

Livret III

Workshop 2026

LES ZONES D'ACTIVITÉS

Entre dispersion de l'activité et saturations des flux



Comment les zones d'activités structurent-elles le territoire du transect ?

Workshop 2026

Directrice de la publication : Anne Bourgon

Comité éditorial : Lilou Marziale et Alexandra Tesileanu, étudiantes du studio de projet
encadré par Julien Monfort, enseignant à l'ENSA-M

En partenariat avec la Métropole-Aix Marseille-Provence, DGS prospective, partenariats
et Innovations territoriales

Remerciements : Domnin Rausher, Vincent Fouchier, Cindy Conessa, Olivier Sana

SOMMAIRE

Introduction

Chapitre 01

La zone d'activité : formes et organisation.....	11
De la zone industrielle au parc d'activités	12
Les différentes fonctions économiques, les composantes d'un système .	14
L'écosystème économique métropolitain	16

Chapitre 02

Les zones d'activités, génératrices de flux métropolitains.....	19
Des flux humains structurés par les pôles d'emplois.....	20
Des échanges de marchandises organisés par les pôles économiques.	24

Chapitre 03

La zone d'activité, un organisme vivant.....	27
Sa croissance : mutations et tensions.....	28
Son cycle de vie : vieillissement et renouvellement.....	30
Son métabolisme : flux et mutualisation.....	34

Chapitre 04

L'activité dans le transect.....	37
Les origines du développement des ZA.....	38
Les fiches des ZA.....	40

INTRODUCTION

Longtemps perçues comme de simples espaces d'accueil pour les entreprises en périphérie des villes, les zones d'activités (ZA) constituent aujourd'hui des espaces structurants du territoire.

Elles concentrent des emplois, accueillent des activités stratégiques et participent à l'attractivité économique de la Métropole Aix-Marseille-Provence, depuis les grands pôles industriels et portuaires jusqu'aux parcs technologiques, artisanaux ou logistiques.

Leur implantation, étroitement liée aux grands réseaux de transport, a contribué à structurer le territoire métropolitain en créant des pôles d'emplois et en générant d'importants flux de personnes, de marchandises et de ressources. Toutefois, ces espaces hérités d'un modèle extensif sont aujourd'hui confrontés à de nouveaux défis : sobriété foncière, transition écologique, adaptation climatique et amélioration des mobilités.

À travers l'analyse de leur métabolisme, les zones d'activités peuvent être appréhendées comme des systèmes ouverts, traversés par des flux et en interaction permanente avec leur environnement. Ce livret explore ainsi la diversité des ZA de la Métropole Aix-Marseille-Provence et les dynamiques qui façonnent leur évolution : production, logistique, mobilités et transformation des espaces économiques.

CHAPITRE 01

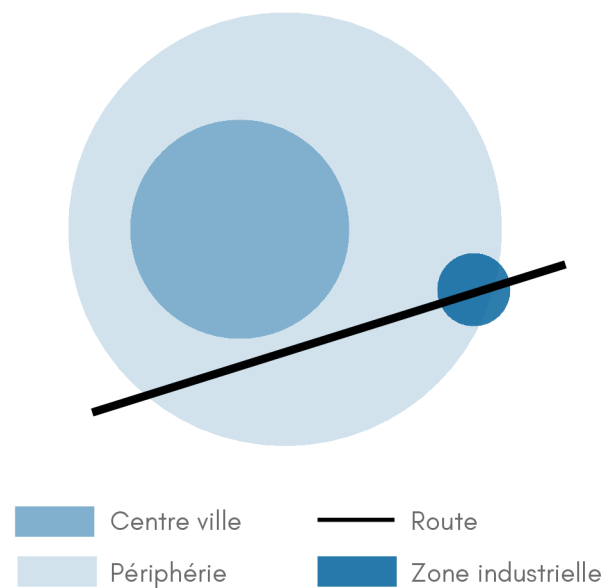
LA ZONE D'ACTIVITÉ : FORMES ET ORGANISATION

DE LA ZONE INDUSTRIELLE AU PARC D'ACTIVITÉS

Les espaces d'activités économiques que nous connaissons aujourd'hui sont le résultat d'une longue évolution des formes de production et d'aménagement du territoire. Après la Seconde Guerre mondiale, la modernisation de l'industrie, le développement des transports routiers et la volonté d'éloigner des centres-villes les activités générant des nuisances ont conduit à l'implantation des entreprises en périphérie des agglomérations. C'est dans ce contexte qu'apparaissent les premières zones industrielles, conçues comme des espaces spécialisés, dédiés à la production et relativement déconnectés du tissu urbain.

Au fil des décennies, ces espaces se sont progressivement diversifiés. Aux activités industrielles se sont ajoutés l'artisanat, le commerce, la logistique et les services aux entreprises. Cette diversification a rendu l'appellation de « zone industrielle » de moins en moins représentative de la réalité économique de ces sites, conduisant à l'adoption du terme plus large de zone d'activités, qui traduit la coexistence de fonctions économiques multiples.

Plus récemment, l'essor du tertiaire, l'émergence des nouvelles technologies et une attention croissante portée à la qualité des aménagements ont favorisé l'apparition de nouvelles dénominations telles que parc d'activités ou technopôle. Au-delà d'une simple évolution sémantique, ces termes témoignent d'une ambition renouvelée : proposer des espaces économiques plus attractifs, mieux intégrés à leur environnement et offrant une meilleure qualité urbaine, architecturale et paysagère.



ZONES INDUSTRIELLES (production)



ZONES D'ACTIVITÉS (industriel + artisanat + commerce + logistique + services)



PARCS D'ACTIVITÉS / TECHNOPÔLES

Le développement de ces espaces s'est néanmoins souvent opéré de manière diffuse et peu coordonnée. De nombreuses collectivités ont créé leur propre zone d'activités sans toujours l'inscrire dans une stratégie territoriale d'ensemble. Cette multiplication des opérations a conduit à une forme de banalisation des espaces économiques, caractérisés par des aménagements relativement standardisés et fréquemment conçus indépendamment des spécificités paysagères, urbaines ou architecturales de leur territoire d'implantation.

Leur organisation spatiale traduit également un modèle particulièrement consommateur d'espace. Près de la moitié des surfaces aménagées est généralement consacrée aux voiries, aux stationnements et aux espaces de circulation, tandis qu'environ un quart

seulement est effectivement occupé par les bâtiments. Cette faible densité d'occupation s'est majoritairement développée sur des terrains agricoles situés en périphérie des villes, attirés par des coûts fonciers plus faibles et des conditions d'aménagement favorables. Ce modèle a contribué au grignotage progressif des espaces agricoles et naturels, à l'étalement urbain et à une forte dépendance à l'automobile pour les déplacements quotidiens.

Aujourd'hui, les zones d'activités ne peuvent plus être considérées comme de simples espaces d'accueil des entreprises. Elles constituent de véritables composantes du système métropolitain, dont la localisation, les formes urbaines et les fonctions économiques influencent durablement l'organisation du territoire, les mobilités, la consommation foncière et les dynamiques de développement de la Métropole Aix-Marseille-Provence.



LES DIFFÉRENTES FONCTIONS ÉCONOMIQUES, LES COMPOSANTES D'UN SYSTÈME

Les zones d'activités ne constituent pas un ensemble homogène. Elles regroupent une diversité de fonctions économiques qui répondent à des besoins différents mais largement interdépendants. À l'échelle métropolitaine, ces activités forment un véritable système dans lequel production, distribution, services et consommation s'alimentent mutuellement.

L'industrie regroupe les activités de production et de transformation de biens. Historiquement à l'origine des premières zones industrielles, elle demeure un pilier de l'économie métropolitaine, qu'il s'agisse d'industries lourdes, manufacturières ou de production plus spécialisée.

La logistique assure l'acheminement, le stockage et la distribution des marchandises. Située à l'interface entre production et consommation, elle joue un rôle stratégique dans le fonctionnement des chaînes d'approvisionnement et nécessite des espaces accessibles, bien connectés aux grands réseaux de transport.

La construction rassemble les entreprises du bâtiment et des travaux publics, ainsi que leurs activités de stockage et de maintenance. Souvent implantée dans des espaces offrant de grandes emprises foncières, elle contribue directement à la fabrication et à l'entretien du territoire.

Le commerce de gros et de détail recouvre des réalités diverses. Le commerce de gros approvisionne les professionnels et les réseaux de distribution, tandis que le commerce de détail s'adresse directement aux consommateurs. Leur développement au sein des zones d'activités traduit une évolution progressive de ces espaces vers des fonctions



L'INDUSTRIE



LA LOGISTIQUE



LA CONSTRUCTION



LE COMMERCE DE GROS



LE COMMERCE DE DÉTAIL



LES SERVICES AUX ENTREPRISES



LES SERVICES AUX PARTICULIERS



LE TERTIAIRE SUPÉRIEUR

plus diversifiées et davantage tournées vers les services.

Les services aux entreprises regroupent les activités de support indispensables au fonctionnement de l'économie productive : ingénierie, maintenance, conseil, informatique, sécurité ou encore gestion administrative. Ils participent à l'écosystème économique en accompagnant les entreprises dans leurs activités quotidiennes.

Les services aux particuliers comprennent les activités destinées aux habitants et aux salariés, telles que la restauration, les services de proximité, les équipements sportifs ou certains services de santé. Leur présence contribue à faire des zones d'activités des espaces de vie et non plus uniquement des lieux de production.

Le tertiaire supérieur rassemble enfin les activités à forte valeur ajoutée et intensité de connaissances : recherche et développement, ingénierie avancée, numérique, activités financières ou sièges sociaux. Souvent associées aux parcs d'activités et aux technopôles, ces fonctions participent à la montée en gamme de l'économie métropolitaine et renforcent son attractivité.

Si chacune de ces fonctions possède ses propres besoins en matière d'espace, d'accessibilité ou d'infrastructures, elles ne fonctionnent pas de manière isolée. Une activité industrielle mobilise des services spécialisés et des solutions logistiques ; le commerce dépend des réseaux d'approvisionnement ; les activités tertiaires s'appuient sur un environnement de services et de mobilités performant. Les zones d'activités apparaissent ainsi comme des systèmes économiques complexes, composés de fonctions complémentaires dont les interactions structurent le développement du territoire métropolitain.

L'ÉCOSYSTÈME ÉCONOMIQUE MÉTROPOLITAIN

Les zones d'activités de la Métropole Aix-Marseille-Provence forment un véritable écosystème économique, composé d'espaces spécialisés et complémentaires qui interagissent à différentes échelles du territoire.

Cet écosystème s'est construit progressivement en lien avec les atouts géographiques et historiques de la métropole. Les activités industrialo-portuaires se sont concentrées autour du golfe de Fos et du Grand Port Maritime de Marseille, les fonctions logistiques se sont développées à proximité des grands axes de transport, tandis que les activités tertiaires, commerciales et de services se sont davantage implantées au sein des pôles urbains et le long des principaux corridors métropolitains. Cette répartition a conduit à une spécialisation progressive des territoires, chaque pôle développant des compétences, des infrastructures et des savoir-faire spécifiques.

À l'ouest, les bassins de Fos-Port-Saint-Louis et de Martigues-Port-de-Bouc constituent l'un des principaux ensembles industrialo-portuaires de Méditerranée, structuré autour des activités industrielles, énergétiques, portuaires et logistiques. Les pôles d'Istres, de Miramas et de Salon-de-Provence prolongent cette dynamique en développant des fonctions logistiques, de distribution et de services aux entreprises.

Autour de l'étang de Berre, les bassins de Berre-Rognac, de Velaux ainsi que de Vitrolles-Marignane se distinguent par la présence d'activités industrielles et aéronautiques majeures, bénéficiant de la proximité de l'aéroport, des grands axes de transport et des infrastructures métropolitaines.

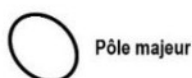
LE FONCIER ÉCONOMIQUE ET PÔ

Les espaces économiques à dominante productive

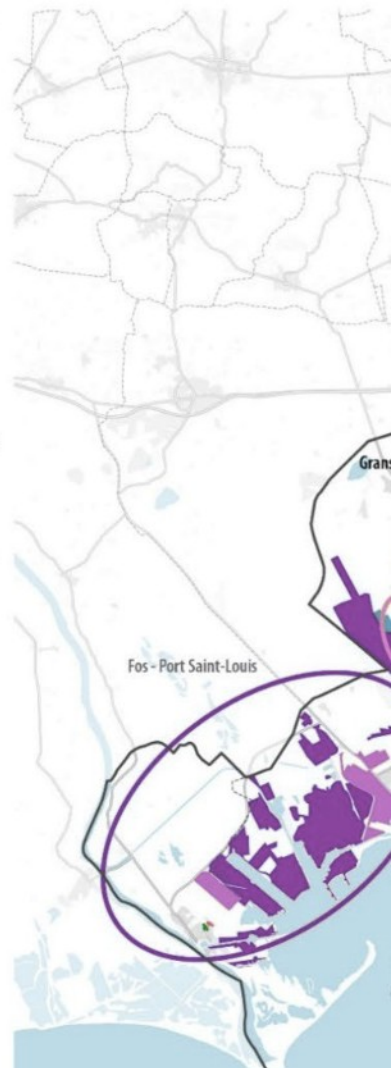
- Logistique commerce de gros
- Mixte à dominante logistique commerce de gros
- Tertiaire supérieur
- Mixte à dominante tertiaire supérieur
- Industrie
- Mixte à dominante industrie
- Activités supports
- Mixte à dominante activités supports
- Mixte à dominante construction
- Mixte à dominante commerce de détail
- Mixte à dominante services aux particuliers

Les espaces économiques présentiels

- Présentielle dont commerces



Pôle majeur



12.05.20 - DOCUMENT DE TRAVAIL

AIX
MARSEILLE
PROVENCE

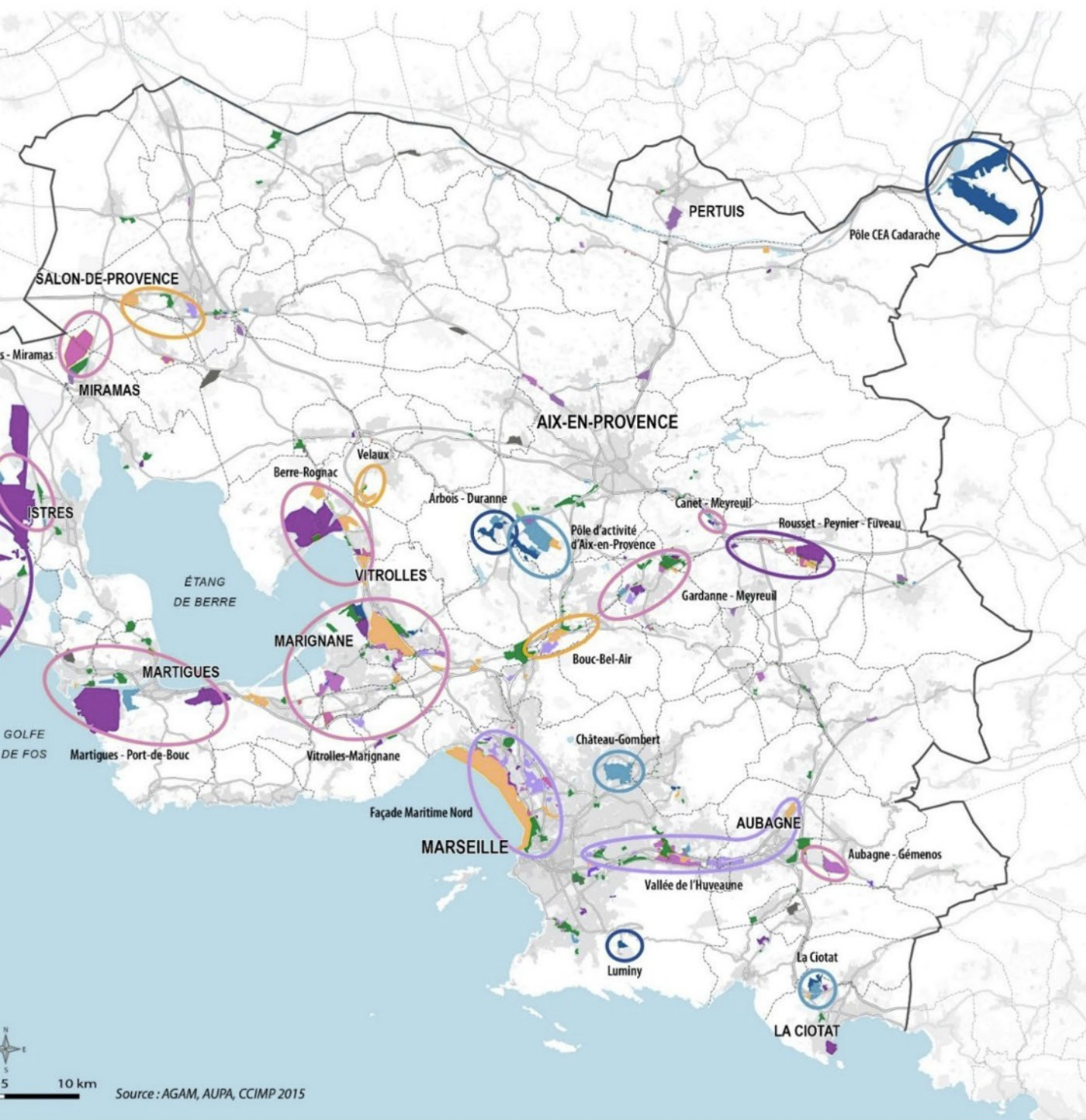
SCOT
SUD DE FRANCE
COOPÉRATION
TERRITORIALE

agam

auppa

0

POLES MAJEURS



Plus au nord, le Pays d'Aix constitue un espace particulièrement diversifié, articulé autour de l'Arbois-Durance et du Pôle d'Activités d'Aix-en-Provence, qui accueillent principalement des activités tertiaires, technologiques et innovantes.

À l'est du territoire aixois, les bassins de Gardanne-Meyreuil, du Canet-de-Meyreuil, de Rousset-Peynier-Fuveau et du CEA de Cadarache forment un ensemble productif et technologique de premier plan, combinant activités industrielles, énergie, recherche et développement et industries de haute technologie. À Marseille, la façade maritime nord conserve une vocation logistique et productive tout en accueillant d'importantes opérations de renouvellement urbain et de développement tertiaire. Les pôles de Château-Gombert et de Luminy occupent quant à eux une place particulière au sein de l'écosystème métropolitain en concentrant des activités de

recherche, d'enseignement supérieur, d'innovation et de technologies avancées.

Enfin, la vallée de l'Huveaune, le bassin d'Aubagne-Gémenos et le pôle de La Ciotat complètent cette armature économique par un tissu diversifié associant industrie, services, activités productives et économie de l'innovation, dans des espaces où le foncier disponible est plus limité mais où les besoins de développement restent particulièrement importants.

Cette logique de réseau est très visible à l'échelle métropolitaine. Les entreprises, les salariés, les marchandises, les ressources et les flux d'information circulent quotidiennement entre les différents pôles économiques. Les zones d'activités constituent ainsi les maillons d'un système plus vaste, où l'attractivité et la performance de chaque site dépendent également de sa capacité à s'inscrire dans un ensemble cohérent et connecté.

CHAPITRE 02

LES ZONES D'ACTIVITÉS, GÉNÉRATRICES DE FLUX MÉTROPOLITAINS

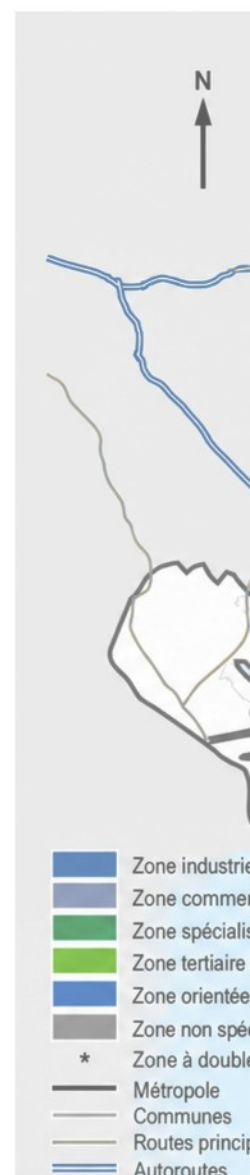
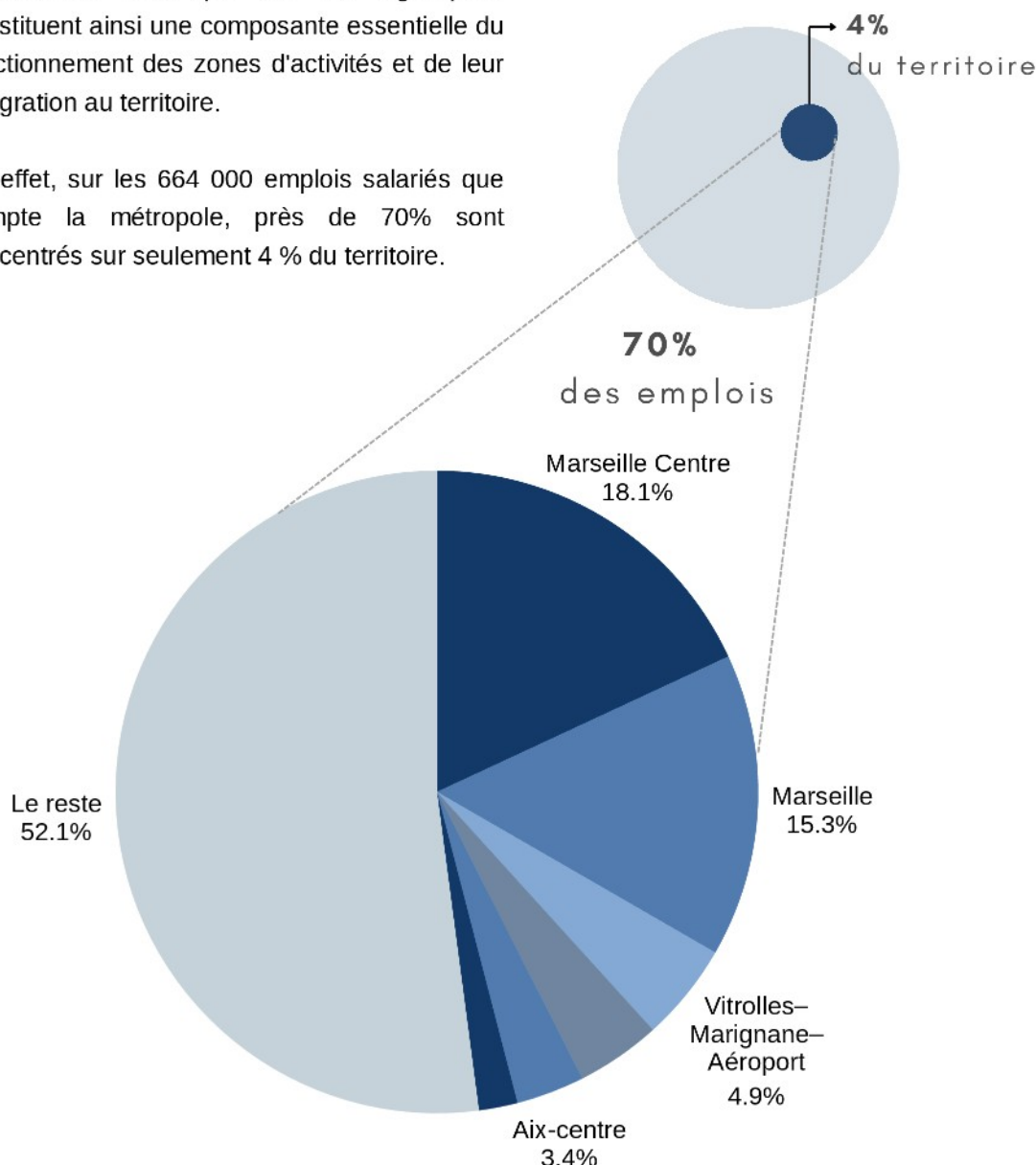
DES FLUX HUMAINS STRUCTURÉS PAR LES PÔLES D'EMPLOIS

Le développement des zones d'activités est étroitement lié aux réseaux de transport, qui conditionnent leur localisation et leur accessibilité.

Implantées à proximité des grands axes routiers, ferroviaires ou portuaires, elles s'inscrivent dans des réseaux d'échanges qui assurent leur approvisionnement et la distribution de leur production. En retour, elles génèrent d'importants flux quotidiens de personnes et de marchandises. Les déplacements des salariés, des clients, des prestataires, ainsi que les flux logistiques, constituent ainsi une composante essentielle du fonctionnement des zones d'activités et de leur intégration au territoire.

En effet, sur les 664 000 emplois salariés que compte la métropole, près de 70% sont concentrés sur seulement 4 % du territoire.

Cette concentration exceptionnelle s'accompagne d'une densité moyenne de 33 emplois par hectare dans ces zones, contre moins d'un emploi par hectare dans le reste du territoire. Autrement dit, l'activité économique est spatialement très resserrée, ce qui transforme ces espaces en véritables pôles d'attraction des mobilités quotidiennes.



Cette dynamique repose sur un réseau de 25 zones de concentration de l'emploi salarié privé, qui structurent l'essentiel des déplacements des actifs. Marseille joue un rôle central dans ce dispositif avec 11 zones

regroupant à elle seule près d'un tiers de l'emploi métropolitain. Le centre de Marseille constitue à lui seul le principal attracteur de la métropole avec près de 120 000 emplois, générant des flux centripètes massifs chaque matin.

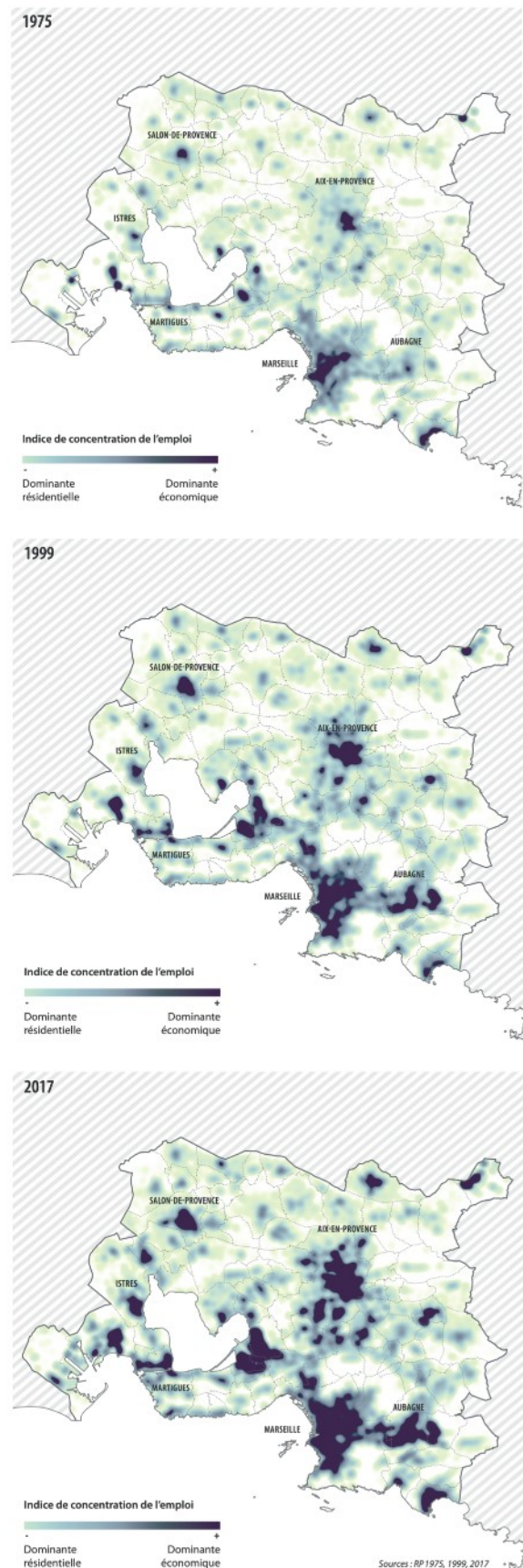


En dehors de Marseille, 14 zones structurent également les mobilités quotidiennes. Parmi elles, plusieurs pôles majeurs se distinguent : Vitrolles–Marignane–Aéroport (32 800 emplois), Pôle d'activités d'Aix-en-Provence–Arbois (28 300 emplois), Aix-centre (22 800 emplois) ou encore Aubagne–Gémenos–Les Paluds (12 900 emplois).

Cependant, cette organisation très polarisée de l'emploi s'accompagne d'une forte dissociation entre lieux de résidence et lieux d'activité.

Tandis que l'emploi est concentré sur une faible part du territoire, une large part de la population réside dans des espaces périurbains ou ruraux peu denses. Cette déconnexion spatiale génère des distances domicile-travail importantes et renforce la dépendance à la voiture individuelle, qui assure l'écrasante majorité des déplacements longue distance.

Les zones de concentration de l'emploi agissent ainsi comme de véritables « aimants » qui structurent les flux pendulaires. Chaque matin, elles attirent des mouvements centripètes massifs depuis l'ensemble du territoire métropolitain, avant un retour inverse en fin de journée. Marseille Centre constitue l'attracteur principal, mais les pôles de Vitrolles–Marignane, d'Aix-en-Provence ou d'Aubagne organisent également des sous-systèmes de flux particulièrement denses, en lien avec les grands axes autoroutiers comme l'A7, l'A50 ou l'A51.

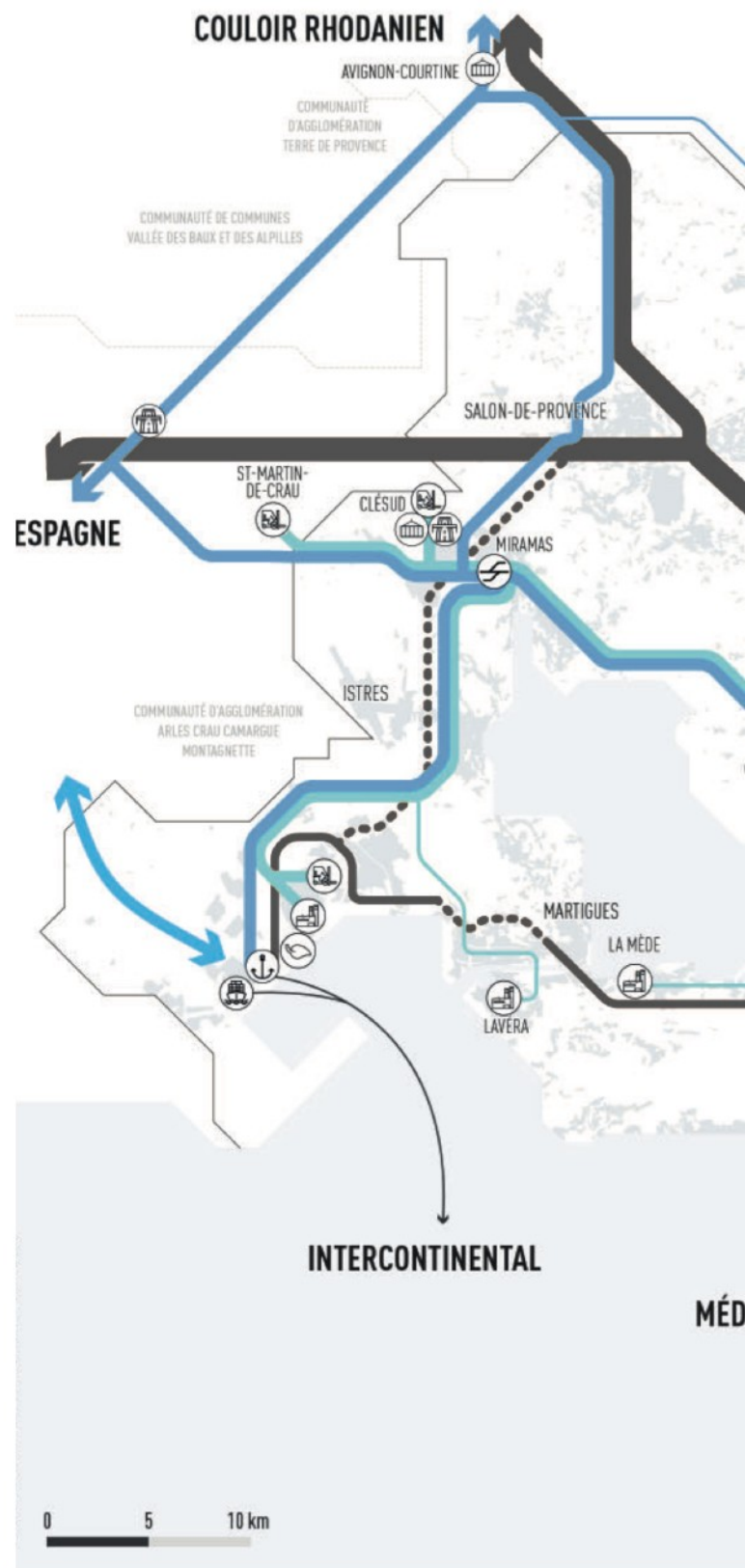


DES ÉCHANGES DE MARCHANDISES ORGANISÉS PAR LES PÔLES ÉCONOMIQUES

Les zones d'activités constituent des espaces majeurs de génération de flux de marchandises à l'échelle métropolitaine. Par leur concentration d'entreprises, leur spécialisation économique et l'organisation de leurs activités, elles produisent des besoins permanents d'approvisionnement, de transformation, de stockage et de distribution. Les zones d'activités fonctionnent comme des systèmes ouverts : elles attirent des matières premières et des produits entrants, transforment ou assemblent des marchandises, puis génèrent des flux sortants vers d'autres territoires.

La spécialisation des zones d'activités influence directement la nature et l'intensité des flux qu'elles produisent. Les grands espaces industriels de l'ouest métropolitain, notamment la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et les secteurs de Lavéra et Port-Saint-Louis-du-Rhône, génèrent des flux massifs liés aux activités industrielles lourdes, aux hydrocarbures, aux matières premières et aux échanges internationaux. Avec ses 10 000 hectares, la ZIP de Fos constitue ainsi un espace productif dont le fonctionnement repose sur des volumes considérables d'entrées et de sorties de marchandises.

À une autre échelle, les zones d'activités à dominante logistique comme Clésud à Miramas, Vitrolles, Aix-les-Milles ou Rousset organisent des flux de redistribution régionale. Elles accueillent des plateformes de stockage et de préparation qui répondent aux besoins des entreprises et des consommateurs du territoire. Leur implantation et leur développement renforcent la concentration des mouvements de marchandises autour de grands corridors routiers et autoroutiers.



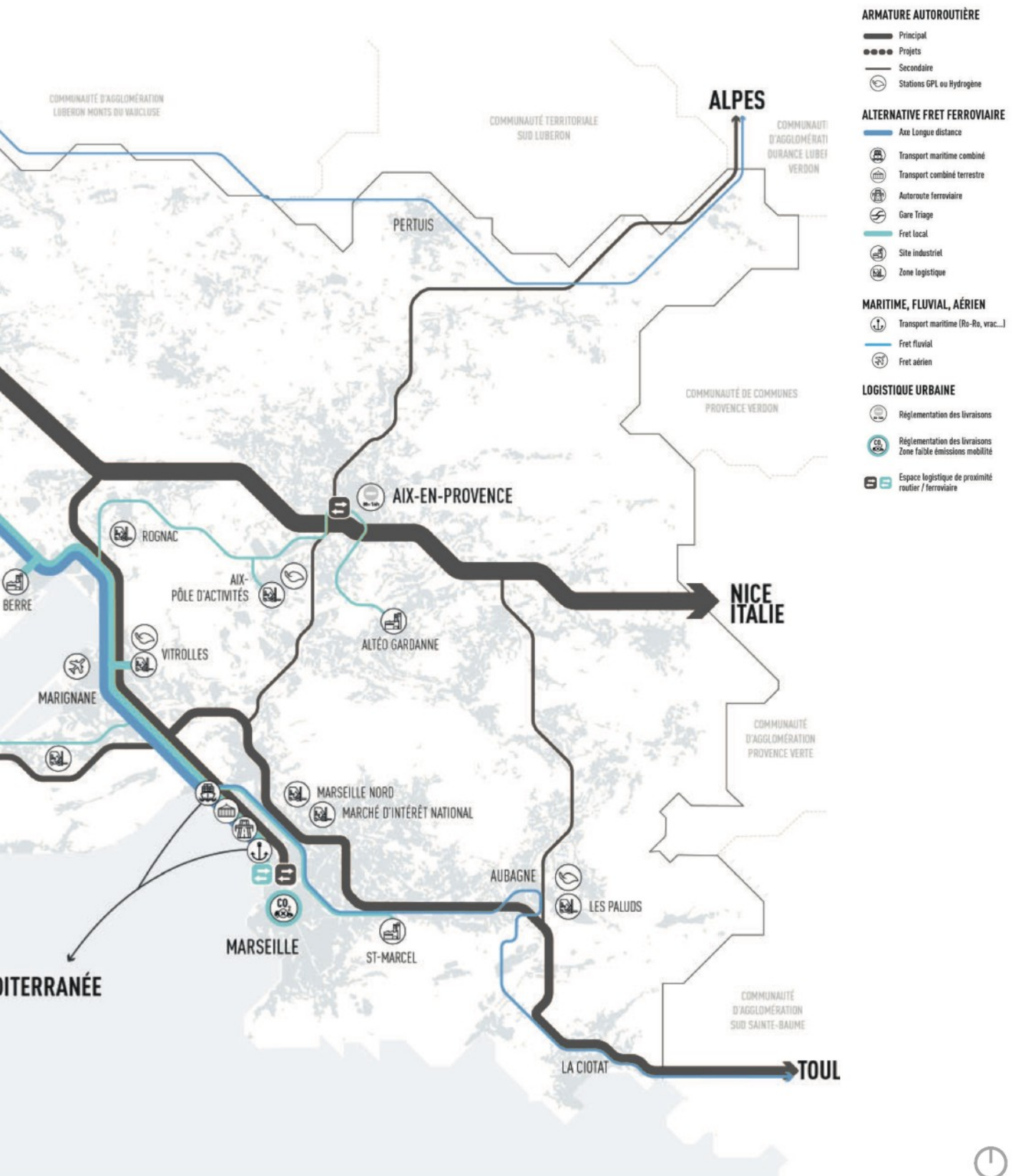


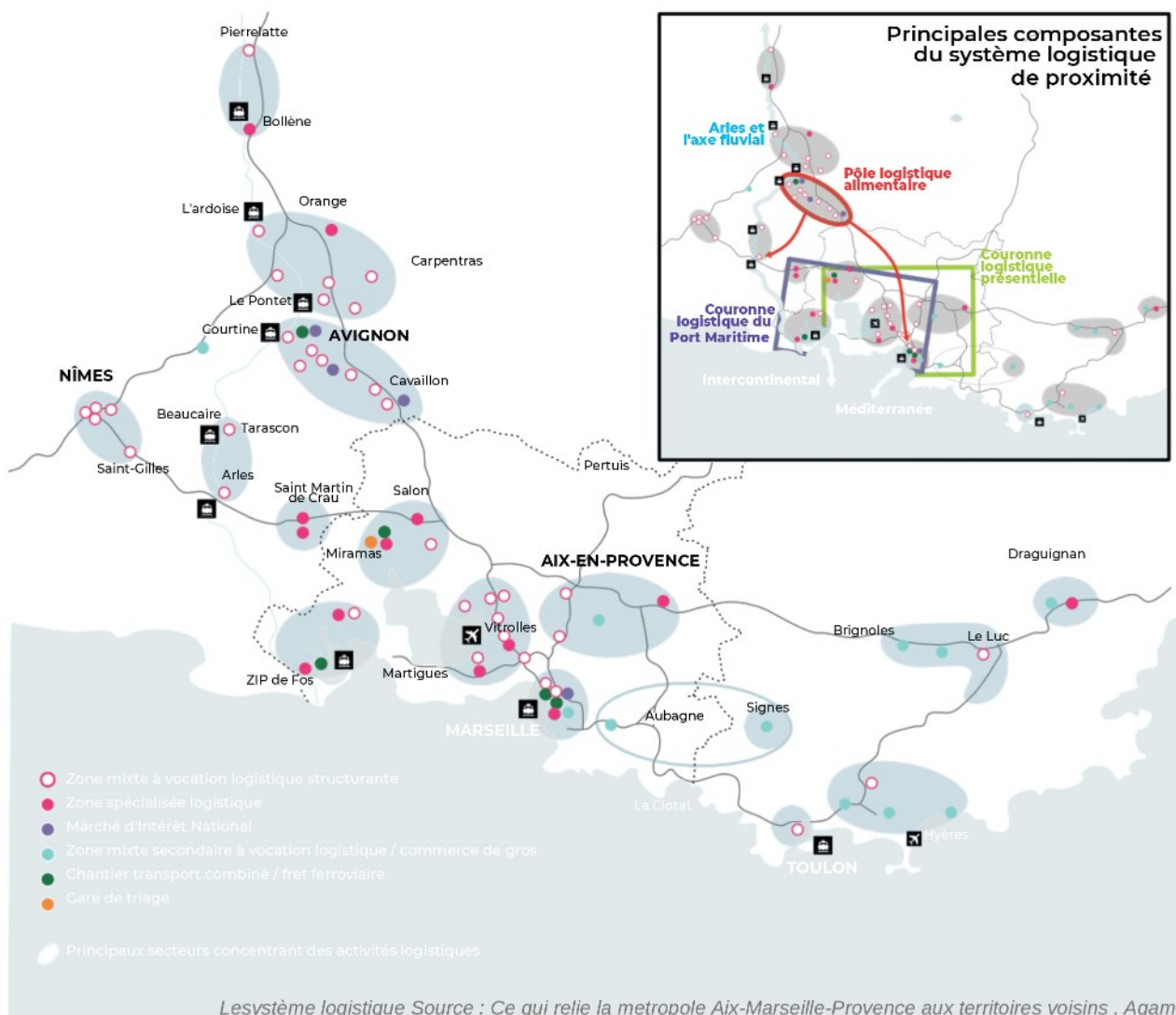
SCHÉMA DE LA LOGISTIQUE MULTIMODALE Source : Schéma de la Logistique et du transport de marchandises en ville, 2022

Les zones d'activités proches des espaces urbains jouent quant à elles un rôle spécifique dans la logistique de proximité. Les plateformes situées à Marseille, comme le secteur d'Arenc ou le MIN des Arnavaux, ainsi que les zones logistiques de l'est et du centre métropolitain, participent à l'organisation du « dernier kilomètre ». Elles assurent l'acheminement quotidien des produits vers les commerces, les entreprises et les habitants, générant des flux plus fréquents mais de plus courte distance.

Cette organisation des activités économiques entraîne une forte intensité de circulation des marchandises. À l'échelle métropolitaine, les zones d'activités génèrent une part importante

des déplacements de poids lourds nécessaires à leur approvisionnement et à leur fonctionnement quotidien. La prédominance du transport routier, qui représente plus de 85 % des flux de marchandises, traduit la dépendance des zones économiques à la flexibilité du camion pour assurer les échanges entre les sites de production, les plateformes logistiques et les espaces de consommation.

Les flux générés par les zones d'activités dépassent ainsi largement leurs limites physiques. Ils structurent les principaux axes de circulation métropolitains, renforcent certains corridors économiques et influencent les choix d'aménagement du territoire.



CHAPITRE 03

LA ZONE D'ACTIVITÉ, UN ORGANISME VIVANT

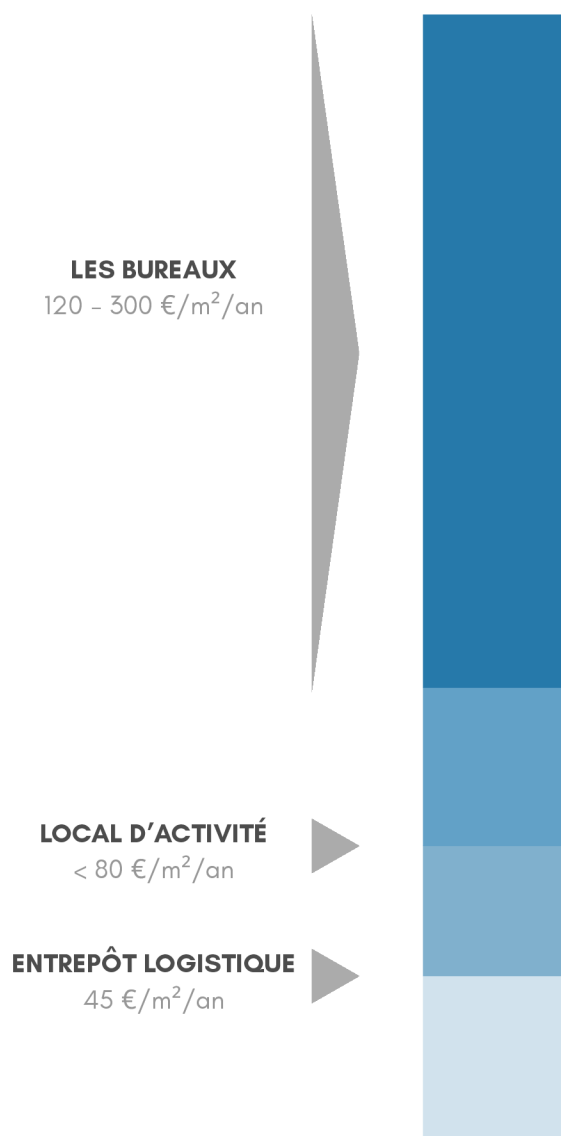
SA CROISSANCE : MUTATIONS ET TENSIONS

La mutation des zones d'activités s'accompagne d'un changement profond de leur nature et de leur occupation. Initialement conçues pour accueillir des activités industrielles et éloigner les nuisances des centres urbains, elles ont progressivement évolué vers des espaces mixtes, regroupant artisanat, commerce et services. Ce glissement des zones industrielles (ZI) vers des zones d'activités (ZA) traduit une diversification fonctionnelle, mais aussi une transformation de leur logique économique.

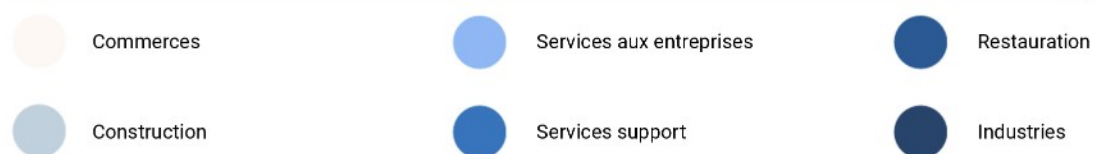
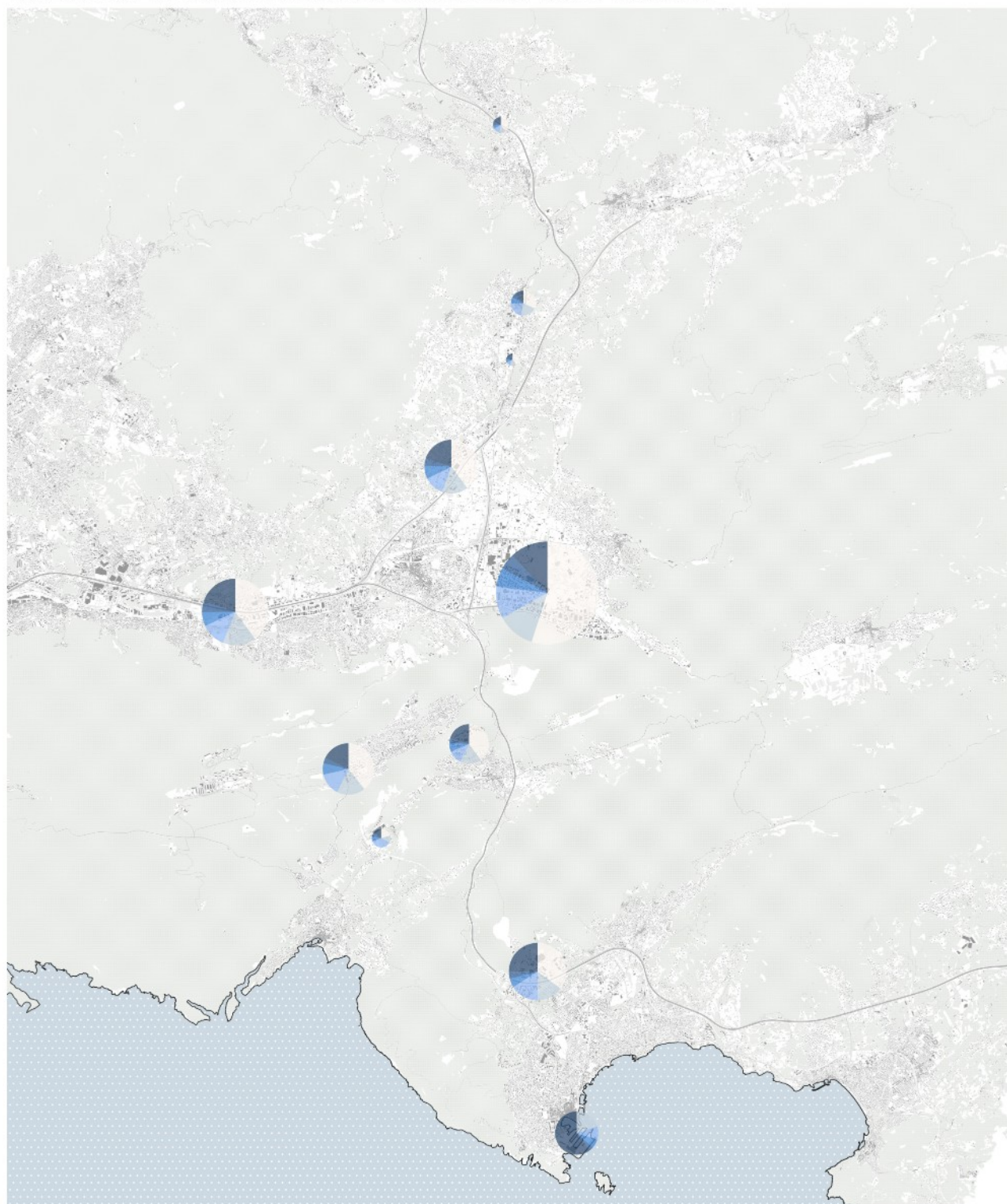
Cette évolution est fortement liée à la question de la rentabilité du foncier. Les activités tertiaires et commerciales sont aujourd'hui largement privilégiées dans les zones d'activités, car elles génèrent des valeurs économiques plus élevées pour les aménageurs et les propriétaires. Les écarts de valeurs locatives sont particulièrement révélateurs de cette dynamique : en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les bureaux se situent dans une fourchette comprise entre 120 et 300 €/m²/an, contre moins de 80 € pour un local d'activité et environ 45 € pour un entrepôt logistique. Cette différence structure profondément les logiques d'implantation.

Cette attractivité du commerce et du tertiaire s'est également traduite par une forte périurbanisation des fonctions commerciales. Aujourd'hui, près de 55 % des surfaces de vente de la métropole sont localisées dans des zones commerciales périphériques. Concentrées le long des grands axes routiers, ces polarités renforcent les logiques de consommation automobile et participent à l'affaiblissement des centralités urbaines traditionnelles, tout en transformant certaines zones d'activités en véritables pôles commerciaux.

Dans ce contexte, la pression foncière sur les activités productives s'intensifie. Les entreprises industrielles, artisanales ou logistiques, dont les modèles économiques ne permettent pas d'absorber les niveaux élevés de valeurs foncières, se retrouvent progressivement évincées des secteurs les plus attractifs. Dans les zones dites « généralistes », le commerce et les bureaux occupent ainsi une place croissante, réduisant les capacités d'accueil pour les activités productives et créant une forme de rareté artificielle du foncier économique.



TYPES D'EMPLOIS DANS LES ZONES D'ACTIVITÉ DANS LE TRANSECT



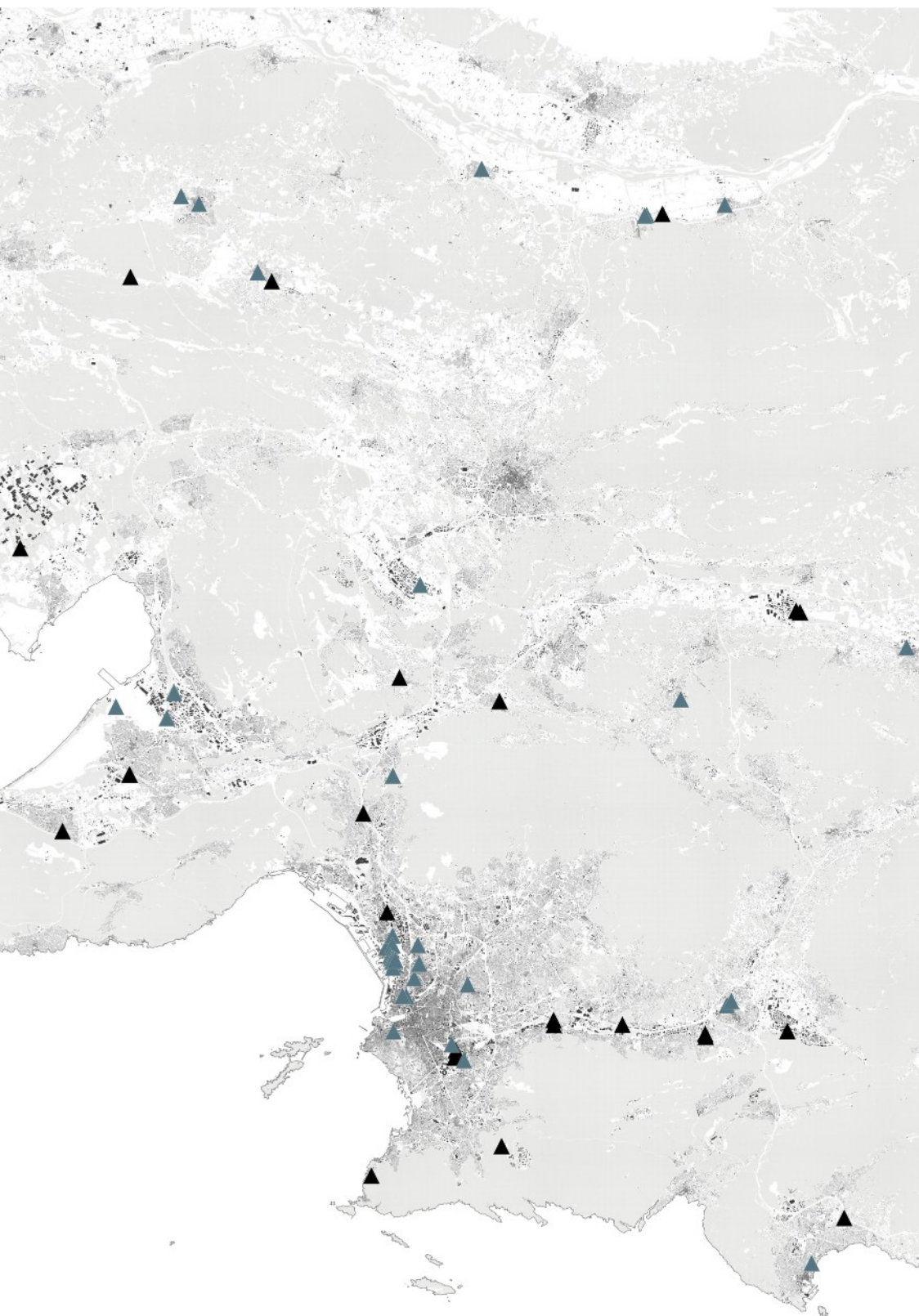
SON CYCLE DE VIE : VIEILLISSEMENT ET RENOUVELLEMENT

Comme l'ensemble des espaces urbains, les zones d'activités suivent un cycle de vie. Après une phase de développement et de stabilisation, elles entrent progressivement dans une phase de maturité qui peut conduire à des phénomènes de vieillissement, voire d'obsolescence. Dans un contexte de rareté foncière et de transformation rapide des besoins économiques, la question du renouvellement devient alors centrale pour assurer la pérennité du tissu productif métropolitain.

Les zones d'activités de la métropole présentent aujourd'hui des signes de vieillissement structurel. Leur âge moyen dépasse souvent 30 ans, ce qui pose la question de leur adaptation aux standards actuels d'aménagement, de fonctionnement et d'attractivité. Ce vieillissement est fréquemment accentué par un manque d'investissement continu, tant en ingénierie qu'en animation économique, ce qui limite leur capacité d'adaptation aux mutations des entreprises. Cette obsolescence concerne pas uniquement les zones d'activités mais également certains segments du parc immobilier économique. Dans la métropole, environ 30 % du parc de bureaux (soit près de 1,6 million de m²) est considéré comme techniquement obsolète.

Cette dynamique de vieillissement entraîne une perte de compétitivité des espaces concernés. Les zones les plus anciennes peinent à répondre aux besoins des entreprises en matière de fonctionnalité, d'accessibilité ou de qualité environnementale. Elles deviennent progressivement moins attractives, ce qui favorise les stratégies de relocalisation vers des espaces neufs, mieux équipés, mais contribue également à un phénomène de délaissement et de vacance dans les zones existantes.





**FRICHES
INDUSTRIELLES**

- ▲ friche avec projet
- ▲ friche sans projet

0 5 10 km

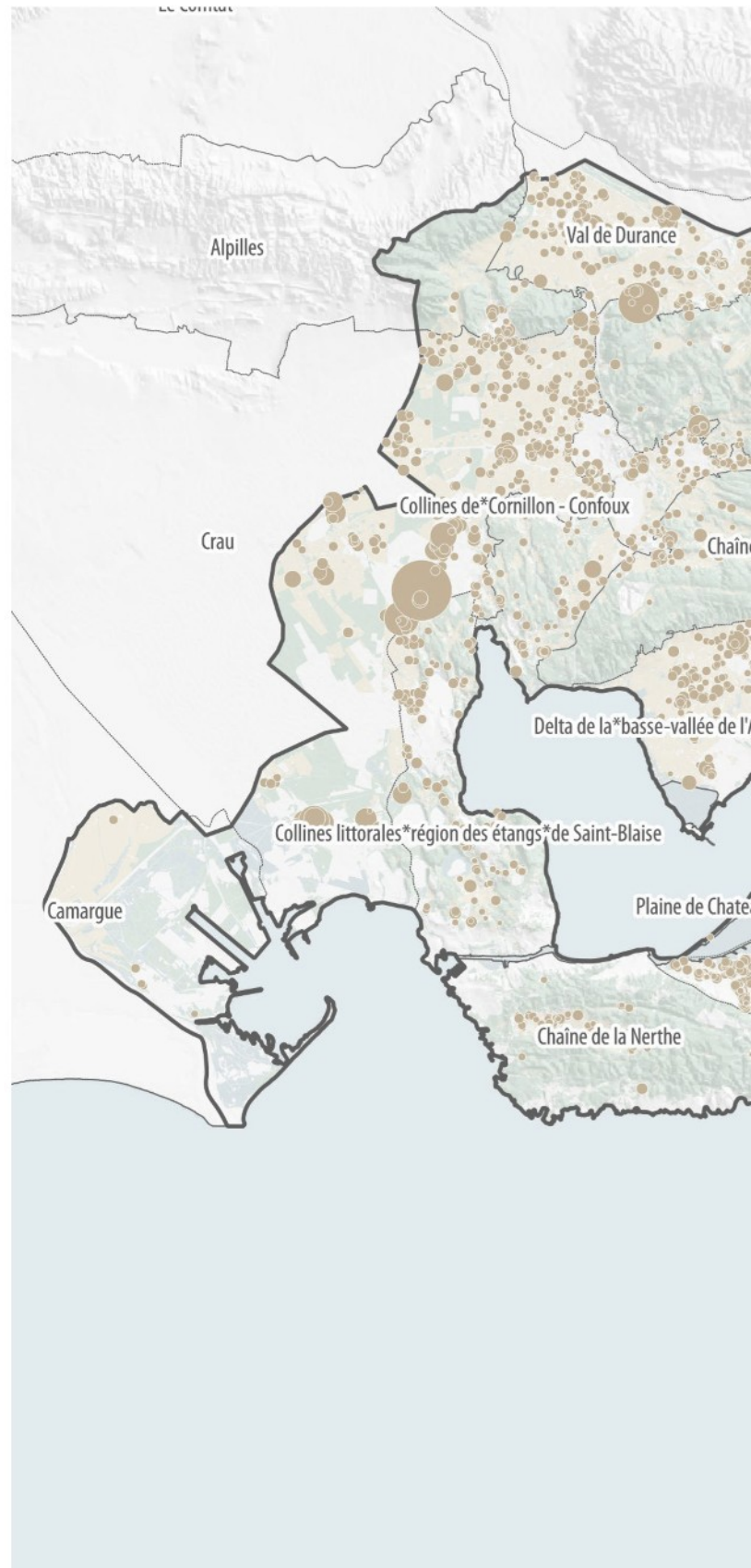


Face à ces constats, la requalification des espaces existants s'impose comme un enjeu majeur de l'aménagement économique. Dans un contexte de limitation de la consommation foncière, le renouvellement du tissu existant devient une alternative structurante à l'extension urbaine.

Cette approche repose sur un principe d'optimisation de l'existant : identifier et mobiliser les friches industrielles, les bâtiments vacants et les espaces sous-utilisés au sein même des zones d'activités. Ces gisements fonciers, souvent diffus et peu visibles, constituent pourtant des ressources importantes pour répondre aux besoins d'implantation sans artificialisation supplémentaire des sols.

La création de nouvelles zones d'activités demeure aujourd'hui une option de plus en plus contrainte. Dans un contexte marqué par les objectifs de sobriété foncière et de réduction de l'artificialisation des sols, elle doit être strictement encadrée et justifiée par des besoins économiques spécifiques, identifiés à l'échelle des documents de planification stratégique (SCoT, stratégies de développement économique).

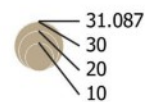
Historiquement, le développement des zones en périphérie s'est appuyé sur la disponibilité de foncier agricole et sur des coûts d'aménagement relativement faibles. Ce modèle extensif a favorisé l'étalement urbain, la consommation d'espaces naturels et agricoles et une forte dépendance à la mobilité automobile. Il est aujourd'hui remis en question par les impératifs de transition écologique et de maîtrise de l'usage des sols.





Consommation d'espaces agricoles et naturels entre 2009 et 2022

Cercles proportionnels à la
surface consommée en hectare
en terres agricoles



SON MÉTABOLISME : FLUX ET MUTUALISATION

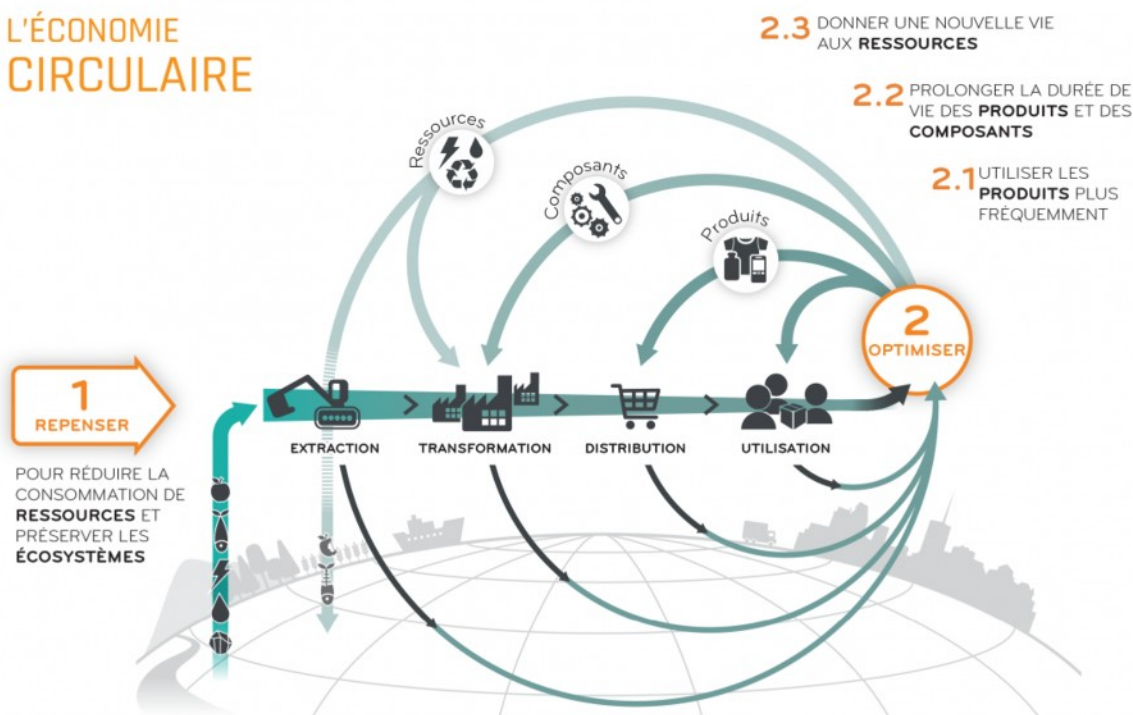
Le métabolisme d'une zone d'activités (ZA) désigne l'ensemble des flux de ressources nécessaires à son fonctionnement : matières premières, énergie, eau, marchandises, mais aussi les rejets générés par les activités économiques (déchets, effluents, émissions). Cette approche considère la zone d'activités comme un véritable système territorial, comparable à un organisme qui absorbe des ressources, les transforme et produit des flux sortants. Elle permet ainsi d'analyser le fonctionnement interne des espaces économiques et d'identifier les leviers permettant de réduire leur impact environnemental.

Historiquement, les zones d'activités se sont développées selon un modèle linéaire fondé sur le principe « extraire, produire, consommer, jeter ». Ce fonctionnement repose sur une forte consommation de ressources et une séparation

entre les entreprises, chacune gérant individuellement ses besoins en énergie, en eau ou en gestion des déchets. Aujourd'hui, les enjeux liés au changement climatique, à la raréfaction des ressources et à la sobriété foncière conduisent à repenser ces espaces selon un modèle plus circulaire, inspiré du fonctionnement des écosystèmes naturels.

Cette évolution repose d'abord sur une meilleure organisation collective des flux. La mutualisation permet aux entreprises d'une même zone de coordonner leurs besoins et de développer des solutions plus efficaces économiquement et écologiquement. La gestion des déchets constitue un premier exemple : plutôt que de traiter séparément leurs déchets, les entreprises peuvent organiser des collectes communes permettant d'augmenter les volumes, d'améliorer le tri et de favoriser la valorisation.

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE



© Institut EDDEC, 2018. En collaboration avec RECYC-QUÉBEC. Reproduction autorisée. Modification interdite.

La gestion de l'eau constitue également un axe majeur du métabolisme des zones d'activités. Les nouveaux aménagements cherchent à rapprocher la gestion des eaux pluviales du fonctionnement naturel des sols, notamment grâce aux noues paysagères, aux tranchées drainantes ou aux dispositifs favorisant l'infiltration. Ces solutions permettent de limiter les risques liés au ruissellement tout en réduisant la pression sur les réseaux publics. Par ailleurs, la récupération et la réutilisation des eaux pluviales pour certains usages industriels représentent une opportunité de réduire les consommations d'eau potable.

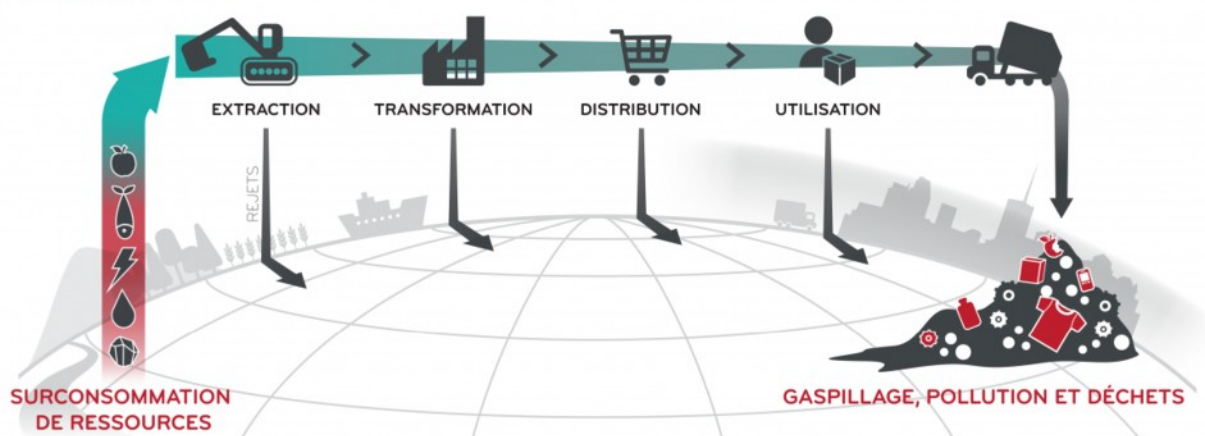
Au-delà des flux matériels, la transformation durable des zones d'activités passe également par la mutualisation des équipements et des services. Ces dispositifs renforcent l'attractivité des zones en améliorant les conditions de travail et en facilitant le fonctionnement quotidien des entreprises. La création de centres de vie intégrant restauration, crèches

interentreprises, conciergeries ou services partagés permet notamment de répondre aux besoins des salariés.

La mutualisation concerne également l'organisation spatiale des zones d'activités. La création d'équipements partagés, comme des parkings mutualisés en entrée de zone, contribue à limiter la consommation foncière et à optimiser l'usage des parcelles. Cette logique participe à une évolution du modèle traditionnel des zones d'activités, souvent caractérisées par une faible densité bâtie et une forte dépendance automobile.

Le stade le plus avancé de cette transformation repose sur l'écologie industrielle et territoriale (EIT). Celle-ci consiste à créer des synergies entre entreprises afin que les déchets ou les pertes d'une activité deviennent des ressources pour une autre. La zone d'activités fonctionne alors comme un écosystème productif dans lequel les flux circulent localement.

ÉCONOMIE LINÉAIRE



© Institut EDDEC, 2018. En collaboration avec RECYC-QUÉBEC. Reproduction autorisée. Modification interdite.

CHAPITRE 04

L'ACTIVITE DANS LE TRANSECT EST

LES ORIGINES DU DÉVELOPPEMENT DES ZA

Le transect est de la Métropole Aix-Marseille-Provence, qui s'étend du littoral de La Ciotat et de Cassis jusqu'à l'arrière-pays d'Aubagne, Gémenos et La Bouilladisse, constitue l'un des principaux corridors économiques de la métropole. Son organisation est étroitement liée aux contraintes géographiques, notamment à la vallée de l'Huveaune, qui concentre les principaux axes de circulation entre Marseille et l'est du territoire. Les autoroutes A50 et A52 structurent ce corridor en assurant les liaisons avec Marseille, Toulon et le nord de la métropole, favorisant l'implantation progressive d'espaces productifs le long de ces infrastructures.

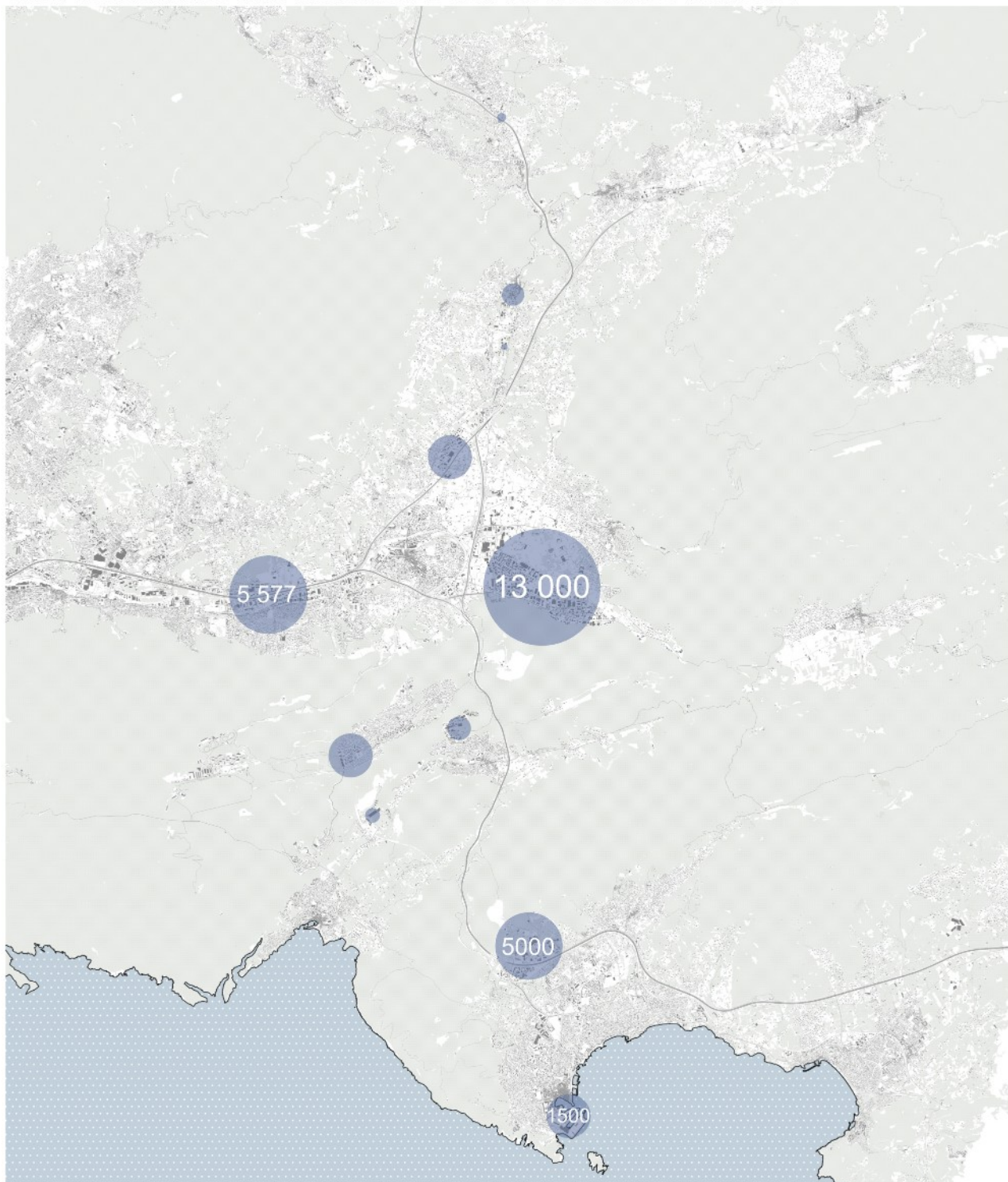
Cette accessibilité a permis le développement d'un tissu économique très diversifié, où coexistent des activités industrielles, maritimes, logistiques, tertiaires et agricoles. Le littoral est marqué par une forte spécialisation dans les activités maritimes. À La Ciotat, les anciens espaces portuaires se sont progressivement reconvertis autour de la réparation et de la maintenance de grands yachts, faisant aujourd'hui de la commune un pôle de référence à l'échelle européenne. Les parcs d'activités, notamment Athélia, complètent cette spécialisation en accueillant un tissu d'entreprises industrielles, technologiques et de services représentant plusieurs milliers d'emplois.

Plus au nord, le secteur Aubagne-Gémenos constitue l'un des principaux pôles économiques de la métropole. La zone d'activités des Paluds, classée parmi les espaces économiques de rang métropolitain, forme avec les zones voisines un ensemble concentrant près de 13 000 emplois. Ce

territoire se distingue par le maintien d'une activité industrielle dynamique, contrairement à la tendance observée dans de nombreux territoires métropolitains, avec la présence d'entreprises de dimension internationale dans les domaines de la santé, des biotechnologies ou de l'industrie manufacturière.

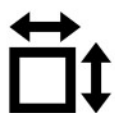
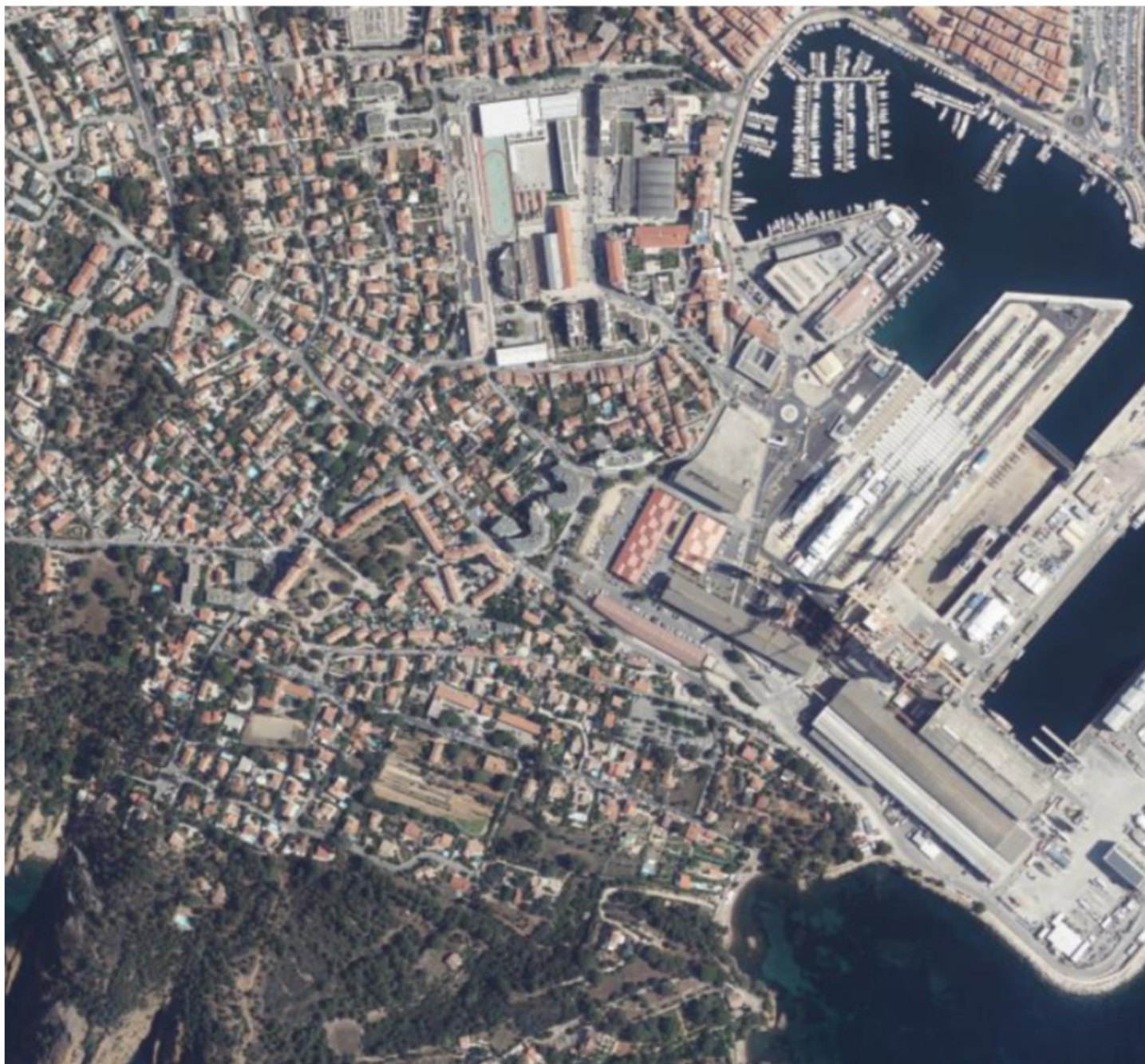
Le transect joue également un rôle logistique majeur. La vallée de l'Huveaune constitue l'un des principaux corridors de circulation de la métropole, concentrant d'importants flux de personnes et de marchandises entre Marseille, Aubagne et Toulon. Les zones d'activités implantées le long de cet axe bénéficient d'une accessibilité privilégiée qui favorise les fonctions de stockage, de distribution et de commerce. Aubagne s'affirme notamment comme un pôle commercial majeur à l'échelle métropolitaine, avec plusieurs zones dédiées aux activités logistiques et commerciales.

CARTE DU NOMBRE D'EMPLOIS DANS LES ZONES D'ACTIVITÉ DU TRANSECT



● Nombre d'emploi dans les zones d'activités

CHANTIER NAVAL HAUTE ET MOYENNE PLAISANCE, LA CIOTAT



36 ha

Superficie



58

Etablissements



634

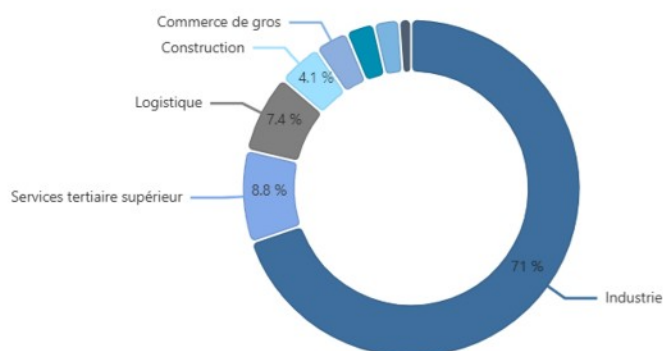
Emplois



Les chantiers navals de La Ciotat constituent l'un des principaux sites industriels et maritimes de la façade est de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Créés en 1835, ils ont longtemps été dédiés à la construction navale avant de connaître une profonde reconversion à la suite de la fermeture des chantiers traditionnels. Aujourd'hui exploité sous la marque La Ciotat Shipyards, le site s'est imposé comme une référence internationale dans la réparation, la maintenance et la modernisation de grands yachts (refit).

Cette spécialisation lui confère un rayonnement mondial. Chaque année, près de 150 yachts y sont accueillis, dont une centaine de plus de 50 mètres de long. Le site représente entre 8 et 10 % du marché mondial du refit de superyachts, ce qui en fait l'un des principaux pôles européens dans ce domaine.

Repartition des emplois :



Temps de trajet en voiture vers :


23km
 35 min
Aéroport


6km
 13 min
Gare


8km
 12 min
Autoroute

Equipements :



- Réparation et maintenance navale
- Construction de bateaux de plaisance
- Services auxiliaires des transports par eau

Cette activité mobilise un réseau d'entreprises spécialisées dans les métiers de la maintenance navale, de l'ingénierie, de la mécanique, des matériaux composites ou encore de l'aménagement intérieur, constituant une véritable filière d'excellence à l'échelle métropolitaine.

Cette performance repose sur des infrastructures industrielles adaptées aux navires de très grande dimension. Les chantiers disposent de plusieurs plateformes spécialisées selon la taille des unités accueillies, de plus de deux kilomètres de quais pour les interventions à flot, d'équipements de levage performants ainsi que de la Grande Forme, capable de recevoir des navires sans contrainte de longueur ou de tonnage. Le site poursuit par ailleurs sa modernisation afin de répondre à l'évolution du marché, notamment à travers la création de nouveaux espaces de maintenance et d'ateliers spécialisés.

Au-delà de son importance économique, le chantier naval de La Ciotat constitue un moteur du développement local. Il contribue au maintien d'un savoir-faire industriel historique tout en renforçant l'attractivité de la métropole dans les secteurs de l'industrie maritime, de l'innovation et des services à haute valeur ajoutée. Associé aux infrastructures portuaires de Marseille, il participe à la structuration d'une filière navale de premier plan à l'échelle nationale et internationale.



**Visite
virtuelle des
Chantiers
Navales**

Plateforme Yacht

Mise à sec de yachts
de moins de 300 T

Plateforme Superyachts

Mise à sec de yachts
jusqu'à 2 000 T

Plateforme Megayachts

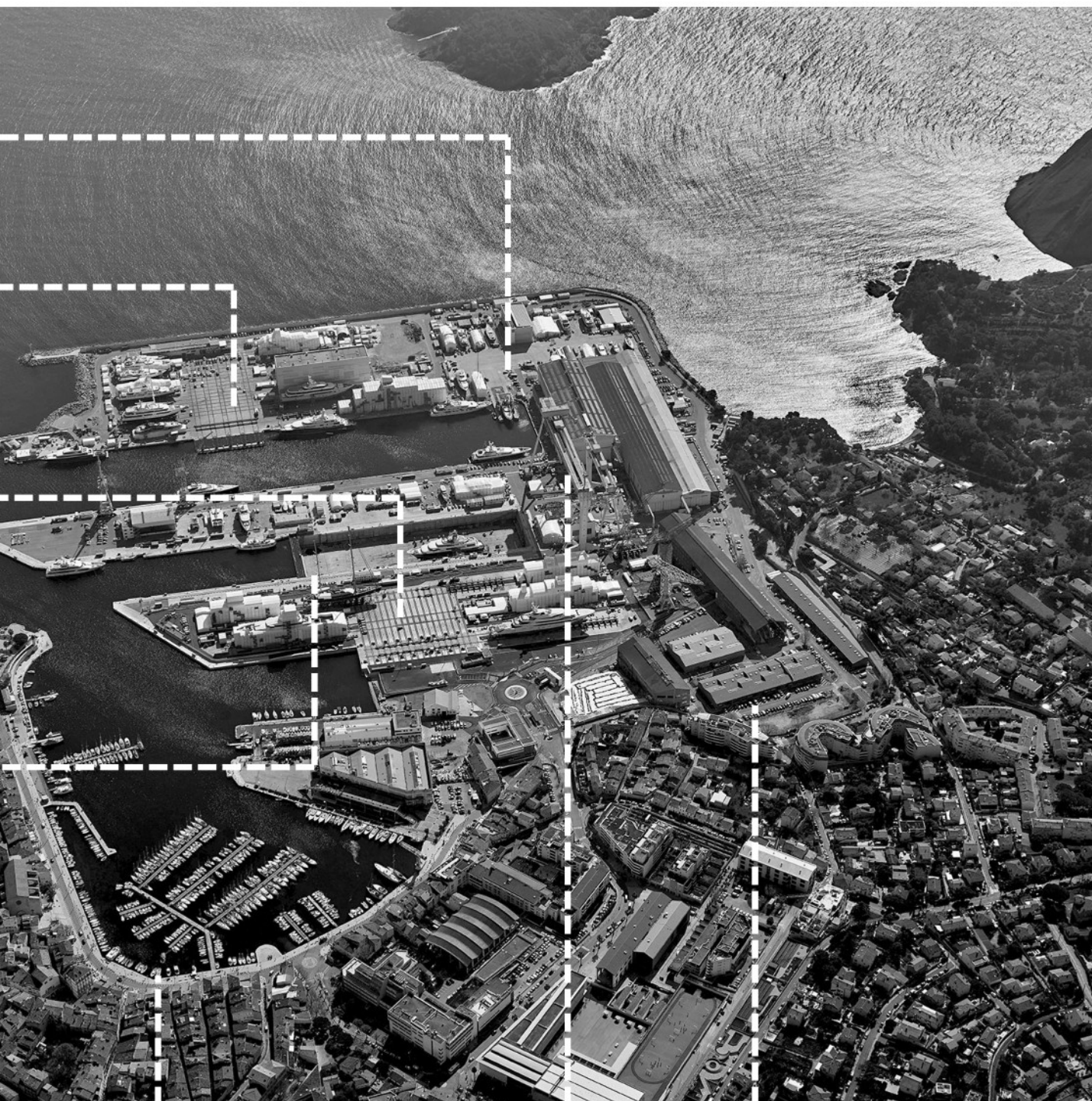
Pour la mise à sec de yachts
géants jusqu'à 4 300 T

La Grande Forme

Un équipement unique
pour des yachts d'exception,
sans limite de taille

Le Port-Vieux Marina

900 anneaux
nichés dans la Ciotat



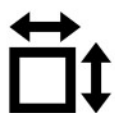
Le Grand Portique

Mise à sec de yachts
jusqu'à 600T ou à forme
particulière, sans démâtage

Yachting Village

20 locaux soit 8 000 m²
d'ateliers industriels

ATHÉLIA I, II, III, IV, V



120 ha

Superficie



964

Etablissements



5682

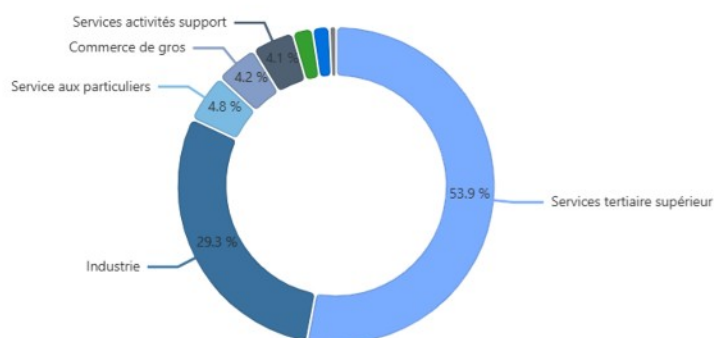
Emplois



Créé en 1987 à la suite de la fermeture des chantiers navals de La Ciotat, le pôle d'activités Athélia a été conçu pour accompagner la reconversion économique de la commune après la perte de plus de 6 000 emplois industriels. Développé par extensions successives (Athélia I à V), il constitue aujourd'hui le principal pôle économique de La Ciotat et concentre près de 35 % des emplois de la commune.

Le parc s'étend sur environ 120 ha et accueille plus de 300 entreprises représentant près de 4 000 salariés. Son tissu économique est diversifié, regroupant des activités industrielles, technologiques, tertiaires et de services. L'extension Athélia V, engagée par la Ville de La Ciotat et la Métropole Aix-Marseille-Provence, prévoit l'aménagement de 70 ha supplémentaires, dont 23 hectares commercialisables, afin d'accueillir à terme environ 1 500 emplois.

Repartition des emplois :



Temps de trajet en voiture vers :


20km
 28 min
Aéroport


5km
 10 min
Gare


4km
 6 min
Autoroute

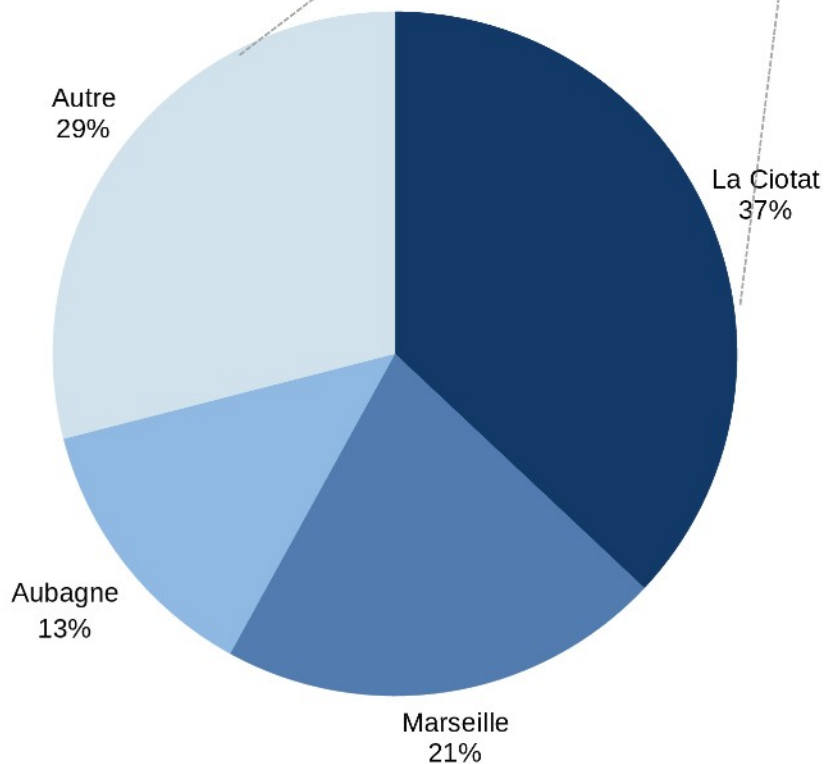
Equipements :



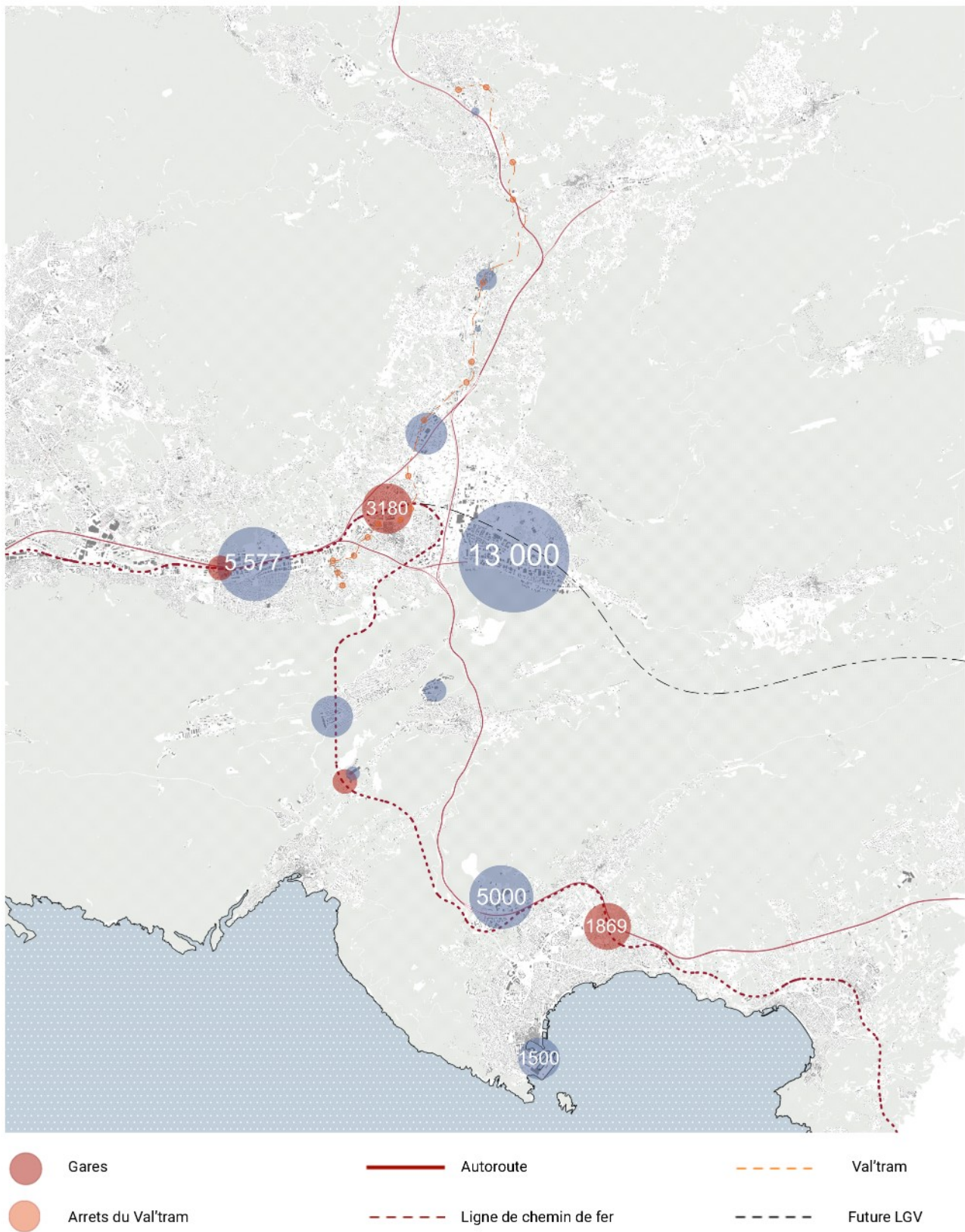
- Programmation informatique
- Édition de logiciels outils de développement et de langages
- Fabrication d'emballages métalliques légers

Le rayonnement d'Athélia dépasse largement les limites communales. Si 37 % des salariés résident à La Ciotat, la majorité des actifs effectue des déplacements quotidiens depuis les communes voisines, principalement Marseille (21 %) et le secteur d'Aubagne (13 %). Cette attractivité génère d'importants flux domicile-travail et une forte dépendance au réseau routier. Malgré le développement d'initiatives en faveur des mobilités durables, notamment une plateforme de covoiturage utilisée par environ 21 % des salariés, les transports collectifs restent peu utilisés (5 %), soulignant les enjeux d'accessibilité et de mobilité qui accompagnent le développement du parc.

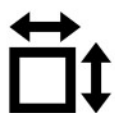
5682
Emplois



CARTE DES ZONES D'ACTIVITÉ ET DES TRANSPORTS DANS LE TRANSECT



ZONE D'ACTIVITÉS DES PALUDS I ET II AUBAGNE + PARC D'ACTIVITÉS DE GÉMENOS



220 ha

Superficie



2165

Etablissements



13 964

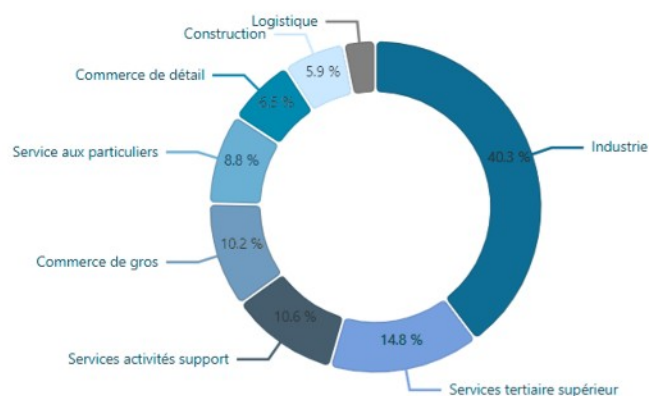
Emplois



Le secteur Aubagne–Gémenos constitue l'un des principaux pôles économiques de l'est de la Métropole Aix-Marseille-Provence. Structuré autour de la zone d'activités des Paluds, classée au rang 1 de l'armature économique métropolitaine, ce territoire concentre environ 12 000 emplois et forme un pôle industriel, tertiaire et productif majeur à l'échelle métropolitaine.

Aménagée à partir de la fin des années 1960 sur d'anciens espaces marécageux, la zone des Paluds s'étend aujourd'hui sur environ 125 hectares. Son développement économique s'est toutefois accompagné d'une forte artificialisation des sols : près de 90 % des surfaces sont imperméabilisées, exposant le site à des risques importants liés aux inondations, avec une grande partie de la zone classée en secteur à risque par le Plan de Prévention du Risque Inondation (PPRI).

Repartition des emplois :



Temps de trajet en voiture vers :

		
19km 25 min Aéroport	4km 7 min Gare	4km 4 min Autoroute

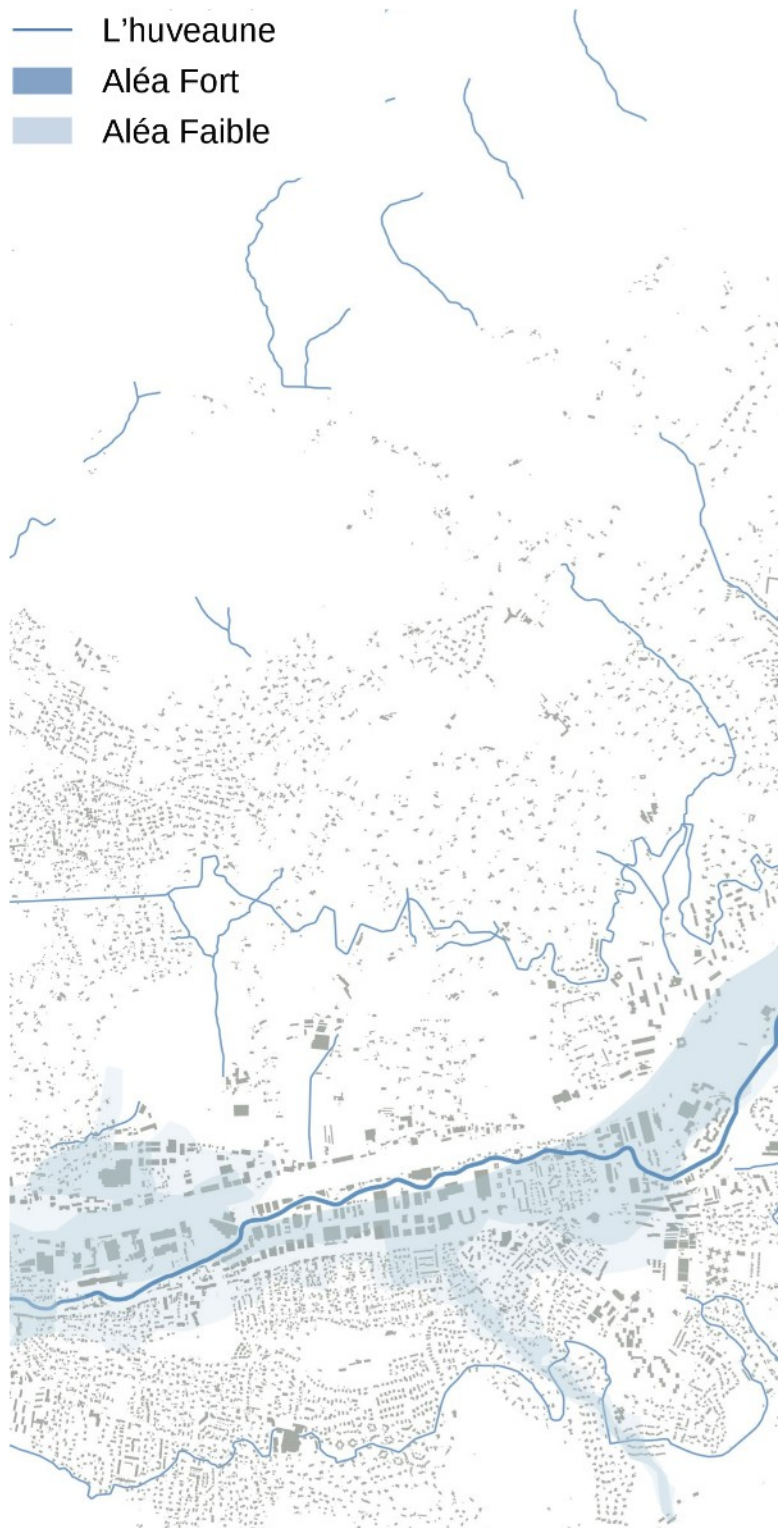
Equipements :



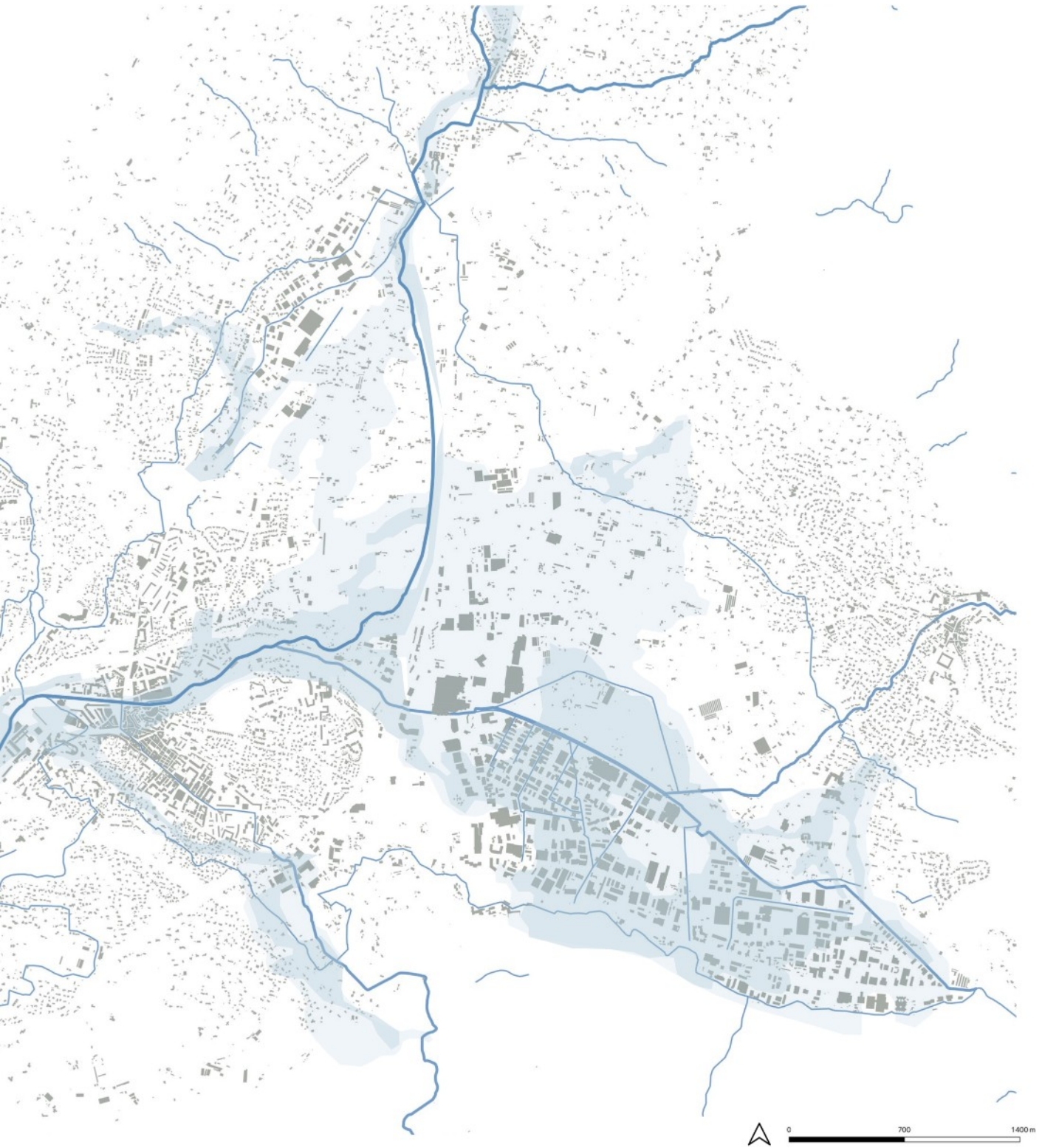
- Fabrication d'emballages en matières plastiques
- Activités des agences de publicité
- Fabrication de cartes électroniques assemblées

Face à ces contraintes, une démarche de requalification est engagée entre 2021 et 2028 avec un investissement d'environ 18 millions d'euros. Elle vise à désimperméabiliser les espaces publics, restaurer le fonctionnement naturel du cours d'eau du Fauge-Maire, réduire les îlots de chaleur et améliorer les conditions d'accueil des salariés. Cette transformation traduit l'évolution des zones d'activités vers des modèles plus résilients et intégrés aux enjeux environnementaux.

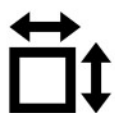
Le secteur fait également face à d'importants enjeux de mobilité. Longtemps dépendante de l'automobile, la zone génère des flux quotidiens importants et des congestions régulières aux entrées d'Aubagne. Le projet de Chronobus, reliant la gare d'Aubagne aux Paluds et au parc d'activités de Gémenos sur un tracé de 6,4 km comprenant 15 arrêts, vise à améliorer l'accessibilité du site pour les milliers de salariés qui y travaillent. La requalification prévoit également le développement des mobilités actives, avec la création d'une voie verte et d'aménagements cyclables destinés à mieux connecter la zone aux quartiers environnants.



Carte des zones inondables - Aubagne - Source : BDTOPO



PÔLE ALPHA AUBAGNE



123 ha

Superficie



902

Etablissements



5 177

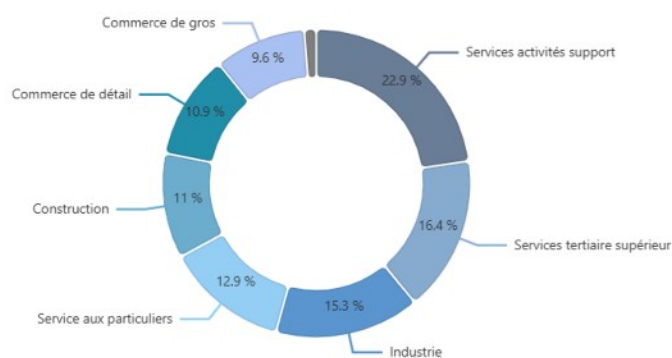
Emplois



Situé entre Aubagne et La Penne-sur-Huveaune, aux portes de Marseille, le Pôle Alpha constitue un espace économique stratégique de 123 hectares. Héritier de plusieurs petites zones industrielles développées depuis les années 1970 le long de l'Huveaune, il regroupe aujourd'hui près de 600 entreprises représentant plus de 5 200 salariés. Sa diversité d'activités, mêlant industrie, commerce et services aux entreprises, en fait un pôle économique majeur de l'est métropolitain.

Le Pôle Alpha bénéficie d'une localisation privilégiée, à proximité immédiate des principaux axes routiers, du réseau ferroviaire et des centralités urbaines voisines. La présence d'une gare SNCF au sein même de la zone constitue un atout important pour l'accessibilité des salariés et limite la dépendance exclusive à la voiture.

Repartition des emplois :



Temps de trajet en voiture vers :

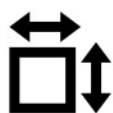
		
29km 32 min Aéroport	5km 7 min Gare	1km 1 min Autoroute

Equipements :



- Nettoyage courant des bâtiments
- Commerce de gros (commerce interentreprises) de fournitures pour la plomberie et le chauffage
- Aide par le travail

ZONE D'ACTIVITÉS DE NAPOLLON AUBAGNE



42 ha

Superficie



322

Etablissements



1 258

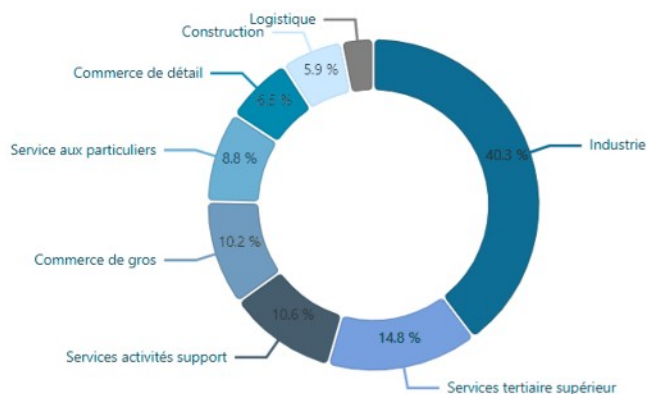
Emplois



Aménagé à partir de 1989, il accueille aujourd'hui près de 120 entreprises représentant plus de 1 200 salariés, dans des secteurs d'activités diversifiés. D'une superficie d'environ 42 hectares, le parc poursuit son développement avec un projet d'extension de 10 hectares destiné à renforcer son offre foncière et à accompagner l'accueil de nouvelles activités.

L'accessibilité constitue un enjeu majeur pour l'avenir du parc. L'arrivée du Val'Tram, avec un arrêt prévu au sein de la zone, doit permettre d'améliorer les déplacements des salariés et de réduire la dépendance à l'automobile, aujourd'hui dominante dans les zones d'activités périphériques.

Repartition des emplois :



Temps de trajet en voiture vers :

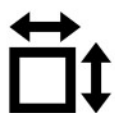


Equipements :



- Fabrication de lait liquide et de produits frais
- Activités hospitalières
- Fabrication de peintures, vernis, encres et mastics

ZA DU BRÉGADAN CASSIS



23 ha

Superficie



124

Etablissements



345

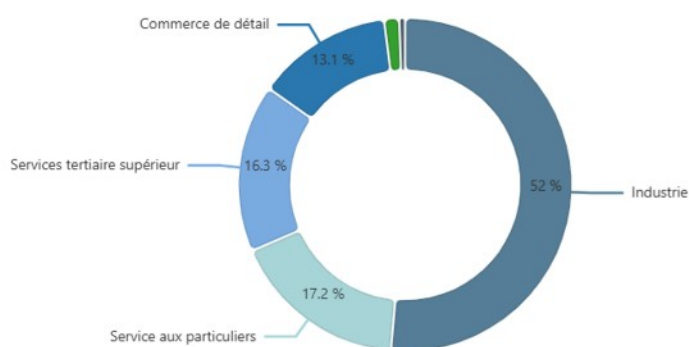
Emplois



Située sur les hauteurs de Cassis, la zone d'activités du Bregadan constitue un projet stratégique visant à diversifier l'économie communale au-delà de l'activité touristique et à répondre aux besoins des entreprises locales. Son développement participe également à une volonté de rééquilibrer les fonctions urbaines en limitant la concentration des activités économiques dans le centre-ville.

La zone bénéficie d'une localisation privilégiée, à proximité de la gare SNCF, de l'autoroute et de l'axe routier reliant Cassis à Roquefort-la-Bédoule. Cette position facilite son accessibilité depuis les communes voisines tout en offrant une alternative aux déplacements vers le centre historique. Elle s'inscrit par ailleurs dans un secteur accueillant plusieurs équipements publics récents, notamment des structures médicales et une maison de retraite, renforçant son rôle de pôle de services local.

Repartition des emplois :



Temps de trajet en voiture vers :



Equipements :



- Fabrication de moteurs et turbines
- Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers
- Construction de véhicules automobiles

Située dans le Vallon des Anglais, entre Cassis, Carnoux-en-Provence et le Mont Gibaou, la carrière Lafarge constitue un site d'extraction historique exploité depuis les années 1930.

Implantée sur un peu plus de 20 hectares, elle exploite le calcaire massif du Barrémien, connu sous le nom de Pierre de Cassis. Depuis 1984, son activité est principalement orientée vers la production de pierres à bâtir et de granulats destinés au secteur du BTP (béton, remblais), avec une production destinée aux besoins du territoire local.

L'avenir du site fait aujourd'hui l'objet d'un débat entre maintien d'une ressource indispensable aux besoins de construction et préservation des paysages et des milieux naturels. Alors que l'autorisation d'exploitation devait prendre fin en 2023, Lafarge a déposé une demande de prolongation de 12 ans comprenant une nouvelle phase d'exploitation puis de réhabilitation. Cette demande suscite des oppositions locales, notamment en raison des nuisances associées à l'activité extractive (bruit, poussières et circulation des poids lourds) dans un secteur proche du littoral.

Afin de réduire son impact environnemental, le projet de modernisation prévoit une réduction de l'emprise exploitée, avec une extraction réalisée principalement par approfondissement des zones déjà utilisées, limitant ainsi l'artificialisation de nouveaux espaces. La réhabilitation progressive du site intègre également des objectifs de restauration écologique, notamment la préservation d'espèces présentes sur le site comme l'hémidactyle verruqueux.

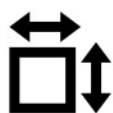
La question de l'avenir du site interroge ainsi le devenir des espaces extractifs après exploitation

. Au-delà de la seule remise en état réglementaire, le réaménagement de la carrière pourrait constituer une opportunité de réflexion sur la reconversion d'un foncier déjà transformé par l'activité humaine. Dans un contexte de forte pression foncière sur le littoral métropolitain, la valorisation de ces espaces artificialisés pourrait contribuer à limiter l'ouverture de nouveaux secteurs naturels à l'urbanisation ou au développement économique.





PLAINE DU CAIRE ROQUEFORT-LA-BÉDOULE



34 ha

Superficie



205

Etablissements



1 109

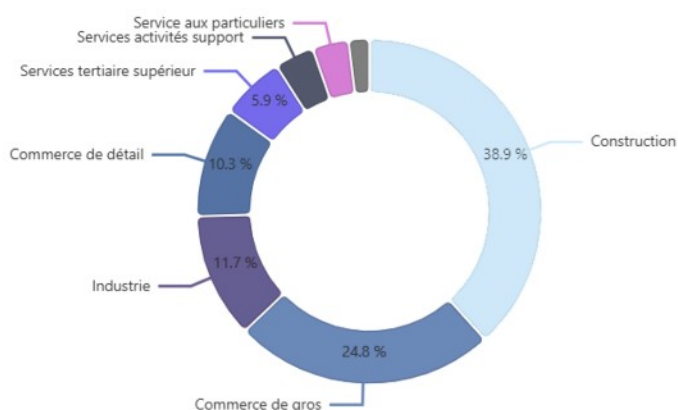
Emplois



Située sur la commune de Roquefort-la-Bédoule, la Plaine du Caire constitue un espace d'activités intégré au tissu économique de l'est métropolitain. Implantée dans un environnement marqué par les massifs et les espaces naturels, elle accueille principalement des activités artisanales, industrielles et liées à la production locale.

Son développement reste marqué par les contraintes géographiques du territoire, entre préservation des paysages, limitation de l'artificialisation et besoins d'accueil des entreprises. La zone illustre ainsi les enjeux auxquels sont confrontées les petites et moyennes zones d'activités : maintenir un tissu économique de proximité tout en assurant une meilleure intégration environnementale et paysagère.

Repartition des emplois :



Equipements :



- Travaux de peinture et vitrerie
- Commerce de détail d'articles médicaux
- Commerce de gros de produits laitiers, ufs, huiles et matières grasses comestibles

Temps de trajet en voiture vers :

		
23km 29 min Aéroport	7km 11 min Gare	3km 5 min Autoroute

Workshop 2026

Directrice de la publication : Anne Bourgon

Comité éditorial : Lilou Marziale et Alexandra Tesileanu, étudiantes du studio de projet
encadré par Julien Monfort, enseignant à l'ENSA-M

En partenariat avec la Métropole-Aix Marseille-Provence, DGS prospective, partenariats
et Innovations territoriales

Remerciements : Domnin Rausher, Vincent Fouchier, Cindy Conessa, Olivier Sana

Les zones d'activités occupent aujourd'hui une place essentielle dans le fonctionnement du transect, autant par leur poids économique que par leur influence sur les paysages et les mobilités.

Leur développement a participé au développement des périphéries, mais aussi à la fragmentation des espaces naturels, agricoles et habités. Ces territoires illustrent ainsi les limites d'un modèle fondé sur la séparation des fonctions, l'étalement urbain et la dépendance automobile.

Face à ces constats, les enjeux actuels portent désormais sur leur réintégration dans le territoire.

La question centrale porte à présent sur la qualité urbaine, les continuités paysagères, les mobilités douces et la vie quotidienne.

