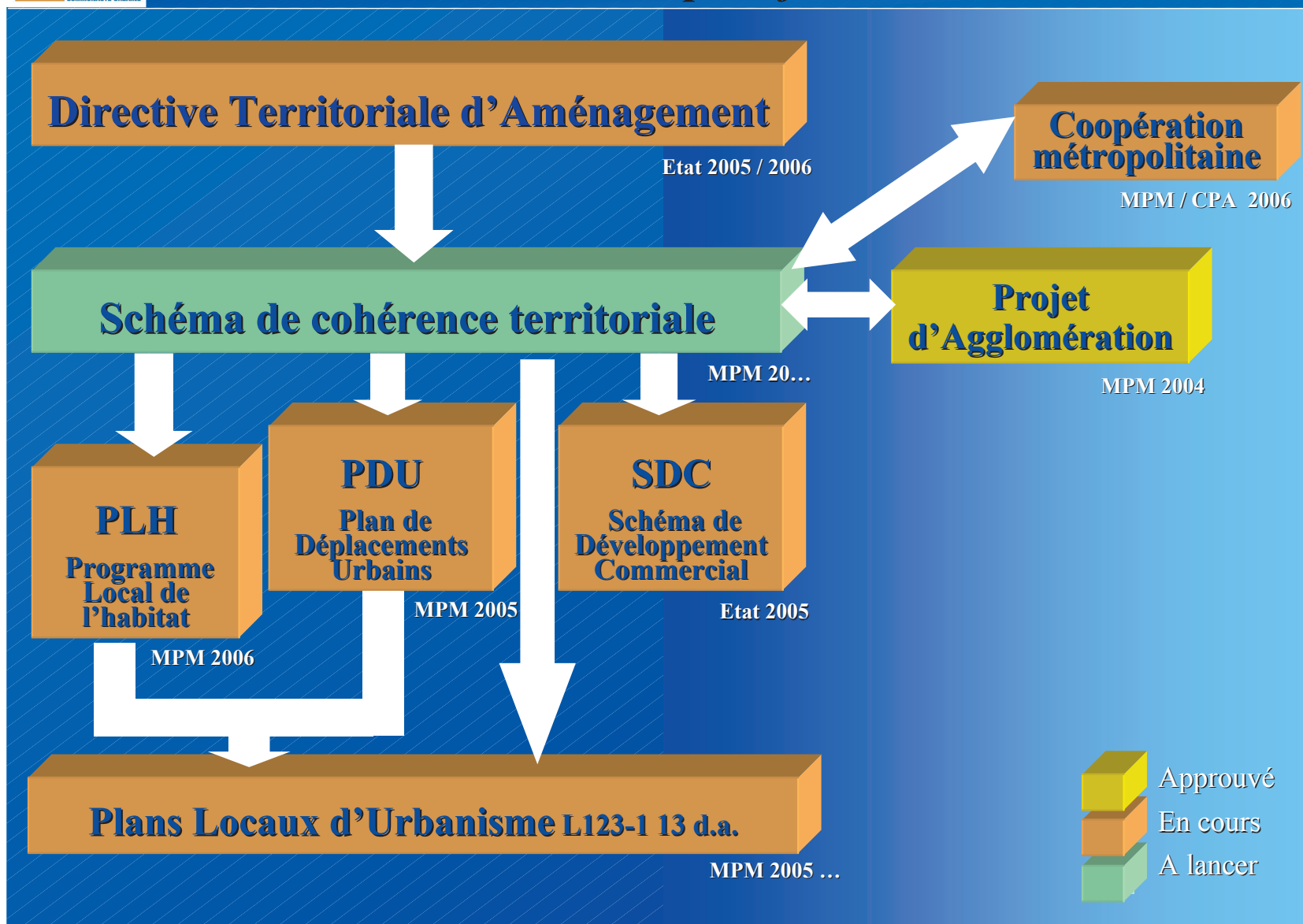
Les outils de la planification du littoral

Les outils de la planification du littoral, et plus largement les outils d'aménagement, de valorisation et de préservation du littoral, soulèvent de nombreux questionnements. Le contexte juridique et sociétal connaît en effet des bouleversements récents.

Quelles sont les évolutions possibles des outils juridiques existants ?
Quelles sont les perspectives, les échéances ?

Le chapitre du SCOT relatif au littoral : que permet-il, quels sont ses avantages, et quelles évolutions par rapport au Schéma de Mise en Valeur de la Mer ?

Autant de questions dont les éléments de réponse seront affinés dans le cadre de groupes de travail, espace de débat et d'échanges entre les acteurs du littoral et de la planification, que l'AGAM se propose de rassembler pour construire de manière partenariale la stratégie des espaces littoraux.





I Présentation du territoire concerné par le projet

Justification du périmètre

Le périmètre de projet s'inscrit sur la façade

- maritime : 7 communes
- mais aussi lacustre : 2 communes

Cet ensemble constitue la façade littorale de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole, laquelle en tant que de besoin se conjugue avec les territoires inscrits aux franges administratives.

Ce territoire administratif est porteur d'une succession de démarches, qui visent aujourd'hui à conforter la notion d'intercommunalité, via une approche globale des thématiques :

- le projet d'Agglomération (25 juin 2004) et le contrat d'Agglomération (janvier 2005) de la CU MPM
- le futur Schéma de Cohérence Territoriale de la CU MPM - engagement de la procédure d'élaboration par délibération de la CU MPM du 24 mars 2005 - outil de conception et de mise en œuvre de la planification intercommunale. Il constitue également l'outil de planification du littoral incontournable depuis la loi sur le Développement des Territoires Ruraux (23.02.05)
- mais également les Schémas directeurs des ports de plaisance de MPM, de l'assainissement et de l'alimentation en eau potable de la CU MPM
- le Plan de Déplacements Urbains intercommunal en cours d'élaboration, ...
- le Programme Local de l'Habitat intercommunal, aujourd'hui dans la phase de mise en évidence des enjeux

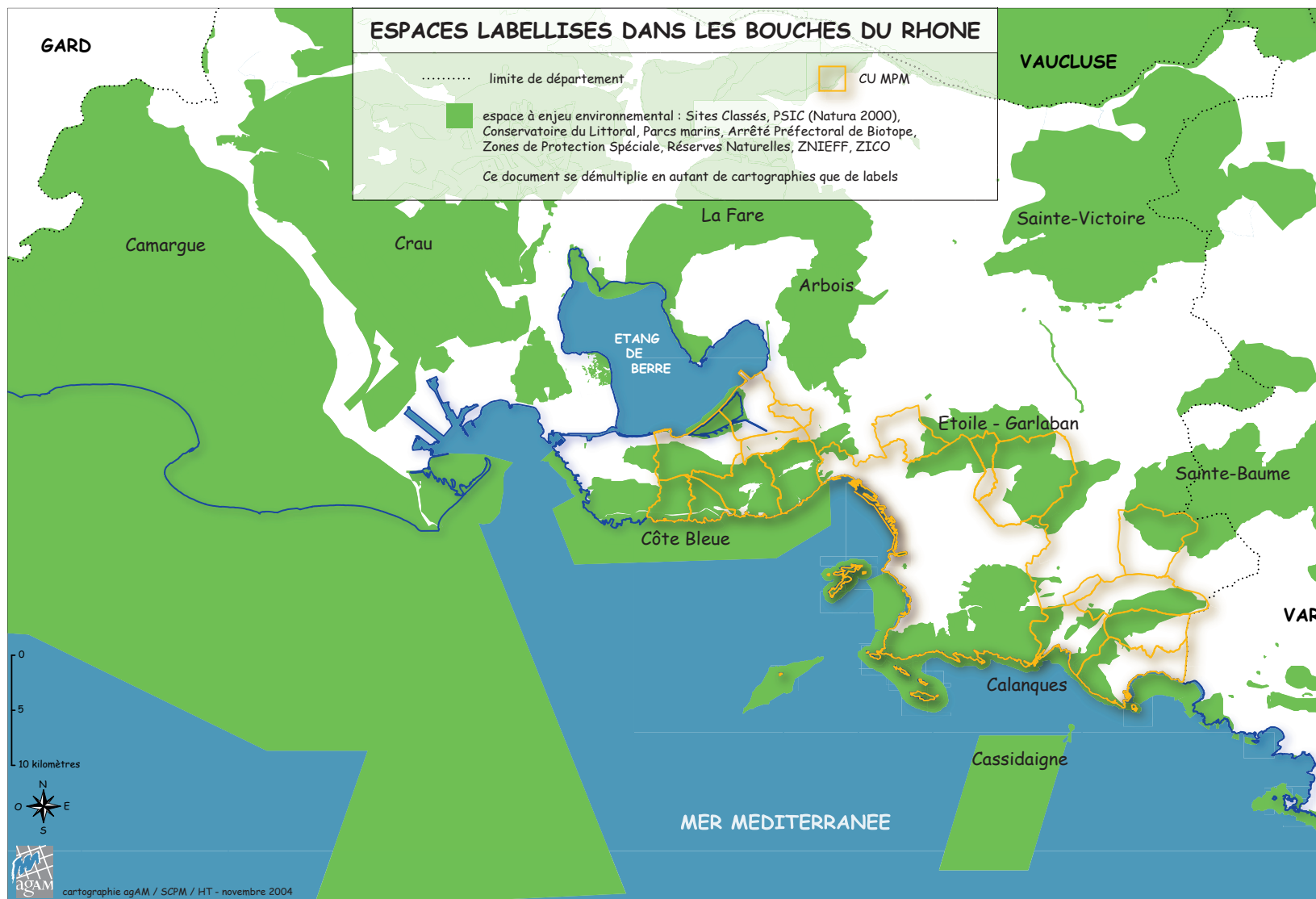
A ceci s'ajoute des démarches ciblées tel le Schéma des Vocations Littorales de la CU MPM. Territoire porteur d'un fort potentiel de développement, le littoral de Marseille Provence Métropole constitue un espace à organiser entre ses différentes vocations.

Etat des lieux, chiffres et données clés

En France, les communes littorales hébergent 10 % de la population totale. Le littoral est un espace polyvalent synonyme de diversité. Cette diversité s'inscrivant dans les paysages, les pratiques, mais également les intervenants : usagers, gestionnaires, acteurs, ...

Le littoral constitue un territoire de transition entre les milieux aquatiques et terrestres, mais il est également une entité à part entière. Organisé par sa linéarité, il investit un territoire de profondeur fluctuante. Il constitue un espace de mouvance : mouvance de l'eau, du rapport terre/mer, en ce sens que l'articulation n'a pas, a priori, de périmètre figé. La rencontre de ces deux éléments dégage elle-même un milieu spécifique dont l'épaisseur se fait en fonction d'une succession de paramètres liés aux pratiques qui s'y organisent.

Le littoral offre ainsi une double approche : une succession de séquences que livre une lecture linéaire du territoire, ainsi qu'une succession d'interfaces marines/terrestres perceptibles dans une double profondeur. La notion de « littoral » s'appréhende comme un espace complexe.





Le littoral de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole représente près de 125 kilomètres de linéaire. Véritable dénominateur commun du territoire intercommunal, il a la spécificité d'offrir un double front, à la fois maritime et lacustre ; l'étang de Berre ayant la particularité d'être l'étendue d'eau salée la plus vaste d'Europe. Le littoral est porteur d'une très grande attractivité ; lors de la saison estivale ou le week-end, certains segments voient leur population doubler, voire tripler.

Cet espace est scandé de territoires emblématiques, notamment :

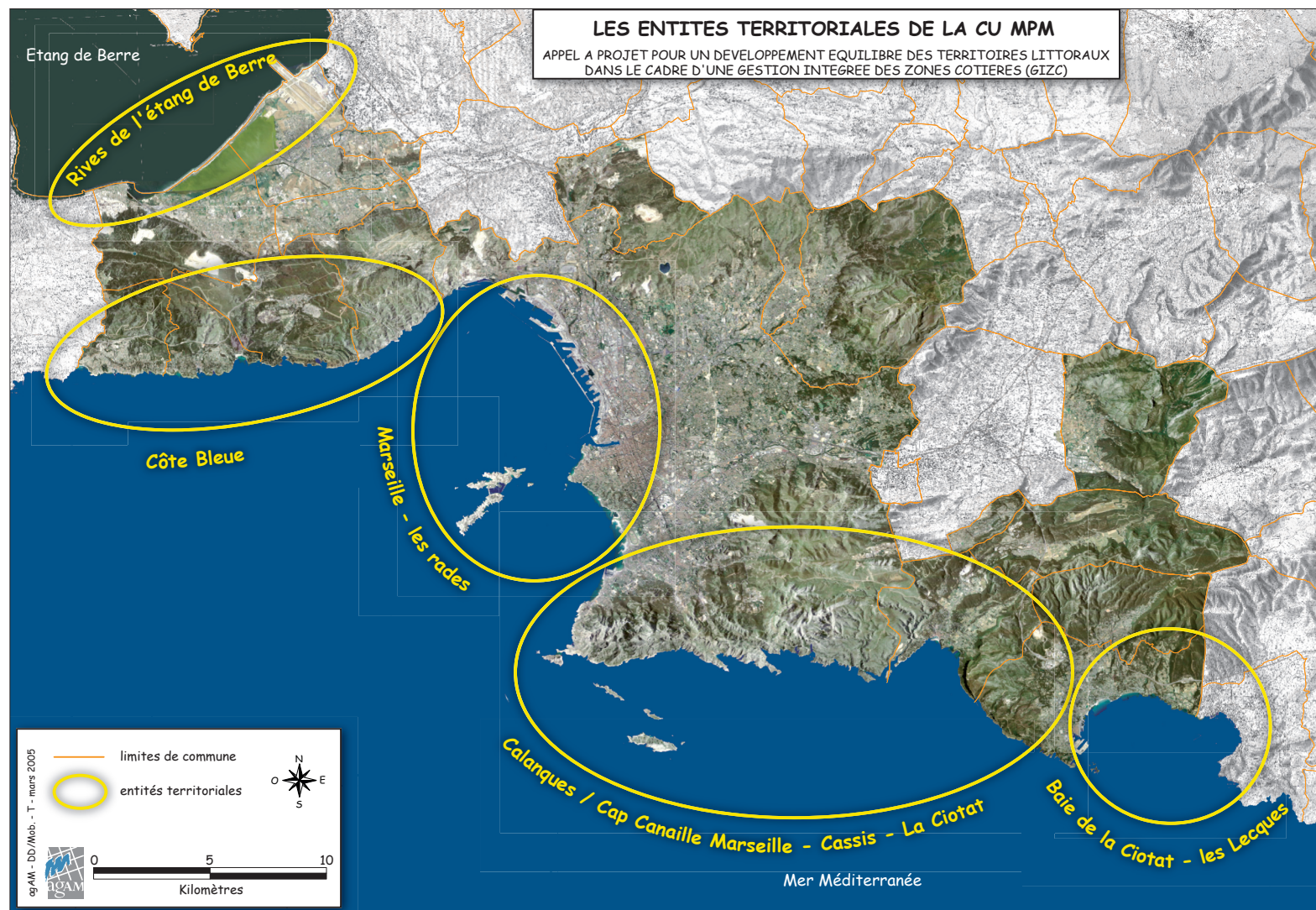
- les calanques Marseille-Cassis : 1,2 millions de visiteurs dans le massif chaque année
- les archipels du Frioul et de Riou, qui présentent la particularité de compter parmi les sites les plus secs de France. Ces sites sont très fréquentés ; le Frioul accueille chaque année 400 à 650 bateaux, 400 000 à 600 000 visiteurs et jusqu'à 1 300 personnes par jour en période estivale
- des sites de plongée dont la qualité des fonds est reconnue : le Grand Congloué, les Pharillons, les Impériaux, la Grotte à Perez, l'îlot de l'Elvine ; ainsi que plusieurs épaves : le Chaouen, le Messerschmitt 109, le Liban, la Drome ...
- des espaces agricoles et aquacoles orientés vers des productions labellisées : la ferme aquacole du Frioul (label biologique), l'AOC Vin de Cassis, les AOC Huile d'olives d'Aix-en-Provence et Coteaux d'Aix-en-Provence sur le secteur Nord-Ouest de MPM.

Principales problématiques rencontrées

La Communauté urbaine Marseille Provence Métropole constitue le territoire d'une grande métropole, à la fois urbaine et littorale. Elle est, par conséquent, confrontée à un afflux de population liée à l'héliotropisme méditerranéen, non sans lien avec les pressions telluriques et anthropiques qui trouvent leur exutoire sur le littoral.

Dans cet esprit, les principales problématiques relèvent donc de :

- la gestion du patrimoine terrestre et marin d'exception, notamment en lien avec l'hyper fréquentation de ces espaces ;
- la recherche des modalités de préservation et de mise en valeur de ce patrimoine naturel terrestre et marin ;
- la lutte contre les risques, les pollutions et les nuisances présents sur le territoire littoral, et en particulier le risque d'incendie de par l'hyper fréquentation et la proximité des massifs, et le risque d'érosion présent sur l'ensemble du linéaire côtier ;
- le maintien voire la reconquête de la qualité de l'eau, par la gestion de l'ensemble des flux : assainissement, réseau hydrographique, pluvial etc. ;
- l'encouragement des potentialités de développement de ce territoire, notamment par l'accroissement des capacités d'accueil des ports de plaisance, et ce dans un esprit de ports propres.





Présentation des enjeux sur le territoire

- mettre en œuvre les éléments de stratégie concourant à une politique du littoral et créer un cadre d'action favorisant l'élaboration de cette politique
- créer une dynamique partenariale avec les différents acteurs
- s'inscrire dans un cadre de développement stratégique pour ces espaces, notamment à travers les filières économiques en devenir liées à la proximité du littoral,
- et mettre en évidence les lieux du possible en terme d'aménagement, des espaces à enjeux, à valoriser et à préserver etc.

L'ensemble de ces démarches s'inscrit dans le cadre de l'élaboration du SCOT, pour lequel un ensemble de réflexions est actuellement engagé, notamment sur le volet littoral du SCOT. Cet axe nécessitera une approche spécifique quand aux outils de la planification relatifs à ce territoire.

Toutefois, si ce territoire s'inscrit dans une approche liée à ses spécificités littorales, il nécessite également d'être conceptualisé à l'échelle d'un méta-territoire.

En effet, la métropole marseillaise constitue un maillon du grand Sud-Est français à l'échelle des métropoles européennes méditerranéennes telles que définies par la DATAR et le CIAT de décembre 2002.

Dans ce contexte, les politiques géostratégiques prioritaires déclinent notamment le développement de fonctions métropolitaines. Celles-ci intègrent, en particulier, les fonctions maritimes, logistiques ainsi que les activités de tourisme et de loisirs urbains. Dans ce cadre, et sans tendre ici à l'exhaustivité, une succession d'axes émergents prennent pour socle la géographie littorale :

- Opération d'Intérêt National Euroméditerranée
- mise en valeur des activités liées à la mer dans le cadre du développement du pôle de compétences maritimes
- développement de la filière nautique : plaisance, croisières, etc.
- valorisation des « objets monde » telles les calanques Marseille-Cassis.

L'ensemble de ces considérations devra intégrer la dynamique de développement urbain de la Communauté urbaine.

MPM a vu sa population augmenter de 12 500 habitants entre les deux dernières périodes inter-censitaires (1990 et 1999).

D'ici à 2020, selon la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), l'agglomération marseillaise pourrait compter près de 100 000 habitants supplémentaires.

Cette projection démographique implique un véritable questionnement quant aux stratégies de développement et de préservation sur les franges littorales : c'est bien ces espaces qui constituent le réceptacle de la chaîne globale de fonctionnement de l'écosystème urbain.

Ainsi, l'appréhension du territoire littoral doit impérativement s'entendre en lien avec l'arrière-pays. Les espaces littoraux déclinent aujourd'hui une série de démarches et projets. La présente proposition se veut être le « catalyseur » qui contribuera à la dynamique globale sur une échelle territoriale pertinente.





II Pour une gestion intégrée des zones côtières

Le principe de subsidiarité :

Comment adopter le principe d'organisation de la Communauté Européenne à l'échelle de la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Il revient de fait à la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole de définir le contenu des projets d'avenir en trouvant un moyen terme entre protection et développement.

Ainsi il ne peut être question d'abandonner la recherche de projets de développement structurants sur le plan social et économique au seul motif de la protection de l'environnement.

Il revient à l'échelon territorial le plus proche de mettre en œuvre les outils permettant le développement du territoire dans le respect de l'environnement et dans la perspective d'un développement durable.

Dans le domaine des zones côtières, ce qu'il est convenu d'appeler gestion intégrée des zones côtières (GIZC) doit ainsi intégrer la prospective d'un territoire à plusieurs échelles : littoral méditerranéen, la Provence, les Bouches du Rhône.

Or il ressort de cette prospective que la pression démographique liée aux mouvements migratoires à l'échelle française voire européenne ne va cesser de s'accroître dans les 15 prochaines années. L'arrivée de 150 000 habitants dans un département comme les Bouches-du-Rhône ne va faire qu'accroître la pression sur les collectivités.

L'accueil de ces arrivants, sur le littoral notamment, a des corollaires en matière de transport, d'habitat, d'eau, d'assainissement. Le développement économique doit avoir pour pendant et/ou pour support la bonne image environnementale du territoire.

L'ambition de la CUMPM est bien de faire face à ces défis.

Ainsi il faut à la fois bâtir un programme permettant de répondre à la demande en logement tout en gérant l'interface avec les questions d'assainissement et donc la pression sur le milieu marin par les rejets.

Dans ce contexte (et pour faire le lien avec la GIZC) le développement d'une offre nouvelle sur les ports de plaisance doit être pensée comme un élément de la GIZC. Plus précisément, sur Marseille le plan de gestion de la rade doit intégrer un volet développement des activités maritimes.

Le projet présenté ici vise non pas à intégrer un projet parmi les politiques publiques, mais à rechercher l'intégration des différentes politiques publiques dans une perspective de développement durable. Il s'agit de fait de trouver les axes de la bonne gouvernance publique, à l'interface entre les espaces maritimes et terrestres, sur un territoire aux atouts indéniables mais qui subira une pression accentuée.

L'opposition apparente entre développement et protection

La difficulté d'aborder le sujet de la gestion intégrée des zones côtières tient à la multiplicité des thèmes à traiter, à l'apparente contradiction des procédures à mettre en place, et aux oppositions qui peuvent voir le jour sur la manière dont les citoyens conçoivent l'usage de l'espace.

Plusieurs paradigmes apparemment inconciliables sont développés par des groupes aux intérêts parfois antagonistes.

D'un côté les tenants d'une nature préservée, tenants du « deep ecology », d'une nature sans l'homme.

De l'autre les « développeurs » qui souffriraient d'un syndrome de bétonisation, vouant les espaces naturels à la disparition.

Cette approche doit nous conduire à rechercher les points de consensus et de partage permettant d'articuler de manière raisonnée voire raisonnable les différents aspects de la gestion des territoires.

Les débats issus de la conférence de Rio ont bien montré que la seule protection de l'environnement ne pouvait à elle seule constituer la base du développement durable, et qu'un développement raisonné devait prendre en compte le développement social et économique dans le respect de l'environnement. L'ambition des membres de la conférence de Rio était bien de penser l'articulation d'instances opposées dont l'antagonisme ne permettait pas de penser un avenir de l'homme cohérent.

Développement du territoire et développement durable : articuler des dimensions souvent opposées

La mise en regard des enjeux de développement économique avec la nécessité de préserver ou de réhabiliter un patrimoine naturel exceptionnel suffit en soi à donner le ton d'une démarche de réflexion.

Le vote récent de la loi sur le développement des territoires ruraux avec un volet maritime rappelle s'il en est besoin la complexité et l'imbrication des procédures et des dispositifs visant à réguler le développement et à protéger l'environnement.

On note que, dans la loi de février 2005 sur le développement des territoires ruraux, les SCOT peuvent comporter un chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer.

Ces schémas fixent les orientations fondamentales de l'aménagement, de la protection et de la mise en valeur du littoral.

On peut noter également « qu'en l'absence de schéma de mise en valeur de la mer ou de chapitre individualisé valant schéma de mise en valeur de la mer au sein du schéma de cohérence territoriale, les décisions de création et d'extension de port sont prises par le préfet sur proposition de la collectivité territoriale intéressée et après avis du ou des conseils régionaux concernés ». Ceci n'est bien sûr pas neutre pour une collectivité comme la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole.

La loi précise bien aménagement, protection et mise en valeur.





Gérer la qualité de l'eau, un objectif en soi

La singularité du domaine aujourd'hui tient à ce que ce territoire est aussi une côte, que les activités qui le structurent, agissent directement sur la qualité de l'eau.

Si l'on prend pour base la directive européenne du 23 octobre 2000 sur la politique de l'eau, les mesures à prendre pour la protection de la qualité de l'eau semblent prendre le pas sur toute autre démarche.

Cette directive rappelle bien les objectifs de la Communauté Européenne en matière d'eau, que l'on peut résumer comme suit : préservation, protection, amélioration de la qualité de l'environnement, principe de précaution et action préventive (article 174 du traité instituant la Communauté Européenne).

La directive précise (N°13 des considérants) que les décisions doivent être prises à un niveau aussi proche que possible des lieux d'utilisation ou de dégradation de l'eau. C'est le principe de subsidiarité appliqué à l'environnement.

Un contexte juridique et réglementaire complexe : SCOT, Loi sur l'Eau, Loi Littoral

Le contexte institutionnel français contemporain fait reposer sur les collectivités locales le fait de produire les politiques publiques articulant la protection et le développement, l'économique le social et l'environnement.

Cette mission est d'autant plus complexe que ces différents éléments de politique publique peuvent être vécus comme opposés, une mauvaise gestion de l'un au regard des autres pouvant engendrer une conséquence anthropique de l'ensemble du système.

Ainsi une dégradation du milieu peut avoir des répercussions sur

l'attractivité touristique et économique du territoire. A contrario, la spirale vertueuse de l'environnement bien géré engendrant un développement harmonieux et un développement de l'emploi semble à portée de la main avec les outils dont nous disposons aujourd'hui.

Pour mémoire on rappelle que (Article L121-1 code de l'urbanisme) :

Les schémas de cohérence territoriale, les plans locaux d'urbanisme et les cartes communales déterminent les conditions permettant d'assurer :

- 1° L'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
- 2° La diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;
- 3° Une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques

naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature.

Le volet mer de cette démarche pourrait, d'après la loi, favoriser l'application des principes du développement durable au domaine particulier du littoral.

Toutefois, à défaut d'expérience réelle ou de précédent, il est difficile d'affirmer que cette démarche réglementaire suffira à elle seule à réguler l'ensemble des enjeux.

On peut également noter que? sur les questions d'urbanisation ou de développement dans le domaine maritime, l'application de la Loi sur l'Eau est très prégnante, dans la mesure où elle conditionne l'étude des impacts sur l'environnement des projets.

La loi littoral, toujours en question, balise un peu plus le contexte de l'intervention des collectivités sur le littoral.

La question de l'eau évoquée plus haut se traduit encore par la mise en œuvre de SAGE, de contrats de baie et autres dispositifs contractuels ajoutant à la complexité du domaine dès lors qu'il s'agit de définir clairement des axes de gouvernances urbaines et environnementale. Les classements de zones donnent par ailleurs un repère sur les limites du développement en instituant une protection de l'environnement.

Les textes européens tentent d'articuler ces différentes dimensions en décrivant la complexité du système

Pour la Commission Européenne, selon les recommandations de mai 2002, il est essentiel de mettre en œuvre une gestion des zones côtières qui soit écologiquement durable, économiquement équitable, socialement responsable et adaptée aux réalités culturelles,

et qui préserve l'intégrité de cette ressource importante tout en tenant compte des activités et des usages locaux traditionnels qui ne représentent pas une menace pour les zones naturelles sensibles et pour l'état de préservation des espèces sauvages de la faune et de la flore côtières.

Les stratégies à mobiliser sont données sur le plan suivant :

- a) protection du milieu côtier sur la base d'une approche par écosystème préservant son intégrité et son fonctionnement, et gestion durable des ressources naturelles des composantes marines et terrestres du littoral ;
- b) prise en compte de la menace que les changements climatiques constituent pour les zones côtières et des dangers que représentent l'élévation du niveau de la mer et l'augmentation de la fréquence et de la force des tempêtes ;
- c) mesures de protection du littoral appropriées et responsables du point de vue écologique, y compris la protection des agglomérations côtières et de leur patrimoine culturel ;
- d) perspectives économiques et possibilités d'emploi durables;
- e) système socioculturel opérationnel dans les communautés locales;
- f) mise à disposition adéquate pour le public de terres à des fins tant de loisirs qu'esthétiques ;
- g) dans le cas des communautés côtières isolées, maintien ou promotion de leur cohésion ;
- h) amélioration de la coordination des mesures prises par toutes les autorités concernées, aussi bien en mer que sur terre, pour gérer l'interaction mer-terre.





La gestion des zones côtières devrait notamment être fondée sur les éléments suivants :

- a) perspective globale élargie (thématique et géographique) qui tienne compte de l'interdépendance et de la disparité des systèmes naturels et des activités humaines qui influent sur les zones côtières;
- b) perspective à long terme qui tienne compte du principe de précaution et des besoins des générations actuelles et futures;
- c) gestion adaptative dans le cadre d'un processus graduel qui permette des ajustements en fonction de l'évolution des problèmes et des connaissances. Cela nécessite une base scientifique solide en ce qui concerne l'évolution des zones côtières;
- d) prise en compte des spécificités locales et de la grande diversité des zones côtières européennes de façon à pouvoir répondre à leurs besoins concrets par des solutions spécifiques et des mesures souples;
- e) mise à profit de processus naturels et respect de la capacité d'absorption des écosystèmes, ce qui rendra les activités humaines plus respectueuses de l'environnement, plus responsables sur le plan social et plus saines économiquement à long terme;
- f) association de toutes les parties intéressées [partenaires économiques et sociaux, organisations représentant les résidents des zones côtières, organisations non gouvernementales (ONG) et secteur commercial] au processus de gestion, par exemple au moyen d'accords et sur la base de responsabilités partagées ;
- g) soutien et participation des instances administratives compétentes aux niveaux national, régional et local, entre lesquelles des liens adéquats devraient être établis ou maintenus en vue d'améliorer la coordination des différentes politiques existantes. Un partenariat

avec les autorités régionales et locales et entre celles-ci devrait être mis en oeuvre, le cas échéant ;

- h) utilisation conjointe de plusieurs instruments visant à favoriser la cohérence entre les objectifs des politiques sectorielles et entre l'aménagement et la gestion.

Ainsi, il ressort que d'un point de vue européen, plutôt que d'opposer les différents éléments des politiques publiques il s'agit de les articuler entre eux.

Le contexte de l'appel à projet

Pour la DATAR, dans le cadre de l'appel à projet dont il est question ici, Il s'agit de promouvoir, dans le respect des principes d'aménagement, de protection et de mise en valeur du littoral, tels que définis par la Loi Littoral de 1986, un développement du littoral et de son arrière pays, créateur de richesses qui permette de préserver la qualité des espaces et l'identité de chacune des régions maritimes.

La question de la gouvernance globale est posée en s'appuyant sur l'ensemble des acteurs locaux pour construire un référentiel solide et dégager des orientations de politiques et d'action publiques.

Problématique à l'échelle de la Communauté urbaine

La conduite du projet

La réponse conjointe de la Communauté urbaine et de la Ville de Marseille a pour ambition de pousser la réflexion sur la construction d'une gouvernance globale des zones côtières.

Il s'agit bien sûr de penser le développement notamment des fonctions portuaires et économiques (le tourisme en fait partie) mais aussi de

rechercher l'articulation la meilleure possible entre les nécessités de développement de l'attractivité du territoire et la protection voire la restauration des milieux. La maîtrise d'ouvrage de l'opération sera donc assurée conjointement.

L'AGAM, agence d'urbanisme assurera l'assistance à la maîtrise d'ouvrage.

Les instances qui travaillent sur les différents sujets en cause Etat, collectivités locales, Port Autonome etc. sont toutes concernées par cette démarche.

Le contenu de la démarche

Il ne s'agira pas de définir directement des objectifs opérationnels mais de travailler à la définition de la méthode.

La réflexion portera sur la question du management des différentes procédures et de leur articulation aux regards des exigences réglementaires. Il s'agira de dégager un optimum entre les objectifs du développement que la collectivité doit initier et la nécessaire protection et même la restauration des milieux.

La démarche doit permettre d'éclairer, en lien avec le comité d'experts nationaux, les choix opérationnels et réglementaires qui seront à faire pour optimiser l'ensemble.

De nombreux éléments sont déjà en place

La réponse est faite de manière conjointe et doit permettre d'opérer les passerelles entre les différents éléments de politique publique déjà mis en place à l'échelle de ce vaste territoire :

La Ville de Marseille élabore un Plan de Gestion de la Rade de Marseille (voir III Plan de Gestion).

La Communauté urbaine s'étend sur un vaste littoral comprenant en plus de la baie de Marseille, le Parc Marin de la Côte Bleue, le secteur des calanques (couvert en partie par le GIP) et la baie de la Ciotat.

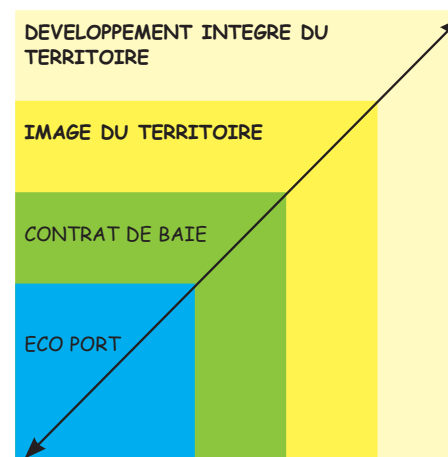
La transformation des stations d'épuration aussi bien que la rénovation des ports de plaisance doivent trouver leur place dans un ensemble, un système où tous les éléments sont interactifs, interdépendants.

La restauration des milieux, notamment dans les ports, participe d'un ensemble plus vaste lié à la qualité du milieu. L'ensemble du système contribuant au développement intégré du territoire.

Un certain nombre de questions réglementaires seront évoquées, notamment les possibilités de développement au regard des impératifs de protection et de valorisation : SCOT et SMVM, loi littoral et constructibilité des zones côtières.




La constitution du comité de pilotage permettra de dégager un référentiel commun dans un contexte de développement durable. La perspective d'un développement intégré des zones côtières devrait de fait être une résultante plutôt qu'un a-priori de méthode.

Schéma du processus d'élaboration partagée





Le projet : procédure d'élaboration

ETAPES	CALENDRIER	PARTENAIRES
Temps I : Elaboration  Mise en perspective <ul style="list-style-type: none">• Elaboration de la problématique : le projet de territoire, les enjeux majeurs, les procédures de planification• Mise en œuvre des partenariats• Le contexte juridique<ul style="list-style-type: none">➤ Comité de pilotage technique➤ Comité d’experts	- 18 mois	<ul style="list-style-type: none">• Communes• Communauté urbaine Marseille Provence Métropole• Services de l’Etat• Agence de l’Eau Rhône Méditerranée Corse• Port Autonome de Marseille• GIP Calanques Marseille – Cassis• Parc Marin de la Côte Bleue• etc.
Temps II : Esquisse de scénarios  Scénarios tendanciels liés au projet de territoire <ul style="list-style-type: none">• Scénario à dominante environnementale• Scénario à dominante développement• Scénario équilibré / développement durable<ul style="list-style-type: none">➤ Comité de pilotage technique➤ Comité d’experts	- 12 mois	
Temps III : Principes de la gouvernance  De la gouvernance à l’élaboration partagée d’un projet <ul style="list-style-type: none">• Scénario équilibré, et articulation avec les projets de développement territoriaux<ul style="list-style-type: none">➤ Comité de pilotage technique	- 6 mois	
Restitution de la démarche de projet		

III Le Plan de Gestion de la Rade de Marseille

*Quand la vie de la mer disparaît,
c'est tout l'équilibre social qui bascule, tout un système de référence qui s'effondre.*

Michiko Ishimure. LE MONDE / 28.03.05 /

Préambule

Marseille a depuis plus d'un siècle fait des efforts considérables pour réduire les nuisances dues à la pollution sur son littoral, tout particulièrement dans le domaine de l'assainissement.

Afin de franchir une nouvelle étape, et compte tenu de l'importance croissante des activités de loisirs et de tourisme liées à la mer, la Ville de Marseille a décidé en 2003 d'entreprendre l'élaboration d'une gestion concertée de son littoral visant à conjuguer activités et usages avec la préservation de la qualité des ressources environnementales.

L'aire marseillaise, métropole d'un million d'habitants, focalise tous les enjeux liés à la préservation et la valorisation de ce milieu littoral fragile, dont l'importance ne fait que croître au regard des perspectives de densification de la population sur le littoral méditerranéen et des changement des usages et des activités.

Cette très belle rade maritime bordée d'une alternance de côtes naturelles, urbaines, balnéaires, portuaires et insulaires, est remarquable par sa taille : 75 km de côtes, environ 100 km² de surface. Elle se divise en trois zones principales : une rade Nord artificialisée abritant le Port Autonome de Marseille ; une rade Sud dédiée aux activités balnéaires et le site côtier des Calanques.

Le littoral marseillais abrite 23 plages publiques fréquentées par 3,5 millions de baigneurs par an, l'un des principaux ports autonomes européens, 14 ports de plaisance représentant près de 7000 bateaux, des sites de plongée de renommée mondiale et des espaces naturels d'exception drainant 2 millions de visiteurs par an, une flottille de pêche surtout représentée par les petits métiers, des activités nautiques et aquatiques en pleine expansion, notamment la plaisance et la plongée.

Ce territoire présente aussi une richesse faunistique et floristique terrestre et marine d'intérêt communautaire qui a notamment valu au site «Calanques, Iles Marseillaises, Cap Canaille et Massif du Grand Caunet» d'être inscrit au réseau Natura 2000.

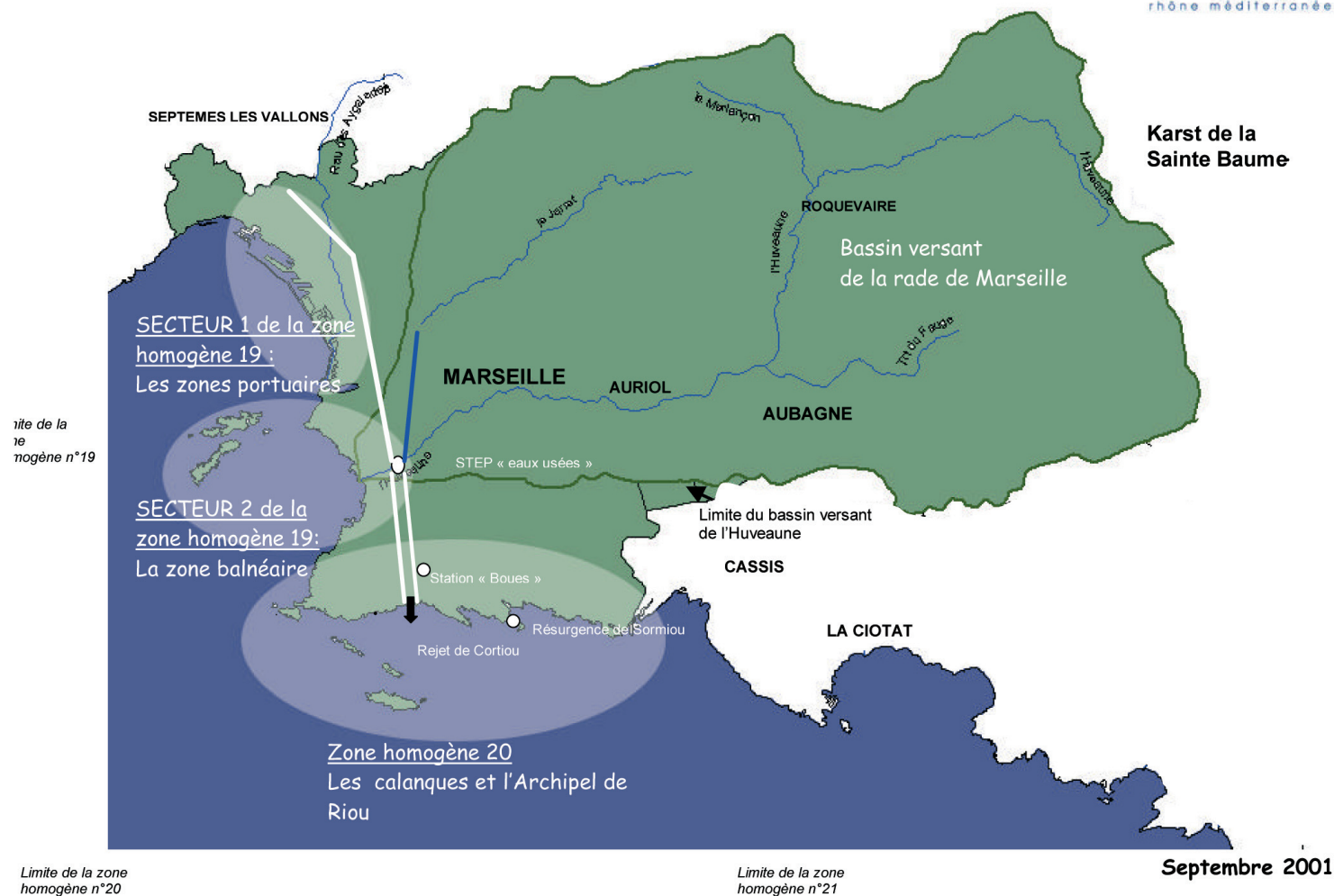
C'est sur et autour de ce territoire, dans un esprit de pérennisation des activités humaines qui y sont liées que Marseille a décidé d'inscrire le Plan de Gestion de la Rade de Marseille en tant qu'enjeu territorial majeur.





RADE DE MARSEILLE et son bassin versant

Annexe cartographique



Une organisation propice à la conduite d'une démarche GIZC

En 2001, la Ville de Marseille a créé la Direction de la Qualité de Vie Partagée. Il s'agit d'une unité de recherche appliquée en matière de développement durable, regroupant une trentaine de personnes dont 20 cadres, rattachée directement au Secrétaire Général.

Cette structure est en charge de mettre en application les principes du développement durable, dans les modalités de management de l'administration marseillaise qui a engagé un processus de modernisation, et de promouvoir le développement durable dans les politiques municipales.

Conjuguer en permanence les enjeux économiques, sociaux et environnementaux et faire partager cette culture et cette dynamique du développement durable par l'ensemble des acteurs marseillais est l'esprit de la «Qualité de Vie Partagée» fil conducteur du deuxième mandat du sénateur maire de Marseille, Monsieur Jean-Claude GAUDIN.

Bien évidemment le milieu marin, ultime réceptacle du bassin versant, qui subit la forte pression du développement urbain de Marseille, est un territoire prédisposé à la mise en pratique d'une telle politique de gestion.

Aussi, en interne à la Direction de la Qualité de Vie Partagée, une Division Mer et Littoral a été créée et a développé un savoir-faire spécifique à ce territoire. Il s'est traduit par la mise en œuvre d'actions concrètes tournées sur la protection et la valorisation du milieu marin et de son littoral.

Cette politique, est portée par madame France GAMERRE, Adjointe au Maire de Marseille et Déléguée aux Affaires Maritimes, relayée par

une équipe comprenant, entre autres deux biologistes marins et sous la responsabilité du Directeur de la Qualité de Vie Partagée qui veille à l'exemplarité de cette démarche.

Des actions concrètes, préfiguratrices d'une démarche GIZC

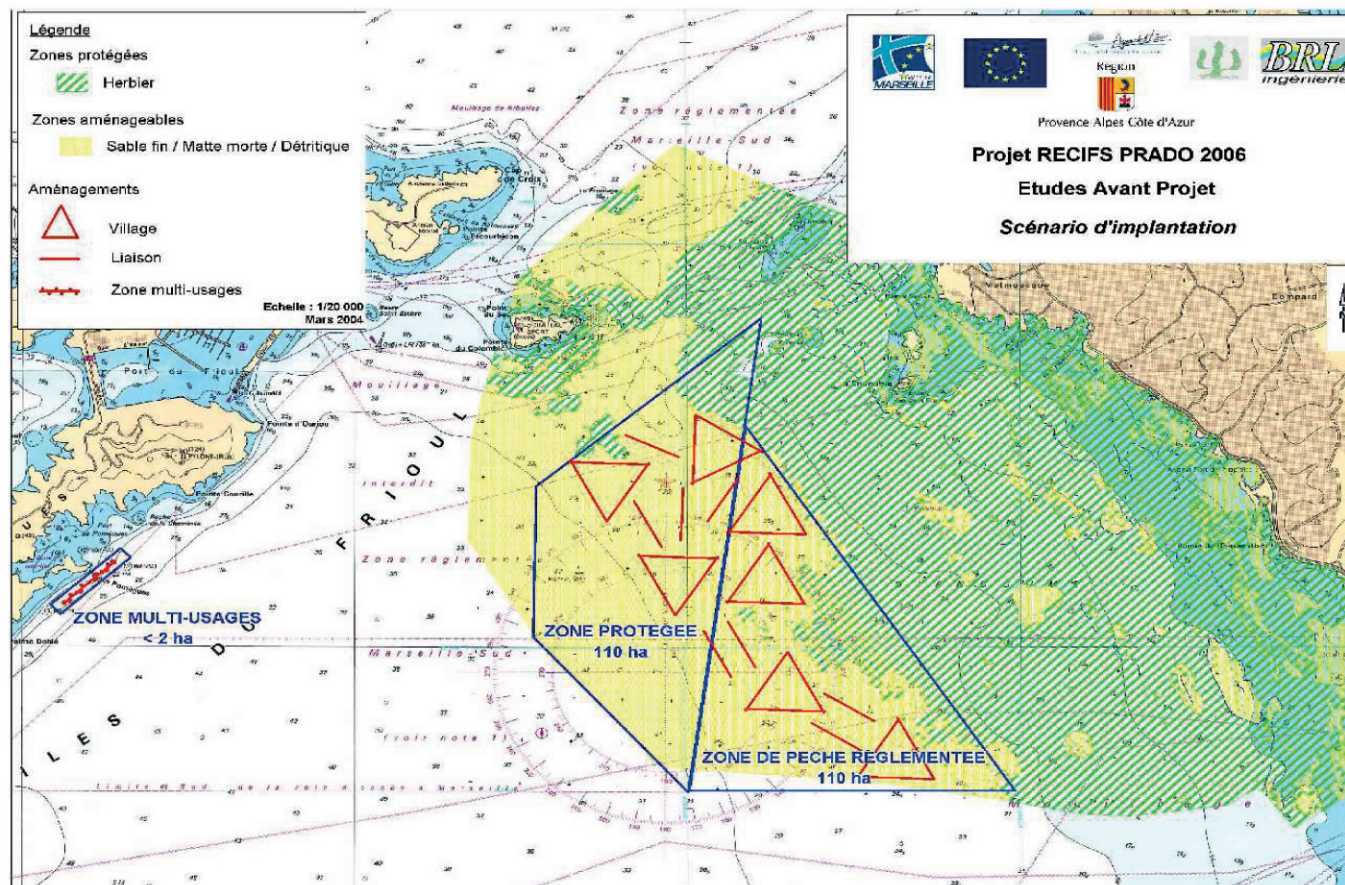
Le «PROJET RECIF PRADO 2006»

Un des projets les plus symboliques est l'implantation de récifs artificiels dans la baie du Prado, pour pallier la destruction de l'herbier de Posidonies, suite à l'aménagement de ce littoral dans la deuxième moitié du 20ème siècle.

Plus grande réalisation française de structures sous-marines visant à régénérer le milieu marin, ce projet pilote au niveau national présente l'originalité d'être porté par les scientifiques, les administrations, les pêcheurs et l'ensemble des acteurs de la mer qui se retrouvent autour de cette construction commune.

L'exemplarité de ce projet s'est concrétisée par un financement à 80 % sur des fonds européens, nationaux et régionaux. (cf. annexe 1). L'installation des récifs sera terminée en 2007.





Le projet FRIOUL

Tout aussi emblématique, ce projet vise à réhabiliter et à revaloriser les îles du Frioul. Cet archipel formé de deux îles principales est situé au cœur de la rade de Marseille, en face du vieux-port. Il est constitué à 80 % d'espaces naturels, inscrit dans le réseau Natura 2000 et géré par le Parc Maritime des Îles du Frioul, label créé par le Conseil Municipal de la Ville de Marseille. Il abrite un port en eau profonde à moderniser. Une ZAC, réalisée à 25 %, constitue un noyau villageois peu dynamique d'une centaine de permanents. 600 000 personnes débarquent en navette chaque année pour visiter ce territoire de seulement 200 hectares.



Le projet Frioul ne se limite pas à une étude d'aménagement et à un programme de travaux. C'est une démarche ayant l'ambition de redynamiser et de concilier sur le long terme les activités culturelles, « éco-touristiques », balnéaires, sportives etc. sur le site et ses abords, tout en protégeant son patrimoine naturel et historique exceptionnel. La sensibilisation, la mobilisation et la « mise en synergie » des différents acteurs sont les clés de cette mise en mouvement engagée. Ce programme bénéficiera en premier lieu aux habitants du Frioul, mais également à l'ensemble des marseillais, contribuant ainsi à conforter le lien entre les citoyens et à renforcer la fierté d'appartenir à Marseille. (cf. annexe 2 Parc Maritime, annexe 3 Natura 2000 Zone du Frioul)





La Gestion des espaces naturels littoraux et du patrimoine maritime

Le site classé des Calanques

Massif rocheux et escarpé de 7000 ha, le site classé des Calanques est inscrit au réseau Natura 2000. La richesse écologique, autant terrestre que marine, est exceptionnelle. Les volontés se sont mobilisées depuis de nombreuses années afin de préserver cet espace naturel admirable. Un GIP est créé en 1999, pour une durée de huit ans, avec pour mission d'animer et coordonner les actions de protection et de gestion en vue de préserver ce site et de définir une structure de gestion pérenne. Ce GIP est financé par la Ville de Marseille, la Ville de Cassis, le Conseil Général 13, la Région PACA et l'Etat.

Réserve Naturelle de Riou

Propriété du Conservatoire du Littoral, incluse dans le site classé des Calanques et sur le territoire marseillais, la partie terrestre de l'archipel de Riou a été classée en réserve naturelle en 2003. Sa gestion a été confiée au Conservatoire-Etudes des Ecosystèmes de Provence. Le financement est multiple : Ville de Marseille, Conseil Général 13, Région PACA, Etat et Europe. Le classement d'une zone marine protégée est en cours d'étude.

L'îlot de Planier

Au centre de l'arc insulaire «Riou-Frioul» se trouve l'îlot de Planier, où un phare inscrit aux monuments historiques marque l'entrée de la rade de Marseille. La fréquentation du lieu reste limitée par les conditions météorologiques, par son éloignement de 15 km des côtes et par des conditions d'accostage difficiles. La Ville de Marseille mène une réflexion sur l'avenir du site et les activités à y développer. L'installation d'une base scientifique avancée du Centre d'Océanologie de Marseille serait une première étape d'occupation du site, complétée

dans un second temps par l'accueil de résidents scientifiques voire d'artistes.

Un programme d'études et de recherche, reflet d'une volonté prospective.

Marseille a accumulé et développé une connaissance et un suivi scientifique du milieu marin afin de mieux connaître et mieux anticiper les risques et les enjeux, d'établir une vision prospective sur les évolutions possibles. Un partenariat important a été développé avec les organismes et les laboratoires de recherches dont notamment le Centre d'Océanologie de Marseille et l'IFREMER. Une base documentaire conséquente relative à la compréhension des enjeux de préservation et de valorisation du milieu marin a été ainsi constituée.

Marseille participe actuellement à deux programmes pilotes portés par l'IFREMER concernant la rade de Marseille :

- METROC ayant pour but d'améliorer l'évaluation qualitative et quantitative des apports polluants telluriques issus des grandes métropoles méditerranéennes et dont Marseille est devenue un site-pilote ;
- SOCOM qui s'intéresse à la diffusion de ces apports à travers une meilleure prévision de la courantologie de la rade de Marseille.

Plus généralement, l'analyse veut avoir pour finalité de déterminer et prévenir d'éventuels risques en matière de santé humaine et de préservation des écosystèmes marins posés par la pollution diffusée dans le milieu marin.

Le projet d'élaboration du Plan de Gestion de la Rade de Marseille

La stratégie d'élaboration de la politique de préservation et de valorisation du domaine marin de Marseille a jusqu'ici consisté à promouvoir des projets concrets, partagés et portés par l'ensemble des acteurs du milieu, sur des zones de ce territoire à « fort enjeu » ou sur des thématiques bien définies, en s'assurant de la pertinence de ces projets au regard des connaissances scientifiques dont nous disposons. Tout en s'appuyant sur une première esquisse de la vision globale du territoire sur lequel s'inscrivent les projets, la Ville a ainsi repoussé l'élaboration formelle d'un programme plus global.

A travers cette démarche « pragmatique » engagée au cours de la dernière décennie, la Ville de Marseille a été partie prenante de toutes les réflexions conduites par l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée et Corse et la DIREN PACA sur les nouveaux modes de gestion possibles du littoral. Cette habitude de réfléchir et de travailler ensemble sur des projets a créé au fil des années des relations de confiance qui ont permis d'aboutir à un partenariat exemplaire entre les « parties prenantes » de la mer et du littoral marseillais.

La proposition de réalisation d'un Plan de Gestion de la Rade de Marseille est la concrétisation, l'officialisation et le renforcement de cette dynamique qui a fait ses preuves à Marseille.

Cette démarche, progressive et concertée, vise donc à construire des consensus autour de réalisations marquantes et durables, « structurantes » ou à forte valeur symbolique, portées par les différents acteurs (institutionnels, économiques et sociaux) qui se reconnaissent à travers leur appartenance à un territoire et à un projet dont l'identité est affirmée. Tous les projets de la Ville et de la Communauté Urbaine touchant au littoral marseillais ont vocation à bénéficier de ce processus de co-construction et de concertation. Ce processus

permettra à l'ensemble des acteurs de se respecter davantage, et de se sentir plus responsables et solidaires. Ainsi ils pourront s'accorder progressivement sur les principaux enjeux des interventions humaines sur les territoires, sur l'équilibre à établir entre les activités souvent antagonistes, et sur les actions à mettre en œuvre afin de conjuguer préservation et valorisation du milieu avec maintien, voire développement, des activités humaines profitables au progrès social.

Il est proposé aujourd'hui d'articuler cette démarche avec celles engagées par la Communauté urbaine : Schéma des Vocations Littorales et de la partie littorale du Schéma de Cohérence Territoriale. Ces documents ont vocation à dresser les grandes orientations qui représenteront la « toile de fond » sur laquelle les projets concrétisés dans le Plan de Gestion de la Rade viendront se positionner dans l'objectif de recouvrir peu à peu les espaces par des « zones de consensus » faisant l'objet de contrats plus ou moins formalisés entre les parties prenantes, à l'image de ce qui est envisagé dans le cadre de Natura 2000. Ces éléments portés par le Plan de Gestion de la Rade alimenteront ainsi un Plan d'Action Communautaire, établi par la Communauté Urbaine. Ainsi l'objet du partenariat proposé est de garantir la convergence entre ces démarches complémentaires.

L'implication des acteurs dans la construction de l'avenir commun de nos espaces et de nos activités met en avant la notion de gestion, et même de gestion globale et solidaire, donc durable, des territoires, notion peu présente dans les processus classiques de planification qui soulignent davantage les dimensions techniques et d'aménagement. C'est ainsi que ce processus plutôt novateur, illustratif de l'état d'esprit et de la méthode de Qualité de Vie Partagée, applique le principe de « gestion intégrée des zones côtières ».

Elle s'inscrit dans le cadre d'un partenariat financier et méthodologique avec l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée & Corse qui a voté en décembre 2004, cet objectif comme prioritaire et l'a inscrit dans le cadre de sa procédure dite des défis territoriaux.





La Ville de Marseille, s'engage ainsi à l'élaboration du Plan de Gestion de la Rade de Marseille dans un délai de deux ans. Une délibération vient d'être prise en ce sens le 21 mars 2005 (délibération du Conseil Municipal -N°5/200 EHCV- du 21 mars 2005), ouvrant notamment un poste de chargé de mission au sein de la Division Mer et Littoral de la Direction de la Qualité de Vie Partagée.

Le Chargé de Mission s'associera à une équipe pluri-institutionnelle comprenant des représentants de la Communauté Urbaine, de l'AGAM, du Port Autonome de Marseille et du G.I.P. des Calanques afin d'une part de faciliter la bonne insertion des projets de territoires déjà avancés dans ce Plan et d'assurer la bonne articulation avec les réflexions et démarches conduites au niveau communautaire.

Il assurera également, en coopération avec ses collaborateurs de la Division Mer et Littoral, le lien avec le monde scientifique pour garantir le suivi environnemental et socio-économique des espaces maritimes concernés et l'évaluation des projets et des politiques publiques.

Il conduira toutes les concertations nécessaires avec les partenaires sociaux (Clubs de plongée, nautiques, représentants des usagers, etc.), avec les partenaires économiques (pêcheurs, secteurs écotouristiques), avec les gestionnaires des territoires et les autres acteurs institutionnels.

Il sera placé sous l'autorité du Responsable de la Division Mer & Littoral qui dirigera la réalisation de ce Plan de Gestion de la Rade, objectif prioritaire de la Division, et facilitera l'intégration des divers projets dans ce Plan. Le Directeur de la Qualité de Vie Partagée contribuera au portage de ce processus en s'assurant qu'il constitue une application territoriale exemplaire de la Qualité de la Vie Partagée, et que la méthodologie et la dynamique mises en œuvre facilitent et encouragent d'autres applications territoriales de la politique de développement durable.

Par ailleurs, en concertation avec les partenaires, un plan de communication sera établi par la Division Mer et Littoral qui s'appuiera sur l'équipe communication de la Direction de la Qualité de Vie Partagée, relayée autant que nécessaire par la Direction Générale de la Communication de la Ville de Marseille, qui est aussi en charge de la communication de la Communauté Urbaine.

La mise en œuvre d'un plan de gestion de la rade de Marseille permettra donc d'allier le «global» et le «local» en :

- bâtissant une vision globale et partagée des principaux enjeux liés au domaine maritime (enjeux économiques, environnementaux, sociaux, culturels) ;
- impulsant et entretenant une dynamique d'acteurs à partir d'actions concrètes et concertées de sauvegarde et de valorisation du littoral en totale cohérence avec les autres politiques de Marseille.

Aussi, par délibération du Conseil Municipal -N°5/200 EHCV- du 21 mars 2005, Marseille a décidé d'inscrire le Plan de Gestion de la Rade de Marseille en tant qu'enjeu territorial majeur. Elle s'engage à effectuer son élaboration dans un délai de deux ans (2005-2006), dans le cadre du nouveau dispositif national des « Défis territoriaux » porté par l'Agence de l'Eau Rhône Méditerranée et Corse.



agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise

louvre & paix - 49, la canebière
BP 1858 - 13222 marseille cedex 01

tél. : 04 88 91 92 93 - télécopie : 04 88 91 92 66

e-mail : agam@agam.org

crédit photo : agAM, Ville de Marseille, CU MPM

illustrations sous-marines : © Hervé Thedy

