



30 PROPOSITIONS
POUR
**LA FABRIQUE
DE LA VILLE
À MARSEILLE**

Décembre 2025

**Institut
en territoires**

Comprendre, réfléchir, agir
au service des territoires

Institut en territoires

Comprendre, réfléchir, agir
au service des territoires

L’Institut Enterritoires est le lieu d’études, de réflexions collectives et de propositions autour des grands enjeux des territoires. Tiers de confiance, il réunit et anime une communauté de décideurs de différents horizons, tous attachés à la dynamique des territoires et acteurs de leur développement : entreprises, collectivités, institutions, associations, syndicats, monde académique, chercheurs, think tanks, etc.

Notre ambition est d’accompagner les territoires français dans les défis majeurs des 20 prochaines années et de contribuer à leur développement et à leur transformation durable. En travaillant au plus près des enjeux : en territoires, avec ceux qui y vivent et les construisent chaque jour, dans toute leur diversité. Avec cette richesse et cette complémentarité des expériences et points de vue réunis, pour apporter des propositions concrètes aux enjeux de développement des territoires.



Katia Fiorentino

Présidente exécutive de l’Institut Enterritoires



Une mobilisation collective inédite
des parties prenantes du territoire
pour répondre aux défis du logement,
de la mobilité et de la qualité de vie
dans l'espace public à Marseille.



Julien Gonzalez-Lambert,
Directeur des études de l'Institut Enterritoires,
coordinateur de la démarche

Fabriquer la ville, c'est savoir répondre en même temps à une grande variété d'enjeux, composer avec des échelles de temps et d'espace différentes, et rendre compatibles des injonctions *a priori* contradictoires : assurer les meilleures conditions de vie à ses habitants, répondre aux besoins multiples, gérer densité et diversité, faire coexister les usages, accroître l'attractivité d'une ville, concilier les modes de vie et les aspirations, rendre la ville plus durable, apaisée, inclusive et plus belle. Fabriquer la ville aujourd'hui, pour réussir, c'est nécessairement associer, faire réfléchir et dialoguer les parties prenantes concernées : pouvoirs publics, acteurs économiques, architectes, urbanistes, ingénieurs, constructeurs, entreprises, associations, habitants.

Les enjeux urbains concernent le quotidien vécu des habitants mais influencent plus largement l'attractivité et l'image de la ville. En particulier, les questions de logement, de mobilité et d'organisation de l'espace urbain sont au cœur de la « Fabrique » de la ville de demain. Sur ces enjeux, le territoire marseillais fait face à des défis majeurs : tensions sur le marché immobilier et besoins en nouveaux logements, habitat dégradé, éloignement des lieux d'habitation des bassins d'emploi, congestion du trafic routier, réseau de transports collectifs sous-dimensionné, qualité de vie dans l'espace urbain, etc.

Compte tenu de la complexité des défis mais aussi des atouts de Marseille, les dirigeants d'entreprises attachés à leur ville et mobilisés autour de Guillaume Pellegrin – Président Fondateur de Tivoli Capital – et Gautier Testu – Directeur Général de Stan – ont souhaité, avec l'Institut Enterritoires, initier une démarche réunissant, acteurs publics comme privés. Leur ambition : engager un travail de réflexion collective et co-construire des préconisations concrètes visant à améliorer la situation en s'appuyant sur les atouts et les forces du territoire.

Autour des porteurs du projet, s'est rassemblée une communauté d'acteurs engagés pour le territoire et désireux de contribuer à la réflexion sur son avenir. Ils ont participé à la définition des travaux et ont permis de faire émerger des priorités partagées.

L'ensemble de réflexion a bénéficié de l'éclairage de Sonia Lavadinho, anthropologue, géographe et sociologue urbaine, spécialiste de la « fabrique de la ville », reconnue au niveau international.

Sur une période de huit mois, plus de 80 personnalités du territoire ont ainsi contribué à la démarche au travers d'auditions et d'ateliers de travail (dont près de 40 auditions). Dans le but de faire émerger des préconisations susceptibles de faire consensus, des réunions collectives ont été organisées autour des trois thématiques logement, mobilité et organisation de l'espace public. En parallèle, une enquête d'opinion, réalisée par Odoxa, a été menée auprès de 600 habitants de la métropole Aix-Marseille-Provence.

UNE LARGE MOBILISATION : QUELQUES CHIFFRES

**+ de 80
personnalités
mobilisées**

Experts et parties prenantes
du territoire

**600 habitants
de la métropole
interrogés**

Dont 50% résidant à Marseille

Pour porter cette ambition collective, un comité de pilotage réunissant une pluralité d'opinions a été constitué, composé de représentants de l'État, d'acteurs du logement, de la mobilité, et de dirigeants d'entreprise. Il est à l'origine de l'impulsion des grandes orientations et a assuré la cohérence des travaux.

Si l'analyse de la situation constitue une étape indispensable, l'ambition première de cette démarche est d'ouvrir la voie à des recommandations opérationnelles. Sans viser l'exhaustivité, elle s'est attachée à identifier des leviers concrets, mobilisables à court ou moyen terme, en s'appuyant à la fois sur l'expérience des acteurs de terrain et sur la complémentarité des expertises. L'objectif n'est donc pas de produire un diagnostic supplémentaire, mais bien de proposer des pistes de solutions pragmatiques et现实的, afin de faire progresser les conditions d'accès au logement, l'offre de mobilité et la qualité des espaces publics avec l'ambition de renforcer l'attractivité de la ville et d'améliorer la vie quotidienne des habitants.

L'étude porte principalement sur la ville de Marseille tout en prenant en compte la dimension métropolitaine quand il s'agit des flux de mobilité.

Préface



Crédits photo : Le Moniteur Bruno Lévy

Fabriquer la ville s'apparente à un ensemencement. Il nous faut une bonne dose de foi et de confiance. Confiance tout d'abord dans ces graines relationnelles qui vont pouvoir pousser, entre habitants, entre quartiers, entre territoires, au plus près de là où se trouvent les vrais besoins. Besoin de solidarité, besoin de cohésion sociale et intergénérationnelle, besoin d'énergie collective pour ensemble bâtir une ville meilleure. Pour nous, dès à présent. Pour nos enfants, dès demain. Pour pouvoir passer le siècle. Ce siècle qui concentre nos fragilités, mais aussi nos capacités à mieux faire.

La confiance ne se décrète pas. Elle se co-construit pas à pas, main dans la main, par des engagements réciproques, par des promesses tenues, par des actions collectives ouvertes auxquelles chacune et chacun peut participer. Construire la confiance exige trois matières premières relationnelles. Ce sont autant de façons d'être au monde qui transforment en profondeur notre relation à la fois à nous-mêmes, aux autres et au Vivant qui nous entoure :

La première matière première est agissante. Elle fait écho à la notion de agency – la confiance dans notre propre capacité à agir. Cela demande de conforter chez chacun d'entre nous le sentiment que nous pouvons agir ici et maintenant, sur l'environnement qui nous est proche et sur les causes qui nous importent. A notre échelle, selon nos propres moyens, nous pouvons ainsi contribuer à co-construire cette ville dans lequel nous voulons vivre. Et nous pouvons faire la différence.

La deuxième matière première est énergisante. Elle fait appel à la notion de kickstarter – la confiance dans notre propre capacité à démarrer, notre impulsion à nous lancer dans l'aventure, à faire le premier pas, même lorsque le chemin est parsemé d'embûches et la boussole incertaine. Cela demande d'adhérer à cette idée-force à l'œuvre dans le crowdfunding comme dans tout écosystème vivant : la coopération. Ensemble, nous pouvons être plus forts, plus résilients. Mais le vrai courage est de faire un pas de côté, tout seul sur la piste de danse, sans attendre que d'autres nous rejoignent avant de commencer à danser. Cela demande de conforter chez chacun d'entre nous le sentiment d'initiative. Nous sommes tous à cet égard des « entrepreneurs citoyens », capables de prendre des risques, capables d'investir un capital de départ pour que « la sauce relationnelle prenne ». Ce capital peut être versé en temps, en énergie, en argent, en sympathie ou en simple co-présence. Que nous soyons simples habitants, que nous soyons commerçants, chefs d'entreprise, investis dans le monde associatif, que nous soyons élus ou acteurs institutionnels, nous sommes tous, chacun à notre manière, des faiseurs de ville.

Nous sommes ceux qui incarnent les forces vives du territoire et nous en sommes les parties prenantes. Le retour sur nos investissements peut se révéler exponentiel, pour autant que les dividendes soient versés avec intérêts sur le plan relationnel : en agissant pour nos territoires en communs, nous pourrons ainsi regagner notre sentiment de fierté, notre sentiment d'appartenance, notre sens du devoir accompli.

La troisième matière première est faite d'écoute. Elle demande de s'accorder sur un nouveau rythme pour pouvoir rentrer en résonance avec le monde qui nous entoure. Faire confiance ici veut dire questionner notre propension à artificialiser par défaut notre environnement, pour plutôt renouer avec le socle du Vivant, base la plus solide de notre Habiter. Cela implique de revenir aux fondamentaux qui dessinent les contours de nos paysages : nos montagnes, nos vallées, nos rivières, nos calanques. Faire confiance à ce sol marseillais qui est le nôtre depuis des millénaires et qui, si on lui accorde respect et soin, va pouvoir continuer encore longtemps à offrir un terreau d'accueil fertile à nos lendemains.

La confiance ici se noue dans notre capacité collective à devenir enceint.es de nos désirs de ville. La gestation est un temps long par définition, qui demande de constamment renouveler notre capacité à trouver de la joie dans l'attente. Une fois enceint.es de nos désirs, il nous faut pouvoir augmenter, chacun et chacune, notre « capacité à porter » pour nourrir ces projets transformateurs qui nécessitent du temps long pour pouvoir grandir. Il nous faut surtout avoir confiance dans le temps long : ce temps de la croissance organique, ce temps de la maturation, ce temps de la recomposition

à granulométrie fine, mètre carré par mètre carré, de nos tissus urbains. A l'instar de ce qui se passe dans nos corps humains, le renouvellement du corps urbain est un processus circulaire et non pas linéaire. Il demande à la fois patience et consistance. Cellule par cellule, organe par organe, nos corps humains se régénèrent en permanence. Ainsi va de la ville : le corps urbain, fruit de nos ensemencements successifs, est bien la résultante de ce processus régénératif au long cours, un processus qui se compte sur des milliers de vies humaines qui se succèdent au fil des générations.

Devenons cette génération qui compte. Accouchons de nos désirs-enfants et comme tout enfant qui apprend à marcher, faisons ces premiers pas incertains, emportons avec nous notre capacité à agir et notre capacité à nous mettre à l'écoute. Rentrons en résonance les uns avec les autres. Renouons avec notre socle du Vivant. Outillois-nous pour passer le siècle, et passer la main de Marseille aux générations futures qui vont nous succéder. Oui, la marche est haute. Rien n'est garanti. Mais ensemble, faisons le pari qu'une fois encore, Marseille saura se réinventer pour faire face à ses nombreux défis. Et nous aurons été de la partie : nous pouvons être fiers du chemin parcouru ensemble et heureux du devoir accompli.

Avec énergie, joie et confiance dans ce que Demain nous apportera, et surtout dans ce que nous saurons apporter à Demain.

Sonia Lavadinho

Anthropologue, géographe et sociologue urbaine
Membre du Conseil scientifique de l'Institut Enterritoires

Édito





Marseille est une ville que l'on aime avec le cœur, souvent avec passion, mais jamais avec indifférence. Cité vibrante, complexe et généreuse dont l'énergie et les contradictions sont le reflet des dynamiques des siècles passés et de notre époque. C'est aussi un territoire en mouvement, qui a su, au fil du temps, se réinventer et se projeter vers l'avenir.

C'est cette passion qui m'a conduit, aux côtés de l'Institut Enterritoires, à rassembler largement celles et ceux – acteurs économiques, institutionnels, académiques, associatifs et citoyens – qui sont décidés à construire des solutions concrètes, applicables et mesurables, au service du territoire. Parce qu'au-delà des intentions et des discours, il s'agit désormais d'aller droit au but. Il n'y a plus de temps à perdre.

Cette démarche pluridisciplinaire et citoyenne s'inscrit dans un moment particulier de la vie de la cité phocéenne. À l'approche des prochaines élections municipales, beaucoup s'interrogent sur l'avenir de Marseille et de son territoire. Au-delà des échéances politiques, notre conviction est que le monde économique doit prendre sa part : les entreprises, par leur ancrage local, leur capacité d'innova-

tion et leur sens du collectif, ne peuvent plus se contenter d'être spectatrices. Au contraire, elles doivent être actrices de la Fabrique de la Ville, aux côtés des pouvoirs publics, parfois en éclaireuses, en initiant des projets, des expérimentations, pour des résultats concrets et rapides au service des Marseillais.

Nos réflexions et propositions s'inspirent également des travaux de Sonia Lavadinho, qui a développé la notion de "Ville Relationnelle". Face aux défis écologiques, sociaux et économiques, les villes ne peuvent plus être pensées selon un paradigme strictement fonctionnel. Il ne s'agit plus seulement d'organiser l'espace pour pouvoir se déplacer, mais de tisser des liens : entre acteurs, entre usages, entre habitants. Une ville relationnelle, c'est une ville vivante, accueillante, attractive, où chacun trouve sa place. C'est une ville où il fait bon vivre, à tout âge, en tous lieux, en toutes saisons.

À travers ces propositions, nous voulons nourrir le débat public, proposer une vision long terme pour Marseille avec des actions concrètes qui permettent dès aujourd'hui de transformer cette ville - notre ville - que l'on aime tant.

Guillaume Pellegrin

Président Fondateur de Tivoli Capital & Newton Offices

Synthèse

Marseille connaît aujourd’hui une transformation profonde : la ville attire, innove et se réinvente. Pourtant, ce renouveau s’accompagne de fragilités structurelles qui en freinent la portée. L'accès au logement se complexifie, l'offre de mobilité accuse un retard par rapport aux autres métropoles et les fractures territoriales persistent. Face à ces enjeux interdépendants qui impactent son attractivité, les porteurs de projet ont souhaité rassembler une large communauté d’acteurs pour animer une réflexion collective avec le concours de l’Institut Enterritoires. Issu d'une démarche ayant mobilisé plus de 80 décideurs marseillais, privés comme publics, ce rapport propose une analyse croisée de ces enjeux et avance des pistes d'action concrètes.

LA DENSIFICATION COMME LEVIER DU RENOUVEAU URBAIN

La singularité du tissu urbain marseillais, marqué par une faible densité, l'hétérogénéité de ses quartiers et des clivages spatiaux profonds, révèle une ville construite sans avoir été aménagée, c'est-à-dire sans vision stratégique d'ensemble. Face à l'impératif de sobriété foncière, le besoin d'optimiser les investissements et de rapprocher les logements des équipements publics, la densification doit constituer le cœur de la stratégie d'aménagement pour Marseille. Pour cela, des zones prioritaires doivent être clairement identifiées pour être densifiées en utilisant l'ensemble des leviers disponibles (techniques, réglementaires et fiscaux). Tout le répertoire de la densification doit être mobilisé – élévation, reconstruction, rénovation, réhabilitation, etc. – y compris les solutions dites « douces » consistant à intensifier l'usage de l'existant. Par ailleurs, la densification doit s'articuler avec un développement cohérent du réseau de transports en commun.

AFFRONTER LA CRISE DU LOGEMENT POUR REPONDRE A L'URGENCE SOCIALE

La crise du logement s'exprime avec une ampleur singulière à Marseille, dans une ville où le mal-logement demeure prégnant et où le drame de la rue d'Aubagne résonne auprès des habitants. Le chantier de la rénovation à Marseille, qui concerne tant des grands ensembles en difficulté que des petits collectifs dégradés, reste immense et éminemment complexe malgré la progressive structuration de l'action publique depuis 2018.

Massifier la rénovation dans le centre-ville suppose de poser la question de sa « reconstruction » et de trouver un modèle économique permettant d'attirer l'investissement privé afin d'industrialiser les opérations. Pour les grands ensembles, répondre à la problématique demande une action soutenue et continue en exploitant l'ensemble des leviers à disposition des acteurs locaux. La rénovation offre ainsi une opportunité de remobiliser une partie des 37 500 logements vacants que compte la ville. Cette stratégie de lutte contre l'habitat dégradé doit, en outre, s'articuler avec un renforcement des dispositifs existants destinés à réguler l'état du bâti comme le permis de louer.

Alors que les tensions locatives s'intensifient à Marseille et que le parcours résidentiel semble bloqué – engorgement du parc social, difficultés d'accès au logement dans le marché libre, raréfaction de la primo-accession – la relance de la production de logements aux niveaux fixés par le Plan Local de l'Habitat (4 500 logements par an dont 2 300 logements abordables) est indispensable. Cela suppose d'affirmer et de mener une véritable stratégie d'aménagement mais également d'explorer des évolutions législatives pour faciliter l'obtention des permis de construire.

REDUIRE LES FRACTURES TERRITORIALES

Marseille reste traversée par de profondes fractures socio-spatiales avec un clivage Nord-Sud structurant et un centre-ville particulièrement paupérisé. A une échelle plus large, les fractures territoriales sont d'autant plus fortes dans une métropole étalée et multipolaire, issue de l'agrégation de plusieurs intercommunalités, avec une ville-centre qui concentre paradoxalement toutes les difficultés socio-économiques. Pour lutter contre cette fragmentation, le développement d'un réseau de transport en commun plus dense et plus inclusif reste le vecteur principal.

Dans une métropole vaste, marquée par un éloignement des bassins de vie et d'emploi, la dépendance à la voiture, la force de l'autosolisme et des phénomènes massifs de congestion routière, un projet de Service Express Régional Métropolitain (SERM) ambitieux doit être concrétisé supposant des liaisons capacitaires et cadencées, une desserte des coeurs urbains et des zones d'activité et une approche transversale (billetique unique, information, accessibilité, etc.). Dans cette perspective, l'ampleur des besoins budgétaires appelle à réviser le modèle de financement des mobilités en remobilisant l'outil tarifaire et en élévant la part de contribution des usagers pour dégager des capacités d'investissement.

Par ailleurs, contre les fractures résidentielles, plusieurs priorités ont été identifiées. D'abord, il convient de rééquilibrer l'offre de logement social tant à l'échelle métropolitaine entre les communes, qu'entre les arrondissements de Marseille. Il convient également de désenclaver durablement les quartiers en difficulté en améliorant leur desserte interne, en réintroduisant de la marchabilité et des services de proximité, etc. Enfin, dans les quartiers les plus attractifs, des quotas ciblés pourraient être mis en place sur les meublés de tourisme afin de concilier activité touristique et offre de logement longue durée.

FACILITER LA MOBILITE DES ACTIFS

Afin de décarboner les trajets domicile-travail et faciliter l'accès à l'emploi, le développement de solutions attractives de mobilité alternative à la voiture est nécessaire. La mise en place de voies réservées aux transports collectifs a permis des progrès considérables au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence, un modèle qu'il convient de répliquer sur les corridors domicile-travail encore sous-dotés, en particulier vers le complexe de Fos-Berre. Face au potentiel de création d'emplois dans le bassin industrielo-portuaire, il apparaît crucial de mieux connecter ces zones d'activité en élévant le niveau de service pour répondre à la diversité des besoins des actifs et de connecter directement cette zone au Nord de Marseille pour offrir des opportunités aux habitants et répondre au besoin de main d'œuvre. Le renforcement de l'offre de mobilité suppose également un meilleur ciblage tarifaire et de lutter contre la fraude pour dégager des marges budgétaires. Enfin, le covoiturage offre également l'opportunité de réduire les phénomènes de congestion routière en luttant contre l'autosolisme, ce qui suppose d'impliquer davantage les grands employeurs du territoire.

AMELIORER LA QUALITE DE VIE DANS L'ESPACE URBAIN

Alors que la qualité de vie dans l'urbain est devenue un critère central de l'attractivité des villes, Marseille fait face à de nombreux défis – place de la voiture, minéralité, îlots de chaleur, etc. – mais présente aussi des atouts indéniables : proximité de la mer et d'espaces naturels exceptionnels, climat méditerranéen, etc. Une réflexion sur la « ville du dehors » est aujourd'hui indispensable pour préserver le désir de ville à Marseille. Construire une ville plus accueillante et résiliente suppose de repenser notre rapport à l'espace public pour évoluer vers une « ville relationnelle ».

Dans cette perspective, il convient de renforcer la résilience urbaine et d'améliorer la vivabilité dans une ville qui devra faire face à un climat comparable à celui d'Oran d'ici 2050. Marseille reste également confrontée à l'omniprésence de la voiture dans l'espace public – impliquant des nuisances sonores,

des conséquences sanitaires, du stress, etc. – ce qui appelle à son apaisement. Enfin, les friches, les toits et les pieds d'immeuble, offrent autant d'espaces à adapter pour orienter leur usage vers des espaces relationnels, hybrides et partagés.

ADAPTER LA GOUVERNANCE AUX DEFIS TERRITORIAUX

Plusieurs pistes de réformes ont été identifiées pour une meilleure prise en charge des défis territoriaux. Sur le plan des mobilités, un syndicat mixte des transports métropolitains sur le modèle des autres métropoles françaises apparaît indispensable. Pour susciter un choc d'offre dans les transports publics marseillais, le réseau pourrait également voir certaines lignes être ouvertes à la concurrence suivant le mouvement en cours dans le secteur du rail. Sur le plan du logement, les collectivités doivent rationaliser et renforcer leurs outils d'aménagement pour accélérer la production de nouveaux logements à Marseille.



Panorama des 30 propositions

LA DENSIFICATION COMME LEVIER DU RENOUVEAU URBAIN

PROPOSITION 1

Produire 4 500 logements par an en mettant en œuvre une véritable stratégie de densification

PROPOSITION 2

Mobiliser l'ensemble des leviers réglementaires et fiscaux pour densifier la ville

PROPOSITION 3

Exploiter les leviers de la densification douce : mobiliser 1 500 logements sous-occupés d'ici 2032 en favorisant la mixité intergénérationnelle et encourager la micropromotion

PROPOSITION 4

Intensifier l'usage de l'existant en permettant la réutilisation des pieds d'immeuble

PROPOSITION 5

Densifier le réseau de transports en périphérie et sortir du « tout Saint-Charles »

AFFRONTER LA CRISE DU LOGEMENT POUR RÉPONDRE À L'URGENCE SOCIALE

PROPOSITION 6

Assouplir les contraintes patrimoniales dans le centre-ville pour attirer l'investissement privé

PROPOSITION 7

Mobiliser les meublés touristiques au service de la rénovation du centre-ville

PROPOSITION 8

Affirmer une stratégie pour le traitement des grandes copropriétés dégradées : mobiliser la SPLA-IN et l'ensemble des outils à la main des collectivités

PROPOSITION 9

Responsabiliser la chaîne du logement et mettre en place des diagnostics structurels obligatoires des immeubles collectifs

PROPOSITION 10

Créer des conditions favorables pour accélérer la production de logements accessibles

PROPOSITION 11

Agir sur la sous-occupation pour optimiser l'utilisation du parc social en mettant en place une plateforme d'échange inter-bailleurs

RÉDUIRE LES FACTURES TERRITORIALES

PROPOSITION 12

Concrétiser et accélérer le service express régional métropolitain (SERM) en exploitant le potentiel du ferroviaire pour connecter efficacement une métropole multipolaire

PROPOSITION 13

Réformer le modèle de financement des mobilités pour concrétiser un projet de SERM ambitieux en élevant la contribution des usagers

PROPOSITION 14

Rééquilibrer l'offre de logement social à l'échelle métropolitaine comme communale

PROPOSITION 15

Désenclaver durablement les quartiers en difficulté et améliorer la desserte interne des quartiers nord

PROPOSITION 16

Mettre en place des quotas ciblés sur les meublés de tourisme afin de concilier activité touristique et offre de logement longue durée

FACILITER LA MOBILITÉ DES ACTIFS

PROPOSITION 17

Renforcer l'efficacité et le financement des transports collectifs en revenant sur la gratuité partielle et en luttant efficacement contre la fraude

PROPOSITION 18

Accélérer le déploiement des voies réservées aux transports en commun (VRTC) sur les axes domicile-travail

PROPOSITION 19

Encourager le covoiturage pour désengorger les corridors domicile-travail par la mobilisation des grands employeurs du territoire

PROPOSITION 20

Tripler la longueur du réseau cyclable en aménageant 220 km d'installations cyclables à Marseille

PROPOSITION 21

Mieux connecter Marseille au bassin économique de Fos-Berre et désenclaver les quartiers nord

PROPOSITION 22

Reconnecter Marseille à l'Aéroport Marseille Provence en créant une ligne de bus supplémentaire reliant l'aéroport au Vieux-Port

AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE DANS L'ESPACE URBAIN

PROPOSITION 23

Construire des espaces publics accueillants et apaisés en réduisant la place dédiée à la voiture

PROPOSITION 24

Réduire la vulnérabilité de Marseille aux aléas climatiques en doublant la surface d'espaces verts et en mobilisant davantage la ressource en eau

PROPOSITION 25

Multiplier les « mètres carrés relationnels » dans l'espace urbain

PROPOSITION 26

Faire du littoral marseillais un atout majeur d'attractivité par la conception d'espaces publics innovants

ADAPTER LA GOUVERNANCE AUX DÉFIS TERRITORIAUX

PROPOSITION 27

Mettre en place un syndicat mixte des transports sur le périmètre de la Métropole

PROPOSITION 28

Un choc d'offre dans les transports publics marseillais : ouvrir des lignes à la concurrence pour augmenter la fréquence et les amplitudes horaires

PROPOSITION 29

Doter le territoire d'aménageurs performants aux côtés d'Euroméditerranée

PROPOSITION 30

Doter la métropole d'un opérateur foncier local pour une meilleure prise en compte des enjeux marseillais

Sommaire

PANORAMA DES 30 PROPOSITIONS 16

INTRODUCTION

Un territoire dynamique aux fragilités structurelles 21

DIAGNOSTIC

Logement, mobilité, espaces publics : des défis singuliers à Marseille 27

PRIORITÉ 1

La densification comme levier du renouveau urbain 54

PRIORITÉ 2

Affronter la crise du logement pour répondre à l'urgence sociale 70

PRIORITÉ 3

Réduire les fractures territoriales 84

PRIORITÉ 4

Faciliter la mobilité des actifs 98

PRIORITÉ 5

Améliorer la qualité de vie dans l'espace urbain 112

PRIORITÉ 6

Adapter la gouvernance aux défis territoriaux 122

ENQUÊTE

Principaux enseignements : la mobilité 134

Principaux enseignements : le logement 136

Les résultats : la mobilité 138

Les résultats : le logement 146

Les résultats : les espaces publics 154



Introduction



Un territoire dynamique aux fragilités structurelles

Deux fois et demie plus étendue que Paris, Marseille présente plusieurs spécificités morphologiques. Bordée par la mer et encerclée par des massifs qui structurent son territoire, la ville se trouve géographiquement coupée de son arrière-pays par ses collines, ce qui oriente son développement vers la mer. Bénéficiant d'une façade maritime longue de 57 kilomètres qui s'étend de l'Estaque jusqu'aux Calanques, le territoire marseillais abrite un patrimoine naturel remarquable, comprenant des sites emblématiques tels que le Parc national des Calanques et des zones protégées classées Natura 2000, comme l'archipel du Frioul. Sa spécificité tient également à une mosaïque de 111 quartiers, autant d'agrégrats de noyaux villageois dotés d'une forte identité et qui composent un tissu urbain singulier.

UNE ÉCONOMIE DIVERSIFIÉE, UN TERRITOIRE DYNAMIQUE

Capitale économique française de l'arc méditerranéen, l'attractivité de Marseille et de sa métropole repose sur plusieurs facteurs. La ville joue d'abord un rôle d'interface entre l'Europe, la Méditerranée et l'Afrique grâce à des infrastructures majeures comme le Grand Port Maritime de Marseille (premier port de commerce français) ou l'Aéroport Marseille-Provence (deuxième aéroport régional en France). Le territoire métropolitain accueille également un tissu d'entreprises riche ainsi qu'un pôle universitaire et d'innovation majeur avec Aix-Marseille Université, première université francophone au monde et deuxième pôle de recherche publique après Paris.

L'économie marseillaise repose sur des activités tertiaires prédominantes, la sphère présentielle ayant connu une croissance importante jusqu'à représenter les trois quarts de l'emploi aujourd'hui, soit une proportion bien plus importante que d'autres grandes villes comme Paris (64%) ou Lyon (66%)¹. La croissance de la

sphère présentielle est notamment tirée par l'essor du tourisme. Cette attractivité s'appuie tant sur son dynamisme culturel – capitale européenne de la culture en 2013, MUCEM, etc. – que sur l'accueil de grands événements – Jeux Olympiques de Paris 2024 – ou que sur ses infrastructures de conférences – Palais du Pharo, centres de congrès, etc.

Sur le périmètre communal, la sphère productive a connu un déclin historique particulièrement important. Marseille est d'ailleurs la ville-centre des grandes métropoles où l'emploi productif a le plus décliné en enregistrant une chute de 20 points entre 1975 et 2017. Délocalisant leurs activités hors du périmètre communal, les entreprises ont été progressivement attirées par les nouvelles zones d'activité économiques développées en périphérie. Ainsi, au-delà de la commune, la métropole Aix-Marseille-Provence accueille des activités industrielles diversifiées – métallurgie, raffinage, matériels de transports, chimie, etc. – se concentrant sur le golfe de Fos-sur-Mer, ainsi que sur le pourtour de l'étang de Berre.

1. Insee, « Dossier complet – Marseille », 2024.

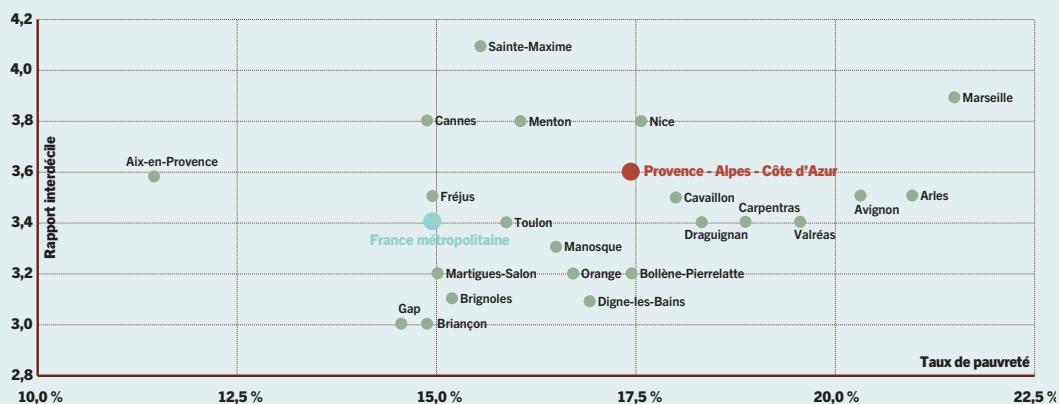
DES FRAGILITÉS SOCIALES IMPORTANTES EN COMPARAISON DES AUTRES MÉTROPOLES FRANÇAISES

Depuis 2014 et la création de la Métropole, Marseille est le centre d'une aire urbaine polycentrique comptant plus de 1,85 million d'habitants. Si la population marseillaise a fortement décliné entre les années 70 et 90, la ville connaît un léger regain démographique depuis les années 2000 – environ +0,2% entre 2015 et 2021 – qui reste relativement inférieur aux autres métropoles (hors Paris). Ce taux est principalement porté par un solde naturel positif : +0,6% entre 2015 et 2021. Son déficit migratoire (-0,4%) profite en outre aux territoires voisins : les populations tendent à s'éloigner de ce grand centre urbain, un desserrement interne à la métropole qui profite notamment au Pays salonais, au Pays de Martigues, au Pays d'Aubagne et de l'Etoile ou à Istres Ouest-Provence. De la même façon, les territoires environnants d'Aix et Marseille (bassins Est et Ouest de Marseille Provence, Pays d'Aix Nord et Sud) profitent de ces migrations résidentielles².

Ce tableau révèle ainsi une faible attractivité résidentielle de la ville-centre.

Marseille fait par ailleurs face à de nombreuses fragilités sociales et constitue l'une des villes françaises les plus inégalitaires. Comme la plupart des agglomérations du littoral méditerranéen, elle se caractérise par un revenu médian moins important que la moyenne nationale. Sa zone d'emploi concentre le taux de pauvreté le plus important de la région PACA, s'élevant à 21,5% contre 11% dans celle d'Aix-en-Provence ou 17,5% dans celle de Nice ; tandis que Marseille connaît également le deuxième rapport interdécile³ le plus élevé (3,9) derrière Sainte-Maxime⁴. Sur le plan de sur le plan de l'emploi, le chômage a connu une baisse notable par rapport à 2015 passant de 12,4% à 9,9% en 2024, soit un taux équivalent à Toulouse (10,3%) ou Nice (9,8%). Toutefois, il touche particulièrement les plus jeunes avec 27% de taux de chômage chez les 15-24 ans en 2021, un taux bien supérieur aux autres grandes villes comme Paris (18%), Lyon (19%) ou Toulouse (23%).

TAUX DE PAUVRETÉ ET RAPPORT INTERDÉCILE PAR ZONE D'EMPLOI DANS LA RÉGION PACA EN 2021



Source : Insee, DGFiP, CNAF, CNAV, CCMSA – Fichier localisé social et fiscal (Filosofi) 2021 – Traitement Carif-Oref PACA.

Toujours selon l'Insee, Marseille se caractérise également par une proportion de cadres et de professions intellectuelles supérieures plus faible que les autres grandes villes françaises : parmi la population de 25 à 54 ans, on en compte moins de 18%, bien loin de Paris (48%) de Lyon (38%), de Bordeaux (33%) ou Toulouse (32%). Sur le plan de la qualification, on compte plus de 23% de personnes sans diplôme parmi la population non scolarisée, un taux deux fois plus élevé que la proportion à Paris (12%), Lyon (13%) ou Toulouse (12,5%). De même, on compte presque trois fois moins de hauts diplômés (bac+5) à Marseille (14%) qu'à Paris (41%) et deux fois moins qu'à Lyon (31%) ou Bordeaux (29%).

DES DISPARITÉS TERRITORIALES PERSISTANTES À L'ÉCHELLE DE LA COMMUNE

Ces fragilités sociales dessinent une géographie marquée par de profondes inégalités territoriales. Contrairement aux autres métropoles françaises, Marseille n'a globalement pas connu un processus de gentrification du centre-ville. Le développement de l'automobile et le prix attractif du foncier ont conduit historiquement les classes moyennes et aisées à s'installer dans la périphérie induisant une forte paupérisation d'une partie du centre-ville et le développement des quartiers populaires. Ainsi, les inégalités se traduisent par des poches de pauvreté importantes et par un phénomène de « ghettoïsation ».

La répartition des logements sociaux témoigne des fractures territoriales et de la persistance d'une inégalité Nord-Sud. Près de 45% du parc

du 15e arrondissement renvoie à du logement social, ce qui équivaut à 16% du parc social de l'ensemble de la ville. De l'autre côté du spectre, le 6e en compte seulement 4,6%. Le dernier rapport de l'Observatoire des inégalités recensait ainsi plus de 200 000 personnes vivant sous le seuil de pauvreté avec des poches de pauvreté particulièrement importantes localisées dans certains arrondissements : trois arrondissements ont un taux de pauvreté supérieur à 40% tandis que le 3e arrondissement est le plus pauvre de France métropolitaine (52%)⁵. Ainsi, selon les contours de 2024 des Quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), un habitant sur trois vit dans un QPV à Marseille tandis que la ville concentre à elle seule 45% de la population régionale vivant en QPV (quand sa taille démographique équivaut à 17% de celle de la région)⁶.

Une étude de l'Insee sur les QPV de région PACA révèle que ces quartiers accueillent une part de non-diplômés particulièrement importante (46% dans les QPV de PACA) et se caractérisent par un taux d'emploi (43% des 15-64 ans) bien inférieur à leur environnement urbain⁷. Ces fragilités sociales tendent même à s'accentuer en lien avec les migrations résidentielles⁸ : en 2015, les QPV de la métropole enregistraient un solde migratoire de -2%, avec des taux d'entrée très faibles et taux de sortants essentiellement composés de jeunes (adultes 26-35 ans) et d'actifs en emploi dont le niveau de vie est supérieur aux nouveaux arrivants, alimentant un cercle vicieux d'appauvrissement.

2. Insee, « Métropole Aix-Marseille Provence – Habiter autrement et toujours plus loin ? », *Insee Analyses PACA*, n°32, 2016.

3. Rapport entre le premier et le neuvième décile de revenus.

4. Dispositif régional d'observation sociale PACA, « Baromètre social », 2024.

5. Observatoire des inégalités, « Rapport annuel sur la pauvreté en France », Décembre 2024.

6. Insee, « 539 000 personnes vivent dans l'un des 135 quartiers prioritaires de la politique de la ville redéfinis en 2024 », *Insee Flash PACA*, n°106, 2024.

7. Ibid.

8. Insee, « Ceux qui s'installent sont plus pauvres que ceux qui partent », *Insee Analyses PACA*, n°96, 2021.

UN CADRE DE GOUVERNANCE COMPLEXE

Marseille concentre l'essentiel des centres de décision en tant que capitale régionale, siège de la Métropole, de la préfecture, des conseils départemental et régional. Toutefois, cas atypique, la ville-centre de la métropole est également celle qui concentre les difficultés économiques, sociales, urbaines et budgétaires au milieu d'un territoire métropolitain dynamique et riche concentrant environ 253 zones d'activité.

Une ville comme Aix-en-Provence, territoire ayant profité de l'implantation d'un tertiaire supérieur ainsi que des activités universitaires et de recherche, a ainsi longuement rejeté toute forme d'intercommunalité contraignante. Sur les pourtours de l'étang de Berre, Istres et Miramas ont connu une ascension économique similaire *via* les activités industrielo-portuaires du complexe de Fos. Selon la Direction générale des collectivités locales (DGCL), le potentiel fiscal⁹ par habitant de l'agglomération nouvelle Ouest Provence était ainsi en 2013, cinq fois plus élevé (2 212€) que celui de l'intercommunalité marseillaise (412€).

Face au refus d'unification fiscale, la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence a finalement été imposée par l'Etat en janvier 2014 *via* la loi MAPTAM, unifiant six EPCI hétérogènes rendant la mutualisation et la collaboration plus complexes. En effet, plusieurs entraves pèsent sur la gouvernance métropolitaine : étendue du territoire, caractère polycentrique avec plusieurs centres éloignés les uns des autres (Marseille, Aix, Martigues, Vitrolles, Aubagne), discontinuité du tissu urbain, oppositions politiques, persistance d'intérêts locaux divergents, etc. Face à l'inca-

pacité à faire émerger un sentiment de bien commun, l'organisation métropolitaine a conduit à la représentation des 92 communes au sein du Conseil métropolitain et à une sous-pondération de Marseille qui ne détient que 102 sièges sur les 240.

De plus, faute de stratégie de convergence financière, les territoires plus riches ont été les premiers bénéficiaires de l'intégration métropolitaine, confortant les inégalités territoriales et les poches de pauvreté dans la métropole. Ainsi le revenu moyen des 10% les plus riches est 8,4 fois supérieur à celui des 10% les moins dotés. Construite sur une promesse de résorption des déséquilibres, la Métropole n'a donc qu'imparfaitement rempli ses objectifs conduisant l'Etat à appeler à une refonte de son fonctionnement.

Dès son annonce, le financement du plan « Marseille en Grand » a ainsi été conditionné au règlement des problèmes de gouvernance et d'organisation de la Métropole¹⁰. Pour ce faire, le législateur prévoyait trois évolutions nécessaires : la simplification de la gouvernance, la clarification des compétences entre les communes et la Métropole et la révision des relations financières. Une nouvelle architecture institutionnelle a ainsi été mise sur pied dans le cadre de la loi 3DS articulée autour de trois axes majeurs¹¹ : la suppression des conseils de territoire, la redescente de certaines compétences de proximité aux communes membres et le renvoi de la redéfinition des relations financières à une commission locale d'évaluation des charges transférées.

9. *Le potentiel fiscal est un indicateur permettant d'apprécier la capacité d'une collectivité à générer des recettes fiscales indépendamment des taux d'imposition réellement appliqués.*

10. Discours du Président de la République, « Marseille en Grand » au Palais du Pharo, le 2 septembre 2021.

11. Article 181 de la loi 3DS, du 22 février 2022.





Logement, mobilité, espace public : des défis singuliers à Marseille

LA CRISE DU LOGEMENT FACE AU DOUBLE DÉFI DE LA PRODUCTION ET DE LA RÉNOVATION

Marseille fait face à une crise du logement polymorphe. Entre déficit chronique de production, parcours résidentiel grippé et habitat indigne présent dans des proportions inégalées, une réponse complète et durable est nécessaire. Le contexte national de ralentissement de la production et la faible culture de l'aménagement qui caractérise la ville complexifient encore l'équation.

Faire face à une offre de logement déficitaire

L'effet conjugué du desserrement des ménages¹², de l'augmentation de la population marseillaise ainsi que des destructions liées au traitement des logements dégradés

crée un déséquilibre entre demande de logements et offre disponible. Le marché locatif immobilier connaît ainsi des tensions qui tendent à s'accroître avec les difficultés rencontrées dans le secteur de la construction. Si un objectif de production annuelle de 4 500 logements neufs à Marseille pour la période 2023-2028 a été inscrit dans le Plan Local de l'Habitat (PLH) métropolitain, ce seuil peine à être atteint. Selon les services de la Ville de Marseille, en 2024, seuls 3 350 logements ont été autorisés dont 39% de logements locatifs sociaux (LLS) tandis que la moyenne observée entre 2020 et 2024 s'établit à 2 900 logements autorisés par an. Ce faible niveau de construction observé ces dernières années questionne la capacité du territoire marseillais à répondre aux besoins croissants en matière d'habitat.

NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS PAR ANNÉE DANS LA COMMUNE DE MARSEILLE (2015 – 2024)

Année	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de logements	2 048	2 226	4 009	3 432	2 777

Année	2015	2016	2017	2018	2019
Nombre de logements	5 524	6 630	4 767	5 113	3 736

Source : Observatoire Habitat – Métropole Aix-Marseille-Provence

12. Phénomène de baisse du nombre de personnes par ménage.

Faute de création de foncier, une part importante de la production est concentrée sur le périmètre d'Euroméditerranée – environ 400 à 500 logements construits par an soit 10 à 20% de la production totale – alors que le secteur ne couvre que 3% de la surface urbaine de Marseille. En outre, depuis 10 ans, les arrondissements les plus dynamiques en matière de logements autorisés renvoient aux quartiers périphériques dont par ordre d'importance, le 13e (14,5% des logements autorisés sur la période), le 15e (11%), le 9e (10%) et le 10e (10%). Cette répartition spatiale de l'effort de pro-

duction s'explique par la présence de réserves foncières plus importantes et moins coûteuses ainsi que la prise d'importance de quelques programmes d'aménagement. Selon l'Agam, en 2019, 57% des logements étaient produits dans le cadre d'opérations de plus de 100 logements, une part en augmentation depuis 2010¹³. Dès lors, le coup d'arrêt qu'ont connu certaines zones d'aménagement concerté (ZAC) a également contribué à l'étiollement de la dynamique de construction.

NOMBRE DE LOGEMENTS AUTORISÉS PAR ARRONDISSEMENT DANS LA COMMUNE DE MARSEILLE EN 2024

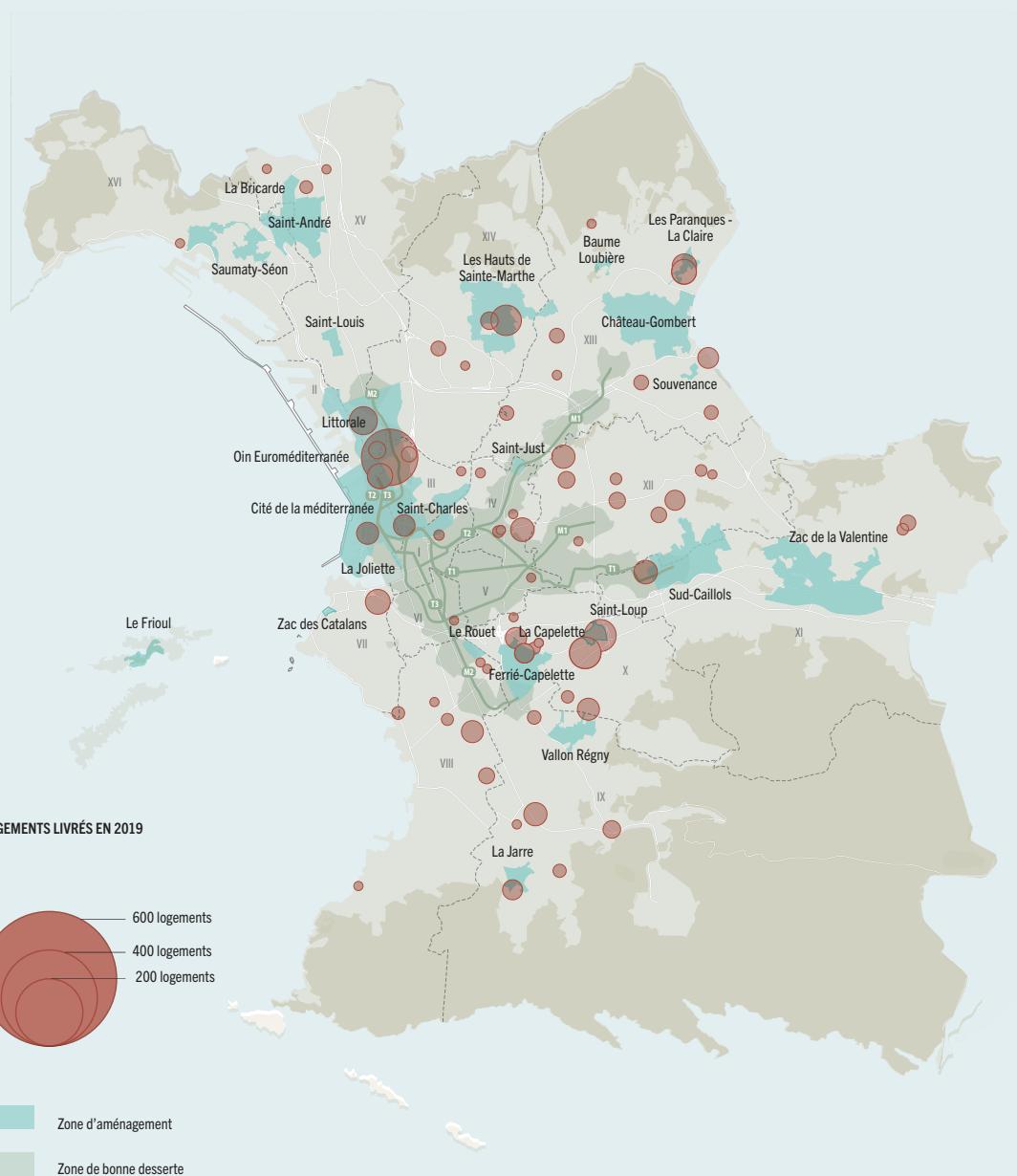
1 ^{er}	2 ^e	3 ^e	4 ^e	5 ^e	6 ^e	7 ^e	8 ^e	9 ^e	10 ^e
311	1 438	1 981	2 007	1 501	973	756	3 409	4 117	3 983
0,7%	3,6%	5%	5%	3,7%	2,4%	1,9%	8,5%	10,2%	9,9%

11 ^e	12 ^e	13 ^e	14 ^e	15 ^e	16 ^e
2 699	3 491	5 819	2 486	4 446	637
6,7%	8,7%	14,5%	6,2%	11,1%	1,6%

Source : Observatoire Habitat – Métropole Aix-Marseille-Provence

13. Agam, « Logements livrés Marseille 2019 un changement de cap ? », Observatoire des dynamiques immobilières, Février 2021

LOGEMENTS LIVRÉS EN 2019



Source : Agam, 2019.

CRISE NATIONALE DU LOGEMENT : LES DÉTERMINANTS

Les difficultés rencontrées pour créer du logement à Marseille s'inscrivent dans un contexte national d'effondrement du secteur de la construction. Entre 2022 et 2024, les volumes de la construction neuve ont drastiquement baissé : -24% de permis de construire, -22% de mises en chantier et -30% de mises en vente de logements¹⁴.

Des causes de court comme de long termes sont à l'origine de cette situation critique. A long terme, on observe une chute de la rentabilité des investissements locatifs causée par des prix de l'immobilier augmentant bien plus vite que les loyers. Cette décorrélation, qui s'observe à compter des années 2010, s'explique par la mise en place de taux très bas par les banques centrales pour soutenir la croissance économique en temps de crise. Les loyers, eux, ont globalement suivi le rythme de progression des revenus des ménages. En parallèle, les besoins en logements ne cessent d'augmenter en lien avec l'augmentation de la population

française et le desserrement des ménages.

A plus court et moyen termes, plusieurs raisons accentuent cette tendance pesant également sur le contexte marseillais :

- une inflation législative et réglementaire qui pèse sur la construction : loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (SRU), dispositif zéro artificialisation nette (ZAN), Réglementation environnementale 2020, etc.
- une pression financière accrue sur les bailleurs sociaux et privés
- une réduction du loyer de solidarité en compensation de la baisse des APL
- un relèvement du taux de TVA sur les opérations de logement social de 5,5 à 10%
- l'arrêt du dispositif Pinel¹⁵
- une hausse des coûts de construction depuis 2022 du fait de matériaux (acier, cuivre, béton, verre)
- une hausse des taux d'intérêt à compter de 2022 (de 1 à environ 4%) qui, malgré une baisse continue depuis, ne sont toujours pas revenus à leurs niveaux pré-crise.

Un déficit de logements sociaux

Au regard des caractéristiques de la population locataire marseillaise dont 39% vivent sous le seuil de pauvreté, les besoins en matière de logement social sont conséquents. Trois quarts des ménages marseillais peuvent légalement prétendre à un logement social alors même que la part de résidents dans le social n'atteint que 19%¹⁶. En comparaison, ce taux s'élevait à 27% à Lille pour des taux de pauvreté similaires. De ce fait, une forte pression s'exerce sur ce parc locatif avec 45 000 demandes en

attente en 2023 à Marseille, contre 39 000 en 2019. Une situation d'autant plus critique que la construction de logements sociaux est en chute ces dernières années. Selon la Fondation pour le Logement des Défavorisés, parmi les grandes villes, Marseille fait partie des plus mauvais élèves en matière de production¹⁷. A la fin de l'année 2024, Marseille n'atteignait que 41% de l'objectif de 5 234 logements sociaux établi pour la période 2023-2025 dans le contrat de mixité sociale (CMS), impliquant la réalisation de 3 074 logements locatifs sociaux (LLS) en 2025 pour atteindre le seuil.

14. Fédération des promoteurs immobiliers, « Les chiffres de la promotion privée au 4e trimestre 2024 et bilan annuel », 2024.

15. Dispositif d'exonération d'impôt sur les investissements dans les logements neufs destinés à la location sous certains critères.

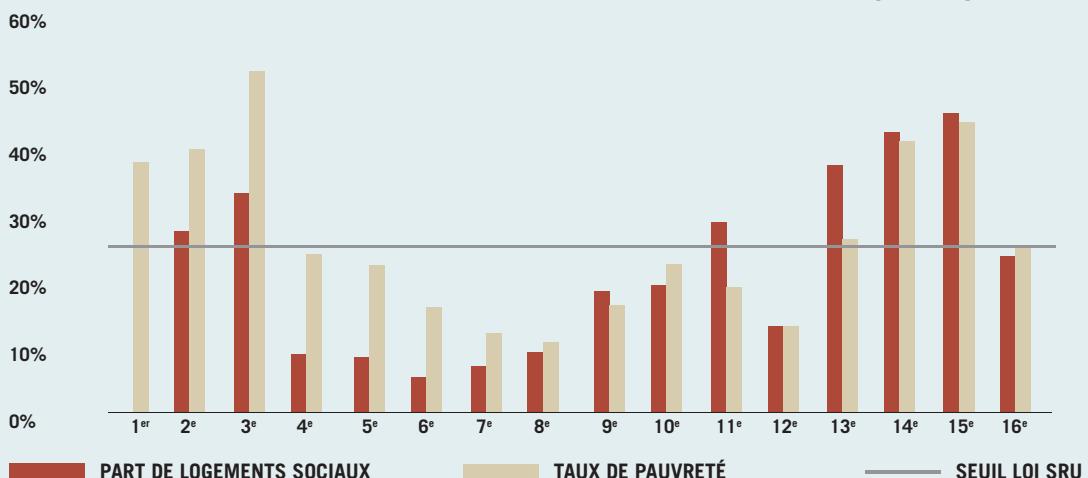
16. Ville de Marseille, « Les rendez-vous annuels du logement », Novembre 2023.

17. Fondation Abbé Pierre, « 29e rapport sur l'état du mal-logement en France », 2024.

Cette offre de logement déficitaire – tant dans le parc social que dans le marché libre – entretiennent des tensions économiques et sociales profondes : envolée des prix, tensions locatives, difficultés à loger les jeunes actifs et les étudiants, difficultés à reloger, etc. De plus, comme le note la Cour des comptes dans son évaluation du plan « Marseille en Grand » publié en octobre 2024, une « absence de réflexion demeure sur la ségrégation résidentielle » dans une ville marquée par une forte

polarisation sociale de ses arrondissements¹⁸. Le volet logement se limite aux désordres les plus urgents en matière d'habitat sans amorcer une réflexion globale sur les enjeux de production de logements sociaux et de mixité sociale. La ville reste pourtant marquée par une répartition très inégale des logements sociaux avec plus de la moitié des logements SRU qui se concentrent dans quatre arrondissements : les 11e, 13e, 14e et 15e.

PART DES LOGEMENTS SOCIAUX ET TAUX DE PAUVRETÉ PAR ARRONDISSEMENT À MARSEILLE (2021)



Source : Cour des comptes d'après les données de la Ville de Marseille (taux SRU au 1er janvier 2021) et de l'Insee (taux de pauvreté 2021)

Il convient toutefois de préciser que Marseille porte un effort de production plus important que le reste de la Métropole relativement à sa population : les 1 315 agréments comptabilisés en 2024 à Marseille représentent plus de 55% de la production métropolitaine alors que la commune ne pèse que 45% de la population. Le taux de logements sociaux oscille entre 1%

et plus de 40% dans la Métropole, avec les six principales villes qui regroupent les trois quarts de l'offre (Marseille, Aix-en-Provence, Salon-de-Provence, Martigues, Istres, Aubagne). Seules 9 communes dépassent le taux de 25% de logements sociaux et 62 sont engagées dans des objectifs de rattrapage de la loi SRU.

18. Cour des comptes, « Marseille en Grand, Un premier bilan de la mise en œuvre du plan (2021-2023) », Octobre 2024.

**TAUX DE LOGEMENT SOCIAL AU TITRE DE LA LOI SRU
DANS LES COMMUNES DE LA MÉTROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE DE PLUS DE 20 000 HABITANTS**

Commune	Nombre d'habitants	Taux SRU (2024)
Marseille	879 000	21,8
Aix-en-Provence	150 600	21,3
Martigues	49 100	32
Aubagne	47 700	27,4
Salon-de-Provence	45 300	24,3
Istres	45 200	30,4
La Ciotat	37 400	23
Vitrolles	35 900	31,1
Marignane	33 200	15,5
Miramas	26 800	42,5
Les Pennes-Mirabeau	22 400	9,9
Allauch	21 700	7,5
Gardanne	21 500	25,3
Pertuis	20 200	12,3

Source : Observatoire Habitat – Métropole Aix-Marseille-Provence

**Une faible culture de l'aménagement :
un frein à la construction**

Ces difficultés persistantes à produire du logement résultent en grande partie d'un défaut historique de vision stratégique d'aménagement à Marseille. Plusieurs facteurs peuvent, en effet, expliquer une faible maîtrise urbaine. D'abord, la difficulté à penser une ville extrêmement fragmentée, tant spatialement que politiquement, dont le tissu urbain résulte de l'agrégation d'une centaine de villages. A cette morphologie éclatée s'ajoute un manque chronique de maîtrise foncière publique. Dans une ville où le foncier est particulièrement coûteux et complexe à mobiliser – du fait du relief accidenté, de la pollution des sols, des

conflits d'usage entre port, industrie et habitat ou encore de l'opposition des riverains – les pouvoirs publics locaux n'ont pas constitué de réserves foncières suffisantes pour impulser des politiques d'aménagement ambitieuses. Par conséquent, le développement urbain marseillais s'est fait pour l'essentiel dans le diffus, selon une logique opportuniste. Les promoteurs privés ont agi au gré des opportunités par l'acquisition de petites parcelles éparses au détriment de la cohérence urbanistique globale.

LA RÉNOVATION DU CENTRE URBAIN

Marseille est une ville marquée par l'ancienneté de son bâti : 59% des résidences princi-

pales ont été construites avant 1971 contre 54% à Nice, 46% à Lyon ou 35% à Toulouse. Ainsi, la forte dégradation du patrimoine et le traitement de l'habitat ancien sont des problématiques aiguës particulièrement dans le centre-ville qui concentre les logements les moins chers dans un parc privé souvent mal entretenu ou indigne.

Identifiée comme « grande cause municipale » par la Ville de Marseille, le chantier de lutte contre le mal-logement reste aujourd'hui immense. En 2015, une étude réalisée à la demande du ministère du logement par Christian Nicol chiffrait à 100 000 le nombre d'habitants vivant dans des conditions « présentant un risque pour la santé ou la sécurité »¹⁹. Le rapport en déduisait plus de « 40 000 logements potentiellement indignes », soit plus de 3% du total national, dans le centre-ville et dans les grandes copropriétés dégradées de la périphérie. Plus récemment, dans un rapport de 2020, la chambre régionale des comptes estimait le nombre de logements indignes de cinq à dix fois plus important à Aix-Marseille-Provence que dans les autres métropoles françaises²⁰. Cette problématique du mal-logement se renforce, en outre, avec la hausse des loyers qui constraint les ménages les plus précaires à se reporter sur des logements insalubres.

Cet enjeu de l'habitat dégradé à Marseille renvoie donc à deux familles de problèmes complexes appelant des réponses distinctes. D'une part, sont présents sur l'ensemble du périmètre communal, et en particulier au nord, de nombreux grands ensembles en copropriété présentant de graves dysfonctionnements (La Rose, La Belle de Mai, Kallisté, etc.). D'autre part, le petit habitat privé dégradé qui cor-

respond à un tissu plus diffus de collectifs en mauvais état occupés par les populations les plus précaires. Ce deuxième groupe représente un défi majeur dès lors que les outils d'intervention utilisés pour les grandes copropriétés – financements publics, conventions avec opérateurs HLM, démolition-reconstruction – apparaissent le plus souvent inadaptés.

Les opérations de rénovation en cours

La persistance de l'habitat indigne dans de telles proportions résulte en partie des dysfonctionnements des programmes de rénovation urbaine entrepris jusqu'alors. Dans un rapport publié en 2023, la Chambre régionale des comptes soulignait ainsi le bilan très insuffisant de l'opération « Grand centre-ville » (2010-2018) confiée à la Société Publique Locale d'Equipement et d'Aménagement (SOLEAM) en 2010. Sur les objectifs de 1 400 logements neufs et 2 000 logements améliorés prévus, le plan n'a atteint respectivement que 31 et 14 logements²¹. Les divers problèmes de gouvernance sont identifiés comme la principale raison de son échec : absence de décideur identifié, mainmise des collectivités actionnaires sur la SOLEAM suscitant plusieurs revirements, un manque d'entente avec le niveau étatique, etc.

En 2018, le drame de la rue d'Aubagne a permis une prise de conscience collective de l'urgence humaine et sociale que représente le mal-logement, impulsant une progressive structuration de l'action publique. Face à une politique du logement fragmentée entre plusieurs acteurs et opérateurs – Etat, Métropole, commune à côté desquels toute une série de structures en charge du logement dont l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), Agence

19. Christian Nicol, « *La requalification du parc immobilier privé à Marseille – Rapport à l'attention de la Ministre du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité* », 2015.

20. Chambre régionale des comptes PACA, « *Rapport d'observations définitives – Métropole d'Aix-Marseille-Provence* », 2020.

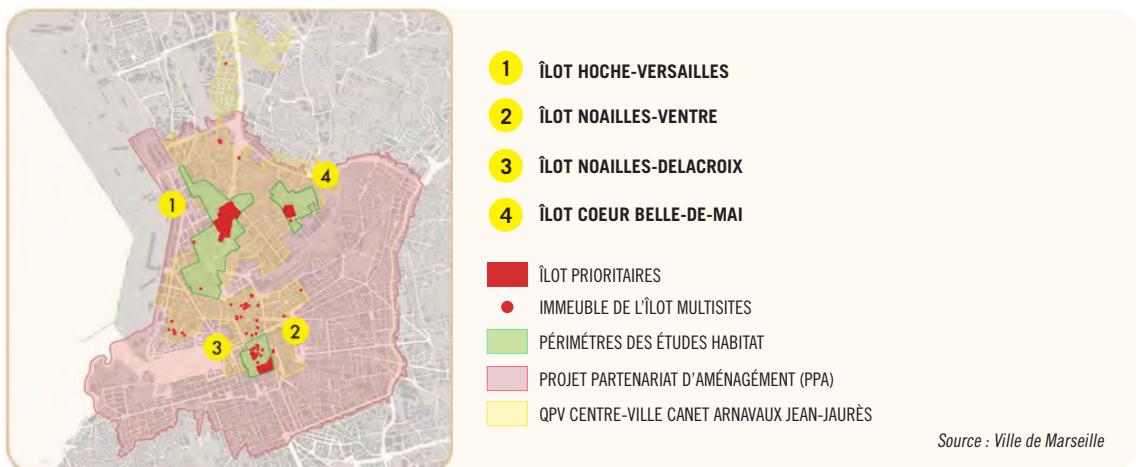
21. Chambre régionale des comptes PACA, « *Société d'économie mixte Marseille Habitat, Rapport d'observations définitives et ses réponses* », 2023.

Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (Anah), Etablissement public foncier (EPF), SOLEAM, etc. – le projet de requalification du centre-ville a été repris en main par l'Etat via le Projet partenarial d'aménagement (PPA) conclu en 2019 avec la Métropole et la Ville.

Le PPA vise un objectif de traitement de 10 000 logements sur 15 ans. Sa mise en œuvre a été confiée à la société publique locale

d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN), créée en juin 2020 pour intervenir sur cinq îlots prioritaires de l'habitat dégradé : Hoche-Versailles, Noailles-Ventre, Noailles-Delacroix, Cœur Belle-de-Mai et un îlot diffus. Les premiers travaux de recyclage urbain ont démarré en octobre 2024 avec la rénovation d'un îlot rue Jean Roque dans le 6e arrondissement. En outre, neuf quartiers prioritaires de la politique de la ville ont fait l'objet d'un

LES ÎLOTS PRIORITAIRES DU PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT (PPA)



accompagnement par l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) pour un budget total de 650 millions d'euros.

Conjointement, une batterie de mesures a également émergé pour lutter contre le mal-logement :

- Un « permis de louer » mis en place en 2019 par la Métropole, instaurant une autorisation préalable pour s'assurer que les logements respectent les normes de décence, de sécurité et de salubrité avant leur mise sur le marché ;
- Un guichet unique de signalement mis en place en 2022 pour les logements dégradés ;
- Une charte du relogement co-signée par la Ville, l'Etat et des associations pour permettre

un accompagnement juridique, administratif et social des personnes évacuées de leur logement à la suite d'une interdiction d'habiter.

Un chantier long et complexe

Toutefois, l'action des pouvoirs publics pour résorber la problématique de l'habitat indigne apparaît encore en deçà des besoins massifs de rénovation à Marseille. Alors que le rapport Nicol de 2015 estimait le nombre de logements indignes à plus de 40 000 rien que sur le périmètre marseillais (près de 9% du parc), le plan métropolitain de lutte contre l'habitat indigne prévoit le traitement prioritaire de 12 000 logements en dix ans sur l'ensemble de

la métropole. De plus, les coûts des rénovations atteignent des sommes conséquentes alors que les capacités budgétaires des pouvoirs publics s'amoindrissent : le rapport de l'Institut Montaigne de novembre 2020 évaluait ainsi le coût moyen d'investissement de la rénovation de 2 000 immeubles et de 20 000 logements sur six ans à une fourchette allant de 341 M€ à 1 600 M€, correspondant à un investissement annuel moyen compris entre 57 M€ et 268 M€²².

En particulier, les petits collectifs dégradés dispersés dans le centre-ville représentent des coûts de réhabilitation extrêmement élevés, pouvant grimper jusqu'à 5 000 euros le mètre carré. Le coût des travaux obligeant à vendre bien au-delà de ce que le marché peut absorber, le privé ne parvient pas à équilibrer les opérations ce qui explique que la rénovation repose aujourd'hui essentiellement sur des fonds publics. Ainsi, si une expertise et un mode opératoire ont progressivement émergé via la SPLA-IN, l'intervention sur le petit habitat privé dégradé reste chirurgicale – les îlots prioritaires identifiés dans le cadre du PAP représentent au total 500 immeubles et 2 500 logements – et la rénovation du centre-ville peine à « s'industrialiser ». Concernant les grands ensembles, la réponse publique apportée est souvent tardive, faite dans l'urgence et ne parvient pas à enrayer une spirale de la dégradation malgré l'enchaînement des plans de sauvegarde et autres outils de traitement depuis plus d'une vingtaine d'années.

REMETTRE EN ROUTE LE PARCOURS RÉSIDENTIEL ET GARANTIR UNE OFFRE DE LOGEMENT AUX ACTIFS

À Marseille, le logement des actifs constitue un enjeu prioritaire, avec des difficultés touchant

toutes les générations : jeunes actifs, ménages à faibles revenus, familles monoparentales, salariés confrontés à des aléas de vie (divorce, perte d'emploi), etc. La capacité à loger les actifs dépend du bon fonctionnement du parcours résidentiel, du logement social jusqu'à l'accession à la propriété en passant par le logement libre. Le logement doit être traité comme un continuum où les dégradations et insuffisances d'un segment se répercutent en cascade sur l'ensemble du marché. Ainsi, le parcours résidentiel est aujourd'hui mis à mal à Marseille avec des difficultés éprouvées sur l'ensemble de la chaîne : engorgement du parc social, inflation des loyers, difficultés croissantes rencontrées par les ménages pour l'accès à la propriété, etc.

Un engorgement du parc social

En premier lieu, le niveau des loyers couplé aux caractéristiques de la population locataire de Marseille, suscite un engorgement du parc social. En janvier 2025, le nombre de demandeurs en attente d'un logement social s'établissait à plus de 52 000 à Marseille, dont 39 000 primo-demandes. A l'échelle départementale, l'Agence nationale de contrôle du logement social estime que moins de 6% des demandes avaient abouti en 2024, soit le plus bas niveau historique. Cette forte tension du parc locatif social à l'échelle communale et départementale, suscite des délais d'attente particulièrement longs et tient à un taux de rotation très faible estimé à 5,8% en 2021. L'inflation des loyers dans le marché libre couplée au déficit d'offre de logement intermédiaire ne fait qu'accentuer cette rétention des locataires dans le parc social.

22. Institut Montaigne, « Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030 », Novembre 2022.

Une inflation des valeurs immobilières

En lien avec un faible niveau de construction et concomitamment au développement de l'attractivité touristique de la ville, les prix de l'immobilier ont connu une dynamique ascendante ces dernières années. Malgré une légère baisse observée en 2024, on relève une hausse globale de près de 9% des valeurs immobilières entre 2021 et 2024 sur le territoire marseillais²³. En outre, la dynamique globale de diminution des prix qu'ont connu la plupart des grandes villes françaises en 2024 est plus légère à Marseille. Si le prix médian par mètre carré a connu une baisse notable à Nantes (-9%), à Lyon (-8,5%), à Bordeaux (-7,5%), il n'a diminué que de 3% à Marseille.

Le manque d'offre pérenne sur le marché locatif

Conjointement à l'augmentation des loyers, les tensions sur le marché locatif sont également corollaires d'un taux de vacance accru à Marseille. En 2024 on recensait 37 500 logements vacants comprenant notamment des logements trop vétustes pour être occupés. Cela signifie qu'un appartement sur douze est inoccupé, un chiffre qui a augmenté de 26% entre 2009 et 2020²⁴. Par ailleurs, plus de 19 000 logements seraient vacants depuis plus de deux ans ce qui équivaut à 4% du parc immobilier²⁵. Les arrondissements les plus touchés par le phénomène sont également les plus touchés par l'habitat indigne : les 1er, 2e et 3e comptent presque 5% de logements vacants depuis plus de deux ans dans leur parc immobilier.

Ces tensions locatives sont également à mettre en regard avec la multiplication des meublés touristiques. Dans un rapport de 2024 produit pour la Ville de Marseille, le Cerema identifiait 12 185 meublés touristiques – ce qui représente 3 à 4 années de production de logement et 2,5% du parc marseillais – dont plus de la moitié est concentrée dans les 1er, 2e, 6e et 7e arrondissements²⁶. L'organisme notait également une « accélération récente du phénomène » puisque les meublés touristiques renvoient en majorité à des biens ayant récemment muté : 40% de ces meublés ont changé de propriétaire après 2020.

Si ces meublés en croissance rapide permettent le développement du secteur touristique²⁷ et favorisent l'investissement immobilier, certaines externalités négatives peuvent survenir localement. La concentration du phénomène dans certains quartiers peut ainsi perturber les équilibres socio-économiques et amplifier les tensions locatives en contribuant à la raréfaction des logements mis sur le marché en résidence permanente, élevant ainsi leur prix à la location et à l'acquisition. En réaction, la municipalité a pris dès 2021 un éventail de mesures pour rééquilibrer l'offre locative vers la longue durée : nécessité de demander un changement d'usage pour les résidences secondaires, principe de compensation²⁸ dans les zones tendues et location de courte durée limitée à 90 jours par an pour les résidences principales.

23. Lokimo, « Point sur le marché de l'immobilier à Marseille au 1er novembre 2024 », Novembre 2024.

24. Insee, « Marseille – Dossier Complet », 2024.

25. Cerema, « Analyse de la vacance des logements de la ville de Marseille », Rapport d'étude, Janvier 2023.

26. Cerema, « Analyse des meublés touristiques et de leurs propriétaires à Marseille en 2023 », Rapport d'étude, Septembre 2024.

27. Une étude Deloitte de 2023 portant sur les retombées économiques des meublés de tourisme à Marseille évaluait ainsi un volume de 860 000 voyageurs, environ 417 M€ de dépenses et 4,2 M€ de recettes fiscales pour la commune.

28. Pour chaque bien transformé en location courte durée, le propriétaire doit mettre à disposition un logement à l'habitation longue durée.

Une difficile accession à la propriété

L'envolée des valeurs immobilières constraint également les opportunités d'acquisition d'un logement pour la plupart des ménages modestes ce qui tend à concentrer la propriété dans les mains des plus aisés dans une ville où trois logements de particuliers sur quatre sont détenus par des ménages multipropriétaires. Dans le centre-ville, ce ratio s'élève à plus de quatre logements sur cinq²⁹. Ainsi, les ménages qui possèdent au moins cinq biens détiennent à eux seuls 57% des logements loués à Marseille.

L'ensemble du parcours résidentiel semble donc grippé, du parc social jusqu'à l'accession à la propriété. Les conditions économiques, le niveau des prix et la raréfaction du logement abordable bloquent la progression des parcours : les sorties du parc social se réduisent et l'accession à la propriété devient une perspective peu probable pour un nombre croissant de locataires.

CHIFFRES CLÉS SUR LE LOGEMENT

- 2 900 logements autorisés par an en moyenne à Marseille entre 2020 et 2024 contre 5 150 entre 2015 et 2019
- 45 000 demandes en attente dans le parc social en 2023
- 40 000 logements potentiellement indignes soit plus de 63% du total départemental et 3% du total national
- Les ménages qui possèdent au moins cinq biens détiennent à eux seuls 57% du parc locatif privé marseillais
- Un appartement sur douze est inoccupé à Marseille et 4% du parc immobilier est vacant depuis plus de deux ans (19 000 logements)

²⁹. Insee, « Marseille : dans le centre ancien, plus de quatre logements du parc privé sur cinq sont détenus par des multipropriétaires », Insee Flash PACA, 2024.

Des retards structurels dans la transition des mobilités

On dénombre au sein de la métropole 1,9 million d'habitants qui réalisent chaque jour 6,5 millions de déplacements dans un territoire atypique par sa superficie. Composée de plusieurs bassins de vie, la métropole se distingue par son caractère polycentrique : les contraintes géographiques inhérentes au territoire, liées à ses massifs et sa façade littorale, empêchent une configuration de réseau en étoile comme dans les autres métropoles françaises. Cette organisation singulière induit plusieurs défis : une dispersion entre lieux de vie et zones d'emploi, la difficulté pour mailler un réseau dense de transport et une dépendance accrue à la voiture pour les déplacements quotidiens.

LES MOBILITÉS MÉTROPOLITAINES : UNE DÉPENDANCE ACCRUE À L'AUTOMOBILE

En tant que plus grande pourvoyeuse d'emplois de la métropole, Marseille polarise de nombreux flux d'actifs entrants et sortants. La balance domicile-travail y est positive : 12 000 actifs non-résidents de plus viennent y travailler quotidiennement par rapport aux résidents travaillant hors de la commune. Si la distance moyenne parcourue par jour est plus restreinte à Marseille – 14,6 km par jour par habitant en moyenne – celle-ci s'élève à 21 km à l'échelle métropolitaine, soit bien plus que celles observées dans la métropole de Bordeaux (16 km) ou en Ile-de-France (18 km)³⁰. Ces données reflètent le degré d'étalement urbain dans la Métropole et l'interdépendance entre différents bassins de vie et d'emploi dispersés et éloignés.

Dans la métropole, 18 des 92 communes regroupent 85% des effectifs salariés privés, tandis que ses pôles d'activité, situés entre Miramas, La Ciotat et Cadarache, sont éloignés les uns des autres³¹. On identifie ainsi trois

principaux corridors de mobilité structurés par des pôles urbains et économiques et qui concentrent à eux seuls 80% des déplacements pendulaires entre Marseille et le territoire métropolitain :

- Entre Marseille et Aix-en-Provence : 29% des déplacements interbassins de la métropole.
- Entre Marseille et Aubagne : 28% des échanges totaux s'effectuent avec le bassin Sud-Est.
- Entre Marseille et Vitrolles : 23% des échanges totaux s'effectuent avec le bassin Est-Etang-de-Berre.

Par conséquent, bien que les déplacements métropolitains (correspondant à une distance parcourue supérieure à 7 km) ne représentent que 10% des déplacements au sein de la métropole, ils comptent pour plus de 60% des distances parcourues³². Entre ces centres, le territoire se compose de lotissements péri-urbains, de villages, de petites villes, d'un mitage de villas plutôt isolées, de zones commerciales et d'activités qui côtoient des espaces protégés et des terres agricoles.

30. Cerema, « L'enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) 2019 – 2020 », Avril 2022.

31. Urssaf PACA, « L'emploi sur le territoire dans la Métropole d'Aix-Marseille-Provence progresse en 2022 », Mai 2023.

32. Métropole Aix-Marseille-Provence, « Enquête mobilité 2019 – 2020 (EMC²) », Avril 2022.

NAVETTES DOMICILE - TRAVAIL ET PÉRIMÈTRES INSTITUTIONNELS DES MÉTROPOLES

GRAND PARIS



GRAND LYON



AIX-MARSEILLE-PROVENCE



NICE MÉTROPOLE



PÉRIMÈTRE MÉTROPOLITAIN

NAVETTES INTERNES

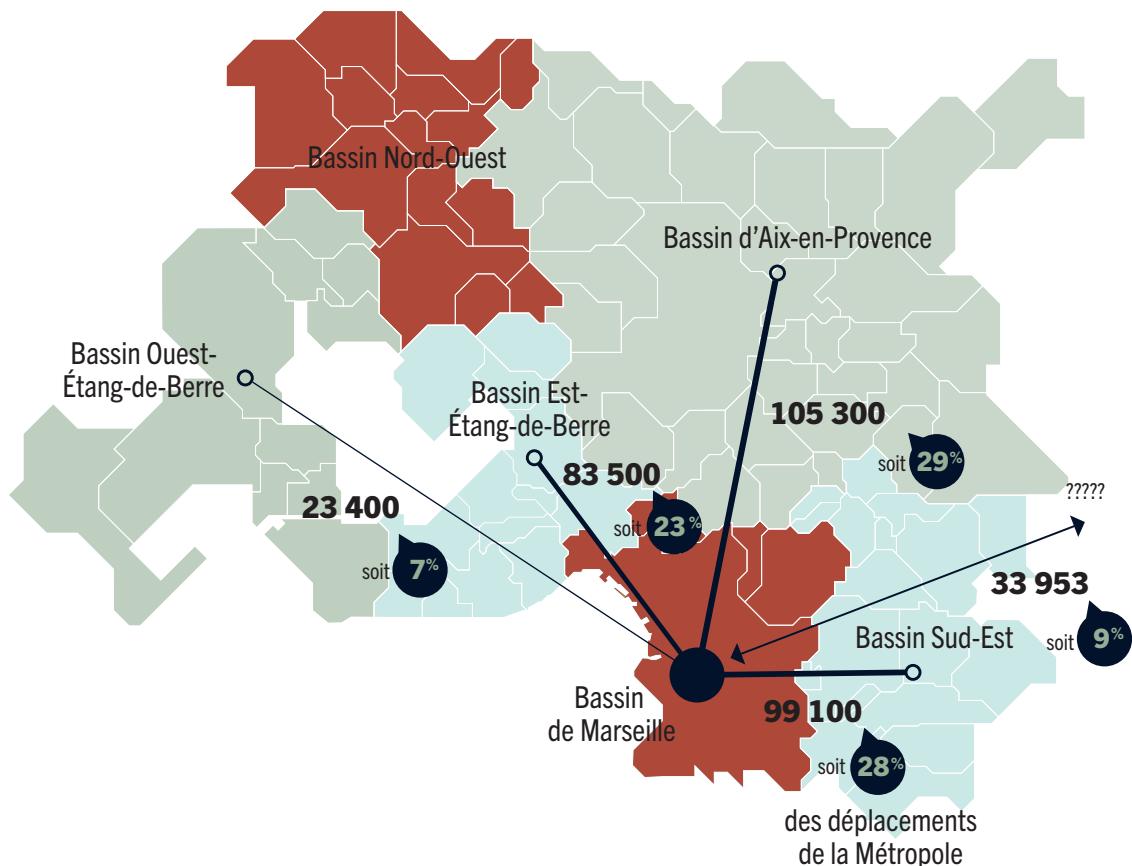
- 100
- 50 000

NAVETTES INTERCOMMUNALES

- 100
- 50 000

Source : INSEE recensement 2011 - navette domicile-travail avec les bassins d'emploi

LES PRINCIPAUX FLUX DE DÉPLACEMENTS DANS LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE



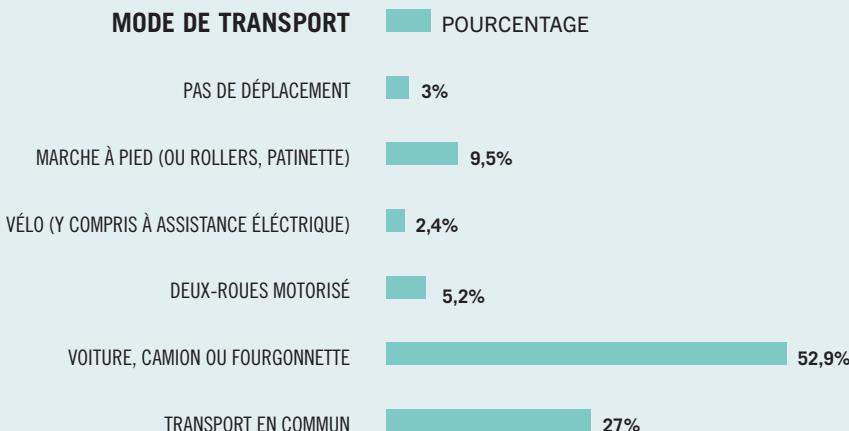
Source : Métropole Aix-Marseille- Provence, 2022.

Un recours systémique à l'automobile

Cette configuration territoriale favorise un usage systémique de l'automobile et des difficultés persistantes à développer un réseau de transports efficace. Selon l'Insee, parmi les 10 villes françaises les plus peuplées, Marseille reste celle où les habitants sont les plus dépendants de la voiture pour se rendre au travail : plus d'un actif sur deux (53%) se rend au

travail en véhicule motorisé (hors deux-roues) et seulement 27% en transports en commun. Des taux bien éloignés des autres grandes villes comme Paris (10% / 62%), Lyon (31% / 38%) ou Nice (45% / 29%). L'OCDE estimait ainsi que les habitants d'Aix-Marseille avaient une mobilité similaire à celle des villes américaines les plus dépendantes de l'automobile comme Denver ou Los Angeles.

PART DES MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EN 2021 DANS LA MÉTROPOLE AMP



Source : Métropole Aix-Marseille- Provence, 2022.

Cette prééminence des véhicules individuels entraîne d'importants phénomènes de congestion routière : Selon une étude TomTom en 2024, les Marseillais auraient passé en moyenne 93 heures dans les embouteillages ce qui fait de Marseille la quatrième ville la plus embouteillée de France. En 2023, une étude de Vinci Autoroutes révélait que Marseille demeurait la ville la plus touchée par l'auto-solisme parmi les dix métropoles françaises étudiées. En effet, si à l'échelle des métropoles françaises on compte environ 83% des conducteurs roulant seuls dans leur voiture entre 7h et 10h du matin, ce chiffre s'élève à plus de 95% à Marseille, sur l'A7 et l'A50. Tout cela induit des problématiques majeures de pollution de l'air : 71 000 des métropolitains sont exposés à des niveaux de pollution atmosphérique dépassant les seuils réglementaires selon la Métropole.

Par ailleurs, cette dépendance à la voiture pour accéder aux zones d'activité tend à éloigner de

l'emploi les personnes non-motorisées. Selon l'étude EMC² menée sur le territoire métropolitain, 38% des sans-emplois ne disposent pas du permis de conduire alors que ce taux s'élève à moins de 13% chez la population active.

LES MOBILITÉS URBAINES : UN RETARD DANS L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Les politiques publiques de mobilité ont longtemps donné la priorité au véhicule individuel au sein de la métropole, entraînant un retard structurant dans l'offre de transport collectif. Aux côtés des autres métropoles françaises, Marseille se singularise par un manque criant de densité du réseau de transport public qu'il est plus difficile de combler dans une métropole polycentrique, marquée par la dispersion des bassins de vie et des zones d'activité et par son relief accidenté.

Ainsi, le réseau de tramway et de métro de la Régie des Transports Marseillais (RTM) repré-

sente moins de 37 km de lignes comprenant 67 rames pour un périmètre total de 3 148 km² et de 1,8 million d'habitants. Par comparaison, le réseau TCL de la Métropole de Lyon compte 118 km de lignes et 238 rames desservant un territoire bien moins vaste de 746 km² et 1,3 million d'habitants³³. Le bus reste le transport collectif dominant : sur les 27 millions de km parcourus sur le réseau de la RTM, la part modale du

bus s'élève à plus de 84%. Dans son rapport de 2022, la Chambre régionale des comptes montre que l'offre kilométrique par habitant de la RTM était bien inférieure à d'autres réseaux : la régie produisait en moyenne 30 km par habitant contre 37 km pour les réseaux équivalents pouvant tout à la fois illustrer un réseau moins étendu, moins dense, des fréquences plus faibles et des horaires de service plus limités³⁴.

CHIFFRES CLÉS SUR LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT À MARSEILLE

Année	Bus	Métro	Tramway
Composition du parc	629 bus	35 rames	32 rames
Nombre de lignes et de stations	93 lignes	2 lignes pour 29 stations	3 lignes pour 34 stations
Taille des lignes	674,5 km	21,7 km	14,8 km
Nombre de km parcourus par an	22,8 M km/an	2,9 M km/an	1,5 M km/an

Source : RTM, 2023

Depuis la création de la Métropole en 2016, des efforts considérables ont été réalisés sur la tarification (politique tarifaire) et sur l'offre technique (nombre de kilomètres produits par euro dépensé). Toutefois, le réseau pâtit d'un retard structurel en matière de transports en commun en site propre (TCSP) et présente encore un déficit d'attractivité – volume et pertinence de l'offre, ponctualité, confort, etc. – ne permettant pas de répondre aux besoins de nouveaux usagers. Il en résulte une faible fréquentation du réseau avec, en 2022,

un nombre de voyages produits par kilomètre deux fois moins important sur le réseau marseillais (3,3) qu'à Lyon (6,9). Ainsi, le réseau lyonnais transporte en moyenne trois fois plus de voyageurs par an que le réseau marseillais. Au total, l'équilibre économique (recettes/dépenses) du réseau marseillais (37,4%) est bien inférieur à celui de Lyon (qui présente le meilleur ratio avec 51,2%) tout en restant dans les ordres de grandeur des réseaux de la même classe (réseaux de plus de 250 000 habitants).

33. La comparaison avec le réseau de Lyon est développée tout au long du document, non seulement car les ordres de grandeur sont comparables entre la deuxième et la troisième métropole de France, mais également parce que le réseau de transports publics lyonnais est généralement reconnu comme le plus performant du pays.

34. Chambre régionale des comptes PACA, « Rapport d'observations définitives Régie des Transports Métropolitains », 2022.

PERFORMANCE ÉCONOMIQUE DU RÉSEAU MARSEILLAIS COMPARÉ AUX AUTRES VILLES

	Politique tarifaire (Recettes/voyages)	Politique commerciale (Voyages/km)	Politique d'offre technique (km/ dépenses)	Equilibre économique recettes/dépenses) ³⁵
Marseille	0,81 €	3,3	0,14	37,4%
Lyon	0,53 €	6,9	0,14	51,2%
Moyenne classe 1 avec TCSP	0,54 €	4	0,15	31,1%

Source : Union des Transports Publics et Ferroviaire, 2022

Au-delà de la petite taille du réseau, ce manque d'attractivité est multifactoriel : diversité des besoins de déplacement, concurrence de la voiture plus flexible dans les trajets quotidiens et les micro-déplacements, manque de fiabilité des chaînes de transports et de l'offre intermodale, défiance des usagers, etc.

En outre, en 2018, 2020 et 2022, Marseille se plaçait à la dernière place du baromètre établi par la Fédération française des usagers de la bicyclette. Si le vélo représente une réelle alternative à la voiture notamment dans une ville où les conditions climatiques sont clémentes, Marseille accuse un retard conséquent en matière d'infrastructures cyclables : en 2020, le nombre de kilomètres de pistes pour 1 000 habitants s'établissait à 0,09 bien en dessous du ratio d'autres villes comme Strasbourg (1) ou Nantes (0,74) selon l'Institut Montaigne. Pour rattraper ce retard, la Métropole s'est dotée d'un Plan Vélo en deux phases (2019-2024 et 2024-2030), engageant un budget de 35 millions d'euros pour 8 lignes structurantes

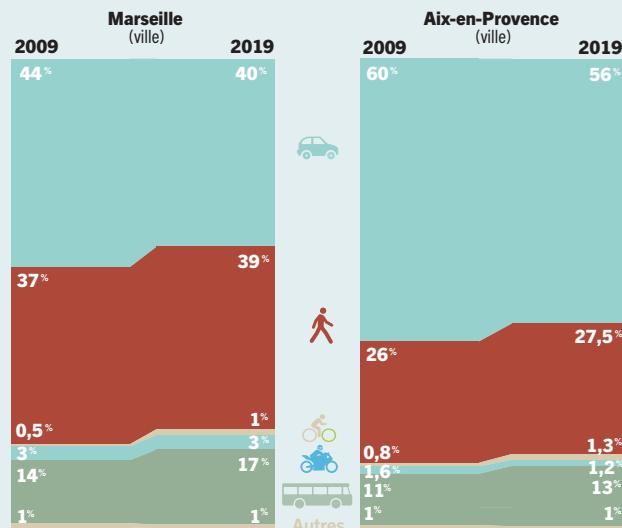
et 120 km de distance d'aménagements : piste cyclable, voie verte, bande cyclable, etc. Selon le collectif Vélos en ville, à mi-2025, seuls 45km de pistes (soit 38% de l'objectif) avaient néanmoins été construites, le plan accumulant un retard important.

Un lent développement des mobilités alternatives

Ce retard important en matière d'infrastructures de transport se répercute mécaniquement sur les parts modales des différents transports. L'enquête EMC² révèle une lente diminution de la place de la voiture à Marseille de l'ordre de 4% ces dix dernières années (44% des déplacements réalisés à Marseille étaient faits en voiture en 2009 contre 40% aujourd'hui) au profit notamment de la marche (+2%) et des transports en commun (+3%). La part modale des vélos reste quant à elle très marginale (1%). En outre, le taux de motorisation des ménages n'a pas diminué sur le périmètre étudié, s'établissant autour de 84%.

³⁵. Les ratios recettes/voyages, voyages/km et km/dépenses sont la décomposition du ratio recettes/dépenses.

PART DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT À MARSEILLE ET AIX-EN-PROVENCE EN 2009 ET 2019



Source : Métropole Aix-Marseille- Provence, 2022.

La faiblesse du rail, l'insuffisance d'infrastructures cyclables et l'importance du bus dans la part modale des transports collectifs provoquent également la saturation des voies routières et des conflits d'usage entre différents modes de déplacement (voitures, bus, vélos, trottinettes). Si le nombre d'accidents impliquant un vélo a connu une baisse ces dernières années, 97% des accidents ont lieu en dehors des pistes cyclables avec la plupart du temps – neuf fois sur dix – des véhicules motorisés.

« Marseille en Grand » : rattraper le retard en matière d'infrastructures lourdes

Une des ambitions cardinales du plan « Marseille en Grand » était d'accélérer les projets de mobilité de la métropole et d'ameuiller la fracture entre quartiers nord et sud.

Plusieurs initiatives ont ainsi été annoncées en 2021 dont l'automatisation du métro, la création de quatre lignes de tram, de cinq lignes de bus à haut niveau de service (BHNS) et de quatre pôles d'échanges multimodaux (PEM)³⁶. Le BHNS Gèze-La Fourragère, la modernisation du métro et le prolongement de la ligne 3 visaient notamment l'amélioration de la desserte des quartiers nord de Marseille pour réduire la fracture territoriale.

36. Discours du Président de la République, « Marseille en Grand » au Palais du Pharo, le 2 septembre 2021.

LES PROJETS DU VOLET MOBILITÉ DE MARSEILLE EN GRAND

Projet	Mise en service prévisionnelle
PEM Saint-Antoine	2023
BHNS B4 Gèze - la Fourragère	30/09/2025
BHNS Aubagne-Géménos	30/09/2025
Tram phase 1	31/12/2025
Extension du Zenibus - Vitrolles/Marignane	31/12/2025
Val'Tram à Aubagne	31/03/2026
Marseille-Métro : infrastructure pour automatisation (hors accessibilité)	30/06/2028
PEM Plan-de-Campagne	31/03/2027
BHNS Martigues-Port-de-Bouc	31/12/2030
BHNS Aix-en-Provence (extension)	30/06/2029
Marseille-PEM Saint André	30/09/2029
Marseille-Tram Nord-Sud phase 2	31/03/2030
Marseille-Tram 4 Septembre	31/12/2028
Marseille-PEM Frais Vallon	31/12/2028
Vitrolles-Câble entre gare VAMP et aéroport	30/09/2029
Marseille-Tram Saint Charles-Belle de mai	31/12/2030

Source : Préfecture des Bouches-du-Rhône, 2025

Parallèlement à cela, plusieurs projets d'infrastructures lourdes sont en cours sur le territoire dont la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (LNPCA) et la diamétralisation de la gare Saint-Charles consistant à rendre traversante cette gare « en cul-de-sac » pour augmenter le nombre et la fréquence de trains à horizon 2035. Une convention de partenariat a également été signée début février pour la réalisation d'un transport par câble, reliant la gare de Vitrolles à l'aéroport de Marseille Provence à horizon 2029.

L'ensemble des projets en cours doit permettre d'augmenter la part des déplacements en transports en commun de 10 à 15% à horizon 2030 suivant l'objectif inscrit dans le Plan de Déplacements Urbains (PDU). Toutefois, la Cour des comptes déplorait dans son rapport de 2024 sur « Marseille en Grand », une « prise en compte parcellaire de la question de la mobilité urbaine », le plan se limitant au cofinancement de projets de transports préexistants sans amorcer de réflexion sur la

stratégie métropolitaine. Les deux aspects liés à la congestion routière et au développement des mobilités douces restent largement ignorés.

UNE GOUVERNANCE FRAGMENTÉE ET DES BESOINS IMMENSES D'INVESTISSEMENT

Depuis sa création en 2016, la Métropole Aix-Marseille-Provence est l'autorité organisatrice unique de la mobilité (AOM), chargée d'organiser et de gérer l'ensemble des transports publics sur son territoire : réseaux de bus, de tram, de métro et les lignes de car interurbaines reliant les 92 communes. La Métropole a donc hérité de la compétence de sept AOM et a unifié quinze réseaux. Cette coexistence de réseaux hétérogènes suscite des difficultés d'intégration et explique la persistance de fractures territoriales à l'échelle métropolitaine.

Par ailleurs, plusieurs opérateurs de la mobilité coexistent sur le territoire métropolitain dont des opérateurs publics – RTM et auparavant RDT 13 – et des privés – Transdev et Keolis – par délégation de service public (DSP). Si la RTM reste dominante dans l'agglomération marseillaise, les autres territoires tendent

à garder des opérateurs historiques. Le périmètre de la RTM concerne initialement la gestion du réseau historique marseillais (bus, métro, tram) ainsi que quelques communes environnantes : Allauch, Septèmes-les-Vallons et Plan-de-Cuques. Depuis 2012, la RTM tend à s'élargir au-delà de son périmètre historique, acquérant progressivement une dimension métropolitaine notamment *via* ses filiales³⁷ et sa fusion avec la Régie des transports des Bouches-du-Rhône (RDT13) en 2024 et agissant à présent sur les volets urbain, interurbain, réseau ferré et maritime. Singularité à l'échelle des métropoles françaises, le principal opérateur, la RTM, est une régie sous contrôle direct de la Métropole n'ayant pas recours à une délégation de service public (DSP) pour l'exploitation du réseau. La RTM ne connaît donc pas de concurrence susceptible de stimuler sa performance.

Des besoins immenses d'investissement dans les infrastructures lourdes

Après des décennies de sous-financement et le retard accumulé en matière d'infrastructures de transport, le réseau marseillais

COMPARAISON DES RECETTES ET DE LA FRÉQUENTATION DES RÉSEAUX DE PARIS, LYON ET MARSEILLE EN 2023

	Nombre de voyageurs annuel	Recettes d'exploitation des réseaux	Nombre d'abonnés
RTM (2023)	156,5 millions	100 millions €	150 000
TCL (2023)	490 millions	328 millions €	500 000
RATP (2023)	1 500 millions	X	2 130 000

Source : RTM, TCL et RATP

37. Le réseau Ulysse (RTM Ouest Métropole) ; Ciotabus, le Réseau des Cigales, Les Bus des Collines (RTM Est Métropole) ; réseau d'Aubagne et du Pays de l'Etoile (TPE Transports du Pays de l'Etoile) ; la gare routière de Marseille Saint-Charles (lignes urbaines, interurbaines, nationales et internationales), les parkings relais marseillais, etc.

nécessite des investissements massifs. Si le Plan de déplacements urbains (PDU) estime le budget nécessaire pour le développement des transports collectifs à horizon 2030 à 4,3 milliards d'euros, la faible attractivité du réseau marseillais impacte fortement sa capacité d'investissement et de modernisation.

Le réseau marseillais est caractérisé par un manque chronique de financement de fonctionnement, surtout comparé à Lyon. Cette capacité d'investissement tend également à se comprimer du fait de la mise en place de la gratuité des transports en commun qui s'applique pour les moins de 10 ans et les plus de 65 ans résidant dans la métropole (soit 40% des habitants), depuis le 1er septembre 2025.

CHIFFRES CLÉS SUR LA MOBILITÉ

- Un habitant de la métropole parcourt en moyenne 21 km par jour contre 16 km à Bordeaux ou 18 km en Ile-de-France
- 18 des 92 communes de la métropole regroupent 85% des effectifs salariés privés
- Plus d'un actif sur deux (53%) se rend au travail en véhicule motorisé et seulement 27% en transport en commun
- En 2024, les Marseillais auraient passé en moyenne 93 heures dans les embouteillages
- En 2020, Marseille ne comptait que 1 130 km de lignes cumulées de bus, de tram et de métro et 130 km de pistes cyclables contre respectivement 3 890 km et 750 km pour le Grand Lyon

Espaces publics et qualité de vie au cœur de l'attractivité de Marseille

Une étude de la Commission européenne de 2023 conduite auprès de 83 villes européennes soulignait ce déficit d'attractivité de la cité phocéenne³⁸. Si 82% des Marseillais se disent heureux de vivre à Marseille, ce score reste en dessous de la moyenne des villes européennes (89%) et du score observé dans d'autres grandes métropoles comme Rennes (97%), Bordeaux (93%) ou Paris (86%). Marseille figure notamment à la dernière place du classement parmi les villes françaises pour ce qui est de l'accès aux espaces publics. De même, selon l'étude de Stan et Newton Offices, réalisée par Odoxa, la Métropole Aix-Marseille-Provence figurait à l'avant-dernière place des douze métropoles françaises étudiées en termes d'attractivité pour les chefs d'entreprise et à 11^e place pour les salariés³⁹. La qualité de vie figurait parmi les principaux critères justifiant ce manque d'attractivité.

Cette situation peut se lire comme un déficit d'ancrage : Marseille peine à accrocher certaines trajectoires de vie et stabiliser le parcours résidentiel en son sein. Certaines catégories – classes moyennes ou aisées – et tranches d'âge tendent à préférer les territoires périphériques de la métropole où la qualité de vie est jugée plus satisfaisante. Plusieurs raisons peuvent être avancées : usage incontournable de la voiture à Marseille, état des écoles, sécurité, recherche de calme, d'espaces verts, etc. L'ensemble de ces problématiques invite à travailler à la réappropriation résidentielle des centres-villes par les familles, les étudiants et les commerces.

CONCILIER DENSIFICATION ET QUALITÉ DE VIE

Aix-Marseille-Provence est la métropole la plus étendue de France. Selon l'Agam, sa tache urbaine⁴⁰ a crû en moyenne de 20% entre 1992 et 2012 ce qui équivaut à 10 000 ha supplémentaires et ce qui représente quatre points de plus que la moyenne des huit principales aires urbaines métropolitaines. En outre, pour un hectare urbanisé, on compte environ 20 habitants, 17 résidences principales et huit emplois créés contre 32 habitants, 21 résidences et 11 emplois en moyenne pour les autres aires urbaines⁴¹.

Cette « méga-périurbanisation » s'explique historiquement par l'installation en périphérie des classes moyennes et aisées favorisée par la voiture et les prix plus attractifs du foncier et alimentant un déclin du centre-ville particulièrement visible à Marseille. Ce modèle de développement urbain rencontre aujourd'hui ses limites dans la pollution, le temps perdu dans les déplacements quotidiens, le grignotage des terres naturelles, etc.

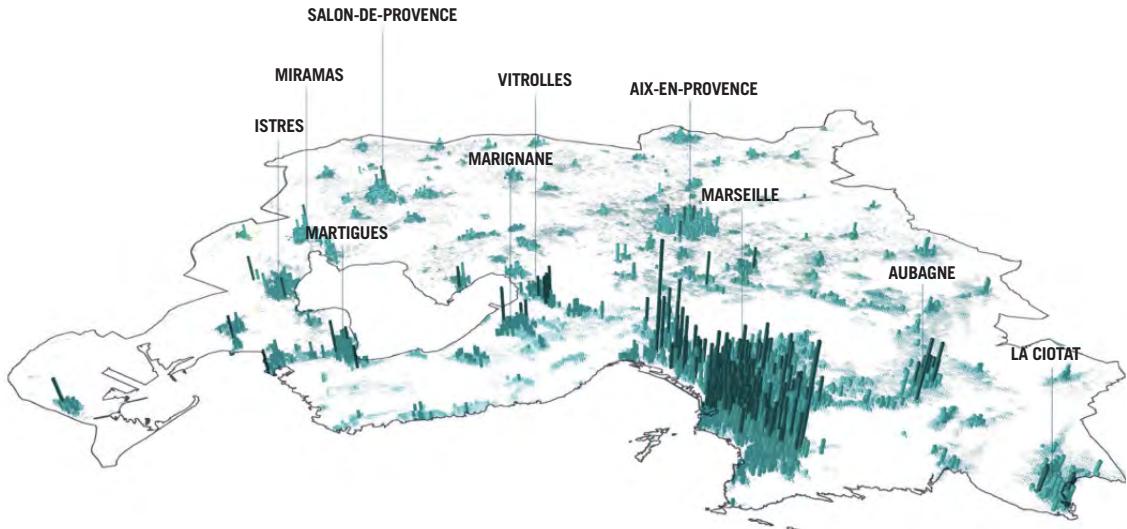
38. Commission européenne, « *Report on the quality of life in European Cities* », 2023.

39. Stan & Newton Offices, « *Observatoire des métropoles* », novembre 2023

40. La tache urbaine renvoie à toutes les parcelles ayant au moins un local de type « habitation ».

41. Agam, « *Quand la ville s'étale* », Regards, n°80, Décembre 2018.

ESPACES À FORTE DENSITÉ : MARSEILLE, AIX-EN-PROVENCE ET LES COEURS DES VILLES MOYENNES



Source : Insee, 2015 / Réalisation : Agam

Dans le contexte des objectifs de zéro artificiation nette (ZAN), la densification de la ville s'impose comme un horizon inéluctable et indispensable pour répondre aux besoins en matière de logement. La densification se heurte néanmoins à certains paradoxes et à une faible acceptabilité sociale. Densifier les tissus urbains peut entrer en contradiction avec le besoin de maintenir des îlots de verdure, jouant un rôle essentiel dans le bien-être et la santé des habitants ainsi que dans la lutte contre les îlots de chaleur urbains (ICU). Les nouvelles constructions doivent également s'intégrer dans un environnement préexistant en anticipant l'impact sur les logements présents, les besoins en matière de stationnement, de mobilité et le nécessaire accès aux équipements collectifs et aux commerces de proximité.

Ainsi, selon une enquête portée par la Métropole Aix-Marseille-Provence, si 88% de ses habitants sont plutôt ou tout à fait d'accord avec la nécessité de limiter l'artificialisation des sols, 54% des habitants sont opposés à l'idée de construire plus haut⁴¹. Les habitants craignent qu'une ville densifiée n'alimente un sentiment de surpopulation, ne suscite une dégradation du vivre ensemble et ne génère davantage de pollution sonore. Au contraire, le rêve de la maison individuelle et de la vie de village reste une représentation associée à un mode de vie plus paisible suscitant de fortes aspirations. Tout cela appelle à une réflexion approfondie sur la qualité de vie dans l'espace urbain pour réconcilier sobriété foncière avec la réhabilitation du désir de vivre en ville. La qualité de vie doit être placée au cœur des réflexions urbanistiques pour garantir l'attractivité de Marseille et fournir à ses habitants un espace urbain vivable et accueillant.

42. Métropole AMP, « Enquête citoyenne sur la densification urbaine », Juin 2023.

LA VILLE DU DEHORS

Marseille reste encore loin des standards des grandes villes européennes en matière de qualité des espaces publics et de bien-être dans la « ville du dehors ». Du fait d'une forte dépendance à l'automobile, la place du « tout-voiture » et du stationnement réduit considérablement l'espace disponible pour les mobilités actives. Ainsi, Marseille reste la « pire ville » de France pour les piétons, selon le baromètre des villes « marchables », se plaçant à la dernière place des villes de plus de 200 000 habitants⁴³.

Depuis 2012, des opérations de requalification ont vu le jour pour redynamiser le centre-ville : Vieux-Port, rue de Rome, rue Saint-Ferréol, rue Paradis, rue Francis Davso... Ainsi, 72 ha de l'hyper-centre marseillais ont été concernés par des opérations de requalification et 22 ha ont été entièrement piétonnises depuis 2019. De son côté, la municipalité a déployé différentes mesures pour apaiser l'espace public : régulation de l'offre de trottinettes, sécurisation des abords des écoles par la création de « rues aux enfants », limitation de la vitesse à 30 km/h aux abords des établissements scolaires, etc. La ville a également entrepris la suppression de 2 100 places de stationnement depuis 2020 dans le but de laisser de la place aux piétons et de désengorger les trottoirs. Sans politique ambitieuse pour encourager les mobilités actives ou renforcer la place des transports collectifs, cette politique se heurte néanmoins à une réalité : le nombre de voitures est resté globalement stable exacerbant les tensions sur l'usage de la voie publique et créant des conflits d'usage.

UNE VILLE VULNÉRABLE FACE AU CHANGEMENT CLIMATIQUE

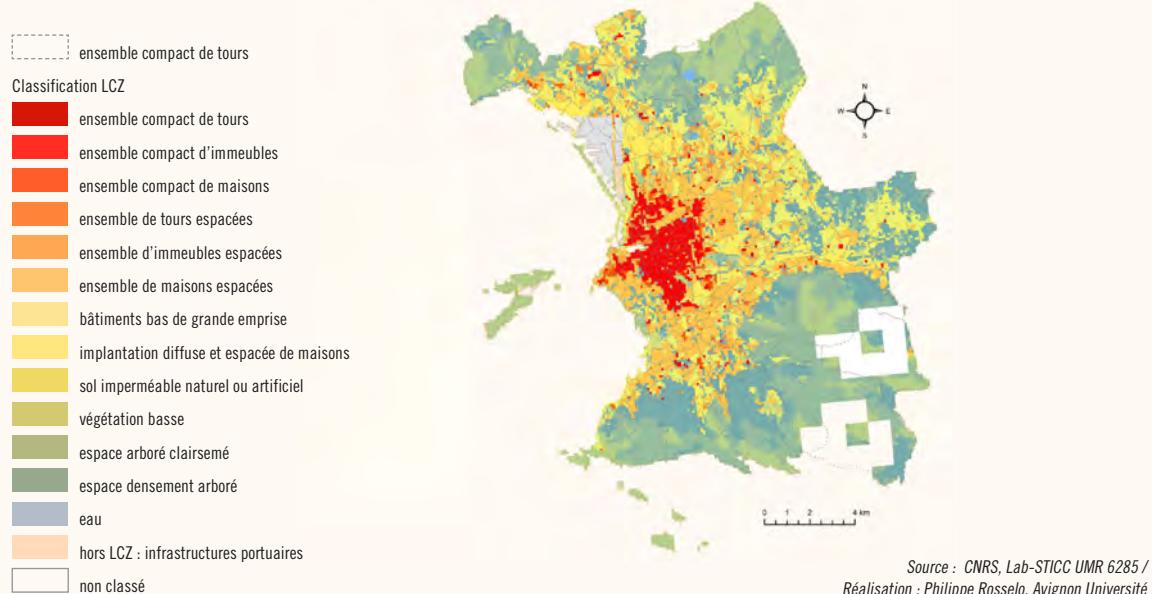
Le bassin méditerranéen se réchauffant plus vite que le reste du globe, les villes littorales comme Marseille sont particulièrement sujettes aux effets du réchauffement climatique. La ville s'est réchauffée de 1,8°C depuis les années 60 et d'environ 2°C depuis la période préindustrielle. Par comparaison, à l'échelle mondiale, la température a augmenté de 1,6°C au-dessus des continents depuis la période préindustrielle⁴⁴. En 2050, Marseille devra faire face à un climat comparable à celui d'Oran en Algérie. D'ici la fin du siècle, les vagues de chaleur pourraient passer à 73 jours par an alors qu'il n'y en avait qu'un seul jour par an entre 1976 et 2005, ces conditions extrêmes rendraient la vie urbaine insupportable notamment pour les personnes plus vulnérables : personnes âgées, femmes enceintes, enfants, travailleurs en extérieur, etc. Or, Marseille n'est pas conçue pour résister à de telles chaleurs : elle manque d'espaces frais, de végétation, d'ombrières, etc. Le centre-ville est particulièrement sujet aux ICU avec des ensembles compacts représentant une forte vulnérabilité à la surchauffe urbaine.

Ces enjeux interrogent l'organisation de l'espace urbain marseillais lorsque l'on sait que l'hypercentre (du 1er au 6e arrondissement) ne compte que 3 m² de verdure par habitant contre 12 m² recommandés par l'OMS. Une analyse bioclimatique menée à l'initiative de la Ville de Marseille sur le cœur historique de Marseille⁴⁵, a permis d'identifier de nombreuses rues fortement exposées à l'ensoleillement dans le centre-ville. On retrouve des rues profondes et peu ventilées qui surchauffent en période caniculaire dans plusieurs quartiers : Castellane, Vauban, Préfecture, Camas et Longchamp.

43. Collectif Place aux piétons, « Baromètre des villes marchables », 2023.

44. GREC SUD, « Enjeux climatiques de la ville de Marseille », 2024.

CLASSIFICATION DES ZONES CLIMATIQUES LOCALES (LCZ) À MARSEILLE



Noailles constitue également un quartier particulièrement exposé à l'inconfort thermique d'été : morphologie très dense, absence de végétation et de ventilation naturelle, minéralité quasi-totale. Selon l'étude INDDIGO, la température de l'air pourrait grimper jusqu'à 46°C (+8°C) d'ici 2050 si le quartier reste figé.

Par ailleurs, les activités anthropiques et la proximité du complexe industrielo-portuaire provoquent une forte pollution de l'air. En lien avec le réchauffement climatique, la concentration d'ozone dans le centre urbain augmente, suscitant des maladies respiratoires. Selon Atmosud, plus de 250 000 personnes seraient exposées quotidiennement au

dépassement des valeurs limites d'émissions polluantes à l'échelle de la métropole. L'Agence Régionale de Santé (ARS) alarme sur des conséquences majeures en matière de santé publique, la pollution de l'air étant responsable de près de 10% de la mortalité métropolitaine et quatre infarctus sur dix résultent de ce type de pollution. A Marseille, environ 180 écoles et crèches sont situées à proximité d'une zone extrêmement polluée⁴⁵. Tout cumulé, selon l'ARS et l'ADEME, la qualité de l'air serait responsable d'une perte de près de huit mois d'espérance de vie des habitants.

Pour faire face à ces problématiques, le Plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) a

45. INDDIGO, « Marseille 2030 – Cœur historique en transition », Mars 2022.

46. Soit un niveau moyen annuel supérieur à 40 microgrammes par mètre cube.

introduit plusieurs mesures pour promouvoir un développement urbain durable : renforcement de la protection des espaces de pleine terre en milieu urbain, préservation des coeurs d'îlots végétalisés en centre-ville, incitation à la végétalisation des toitures d'immeuble, création d'aires de stationnement éco-paysagées, etc. La Ville de Marseille a quant à elle déployé un Plan Arbres avec 100 000 arbres plantés depuis 2020 et 308 000 arbres plantés d'ici 2029. De la même manière, 26 parcs et jardins ont également été créés ou rénovés à Marseille depuis 2020 sur les 414 parcs, jardins et squares de la ville.

Malgré ces efforts, la minéralisation reste excessive à Marseille et les derniers grands aménagements – ont démontré une trop faible prise en compte des solutions fondées sur la nature pour renforcer la résilience de la ville. Une stratégie de résilience urbaine intégrant des réflexions sur les sols, l'eau et la végétation, peine encore à émerger à Marseille et est pourtant cruciale pour absorber les crises liées au changement climatique.

CHIFFRES CLÉS SUR L'ESPACE PUBLIC ET LA QUALITÉ DE VIE

- Parmi les villes françaises de plus de 200 000 habitants, Marseille est classée pire ville pour les piétons d'après le Baromètre des villes marchables
- Marseille s'est réchauffée de 2 °C depuis l'ère préindustrielle contre 1,6° C au-dessus des continents à l'échelle mondiale
- La qualité de l'air serait responsable d'une perte de près de huit mois d'espérance de vie des habitants



PRIORITÉ



**La densification
comme levier
du renouveau urbain**

AFFIRMER UNE POLITIQUE DE DENSIFICATION EN RENFORÇANT LES OUTILS D'AMÉNAGEMENT ET EN DÉVELOPPANT LE RÉSEAU DE TRANSPORT EN COMMUN

La situation du logement à Marseille, qui atteint aujourd’hui un point de carence, est le fruit d’une histoire marquée par l’absence de vision stratégique. Marseille est une ville « construite mais pas aménagée ». Son développement urbain a longtemps obéi à une logique de croissance spontanée au détriment d’un aménagement planifié : absence de maîtrise foncière, faible régulation des opérations privées et addition de quartiers sans cohérence globale. Cette urbanisation soumise aux seules logiques de marché a creusé les inégalités territoriales entre les arrondissements et alimenté l’étalement urbain. Cette expansion non planifiée constitue aujourd’hui la matrice de l’ensemble des défis marseillais : raréfaction des terres naturelles et agricoles, éclatement des lieux d’emploi, d’habitat et de consommation, profondes difficultés pour mailler un réseau de transports dense, dépendance accrue à l’automobile, etc.

Ce tissu urbain singulier et l’incapacité à répondre aux objectifs de production résultent d’une faible culture de l’aménagement et d’une difficulté historique des acteurs locaux à mettre en œuvre des projets d’aménagement urbain. Le déficit de maîtrise urbaine s’illustre en particulier par la faible mobilisation des outils de planification. Euroméditerranée reste ainsi le seul projet d’aménagement d’ampleur à Marseille auquel s’ajoute une dizaine de ZAC comprenant des programmes modestes et souvent à l’arrêt. Par comparaison, une ville comme Rennes compte 26 ZAC sur son territoire et près d’une centaine à l’échelle métropolitaine.

Comme le soutient un rapport rédigé par l’Inspection Générale de l’Environnement et

“ C'est une ville qui a peu pensé à son aménagement à long terme, car tournée vers la gestion de l'urgence. Une ville extrêmement divisée spatialement et politiquement. Marseille, c'est une agglomération de villages au sens propre du terme. Il y a trop peu de pensées communes sur ces grands sujets collectifs et politiques que sont le logement et la mobilité. (...) Nous raisonnons à la parcelle sur ce territoire. On raisonne à l'échelle de son quartier, de son terrain, de sa zone de proximité, rarement au-delà.”

Gautier Testu, Directeur général de Stan

du Développement Durable (IGEDD) et l’Inspection Générale de l’Administration (IGA) de 2024 : « les différents PLH, et en particulier celui de 2024, ont bien identifié l’enjeu de la stratégie foncière et de la mise en adéquation des documents d’urbanisme, mais ils cantonnent les acteurs publics dans une fonction de régulation, avec des objectifs de production territorialisés par arrondissement, et non d’action, avec des projets d’aménagement public ». En conséquence, la production de logements à Marseille reste aujourd’hui principalement portée par Euroméditerranée et la promotion privée.

Une vision pour la « fabrique de la ville » doit être affirmée à Marseille en prenant le tourant de la densification. À l’heure du zéro artificialisation nette (ZAN)⁴⁷, la densification s’impose comme une priorité dans une

⁴⁷ Loi Climat et résilience du 22 août 2021.

NOMBRE D'HABITANTS PAR KM² À MARSEILLE, PARIS ET LYON

Densité (hab/km ²)	Densité de la commune	Arrondissement le plus dense	Arrondissement le moins dense	Arrondissement médian
Marseille (zone habitable)	5 670	21 379	946	4 792
Paris	19 900	38 851	8 637	24 179
Lyon	10 880	19 230	7 400	12 020

Source : Insee, 2021

ville coincée entre mer et collines limitant les perspectives d'extension urbaine planifiée. Exploiter le potentiel important d'intensification urbaine à Marseille constitue également un levier pour répondre aux besoins de logements. Un urbanisme compact rapproche les logements de l'emploi, des commerces et services de proximité et permet l'optimisation des infrastructures de transports collectifs et ainsi, la rationalisation des dépenses d'investissement et de fonctionnement. Dans cette perspective, tout un éventail de solutions techniques existe : réhabiliter les friches, exploiter les « dents creuses », surélever le bâti, reconstruire en hauteur, intensifier et diversifier l'usage du bâti, etc.

Le défi est de taille car l'intensification urbaine suscite des oppositions et peut entrer en tension avec les aspirations des habitants. Une densification mal conçue peut ainsi susciter des nuisances diverses, renforcer les îlots de chaleur urbains ou augmenter la saturation des voies routières. Ainsi, selon la métropole AMP, si 9 habitants sur 10 sont favorables à la limitation de l'artificialisation des sols dans la

métropole, seul un habitant sur deux est favorable à l'idée de construire plus haut⁴⁸. Pour la rendre acceptable, une telle stratégie doit nécessairement anticiper l'évolution des flux de déplacement et donc s'articuler à une densification du réseau de transport en commun. La densification doit être pensée en miroir : développer l'offre de transport là où l'on densifie l'habitat, et réciproquement, densifier l'habitat autour des infrastructures de transport.

PROPOSITION 1

PRODUIRE 4 500 LOGEMENTS PAR AN À MARSEILLE EN METTANT EN ŒUVRE UNE VÉRITABLE STRATÉGIE DE DENSIFICATION

L'importance du diffus dans la production immobilière révèle un besoin de renforcer le pilotage public et d'affirmer une stratégie d'aménagement de long terme pour Marseille pour respecter les engagements de la commune en matière de production de logements. Dans un contexte de raréfaction du foncier, la production de 4 500 logements neufs par an dont 2 300 logements sociaux (1 500 neufs et

48. Coordination nationale des Conseils de développement & Métropole Aix-Marseille-Provence, « Comment densifier nos villes pour les rendre plus agréables à vivre ? », Mai 2023.

600 par recyclage du parc privé) suivant les objectifs fixés par le PLH, nécessite un effort de densification dans les secteurs déjà partiellement urbanisés et offrant un potentiel de recomposition. A ce stade le PLUi n'identifie pas clairement de secteur pour une transformation urbaine profonde à Marseille et ne permet pas en l'état la réalisation des objectifs de production définis. Alors que le PLUi de 2019 a logiquement réduit les espaces à urbaniser, la densification s'impose comme une priorité et requiert de passer à un urbanisme de projet en préparant les futures opérations d'aménagement possibles.

Par ailleurs, une politique de densification ne peut se faire sans réflexion sur le cadre urbain préexistant et l'augmentation du nombre de logements doit être corrélée à une offre suffisante de services publics à proximité : connexion aux transports publics, écoles, hôpitaux, commerces, parcs, etc. Ces dernières années, la dynamique de production a notamment conduit à densifier en périphérie en implantant du logement hors des zones accessibles, par juxtaposition de nouveaux lotissements pavillonnaires⁴⁹. Cela a contribué à une minéralisation excessive des sols et a aggravé la dépendance à l'automobile induite par la basse densité et l'éloignement des centres d'emploi. Entre 2010 et 2019, selon l'Agam, seuls 32% des logements ont été construits en zone de bonne desserte.

La réponse aux objectifs du PLH suppose, dès lors, une multiplication des opérations sur l'ensemble du territoire pour faire émerger des tissus urbains qualitatifs et fonctionnels en cohérence avec les réseaux de transport. En croisant différents critères – potentiel de mutation urbaine, cohérence avec le réseau de transport existant et futur, accès aux services essentiels, etc. – certaines zones apparaissent

prioritaires en ce qui concerne la densification du logement à Marseille, que ce soit par extension, élévation, surélévation, division, réhabilitation, reconversion, etc.

- Dans les quartiers centraux : si les opérations menées par la SPLA-IN consistent davantage à désengorger le centre-ville, certaines parcelles présentent des opportunités de recomposition importantes dans le centre-ville marseillais. Des logements pourraient être construits autour de la future gare TGV (Abeilles, les Casernes) et au nord de La Blancarde. Ces zones bénéficient d'une bonne desserte et les projets à venir confirment leur intérêt stratégique – prolongement du tramway Belle de Mai, nouvelle gare LNPCA, SERM passant par La Blancarde. De même, dans le secteur Jarret-Capelette-Florian-La Pomme, des logements peuvent être produits notamment en favorisant la mutation des entrepôts et équipements publics et en profitant de la présence du tramway, du développement du SERM et d'une desserte en transports collectifs par l'A50.

- Au nord de Marseille : le tissu urbain de la Cabucelle et de Campagne Lévêque présente un potentiel intéressant de densification par la requalification de l'habitat dégradé le long du tracé du tram. En profitant de l'extension du tram au nord d'ici 2030 et en exploitant le potentiel de la halte ferroviaire de l'Estaque dans le cadre du SERM, les quartiers de Saint-André à l'Estaque fournissent également des opportunités majeures de densification résidentielle. Cela suppose la mutation des zones économiques, des parkings relais, de la voirie et des espaces pavillonnaires. Le secteur Saint Mitre Château Gombert (13e) présente quant à lui un potentiel considérable de foncier urbanisable dont une partie est sous maîtrise publique (propriété de l'EPF PACA). Son déve-

49. Des logements collectifs ont également été produits dans le tissu existant au gré des opportunités.

loppement urbain dépend d'un renforcement significatif de la desserte en transport collectif. De même, certaines zones relevant de la juridiction portuaire offrent un potentiel foncier intéressant et pourraient être mieux intégrées à la ville en développant davantage leur capacité d'accueil en logements, bureaux et activités commerciales.

- **Au sud de Marseille** : dans la perspective du prolongement du tram à La Gaye – et éventuellement du métro – le quartier Sainte-Marguerite connaît des opportunités de densification le long des axes existants. De même, la zone autour de la Cité Radieuse présente des possibilités de mutations significatives.
- **A l'Est de Marseille** : le secteur de la Valentine
 - La Barasse pourrait permettre la production de logements par la mutation des espaces commerciaux et économiques (par reconversion ou élévation) pour densifier ces

espaces mono-usages. L'offre de transport est amenée à y être renforcée *via* une desserte RER de la Barasse et le projet de SERM. A une échelle métropolitaine, Plan de Campagne dispose également d'un énorme potentiel de requalification urbaine, les espaces commerciaux représentant un gisement important de foncier pouvant accueillir plus de mixité en y implantant du logement, des bureaux, etc.

LES ZONES STRATÉGIQUES POUR LA DENSIFICATION DE LA VILLE

Quartier	Densité moyenne (Insee, 2022)	Typologie	Transports actuels	Transports à venir/en projet
Belle de Mai - Blancarde	16 500 hab/km ²	Potentiel de densification autour de la future gare TGV et au nord de La Blancarde	Bonne desserte	- Gare LNPCA - SERM (La Blancarde) - Prolongement du tramway vers Belle de Mai
Jarret - Capelette - Florian - La Pomme	7 020 hab/km ²	- Tissu hétérogène et fragmenté - Potentiel par la mutation d'entrepôts et d'équipements publics	Tram	- Potentiel de desserte par A50 - SERM
Cabucelle - Campagne Lévêque - La Calade	6 090 hab/km ²	Habitat dégradé à requalifier et densifier	Terminus métro	- Prolongement tram au nord - BHNS (B4)
Saint-André - Saint Henri - Estaque	1 020 hab/km ²	Densification par le levier de la mutation des zones économiques, parkings, voiries, espaces pavillonnaires	Tram	- SERM avec pôle d'échange de l'Estaque - Prolongement du tramway
Saint Mitre Château Gombert	3 140 hab/km ²	Foncier urbanisable dont une partie sous maîtrise publique	Déficit	- Urbanisation dépend d'un renforcement significatif de l'offre
Sainte-Marguerite	8 290 hab/km ²	Potentiel de densification le long des axes existants	BHNS	- Prolongement du tram à La Gaye
Chanot - Cité Radieuse	7 890 hab/km ² (Saint-Giniez - Saint-Anne)	Potentiel de mutation autour de la Cité Radieuse	Dépendance à l'automobile Métro BHNS	X
Valentine - La Barasse	900 hab/km ²	Mutation des espaces commerciaux et économiques et densification de l'usage du foncier (reconversion, élévation, mixité)	Déficit	- SERM (La Barasse)

LES ZONES STRATÉGIQUES POUR LA DENSIFICATION DE LA VILLE



Fond de carte : Métropole Aix-Marseille-Provence, 2024
Zonage issu du rapport IGA - IGEDD de 2025

L'EPAEM pourrait être mobilisé pour réaliser des études sur ces secteurs jugés stratégiques pour évaluer plus précisément leur potentiel et faire émerger des plans guides volontaristes : périmètres et programmes, faisabilité, évaluations financières, etc. A terme, le PLUi pourrait ainsi intégrer ces zones d'intérêt ce qui suppose une volonté politique claire et un engagement en faveur de la production de logements face à d'éventuelles résistances locales. La Métropole pourrait déployer des démarches

classiques d'aménagement sur ces secteurs (ZAC, PUP, OAP, etc.) et mobiliser ses opérateurs ainsi que l'EPAEM. Des dispositions spécifiques – incitations fiscales, pénalités pour les terrains sous-exploités, assouplissement des contraintes sur la hauteur, etc. – pourraient également être prises pour faciliter et encourager la densification (Proposition 2).

Une telle ambition suppose également une véritable politique de projection foncière (poli-

tique de réserve ou d'agrégation foncière). Celle-ci fait défaut à Marseille, la connaissance foncière restant parcellaire et les données ne sont pas toujours croisées avec des critères de faisabilité opérationnelle (coût d'acquisition, propriété, état juridique). A la base d'une vision politique claire, il convient de disposer d'un « atlas complet » sur le périmètre communal pour identifier les facilités d'action et leur faisabilité.

PROPOSITION 2

MOBILISER L'ENSEMBLE DES LEVIERS RÉGLEMENTAIRES ET FISCAUX POUR DENSIFIER LA VILLE

Après des décennies d'étalement urbain, « construire la ville sur la ville » devient un horizon inéluctable, imposé par la nécessité de ne plus consommer d'espaces naturels et agricoles. Cela suppose d'optimiser l'usage du foncier urbanisé, un virage stratégique d'un modèle extensif (périurbain et pavillonnaire) à intensif (optimisé et compact) appelant à un changement profond de culture urbanistique. Le modèle pavillonnaire répondait à des réalités socio-économiques obsolètes (Trente Glorieuses, familles nombreuses, forte croissance). Si le contexte a changé (familles réduites, croissance molle, raréfaction du foncier, sobriété foncière, etc.), les représentations et les outils de la fabrique de la ville n'ont pas encore intégré ce basculement.

Marseille doit être en première ligne de ce virage et constitue un terrain d'expérimentation idéal pour concevoir de nouveaux leviers

de densification urbaine durable. Plusieurs dispositifs d'ordre réglementaire et technique pourraient être mis en place notamment pour introduire plus de verticalité dans le bâti. Tout d'abord, une réglementation inadaptée peut se révéler être une contrainte importante sur la capacité à créer des mètres carrés supplémentaires et, par conséquent, à trouver une rentabilité dans les opérations. Les autorités locales pourraient ainsi adapter les documents d'urbanisme pour assouplir les contraintes sur la hauteur du bâti dans le cadre des opérations de rénovation urbaine et/ou dans les zones de bonne desserte. A ce titre, le rehaussement des hauteurs autorisées par le PLUi dans les zones prioritaires d'aménagement présentées en amont serait pertinent (Proposition 1).

Par ailleurs, comme le soutient l'Association des Maires de France⁵⁰, un Versement pour Sous-Densité (VSD) pourrait être remis en place, outil créé en 2010 pour pénaliser fiscalement les constructions qui n'exploitaient pas suffisamment le potentiel du terrain⁵¹. Sur ce modèle, des seuils minimaux de densité pourraient être mis en place à Marseille, obligeant tout bénéficiaire de permis de construire de s'acquitter de ce versement lorsque la densité constatée est inférieure à ce seuil. Cet outil gagnerait à être simplifié et pourrait également s'enrichir d'une incitation fiscale ciblant les opérations de densification dans ces zones de bonne desserte. La commune doit également se saisir davantage du bonus de constructibilité⁵² et les dérogations (hauteur, emprise au sol, gabarit) du dispositif gagneraient à être élargies dans les zones tendues.

50. Proposition 9 dans : Association des Maires de France, « La crise de la politique du logement », Mars 2024.

51. Le VSD permettait aux communes disposant d'un PLU d'instituer un « seuil minimal de densité », en dessous duquel était exigible un VSD. Il était versé par tout bénéficiaire d'un permis de construire lorsque la densité était inférieure à ce seuil.

52. Le bonus de constructibilité est un mécanisme juridique qui permet de déroger en partie aux règles de construction autorisées sur un terrain par les PLU. Cette dérogation est conditionnée à la poursuite d'objectifs vertueux (bonne isolation énergétique, densification des territoires en zone tendue, mixité sociale...) et permet par exemple d'ajouter des étages, d'augmenter le nombre de logements de l'opération ou de l'obligation minimale d'aires de stationnement. Leur octroi est encadré par les collectivités signataires du PLU, à savoir les communes ou les intercommunalités.

LA CULTURE DE L'AMÉNAGEMENT DE RENNES MÉTROPOLE

La métropole de Rennes constitue une référence nationale en matière d'aménagement et de production de logements, ayant su développer une approche globale et cohérente reposant sur la combinaison de plusieurs leviers :

- Une maîtrise foncière stratégique par une politique active d'achat de terrains pour constituer des réserves foncières *via* l'EPF Bretagne
- Une planification cohérente et une maîtrise de l'évolution urbaine : 27 ZAC à Rennes et 99 à l'échelle de la métropole
- Une contractualisation des objectifs de production avec les communes, les promoteurs et les bailleurs. Des conventions sont établies avec la Métropole pour fixer les volumes et le type de logements à produire. En s'engageant à maîtriser les coûts du foncier (*via* la menace

de la déclaration d'utilité publique) et à respecter les orientations programmatiques, les communes bénéficient de financements métropolitains pour soutenir les opérations.

- Un écosystème diversifié de SEM

Ce modèle s'articule avec une vision ambitieuse sur la densification ayant permis une bonne appréhension de la trajectoire ZAN. Dès 2005, le PLH imposait de doubler la construction de logements sur les mêmes surfaces. Dans ce cadre, la Métropole a considérablement accru les aides en faveur des opérations de renouvellement urbain et limité les projets d'extension.

PROPOSITION 3

EXPLOITER LES LEVIERS DE LA DENSIFICATION DOUCE : MOBILISER 1 500 LOGEMENTS SOUS-OCCUPÉS D'ICI 2032 EN FAVORISANT LA MIXITÉ INTERGÉNÉRATIONNELLE ET ENCOURAGER LA MICROPROMOTION

L'optimisation des surfaces habitables par le partage des espaces constitue un moyen efficace de lutte contre l'étalement urbain tout en limitant les nuisances liées à une trop forte concentration spatiale due à la densification urbaine. Dans ce cadre, des solutions de densification douce peuvent émerger pour encourager l'optimisation des logements existants. De telles solutions sont d'autant plus pertinentes dans un contexte de vieillissement de la population qui a entraîné une explosion de

la sous-occupation, le nombre de résidences principales sous-occupées ayant augmenté de 29% entre 2006 et 2022 selon l'Insee⁵³.

Face à la crise du logement, cette sous-occupation constitue une réserve intéressante de logements mobilisables : en 2022, 111 000 résidences principales (13% des résidences principales de la métropole) étaient en état de sous-occupation très accentuée⁵⁴. Ce total est aussi important que le cumul de toutes les autres formes de sous-occupation, dont les logements vacants, les logements occasionnels et les résidences secondaires cumulés. Ces résidences, souvent des maisons (82%), sont généralement détenues par des couples propriétaires, âgés, dont les enfants ont quitté le logement familial en grandissant

(« décohabitation »). A Marseille même, on ne compte pas moins de 25 000 logements fortement sous-occupés, soit 6% du parc de résidence principale.

Comme le soutient l'Insee : « dans une optique de sobriété foncière, optimiser leur occupation constitue une alternative à la construction neuve, plus rapide et moins coûteuse pour répondre à certains besoins en logement des habitants ». Dans cette perspective, suivant la démarche « Villes vivantes », le déploiement de nouvelles formes d'habitat plus souples et inclusives pourrait être encouragé à Marseille. Comme le défend la Métropole Aix-Marseille-Provence, favoriser la mixité intergénérationnelle constitue un premier moyen de mobiliser ces espaces vacants par le partage d'un logement entre générations (seniors, étudiants, familles). Face à la décohabitation, le développement des solutions d'hébergement des étudiants et jeunes actifs par des personnes âgées vivant seules (que ce soit par une chambre chez l'habitant ou un appartement indépendant) constitue une piste particulièrement intéressante⁵⁵.

La cohabitation intergénérationnelle s'impose comme une réponse pertinente à la précarité étudiante – en 2021, seules 37% des 8 700 demandes de logement CROUS ont été satisfaites à Marseille⁵⁶ – et aux difficultés d'accès aux logements dont pâtissent les jeunes actifs. Du point de vue du propriétaire, cette intensification présente plusieurs vertus dont la présence de nouveaux voisins plus jeunes permettant d'éviter l'isolement, le développement de services mutuels ou encore des revenus supplémentaires. Cette forme d'intensification

permettrait, en outre, de libérer du logement disponible de manière plus rapide et moins coûteuse que la construction neuve tout en répondant aux enjeux de sobriété foncière.

Un objectif total de mobilisation de 1 500 logements fortement sous-occupés pourrait être défini à horizon 2032. Pour cela, la collectivité pourrait se constituer en tiers de confiance en fournissant un cadre contractuel sécurisé permettant de connecter des personnes âgées vivant seules avec de jeunes ménages. Un tel modèle a été mis en place à Perpignan *via* l'association Ensemble2Générations qui organise la mise en relation jeune-senior et rédige les contrats de cohabitation. La mobilisation d'acteurs associatifs s'avère, en effet, nécessaire pour assurer un accompagnement des colocataires et garantir la bonne cohabitation des binômes.

Conjointement, pour exploiter le potentiel de ce tissu pavillonnaire, Marseille pourrait encourager la micro-promotion. Le développement du « BimBy » (Build in my Backyard), consistant en la division d'une parcelle pavillonnaire pour construire une seconde habitation dans le jardin, pourrait être facilité. Dans cette perspective, un statut de « micro-promoteur » pourrait être créé sur le modèle du « micro-entrepreneur » permettant un accès facilité aux financements et un traitement fiscal spécifique pour encourager à la valorisation de sa résidence principale⁵⁷. A nouveau, la réussite de cette stratégie dépend d'une bonne articulation avec des solutions de transport à proximité reliant les pôles universitaires et les bassins d'emploi.

53. Insee, « Métropole Aix-Marseille-Provence - Plus de 100 000 résidences principales en sous-occupation très accentuée », Juillet 2025.

54. Logement possédant trois pièces de plus que nécessaire à la taille du ménage.

55. Etant donné que 60% des pavillons fortement sous-occupés sont habités par personnes de plus de 65 ans, le principal modèle de cohabitation correspondrait à un binôme senior - étudiant ou jeune actif. D'autres formes de cohabitations peuvent également être encouragées comme la colocation entre seniors.

56. Agam, « Observatoire territorial du logement étudiant AMP - Le logement étudiant dans la Métropole Aix-Marseille-Provence », 2023.

57. Lily Munson, « Comment le petit propriétaire d'un pavillon de banlieue peut résoudre la crise du logement ? », *La Grande Conversation*, Mars 2022.

« Nous arrivons à la fin d'un cycle de peuplement des maisons individuelles, construites depuis des années pour accueillir initialement des familles avec enfants. Ces maisons individuelles sont maintenant moins peuplées du fait du vieillissement, de la décohabitation, des enfants qui partent, etc. Par conséquent, on mesure une sous-occupation accentuée des logements, c'est-à-dire un écart très fort entre la taille du logement et le nombre de personnes qui les habitent. L'INSEE, qui a produit une étude sur ce sujet à notre demande, estime qu'il y a plus de 110 000 logements dans la métropole qui sont fortement sous-occupés, soit un sur sept : c'est plus que le cumul des logements vacants, des résidences secondaires et des meublés touristiques. Ce sont souvent des couples âgés, dont les enfants sont partis, qui se retrouvent seuls dans leur maison. »

Il y a de nombreuses manières possibles pour exploiter ce potentiel résidentiel sur la base du volontariat. Prenons un exemple : une solution rapide et efficace aux problèmes d'accès au logement des étudiants (qui ont du mal à se loger) pourrait être de mobiliser l'existant, ces pavillons dans lesquels vivent des personnes âgées qui ont parfois du mal à assumer l'entretien de leur maison ou à s'assurer financièrement. Une sous-location ou de la cohabitation intergénérationnelle peuvent donc les intéresser. Mais, pour cela, il faut une ingénierie, un tiers de confiance qui va mettre en relation des étudiants et des personnes âgées qui en sont demandeurs, pour faciliter la signature d'un contrat, faciliter le suivi des étudiants, garantir le versement des loyers, etc. Un tel dispositif coûterait infiniment moins cher que de construire et produirait assez rapidement une offre nouvelle pour les étudiants. »

Vincent Fouchier, Directeur Prospective, Partenariats et Innovations territoriales, Métropole Aix-Marseille-Provence

PROPOSITION 4

INTENSIFIER L'USAGE DE L'EXISTANT EN PERMETTANT LA RÉUTILISATION DES PIEDS D'IMMEUBLE

Le centre-ville connaît une dynamique de désertion des commerces : la vacance commerciale y atteint 15% contre une moyenne nationale à 10,5% selon les chiffres de Procos, la fédération représentative du commerce spécialisé. Si certains dispositifs émergent – aide métropolitaine à la rénovation des locaux vacants – ils n'ont qu'une portée limitée sur l'ampleur de la désaffection. La réhabilitation de 200 pieds d'immeuble vacants (soit à peu

près 4,5% des commerces du centre-ville) permettrait de réaligner la moyenne marseillaise sur la moyenne nationale. Dans cette perspective, une foncière de redynamisation pourrait être mise en place pour permettre l'acquisition, la rénovation et la remise sur le marché de l'immobilier commercial.

L'ampleur de la désertion commerciale invite également à repenser notre rapport aux pieds d'immeuble en ne les appréhendant plus comme des lieux uniquement à destination commerciale. Les pieds d'immeuble pourraient servir de leviers de redynamisation sociale et d'animation urbaine et fournir une réponse

supplémentaire à la pénurie de logements. Des usages résidentiels innovants pourraient y être déployés : habitat partagé, étudiant, co-living, etc.

Bien que complexes à réutiliser (profondeur, faible hauteur sous plafond, espaces donnant sur la rue, etc.), ces espaces présentent plusieurs avantages dont la proximité avec les transports en commun et les commerces ainsi que bien souvent la présence de jardins en arrière-cour. Ils présentent également un intérêt particulier pour loger les personnes à mobilité réduite. Tout cela suppose des aménagements astucieux pour contourner les problématiques d'intimité et adapter les façades commerciales. La Ville pourrait ainsi faciliter les changements de destination d'usage du commercial vers l'habitation sous

condition de conformité architecturale et d'adaptation technique. Une charte graphique pourrait être mise en place pour harmoniser ces transformations.

Un second levier de revitalisation de ses rues désaffectées consisterait à faciliter la transformation des pieds d'immeuble vers d'autres usages : espaces de coworking, lieux de sociabilité pour seniors, associations, etc. Ces pieds d'immeuble pourraient ainsi servir de lieux d'animation – événements festifs et associatifs – pour attirer les familles, recréer du lien social et repousser les usages déviants. Ces opportunités permettraient de préserver l'attractivité du centre-ville, de contribuer à la vie sociale des quartiers et de renforcer le sentiment de sécurité en éloignant les incivilités.

« La question de la qualité des pieds d'immeuble est centrale. On a des batteries de pieds d'immeuble complètement vacantes, inoccupées depuis des années. L'équilibre est précaire tant sur les artères principales que sur les artères secondaires. Ce sont des espaces de vie qu'il faut repenser. Il faut réfléchir sur une autre façon de faire vivre ces commerces et peut-être arrêter de voir les pieds d'immeuble nécessairement comme un espace uniquement prévu pour générer du rendement. D'abord, ils pourraient permettre de remettre les associations au cœur de ville, ça permet de tisser des liens, de remettre un peu de vie, d'animation dans des rues désertées, de limiter les nuisances. »

Pourquoi ne pas imaginer également de transformer ces pieds d'immeubles en logements ? On aurait la chance de créer du logement, par exemple, dans un quartier comme la Joliette, qui est à côté du train, du métro, du tram. De nombreux lieux pertinents à Marseille existent et mériteraient d'être répertoriés. Alors évidemment, les pieds d'immeubles, c'est complexe, parce que c'est profond, on est directement sur la rue, etc. Mais on a aussi des pieds d'immeubles qui bénéficient d'un jardin en arrière-cour avec des beaux volumes et des belles hauteurs sous plafond. On peut travailler la conception de ces espaces pour rendre ces pieds d'immeubles plus conviviaux, fonctionnels tout en préservant l'intimité. Face au constat d'un manque de logements décents, on pourrait très bien l'imaginer pour des étudiants, en co-living, en habitat partagé. »

Loïc Lonchampt, Gérant de fonds chez Swiss Life Asset Managers

PROPOSITION 5

DENSIFIER LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN PÉRIPHÉRIE ET DÉCENTRALISER LE « TOUT SAINT-CHARLES »

Un réseau de transport dense et performant conditionne toute la pertinence de la stratégie d'aménagement et de densification. A Marseille, le développement des transports doit permettre de remédier à la fragmentation urbaine et répondre à la déconnexion entre habitat, emploi et infrastructures publiques. Or, la ville accuse un retard structurel en la matière : son réseau est sous-dimensionné et souffre d'une concentration excessive en centre-ville suscitant des problématiques majeures d'accessibilité interne. Certains quartiers restent encore des zones très mal desservies (13e, 14e, 15e, 16e).

Concernant le réseau ferroviaire, le projet LNPCA et la gare souterraine à Saint-Charles permettront d'augmenter considérablement la capacité de la gare centrale et de désaturer les nœuds ferroviaires de Marseille. Ils illustrent toutefois une tendance à la concentration excessive des flux sur la gare Saint-Charles, devenant un goulot d'étranglement. En outre, ces aménagements ne permettront pas d'enclencher une transformation ambitieuse de l'offre de mobilité entre Marseille et le périmètre métropolitain. Dans cette perspective, il convient de repenser les liaisons pour désenclaver les autres zones de la ville et connecter directement les bassins d'emploi sans transiter obligatoirement par Saint-Charles. Cela suppose de développer des lignes de transport diamétrales en multipliant les connexions directes entre les pôles de vie et les pôles d'emploi pour éviter la surcharge du nœud central : Joliette – Rouet, Blancarde –

Aubagne, Quartiers nord – Bassin de Fos, etc. A ce titre, le projet de SERM offre l'opportunité de décentraliser le réseau par la revitalisation des gares périphériques et haltes ferroviaires de Marseille⁵⁸ (Proposition 12).

En outre, l'extension du tram et la revitalisation des gares doivent s'accompagner d'une stratégie foncière et fiscale *via* la mise en place de mécanismes de captation de la valorisation foncière. En effet, l'arrivée dans un quartier d'un nouveau tronçon de transport collectif et a fortiori d'un nouvel arrêt, créent un effet d'aubaine conduisant mécaniquement à une hausse des prix de l'immobilier aux alentours⁵⁹. A Marseille, des outils de captation d'une partie de cette valorisation pourraient être mis en place notamment par des politiques de réserve foncière autour des nouveaux arrêts et des gares pour réorienter une partie de la plus-value vers des projets collectifs. Des leviers fiscaux pourraient également être envisagés pour financer les infrastructures par la mobilisation de cette rente foncière sur le modèle de la Société des Grands Projets, ce qui suppose toutefois un régime dérogatoire ou une intervention de l'Etat par voie législative et réglementaire.

58. Marseille dispose de 12 gares SNCF dont la plupart sont sous-exploitées ou inexploitées.

59. Concernant la création d'une nouvelle gare, la hausse est généralement estimée à entre 10 et 20% du prix de l'immobilier dans une commune.

LES MÉCANISMES DE CAPTATION DE LA VALORISATION FONCIÈRE MIS EN PLACE PAR LA SOCIÉTÉ DES GRANDS PROJETS (SGP)

Pour capter la valorisation liée au développement des transports collectifs, une politique de réserve foncière reste l'instrument le plus efficace. Ces réserves foncières permettent ainsi d'accompagner les opérations d'aménagement dans les zones concernées. Par ailleurs, plusieurs instruments fiscaux avaient été étudiés par la Société des Grands Projets (régime dérogatoire) pour capter une partie de la rente foncière :

- Une majoration de la taxe foncière ;
- Un relèvement des tarifs de la taxe annuelle sur les bureaux, les locaux commerciaux, les locaux de stockage et les surfaces de stationnement (TSBCS) ;
- Une augmentation de la taxe sur les droits de mutation à titre onéreux (DMTO) ;
- Une surtaxe sur l'aménagement pour capter à la source la rente foncière, surtaxe qui serait prise en compte dans les bilans des aménageurs ;

- Une taxe dédiée sur les plus-values aux abords des gares telle qu'initialement prévue par la Société des Grands Projets. Celle-ci devait prendre la forme d'une taxe forfaitaire sur le produit de la valorisation des immeubles bâties et terrains nus dans un périmètre de 1 200 m² autour des gares du Grand Paris Express (GPE). Ce dispositif introduit par la loi de 2010 sur le Grand Paris, n'a néanmoins jamais été appliqué.

Il convient de préciser que les collectivités ne disposent que d'une marge de manœuvre limitée dans la fixation des taux et toute création de nouvelle taxe ou modification substantielle requiert l'intervention du législateur hors régime dérogatoire comme la SGP. Par ailleurs, ces mécanismes fiscaux peuvent conduire à des effets pervers dont une rigidification du marché et une incitation à la rétention foncière.

“ Pour construire plus, il faut affirmer une véritable stratégie d'aménagement. ”



EMMANUEL DUJARDIN

Président de Rougerie+Tangram

Comment répondre aux besoins en matière de logements à Marseille ?

Le PLH a fixé un objectif de construction à Marseille de 4 500 logements par an comprenant 2 300 logements abordables. Les collectivités doivent affirmer une posture claire en faveur de la production de nouveaux logements et respecter leurs engagements. A ce stade, on parvient seulement à construire un peu plus de la moitié de cet objectif et, hors Euroméditerranée, trop peu de permis de construire sont délivrés. Pour construire, il faut porter une vision sur le développement du territoire, affirmer une véritable stratégie d'aménagement : faire de la réserve foncière, créer des zones d'aménagement concerté, favoriser l'urbanisme de projet, etc. Par comparaison, dans une ville productrice comme Rennes, on compte trois fois plus de ZAC qu'à Marseille.

Comment construire davantage face aux contraintes sur le foncier ?

Construire plus implique également une vision politique en faveur de la densification, pour limiter l'étalement urbain en faisant muter du tissu urbain obsolète et en faisant monter les immeubles. Cela suppose aussi d'aller au bout des règles d'urbanisme, appliquer systématiquement les hauteurs qui sont définies par le PLUI : lorsque le PLUI autorise un R+6 il faut suivre la règle et construire 6 étages, autoriser ce qui est autorisable tout simplement. Lorsque l'on ne va pas au maximum des PLUI, c'est autant de logements en moins. C'est prioritaire et c'est également un enjeu de rationalisation des deniers publics : lorsque la collectivité crée une voie, qu'elle desserve quatre pavillons ou 150 ménages logeant dans un immeuble, elle paie le même prix. Pour encourager la densification, des leviers fiscaux pourraient émerger et on pourrait imaginer une taxe spécifique visant les opérations qui sous-exploitent le foncier.

Comment encourager la préservation du bâti et encourager la rénovation ?

Pour entretenir efficacement le bâti et lutter contre les marchands de sommeil, il faudrait avoir un système qui se rapproche du contrôle technique, qui serait réalisé à intervalles réguliers et sur l'ensemble du bâti, des logements aux parties communes. Il faut donc encore renforcer le permis de louer et notamment l'étendre aux locations saisonnières. On pourrait même imaginer un système incita-

tif avec des permis de louer temporaires en location meublé touristique : la rénovation d'un logement insalubre, dans une zone identifiée par la collectivité, ouvrirait un droit à louer ce logement en meublé de tourisme pendant une période donnée, avant obligation de remettre le logement en location longue durée. Les meublés touristiques seraient ainsi mobilisés comme un levier au service de la rénovation et de l'entretien du patrimoine immobilier en créant des incitations fortes pour les investisseurs.

PRIORITÉ



**Affronter la crise du
logement pour répondre
à l'urgence sociale**

RÉNOVER LE CENTRE-VILLE ET LES GRANDS ENSEMBLES ET FACILITER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS SOCIAUX

Marseille traverse une profonde crise du logement. Alors que le PLH évalue les besoins à 4 500 nouveaux logements par an (dont 2 300 logements sociaux), le nombre de logements autorisés par an oscille entre 2 000 et 3 500 ces dernières années. Dans le parc social, les logements entrant dans les critères SRU n'ont progressé que de 13 250 unités entre 2010 et 2023, soit à un rythme de 1 000 logements par an. Cette incapacité structurelle à répondre à la demande génère des tensions multiples sur l'habitat : élévation des loyers, parc social saturé, persistance de l'habitat indigne, etc.

A côté d'une crise de la production dont la dimension est également nationale, la métropole marseillaise se singularise par l'ampleur et la persistance de la problématique de l'habitat dégradé. La chambre régionale des comptes relevait en 2020 que le nombre de logements indignes était cinq à dix fois supérieur dans la métropole Aix-Marseille-Provence que dans les autres métropoles françaises⁶⁰. Si le rapport Nicol alertait dès 2015 sur l'existence de 40 000 logements potentiellement indignes à Marseille, les grandes opérations de rénovation urbaine ont échoué jusqu'à présent à apporter une réponse proportionnée.

Face au ralentissement de la production neuve, la rénovation apparaît comme un levier essentiel pour libérer du potentiel résidentiel inexploité en remettant sur le marché une partie des 38 000 logements vacants à Marseille. La réhabilitation de l'ancien est par ailleurs primordiale pour améliorer la qualité de vie des quartiers concernés et pour augmenter l'offre sociale par la requalification des logements privés dégradés.

Les schémas standards – intervention publique pilotée par l'ANRU via la démolition-reconstruction et reposant sur les bailleurs sociaux – demeurent trop lourds et non généralisables à l'ensemble du tissu dégradé. En particulier pour les logements dispersés en centre-ville : opérations plus complexes, en milieu urbain dense, avec des contraintes réglementaires plus importantes. A ce titre, si la SPLA-IN représente un outil efficace avec une approche présentant des vertus intrinsèques – concertation, respect de l'environnement du bâti, etc. – son intervention reste chirurgicale. Au total, la société d'aménagement prévoit l'acquisition de 182 immeubles, une masse d'intervention qui semble insuffisante face à l'envergure de la problématique.

Pour apporter une réponse complète et durable aux besoins de rénovations du centre-ville, l'action doit être massifiée et l'investissement privé doit soutenir l'effort public. Pour répondre aux besoins de production, il convient également d'élargir la question de la rénovation à celle de la « reconstruction » du centre-ville. En outre, Marseille fait également face à la problématique aigüe et persistante des grands ensembles immobiliers en copropriété dont une part non négligeable présente de graves dysfonctionnements. Si on observe ces dernières années une montée en maturité des acteurs locaux sur les problématiques du tissu ancien et la mise en place d'outils adaptés, l'intervention publique sur ces grandes copropriétés peine encore à se structurer et à s'industrialiser pour permettre leur redressement.

Face à l'urgence sociale alimentée par une double crise de la production et de l'habitat dégradé, la situation exige la mobilisation d'outils adaptés et de régimes d'exception pour accélérer la production et massifier la rénovation.

60. Chambre régionale des comptes PACA, « Commune de Marseille – Situation financière et patrimoine », 2020.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS

40% des habitants, et particulièrement les Marseillais (45%) affirment que leur logement n'est pas bien isolé du froid et de la chaleur. De même, 37% des habitants se disent insatis-

faits de l'isolation du bruit, et même 42% des Marseillais. En outre, près d'un habitant sur dix qualifie son logement d'insalubre (8%) et 16% le jugent humide.

PROPOSITION 6

ASSOUPIR LES CONTRAINTES PATRIMONIALES DANS LE CENTRE-VILLE POUR ATTIRER L'INVESTISSEMENT PRIVÉ

Dans le périmètre du Grand centre-ville⁶¹, le PPA a prévu une intervention ciblée censée susciter un « effet levier » par une action sur certains îlots prioritaires. Face aux coûts prohibitifs des rénovations et à la complexité du processus - rénovations longues et ciblées en concertation avec les propriétaires - la SPLA-IN ne pourra seule, répondre à l'ensemble de la problématique ; la société a vocation à ne traiter que le tissu le plus dégradé. En effet, la SPLA-IN prévoit l'acquisition de 182 immeubles jugés prioritaires ce qui représente approximativement 1 000 logements dont 700 logements sociaux et ce qui reste éloigné des 10 000 réhabilitations prévues par le PPA en quinze ans. On peut estimer, en outre, sur le périmètre du Grand centre-ville, entre 21 000 à 28 000 logements indignes (soit du 15 à 20% du parc du centre-ville).

La réhabilitation de ces immeubles représente un investissement extrêmement lourd — pouvant atteindre 5 000 euros le mètre carré — et

est donc supportée à ce stade largement par des fonds publics, faute de modèle économique viable pour l'investissement privé. Dans un contexte où les marges de manœuvre financière des pouvoirs publics s'amoindrissent, la massification de la rénovation nécessite l'implication du marché. La transformation durable et profonde du centre-ville dépendra d'un engagement massif des investisseurs privés. Pour y parvenir, il apparaît indispensable d'offrir un cadre attractif appuyé sur un discours politique clair pour stimuler l'investissement. En particulier, il convient de mobiliser les bailleurs sociaux pour encourager les opérations d'acquisition-amélioration permettant de combiner réhabilitation du bâti, préservation d'une offre accessible dans le centre-ville et compensation du déficit de logements sociaux.

L'enjeu est en somme de trouver un modèle économique reproductible basé sur l'acquisition et la rénovation du patrimoine dégradé, afin de le remettre sur le marché. Dans cette perspective, le centre-ville marseillais pourrait s'affranchir d'un certain nombre de verrous réglementaires. A ce titre, les règlements patrimoniaux⁶² constituent un frein prégnant complexifiant

61. Périmètre de 1 000 ha couvrant les sept premiers arrondissements de Marseille pour environ 140 000 logements.

62. En particulier, le Site patrimonial remarquable (SPR) créé en 2018 et annexé au PLUi, permet la protection du patrimoine architectural et urbain dans les projets d'aménagement. Son périmètre s'étend sur 472 ha dans le centre-ville marseillais dans lesquels l'avis conforme de l'ABF s'applique sur les travaux. De même, les travaux dans un rayon de 500 m dans le champ de visibilité (ou dans le PDA) des Monuments historiques sont soumis à l'avis conforme de l'ABF. Le préfet de région peut écarter un avis conforme de l'ABF après saisine par l'autorité délivrant l'autorisation (article L.632-2 du code du patrimoine).

LES COÛTS DE LA RÉNOVATION DANS LE CENTRE-VILLE MARSEILLAIS

Face aux différentes contraintes pesant sur les opérations – coût de la rénovation, contraintes patrimoniales, contraintes sur l’élévation du bâti, etc. – les promoteurs se désintéressent des investissements dans le centre-ville marseillais. Les coûts de rénovation peuvent atteindre jusqu’au double de ce qui est économiquement viable pour une opération. Ainsi, lorsque les prix du marché sont bas comme à Marseille et que les coûts des travaux sont élevés, les promoteurs ne parviennent pas à équilibrer leur bilan.

C'est pourquoi, les premières opérations de requalification intervenues dans le centre-ville marseillais (rue Jean-Roque) ont mobilisé des sommes colossales de deniers publics. Près de 4,2 millions d'euros d'argent public, provenant d'acteurs divers (SPLA-IN, ANRU, Anah, ESH, etc.), ont été nécessaires pour le traitement de quatre immeubles et de 16 logements sociaux (soit 262 500 € par logement). En décuplant ce modèle, la requalification et la remise sur le marché de 1 000 logements insalubres (dans les mêmes conditions de dédensification) impliquerait 262,5 M€ d'investissement public.

toute opération de transformation profonde du centre-ville. Une première piste consisterait à assouplir certaines règles patrimoniales sur des parcelles identifiées pour permettre des opérations ciblées de démolition-reconstruction et faciliter l'équilibre des opérations. Ce levier permettrait d'élargir l'échelle d'intervention plutôt que de travailler sur de micro-parcelles et de cette façon, de mutualiser certaines dépenses et d'améliorer les conditions économiques. En outre, la dégradation du bâti est parfois telle que la rénovation s'apparente à un « acharnement thérapeutique ». La puissance publique doit renforcer sa capacité à arbitrer entre rénovation et démolition et accepter un « droit des bâtiments à mourir dans la dignité ».

Il s'agirait alors d'articuler deux logiques avec d'une part, une intervention fine de la SPLA-IN lorsque la réhabilitation est indispensable pour respecter l'environnement urbain des

immeubles dégradés⁶³ et d'autre part, des opérations de démolition-reconstruction lorsqu'elle s'impose comme un impératif de lucidité économique. Un équilibre doit, en effet, être trouvé entre la préservation des qualités architecturales et le besoin de transformation urbaine : les logements anciens disposent de qualités intrinsèques - volumes généreux, hauteurs sous plafond, traversant, etc. - qui tendent à disparaître dans la construction neuve. Quant à la démolition-reconstruction, elle présente l'intérêt de faire intervenir des fonds privés en rendant les opérations viables pour les promoteurs. Il convient, en somme, de remettre en question la « sacralisation » du bâti, sans prôner une destruction systématique.

Pour cela, deux voies sont possibles. Il pourrait d'abord s'agir de prioriser les engagements quantitatifs en matière d'habitat par

63. *Les immeubles dégradés mitoyens côtoient souvent des immeubles en bon état.*

rapport aux règlements patrimoniaux, ces derniers pouvant s'avérer incompatibles avec les impératifs de production – produire 4 500 logements par an, rénover 10 000 logements, etc⁶⁴. Conjointement, il est possible de « déréglementer » ou de faire évoluer les règlements patrimoniaux pour permettre des démolitions-reconstructions sur les îlots dégradés : déclasser ou abaisser le niveau de protection des immeubles faiblement contributifs, définir des critères de démolition autorisable, faciliter la reconstruction en acceptant plus de modernité dans le bâti. L'ABF appliquerait en ce sens des règles assouplies.

En lien avec la possibilité de démolition-reconstruction, l'assouplissement des contraintes sur les hauteurs du bâti constitue un levier intéressant pour équilibrer les opérations immobilières. En effet, permettre une élévation maîtrisée du bâti sur des parcelles délimitées du centre-ville permettrait d'augmenter le nombre de mètres carrés vendables sur une même emprise foncière. En fixant des garde-fous architecturaux pour préserver la vivabilité du centre-ville, introduire davantage de verticalité dans le bâti constitue également un vecteur de recomposition urbaine permettant de réaménager les espaces publics.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS

Après l'effondrement de la rue d'Aubagne, la question des logements insalubres reste évidemment ancrée dans l'esprit des habitants. C'est la priorité majeure qu'ils fixent aux pouvoirs publics (44%) avant même la réduction ou la limitation du coût du logement (40%).

Viennent ensuite la rénovation des logements anciens (37%), la favorisation de l'accès à la propriété (34%), la lutte contre les « passoires énergétiques » (29%) et la régulation des logements vacants (25%).

PROPOSITION 7

MOBILISER LES MEUBLÉS TOURISTIQUES AU SERVICE DE LA RÉNOVATION DU CENTRE-VILLE

Face à la dégradation du parc immobilier et à la persistance d'un taux de vacance particulièrement élevé, des mécanismes incitatifs innovants pourraient voir le jour. En effet, la problématique est particulièrement aigüe à Marseille et tend à s'aggraver : selon le Cerema, entre 2018 et 2021, le nombre de logements vacants depuis plus de deux ans⁶⁵ a augmenté

de 9,4%. Par ailleurs, plus de deux tiers de ces logements n'ont pas été vendus depuis 2010 et les transactions sont généralement inférieures aux prix du marché⁶⁶.

Une approche pragmatique consisterait à mobiliser temporairement l'attractivité économique des locations touristiques au service de la réhabilitation de ces logements pour augmenter l'offre résidentielle. Un cadre dérogatoire pourrait être mis en place dans certains quartiers sujets à l'habitat dégradé compre-

64. Le préfet de région, conformément à ses attributions, peut ainsi décider d'écartier l'avis conforme de l'ABF.

65. Les logements vacants depuis deux ans correspondent le plus souvent à des logements trop vétustes pour être occupés.

66. Cerema, « Analyse de la vacance des logements de la ville de Marseille », Janvier 2023.

nant un régime temporaire plus permissif sur la durée de location en échange de travaux de rénovation, avant obligation de retour sur le marché locatif classique. Par les rendements que ce type de location permet, un tel dispositif permettrait de stimuler l'investissement locatif dans un centre-ville où la rentabilité sur les opérations de rénovation est extrêmement complexe à atteindre. Surtout, il agirait comme un vecteur de remobilisation des nombreux logements vacants en alimentant à moyen terme l'offre locative classique.

La durée d'ouverture à la location touristique dépendrait de l'ampleur de la rénovation : plus la rénovation est lourde, plus la durée autorisée en meublé touristique serait longue. Le calcul de cette durée d'autorisation pourrait s'appuyer sur la performance énergétique du logement comme indicateur. Par exemple, un permis de 6 à 8 ans pour la rénovation d'un logement classé G, 4 à 6 ans pour les F et 2 à 4 ans pour les E. Dans ces conditions, les contraintes en matière de compensation

seraient assouplies en ne s'appliquant plus au premier bien pour garantir l'efficacité du dispositif. Ce permis temporaire serait en outre délivré à condition que les travaux aient respecté un certain nombre de critères de qualité. Un zonage serait également appliqué pour cibler les quartiers et les rues du centre-ville nécessitant un effort de rénovation comme les 1er, 2e et 3e arrondissements dans lesquels les taux de vacance dépassent les 7% selon le Cerema.

PROPOSITION 8

AFFIRMER UNE STRATÉGIE POUR LE TRAITEMENT DES GRANDES COPROPRIÉTÉS DÉGRADÉES : MOBILISER LA SPLA-IN ET L'ENSEMBLE DES OUTILS À LA MAIN DES COLLECTIVITÉS

Selon l'observatoire « Veille Observation des Copropriétés » d'Aix-Marseille-Provence, 12% des copropriétés de l'aire métropolitaine présentent des « signes préoccupants de fragilités ou de difficultés », ce qui équivaut à 6 341

LES OPÉRATIONS DE REQUALIFICATION DES COPROPRIÉTÉS DÉGRADÉES (ORCOD)

Les ORCOD sont des opérations de lutte contre l'indignité et la dégradation des immeubles en copropriété créées par la loi ALUR en 2014. Pouvant être mises en place par l'Etat ou les collectivités territoriales, elles offrent un cadre contractuel permettant de traiter de manière coordonnée les difficultés et permettre le redressement des plus grandes copropriétés. Elles facilitent, en outre, la mobilisation de certains outils d'aménagement dont le DPU renforcé et des prérogatives du maire et du

président d'EPCI pour le relogement des occupants. L'opération peut être conduite par tout opérateur (SPLA, SEM, etc.) et les actions de portage sont financées par l'ANRU (dans le cadre du NPNRU ou de l'Anah). Lorsque l'ORCOD est qualifiée d'OIN (ORCOD-IN) de nombreux outils sont mobilisables et la conduite de l'opération peut être confiée à un établissement public foncier de l'Etat dont le portage est financé par la Taxe Spéciale d'Equipement (TSE).

unités dont 86% situées à Marseille. Parmi ces copropriétés, figurent de nombreux grands ensembles qui, faute de traitement anticipé, ont atteint un stade avancé de déqualification exposant les occupants à des risques sécuritaires et sanitaires. Les dysfonctionnements majeurs que connaissent ces copropriétés imposent souvent le recyclage partiel ou total de ces ensembles immobiliers.

Si le plan Marseille en Grand consacre un tiers de l'enveloppe globale « rénovation urbaine » (fonds ANRU) au traitement des copropriétés dégradées, le chantier reste immense. Comme le souligne le rapport interministériel de 2024, si les expertises et les modes opératoires se sont progressivement structurés pour le traitement de l'habitat dégradé en tissu ancien, en revanche l'intervention publique sur les grands ensembles immobiliers en copropriété « demeure tardive, souvent dans l'urgence et peine à s'industrialiser ». En effet, hors NPNRU⁶⁷, leur traitement n'a pas fait l'objet d'une structuration de l'action et des moyens laissant place à des interventions ponctuelles coûteuses⁶⁸.

Progressivement, la mise en place d'opérations de requalification d'intérêt national⁶⁹ (ORCOD-IN) est apparue comme une solution pertinente au regard de l'urgence de la situation et des difficultés opérationnelles rencontrées pour traiter les copropriétés dégradées. En 2023, le président de la République annonçait ainsi la mise en place de quatre ORCOD-IN pour quatre grandes copropriétés dégradées des quartiers Nord : Consolat (396 logements, 15e arr.) les Rosiers (723 logements, 14e arr.), le Grand Mail (580 logements, 14e arr.) et La Maurelette (746 logements, 15e arr.). A

ce stade, ces dispositifs n'ont pas encore vu le jour et restent suspendus à l'avis du Conseil d'Etat avant le déclenchement de la phase opérationnelle⁷⁰.

Si la Ville de Marseille estime que 29 copropriétés devraient faire l'objet d'un dispositif d'exception (pour un équivalent de 9 380 logements)⁷¹, il apparaît peu probable que d'autres ORCOD-IN voient le jour à Marseille faute de consensus politique à l'échelle régionale. En effet, celles-ci sont financées par la taxe spéciale d'équipement (TSE) levée par l'EPF PACA. Les quatre projets supposent des coûts considérables (500 à 550 M€ de travaux) en partie financés par une augmentation de 30% de cette fiscalité difficilement acceptable par le reste des collectivités de la région.

Pour fournir une réponse globale, la situation exige la définition d'une stratégie claire. Dans cette perspective, le rapport interministériel de 2024 soutenait la mise en place d'un « nouveau cadre partenarial de type charte des acteurs de la copropriété à l'échelle de Marseille, identifiant les acteurs et leur rôle ». L'enjeu est de formaliser un plan global de traitement des copropriétés associant la Métropole, l'Etat et la Ville définissant l'articulation des moyens et des compétences des différents acteurs dans toute la chaîne d'intervention.

Par ailleurs, la SPLA-IN est amenée à s'imposer comme l'organisme d'expertise de référence du territoire en matière d'habitat dégradé et devrait intervenir dans ce cadre sur les grands ensembles en difficulté par des études de préfiguration et de l'assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO). Si une telle perspective est déjà en

67. *Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine*.

68. IGEDD et IGA, *op. cit.*

69. *Dans ces conditions, l'opération serait confiée à un établissement public foncier national*.

70. *Le gouvernement a transmis en août 2025 les dossiers des ORCOD-IN au Conseil d'Etat, dont le feu vert est nécessaire pour lancer ces opérations. La validation est attendue pour fin 2025.*

71. Ville de Marseille, « *Etats Généraux du Logement* », Juin 2023.

cours de discussion, la SPLA-IN pourrait également être mobilisée pour mettre en œuvre des opérations complexes type ORCOD et éventuellement ORCOD-IN⁷². Les missions qui lui seraient confiées dans ce cadre seraient réunies dans une direction dédiée de la SPLA-IN consacrée aux copropriétés.

En s'appuyant sur le décret d'extension du périmètre de compétence de l'EPAEM, Euroméditerranée pourrait également contribuer à cet effort en particulier pour la réalisation d'opérations d'aménagement et d'équipements à la demande des collectivités dans ces sites de rénovation urbaine. En outre, à côté des ORCOD-IN sur les quatre quartiers cités, la puissance publique doit mobiliser dans les autres quartiers, l'ensemble des outils à la main des collectivités : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat de Renouvellement Urbain (OPAH-RU), plan de sauvegarde, ORCOD de droit commun, etc.

PROPOSITION 9

RESPONSABILISER LA CHAÎNE DU LOGEMENT ET METTRE EN PLACE DES DIAGNOSTICS STRUCTURELS OBLIGATOIRES DES IMMEUBLES COLLECTIFS

Le drame de la rue d'Aubagne a révélé une irresponsabilité diffuse touchant l'ensemble des acteurs du logement des propriétaires, aux syndics, jusqu'à la puissance publique. L'ampleur de la dégradation du parc tient à cette chaîne de dysfonctionnements propre à Marseille : copropriétaires passifs n'entretenant pas les biens, syndics inefficaces, administration publique défaillante, etc. En particulier, le modèle de fonctionnement des copropriétés est à bout de souffle et est

confronté à une spirale du déclin : copropriétés sans syndics, impayés des charges, incapacité des propriétaires à financer les travaux, absentéisme en assemblée générale, etc⁷³.

Pour lutter contre les marchands de sommeil, la Métropole a mis en place un permis de louer en 2019, s'adressant aux propriétaires bailleurs voulant mettre en location leur bien dans un secteur identifié ou un centre ancien. Si ce dispositif s'avère particulièrement pertinent, son application reste limitée tant d'un point de vue géographique – pour Marseille, uniquement dans les quartiers Belle de Mai, Hoche Versailles Pelletan et Noailles – que technique. En effet, un certain nombre de logements ne sont pas concernés par cette autorisation préalable parmi lesquels les habitats conventionnés avec aide personnalisée au logement (APL) et les locations saisonnières.

A court terme, cette situation appelle à une meilleure coopération entre les autorités communales et intercommunales et l'ensemble des plateformes de réservation. En effet, s'il semble aujourd'hui techniquement complexe d'étendre le permis de location aux locations saisonnières, les autorités locales pourraient coopérer avec ces plateformes pour les responsabiliser, les encourager à identifier les logements insalubres et les bannir des plateformes de réservation. En outre, sans contrôle sur la qualité des logements, la CAF peut verser des subventions (APL) à des propriétaires mettant à disposition des logements indignes. Face à cela, la Métropole a signé en avril 2024 une convention de transmission des données avec la CAF des Bouches-du-Rhône pour repérer les mises en location non conformes. Cette coopération doit encore être renforcée pour appliquer un contrôle plus systématique des locations conventionnées avec APL.

72. Dans les statuts de la SPLA-IN il est prévu que celle-ci réalise pour le compte de ses actionnaires et sur le territoire de la métropole « toutes opérations de requalification des copropriétés dégradées ».

73. Sur le sujet, voir les travaux de Sylvaine Le Garrec.

Le dispositif pourrait également être élargi à l'état global du bâti en prenant la forme d'un contrôle technique obligatoire et récurrent, établissant un carnet de santé du logement et de la copropriété. Un tel mécanisme permettrait de responsabiliser les propriétaires sur la préservation de leur copropriété et les obliger à entreprendre des travaux de rénovation pour assurer une qualité pérenne. Des critères techniques élargis pourraient ainsi être incorporés pour clarifier la prise en compte des parties communes dans les conditions de décence (ascenseurs, sécurité des balcons, etc.). A ce titre, le récent décret sur le diagnostic structurel des immeubles collectifs⁷⁴ constitue un nouvel outil capital pour prévenir les effondrements. Il permet aux communes de délimiter des secteurs dans lesquels les immeubles doivent faire l'objet d'un diagnostic structurel pour anticiper les risques. Dans ce cadre, la Ville de Marseille doit s'en saisir pleinement pour repérer les immeubles les plus fragiles.

Enfin, alors que moins de 47% des copropriétés marseillaises disposent d'un syndic professionnel, la puissance publique a un rôle à jouer dans la préservation de la qualité du bâti *via* les syndics d'intérêt collectif⁷⁵, créés par la loi du 9 avril 2024. Il convient de se saisir pleinement de cet outil pour assister techniquement les gestionnaires (administrateurs provisoires) et faciliter la mise en œuvre des travaux dans les copropriétés en difficulté.

PROPOSITION 10

CRÉER DES CONDITIONS FAVORABLES POUR ACCÉLÉRER LA PRODUCTION DE LOGEMENTS ACCESSIBLES

Marseille traverse une crise du logement qui s'inscrit dans un contexte plus large de ralen-

tissement national de la production immobilière⁷⁶. Au niveau local, ces tensions sont aggravées par de multiples obstacles qui compromettent tant la rentabilité que la faisabilité des opérations de construction : raréfaction du foncier et élévation de son prix tendant à grever les budgets des opérations immobilières, marché contraint dans lequel les marges de manœuvre sont réduites, objectifs légitimes de réduction de l'artificialisation des sols contenus dans le PLUi, éclatement de la gouvernance de l'aménagement et de l'habitat entre Métropole et Ville et entre opérateurs, etc.

Alors que la crise du logement s'aggrave, Marseille reste également marquée par l'importance des recours dilatoires devenus largement défavorables contribuant à allonger les délais de construction voire à décourager les opérations. Selon la DREAL PACA, en 2018, jusqu'à 3 000 logements étaient bloqués par des recours à Marseille pour environ 5 000 logements livrés, un poids bien supérieur qu'ailleurs⁷⁷. Face à ces défis, un cadre juridique et réglementaire rénové apparaît indispensable pour sécuriser les projets immobiliers et encourager la reprise de la construction, ce qui pourrait donner lieu à une expérimentation sur le territoire marseillais. L'enjeu est d'accélérer la production de logements sociaux et de favoriser la création d'une offre de logement privé décente et accessible.

Dans le prolongement de la récente loi Huwart⁷⁸, des instructions de permis facilitées pourraient être mises en place avec une limitation sur les recours pour accélérer les projets. S'il n'existe pas d'infraction spécifique sur les recours abusifs contre les permis de construire⁷⁹, la loi ELAN de 2018 a permis un certain nombre d'évolutions – redéfinition de l'intérêt à agir, cristallisation des moyens,

74. Décret n°2025-814 du 12 août 2025.

75. Ce syndic détient des compétences spécifiques pour assurer le redressement des copropriétés en difficulté : recouvrement des impayés, mise en œuvre du redressement, travaux d'urgence et de mise en sécurité et travaux de réhabilitation et de rénovation.

délais réduits, etc. La portée de ces dispositions n'a néanmoins pas permis une diminution significative des recours dans les permis de construire en particulier dans les zones tendues. Plusieurs mesures pourraient émerger : renforcement des sanctions (dommages et intérêts), agrément obligatoire des associations requérantes depuis au moins trois ans⁸⁰, suppression de la possibilité d'invoquer les vices de forme et de procédure par voie d'exception⁸¹, etc. La procédure pourrait également être séparée en deux temps avec une première phase consacrée aux problèmes de recevabilité du recours, par exemple, la distance entre le logement du requérant et le projet.

Enfin, il convient de réhabiliter l'acte de construire et de soutenir les communes dans l'effort de production de logement abordable. Face aux injonctions parfois contradictoires de l'Etat entre nécessité de construire dans le cadre de la loi SRU et appel à la sobriété foncière, les maires sont placés dans une situation d'embarras face aux administrés. De même, les mesures gouvernementales tendent paradoxalement à pénaliser financièrement les maires constructeurs – suppression de la taxe d'habitation, de la CVAE et exonération de la taxe foncière. Il est urgent de fournir un cadre incitatif pour les maires constructeurs en retrouvant un modèle économique de la construction favorable aux communes en assurant une compensation des abattements et exonérations récentes sur les taxes locales et

par une batterie de mesures incitatives : incitation fiscale à l'investissement locatif, aides aux maires bâtisseurs, etc⁸².

PROPOSITION 11

AGIR SUR LA SOUS-OCCUPATION POUR OPTIMISER L'UTILISATION DU PARC SOCIAL EN METTANT EN PLACE UNE PLATEFORME D'ÉCHANGE INTER-BAILLEURS

Alors que le parc social est historiquement conçu comme un parc familial standard – 77% du parc locatif marseillais correspond à des T3, T4 et T5 d'après les données du ministère de la Transition écologique – les ménages se sont considérablement resserrés ces dernières décennies. La taille moyenne des foyers est passée de 3 personnes en 1968 à 2,1 en 2022. Cette inadéquation entre offre et demande suscite une sous-occupation structurelle du parc social : les 87 300 logements sociaux marseillais n'abritent que 163 000 personnes au total, tandis que 51 000 personnes demeurent en liste d'attente⁸³. Ces tensions s'aggravent avec un niveau élevé des loyers dans le locatif libre qui alimente un ralentissement continu des taux de rotation, les occupants peinant à trouver des alternatives abordables.

A ce titre, une meilleure exploitation du patrimoine des bailleurs sociaux constitue une piste intéressante pour libérer du logement disponible. En 2025, à l'échelle du parc d'Erilia, plus

76. Les causes sont multifactorielles : inflation législative et réglementaire (loi SRU, ZAN, RE2020, etc.), hausse des coûts de construction (matériaux, main d'œuvre, énergie), hausse des taux d'intérêt dès 2022, réduction du loyer de solidarité, relèvement du taux de TVA sur les opérations de logement social, fin du Pinel, etc.

77. DREAL PACA, « Les freins des contentieux dans la production de logements en PACA », Juillet 2018.

78. Loi adoptée le 15 octobre 2025 relative à la simplification du droit de l'urbanisme et du logement.

79. A ce titre, le jugement rendu le 26 octobre par le tribunal correctionnel de Marseille condamnant à trois ans de prison un auteur de recours abusifs contre des permis de construire, marque une étape importante dans la jurisprudence sur ce sujet.

80. Voir article 1, 2 et 3 : « Proposition de loi relative à la recevabilité du recours contre certains actes en matière d'urbanisme », Assemblée nationale, déposée le 2 avril 2009.

81. Voir article 4 : « Proposition de loi de simplification du droit de l'urbanisme et du logement », Assemblée nationale, déposée le 1er avril 2025.

82. Proposition 18 dans AMF, « La crise de la politique du logement – Analyse de la situation et propositions de l'AMF pour en sortir », Mars 2024.

83. Métropole AMP, « Observatoire de l'habitat », 2025.

grand bailleur social de PACA, près de 3 400 logements sociaux sont recensés en état de sous-occupation à Marseille, ce qui équivaut à 17% du parc étudié. Cela représente plus du

double que ce que Marseille produit comme logements sociaux par an. En complément de la production sociale neuve calquée sur la taille des ménages, un levier de désengorgement

UN MODÈLE D'INCITATION AU DÉMÉNAGEMENT EN ANGLETERRE : LE DOWNSIZING INCENTIVES

En Angleterre, les systèmes de *Downsizing Right Fit* permettent aux locataires du parc social déménageant dans un bien plus petit de bénéficier de subventions allant jusqu'à 3 000 livres par chambre « abandonnée ». Le montant de la subvention varie en fonction

de la collectivité et du niveau de tension sur le parc social local. Un service dédié géré par la collectivité permet également d'accompagner le locataire dans sa recherche de logement et prend en compte les frais de déménagement.

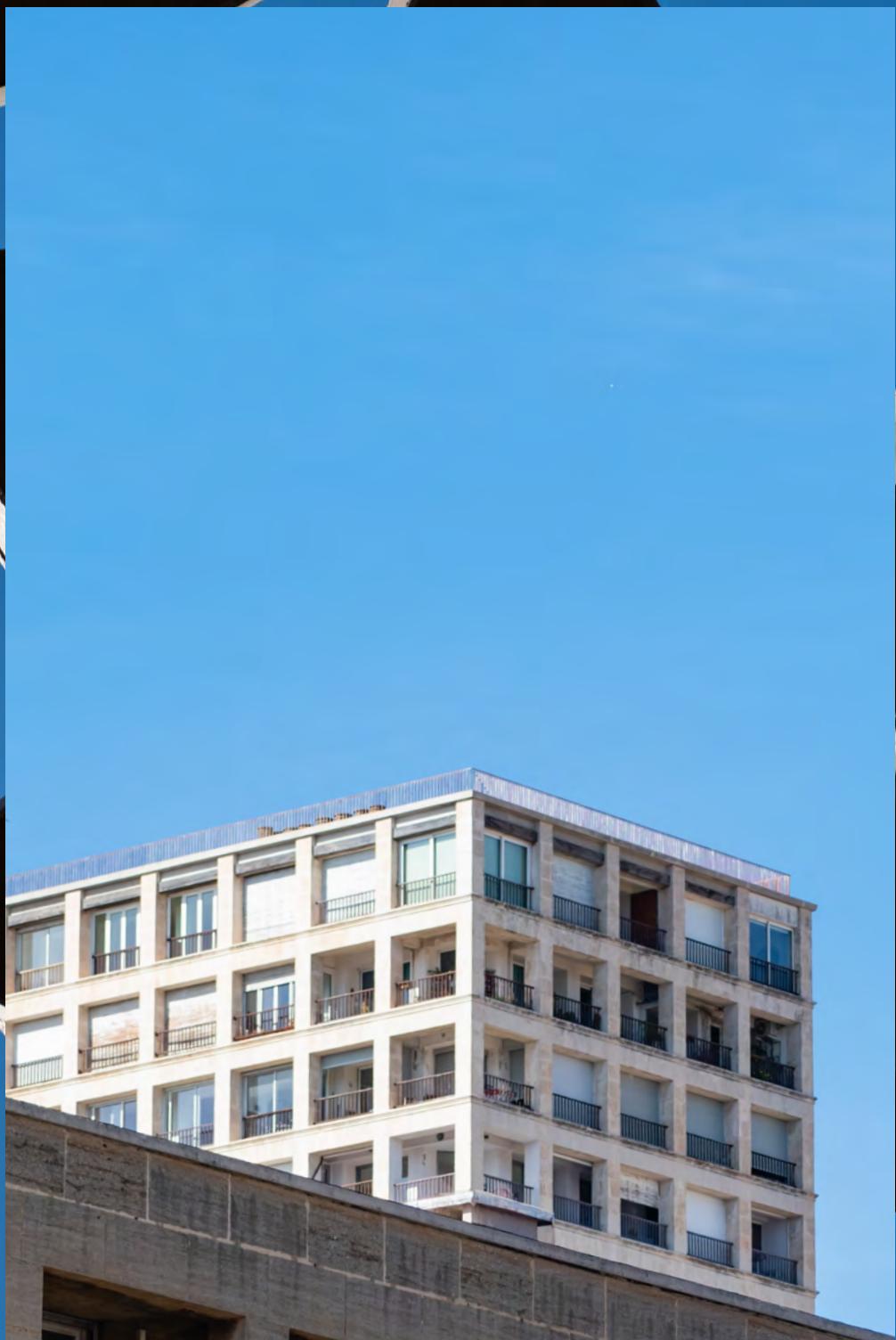
consisterait à encourager la mobilité résidentielle des personnes vivant dans un logement sous-occupé vers des logements plus petits. Bien que des incitations existent pour encourager les locataires à déménager vers des logements plus adaptés – surloyer, loyers proratisés dans logements plus petits, etc. – l'efficacité des outils demeure limitée. Plusieurs freins peuvent expliquer la relative inefficacité de ces dispositifs : enracinement affectif des habitants, complexité psychosociale pour déménager, etc.

Pour améliorer la rotation du parc social et permettre une meilleure adéquation entre offre et demande, il convient d'abord de mutualiser les initiatives qui restent propres à chaque bailleur. Une plateforme inter-bailleurs d'échange de logements pourrait être mise en place sur le modèle maralpin. En 2025, le Département des Alpes-Maritimes a mis en place une plateforme réunissant sept bailleurs sociaux avec une bourse d'échange commune : plus de 46 000 logements sont ainsi potentiellement échangeables. Une série d'incitations financières

pourrait également être étudiée sur le modèle britannique à l'instar des déménagements subventionnés (*downsizing incentives*). Par ailleurs, les services d'aide au déménagement et à la recherche de logements plus petits doivent être renforcés et mutualisés entre bailleurs pour renforcer l'accompagnement des locataires dans leurs démarches.

En prenant en compte la répartition des logements sociaux par nombre de pièces à Marseille⁸⁴ et en partant du principe que chaque catégorie de logement par nombre de pièces présente un taux de sous-occupation similaire (17%), le parc social marseillais pourrait loger entre 10 800 et 27 370 personnes supplémentaires dans une situation de parfaite adéquation entre la taille des logements sociaux et le nombre de personnes par logement. Dans une hypothèse plus réaliste, qui consisterait à réduire de 5% le taux de sous-occupation, ce sont entre 3 100 et 7 820 personnes supplémentaires qui pourraient être logées dans le parc social marseillais.

84. SDES, *Répertoire du parc locatif social*, 2021.



“ En tant que bailleur, nous avons une bataille d’image du logement social à remporter. ”



Crédits photo : Christine Criscuolo

FRÉDÉRIC LAVERGNE

Directeur général d'Erilia

Quels sont selon vous les principaux obstacles à la production de logements à Marseille ?

Le principal frein à la production réside dans l'absence d'un véritable pilotage urbain. Marseille est une ville morcelée qui s'est construite par l'agrégation de plusieurs villages. La ville s'est développée au fil des opportunités foncières, sans cohérence d'ensemble. Le résultat : des constructions parfois mal intégrées, surgissant sans planification dans des zones peu desservies. Pour régler la question du volume, il faut des opérations d'urbanisme pilotées par la puissance publique. L'un des sujets prioritaires aujourd'hui, c'est d'avoir un outil d'aménagement puissant, en mesure d'exproprier, d'acquérir et d'aménager des fonciers à grande échelle. Il s'agit selon moi du sujet numéro un pour produire davantage. Ce type de structure est indispensable pour sortir d'une logique parcellaire et donner corps à une véritable stratégie urbaine.

La densification urbaine est souvent présentée comme une solution pour augmenter l'offre de logement. Quelles sont les possibilités et les contraintes dans le contexte urbain marseillais notamment dans le centre-ville ?

La densification c'est le sens de l'histoire et c'est effectivement l'un des enjeux pour construire plus. Les opportunités en la matière restent néanmoins marginales dans le centre-ville. Il faut aujourd'hui se poser la question de la capacité à « refaire la ville », à savoir, déconstruire pour reconstruire. Souvent, le modèle économique pour la réhabilitation n'existe pas. Même en reprenant à l'euro symbolique, on ne parvient pas à équilibrer les opérations parce qu'on a des coûts de travaux qui dépassent les 4 000 € le mètre carré. Il faut savoir que pour faire du logement locatif social, au-delà de 2 500 € le m², on ne parvient pas à l'équilibrer. Cela s'explique en partie par la superposition des contraintes patrimoniales et techniques

d'immeubles vétustes. Si vous démolissez douze logements et montez en hauteur pour en faire 50, les opérations redeviennent rentables. Est-ce qu'il y a un dogme absolu ? Certes il faut conserver du patrimoine marseillais, mais peut-être faudrait-il accepter que, sur certaines parcelles, on puisse détruire et reconstruire en hauteur.

Comment réhabiliter l'acte de construire et l'image du logement social ?

Nous avons un sujet d'acceptation sociétale de la construction de nouveaux logements. Aujourd'hui, la plupart des maires sont de bonne foi mais sont confrontés à des administrés qui refusent toute nouvelle construction, en particulier s'il s'agit de logement social

alors même que près de 70% des habitants pourraient en bénéficier. En tant que bailleur, nous avons une bataille d'image à remporter. Le logement social reste associé à des clichés qui ont la peau dure dans l'inconscient collectif et dans la presse : criminalités, grands ensembles, insalubrité, magouilles, etc. Pour faire accepter la construction de logements sociaux, il faut que les habitants comprennent ce que c'est aujourd'hui : des programmes bien intégrés dans le tissu urbain, qui permettent de loger des actifs, des familles, etc. Pour cela, l'ensemble du secteur doit se mobiliser pour mettre en place une véritable stratégie de communication et faire de la pédagogie. Il faut sortir du modèle du bailleur silencieux, pour adopter une posture d'acteur citoyen, capable de dialoguer avec les élus et les habitants.

PRIORITÉ

03

**Réduire les fractures
territoriales**

MAILLER UN RÉSEAU DE TRANSPORT DENSE POUR UNE MÉTROPOLE MIEUX CONNECTÉE ET RÉDUIRE LES FRACTURES RÉSIDENTIELLES

Marseille et son agglomération se singularisent par une profonde fragmentation politique et socio-économique. A l'échelle communale, Marseille reste parmi les villes les plus fracturées socialement, illustrant des problématiques majeures d'attractivité de certains quartiers. L'éternel clivage Nord-Sud reste structurant avec des arrondissements (13e, 14e, 15e, 16e) ainsi que le 3e et une partie du 1er (Saint-Charles, Belsunce, Noailles) qui regroupent les quartiers cumulant l'ensemble des difficultés sociales : concentration du logement indigne, taux d'inactifs et taux de pauvreté parmi les plus élevés en France, etc. Cette fracture sociale tend même à s'accentuer dans certains quartiers pauvres (Belle-de-Mai) comme riches (Endoume, Bompard) depuis une vingtaine d'années⁸⁵.

Pour réduire les fractures territoriales et sociales, plusieurs chantiers apparaissent prioritaires. Le cœur de la solution réside dans le développement d'un réseau de transport plus inclusif et dense permettant de casser les logiques d'isolement de certains quartiers. A ce titre, l'essor d'un SERM métropolitain pourrait permettre de connecter efficacement Marseille et son agglomération dans une métropole multipolaire caractérisée par l'éloignement des bassins de vie et d'emploi. Ce projet doit permettre de structurer un système de déplacement cohérent et multimodal allant des modes doux jusqu'aux transports lourds.

Si Marseille en Grand a misé sur le renforcement des infrastructures de transports de la Métropole pour répondre aux fractures

Nord-Sud, le plan se limite à un rattrapage du sous-investissement chronique par le financement de 15 projets préexistants inscrits dans le PDU de la Métropole sans cohérence d'ensemble⁸⁶. En outre, l'émergence d'une vision globale et partagée de l'avenir de l'organisation du réseau à l'échelle métropolitaine est freinée par la persistance de logiques territorialisées⁸⁷. Comme le souligne la Cour des comptes : « du fait de ses fragilités en matière financière et de gouvernance, la Métropole n'a pas permis de créer un cadre institutionnel propice à un traitement efficace des enjeux du territoire, notamment en matière de transports urbains. » (p.46).

Une vision ambitieuse doit également émerger dans les politiques d'habitat et de peuplement pour réduire la ségrégation résidentielle⁸⁸. Comme le notait la Cour des comptes dans son rapport sur Marseille en Grand : « alors que la ville de Marseille se caractérise par une forte polarisation sociale de ses arrondissements [...] le plan ne prévoit aucune action relative au renforcement de la mixité sociale et de lutte contre la ségrégation résidentielle, ni sur l'enjeu de production de logements, notamment sociaux. ». (p.13). Le volet logement est exclusivement conçu comme « un programme de remédiation aux désordres les plus urgents » en matière d'habitat, centré sur la requalification des grandes copropriétés dégradées et la lutte contre le logement indigne.

Face à l'enclavement persistant des grandes copropriétés dégradées et l'essoufflement des opérations ANRU, un changement d'approche doit être acté pour reconnecter durablement ces quartiers avec leur tissu urbain. En outre, si Marseille doit encore amplifier ses efforts de production de logement social, cet enjeu

85. Insee, « Une ségrégation résidentielle élevée dans les pôles d'Avignon et de Marseille », Octobre 2024.

86. Cour des comptes, 2024, op.cit.

87. Voir sur le sujet le tramway des Catalans, projet dont la priorisation était défendue par la métropole et contestée par la municipalité.

88. Insee, Op. cit.

doit nécessairement être abordé à une échelle métropolitaine en posant la question de la répartition de l'offre sociale entre les communes de la Métropole à l'heure où 62 communes sur 92 sont en objectif de rattrapage par

rapport à la loi SRU. Enfin, des mécanismes plus fins de régulation des meublés touristiques sont nécessaires pour ne pas aggraver les tensions locatives dans les quartiers centraux et préserver une offre locative accessible.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS

Les habitants de la métropole restent structurellement dépendants de la voiture avec 53% d'entre eux qui l'utilisent quotidiennement. Les transports en commun, même en cumul hebdomadaire, sont loin d'atteindre ce niveau : seul un habitant de la métropole sur trois (33%) utilise un métro, un bus ou encore un train au moins une fois par semaine.

Si les habitants ne sont pas particulièrement mécontents de la durée (70% sont satisfaits) et de leurs conditions de trajet (64%), ils apprécieraient recourir davantage aux transports en commun. Cela leur permettrait peut-être

de faire des économies (carburants, stationnement...). Seuls 53% des habitants sont satisfaits du budget qu'ils consacrent à leurs déplacements.

Sans surprise, compte tenu de leurs moyens de déplacement, les habitants placent la réduction des embouteillages et la fluidification du trafic en tête des priorités qu'ils fixent (58%).

En outre, les Marseillais sont nombreux (65%) à identifier le développement des transports en commun comme une priorité pour le territoire.

PROPOSITION 12

CONCRÉTISER ET ACCÉLÉRER LE SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) EN EXPLOITANT LE POTENTIEL DU FERROVIAIRE POUR CONNECTER EFFICACEMENT UNE MÉTROPOLE MULTIPOLAIRE

Face aux problématiques structurantes de mobilité à l'échelle de la métropole – dépendance à la voiture individuelle, congestion massive, fragmentation du réseau – le développement du ferroviaire apparaît nécessaire. Le train constitue un moyen de déplacement propre, partagé, adapté à l'intermodalité et au transit de masse. Un fort potentiel existe pour structurer une offre multimodale avec un maillage fin à l'échelle métropolitaine à partir

de l'étoile ferroviaire marseillaise. La métropole dispose d'un réseau dense de lignes TER, passant au cœur des pôles de proximité : huit lignes de TER traversent le périmètre métropolitain et chacun des six bassins de mobilité est parcouru par au moins trois lignes.

Pour la métropole la plus vaste de France, le SERM – offre ferroviaire articulée à d'autres modes de transport fortement connectés entre eux – présente un intérêt tout particulier, permettant un maillage des grands pôles d'activité et assurant une meilleure connexion entre les grandes villes. Un SERM doit permettre de traiter tous les maillons de la chaîne de déplacements en respectant plusieurs critères : des liaisons capacitaires et cadencées,

une desserte des coeurs urbains et des zones d'activité et une approche transversale (billettique unique, information, accessibilité, etc.). Le SERM ouvre la voie à des financements d'Etat qui apparaissent indispensables pour contribuer à combler le retard structurel accumulé par la métropole en matière d'offre de transport. Ce projet revêt donc un caractère capital et exige un portage politique fort. A cet égard, le relatif sous-investissement dont

souffre le SERM est préoccupant : le plan Marseille en Grand a fait l'impasse sur ce projet pourtant stratégique pour l'avenir métropolitain. Par ailleurs, plusieurs enjeux cruciaux demeurent non résolus, à commencer par la question du financement. Le Conseil d'Orientation des Infrastructures évaluait en 2023 le coût global du projet à environ 4,5 milliards d'euros, montant soulignant l'ampleur du défi financier à relever (Proposition 13).

LES SERM : DÉFINITION ET ENJEUX

Le 28 novembre 2022, le président de la République mettait en exergue la nécessité de construire des RER métropolitains (des lignes ferroviaires électrifiées et cadencées en réseau). Cette annonce a donné lieu à un cadre législatif pour le « SERM » avec la loi du 27 décembre 2023 (dite « loi Zulesi »), prévoyant la création d'un réseau de RER métropolitains dans dix grandes agglomérations d'ici dix ans. L'enjeu d'une telle infrastructure est d'améliorer la qualité du transport quotidien permettant une desserte plus fiable et fréquente des territoires péri-urbains. En 2024, le ministre des Transports a annoncé la labellisation de plusieurs projets, dont le SERM Aix-Marseille-Provence, en vue de l'obtention formelle du statut et de financements.

Selon l'article 1 de la loi de 2023, le principe du SERM consiste à fournir une « offre multimodale de services de transports collectifs publics qui s'appuie prioritairement sur un renforcement de la desserte ferroviaire ». Il repose ainsi sur trois piliers : une armature ferroviaire, une multimodalité, et une politique tarifaire (billettique unique) permettant des transitions fluides entre les modes de transport. L'article 2 introduit une rupture importante en permettant à la Société des Grands Projets (SGP), jusqu'alors limitée au Grand Paris, d'intervenir sur d'autres territoires, mettant fin au monopole de SNCF Réseau sur les grands projets ferroviaires.

LE SERM AIX-MARSEILLE-PROVENCE : OÙ EN EST LE PROJET ?

Après la labellisation du SERM Aix-Marseille-Provence en 2024, la Région doit présenter un dossier approfondi précisant les objectifs, la feuille de route, le plan de financement et la gouvernance du projet. Les arbitrages à venir détermineront le niveau d'ambition retenu à horizon 2050. Trois grands aspects doivent être tranchés pour la constitution du dossier de synthèse à destination du ministère prévu pour mi-2026 : l'ingénierie technique (évaluation des scénarios et étude d'impact), l'ingénierie financière et le cadre juridique (structure locale de coordination et gouvernance).

Ce projet SERM comporte plusieurs composantes clés :

- Une armature ferroviaire par le déploiement progressif jusqu'en 2050 de 11 lignes ferroviaires et une forte montée en puissance de la desserte ferroviaire, un cadencement identique et une amplitude horaire élargie (6h – 22h) ;

- Une hiérarchisation des pôles d'échange multimodaux définissant un niveau de services autour des 40 gares ferroviaires, gares routières et haltes autoroutières ;
- Le réseau express métropolitain (déployé d'ici 2030), comportant 3 lignes ferroviaires et 24 lignes routières avec une amplitude horaire 6h-20h et une fréquence de 10 minutes en heure de pointe ;
- Les voies réservées aux transports en commun (VRTC) dont 35 km sont actuellement en service, 20 km en étude et 40 km en réflexion ;
- Des modes actifs avec le développement de 8 lignes cyclables structurantes.

Pour des facilités servicielles, l'objectif cible est de mettre en place une billettique interopérable, une tarification et un système d'information voyageurs intégrés.

Au niveau ferroviaire, les collectivités doivent encourager la pleine exploitation du potentiel du réseau métropolitain et permettre l'essor rapide d'un service de RER métropolitain. Comme le soutient la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) PACA, plusieurs mesures doivent être prises en ce sens : intensifier l'exploitation des 12 gares SNCF dont dispose Marseille, réactivation des lignes TER, électrification de certaines lignes, dédoublement de lignes pour le cadencement, développement des PEM pour renforcer l'accessibilité des gares, etc⁸⁹.

Par ailleurs, le SERM renvoie à un service intégré, cadencé, avec une tarification unique et une interconnexion multimodale. Il suppose ainsi la mise en place d'une tarification intégrée et harmonisée sur le modèle de la RATP qui a récemment entrepris une simplification drastique *via* des systèmes sans zone tarifaire. Un billet unique permettant de combiner les différents modes de déplacement incluant les TER – sur le modèle du ticket + ou du Pass Navigo en Ile-de-France – est un des gages du bon fonctionnement du SERM et doit émerger de manière prioritaire dans la métropole Aix-

89. FNAUT-PACA, « Contribution sur le SCOT de la Métropole AMP », 2024.

Marseille-Provence. Le réseau pâtit également d'une absence de système d'information clair et intégré sur les mobilités locales. Une plate-forme centralisant l'information et facilitant l'interconnexion entre les différents modes de déplacement est également primordiale.

PROPOSITION 13

RÉFORMER LE MODÈLE DE FINANCEMENT DES MOBILITÉS POUR CONCRÉTISER UN PROJET DE SERM AMBITIEUX EN ÉLEVANT LA CONTRIBUTION DES USAGERS

La question du financement des mobilités devient incontournable tant le retard accumulé par Marseille en matière d'infrastructures de transport est colossal. Le territoire est marqué par un sous-investissement majeur dans les transports en comparaison des grandes métropoles françaises⁹⁰.

Le développement du SERM, soit un réseau performant, intégré et multimodal, implique des projets d'aménagement et de modernisation lourds et coûteux. A ce stade, trois scénarios

de déploiement sont en phase de consolidation avant sélection du plus pertinent, avec trois niveaux d'ambition à la fois en termes de calendrier, d'aménagement et de financement⁹¹. En suivant le scénario le plus ambitieux, le SERM comporterait :

- 48 gares avec 75% bénéficiant d'une desserte inférieure ou égale à 15 minutes
- 20 lignes de Réseau Express Métropolitain (REM) avec une cadence de 10 minutes en heure de pointe
- 3 liaisons en car express entre agglomérations avec une cadence de 20 minutes en heure de pointe
- 200 km de liaisons cyclables interurbaines
- 42 PEM renforcés ou créés

Dans ce cadre, à côté de la question cruciale de la gouvernance (Proposition 27), les besoins d'investissement et d'exploitation sont considérables appelant un nouveau cadre de financement des mobilités. Avec ce scénario de déploiement à horizon 2050, 2 365 M€ d'investissement sont nécessaires, entre 780 et 1 040 M€ de matériel roulant et 265 et 400 M€ par an pour l'exploitation.

BUDGETS CONSACRÉS AUX TRANSPORTS À MARSEILLE ET À LYON

Densité (hab/km ²)	Nombre d'habitants	Budget équipements transports 2018	Budget équipements transports 2023
Métropole AMP	1,9 millions	100 M€	296 M€
Métropole Lyon SYTRAL	1,7 millions	330 M€	475 M€

Source : FNAUT PACA, 2024

90. Voir la note financière du Plan de Mobilité de la Métropole AMP (2020 – 2030) : « Pour atteindre les objectifs de report modal de réduction des pollutions et des émissions de gaz à effet de serre, un investissement du budget annexe des transports compris entre 350 et 400 millions d'euros par an se confirme comme indispensable. Il faut noter que ce montant est comparable à celui que le Sytral, autorité organisatrice de la Mobilité de l'aire urbaine lyonnaise a pu investir depuis des années sur un périmètre comparable en taille et en population, avec le soutien des collectivités qui en sont membres. Ce n'est pas un chiffre inatteignable, moins encore si on le compare aux 35,6 milliards d'euros du projet Grand Paris Express »

91. Scénarios se basant sur les derniers résultats du Comité de pilotage du SERM AMP en date du 7 juillet 2025.

SCÉNARIOS DE DÉPLOIEMENT DU SERM AIX-MARSEILLE-PROVENCE D'ICI 2050

Scénario	Investissements	Matériel roulant	Exploitation annuelle	Production TER (km/an)	Production REM (km/an)
Ambitieux	2 365 M€	780 à 1 040 M€	265 à 400 M€ / an	17,8 M (+185%)	17,2 M (+10%)
Intermédiaire	1 680 M€	750 à 1 000 M€	250 à 380 M€ / an	17,2 M (+175%)	17,2 M (+10%)
Prudent	910 M€	735 à 980 M€	200 à 320 M€ / an	15,3 M (+145%)	18,9 M (+20%)

Source : Région PACA, 2025

Marseille pourrait être le terrain d'expérimentation d'un nouveau modèle de financement des transports en faisant contribuer davantage l'usager. En France, l'usager paie structurellement moins qu'ailleurs en Europe, ce qui peut aggraver le déficit des réseaux de transport⁹². Comme le souligne un récent rapport de la Cour des comptes, la part des recettes des usagers a connu un recul tendanciel en lien avec une modération générale des prix, une progression des abonnements plus lente que l'inflation et la multiplication des tarifs réduits. Cette baisse de la part contributive des usagers a été compensée par une hausse du versement mobilité et du financement des collectivités par l'impôt : en 2019, pour l'ensemble

des réseaux, la part couverte par les recettes tarifaires était de 26%, en considérant l'ensemble des coûts dont les investissements⁹³.

Comme le souligne la Cour des comptes, « s'engager dans un développement de l'offre, accompagné d'une hausse des tarifs pour en assurer le financement constitue donc souvent une stratégie plus robuste et plus efficace ». A ce titre, la remobilisation de l'outil tarifaire est nécessaire. Dans cette perspective, il convient de mettre un terme à la gratuité en vigueur sur le réseau RTM qui peut s'avérer trompeuse, toute gratuité se reportant mécaniquement sur le contribuable. Conjointement, une élévation des tarifs plus rapide que l'inflation

TARIFS SUR LES RÉSEAUX MARSEILLAIS, LYONNAIS ET PARISIEN

Densité (hab/km ²)	Réseau RTM	Réseau TCL	Réseau RATP
Prix du ticket à l'unité (tarif plein)	1,70 €	2,10 €	2,5 €
Prix de l'abonnement mensuel	68 € (Pass intégral AMP)	61,60 € (PASS TCL + TER)	88,80 € (Pass Navigo)

pourrait être décidée en ciblant en priorité le prix du ticket à l'unité tout en maintenant des abonnements plus attractifs pour ne pas impacter les usages réguliers. Ainsi, le ticket unitaire à 2 € pourrait être mis en place sur le réseau de la RTM. Pour le rendre acceptable et éviter qu'il ne soit contreproductif, cette élévation doit être associée à une offre améliorée, c'est pourquoi il serait judicieux de le mettre en œuvre une fois seulement le nouveau métro automatique mis en service.

Cette participation accrue des usagers serait également accompagnée d'un renforcement des tarifications solidaires pour un meilleur ciblage des usagers les plus défavorisés. A l'inverse, des recettes supplémentaires sont mobilisables chez certaines catégories d'usagers dont les actifs, pour lesquels l'élasticité-prix des abonnements demeure faible,

du fait du coût des déplacements véhiculés et de la prise en charge partielle des abonnements par les employeurs.

PROPOSITION 14

RÉÉQUILIBRER L'OFFRE DE LOGEMENT SOCIAL À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITaine ET COMMUNALE

Un certain nombre de communes sur le territoire métropolitain reste très en dessous des critères exigés par la loi SRU. Si le PLH prévoit une augmentation de la production dans les communes déficitaires, les écarts observés restent immenses et la crise de la production ralentit les efforts de rattrapage. De même, à l'échelle communale, la répartition de l'offre reste également fortement fragmentée comme le souligne le Contrat de Mixité Sociale (CMS).

LES CHIFFRES CLÉS DU CONTRAT DE MIXITÉ SOCIALE (CMS) DE MARSEILLE

Le CMS fait le constat des déséquilibres massifs entre les arrondissements de Marseille : 68 070 logements sociaux SRU sont concentrés dans six arrondissements et 55% de ces logements sont localisés dans un QPV. Parallèlement, dix arrondissements sont en déficit de logements sociaux suivant les critères SRU.

- Arrondissements avec taux SRU supérieur à 25% : 2e, 3e, 11e, 13e, 14e, 15e, 16e
- Taux SRU entre 15 et 25% : 1er, 9e, 10e
- Taux SRU inférieur à 15% : 4e, 5e, 6e, 7e, 8e, 12e

Près de 48 000 demandes actives de logement social ont été comptabilisées en 2023 tandis que la rotation du parc social ne cesse de se réduire (5,8% en 2021). Marseille fait également face à des difficultés pour rattraper

l'objectif de production de 6 764 logements : entre 2020 et 2022 seulement 2 324 logements SRU produits, soit un taux de réalisation de 34%. Le CMS fixe ainsi un objectif de livraison de 5 234 logements en 3 ans entre 2023 et 2025. Pour cela, plusieurs leviers complémentaires ont été identifiés :

- 1 - Mobilisation foncière : renforcement des outils et de la stratégie foncière sur les arrondissements déficitaires
- 2 - Aménagement : révision du PLUi pour adaptation des zones de mixité sociale et dérogations
- 3 - Programmation sociale, orientation de la production vers 50% de logements Prêt Locatif à Usage Social (PLUS), 40% de logement Prêt Locatif Aidé d'Intégration (PLAI) et 10% de logement Prêt Locatif Social (PLS)

92. Par exemple, en Ile-de-France, l'usager contribue à hauteur de 28% au financement des transports. En rapportant le prix de l'abonnement au coût global des transports, les franciliens demeurent les usagers qui paient le moins cher leur abonnement en Europe selon l'Institut Montaigne. Dans d'autres villes européennes, la contribution de l'usager représente une part plus déterminante comme à Londres (52%), Madrid (41%) ou Amsterdam (40%).

93. Cour des comptes, « La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains », Septembre 2025.

A ce titre, les servitudes de mixité sociale⁹⁴ (SMS) se sont révélées être un excellent moyen de résorber progressivement les fractures sociales en intégrant harmonieusement les logements sociaux dans le tissu urbain. Ce dispositif pourrait être renforcé en élargissant les zones SMS dans le PLUi et en instituant des quotas renforcés dans certains arrondissements moins dotés. L'application du dispositif SMS pourrait être étendue à des opérations de plus petite envergure dans les arrondissements carencés en abaissant encore le seuil d'application du dispositif dans le PLUi.

A l'échelle métropolitaine, emprunter la voie de la contractualisation collective apparaît nécessaire pour une approche globale et cohérente : à ce stade huit communes sont en contrat de mixité sociale dans la Métropole (Marseille, Aix-en-Provence, Roquevaire,

Septèmes-les-Vallons, Pertuis, Saint-Zacharie, Bouc-Bel-Air, Mallemort). L'enjeu est de permettre une mutualisation des objectifs entre toutes les communes de la métropole afin que chaque commune en supporte une part.

Face à l'ampleur du déséquilibre et des carences constatées dans certaines communes, l'intervention de l'Etat en dernier recours apparaît cruciale. La loi SRU lui confère des outils coercitifs dont des sanctions financières et la possibilité pour le préfet de reprendre l'instruction des permis de construire, comme récemment observé à Allauch. Quant aux sanctions financières, celles-ci doivent rester (ou redevenir) des mesures contraignantes pour les communes récalcitrantes. Certaines communes préfèrent s'acquitter de lourdes amendes comme Allauch (1,3 million d'euros en 2025), Gémenos (1 million d'euros) ou les Pennes-Mirabeau (870 000 euros).

L'INTERVENTION DU PRÉFET À ALLAUCH

Ville de 22 000 habitants située aux portes de Marseille, Allauch est carencée au titre de la loi SRU avec seulement 7,5% de logement sociaux. Ainsi, en 2025, Allauch était condamnée à verser 1,3 million d'euros. En 2023 et 2025, la mairie refuse à deux reprises un permis de construire pour un projet de 96 logements

intégrant 50% de HLM. Début 2025, la préfecture a pris un arrêté pour se substituer à la commune et autoriser l'urbanisation d'une parcelle de 2 500 m² jugée stratégique dans l'effort de ratrappage du déficit de la commune en logement sociaux.

Enfin, la question de l'acceptation sociale des logements sociaux par les populations résidentes doit devenir un axe de travail essentiel. La métropole Aix-Marseille-Provence incarne un paradoxe : si plus de 70% de la population métropolitaine est éligible au logement social, les projets de construction de nouveaux logements sociaux rencontrent systématiquement

des oppositions. Le décalage entre l'image du logement social dominante dans l'opinion publique et médiatique et la réalité d'une offre de logement accessible au plus grand nombre, nourrit un rejet et décourage les maires à construire. Ce constat appelle à une communication proactive pour briser les clichés (grands ensembles, délinquance, misère, etc.) et pour

94. Prévus à l'article L. 151-15 du code de l'urbanisme, les SMS permettant d'imposer un pourcentage de logements répondant aux objectifs de mixité sociale pour des programmes réalisés des secteurs donnés

redorer le blason du logement social. A ce titre, les bailleurs sociaux ont un rôle central à jouer : des campagnes de communication inter-bailleurs plus ambitieuses et régulières, associant les institutions publiques sont nécessaires pour gagner la bataille de l'image⁹⁵. De même des modèles de pédagogie locale doivent émerger en associant les habitants aux projets de construction pour désamorcer les oppositions.

PROPOSITION 15

DÉSENCLAVER DURABLEMENT LES QUARTIERS EN DIFFICULTÉ ET AMÉLIORER LA DESSERTE INTERNE DES QUARTIERS NORD

Le modèle d'intervention de l'ANRU sur les quartiers en difficulté semble aujourd'hui à bout de souffle : la démolition-reconstruction s'accompagne d'une spirale de la dégradation créant une dépendance aux interventions lourdes sans remédier aux causes profondes. Aujourd'hui, 21 quartiers marseillais sont concernés par ces opérations, bénéficiant d'investissements significatifs de la part des acteurs publics – Métropole, Etat, ANRU – et dont la plupart sont orientés vers la démolition des immeubles dégradés. Cette approche apparaît inefficace à long terme face au défaut d'entretien du bâti, entretenant un cycle de rénovation sans fin. Ces quartiers pâtissent toujours d'un déficit d'attractivité car déconnectés du tissu urbain dans sa dimension sociale et humaine. Ils sont peu traversés, peu animés, voire délaissés et souffrent de l'implantation de réseaux parallèles (drogue, prostitution). Les quartiers nord en particulier, sont marginalisés du réseau de transport en commun avec une absence de connectivité à plusieurs niveaux : à leur espace interne (du nord au nord), au centre-ville et avec les grands bassins d'emploi métropolitains.

La priorité qui a prévalu jusqu'à présent a été de mieux connecter les quartiers nord au centre-ville, objectif central du plan Marseille en Grand. A côté des premières initiatives, une densification du réseau au sein des quartiers nord est nécessaire. A court terme, il est possible de renforcer les fréquences de bus sans contrainte majeure pour desservir les zones d'activité du nord (Technopole de Château-Gombert, Mourepiane, etc.). Un développement des liaisons entre ces quartiers et les zones d'activités apparaît également primordial notamment en reliant efficacement les quartiers nord au complexe industriel de Fos-Berre (Proposition 21). Malgré le vivier d'actifs disponible, ces connexions métropolitaines sont quasiment absentes ce qui constitue un frein majeur à l'emploi pour les habitants. Dans ce cadre, une meilleure exploitation des infrastructures ferroviaires est possible et notamment de la gare de l'Estaque qui dispose encore d'une intermodalité trop réduite (réseaux de bus limités, infrastructures cyclables reliant la gare insuffisantes, absence de bornes vélos, etc.).

Il convient plus globalement de sortir de l'approche actuelle, qui consiste à démolir l'urbain pour résoudre des problèmes sociaux, en cherchant davantage à « fabriquer la ville » dans ces quartiers en difficulté. En réaménageant l'espace, en réintroduisant des lieux de vie (lieux associatifs, bancs, parcs, végétation, équipements sportifs, etc.) et en apaisant l'environnement urbain, il devient également possible d'éloigner les activités illicites et de recréer de la désirabilité dans ces quartiers. Il s'agit de rompre avec l'image d'enclaves marginalisées en introduisant des éléments concrets comme des parcs et des commerces de proximité afin de favoriser l'appropriation des espaces par les habitants. La question des espaces publics doit notamment intégrer une réflexion prioritaire sur la marchabilité : trottoirs praticables,

⁹⁵Voir les quelques initiatives comme le « Palmarès de l'Habitat », démarche partenariale visant à renouveler l'image du logement social en valorisant les opérations locales de logements sociaux exemplaires.

“ Ce qui est important c'est également d'assurer une connexion du nord au nord, de banlieue à banlieue en quelque sorte. En effet pour permettre la fluidité des compétences, des habitants, il est nécessaire de fluidifier les transports au sein même d'un périmètre urbain. Il est parfois plus facile pour un habitant de se rendre en centre-ville que d'accéder à une zone d'activité de sa propre zone urbaine. C'est un enjeu majeur d'accès à l'emploi et réciproquement d'accès à un vivier de salariés potentiels. Le territoire nord dispose notamment de plusieurs gares TER, ce sont de vraies solutions de mobilité. Il faut s'appuyer dessus et développer des solutions complémentaires pour le dernier kilomètre : navettes, vélos, trottinettes, etc. ”

Hervé Pernot, Vice-président de Marsea

éclairage, limitation de la place de la voiture, etc. Certains projets mériteraient de voir le jour comme la création d'une voie piétonne reliant la gare Saint-Antoine et l'hôpital Nord, le plus gros employeur public des quartiers nord.

PROPOSITION 16

METTRE EN PLACE DES QUOTAS CIBLÉS SUR LES MEUBLÉS DE TOURISME AFIN DE CONCILIER ACTIVITÉ TOURISTIQUE ET OFFRE DE LOGEMENT LONGUE DURÉE

Pour préserver la mixité sociale dans le centre-ville de Marseille, il est nécessaire de préserver une offre de logement de longue durée et

abordable. A ce titre, il convient de veiller à ce que l'attractivité touristique et le développement des locations de courte durée ne concurrencent pas excessivement l'offre locative classique déjà contrainte dans le centre-ville par les logements vacants et les résidences secondaires.

Face à la captation d'une partie de l'offre, un arsenal réglementaire a émergé pour assurer un meilleur équilibre entre résidences secondaires et meublés touristiques d'une part, et offre locative classique d'autre part. La commune a notamment mis en place la limitation à 90 jours de location annuelle pour les résidences principales et la compensation au premier bien. Ces mesures ont toutefois une portée limitée sur le cœur du sujet, soit la remise en location des logements en longue durée. La situation du Pays basque a pu révéler les effets pervers d'une telle approche : la mise en place d'une réglementation très stricte a conduit à l'accroissement de la vacance des résidences secondaires sans créer d'incitation à vendre pour les propriétaires les plus aisés. En outre, le principe de compensation tend à accroître les parts de marché des multi-invertisseurs, en mesure d'acheter plusieurs biens, alors que quatre logements de particulier sur cinq sont déjà détenus par des ménages multipropriétaires dans le centre-ville marseillais.

Ainsi, si le développement des meublés touristiques appelle à être régulé, les mesures doivent rester proportionnées et préserver l'aspect vertueux de ce type de location en tant que levier de rénovation du parc. Pour permettre un développement géographique plus harmonieux du phénomène, une politique de quotas, s'appuyant sur les dispositions de la loi Le Meur⁹⁶ et en lieu et place du régime de compensation actuel, semble constituer la solution la plus équilibrée. Cette politique reposera sur une approche ciblée, non pas à l'échelle de la commune, mais des arrondissements voire des

quartiers. Près de la moitié des meublés touristiques sont, en effet, concentrés dans les 1er, 2e, 6e et 7e arrondissements notamment dans les quartiers les plus touristiques (Endoume, Panier, Vieux-Port, etc.)⁹⁷.

Dans ces quartiers en tension, une politique de quotas déterminerait un pourcentage maximum de logements pouvant être exploités en

meublés touristiques, calculé par rapport au nombre total de logements locatifs disponibles. Ce quota fonctionnerait selon un nombre limité de changements d'usage ; une fois atteint, les propriétaires souhaitant effectuer ce changement seraient placés sur une liste d'attente. En outre, une seule autorisation, avec renouvellement possible, serait délivrée par propriétaire pour une durée limitée. Instaurer un contrôle

LA MISE EN PLACE DE QUOTAS SUR LES MEUBLÉS TOURISTIQUES DANS LE CENTRE ANCIEN D'ANNECY

En 2025, l'agglomération du Grand Annecy a adopté une nouvelle réglementation pour mieux encadrer les locations meublées de courte durée et stopper l'expansion de logements faisant défaut pour les habitants permanents. Entre janvier 2023 et juillet 2024, le nombre de meublés de tourisme était passé de

5 500 unités à 8 500. Un quota a ainsi été mis en place pour les zones en tension limitant à 460 autorisations dans les zones de la vieille ville, 1 000 autorisations dans les zones bords du lac, intra-rocade et gare et 1 200 autorisations pour le reste de la commune.

lors de changements d'usage permettrait notamment d'éviter les complexités administratives liées à un contrôle plus systémique.

De plus, une politique de quotas ciblés pourrait susciter un « effet de dispersion » agissant comme un levier d'investissement dans les quartiers moins attractifs. Tout en encadrant leur développement, les meublés de tourisme pourraient contribuer à l'effort de rénovation du centre ancien et continuer à injecter de l'argent dans l'économie locale pour conserver et entretenir le patrimoine. Ainsi, ces politiques de quotas ciblés pourraient s'articuler intelligemment avec les incitations à la rénovation (Proposition 7) sur le modèle de Porto au Portugal, ville aussi concernée par la problématique de l'habitat dégradé. Dans les zones de la commune où les nouveaux

enregistrements de logement touristique sont en principe bloqués, les propriétaires peuvent obtenir des dérogations si leur logement est vacant depuis au moins trois ans ou s'il a fait l'objet de travaux de réhabilitation au cours des deux dernières années.

Parallèlement, le développement du bail mobilité⁹⁸ offre une opportunité intéressante pour garantir une offre de logements accessibles à des publics spécifiques et en particulier aux étudiants, aux saisonniers ou aux salariés en formation. En effet, le dispositif permet aux propriétaires de louer jusqu'à dix mois dans l'année à ces publics tout en bénéficiant d'une sécurité accrue par la puissance publique. Le dispositif constitue ainsi, un autre levier utile pour concilier logement abordable hors saison et activité touristique en saison estivale.

96. Loi du 19 novembre 2024 visant à renforcer les outils de régulation des meublés de tourisme à l'échelle locale.

97. Cerema, « Analyse des meublés touristiques et de leurs propriétaires à Marseille en 2023 », Septembre 2024.

98. Sur la base de la Loi portant évolution du logement de l'aménagement et du numérique dite « loi Elan ».

“ Rééquilibrer le logement social est une nécessité à la fois à l'échelle métropolitaine mais également marseillaise. ”



PATRICK VAUTERIN

Directeur départemental
des territoires et de la mer
des Bouches-du-Rhône

Comment encourager la densification à Marseille ?

La question de la densification est centrale à Marseille, compte tenu du besoin criant en logement confronté à la nécessaire sobriété foncière. Mais, ce qui frappe à Marseille, c'est le potentiel énorme de densification compte tenu de la forme de la ville issue de l'urbanisation précédente : zones pavillonnaires peu denses, secteurs faubouriens, friches artisanales et industrielles... Densifier et augmenter l'offre de logements impliquent une stratégie publique claire et une volonté politique face aux potentielles résistances locales. Cela nécessite de refuser un aménagement construit par effet d'opportunités laissant une large liberté à la seule initiative privée. Il convient également d'articuler la réflexion sur la densification avec celle sur le réseau de transport, en tant que

processus miroir : augmenter le nombre de logements dans une zone suppose d'y densifier le réseau de transports en commun et inversement, lorsque l'on prolonge le tramway, il faut accepter de densifier aux alentours, ce qui suppose de faire de la réserve foncière pour capter la valorisation du foncier valorisé par l'investissement public.

Marseille fait face à une problématique immense du logement dégradé qui reste une préoccupation centrale des habitants. Où en sommes-nous dans la lutte contre le logement indigne ?

Il y a eu un changement de pied depuis cinq ans. La ville de Marseille a mis en place une forte lutte contre les logements indignes avec de nombreux arrêtés de péril ; la SPLA-IN Aix-Marseille-Provence a commencé les réno-

vations dans le centre-ville. Le chantier est immense et les procédures restent éminemment complexes face au droit constitutionnel de la propriété privée allongeant considérablement la mise en œuvre des rénovations. Il ne faut pas croire que l'on arrivera à résoudre le problème en l'espace d'un seul mandat. Il faut une action soutenue et continue et se saisir de tous les outils existants pour lutter contre l'insalubrité, notamment ceux issus de la loi d'avril 2024 et ses décrets d'application comme celui sur les obligations de diagnostics structurels réguliers sur certains bâtiments. La SPLA-IN est un outil efficace, dont la mission est d'intervenir sur le plus dégradé : elle ne pourra néanmoins traiter au mieux que 10% des immeubles dégradés dans le centre-ville. La rénovation des 90% restants dépend de la mobilisation de l'investissement privé. Il faut donc donner envie aux investisseurs de contribuer à cet effort en déployant un discours politique pour attirer les investissements dans le centre-ville et continuer à faciliter les rénovations par les leviers financiers.

Rééquilibrer l'offre de logement social à l'échelle de la Métropole est selon vous une priorité ?

Alors que près de 110 000 demandes sont en attente d'attribution d'un HLM dans le département, soutenir l'effort de production de nouveaux logements sociaux et rééquilibrer le logement social est une nécessité à la fois à l'échelle métropolitaine mais également marseillaise. Dans la commune, en effet, il y a un enjeu d'équilibrage entre quartiers avec certains d'entre eux qui présentent des taux de logements sociaux dépassant les 45% et d'autres avec des taux bien inférieurs allant jusqu'à 6%. Dans la métropole, de nombreuses communes sont carencées au titre de la loi SRU et doivent subir chaque année des prélevements importants sur leurs dotations. Comme l'exprimait le préfet, il faut du logement social « un peu, tout le temps et partout », ce qui ne veut pas dire des grands ensembles tels que construits il y a 50 ans mais de petits collectifs, ou des réalisations dans le diffus en s'appuyant sur les financements au titre des acquisitions-améliorations.

PRIORITÉ

04

**Faciliter la mobilité
des actifs**

ENCOURAGER LA DÉCARBONATION DES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL ET DÉVELOPPER DES SOLUTIONS ATTRACTIVES DE MOBILITÉ POUR LES ACTIFS

La métropole Aix-Marseille-Provence se distingue des métropoles françaises par une ville-centre marquée par une pauvreté très importante au sein d'une agglomération dynamique et dotée d'un fort potentiel économique. Cette singularité territoriale fait de l'accès à l'emploi une problématique centrale à Marseille appelant une réflexion sur l'offre de mobilité et de logement à destination des actifs comme levier d'inclusion sociale et économique. Ce défi est d'autant plus grand dans une métropole multipolaire et spécialisée où les zones d'activité majeures évoluent souvent en vase clos, déconnectées des centralités urbaines à l'instar du bassin de Fos-Berre.

Face à la réalité de l'éloignement domicile-travail, la stratégie métropolitaine doit s'articuler autour de deux axes complémentaires. D'une part, concentrer les emplois dans des pôles bien desservis par les transports en commun à l'image du projet Euroméditerranée.

D'autre part, densifier significativement le réseau de transport en commun dans les zones à fort potentiel de création d'emplois en particulier vers le complexe de Fos-Berre, pour désenclaver ces territoires économiques stratégiques, leur permettre d'irriguer économiquement Marseille et d'offrir des perspectives à ses habitants.

Face à l'ampleur des déplacements pendulaires et la prédominance de l'autosolisme dans les flux métropolitains, l'amélioration de l'offre de mobilité et le développement de solutions alternatives à la voiture sur les axes domicile-travail s'avèrent indispensables. Toutefois, les besoins de mobilité doivent être abordés de manière pragmatique, sans tout miser sur un mode unique comme le rail. Le RER métropolitain est un horizon qui ne suffit pas à lui-même ; le développement à court terme d'une offre de mobilité permettant de desservir efficacement les bassins d'emploi est nécessaire. De plus, la situation marseillaise invite à ne pas concevoir l'abandon massif du véhicule individuel comme réaliste à court et moyen terme. Le covoiturage constitue ainsi une piste intéressante pour réduire la congestion routière et la pollution atmosphérique.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS

Alors que la plupart des grandes métropoles cherchent à réduire la part de la voiture dans les déplacements, cette dernière reste le moyen de déplacement privilégié des habitants de la métropole Aix-Marseille-Provence. 53% des habitants utilisent quotidiennement leur voiture et 4% un deux-roues. Au total, 55%

des habitants de la métropole sont des usagers quotidiens de la route, un niveau nettement moins élevé à Marseille (43%) que dans le reste de la métropole (67%). Les 25-49 ans (63%) et les ouvriers (83%) sont aussi les principaux concernés.

PROPOSITION 17

REFORCER L'EFFICACITÉ ET LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS EN REVENANT SUR LA GRATUITÉ PARTIELLE ET EN LUTTANT EFFICACEMENT CONTRE LA FRAUDE

Le principe de gratuité des transports en commun appelle plusieurs points de vigilance. Comme le souligne la Cour des comptes : « la gratuité entraîne pour les réseaux importants et étendus des effets négatifs sur le plan financier, tout en ne s'accompagnant que d'un report modal des automobilistes très limité⁹⁹ ». De plus, elle s'apparente à une idée trompeuse dès lors qu'elle se traduit mécaniquement par une contribution plus forte du contribuable et fait peser le risque d'une dévalorisation d'un service public essentiel.

La mise en œuvre de la gratuité est également susceptible d'obérer des projets d'amélioration de l'offre en privant les AOM de ressources financières. Une gratuité totale serait irréaliste d'un point de vue budgétaire à l'heure où un mur d'investissement énorme est nécessaire pour rattraper le retard de Marseille en infrastructures lourdes de transport. Le déficit d'attractivité du réseau marseillais ne tient d'ailleurs pas à une mauvaise politique commerciale mais bien davantage à un réseau sous-densifié qui appelle à des investissements massifs.

Le régime de gratuité mis en place en 2025 sur le réseau RTM (pour les moins de 11 ans et les plus de 65 ans) a écarté les actifs alors même que la métropole reste traversée par des problématiques majeures de congestion routière en grande partie liées à l'intensité des migrations pendulaires domicile-travail réalisées

en voiture. Dès lors, il convient de réévaluer la pertinence de ce régime de gratuité pouvant s'avérer coûteux pour la collectivité et peu propice à susciter un report modal massif vers les mobilités alternatives à la voiture. Face à la prégnance de la voiture individuelle tendant à aggraver les problématiques d'insertion professionnelle, il convient davantage de renforcer les dispositifs de tarification sociale pour conserver une logique contributive et une juste reconnaissance de la valeur des services de mobilité, tout en restant solidaire. Cette gratuité pourrait éventuellement viser les publics éloignés de l'emploi ou être adaptée à certains parkings relais pour inciter les automobilistes à laisser leur voiture au profit des transports en commun avant d'entrer en ville.

Le régime de gratuité mis en place par la Métropole représenterait un manque à gagner d'environ 20 millions d'euros par an¹⁰⁰, ce qui peut limiter sa capacité financière à investir dans des projets de transport bas carbone. Revenir sur la gratuité des transports permettrait ainsi de générer des recettes supplémentaires pour éléver le niveau de service rendu à l'usager. De la même façon, la lutte contre la fraude permettrait de réinjecter des moyens dans le financement du réseau. En 2022, la Chambre régionale des comptes déplorait une pratique « endémique » sur le réseau marseillais. La fraude représenterait près de 36,5% (en comptant la fraude dite « dure »¹⁰¹ proche de 26% et la non-validation) des trajets sur le réseau RTM.

La collectivité pourrait se donner comme objectif d'aligner le taux de fraude dure sur les standards des autres métropoles : sur le réseau TCL, par exemple, le taux de fraude atteignait

99. Cour des comptes, « *La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains* », Septembre 2025.

100. Métropole AMP, « *Rapport au conseil de la Métropole – Approbation du principe de gratuité des transports en commun pour les métropolitains âgés de moins de 10 ans et de 65 ans et plus* », Février 2025.

101. Personnes voyageant sans titre de transport ou avec un titre non valide.

13,5% en 2024. Pour cela, la RTM pourrait s'inspirer du plan anti-fraudes lancé en 2025 sur le réseau TCL. Le Sytral exerce par ailleurs une pression sur ses exploitants (RATP et Keolis) *via* des incitations et pénalités financières sur la réduction du taux de fraude définies dans les contrats d'exploitation. Sachant que 1% de fraude dure correspond à une perte d'environ 1 M€ de recettes, la collectivité aurait perdu 24 M€ sur la seule année 2020 selon la Cour régionale des comptes. Dans l'hypothèse d'une réduction de la fraude dure de moitié, qui s'alignerait ainsi sur le niveau observé sur le réseau lyonnais, la collectivité pourrait récupérer environ 12 M€ de recettes par an.

Au total, en revenant sur la gratuité et en luttant efficacement contre la fraude, la collectivité pourrait théoriquement dégager 32 M€ de recettes supplémentaires pouvant financer

“ Il est nécessaire d’interroger la gratuité quand on voit le mur d’investissement et le mur d’argent que l’on va devoir sortir pour l’exploitation des réseaux. Plutôt qu’une gratuité, il faut, et ça existe déjà, des dispositifs de tarification sociale qui ciblent les plus jeunes, les personnes en recherche d’emploi. Rien n’est gratuit et faire penser aux gens que les transports ne coûtent rien revient à dévaloriser un service essentiel. Le transport c’est un service qui coûte cher et aujourd’hui on ne paye en tant qu’usager qu’un tiers en moyenne du coût réel des solutions de mobilité. ”

Jean-Marc Zulesi, Président d’Objectif RER métropolitains

des extensions de ligne ou huit nouvelles rames de tramway dernière génération par an¹⁰².

PROPOSITION 18

ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DES VOIES RÉSERVÉES AUX SERVICES RÉGULIERS DE TRANSPORTS COLLECTIFS (VRTC) SUR LES AXES MARSEILLE-AUBAGNE ET MARSEILLE-FOS

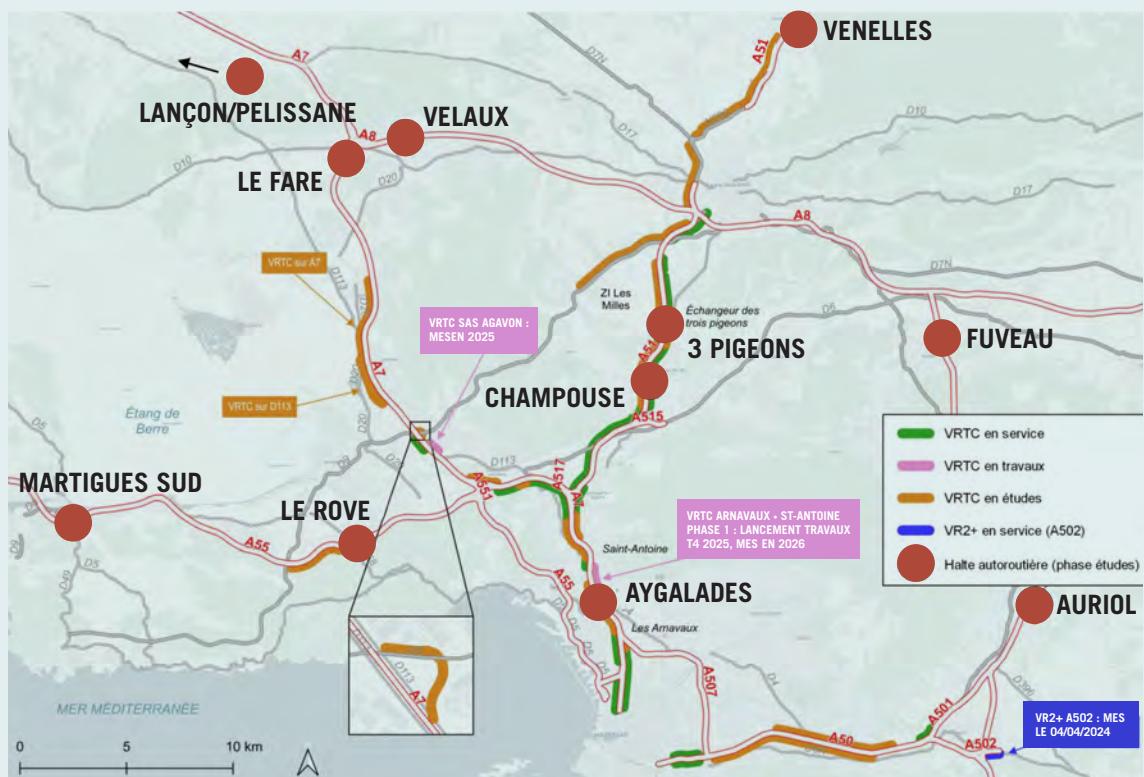
La stratégie consistant à convertir des infrastructures routières et autoroutières en voies réservées aux transports collectifs (VRTC) s'est révélée particulièrement efficace pour relier les grands pôles urbains et économiques de la métropole. En effet, un service d'autocar, fréquent, performant et fiable constitue un moyen privilégié pour gagner des parts de marché sur la voiture comme l'ont montré le succès des lignes Marseille - Vitrolles (ligne 91) et Marseille - Aix-en-Provence (ligne 50). La 50 est d'ailleurs la ligne d'autocar la plus fréquentée d'Europe grâce à un système de navette reliant plus de 300 fois par jour Marseille et Aix-en-Provence, entre 5h45 et 0h50, de manière cadencée (toutes les 5 minutes en heure de pointe) et fiable grâce aux voies réservées. Ainsi, sur les 105 000 déplacements quotidiens, environ 13 000 se font à présent en car contre 7 500 passagers en train malgré une voie ferrée rénovée reliant les deux villes¹⁰³.

Face au temps nécessaire pour réorienter l'urbanisme vers le rail, cette solution est un moyen rapide de répondre efficacement aux besoins de mobilité des actifs. Ainsi, les projets VRTC sont primordiaux et doivent être déployés dès que possible dans la perspective du développement d'une offre plus globale et structurante basée sur le ferroviaire (SERM). Si les sections les plus rentables et faciles à mettre en œuvre techniquement ont déjà été réalisées avec envi-

102. Les dernières rames du tramway marseillais ont été achetées 3,8 M€ pièce en 2025.

103. Cette ligne ne propose que quatre départs par heure.

PROGRAMME DE VOIES RÉSERVÉES



Source : Carte réalisée par Julien Verdier (DIRMed) - Avril 2025

ron 35 km de VRTC sur autoroute actuellement en service, d'autres tronçons pourraient encore voir le jour *via* de nouveaux investissements. A ce titre, deux corridors apparaissent prioritaires : entre Marseille et le bassin de Fos, où les liaisons demeurent longues et complexes en transports en commun, et entre Marseille et Aubagne.

PROPOSITION 19

ENCOURAGER LE COVOITURAGE POUR DÉSENGORGER LES CORRIDORS DOMICILE-TRAVAIL PAR LA MOBILISATION DES GRANDS EMPLOYEURS DU TERRITOIRE

Le covoiturage peut également constituer un levier complémentaire susceptible d'alléger la congestion routière en particulier pour les zones d'activité pour lesquelles ni les transports en commun, ni le vélo n'offrent une accessibilité satisfaisante. A ce titre, les incitations mises en place doivent être poursuivies et ren-

forcées comme la plateforme métropolitaine LeCovoiturage (Karos)¹⁰⁴, ayant permis une adaptation rapide des pratiques. En 2024, la métropole comptabilisait 124 000 trajets réalisés (conducteurs et passagers) et 146 employeurs mobilisés en moins d'un an. Ces chiffres restent cependant encore éloignés d'autres métropoles comme Rouen où plus de 700 000 trajets de covoiturage domicile-travail ont été réalisés en 2023 via l'application BlaBlaCar Daily.

Pour favoriser la pratique du covoiturage dans la métropole, certaines parcelles des VRTC pourraient être étendues aux covoitureurs

et des voies dédiées pourraient être mises en place. L'expérimentation d'une voie réservée au covoiturage (VR2+) a d'ailleurs vu le jour sur l'A502 vers Aubagne sur un tronçon de 600 mètres sur la voie initialement réservée aux bus. Cependant, aucune autre voie de ce type n'a vu le jour sur le territoire métropolitain à ce stade. La généralisation de ce type d'aménagement sur des axes stratégiques doit être encouragée avec des mécanismes de contrôle efficaces. Des modèles innovants d'organisation du covoiturage, à l'instar de la ligne Toulon-Cuers, pourraient également être répliquées sur les grands corridors domicile-travail de la métropole.

UNE LIGNE DE COVOITURAGE TOULON-CUERS

Opérationnelle depuis juin 2025, la ligne Toulon-Cuers a été initiée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec un appel d'offre remporté par la société Ecov. Cette première ligne de la région, nommée « ZOU ! COVOIT' », dessert dix arrêts entre Toulon et Cuers et permet de mettre en relation conducteurs et passagers en temps réel. Traversant

sept communes et trois communautés de communes, cette ligne fonctionne comme une ligne de transport collectif. Le conducteur sélectionne sur l'application les arrêts par lesquels il passe lors de son trajet et récupère les passagers à l'arrêt. Le passager se signale à l'arrêt, renseigne son trajet et est récupéré par un conducteur en 5 minutes en moyenne.

Au-delà de ces premières initiatives, il est crucial d'impliquer davantage les grands employeurs du territoire dans l'organisation du covoiturage. Le covoiturage d'entreprise est, en effet, plus attractif dès lors qu'il supprime la barrière de l'inconnu et concerne des trajets convergeant vers un même lieu de travail. Les entreprises d'une même zone d'activité pourraient ainsi développer des plateformes communes ou d'autres dispositifs (nudges,

jeux, etc.) pour encourager leurs salariés à covoiturer. De même, les employeurs doivent s'affirmer pour encourager le recours aux mobilités douces par leur salarié. Dans ce cadre, des dispositifs comme le « crédit mobilité » gagneraient à être améliorés et visibilisés en permettant réellement aux entreprises de soutenir la décarbonation des mobilités domicile-travail¹⁰⁵.

104. Les conducteurs peuvent bénéficier d'une subvention de la Métropole de 2€ par passager pour les trajets de 5 à 20 km (10 centimes par kilomètre au-delà). Une prime gouvernementale offre également 50€ pour le 1er covoiturage et 50€ pour le dixième.

105. Conforté par la loi LOM de 2019, ce dispositif permet aux salariés de convertir leur voiture – en cas de renoncement total ou partiel – de fonction en capital-crédit mobilité, soit une enveloppe budgétaire variable dédiée à la mobilité (abonnement transport, location de voiture pour les déplacements professionnels ou vacances en famille, billets de train, etc.). Ce dispositif reste encore sous-exploité : selon le Baromètre des flottes et de la mobilité d'Arval et Ipsos de 2024, seules 11% des entreprises interrogées développent des solutions alternatives de mobilité et 2% procèdent au remplacement de véhicules de leur flotte par des allocations monétaires. Cette enveloppe budgétaire correspond au régime fiscal et social applicable à un salaire si bien que le crédit mobilité ne jouit d'aucune tolérance sociale ou fiscale – à l'inverse du véhicule de fonction – qui inciterait les entreprises à le mettre en place et les salariés à l'utiliser.

PROPOSITION 20

TRIPLER LA LONGUEUR DU RÉSEAU CYCLABLE EN AMÉNAGEANT 220 KM D'INSTALLATIONS CYCLABLES À MARSEILLE

Les mobilités actives doivent être pleinement intégrées à la stratégie globale de mobilité et considérées comme un mode de déplacement à part entière en mesure de contribuer substantiellement à l'évaporation du trafic automobile. Dans cette perspective, le réseau de pistes cyclables marseillais doit être encore considérablement densifié pour mailler l'ensemble

du territoire, desservir les pôles d'échanges multimodaux et ainsi le relier au système global de mobilité. Pour amplifier le report modal, le vélo doit représenter une solution alternative attractive ce qui implique également d'en sécuriser la pratique : un tiers des habitants serait prêt à passer au vélo si des aménagements sûrs étaient proposés. De plus, le temps de trajet étant un des facteurs les plus importants dans le choix des modes de transport, placer le cyclable en priorité contribuerait fortement à améliorer son utilisation.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS

Les mobilités douces restent encore très minoritaires dans la métropole : seuls 13% des habitants se déplacent à vélo ou en trottinette au moins une fois par semaine. Néanmoins, il est probable aussi qu'ils auraient davantage

recours aux mobilités douces s'ils étaient plus satisfaits du réseau de pistes cyclables (44% en sont satisfaits) ou s'ils l'étaient de l'offre de moyens de déplacement en libre-service (50% le sont).

Les facteurs clés de réussite sont l'existence d'un schéma directeur, la définition d'une armature structurante et une action massive sur certaines lignes prioritaires permettant de relier les centres. Si des progrès ont été réalisés en matière de planification, la mise en œuvre opérationnelle reste encore insuffisante, Marseille étant encore loin du standard des autres métropoles en matière d'infrastructures cyclables. En effet, le Plan Vélo de la Métropole a accumulé un retard majeur et son niveau d'ambition apparaît sous-dimensionné pour rattraper le retard marseillais. Ce plan

prévoit huit lignes structurantes à Marseille pour un total de 120 km : à ce stade, seulement 47 km ont été réalisés depuis le lancement du plan en 2019¹⁰⁶. Par comparaison, la Métropole de Lyon a lancé en 2022 l'aménagement de 12 « voies lyonnaises » pour une distance totale de 260 km.

En outre, Marseille se place à la 9ème place des grandes villes avec 119 km d'installations cyclables (dont 68 km de voie protégée ; 46 km de voie non protégée ; 5 km de voie de bus partagée). Marseille doit ainsi considérablement

Il convient d'appliquer une règle de calcul similaire à celle du véhicule de fonction en n'intégrant qu'une partie du coût réel des déplacements pris en charge dans l'assiette des cotisations.

106. Collectif Marseillais Vélos en ville, « Observatoire Plan Vélo Métropole Aix-Marseille-Provence », 2025.

	Nombre de lignes prévues	Budget	Distance totale prévue	Distance réalisée à date
Plan vélo Marseille	8	35 M€	120 KM	47 KM depuis 2019
Voies lyonnaises	12	280 M€	260 KM	130 KM depuis 2022

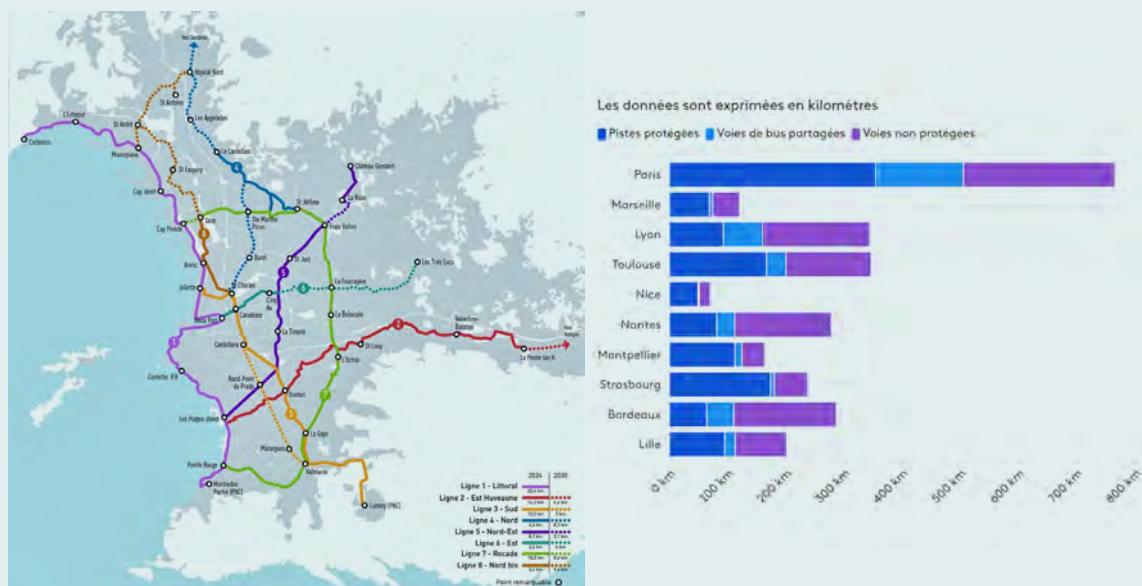
Source : Collectif Vélos en ville, 2025

accélérer la mise en œuvre de son plan et pourrait viser un objectif de rattrapage de Lyon en l'espace d'un mandat. La ville de Lyon disposant de 342 km d'installations cyclables (dont 92 km de voies protégées ; 183 km de voies non protégées ; 67 km de voie de vus partagée), il faudrait donc tripler la longueur du réseau cyclable

actuel en aménageant 220 km d'installations cyclables supplémentaires à horizon 2032.

En outre, le réseau cyclable marseillais pâtit d'un manque de continuité et d'un défaut d'entretien, ce qui constitue un frein majeur à l'usage sécurisé du vélo. Or, des itinéraires pratiques,

LES INSTALLATIONS CYCLABLES À MARSEILLE



Source : Métropole Aix-Marseille-Provence, 2025

Source : France Info, 2025

avec le moins d'interruptions possibles sont la clef du succès des pistes cyclables. Également des infrastructures plus qualitatives – espaces de stationnement, zones 30, zones de rencontre, etc. – sont nécessaires pour permettre un report modal plus significatif vers le vélo. Elles doivent, en outre, nécessairement s'accompagner d'une politique volontariste de réduction de la place de la voiture pour éviter les conflits d'usage multiples : stationnement anarchique, pistes cyclables discontinues, partage de la voirie, accidents, conflits, etc. Dans ce cadre, des contrôles plus stricts pour verbaliser les incivilités et le non-respect des règles de stationnement doivent être réalisés.

Par conséquent, la stratégie de développement du vélo doit suivre deux logiques complémentaires. Un premier axe doit consister à créer et étendre des pistes cyclables séparées et sécurisées sur le modèle des « voies lyonnaises »¹⁰⁷ avec pour objectif d'assurer une continuité du cheminement vélo sur l'ensemble du territoire marseillais. Au vu des attentes des usagers, deux axes apparaissent prioritaires : un axe nord-sud (de la Porte d'Aix à l'obélisque de Mazargues via rue de Rome, Prado, Michelet) et un axe est-ouest (Timone – Baille – Castellane – Prado). Des voies cyclables séparées des piétons et des véhicules motorisés comme celles présentes sur une partie de la Corniche, pourraient être aménagées sur ces grandes avenues, en transférant si besoin les bandes cyclables des trottoirs sur la chaussée. Le modèle lyonnais montre que des lignes cyclables bien conçues peuvent atteindre des fréquentations journalières comparables à celle du transport en commun. Ainsi, pour garantir le développement de voies cyclables

sécurisées, la charte métropolitaine des aménagements cyclables pourrait être renforcée en intégrant des critères de qualité plus exigeants.

Conjointement, une seconde logique plus souple et moins coûteuse pourrait émerger par des mesures de court terme sans besoin d'investir dans des infrastructures. Des quartiers pré-identifiés pourraient être sujets à une expérimentation de zones sans voiture en réservant des rues aux mobilités actives en puisant dans le répertoire de « l'urbanisme tactique »¹⁰⁸. Des zones expérimentales peuvent être testées, redimensionnées pour les adapter à la réalité de la fréquentation, retracées pour mieux les intégrer dans le maillage du réseau existant, avant leur pérennisation. Le modèle des « coronapistes »¹⁰⁹ offre des exemples intéressants d'aménagements rapides et peu coûteux pour favoriser la pratique du vélo. Sur des grands axes comme l'avenue du Prado, une voie de circulation pourrait ainsi être réaffectée au vélo avec un simple marquage au sol.

Enfin, Marseille doit accélérer le déploiement de stationnements sécurisés (arceaux, box fermés, locaux à vélo) notamment aux abords des PEM comme condition indispensable à une véritable intermodalité. Suivant les résultats du baromètre des villes cyclables, les besoins se portent en particulier sur les espaces suivants : Vieux Port, Gare Saint-Charles, Place Castellane, Rond-point du Prado, Notre Dame du Mont, etc. Une gare vélo sécurisée de grande capacité (au moins 1 000 places) pourrait être aménagée à la Gare Saint-Charles sur le modèle de la Gare du Nord¹¹⁰ ou de Lyon Part-Dieu¹¹¹.

107. Les « voies lyonnaises » représentent un réseau de 13 lignes cyclables sur des axes structurants, longues de 350 km et qui relient 49 communes via des voies larges et séparées de la circulation automobile.

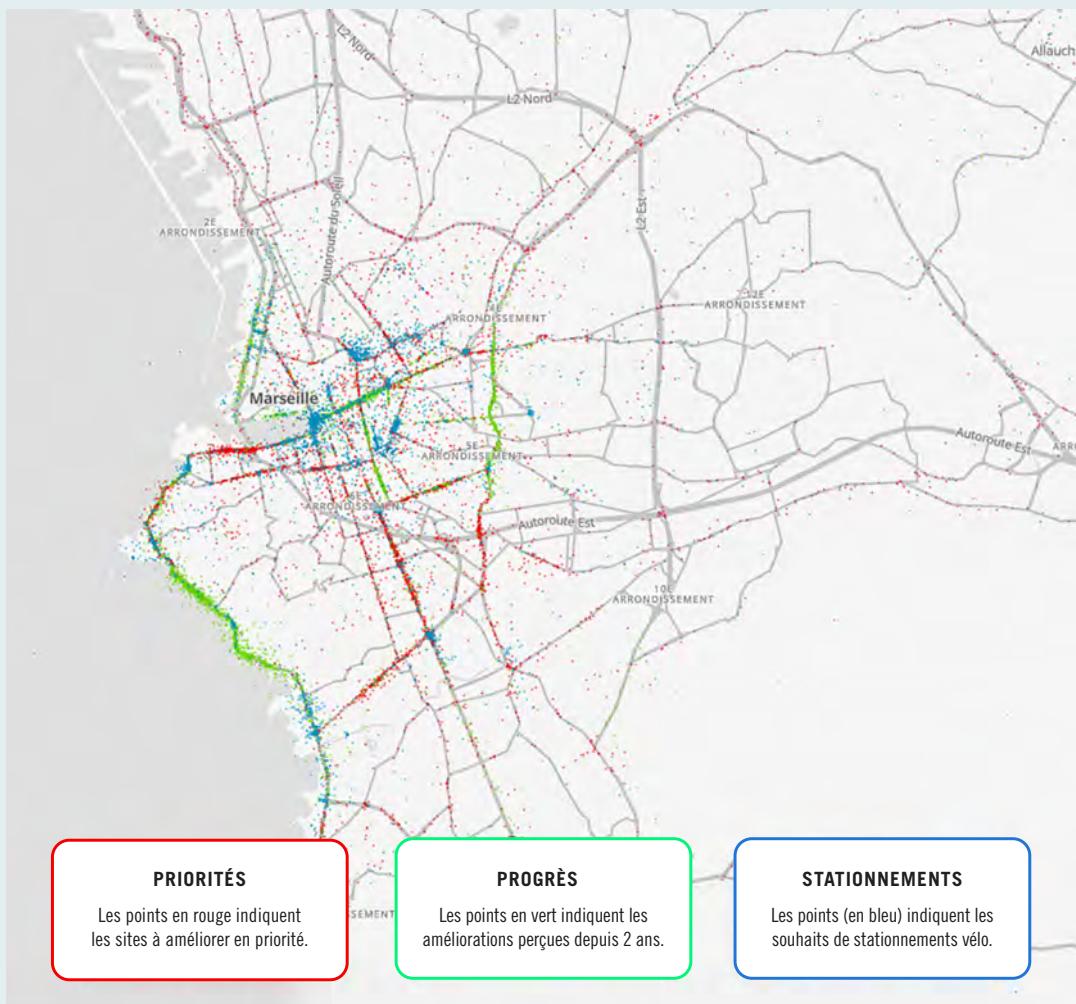
108. L'urbanisme tactique renvoie à un répertoire de techniques de fabrique itérative de l'espace urbain permettant des aménagements à partir des pratiques concrètes des habitants.

109. Aménagements cyclables provisoires créés lors de la crise sanitaire dans le but de fluidifier la circulation urbaine et encourager la pratique du vélo.

110. Parking disposant d'une capacité d'accueil de 1 186 places dans une halle couverte, sécurisée et gratuite pour les abonnés du forfait Navigo.

111. Plus grande vélostation de France avec 1 500 places et accessible via un abonnement au réseau TCL ou Oùra.

ATTENTES ET PERCEPTIONS DES USAGERS SUR LE RÉSEAU CYCLABLE MARSEILLAIS



Source : Baromètre des villes cyclables

“ En France, plus de la moitié des trajets pour se rendre au travail de moins de deux kilomètres se font en voiture. L'évaporation du trafic suppose des solutions alternatives pour les habitants, en matière de transport en commun, mais aussi de mobilité active. Les voies express vélo, comme celles qui ont été développées dans plusieurs métropoles, permettent de drainer des volumes relativement importants sur des distances qui ne sont pas insignifiantes, puisque sur le vélo assistance électrique, on va sur une zone d'achalandage de 5 à 10 km [...]. Il faut un choc de l'offre et pour cela, il faut qu'on ait une vraie politique d'aménagement provisoire, tactique : prendre une voie de circulation, quand il y a 2x2 voies et en dédier une entièrement aux vélos, avec dans un premier temps, uniquement un marquage au sol avant de créer une infrastructure lourde impliquant des budgets d'investissements importants. ”

Christophe Monnier, Président du Collectif Vélos en Ville

PROPOSITION 21

MIEUX CONNECTER MARSEILLE AU BASSIN ÉCONOMIQUE DE FOS-BERRE ET DÉSENCLAVER LES QUARTIERS NORD

Le complexe de Fos-Berre est une zone d'activité stratégique pour l'avenir industriel du pays et pour la souveraineté nationale. Il représente un gisement d'emplois considérable pour la métropole avec plus de 42 600 emplois salariés. De plus, le site est en pleine expansion avec une trentaine de projets en cours, près de 20 milliards d'investissement potentiels et 10 000 emplois qui pourraient être générés. Ces projets

engendrent des besoins énormes en matière de logement, de transport et d'équipement public en particulier pour permettre l'accès à l'emploi. En effet, dans une métropole multipolaire spécialisée, ce pôle économique s'est historiquement construit par la diffusion des activités industrialo-portuaires marseillaises en périphérie ouest, l'éloignant des grands centres urbains. En conséquence, ce bassin d'emploi stratégique demeure très peu dense – 170 habitants au km² contre 3 645 à Marseille selon l'Insee – et donc sujet à des migrations pendulaires majeures essentiellement réalisées en voiture.

Au regard de la dynamique que connaît le bassin, il apparaît essentiel de densifier le réseau de transport par le biais notamment des VRTC. L'enjeu est de fournir un niveau de service élevé pour répondre à la diversité des besoins de mobilité des actifs. Dans les secteurs industriels de Vitrolles-Marignane-Fos, les travailleurs ont souvent des horaires atypiques – 3-8, travail de nuit, etc. – ce qui rend l'offre classique de transport inadaptée.

En outre, le développement économique du bassin ouvre une opportunité pour désenclaver les quartiers nord de Marseille en reconnectant la ville à ce complexe industrialo-portuaire. Il est crucial que cette dynamique offre des perspectives aux habitants de ces arrondissements frappés par un chômage structurel. Ils s'élèvent à 20% dans le 15e arrondissement, à 18% dans le 16e et à 17,5% dans le 14e. Le taux d'inactifs y est également très important avec une population âgée de 15 à 64 ans dans le 15e arrondissement composée à 46,5% d'inactifs selon l'Insee, un taux qui s'élève à 43% dans le 14e. Si les politiques de mobilité ont jusqu'à présent cherché à reconnecter ces quartiers au centre-ville marseillais, un changement d'approche s'impose à la fois pour les désenclaver durablement par l'accès à l'emploi et pour accompagner les transitions de la zone industrialo-portuaire. Des lignes de transport en commun connectant

directement les quartiers nord au nord-ouest de la métropole (sans passer par le centre-ville) sont prioritaires.

Le développement du logement dans le nord-ouest de la métropole constitue également un levier essentiel pour faciliter l'accès à l'emploi. Selon le Club Immobilier Marseille-Provence, dans la perspective de croissance économique annoncée, 10 000 logements supplémentaires seront nécessaires à Fos à horizon 2035. Pour rattraper le retard, le monde économique pourrait contribuer à cet effort *via* des projets inter-employeurs d'habitat collectif pour proposer des solutions d'hébergement (temporaire ou non) à proximité des zones d'activité.

En outre, certains espaces au nord de Marseille présentent des atouts considérables pour le développement résidentiel sans devoir nécessairement déménager massivement les habitants près de leur lieu de travail – la centralité urbaine restant essentielle pour maintenir l'accès aux services administratifs, hospitaliers et culturels. En particulier, une recomposition urbaine de l'Estaque est essentielle, quartier bénéficiant d'une position géographique stratégique avec une desserte ferroviaire directe vers Marseille et les autres bassins d'emploi métropolitains. Une reconversion des espaces industriels et logistiques du littoral en zones résidentielles, en rendant l'accès à la mer aux habitants, permettrait de développer une offre de logements à proximité d'une gare ferroviaire dans un corridor de mobilité structurant.

PROPOSITION 22

MIEUX CONNECTER MARSEILLE À L'AÉROPORT MARSEILLE PROVENCE EN CRÉANT UNE LIGNE DE BUS SUPPLÉMENTAIRE RELIANT L'AÉROPORT AU VIEUX-PORT

La connexion de Marseille à son aéroport représente un enjeu tant d'un point de vue touristi-

que qu'économique. A proximité immédiate de l'aéroport se trouve Airbus Helicopters, premier employeur industriel régional (8 500 emplois directs) tandis que le plan de transformation annoncé en 2025 devrait générer jusqu'à 6 000 embauches d'ici 2038.

En outre, comme l'observe l'Aéroport, sur les 11 millions de passagers annuels, seuls deux millions empruntent les transports en commun pour s'y rendre, illustrant une marge de progression majeure pour réduire la dépendance à la voiture. Dans cette perspective, des progrès considérables ont été réalisés notamment avec la navette A1 (ex-91) reliant Marseille Saint-Charles et l'aéroport, avec une cadence élevée et une voie propre sur autoroute.

Le projet de téléphérique reliant la gare de Vitrolles à l'aéroport en passant par le site d'Airbus Helicopters est également capital pour le territoire, qui permettra de réaliser ce trajet en six minutes et de transporter 1 200 personnes à l'heure. Du fait de l'ampleur des déplacements réalisés en voiture, nous soutenons qu'il est impératif que ce projet soit réalisé dans le calendrier prévu, soit en 2029. Par ailleurs, pour être pleinement efficace, le téléphérique devra s'articuler avec un renforcement de l'offre multimodale de la gare de Vitrolles et notamment d'une offre TER renforcée et lisible devant s'inscrire dans la montée en puissance d'un RER métropolitain.

D'autres pistes ont également été identifiées pour faciliter l'accès à l'aéroport et en particulier une liaison directe reliant l'aéroport au Vieux-Port par bus permettant de capter une clientèle notamment touristique non familiale de Saint-Charles dont nous recommandons la mise en place.

“ L'attractivité des transports en commun est un levier puissant de cohésion et de décarbonation des territoires, d'attractivité économique et de santé publique ”



**NATHALIE
JUSTON**

Directrice Keolis Régions Sud,
Auvergne-Rhône-Alpes,
Bourgogne-Franche-Comté.

Comment développer l'attractivité des transports en commun ?

Avant le comment, j'aimerais préciser le pourquoi ! Pour Keolis, l'attractivité des transports en commun est un levier puissant de cohésion et de décarbonation des territoires, d'attractivité économique et de santé publique. A ce titre, l'essor de la mobilité partagée devient une priorité dans les politiques publiques.

Développer l'usage de la mobilité partagée ne se décrète pas. Il faut offrir une alternative crédible à la voiture en euro, en temps de parcours et en confort. Il s'agit de trouver le meilleur équilibre entre une offre attractive (fréquence, amplitude, permanence de l'offre permettant de s'adresser à tous les profils de voyageurs...) et équilibrée financièrement.

Keolis travaille les mobilités en complémentarité et cherche à développer des bouquets mobilité complets, pensés pour apporter une solution à tous et à tout moment : complémentarité spatiale, temporelle, fonctionnelle de tous les modes. Si le matin j'emmène mes enfants à l'école en poussette, j'ai besoin d'un bus, pour aller faire une course à l'heure du déjeuner, j'emprunte un vélo libre-service, et le week-end, si besoin je prends le train, loue un vélo à la journée ou je réserve un transport à la demande pour rendre visite à des amis...

L'objectif est de proposer un parcours voyageur sans couture !

Quels sont les défis opérationnels de la mobilité partagée ?

Le financement de la transition énergétique dans un contexte de finances publiques extrêmement contraint est sans hésitation, le défi le plus grand pour les collectivités. Les échéances des différentes réglementations européennes arrivent à grands pas. 2030 c'est demain ! Les constructeurs adaptent déjà leur chaîne de production et les véhicules bas carbone, voire zéro émission, ne seront bientôt plus une option !

Il s'agit d'un enjeu de financement majeur, car à date, un véhicule électrique coûte près du double d'un véhicule thermique. Afin de limiter les investissements, Keolis analyse finement les besoins et adapte ses modèles au juste besoin, planifie de manière fine les recharges et développe l'écoconduite notamment.

Sur le volet de la tarification, dans ce contexte de finances publiques contraint, Keolis préconise le recours à une tarification solidaire plutôt que la gratuité totale qui génère un effet ciseau difficilement tenable dans la durée : hausse de la fréquentation, qui d'ailleurs souvent vient d'un report modal des piétons et non pas des automobilistes, exigeant des moyens supplémentaires et baisse des recettes donc des capacités d'investissement.

Quelles innovations ont marqué les dernières années et mériteraient une plus grande réPLICATION ?

Sans hésitation, l'innovation qui a transformé et continue de transformer la mobilité est la digitalisation : digitalisation de l'expérience client (MaaS, Open Payment, guidage en réalité augmentée...), comme de l'expérience conducteur en passant par la digitalisation des process internes aux opérateurs : de la maintenance, à l'exploitation en passant par les services RH, la finance et bien entendu la marketing. Le métier se transforme et évolue pour répondre toujours plus aux attentes des Autorités Organisatrices de Mobilité et des voyageurs.

PRIORITÉ

05

Améliorer la qualité de
vie dans l'espace urbain

FAIRE DE MARSEILLE UN TERRAIN D'EXPÉRIEMENTATION DE LA « VILLE RELATIONNELLE »

Les multiples défis contemporains auxquels sont confrontés les villes – étalement urbain, réchauffement climatique, pollution atmosphérique, etc. – s'expriment à Marseille avec une certaine ampleur dans une ville minérale, qui se réchauffe plus vite que la moyenne, fortement impactée par le trafic routier, etc. Marseille présente toutefois des atouts exceptionnels avec une ouverture sur la mer, des plages urbaines, un contexte climatique clément, le parc national des calanques aux portes de la ville, etc. Exploiter pleinement ce potentiel au service de l'attractivité de la ville tout en répondant à ces défis urbains implique de faire évoluer notre paradigme urbain centré sur le fonctionnel vers la fabrique de la ville relationnelle.

Cela suppose des espaces de vie accueillants pour toutes et tous réunissant différentes générations, avec des agréments de confort et d'usage (points d'assise, d'eau, d'ombrage, de jeux, végétalisés, etc.) propices à développer l'envie de vivre en ville, conçus comme des lieux de respiration, d'aération et de socialisation indispensables au bien-être individuel et au vivre-ensemble.

Par conséquent, ces espaces se doivent d'être résilients face au changement climatique pour rester accueillants, voire pour servir d'espaces refuges. Marseille est particulièrement exposée aux évolutions climatiques du fait du chevauchement de facteurs d'origine naturelle (ensoleillement, vent sec, brises thermiques liées au contraste terre-mer) et anthropique (ville minérale, urbanisation, présence d'industries et d'un trafic important, etc.). La conception des espaces publics doit, à ce titre, intégrer les facteurs d'adaptation au changement climatique avec pour objectif d'améliorer le confort climatique en ville et limiter les îlots de chaleur urbains. La végétalisation devient à ce titre une question essentielle de vivabilité pour fournir des espaces ombragés, abaisser la température en ville et permettre la captation des émissions polluantes.

Le développement de la place accordée aux mobilités douces (marche, vélo...), avec des aménagements adaptés contribuerait également à un apaisement et à une meilleure qualité de l'espace public. En effet, la place de la voiture recule trop lentement à Marseille y compris dans les trajets courts. Cette prégnance de la voiture suscite un encombrement de l'espace public par des voitures en stationnement.

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS

L'enquête montre une insatisfaction des Marseillais envers la qualité des espaces publics : seuls 55% sont satisfaits de la qualité et de l'entretien des parcs et espaces verts soit un écart particulièrement significatif de 25 points avec les réponses des habi-

tants de la métropole. De même, le manque d'espaces publics ombragés préoccupe 55% des Marseillais contre 40% dans le reste de la métropole, révélant un déficit d'aménagements adaptés au climat méditerranéen et au réchauffement de la ville.

PASCAL LE BRUN-CORDIER, SONIA LAVADINHO ET YVES WINKIN, LA VILLE RELATIONNELLE (2024)

La ville reste aujourd’hui conçue, aménagée et gouvernée selon un paradigme fonctionnel, soit comme un système métabolique devant assurer la continuité des flux logistiques, de mobilité, d’habitat, de sécurité, etc. La « ville relationnelle » introduit une rupture en abordant la ville comme un écosystème d’interactions humaines : c’est une ville qui crée et renforce le lien – avec nous-mêmes, avec les autres et avec le Vivant. Ainsi, elle trace un chemin conciliant quête individuelle du bien-vivre en ville et une quête collective de résilience, de cohésion sociale, de solidarité intergénérationnelle et de santé publique. Il s’agit de réintroduire le « care » au cœur de la ville face à une machine de la ville fonctionnelle qui n’est aujourd’hui plus en mesure de garantir un développement urbain au service des habitants.

Ce principe urbain repose sur sept figures idéal-typiques :

- La ville de la rencontre : faire de la ville un lieu de liens humains et de convivialité en multipliant les espaces favorisant l’échange spontané et la sociabilité ;

- La ville du dehors : remettre la nature (espaces verts, promenades, plans d'eau, etc.) au cœur de la vie urbaine ;
- La ville amie de toutes les générations : faire de l’urbain un espace inclusif pour l’ensemble des classes d’âge ;
- La ville du faire et du tiers solidaire : valoriser les pratiques collaboratives et l’entraide ;
- La ville de la surprise : renouveler le regard sur la ville par la créativité et l’imaginaire (interventions artistiques, événements, détournement joyeux des espaces, etc.) ;
- La ville comestible et commensale : construire la ville nourricière rapprochant les habitants de leur alimentation par des circuits courts, des fermes urbaines et des marchés de proximité ;
- La ville du temps libre : repenser la ville à travers les rythmes par des espaces favorisant la détente et la flânerie, laissant place aux loisirs, ou ralentissant le rythme urbain.

Les villes qui résisteront le mieux aux crises seront celles qui auront appris à « prendre soin » et à orienter leurs politiques urbaines dans ce sens.

Sortir du « tout-voiture » implique d’articuler deux niveaux d’intervention : le développement d’infrastructures de transport en commun dans les grands corridors de déplacements métropolitains domicile-travail et un travail de proximité, sur le dernier kilomètre, pour une ville de la « marchabilité ». Ce niveau urbain n’a pas été intégré au plan Marseille en Grand

et constitue pourtant un levier indispensable pour favoriser le report modal. Or, encourager les mobilités actives appelle nécessairement une redistribution des surfaces urbaines au profit des cyclistes et des piétons. Enfin, la géographie exceptionnelle de Marseille – entre mer, collines et calanques – doit être pleinement intégrée à la fabrique de la ville comme

un atout au service de son attractivité. Ces particularités naturelles doivent être davantage valorisées dans une stratégie d'amélioration de la qualité des espaces publics.

Cette réflexion sur la « ville du dehors » – soit l'ensemble des espaces publics et semi-publics structurant la vie collective urbaine – apparaît indispensable notamment à l'heure où la densification de la ville s'impose comme une priorité, pouvant soulever plusieurs interrogations sur la qualité de vie : promiscuité, nuisances sonores et visuelles, renforcement de la vulnérabilité aux îlots de chaleur urbains (ICU), etc. En effet, l'acceptabilité de la densité n'est pas forcément corrélée à la « densité mesurée » mais dépend de la proportion d'espaces publics, de leur qualité et de la place accordée aux mobilités actives et à la végétation dans un quartier dense¹¹².

PROPOSITION 23

CONSTRUIRE DES ESPACES PUBLICS ACCUEILLANTS ET APAISÉS EN RÉDUISANT LA PLACE DE LA VOITURE

L'espace public à Marseille reste structurellement dominé par la voiture suscitant des nuisances diverses - pollution, nuisances sonores, accidents, insécurités, etc. En particulier, la surface occupée par le stationnement automobile relève la prééminence de la voiture dans la conception urbaine à Marseille. Si environ 2 100 places de stationnement ont été supprimées depuis 2020, une véritable vision prospective sur la réduction des besoins de stationnement et des

solutions alternatives font encore défaut. Une reconversion de la surface dédiée à ce type de stationnement est nécessaire pour apaiser les espaces publics et permettre à davantage d'habitants de profiter de ces espaces (mobilités actives, végétalisation, espaces de jeux, etc.). Ainsi, de nouveaux modèles de stationnement doivent être encouragés pour libérer l'espace public en développant notamment les parkings mutualisés ou partagés, par exemple *via* un usage tactique des parkings d'entreprise qui serviraient aux actifs la journée et aux riverains le soir.

Alors que le PLUi impose toujours un nombre minimal de places de stationnement à réaliser aux porteurs de projet *via* des « quotas planchers », Marseille doit s'inspirer des autres métropoles qui ont entamé une démarche volontariste de reconversion de l'espace de stationnement. Celle-ci doit s'articuler au développement des transports en commun, l'amélioration de la desserte devant s'accompagner d'une limitation proportionnée des espaces de stationnement à proximité des nouvelles stations¹¹³. Les PLU de Bordeaux Métropole et de Paris portent, par exemple, une approche plus flexible avec des quotas plafonds pour les bureaux tout en favorisant la mutualisation des parkings entre bureaux et logements¹¹⁴.

112. Cerema, « Les conditions d'acceptabilité de la densification urbaine », 2019.

113. Si le code de l'urbanisme fixe des normes minimales pour les espaces de stationnement, ces exigences minimales imposables sont limitées pour les constructions qui se trouvent à moins de 500 m d'une gare ou d'une station de transport en commun. En outre, il autorise les collectivités à fixer un nombre maximal d'aires de stationnement dans ces périmètres de bonne desserte, plus restrictif que sur le reste du territoire.

114. Le code de l'urbanisme prévoit l'opportunité de réduire de 15% l'obligation de création de places de parking dans le cadre d'une mutualisation de l'offre.

LE PLU DE PARIS : UN EXEMPLE DE LIMITATION DES PLACES DE STATIONNEMENT AUTOMOBILE

La régulation de l'offre en stationnement dans le PLU a été conçue comme un levier majeur pour améliorer le cadre de vie des Parisiens. Il vise à dissuader le stationnement sur le lieu de travail par des quotas plafonds de places à créer dans les nouvelles constructions de bureaux en particulier dans les arrondissements centraux :

- Pour les 11 premiers arrondissements : 1 place pour 500 m² de surface de plancher maximum
- Pour les 9 derniers arrondissements : 1 place pour 250 m² de surface de plancher maximum

Conjointement, les obligations de création de places ont été réduites dans les constructions privées destinées à l'habitation, l'exigence minimale ayant été portée à zéro (norme plancher à zéro) tout en instaurant des surfaces minimales obligatoires pour le stationnement vélo. Les projets les plus récents ont ainsi démontré une baisse du nombre de places proposées en lien avec la baisse de motorisation des ménages parisiens. En outre, plus de 70% des places de stationnement créées depuis 2006 à Paris l'ont été dans des opérations mixtes bénéficiant d'un parking pouvant être mutualisé.

Apaiser l'espace public implique également le développement et la régulation des services de flotte libre de vélos et trottinettes électriques. Dans le prolongement des premières mesures prises par la municipalité qui ont montré leur efficacité – réduction du nombre d'opérateurs, aménagement d'espaces de stationnement dédiés, zones à vitesse limitée, etc. – d'autres pourraient voir le jour pour permettre une meilleure cohabitation dans l'espace public. Sur le plan du stationnement, les patrouilles des deux opérateurs pourraient être renforcées pour une intervention plus rapide sur les stationnements gênants. Les zones à vitesse réduite pourraient également être étendues aux zones du centre-ville les plus fréquentées par les piétons. En outre, les infrastructures cyclables séparées de la voirie doivent être renforcées tout comme le service de vélos électriques mis en place par la Métropole pour permettre une pratique plus sécurisée du vélo.

PROPOSITION 24

RÉDUIRE LA VULNÉRABILITÉ DE MARSEILLE AUX ALÉAS CLIMATIQUES EN DOUBLANT LA SURFACE D'ESPACES VERTS ET EN MOBILISANT DAVANTAGE LA RESSOURCE EN EAU

Offrir une qualité de vie durable dans l'urbain implique de renforcer la résilience du territoire face au changement climatique. Les grands aménagements des dernières décennies réalisés à Marseille et leur minéralité souvent excessive ont révélé le déficit de prise en compte de ces enjeux dans la fabrique de la ville. Il convient de reconsidérer la place de l'eau et du végétal dans la ville, non plus comme simples agréments esthétiques, mais comme éléments structurants de la résilience urbaine. Face aux îlots de chaleur urbains, trois types de solutions existent :

- Des solutions « vertes » consistant à végétaliser la ville : création et expansion de parcs et jardins, toits végétalisés, murs verts, plantation d'arbres, couloirs verts, etc.

- Des solutions « bleues » liées à la présence de l'eau : fontaines et plans d'eau, récupération d'eau de pluie, etc.
- Des solutions « grises » liées aux matériaux urbains : revêtements réfléchissants pour le sol et les toitures pour réduire l'absorption de chaleur, matériaux à faible inertie thermique, pavés et surfaces perméables pour les trottoirs et les chaussées pour permettre l'infiltration de l'eau dans le sol, etc.

La richesse de la biodiversité d'un milieu détermine sa résilience face aux aléas : changement climatique, risques naturels, maladies, dégradations, etc. Les espaces verts de pleine terre sont donc indispensables pour construire une ville résiliente, pour permettre le rafraîchissement de la ville, la gestion des eaux pluviales et les pratiques récréatives des habitants. Marseille doit poursuivre son effort de végétalisation avec l'ambition d'atteindre les recommandations fixées par l'OMS, soit un minimum de 9m²/ hab. d'espaces verts par habitant : cela implique de doubler la surface d'espaces verts présente à Marseille (4,6 m² / hab sur l'ensemble de la ville et 1,5 m²/hab dans le centre-ville). Dans cette perspective et suivant la proposition de l'Institut Montaigne dans son rapport de 2020, une règle d'or urbanistique pourrait être mise en place : « pour un mètre carré de bâti au-delà d'une certaine hauteur (par exemple 30 mètres), les pouvoirs publics, en lien avec les promoteurs, s'engageraient à aménager un mètre carré d'espaces verts supplémentaires et/ou de protection d'une zone naturelle ». La densification s'impose également comme un moyen indispensable pour limiter le grignotage des espaces naturels et libérer de l'espace pouvant servir à créer de nouveaux espaces verts.

L'eau constitue également un levier fondamental. Pour verdier la ville, il faut irriguer,

mais de manière raisonnée : récupération d'eau de pluie, usage d'eaux non potabilisées, ou mobilisation de ressources locales comme le canal de Marseille. Cela permettrait à la fois d'alimenter des espaces verts et de recréer des écosystèmes utiles (mares urbaines, biodiversité). La ville de demain, selon cette logique, doit penser l'eau comme composante structurelle, et pas seulement fonctionnelle. L'eau devient alors un outil d'amélioration de la qualité de vie, d'apaisement de l'environnement urbain, et surtout, d'absorption des chocs climatiques comme les pluies extrêmes. La gestion intégrée de l'eau (captage, infiltration, redistribution) devient essentielle à la stratégie de résilience de Marseille.

Enfin, planter du végétal n'est pas toujours possible ou pertinent. En complément, du mobilier urbain (arcades, treillis, passages, pergolas, etc.) peut mailler l'espace urbain pour créer des parcours ombragés.

PROPOSITION 25

MULTIPLIER LES « MÈTRES CARRÉS RELATIONNELS » DANS L'ESPACE URBAIN

Au cours des dernières décennies, Marseille a connu une forte croissance des résidences fermées, couvrant plus d'un tiers de la voirie et transformant des espaces publics en espaces privés. Le nombre de lotissements fermés est passé d'une cinquantaine en 1990 à plus de 1 600 en 2022, dépassant ainsi une ville comme Johannesburg¹¹⁵. Le cloisonnement des quartiers par ces agrégats de résidences fermées, entrave les mobilités piétonnes ainsi que l'accessibilité aux espaces de nature et aux équipements en ville, ce qui peut susciter des sentiments d'injustice spatiale et générer des tensions urbaines¹¹⁶.

115. Elisabeth Dorier, « Marseille Privatopia, espaces fermés et ville passante, présentation d'exposition scientifique », 2022.

116. Elisabeth Dorier et Julien Dario, « Les espaces résidentiels fermés à Marseille, la fragmentation urbaine devient-elle une norme ? », 2019.

Pour éviter que la fragmentation urbaine ne devienne une norme à Marseille une réflexion doit émerger sur l'extension et l'intensification des espaces publics. En effet, contre la privatisation des espaces, un juste partage de l'espace public implique une continuité des parcours par une gamme variée de lieux

publics (semi-publics, délimités, mais ouverts et flexibles, etc.). Il convient de « multiplier les mètres carrés relationnels » en inversant la logique de l'allocation de l'espace, le fonctionnel occupant une place trop structurante. Pour cela, de nombreuses opportunités existent en matière d'intensification des

“ On intègre progressivement la nature en ville, c'est un enjeu fondamental d'aménagement et de qualité de vie en zone urbaine. Cela suppose une réflexion sur la place de l'eau dans la ville... car pour végétaliser, il faut de l'eau. Or nous avons la chance d'avoir reçu en héritage un ouvrage remarquable, le Canal de Marseille, qui achemine à travers la cité une eau de qualité et facilement mobilisable à même de verdir et d'embellir la ville. De plus, la végétation a cette vertu apaisante pour les populations, cette capacité de créer des îlots de fraîcheur, de tisser du lien, de régénérer la biodiversité, de capter et retenir les eaux de ruissellement par forte pluie [...]. Renaturer la ville devient ainsi un enjeu de résilience face à des épisodes climatiques de plus en plus violents, et le symbole d'une ville du mieux vivre ensemble. ”

Sandrine Motte, Directrice générale de la Société des Eaux de Marseille

usages dans les espaces existants : il s'agit de créer des « deuxièmes peaux », en étendant les lieux existants, en zones hybrides et partagées.

Des espaces mono-usages – cours d'écoles, jardins de bureaux, etc. – pourraient être réappropriés par de nouveaux usagers et temporalités les rythmant. Par exemple, sur le modèle parisien, les cours d'école pourraient être ouvertes le week-end, offrant un espace public supplémentaire au plus près de chez soi, comme lieux de convivialité. Certains espaces urbains inexploités – friches, toits d'immeubles, pieds d'immeubles, etc. – offrent

également des opportunités intéressantes pour créer des mètres carrés supplémentaires, accueillir des espaces verts et récréatifs ou pour créer des espaces tempérés.

Au-delà des pieds d'immeuble (Proposition 4), les toits offrent des lieux d'expérimentation idéaux pour mieux vivre en ville, recréer du lien social et ouvrir de nouvelles fonctions aux bâtiments (festives, artistiques, écologiques) comme l'ont révélé plusieurs projets récents : Friche de la Belle de Mai, Artplex, Cielrooftop, Smartseille, etc¹¹⁷. Ce potentiel gagnerait à être davantage exploité et pourrait également servir à lutter contre les îlots

¹¹⁷. Agam, « Marseille prend de la hauteur – Rooftops et lieux perchés », Octobre 2021.

de chaleur urbaine en tant qu'outil de transition écologique : toits végétalisés, agriculture urbaine, etc. Cela appelle d'abord à un recensement des toits étendus pouvant être végétalisés ou exploités. Des bâtiments mono-usages offrent des opportunités intéressantes comme les toits de parking (modèle du parking aérien de Pitea en Suède ou le silo de Peckham devenu un lieu de la scène culturelle londonienne), les toits de bâtiments publics (infrastructures scolaires et centres commerciaux), bureaux d'entreprises, etc.

Plusieurs contraintes d'ordre technique et réglementaire – difficultés d'exploiter les trois fenêtres, interventions coûteuses, risque de fragilisation, freins liés aux copropriétés, refus de permis pour rénovations ou extensions inappropriées, etc. – sont à prendre en compte *via* un modèle d'exploitation efficace. Une vision inclusive et durable doit, par ailleurs, guider l'utilisation des toits pour garantir leur acceptation sociale : concevoir le toit comme le prolongement de la rue, comme un espace non nécessairement exclusif en favorisant des toits publics et collectifs.

Enfin, les friches pourraient également être exploitées pour créer des lieux ouverts et conviviaux sur le modèle de la Friche de la Belle de Mai. A ce titre, le Dock des Suds fermé en début 2025, pourrait accueillir un lieu totem de la jeunesse. En effet, dans un contexte où la présence des jeunes dans l'espace public décroît selon le Haut Conseil de la Famille, de l'enfance et de l'âge¹¹⁸, il est essentiel que cette catégorie puisse participer à l'expérience urbaine ce qui suppose des espaces publics et semi-publics inclusifs.

PROPOSITION 26

FAIRE DU LITTORAL MARSEILLAIS UN ATOUT MAJEUR D'ATTRACTIVITÉ PAR LA CONCEPTION D'ESPACES PUBLICS INNOVANTS

La présence de la mer à quelques centaines de mètres du centre-ville, d'espaces résidentiels denses et d'espaces économiques importants, constitue un élément clé de qualité de vie urbaine et de l'attractivité de Marseille tant du point de vue résidentiel que touristique. L'accès à la baignade crée une rupture dans le quotidien des citadins, offrant des espaces publics de loisirs et d'aération. Dès lors, Marseille doit entretenir cette porosité entre espace de vie et de travail et le littoral, en s'appropriant ce dernier comme un espace public à part entière, ouvert et accueillant. Cela invite à réfléchir à une meilleure connexion de la mer à la ville dense en encourageant son accessibilité par l'ensemble des habitants.

La façade balnéaire marseillaise renvoie à une longue bande littorale hétérogène en termes de substrats, d'usages et de pratiques qui s'étend de l'Estaque à Callelongue¹¹⁹. Cette hétérogénéité constitue une opportunité de concevoir des espaces publics innovants et diversifiés en s'adaptant aux spécificités de chaque séquence côtière. A ce titre, la concertation citoyenne initiée par la Ville de Marseille sur l'avenir du Littoral Sud constitue une initiative pertinente qui peut faire émerger des solutions d'aménagement et de valorisation du littoral en partant des pratiques des riverains.

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) pourrait également devenir un espace clé de cette stratégie de reconquête du littoral. Certains espaces conçus pour l'activité productive pourraient ainsi muter en

¹¹⁸ HCFEA, « Quelle place pour les enfants dans les espaces publics et la nature ? », Octobre 2024.

¹¹⁹ Agam, « Marseille-Plage – Un littoral urbain des possibles », Juin 2023.

espaces publics élargis en valorisant l'identité maritime et industrielle de Marseille. La transformation du secteur sud de la Joliette autour notamment du projet du J1, constitue une opportunité pour rétablir une continuité urbaine entre le port et la ville et peut servir de socle à accès public continu au bassin pour les piétons et les mobilités douces. Sur la façade nord, plusieurs secteurs de l'Estaque restent encore fermés, non sécurisés ou

inaccessibles. Leur aménagement peut offrir une nouvelle séquence de front de mer aux habitants – promenades, petites places littorales, belvédères, etc. – tout en formant des escales possibles pour des navettes maritimes. La digue du Large pourrait également constituer un maillon d'un système d'escales maritimes renforcé avec des navettes plus régulières et ainsi servir d'espace de promenade.



PRIORITÉ

06

**Adapter la gouvernance
aux défis territoriaux**

RÉFORMER LE CADRE DE GOUVERNANCE POUR UNE MEILLEURE EFFICACITÉ DE L'ACTION PUBLIQUE LOCALE

Le Rapport Woerth de 2024 avait noté que la Métropole Aix-Marseille-Provence semblait « dans une impasse politique et financière. [...] Les conditions de gouvernance et de fonctionnement sont aujourd’hui peu propices au développement de grands projets. » (p.116). En effet, la singularité de cette métropole multipolaire génère des défis de gouvernance complexes. Dépourvue de centralité unificatrice, son organisation territoriale s’articule autour de quatre bassins de vie distincts tandis que Marseille, malgré son poids démographique et économique, peine à s’imposer comme le centre naturel de cet ensemble métropolitain. De ce fait, la Métropole reste une construction fragile, issue de l’agrégat de plusieurs intercommunalités, qui peine à affirmer une vision unifiée face aux divergences politiques et au poids des intérêts communaux.

A l’instar de la mobilité, l’exercice de la compétence logement souffre à Marseille de ce cadre institutionnel fragile, entre deux institutions souvent concurrentes (Ville et Métropole) ce qui pèse dans la conduite et la bonne coordination des projets, la priorisation de l’action, la réalisation des arbitrages opérationnels, etc. Cela explique à la fois la prolifération d’organes dans le secteur du logement à l’échelle de la métropole – SOLEAM, SPLA Pays d’Aix, ID AMP, SEMEPA, etc. – ainsi que la forte implication de l’Etat déconcentré sur le territoire parfois appelé à se substituer aux responsables locaux à l’instar d’Euroméditerranée. L’opérateur historique marseillais – la SOLEAM – préserve ainsi une taille réduite comparée aux aménageurs d’autres métropoles comme Lyon ou Montpellier.

En outre, les réformes territoriales successives ont progressivement élargi le champ de compétences de l’échelon métropolitain, l’aménagement relevant à présent entièrement des attributions de la Métropole *via* l’élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT), du Plan de Mobilité Métropolitain, du PLUi, etc. Cela a conduit à écarter la Ville de Marseille de la responsabilité logement tout en exposant les projets d’urbanisme à des blocages, la commune préservant l’instruction des autorisations d’urbanisme. Dans ce contexte, une gouvernance mieux partagée apparaît indispensable pour accélérer la production de logements à Marseille. Comme le souligne le rapport interministériel de 2024, cette gouvernance « devrait intégrer l’exigence [...] d’appréhender les difficultés de la commune de Marseille dans le cadre plus large et plus adapté de son bassin de vie »¹²⁰.

Sur le plan des mobilités, au-delà de la concurrence entre les deux échelons, l’action publique doit également composer avec un système résultant de l’assemblage de six réseaux différents, chacun centré sur un bassin de mobilité, dans un périmètre vaste. Le modèle de gouvernance des mobilités constitue en outre une singularité, cette politique restant administrée directement par les services de la Métropole et non pas par une structure dédiée (type syndicat mixte ou établissement public) comme dans la plupart des autres métropoles françaises. La mise en place d’une gouvernance claire et élargie s’impose pourtant comme une condition indispensable notamment pour garantir l’émergence du SERM.

¹²⁰ IGEDD et IGA, 2024, *op. cit.*

PROPOSITION 27

METTRE EN PLACE UN SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS SUR LE PÉRIMÈTRE DE LA MÉTROPOLE

Contrairement aux grandes métropoles françaises disposant d'une structure gérée par un conseil d'administration représentant les différentes collectivités – Paris, Lyon, etc. – la Métropole Aix-Marseille-Provence exerce directement sa compétence d'AOM *via* ses services internes. Les politiques de mobilité dépendent d'une direction qui regroupe également la gestion des infrastructures et de la voirie. Il en résulte une gouvernance fragile, dans laquelle la responsabilité de l'organisation d'un réseau de transports d'un territoire comptant près de deux millions d'habitants revient à un seul vice-président délégué, avec un budget annexe dédié aux transports.

La gouvernance des mobilités sur le territoire marseillais reste, de plus, fragmentée entre la

Métropole, AOM pour l'essentiel des réseaux urbains et interurbains et la Région qui conserve la gestion des TER. Cette répartition peut engendrer un manque de vision commune et une forme d'inertie dans la transformation des réseaux. L'approche ferroviaire de la Région sur le périmètre métropolitain porte essentiellement sur la LNPCA et la connexion de la gare Saint-Charles aux autres villes de la Région. Réaffirmer la place de la Métropole dans la gouvernance du rail permettrait une meilleure exploitation du ferroviaire existant pour répondre aux besoins de proximité en matière de mobilité.

Comme le soutient la FNAUT PACA, pour un territoire métropolitain si vaste, la mise en place d'une structure disposant d'un CA composé d'élus représentatifs est nécessaire¹²¹. Une telle proposition est également soutenue par le rapport Woerth sur la décentralisation paru en 2024¹²² : « un syndicat des transports pourrait être créé comme dans les grandes

GOUVERNANCE DES TRANSPORTS À PARIS, LYON ET MARSEILLE

Territoire	AOM	Forme juridique	Représentation au CA et nombre d'élus
Île-de-France	IDF Mobilités	Etablissement public administratif	Région (15) Paris (5) Départements (7)
Métropole de Lyon Département du Rhône	SYTRAL	Etablissement public local	Métropole (21) Région (4) Communes hors Lyon (4)
Métropole AMP	Métropole AMP	Pas de structure	Pas d'établissement public Un adjoint au transport

Source : FNAUT PACA, 2024

métropoles françaises. Regroupant la métropole, les grandes villes, la région et l'État, il aurait pour rôle d'exploiter l'ensemble des réseaux de transport actuels. » (p.118). A ce titre, la Métropole pourrait s'aligner sur le modèle lyonnais qui repose sur un établissement public local administré par 21 élus métropolitains, quatre élus communaux et quatre élus régionaux. Une telle réforme serait l'occasion de clarifier la gouvernance du rail sur le périmètre métropolitain, prérequis à la concrétisation du SERM. Cette structure indispensable pour un fonctionnement efficace et transparent et pour construire un réseau intermodal à l'échelle métropolitaine.

En effet, les déplacements ferroviaires sont nombreux sur le territoire et ont vocation à se renforcer avec le développement d'un RER métropolitain. Pour une approche globale et complète, il convient d'intégrer la gestion des TER dans le cadre de cette nouvelle gouvernance. Sur le modèle du syndicat IDF Mobilités, ce syndicat des transports métropolitains pourrait intégrer les lignes TER suivantes : ligne Salon-Marseille-Aubagne-La Ciotat, La Côte Bleue, Marseille-Aix-en-Provence-Manosque ainsi que les futures lignes (Aix-en-Provence-Rognac ; Gardanne-Trets). La Région déléguerait des représentants dans le CA du syndicat pour la gestion des lignes TER métropolitaines et garderait son statut d'AOM sur le reste du périmètre régional. Par ailleurs, un cadre de gouvernance stabilisé apparaît indispensable pour faire émerger une qualité servicielle du SERM, basée sur une billettique unique et un système d'information intégré.

Conjointement, cette structure pourrait s'appuyer sur un outil performant indépendant comme l'a fait le Grand Paris, avec la Société des Grands Projets (SGP). La loi du 25 avril 2023 permet, en effet, le recours à la SGP pour participer au financement, l'amélioration, l'extension ou la modernisation de toutes les infrastructures rentrant dans le périmètre du SERM. Une telle perspective est également soutenue par le rapport Woerth : « pour la construction de nouvelles infrastructures de transport, ce syndicat pourrait s'appuyer sur la société des grands projets (SGP), dont l'expertise est reconnue après avoir conduit avec succès les travaux du Grand Paris » (p.118).

PROPOSITION 28

UN CHOC D'OFFRE DANS LES TRANSPORTS PUBLICS MARSEILLAIS : OUVRIR DES LIGNES À LA CONCURRENCE POUR AUGMENTER LES FRÉQUENCES ET LES AMPLITUDES HORAIRES

Le service public de transport rendu aux habitants semble insuffisant à l'heure où les AOM doivent susciter des chocs d'offre pour concurrencer la voiture et répondre aux enjeux de durabilité. Le réseau marseillais cumule aujourd'hui une offre sous-dimensionnée et une qualité de service insuffisante avec un faible cadencement (7 à 8 minutes en heures de pointe pour les bus), des amplitudes horaires restreintes¹²³ et des problèmes d'information voyageurs. La difficulté éprouvée pour assurer un service de qualité peut en partie s'expliquer par des coûts d'exploitation de la RTM bien supérieurs aux réseaux de transports publics comparables¹²⁴. Ainsi, en 2016, à Marseille, la RTM dépensait en moyenne 9,6 € par kilomètre parcouru, contre en moyenne 6,4 € dans les réseaux

121. FNAUT PACA, « *Un RER pour la Métropole AMP* », 2024.

122. Eric Woerth, *Rapport au président de la République, « Décentralisation : Le temps de la confiance »*, Mai 2024.

123. *Dans le métro marseillais, la fermeture du service à 21h30 durera au moins jusqu'en 2026*.

124. Métropole AMP, « *Concertation publique – Financement de la politique de mobilité* », Mars 2019.

français comparables. Ce coût d'exploitation a longtemps freiné l'extension des horaires des transports collectifs en soirée.

Une meilleure exploitation du réseau existant est possible en interrogeant le monopole de l'opérateur historique, la RTM. Si de nombreuses métropoles ont su ouvrir progressivement leur réseau à d'autres opérateurs pour en renforcer l'attractivité, Marseille continue de centraliser l'exploitation de son réseau dans une régie unique. Il devient nécessaire de promouvoir des formes de contractualisation plus efficaces, comme des délégations de service public (DSP), pour stimuler la compétitivité et développer l'offre. Il ne s'agit pas nécessairement de remettre en cause l'ensemble du monopole, mais d'identifier des lignes ou services spécifiques susceptibles d'être confiés à d'autres opérateurs, notamment lors de l'ouverture de nouveaux circuits.

L'ouverture à la concurrence suppose toutefois de définir un allotissement c'est-à-dire un ensemble cohérent de lignes ou d'activités sur lequel les entreprises candidates pourraient soumissionner. A Lyon par exemple, le réseau TCL a été allotie entre le réseau de surface (bus et tramways) et le réseau de métro. A Marseille, cet allotissement pourrait se faire sur une base géographique, chaque opérateur gérant un ensemble géographiquement homogène.

L'ouverture à la concurrence est déjà en cours à l'échelle régionale sur les réseaux de bus et de cars (opérés par Transdev, Keolis, etc.) et s'est dernièrement étendue au ferroviaire régional. En juin 2025, Transdev a ainsi inauguré la concurrence à la SNCF en opérant sur la ligne Marseille-Toulon-Nice. Cette diversification

des opérateurs a été conçue comme un levier pour déclencher un choc en développant une offre plus fiable et attractive. Une étude sur le marché ferroviaire de l'Autorité de Régulation des Transports (ART) datant de 2023 a pu montrer la pertinence d'une telle approche : l'entrée en service en 2022 de nouveaux services librement organisés – Trenitalia France et SNCF Voyageurs – a permis l'augmentation de l'offre ferroviaire de 10% entre Paris et Lyon tandis que les premières mises en concurrence des TER en 2023 ont contribué à améliorer l'offre tout en abaissant les coûts de 20 à 25%¹²⁵.

Sur le réseau marseillais, des tentatives de mise en concurrence ont échoué par le passé, comme pour l'exploitation du tramway qui a réintégré la RTM en 2008. Cela souligne la nécessité d'une ambition politique forte sur le modèle francilien. La RATP a, en effet, ouvert l'intégralité du réseau de bus francilien à la concurrence – certains lots de lignes sont désormais attribués à différents opérateurs dont Transdev, Keolis et ATM – tout en accompagnant cette réforme par une politique de négociation sociale. Cette mise en concurrence permettrait d'abaisser les coûts d'exploitation et de dégager des ressources nouvelles à réinvestir dans la modernisation du réseau et l'amélioration du service rendu. Elle permettrait ainsi de renforcer l'attractivité du réseau et de récupérer des parts de marché à la voiture. Des mesures de court terme – augmenter l'amplitude horaire des transports et les fréquences – permettant une meilleure exploitation de l'existant produiraient des effets immédiats sur la fréquentation. Marseille pourrait ainsi se donner un objectif de rattrapage du niveau de service proposé sur le réseau de la métropole lyonnaise.

125. Autorité de Régulation des Transports, « Marché français du transport ferroviaire – Premiers chiffres 2022 », Juin 2023.

126. Le réseau TCL comprend au total neuf lignes de tramway et quatre lignes de métro.

127. Les vendredis, samedis et dimanches pour Marseille ; les vendredis et samedis pour Lyon.

COMPARAISON DES AMPLITUDES HORAIRES ET DES FRÉQUENCES SUR LES RÉSEAUX RTM ET TCL¹²⁶

	Premier et dernier départ en semaine	Premier et dernier départ en week-end ¹²⁷	Fréquence semaine	Fréquence week-end
Marseille T1	5h – 00h30	5h – 00h30	6 à 7 mins	8 mins le samedi 15 mins le dimanche
Marseille T2	4h50 – 00h34	5h – 00h34	5 mins	7 mins le samedi 12 à 15 mins le dimanche
Marseille T3	5h20 – 00h17	5h20 – 00h17	6 à 7 mins	7 mins le samedi 12 à 15 mins le dimanche
Lyon T1	4h40 – 00h35	5h30 – 0h35 le dimanche	3 à 7 mins	10 à 15 mins le dimanche
Lyon T2	4h55 – 00h35	4h55 – 00h35	3 à 7 mins	7 mins

	Premier et dernier départ en semaine	Premier et dernier départ en week-end	Fréquence semaine	Fréquence week-end
Marseille M1	5h00 – 00h30 et 21h30 depuis 2023 (fermeture soirée)	5h – 00h30	5 à 10 mins en HDP 10 à 15 mins hors HDP	7 à 10 mins
Marseille M2	5h – 00h30 et 21h30 depuis 2023 (fermeture soirée)	5h – 00h30	5 à 10 mins en HDP 10 à 15 mins hors HDP	5 à 10 mins
Lyon Métro A	4h35-0h21	4h35-1h40	4 à 7 mins	5 à 10 mins
Lyon Métro B	4h49 – 0h21	4h49 – 1h55	2 à 4 mins	3 à 5 mins
Lyon Métro D	5h00 – 00h25	5h00 – 2h05	7 à 8 mins	7 à 12 mins
Lyon Métro D	5h00 – 00h20	5h00 – 1h59	2 à 4 mins	3 à 7 mins

NOTRE ENQUÊTE AUPRÈS DES HABITANTS

Les habitants de la métropole se disent prêts à davantage utiliser les transports en commun sous certaines conditions. En tête, 78% répondent qu'ils utiliseraient plus les transports si le réseau proposait une plus

grande amplitude horaire et une plus grande fréquence. Les habitants attendent ensuite une meilleure connexion entre les différents modes de transport en commun (76%), ainsi qu'une plus grande fiabilité (76%).

PROPOSITION 29

DOTER LE TERRITOIRE D'AMÉNAGEURS PERFORMANTS AUX CÔTÉS D'EUROMÉDITERRANÉE

Le foisonnement historique des opérateurs de l'aménagement à Marseille et dans la métropole illustre tout à la fois une dépendance aux outils étatiques et un déficit de rationalisation. Pour mettre en œuvre une véritable stratégie d'aménagement, Marseille doit disposer d'un outil puissant en mesure de porter des projets d'envergure et de concrétiser les ambitions de production de logements.

A ce titre, l'extension récente du périmètre de compétence de l'EPAEM à l'ensemble de Marseille constitue une avancée majeure. Les collectivités doivent rendre opérationnelle cette extension et pleinement mettre à contribution l'EPA au-delà du périmètre de l'OIN, au profit d'opérations d'aménagement, de rénovation urbaine, d'infrastructures, etc. Pour répondre à la problématique de l'habitat dégradé, Marseille a également vu l'émergence de la SPLA-IN qui agit toutefois sur des périmètres restreints par la réhabilitation d'îlots prioritaires du centre-ville.

LES OPÉRATEURS DE L'AMÉNAGEMENT DANS LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Le territoire métropolitain comprend une multiplicité d'outils d'aménagement. A Marseille, trois outils principaux coexistent :

- La SPLA-IN créée par l'Etat, la Métropole et la Ville de Marseille dont l'action est focalisée sur le traitement de l'habitat dégradé dans le centre-ville marseillais.
- L'EPA Euroméditerranée (outil étatique) opérant sur le périmètre de l'OIN à Marseille et depuis 2025 sur l'ensemble du périmètre communal.
- La SOLEAM, SPL de la Métropole qui intervient en tant qu'aménageur, constructeur d'équipements et maître d'ouvrage sur le territoire métropolitain. Elle constitue l'opérateur d'aménagement de référence pour la Ville et la Métropole, agissant en particulier à Marseille, dans les centres-villes de Marignane et Aubagne et dans les projets de renouvellement urbain à Marseille, Salon-de-Provence et Port-de-Bouc.

La forte présence de l'Etat dans cet écosystème (EPAEM, SPLA-IN) illustre une dépendance aux outils étatiques en particulier dans les programmes structurants – OIN, PPA – du territoire marseillais. Au-delà de Marseille, d'autres sociétés agissent sur le périmètre métropolitain :

- La SPLA Pays d'Aix Territoires (groupe SEMEPA), SPLA rattachée au Pays d'Aix agissant sur le périmètre d'Aix-en-Provence et du Pays d'Aix.
- La SEMEPA, SEM d'Équipement du Pays d'Aix.
- ID AMP, aménageur historique du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, devenu opérateur global métropolitain et foncière patrimoniale de la Métropole depuis 2022.

COMPARAISON DES STRUCTURES D'AMÉNAGEMENT À MARSEILLE, LYON ET MONTPELLIER

Outils métropolitains	Marseille		Groupe SERL (Lyon)		Groupe SERM-SA3M (Montpellier)	
Structures d'aménagement	SOLEAM	Euroméditerranée	SPL MLAC	SEM SERL	SA3M	SERM
Gouvernance	SPL détenue par la Métropole (65%), la Ville de Marseille (16%) et le Département (15%)	EPA créé par l'Etat avec représentation des collectivités dans le CA (Ville de Marseille, Métropole, Département, Région)	SPL : Métropole (60%), Ville (31%), Villeurbanne (7%), autres communes (2%)	SEM détenue par la Métropole (37,5%), la CDC (17,6%), le Département (12,5%), la Caisse d'Epargne (7%), etc.	SPL avec CA composé de la Métropole (9 élus), Ville (4), Région (2), autres communes (2)	SEM avec CA composé de la Métropole (4 élus), la Ville (5), la CDC (1), la Caisse d'épargne (1), la CCI (1)
Périmètre	Territoires des collectivités actionnaires	OIN Marseille depuis 2025	Territoires des collectivités actionnaires	Sans limite géographique	Territoires des collectivités actionnaires	Sans limite géographique
Chiffres d'affaires (2024)	36 000 000 €	89 200 000 € (volume d'affaires)	162 000 000 €		185 000 000 €	

A ce stade, la SOLEAM – Société publique locale (SPL) d'équipement et d'aménagement de la Métropole – (opérateur historique de Marseille) souffre de sa taille réduite comparée aux structures des autres métropoles comme Lyon ou Montpellier.

En outre, suivant les conclusions d'un rapport de 2019 de la Chambre régionale des comptes, la SOLEAM se trouve dans une position de fragilité institutionnelle, stratégique et financière : retard dans l'exécution des projets, fonctionnement guidé par des demandes politiques

ponctuelles, absence d'autonomie et de vision stratégique, etc¹²⁸. Ces faiblesses ont pu expliquer l'échec de l'opération « Grand Centre-ville à Marseille », grand chantier d'aménagement lancé en 2010 et confié à la SOLEAM¹²⁹. Plus récemment, la SPL fait face à une situation financière particulièrement dégradée ayant conduit à un plan de restructuration et de réduction des effectifs. Cette situation est préjudiciable à l'heure où Marseille a besoin d'un bras armé adapté pour concrétiser une stratégie d'aménagement ambitieuse, accélérer le renouvellement urbain et densifier.

128. Chambre régionale des comptes PACA, « Société locale d'aménagement de l'aire métropolitaine (SOLEAM) Aix-Marseille-Provence », 2019.

129. Sur les 1 500 logements neufs programmés en 2010, la SOLEAM n'en avait livré que 31 en 2008.

Ainsi, au-delà de l'EPAEM, les acteurs locaux doivent renforcer leurs propres opérateurs d'aménagement pour viser une autonomie d'action sans dépendre de l'Etat. Cela suppose tout d'abord, une rationalisation du secteur de l'aménagement métropolitain en positionnant la SOLEAM comme opérateur unique. Dans cette perspective, la Métropole a engagé une restructuration de ses différents opérateurs (SOLEAM, FACONEO, SPLA Pays d'Aix, etc.) qu'il convient d'approfondir dans le but de consolider les capacités d'expertise et d'ingénierie. La gouvernance de la SOLEAM gagnerait également à être améliorée en renforçant l'autonomie stratégique de la structure¹³⁰. Cette perspective est d'autant plus nécessaire que la SOLEAM doit aujourd'hui clarifier une stratégie s'articulant avec l'action de la SPLA-IN dans le centre-ville.

A plus long terme, il convient de créer un écosystème d'aménagement diversifié avec des sociétés (filiales) d'aménagement spécialisées par thématique : habitat, équipements, zones d'activités, etc. Par exemple, la SERL lyonnaise, acteur majeur de l'aménagement du bassin lyonnais et la Région AURA, agit dans des domaines élargis par le biais de ses filières : SERL Immo (portage immobilier), SERL services (gestion locative), SERL énergies (énergies renouvelables), etc.

PROPOSITION 30

DOTER LA MÉTROPOLE D'UN OPÉRATEUR FONCIER LOCAL POUR UNE MEILLEURE PRISE EN COMPTE DES ENJEUX MARSEILLAIS

L'échelon métropolitain a progressivement absorbé les compétences et le personnel lié à

la politique d'aménagement, consacrant une séparation plus stricte de cette responsabilité entre échelon communal et métropolitain. En matière d'habitat, la commune conserve quelques compétences dont l'instruction des autorisations d'urbanisme et la lutte contre l'habitat indigne¹³¹. A contre-courant de l'esprit de la loi 3DS et face à la complexité de l'environnement institutionnel métropolitain, l'échelon communal pourrait réaffirmer son rôle dans la production de logements. Le caractère vaste du territoire et l'ampleur de la crise du logement à Marseille imposent une approche plus fine.

Dans cette perspective, le rapport Woerth suggérait que la Métropole se retire de la gestion de proximité en déléguant certaines compétences dont la rénovation urbaine à l'échelon communal, par la réduction du nombre de compétences obligatoires. La mission évoquait ainsi une potentielle intervention législative pour réorganiser les compétences de la métropole dans le cas où une démarche volontaire ne serait pas suffisante. Sans nécessairement opérer de réforme, la commune doit à minima s'engager clairement en faveur de la production de nouveaux logements pour atteindre les objectifs du PLH et favoriser dans le cadre du conseil métropolitain l'adaptation des documents d'urbanisme à ses besoins en matière d'habitat.

De plus, les outils d'aménagement métropolitains et régionaux (EPF PACA, SOLEAM, etc.) doivent pleinement intégrer l'urgence marseillaise en matière de logement. En particulier, face au coût et la raréfaction du foncier le renforcement des capacités d'intervention foncière à Marseille est indispensable. Dans

130. Dans son rapport, la CRC constatait une absence de stratégie et de pilotage clair de la structure, la Soleam répondant aux sollicitations des actionnaires de manière opportuniste et sans vision de long terme.

131. La Ville assume une partie des compétences en matière de salubrité et de décence des logements, la ville ayant signé en 2023 une convention avec l'Etat déléguant la préparation et l'exécution des arrêtés d'insalubrité.

132. Sur la base de l'article L 321-3 du Code de l'urbanisme. La structure serait financée par le TSE, une nouvelle TSE 'Logement durable' et une participation financière de la part des collectivités.

133. Le CA serait ainsi composé de la Ville de Marseille, la Métropole et de l'Etat.

ce cadre, la capacité de l'EPF PACA à répondre à l'ampleur des enjeux de foncier peut être interrogée. Le rapport interministériel de 2024 précédemment cité, suggérait ainsi l'émergence d'un nouvel opérateur foncier local et étudiait plusieurs options dans cette perspective. Tout d'abord, une filiale de l'EPF PACA comprenant la Ville de Marseille et la

Métropole pour renforcer l'intervention foncière sur le territoire pourrait être créée¹³². Un autre EPF d'Etat pourrait, en outre, être créé à l'échelle de Marseille et de la Métropole pour disposer d'un outil autonome des autres collectivités régionales concernant les décisions sur le territoire marseillais et métropolitain¹³³.

L'ENJEU DU FONCIER À MARSEILLE ET SON IMPACT SUR LE LOGEMENT

A Marseille, le prix et la rareté du foncier constituent l'un des principaux freins à la production de nouveaux logements. Les réserves foncières tout comme leur identification restent parcellaires à Marseille faute d'anticipation contraignant la capacité de produire au rythme des objectifs affichés. Selon le rapport IGA-IGEDD, le montant des 11 conventions actives de l'EPF PACA sur Marseille atteignait 359 M€ dont 100 M€ pour Euroméditerranée. L'acquisition foncière est particulièrement coûteuse, tout comme la remise en état des sols (démolition, dépollution, etc.). Les friches industrielles, en particulier, renchérissent fortement le coût des terrains en raison des besoins de dépollution. Dans ce

contexte, le coût du foncier tend à grever les budgets d'aménagement particulièrement dans un marché où les marges de manœuvre financières sont déjà réduites, les projets s'adressant majoritairement à des ménages modestes. La phase d'acquisition foncière se heurte, en outre, à des verrous ralentissant la mise en œuvre des projets : protection du patrimoine, prévention des risques naturels, évolution défavorable de la jurisprudence en matière d'expropriation, etc. Cette pression foncière risque d'accentuer le clivage spatial en concentrant la production de logements neufs uniquement dans les quartiers les plus aisés, là où la rentabilité demeure possible.

ENQUÊTE

**LOGEMENT, MOBILITÉ,
ESPACE PUBLIC :
CE QUE VEULENT
LES HABITANTS**

PRODUIT PAR

**Institut
des territoires**

AVEC

ODXA
L'Opinion tranchée

Méthodologie et périmètre

Une enquête d'opinion a été conduite auprès des habitants de la métropole Aix-Marseille-Provence incluant un échantillonnage des habitants de la ville de Marseille. L'objectif était de recueillir leur perception des enjeux de logement, de mobilité et de qualité des espaces publics, mieux cerner les difficultés concrètes qu'ils rencontrent au quotidien et mettre en lumière les écarts de situation et de ressenti entre les habitants de Marseille et du reste de la métropole.

Réalisée en ligne par Odoxa du 2 au 14 juillet 2025, l'enquête repose sur un échantillon de 600 habitants de la métropole Aix-Marseille-Provence représentatif de la population âgée de 18 ans et plus dont 304 Marseillais et 296 habitants dans le reste de la métropole.

La représentativité de l'échantillon est assurée par la méthode des quotas appliqués aux variables suivantes : sexe, âge et catégorie socio-professionnelle de l'interviewé.

Principaux enseignements

LA MOBILITÉ

1

UNE PERCEPTION NÉGATIVE DE LA MOBILITÉ À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITaine

Une grande majorité (64%) des habitants considèrent la mobilité comme un point faible de leur territoire. Cette perception est plus marquée à Marseille (66%) que dans le reste de la métropole (62%) ce qui peut s'expliquer par des problématiques diverses : congestion routière, manque d'alternatives crédibles à la voiture, qualité insuffisante de l'offre de transport public, etc.

2

LA VOITURE RESTE LA NORME, EN PARTICULIER À L'ÉCHELLE DE LA MÉTROPOLE

Plus d'un habitant sur deux (53%) déclare utiliser la voiture tous les jours ou presque, une proportion qui s'établit à 24% pour les transports en commun. L'âge influe beaucoup sur les pratiques de déplacement : plus de deux tiers des jeunes de 18 à 24 ans (71%) prennent les transports en commun de manière hebdomadaire.

3

UNE PART IMPORTANTE DES HABITANTS PRÊTS À RÉDUIRE LEUR USAGE DE LA VOITURE SI L'OFFRE DE TRANSPORTS EN COMMUN ÉTAIT PLUS QUALITATIVE

Les habitants de la métropole, et plus particulièrement les Marseillais, seraient prêts à prendre davantage les transports publics mais ils attendent notamment une plus grande fréquence (78%), une meilleure connexion (76%) et une plus grande fiabilité (76%). Par ailleurs, plus d'un habitant sur deux (55%) se déclare insatisfait de l'offre de transports en commun.

4

UNE INSATISFACTION TRÈS MARQUÉE À L'ÉGARD DE L'OFFRE DE STATIONNEMENT ET DU RÉSEAU DE PISTES CYCLABLES

Les places de stationnement restent le premier motif d'insatisfaction des habitants (66%). Celui-ci est suivi du réseau de pistes cyclables (55%) et de l'offre de moyens de déplacement en libre-service (49%).

5

LA RÉDUCTION DE LA CONGESTION ROUTIÈRE COMME PRIORITÉ DES HABITANTS

La priorité majeure identifiée par les habitants est la réduction des embouteillages (58%), suivie des problématiques de stationnement et de transports en commun.

Principaux enseignements

LE LOGEMENT

1

LE LOGEMENT EST PERÇU COMME UN POINT FAIBLE, EN PARTICULIER À MARSEILLE

Deux tiers des habitants (66%) considèrent le logement comme un point faible de leur territoire. Cette perception négative est accentuée à Marseille (70%) ce qui peut s'expliquer par des difficultés d'accès au logement plus marquées ou des problématiques plus spécifiques au contexte urbain marseillais (dégradation du parc, logement indigne, etc.).

2

UNE PERCEPTION CRITIQUE DE LA QUALITÉ DU LOGEMENT

Près de 4 habitants sur 10 affirment que leur logement est mal isolé, que ce soit d'un point de vue thermique (40%) ou phonique (37%). Ces chiffres grimpent respectivement à 45% et à 42% à Marseille. Près d'un habitant sur dix (8%) estime que son logement est insalubre que ce soit à Marseille ou dans la métropole.

3

LA LUTTE CONTRE LES LOGEMENTS INSALUBRES CONSTITUE UNE PRIORITÉ LARGEMENT PARTAGÉE DEVANT LE PRIX DU LOGEMENT, EN PARTICULIER À MARSEILLE

L'insalubrité de certains logements est particulièrement ancrée dans l'esprit des habitants, la lutte contre ces logements est leur priorité principale (44%), avant même la baisse de leur coût (40%). Ces tendances sont bien plus marquées à Marseille : 1 Marseillais sur 2 (49%) identifie la lutte contre le logement insalubre comme une priorité.

4

LE PRIX RESTE UN CRITÈRE MAJEUR D'INSATISFACTION TANT À MARSEILLE QUE DANS LE RESTE DE LA MÉTROPOLE

Les critères de prix sont majeurs pour les habitants : les principaux motifs d'insatisfaction sont le coût de fonctionnement (45%) et le prix du logement (35%), avec des résultats équivalents à Marseille et dans le reste de la métropole.

5

L'ACCESSION À LA PROPRIÉTÉ EST PERÇUE COMME ÉTANT DE PLUS EN PLUS COMPLEXE PAR LES HABITANTS

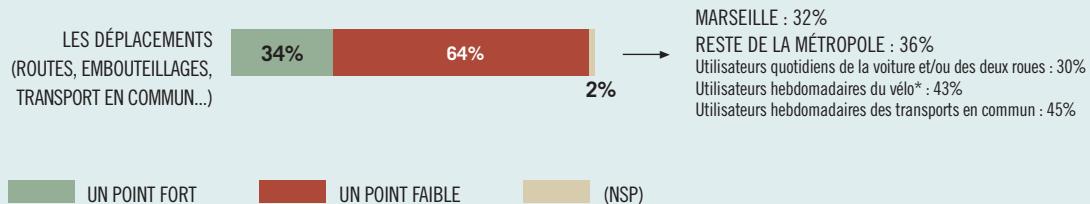
87% des locataires jugent qu'il sera difficile de devenir propriétaire là où ils vivent, dont près d'un sur deux très difficile.

Les résultats

LA MOBILITÉ

Perception des déplacements

DIRIEZ-VOUS QUE LES DÉPLACEMENTS SONT PLUTÔT DES POINTS FORTS OU DES POINTS FAIBLES DU TERRITOIRE ?

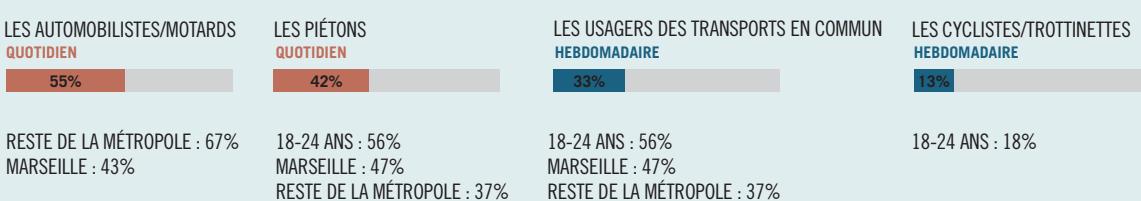
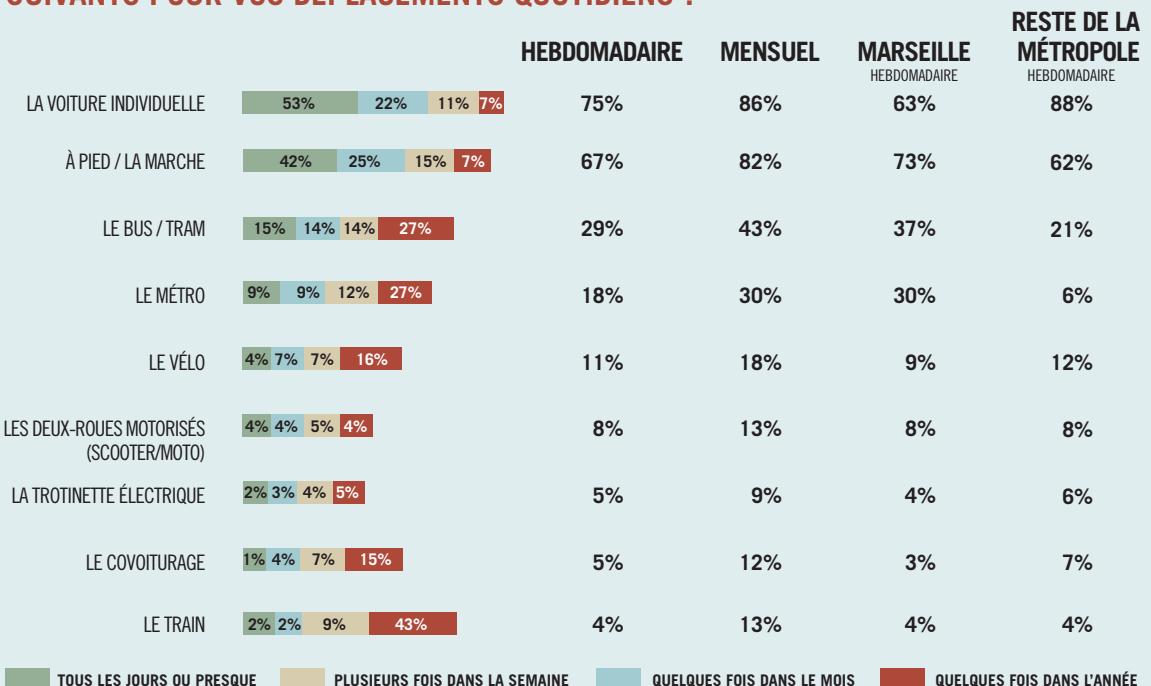


Les résultats révèlent une insatisfaction marquée des habitants du territoire concernant les déplacements, avec 64% d'entre eux qui considèrent cette dimension comme un point faible du territoire. Cette insatisfaction varie significativement selon les modes de transport utilisés. Les usagers quotidiens de la voiture expriment un mécontentement plus élevé (70% d'insatisfaits), reflétant certainement leur exposition aux embouteillages et aux difficultés de stationnement. A l'inverse, les utilisateurs réguliers des transports en commun, bien que restant majoritairement critiques, affichent un taux d'insatisfaction plus modéré (55%). Ces différences révèlent une inégalité devant l'offre de transports collectifs et suggèrent une dépendance à la voiture subie du fait d'une trop faible couverture du réseau.

L'enquête révèle également des disparités territoriales, avec un taux de satisfaction légèrement plus faible à Marseille (32%) que dans le reste de la métropole (36%). Ces résultats contrastent avec l'enquête Odoxa réalisée dans les Alpes-Maritimes où l'on observe un taux de satisfaction des habitants de la métropole Nice Côte d'Azur plus élevé (43%).

Fréquence d'utilisation des différents modes de transport

A QUELLE FRÉQUENCE UTILISEZ-VOUS CHACUN DES MODES DE TRANSPORTS SUIVANTS POUR VOS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ?



Les pratiques de mobilité des métropolitains révèlent une forte dépendance à l'automobile et des disparités territoriales marquées. La voiture domine structurellement la répartition modale des déplacements quotidiens : plus d'un habitant sur deux (53%) l'utilise tous les jours ou presque, dépassant de 11 points la marche à pied. Reflétant l'éloignement des lieux d'habitat et de travail, cette hégémonie automobile est plus prononcée dans le reste de la métropole (88% d'usage hebdomadaire) par rapport à Marseille (63%) qui dispose d'une offre de mobilité plus riche. A Marseille, la marche est également un mode de déplacement plus développé (73% contre 62% dans le reste de la métropole), une différence qui s'explique par la densité urbaine qui permet des trajets plus courts, réalisables à pied que ce soit pour rejoindre le lieu de travail, le lieu d'étude, les services ou les commerces de proximité.

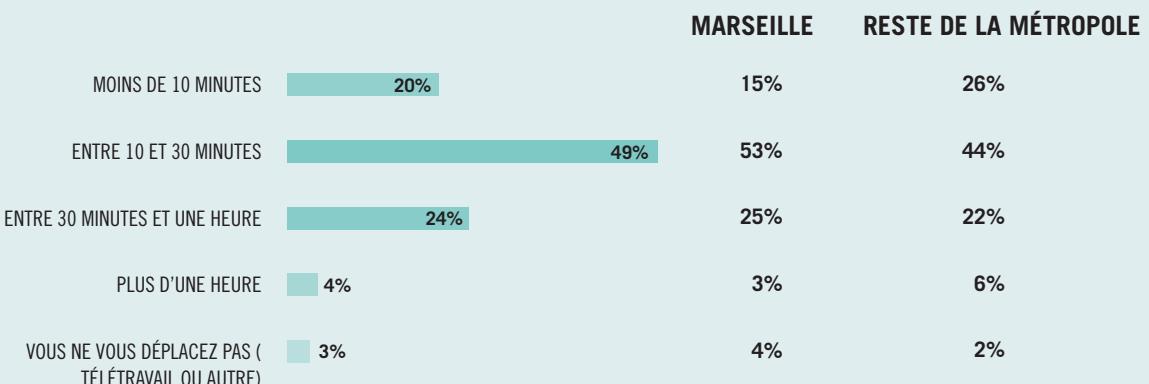
Ainsi, quand Marseille présente un mix modal relativement diversifié, le reste de la métropole reste largement tributaire de l'automobile (88% d'usage hebdomadaire). Cette situation illustre l'éloignement entre les bassins de vie et des lieux d'emploi et l'absence d'alternatives crédibles à la voiture pour les déplacements quotidiens (domicile-travail, lieu d'étude, commerce, etc.) en périphérie.

Par ailleurs, seul un habitant de la métropole sur trois (33%) utilise un métro, un bus ou encore un train au moins une fois par semaine. C'est un peu plus courant à Marseille (41%), qui concentre un réseau de transport plus dense, que dans le reste de la métropole (25%). Leur place dans les mobilités quotidiennes reste loin du standard des autres métropoles : 37% d'usage hebdomadaire du bus ou du tram contre 57% à Nice, soit un écart de 20 points. Cette différence reflète un réseau de transport sous-dimensionné et, par conséquent, la dépendance à la voiture des habitants dans leurs trajets réguliers.

Avec seulement 4% d'usage quotidien dans la métropole, le vélo reste encore relégué à une pratique occasionnelle : 23% des habitants l'utilisent quelque fois dans l'année ou dans le mois. Le train et le covoiturage occupent également une place marginale dans les mobilités quotidiennes (2% pour le train et 1% pour le covoiturage) et hebdomadaires (2% et 4%). Leur utilisation plus fréquente dans les pratiques occasionnelles suggère qu'ils répondent davantage aux besoins de déplacements longue distance qu'aux trajets domicile-travail réguliers, révélant un potentiel inexploité pour les liaisons intercommunales.

Durée du trajet pour se rendre sur son lieu de travail

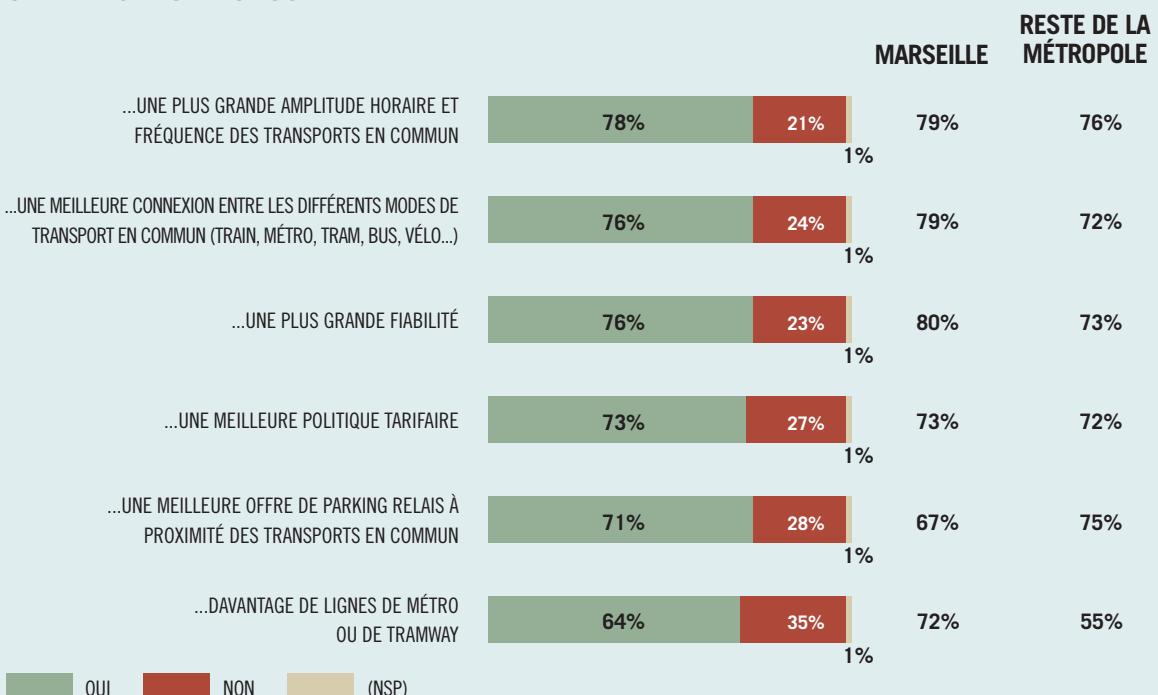
QUEL EST, EN MOYENNE, LE TEMPS QUE VOUS METTEZ POUR VOUS RENDRE SUR VOTRE LIEU DE TRAVAIL ?



Près des trois quarts des habitants (77%) jugent leurs trajets quotidiens agréables. Parallèlement, 69% des actifs mettent moins de 30 minutes pour se rendre au travail. On constate un décrochage de la perception du trajet au-delà de ce seuil : le sentiment que le trajet est agréable passe de 84% à 60% dès lors qu'il dépasse 30 minutes.

Conditions susceptibles d'encourager l'usage des transports en commun

PRENDRIEZ-VOUS DAVANTAGE LES TRANSPORTS EN COMMUN SI LE RÉSEAU PROPOSAIT... ?



Plusieurs critères expliquent le déficit d'attractivité du réseau marseillais. Par ordre de priorité, les habitants pointent le manque de fiabilité (huit Marseillais sur dix prendraient davantage les transports en commun s'ils étaient plus fiables, contre 64% à Nice), le manque de multimodalité (79% contre 66% à Nice), et l'insuffisance du niveau de service en termes d'amplitude horaire et de fréquence (79% contre 69% à Nice). Ces écarts avec Nice témoignent d'une offre insuffisante et dégradée à Marseille qui pousse certains usagers à privilégier la voiture pour leurs trajets quotidiens.

Paradoxalement, ces critères apparaissent moins structurants dans le reste de la métropole, ce qui peut s'expliquer par des attentes moindres liées à une offre plus efficace dans les autres pôles urbains et/ou par une résignation face à l'absence d'alternatives crédibles à la voiture en périphérie. De même, alors que 72% des Marseillais appellent de leurs vœux davantage de lignes de métro ou de tramway, seuls 55% des habitants du reste de la métropole partagent cette priorité, soit un écart significatif de 17 points.

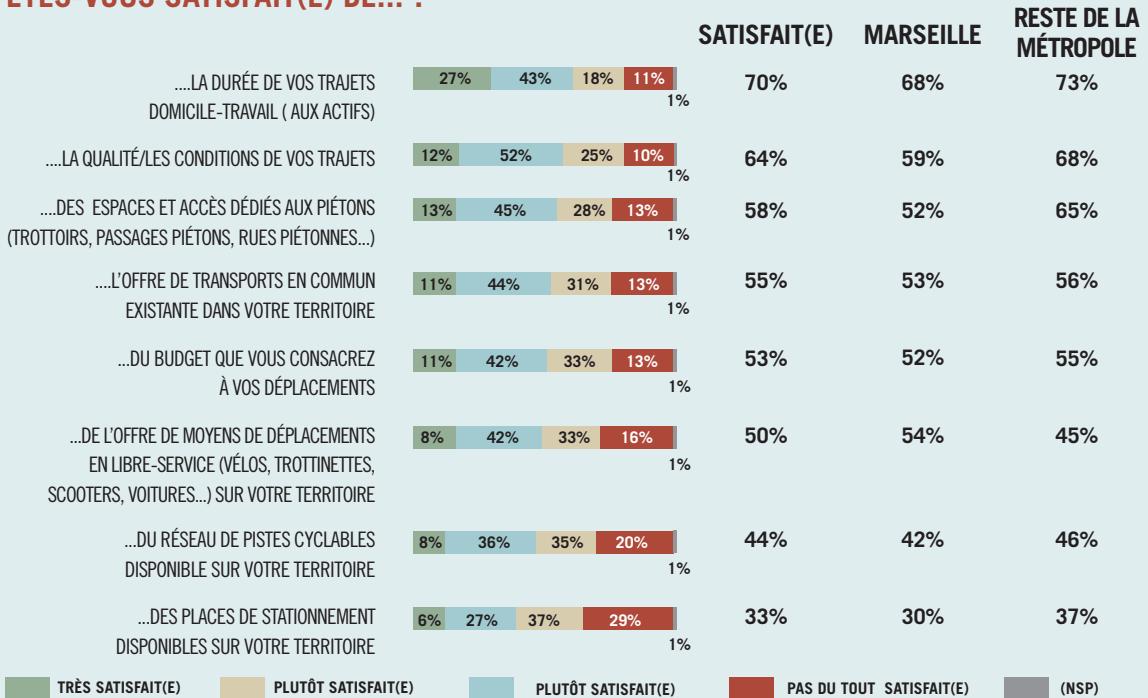
Perception du trajet quotidien et satisfaction à l'égard des conditions de déplacement et des infrastructures

DIRIEZ-VOUS QUE VOS TRAJETS QUOTIDIENS SONT... ?



Un quart des habitants de la métropole considèrent leurs trajets comme désagréables, un niveau équivalent à celui observé dans les Alpes-Maritimes (23%). Sans surprise, plus le trajet est long, plus celui-ci est considéré comme désagréable : un métropolitain sur quatre effectuant des trajets quotidiens de plus de trente minutes les considère comme désagréables.

ÊTES-VOUS SATISFAIT(E) DE... ?



Bien que les actifs se déclarent, dans leur majorité, satisfaits de la durée (70%) et de la qualité (64%) de leurs trajets domicile-travail, ce niveau de satisfaction est sensiblement plus bas à Marseille, surtout du point de vue de la qualité du trajet (59%). Ces écarts traduisent des conditions de déplacement plus contraignantes dans la ville-centre, possiblement liée à une congestion plus importante et des infrastructures sous tension.

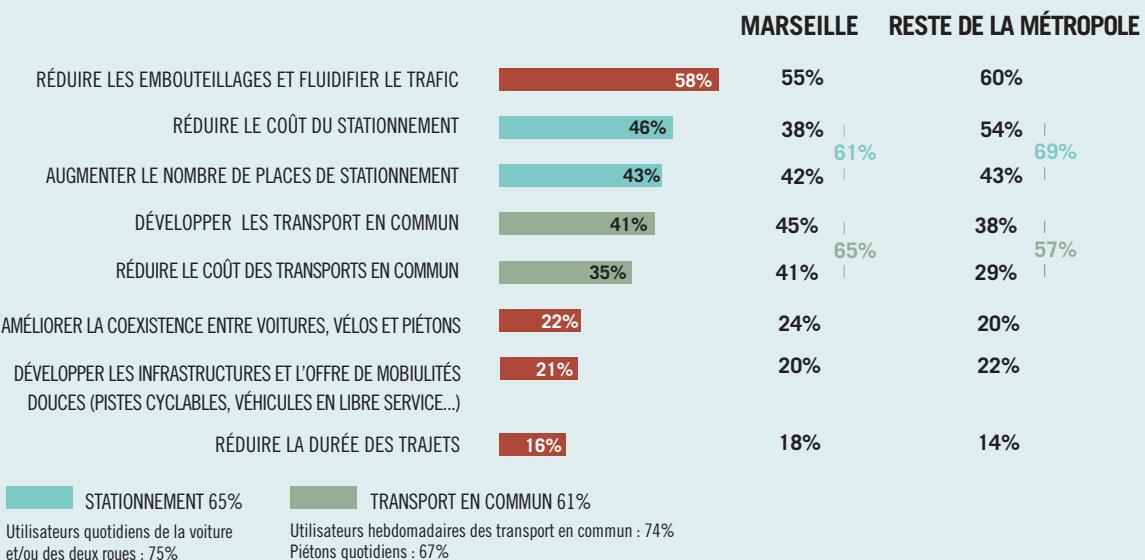
Les disparités territoriales sont particulièrement marquées concernant les aménagements piétonniers. Marseille affiche un taux de satisfaction de 52% pour les espaces et accès dédiés aux piétons, un taux très en retrait par rapport au reste de la métropole (65%) ou à Nice (76%) ce qui peut s'expliquer par un manque de trottoirs, une discontinuité dans les parcours et la place occupée par la voiture.

L'insatisfaction vis-à-vis de l'offre de transports en commun confirme les tendances observées précédemment. Marseille présente un taux de satisfaction réduit (53%) comparativement au reste de la métropole (56%) et surtout à Nice (73%), soit un différentiel de 20 points qui consolide le diagnostic d'un réseau marseillais en déficit d'attractivité.

Cependant, ce sont les places de stationnement automobile qui cristallisent les plus fortes insatisfactions (67%) dans la métropole avec un pic à Marseille (70%). Les infrastructures cyclables génèrent également un mécontentement important (56% des métropolitains sont insatisfaits et 58% des Marseillais). Ces résultats illustrent la difficulté pour équilibrer d'une part, l'aspiration à une meilleure pratique du vélo par des infrastructures cyclables, ce qui suppose de réduire la place de la voiture en ville et l'espace de stationnement et d'autre part, de fortes attentes en matière de stationnement résultant d'une dépendance structurelle des habitants à l'automobile.

Priorités des habitants en matière de mobilités dans la métropole Aix-Marseille-Provence

POUR VOUS, QUELLES DOIVENT ÊTRE LES PRIORITÉS DES POUVOIRS PUBLICS LOCAUX EN MATIÈRE DE MOBILITÉS ?



Plus d'un habitant sur deux (58%) identifie la réduction des embouteillages et la fluidification du trafic comme une priorité y compris à Marseille (55%) qui présente un mix modal plus diversifié. L'importance structurelle de l'automobile dans les déplacements quotidiens se confirme également par la place accordée aux enjeux de stationnement : 65% des répondants placent cette problématique (en l'occurrence réduire son coût et augmenter le nombre de places) parmi leurs priorités. Toutefois, cette préoccupation s'avère moins prégnante à Marseille (61%) que dans le reste de la métropole (69%), illustrant une hiérarchisation distincte des enjeux selon les territoires.

A Marseille, les préoccupations liées aux transports en commun prennent davantage d'importance (65% contre 57% dans le reste de la métropole) traduisant une demande plus forte d'amélioration du service existant. Près d'un Marseillais sur deux souhaite davantage développer les transports en commun (45%) contre 38% dans le reste de la métropole. Cela représente également 10 points de plus qu'à Nice.

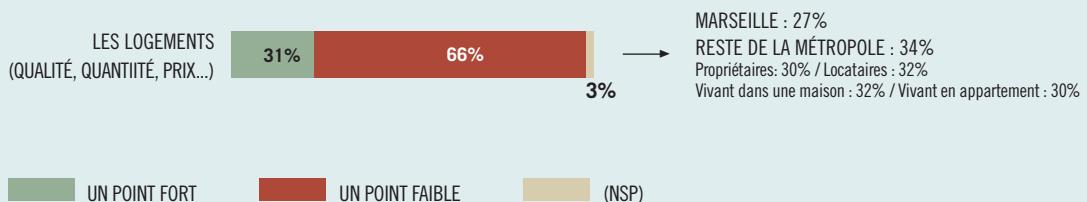
Le paradoxe des mobilités douces mérite attention : bien que les infrastructures cyclables cristallisent de nombreuses insatisfactions, leur développement ainsi que celui de l'offre de mobilité douce ne sont une priorité que pour deux Marseillais sur dix. Ce niveau reste néanmoins deux fois plus élevé que dans la métropole de Nice (11%), indiquant un potentiel de développement important si les conditions d'infrastructures et de sécurité étaient réunies.

Les résultats

LE LOGEMENT

Perception du logement

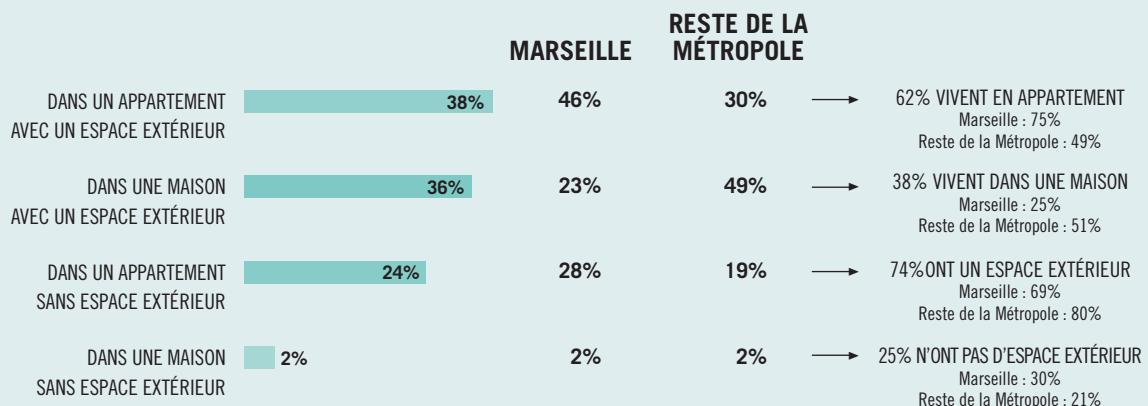
DIRIEZ-VOUS QUE LES LOGEMENTS SONT PLUTÔT DES POINTS FORTS OU DES POINTS FAIBLES DU TERRITOIRE ?



Seulement 27% des Marseillais considèrent le logement comme un point fort de leur territoire, contre 34% à l'échelle métropolitaine. Cet écart de sept points suggère des problématiques plus aiguës dans la ville-centre et reflète les défis multiples auxquels fait face le marché immobilier marseillais : prévalence de logements insalubres dans certains quartiers, parc ancien nécessitant d'importantes rénovations, tension sur les prix des loyers, difficulté d'accès à la propriété, etc.

Type de logement des habitants

VIVEZ-VOUS... ?



On observe un contraste notable dans la proportion d'habitants vivant dans un appartement à Marseille (75%) et dans le reste de la métropole (49%). Elle témoigne d'un degré d'étalement urbain important dans la métropole et la place du pavillon en périphérie des grands pôles urbains. Par conséquent, trois Marseillais sur dix n'ont aucun espace extérieur (balcon, terrasse ou jardin) contre 20% dans la métropole.

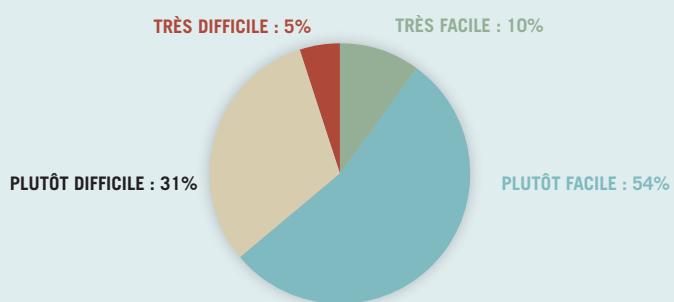
Perception de la difficulté à devenir propriétaire de son logement

POUR VOUS, DEVENIR PROPRIÉTAIRE DE VOTRE LOGEMENT A-T-IL ÉTÉ... ?

DIFFICILE : 36%

FACILE : 64%

MARSEILLE : 69%
RESTE DE LA MÉTROPOLE : 59%
VIVANT DANS UNE MAISON : 58%
VIVANT EN APPARTEMENT : 71%

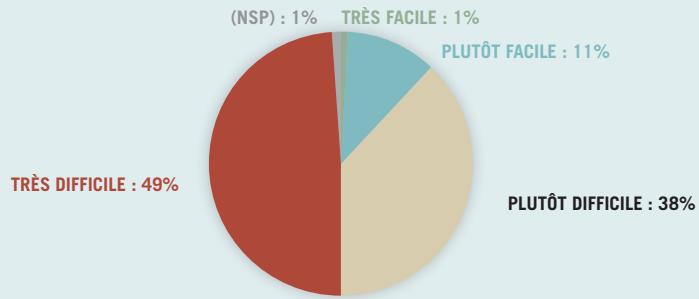


POUR VOUS, DEVENIR PROPRIÉTAIRE DE VOTRE LOGEMENT LÀ OÙ VOUS VIVEZ EST-IL... ?

DIFFICILE : 87%

FACILE : 12%

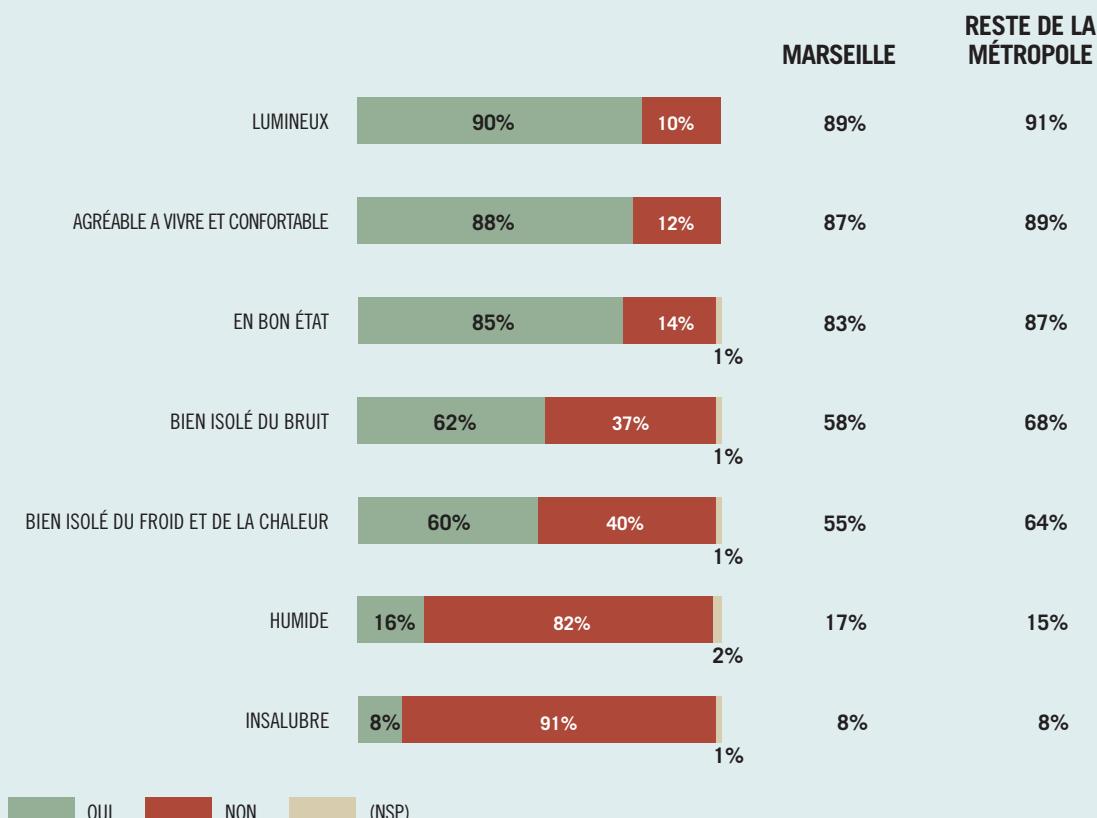
MARSEILLE : 11%
RESTE DE LA MÉTROPOLE : 14%
VIVANT DANS UNE MAISON : 13%
VIVANT EN APPARTEMENT : 12%



Ces résultats mettent en évidence un marché immobilier verrouillé pour ce qui est de l'accession à la propriété, en particulier à Marseille. Les réponses des locataires révèlent un sentiment de blocage massif face à l'accession à la propriété : 87% d'entre eux estiment qu'il sera difficile de devenir propriétaire là où ils vivent et près d'un sur deux (49%) anticipent de très grandes difficultés. Cette perception tranche radicalement avec le vécu des propriétaires établis, 67% considérant rétrospectivement leur parcours d'accession comme ayant été facile ou très facile. Ce clivage illustre à quel point les conditions d'accession à la propriété se sont dégradées. Les propriétaires actuels ayant accédé à un marché immobilier plus accessible quand les locataires actuels évoluent dans un environnement immobilier durci marqué par l'augmentation des prix et le resserrement des conditions d'octroi de crédit.

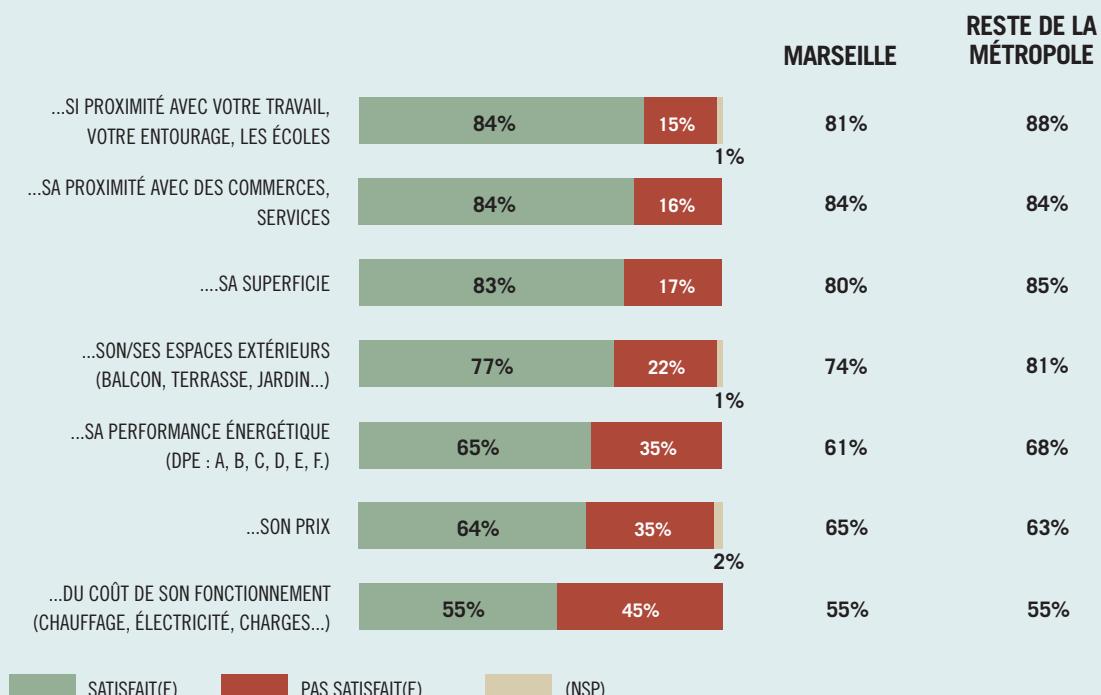
Regard porté sur la qualité du logement actuel

A PROPOS DE VOTRE LOGEMENT ACTUEL DIRIEZ-VOUS QU'IL EST... ?



Satisfaction concernant les caractéristiques du logement

A PROPOS DE VOTRE LOGEMENT ACTUEL DIRIEZ-VOUS QU'IL EST... ?



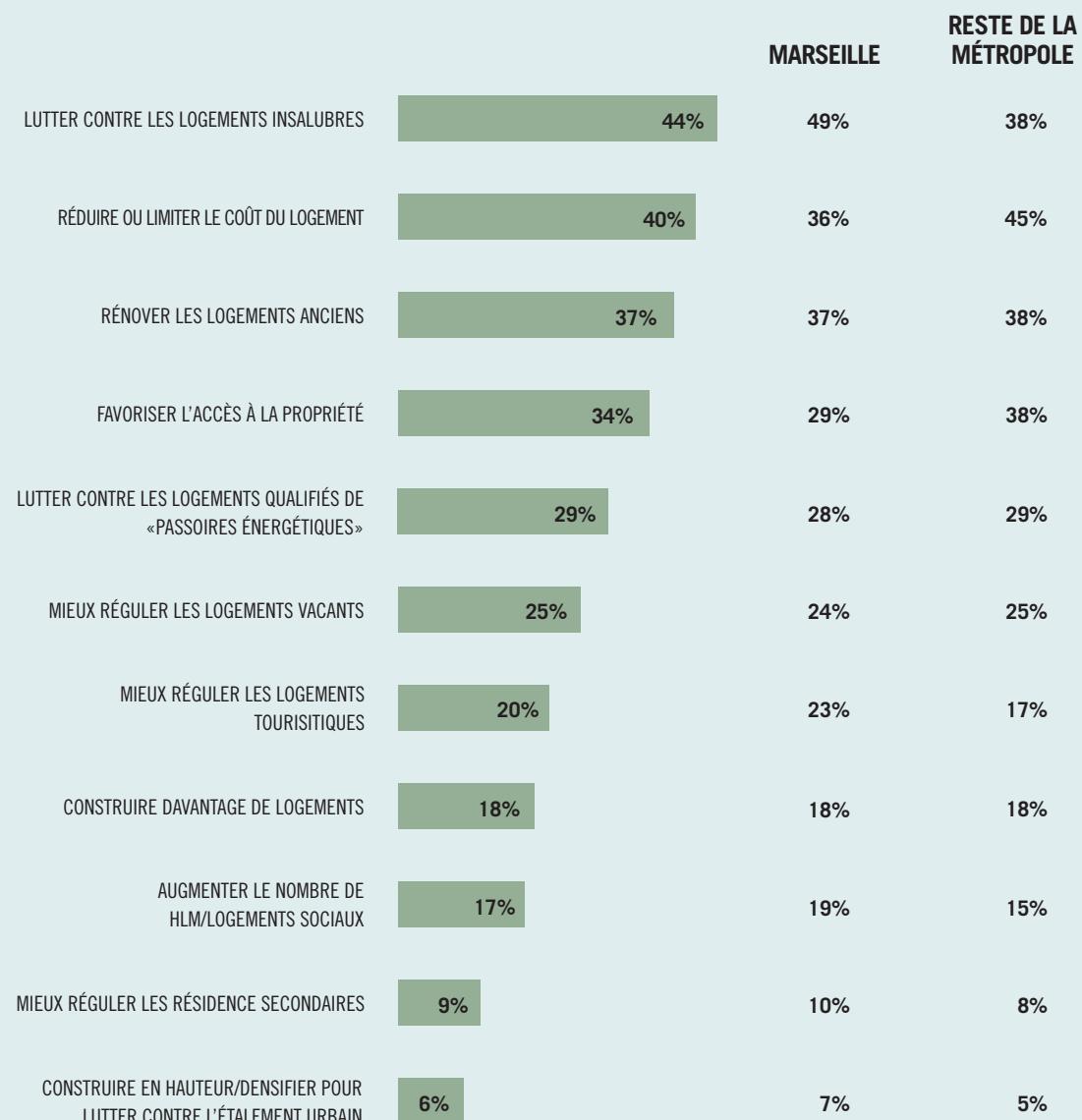
Si la grande majorité des habitants de la métropole sont satisfaits de la luminosité de leur logement (90%), de son confort (88%) et de son état (85%), certains critères les insatisfont davantage.

Le coût du logement reste le premier critère d'insatisfaction – que ce soit à Marseille ou dans le reste de la métropole – avec 35% des sondés qui se disent insatisfaits du prix de leur logement et 45% du coût de son fonctionnement (chauffage, électricité, charges, etc.). Concernant le taux de satisfaction vis-à-vis de la proximité avec les lieux de travail et les commerces, la métropole Aix-Marseille-Provence obtient de meilleurs résultats (84%) que le département des Alpes-Maritimes (81%).

Près d'un Marseillais sur dix déclare vivre dans un logement qu'il considère comme insalubre. Les Marseillais sont également plus nombreux à considérer leur logement comme étant en mauvais état (17%) que dans le reste de la métropole (13%), ce qui tend à illustrer une problématique de dégradation plus aiguë à Marseille. Ces résultats éclairent sous un angle nouveau les données précédentes sur la perception du logement comme point faible du territoire : au-delà des questions d'accessibilité financière, la qualité de l'offre disponible constitue l'aspect central de la problématique de l'habitat à Marseille.

Priorités des habitants en matière de logement

POUR VOUS, QUELLES DOIVENT ÊTRE LES PRIORITÉS DES POUVOIRS PUBLICS LOCAUX EN MATIÈRE DE LOGEMENT ?



La lutte contre le logement insalubre émerge comme un enjeu central : près d'un habitant sur deux (49%) l'identifie comme une priorité à Marseille, un taux dépassant de 11 points les réponses du reste de la métropole et de 22 points celles des habitants de Nice (27%). Par ailleurs, cumulées, la rénovation des logements anciens et la lutte contre les passoires énergétiques représentent une priorité pour deux tiers des répondants. Ces préoccupations font écho aux constats sur la dégradation du parc immobilier et traduisent une prise de conscience collective de l'urgence de la situation. La régulation du coût du logement constitue la seconde priorité des métropolitains (40%), révélant les tensions existantes sur le marché immobilier.

Certains enjeux sont davantage identifiés comme prioritaires à Marseille que dans le reste de la métropole, dont la régulation des logements touristiques (23% contre 17% dans le reste de la métropole) même si elle n'apparaît qu'à la septième position des priorités identifiées par les habitants. De même, l'augmentation du nombre de logements sociaux apparaît comme un enjeu plus prégnant à Marseille (19% contre 15%).

Ces résultats révèlent également un certain paradoxe : si les habitants sont nombreux à souhaiter la limitation du coût du logement (40%) et à favoriser l'accès à la propriété (34%), l'augmentation du niveau de production n'est perçue comme prioritaire que par 18% d'entre eux. Plus frappant encore, la densification ne recueille que 6% de soutien. Ces contradictions suggèrent une réticence des habitants envers la construction de nouveaux logements et envers la densification souvent associée dans les représentations à une dégradation de la qualité de vie urbaine. Ces résultats soulignent l'enjeu de mener un travail pédagogique pour favoriser l'acceptabilité sociale des projets immobiliers et de concilier densité et qualité de vie.

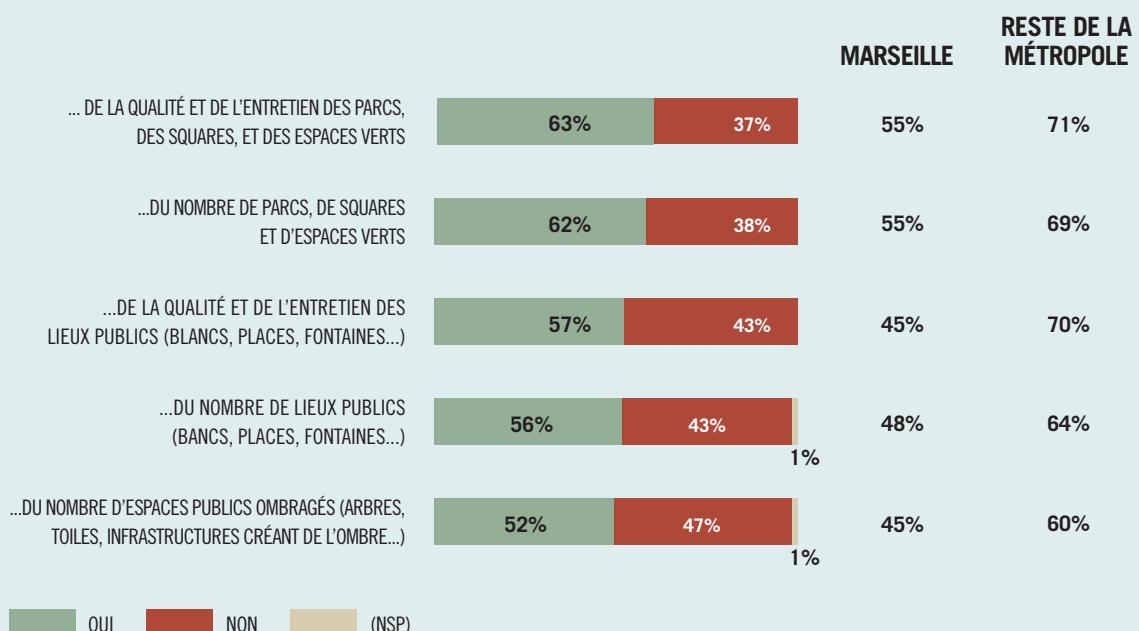
On remarque enfin que les logements vides constituent une problématique centrale pour les Marseillais puisque le thème renvoie à plusieurs priorités identifiées : la régulation des logements vacants (25%), des logements touristiques (20%) et les résidences secondaires (9%).

Les résultats

LES ESPACES PUBLICS

Satisfaction concernant les parcs, espaces verts et lieux publics

DANS VOTRE COMMUNE PLUS SPÉCIFIQUEMENT,
DIRIEZ-VOUS QUE VOUS ÊTES SATISFAIT(E) OU PAS SATISFAIT(E)... ?



Les écarts entre les réponses des Marseillais et du reste de la métropole illustrent une insatisfaction claire et profonde des Marseillais envers la qualité des espaces publics. Cette insatisfaction est plus marquée concernant la qualité et l'entretien des lieux publics avec un écart de 25 points particulièrement significatif. De même, le manque d'espaces publics ombragés préoccupe 55% des Marseillais contre 40% dans le reste de la métropole, révélant un déficit d'aménagements adaptés au climat méditerranéen et au réchauffement de la ville.

Remerciements

L’Institut Enterritoires remercie chaleureusement les membres du comité de pilotage, pour leur engagement et leur appui tout au long de la démarche. Il exprime également sa gratitude à l’ensemble des personnalités auditionnées et aux participants des ateliers, dont les contributions ont largement enrichi la réflexion collective.

Nous remercions également Tristan Meyer, chargé d’études à l’Institut Enterritoires et rédacteur de ce travail.

LE COMITÉ DE PILOTAGE ENGAGÉ TOUT AU LONG DE LA DÉMARCHE DE RÉFLEXION

Anaïs CADIER, directrice générale opérationnelle, Euroméditerranée
Olivier CAVALLO, délégué région Sud, Veolia
Thierry COUDERC, directeur secteur Provence, Groupe Keolis
Jérémie BROUSSE, directeur général délégué, Groupe Brousse
Myassa DJEBARA, responsable engagement territorial et sociétal, Airbnb
Emmanuel DUJARDIN, président, Rougerie+Tangram
Charlotte GABARROT, directrice régionale Provence, Stan
Xavier GUIDONI, directeur de cabinet, France Travail PACA
Frédéric LAVERGNE, directeur général, Erilia
Loïc LONCHAMPT, gérant de fonds, Swiss Life Asset Managers
Pierre-Hubert MARTIN, délégué au développement régional, Groupe La Poste
Guillaume PELLEGRIN, président fondateur, Tivoli Capital et Newton Offices
Julie ROSENFELD, déléguée générale, Fondation Entreprendre pour toi
Pierre-Laurent SOUBRA, directeur régional Sud-Est, KPMG
Patrick VAUTERIN, directeur départemental des territoires de la mer des Bouches-du-Rhône, ministère de l’Intérieur et des Outre-mer

LES PERSONNALITÉS AUDITIONNÉES OU MOBILISÉES DANS LES ATELIERS DE TRAVAIL

Christophe ALAUX, directeur de l’IMPGT, Aix-Marseille Université
Marie BATOUX, adjointe au maire de Marseille en charge des mobilités
Franck BERGAMINI, secrétaire général, UD Force Ouvrière Bouches-du-Rhône
Didier BERTRAND, président, Fédération Nationale de l’Immobilier Région Sud
Pascal BLAIN, directeur, France Travail PACA
Roland BLUM, ex-Premier adjoint au maire de Marseille et ex-Premier vice-président, Métropole AMP
Sandrine BORDIN, directrice régionale Sud PACA & Corse, Action Logement
Franck CARO, directeur général, SPLA-IN Aix Marseille Provence
Laurent CHASSAGNAC, secrétaire général, SG SMC
Julien COFFINIER, président du directoire, Aéroport Marseille Provence
Alain COMBA, représentant syndical, Force Ouvrière des Bouches-du-Rhône
Rémi COSTANTINO, directeur général adjoint, Grand Port Maritime de Marseille
François CREMIEUX, directeur général, Assistance Publique-Hôpitaux de Marseille
Sébastien DEMECH, cofondateur et PDG, Telaqua
Serge DE SENTI, président Inovaplast, fondateur d’Oxytronic

Audrey DELBREIH, responsable affaires publiques, UMF et UMPF

Isabelle EPAILLARD, préfète déléguée à l'égalité des chances,

Jean-François EYRAUD, fondateur et PDG, Gomet' Media

Kévin FIGUIERE, responsable territorial Sud & Corse, Mobilians

Vincent FOUCHIER, directeur prospective, partenariats et innovations territoriales, Métropole AMP

Jean-Baptiste GEISSLER, secrétaire général, Club Top 20

Tarik GHEZALI, co-fondateur, La Fabrique du Nous

Pierre GRAND-DUFAY, président, TERTIUM Invest

Marie-Laure GUIDI, présidente, MarseilleS - Marseille au pluriel

Billy GUIDONI, président, Modus Aedificandi

Nadège GUINARD, PDG, Sencity

Christophe IMBERT, responsable des partenariats stratégiques & des nouveaux concepts, One Provence

Yasmina KHODJERANE, directrice communication, SERAMM, Filiale SUEZ

François LAMY, conseiller spécial du Maire de Marseille

Pascal LAURENS, directeur commercial et contractuel, Eaux de Marseille

Guy LE BRAS, ex-Directeur général du Groupement des autorités responsables de transport (GART)

Yves LE TRIONNAIRE, directeur régional PACA, Ademe

Isabelle LHERBIER, déléguée régionale, PACA, La Poste Groupe

Raymond LLORET, directeur général du Monde des Possibles, Delta Festival

Valentine MARCORELLES-BERENGER, responsable banquiers privés Marseille, Rothschild & Co

Sylvain MICHELON, chef du Groupe Aménagements urbains, Cerema Méditerranée

Christophe MONNIER, président, Collectif Vélos en Ville

Sandrine MOTTE, directrice générale, Eaux de Marseille

Cyril NIEDZWESKI, chargé de mission du directeur régional, France Travail PACA

Marc-Olivier PADIS, directeur des études, Terra Nova

Nicolas PELE, responsable d'études foncier et territoires, Cerema Méditerranée

Hervé PERNOT, vice-président, Marséa Nord Développement, directeur Provence Var, Veolia Energie & Décarbonation

Sandra PINATEL, cheffe département engagement territorial et transitions, Aéroport Marseille Provence

Matthieu PREDAL, co-fondateur, Delta Festival et Monde des Possibles

Olivier RAMÉ, directeur général, La Société des Nouveaux Propriétaires

Blaise RAPIOR, directeur général adjoint, Vinci Autoroutes

Alexis ROUQUE, directeur régional PACA, Banque des Territoires

Antoine ROUSSELIE, directeur du développement et de la construction, Erilia

Daniel TCHENIO, directeur de l'agence CBRE Marseille

Gautier TESTU, directeur général, Stan

Laurent VERGELY, président, Expertise Performance et Transformation

Laure VERNEYRE, directrice, Cerema Méditerranée

Mathilde VIDAL, chargée de projets exécutifs, Newton Offices

Jean-Marc ZULESI, président, Objectif RER métropolitains

Les opinions exprimées dans ce rapport n'engagent ni les personnes précédemment citées ni les institutions qu'elles représentent.

Bibliographie

Agam (2018), Quand la ville s'étale - **L'aménagement durable face au défi de la consommation d'espace.**

Agam (2020), **Ville végétale, ville désirable.**

Agam (2021), **Logements livrés à Marseille : un changement de cap ?**

Agam (2021), **Observatoire territorial du logement étudiant Aix-Marseille-Provence.**

Agam (2023), **Les toits – L'avenir des villes a du potentiel.**

Agam (2023), **Marseille-Place, Un littoral des possibles.**

Association des Maires de France (2024), **La crise de la politique du logement.**

Cerema (2019), **Les conditions d'acceptabilité de la densification urbaine.**

Cerema (2023), **Analyse de la vacance des logements de la ville de Marseille.**

Cerema (2024), **Analyse des meublés touristiques et de leurs propriétaires à Marseille en 2023.**

Quelles pistes de déblocages des parcours résidentiels ? Retour sur la conférence-débat du 23 septembre 2024.

Chambre régionale des comptes PACA (2019), **Société locale d'aménagement de l'aire métropolitaine AMP (SOLEAM).**

Chambre régionale des comptes PACA (2022), **Régie des Transports Métropolitains.**

Collectif Vélos en ville (2025), **Observatoire Plan Vélo Métropole AMP.**

Commission européenne (2023), **Qualité de vie dans les villes européennes.**

Coordination nationale des Conseils de développement & Métropole Aix-Marseille-Provence (2023), **Comment densifier nos villes pour les rendre plus agréables à vivre ?**

Cour des comptes (2024), **Marseille en Grand.**

Cour des comptes (2025), **La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains.**

DREAL PACA (2018), **Les freins des contentieux dans la production de logements en PACA.**

FNAUT-PACA (2024), **Contributions sur le SCOT de la Métropole AMP.**

FNAUT-PACA (2024), **Un RER pour la Métropole AMP.**

GREC SUD (2024), **Enjeux climatiques de la ville de Marseille.**

CIGA et IGEDD (2025), **Extension de l'EPA Euroméditerranée et mise en œuvre du volet logement de Marseille en Grand.**

Insee (2024), **Une ségrégation résidentielle élevée dans les pôles d'Avignon et de Marseille.**

Insee (2024), **Marseille : dans le centre ancien, plus de quatre logements du parc privé sur cinq sont détenus par des multipropriétaires.**

Insee (2025), **Métropole Aix-Marseille-Provence – Plus de 100 000 résidences principales en sous-occupation très accentuée.**

Institut Montaigne (2020), **Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030.**

Métropole AMP (2021), **Le plan de Mobilité.**

Métropole AMP (2022), **Enquête mobilité certifiée Cerema (EMC²) 2019-2020.**

Place aux piétons (2023), **Baromètre des villes et villages marchables 2023**

SDES (2021), **Répertoire du parc locatif.**

Terra Nova (2019), **Habiter dans 20 ans.**

Terra Nova (2023), **Marseille en Grand : un pari impossible ?**

Urssaf PACA (2023), **L'emploi sur le territoire dans la Métropole AMP progresse en 2022.**

Ville de Marseille (2023), **Etats Généraux du Logement.**

Ville de Marseille (2023), **Pour des espaces publics méditerranéens accueillants, résistants et résilients à Marseille.**

Vinci Autoroutes (2023), **Quatrième baromètre de l'autosolisme.**

Woerth Eric (Mai 2024), **Rapport au Président de la République. « Décentralisation : Le temps de la confiance ».**

L’Institut Enterritoires s’est doté d’une gouvernance composée d’un conseil d’orientation et d’un comité scientifique.

LES ENTREPRISES PARTENAIRES, MEMBRES DU CONSEIL D’ORIENTATION

La Poste - Yannick Imbert, président du Conseil d’orientation de l’Institut Enterritoires
KPMG - Georges Maregiano
Groupe Brousse - Jérémie Brousse
Tivoli Capital - Guillaume Pellegrin
Sartorius - Olivier Guitard
Veolia - Romain Ascione
Kéolis – Clément Michel
Stan - Nicolas Barthe
Erlilia - Frédéric Lavergne
Airbnb - Clément Eulry
Artelia - François Rambour

LES PERSONNALITÉS, MEMBRES DU COMITÉ SCIENTIFIQUE

Virginie Boutueil, Directrice adjointe du laboratoire Ville Mobilité
Patrice Bourdelais, directeur d’études émérite à l’EHESS, historien et démographe
Vincent Charlet, Délégué général de La Fabrique de l’industrie
Yves Charpak, Épidémiologiste et Président de la Fondation Charpak, l’Esprit des Sciences
Yves Crozet, Professeur émérite à Sciences Po Lyon, économiste
Maryline Filippi, Professeure d’économie à Bordeaux Sciences Agro et chercheuse associée à l’INRAE, AgroParisTech et Paris Saclay
Jean-Gabriel Ganascia, Professeur à Sorbonne Université, informaticien et philosophe
Marc Giget, Président du Club de Paris des Directeurs de l’innovation et membre de l’Académie des Technologies
Sonia Lavadinho, Directrice-fondatrice de Bfluid, géographe et sociologue urbaine
Bertrand Lemoine, Directeur de recherche honoraire au CNRS, architecte et historien
Abdelilah Slaoui, Directeur adjoint scientifique à CNRS Ingénierie et responsable de la cellule Énergie du CNRS

Cette étude est une publication de l’Institut Enterritoires
1 La Canebière, 13001 Marseille

Direction éditoriale

Institut Enterritoires

Conception graphique et réalisation

Agence Nats

Crédits photo

Shutterstock

Deuxième ville de France, Marseille bénéficie d'un rayonnement culturel et économique porté par ses filières économiques de référence, ses pôles universitaires et de recherche ou encore son dynamisme touristique. Pour autant, le territoire fait face à certains enjeux qui menacent la pérennité de son développement et interrogent la façon dont se « fabrique » la ville : persistance d'un habitat indigne important, offre insuffisante de logements, saturation des infrastructures de transports et recours massif à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail, besoin d'apaisement des lieux publics (mobilités douces, espaces verts), etc.

Pour répondre à ces défis, l'Institut Enterritoires, lieu d'études et de réflexions collectives sur les enjeux territoriaux, a réuni plus de 80 personnalités, acteurs économiques, représentants de l'État, acteurs du logement, de la mobilité, dirigeants syndicaux et associatifs. L'ambition : élaborer des propositions concrètes pour répondre aux grands défis du territoire marseillais en matière de logement, de mobilité et de qualité de vie dans l'espace public.

Cette démarche a été enrichie par une enquête d'opinion menée auprès de 600 habitants de la métropole, dont la moitié résidant à Marseille, afin de mieux comprendre leurs perceptions, attentes et priorités sur ces sujets.

Une étude coordonnée par Julien Gonzalez-Lambert, directeur des études à l'Institut Enterritoires

