

## REGARDS

TERRITOIRE  
JANVIER 2018 | N°68

# GRAND DELTA DU RHÔNE

Révéler le potentiel d'un grand territoire

Le delta du Rhône est historiquement un espace-carrefour, rendu propice aux échanges dès lors qu'il fut possible de naviguer sur le Rhône. Dès l'Antiquité, il a fait la prospérité de villes puissantes et autonomes : Avignon, Arles, ou encore Orange. En réseau avec les cités méditerranéennes de Marseille à Montpellier, en passant par Nîmes et Aix, ces villes entretiennent aujourd'hui de très fortes complémentarités.

Lieu de passage incontournable au niveau local, régional, national, européen et même euro-méditerranéen, le delta dépasse le simple ruban que décrit le fleuve jusqu'à la mer. Les liens économiques et logistiques sont parmi les plus structurants, mais de nombreux autres enjeux sont partagés : changement climatique et montée des eaux, approvisionnement alimentaire d'un espace pourtant « grenier » agricole, gestion de la fréquentation touristique...

Ce *Regards* entend mettre en relief les complémentarités existantes entre villes et campagnes du delta, même si les sujets nécessitent parfois d'élargir la focale au « grand Sud-Est », voire au-delà. Il cherche à éclairer le débat autour de cet espace éminemment stratégique, pouvant émerger comme un espace pour de nouvelles alliances et projets.



## ÉDITORIAL



Le grand delta du Rhône n'est ni un couloir, un « entre-deux » métropoles, un axe, ou encore un bassin : c'est un territoire inédit à bien des égards, à l'intérieur duquel

des projets sont portés, des initiatives sont lancées, des complémentarités sont soulignées. S'il fonctionne déjà partiellement en réseau, son potentiel reste largement à valoriser.

À l'heure de la recomposition territoriale, en mouvement à plusieurs échelles, l'avenir de ce territoire dépasse largement la simple réponse institutionnelle comme celle d'une structuration aboutie : il interroge la question des fonctions, des interdépendances, des changements d'échelle, de l'armature urbaine.

Ce Regards, conçu comme un document exploratoire, pose un certain nombre de problématiques partagées à l'échelle du grand delta et il met en lumière certains réseaux, pas toujours visibles bien qu'impactant l'aménagement du territoire.

Il constitue un appel en direction des décideurs, des acteurs économiques et des citoyens de ce grand territoire : ces problématiques les concernent et ils peuvent s'en saisir, initier de nouvelles alliances voire porter des projets ensemble.

**LAURE-AGNÈS CARADEÇ**

Présidente de l'Agam

## LE DELTA DU RHÔNE, PASSAGE OBLIGÉ DES TRAFICS (INTER)RÉGIONAUX ET EUROPÉENS

La vallée du Rhône constitue le principal corridor de transport européen reliant l'Europe « du Nord » à celle « du Sud » : elle représente 25% du transport de marchandises français et entre 2,5 et 12 millions de voyageurs prennent chaque année le TGV dans l'une de ses gares (Marseille, Montpellier Aix, Nîmes, Avignon ou Valence).

De par sa situation géographique, à l'intersection de deux axes européens majeurs (l'arc méditerranéen et la vallée du Rhône) et de trois régions, le delta du Rhône possède une accessibilité grande échelle de haut niveau, amenée à s'enrichir par un certain nombre de grands projets (portuaires, routiers, ferrés, fluviaux). Pour lui, l'enjeu est énorme : maximiser les bénéfices de ces grandes circulations de voyageurs et de marchandises, en limitant leurs impacts négatifs sur le territoire (pollution, encombrement, atteinte à l'environnement...).

### VOYAGEURS : UN ESPACE ACCESSIBLE, DES LIAISONS DU QUOTIDIEN À OPTIMISER

Bien connue, la problématique de la saturation routière sur le delta demeure prégnante : si le projet d'élargissement de l'A7 a été abandonné en 2005, des contournements autoroutiers sont prévus pour désengorger les points durs

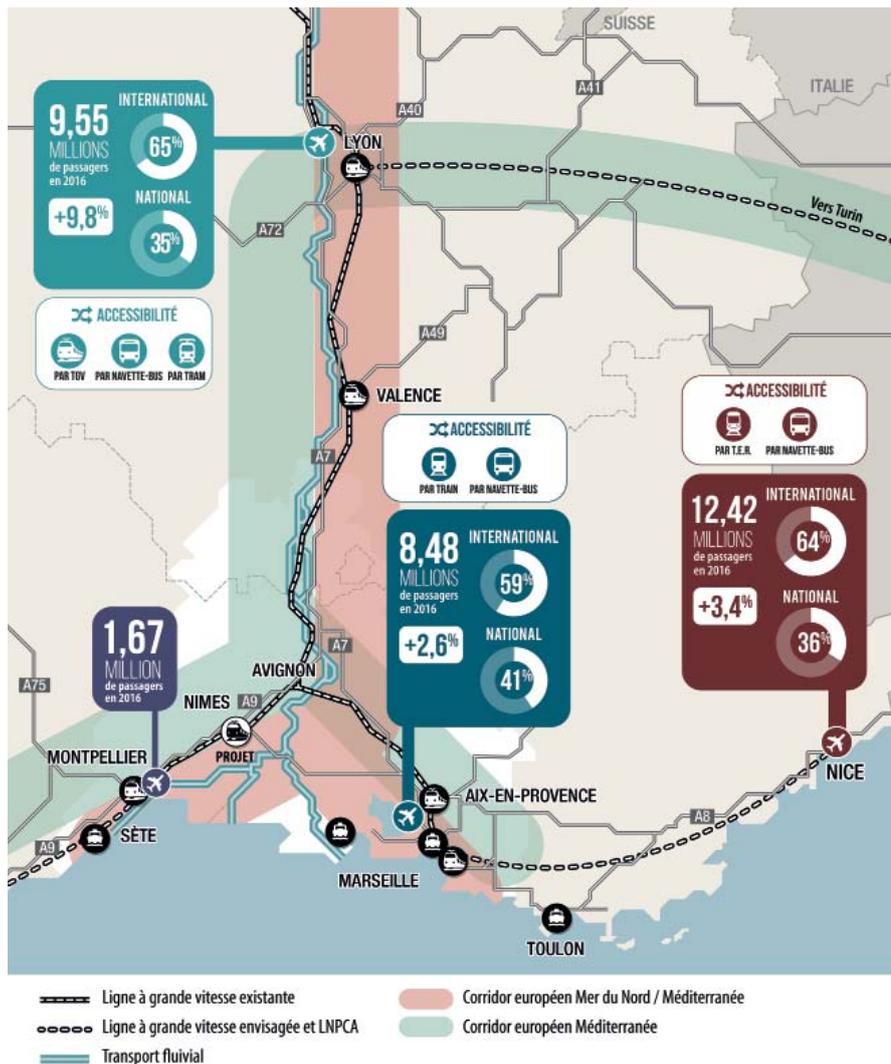
(Arles notamment). Entre Valence, Avignon, Aix, Marseille et bientôt Montpellier, l'ensemble du delta bénéficie d'une desserte TGV très performante. La problématique tient aujourd'hui à l'amélioration de la coordination de l'offre TGV et intercity au sein du delta, cette dernière devant être améliorée.

L'accessibilité aérienne doit être regardée à l'échelle du grand Sud-Est, comptant les trois plus grands aéroports français après Paris (Lyon, Marseille et Nice), auxquels il faut ajouter Montpellier. Absorber la croissance attendue des trafics sans augmenter les nuisances nécessite de rechercher une meilleure complémentarité dans l'offre de service transport, et non la concurrence entre entreprises aéroportuaires. L'articuler à l'offre TGV et à celle des aéroports secondaires (Avignon, Toulon-Hyères) apparaît essentiel.

### MARCHANDISES : UN ESPACE-CARREFOUR, AMENÉ À L'ÊTRE DE PLUS EN PLUS

Concernant l'accessibilité marchandises, l'enjeu est la réelle connexion des entreprises du delta au corridor européen « Mer du Nord / Méditerranée », l'un des neuf axes prioritaires du réseau transeuropéen de transport favorisant le marché unique. Cela permet aux projets d'in-

## ACCESSIBILITÉ LONGUE DISTANCE DU GRAND « SUD-EST »



# REPÈRES

## DELTA DU RHÔNE

750 communes

45 intercommunalités dont 2 métropoles

4,2 MILLIONS D'HABITANTS



1,6 MILLION D'EMPLOIS

1/4

des marchandises transitent en France par la vallée du Rhône

## OCCUPATION DU SOL

45% DE TERRES AGRICOLES

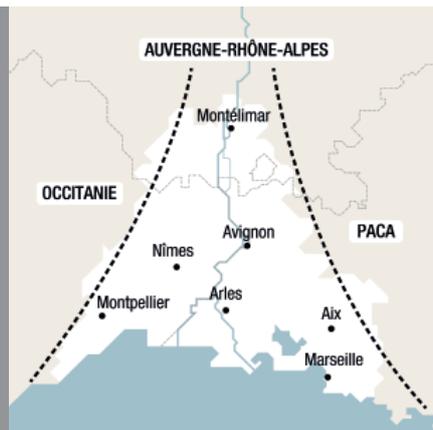
37% DE NATURE

10% D'URBANISATION

8% DE SURFACE EN EAU

## LE « GRAND DELTA », C'EST QUOI ?

Dépassant largement la seule embouchure du Rhône, le grand delta du Rhône n'a pas de périmètre institutionnel. Pour tenter de l'approcher, c'est un critère géographique qui a été retenu : les communes du grand delta sont toutes à moins de 100 km du fleuve. Les communes des massifs environnants (Luberon, Cévennes) n'ont pas été intégrées à l'étude.



frastructures d'être co-financés prioritairement par l'Union européenne. S'étendant de Sète/Marseille-Fos à la Mer du Nord, ce corridor comprend des voies navigables et prévoit d'optimiser / remettre en service certains barreaux ferroviaires sur le delta. Même si de grands projets ont été annulés ou décalés dans

le temps, la vocation d'espace-carrefour qu'occupe le delta du Rhône va se renforcer dans les prochaines années (liaison ferroviaire avec l'Espagne, ligne nouvelle Paca, liaison fluviale Rhône-Canal du Midi, corridor fret ferroviaire sur la ligne rive droite du Rhône...).

# LE GRAND DELTA, HINTERLAND NATUREL DU PORT DE MARSEILLE, NŒUD LOGISTIQUE EUROPÉEN

## UNE PLACE À PRENDRE DANS UN MARCHÉ HYPERCONCURRENTIEL

Alors que 80 % des marchandises échangées dans le monde le sont par la voie maritime, les ports et leurs prolongements terrestres (les corridors de transports) sont un atout pour les territoires qui les accueillent. Ne pouvant ignorer les transformations de l'économie mondiale (gigantisme portuaire, massification des échanges), le delta du Rhône tient une position stratégique qui l'oblige à se réinventer.

Le delta accueille le premier port français (5<sup>e</sup> port européen), le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). Ce dernier opère 40% des approvisionnements d'hydrocarbures du pays, poids historique envié à l'ère du tout-pétrole, mais qui devient à présent une fragilité. Prenant acte de cette nouvelle donne, le GPMM a pris un virage stratégique pour poursuivre et amplifier la diversification de ses activités.

La stratégie actuelle du GPMM inclut la reconquête des clients sur son hinterland, alors qu'aujourd'hui, une partie des biens importés pour le grand Sud-Est passe par les ports du Nord de l'Europe, avant de redescendre par camion ! Cela lui permettra de capter de nouveaux trafics, ce qui favorise l'installation d'entreprises, créant à leur tour de l'activité.

## UN CORRIDOR STRATÉGIQUE DANS LA LOGISTIQUE DES MARCHANDISES

Il s'agit à la fois de développer un véritable cluster logistique au service du développement de la filière et du territoire, assurant un report modal efficace par un maillage de plateformes multimodales (delta du Rhône et grand Sud-Est) et organisant les complémentarités entre les huit ports fluviaux du Rhône, entre la Camargue et Lyon.

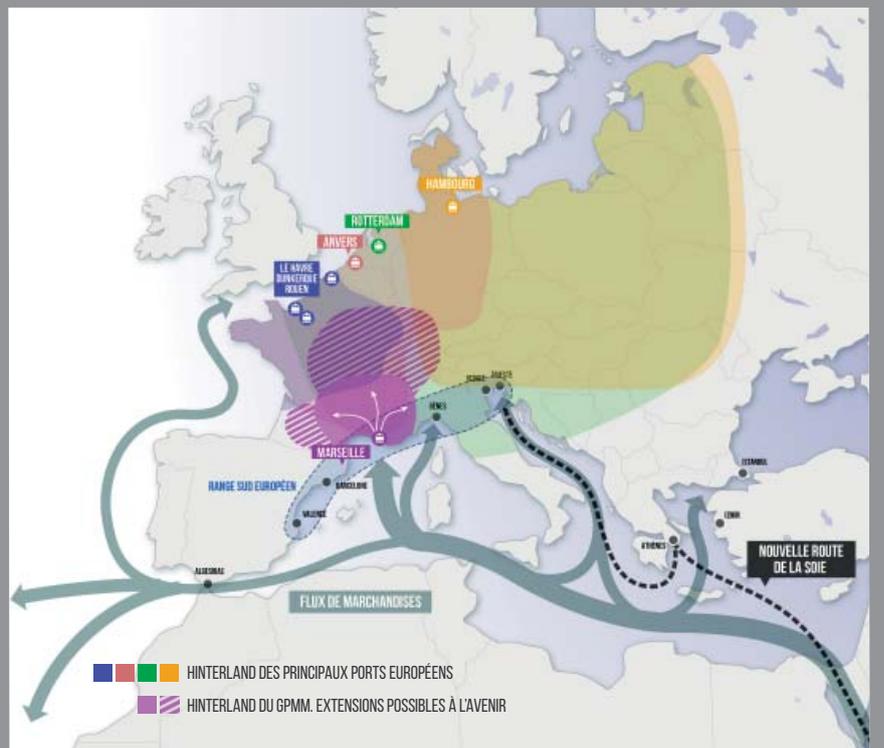
L'ambition portuaire se conquiert donc sur terre, en faisant converger straté-

gies territoriales et portuaires. Le GPMM captera alors les flux ayant jusqu'alors « évité », suivant le principe d'une équation simple mais vertueuse : plus de marchandises traitées (sans camion supplémentaire sur les routes), plus de report modal, plus d'emplois pour le territoire.

L'ambition portuaire se conquiert sur terre

## GPMM : L'ÉLARGISSEMENT DE L'HINTERLAND COMMENCE DANS LE DELTA

L'hinterland d'un port, l'arrière-pays que celui-ci approvisionne et dont proviennent les marchandises qu'il expédie, représente son aire d'attraction. En rose sur la carte, l'hinterland du GPMM apparaît limité, au regard de celui des ports de la mer du Nord. Christine Cabau-Woehrel, présidente du directoire du GPMM, estime que près de 50% des conteneurs arrivant par le nord, venant ensuite en Rhône-Alpes par train ou camion, pourraient accoster à Marseille et remonter par le Rhône. Développer le fret ferroviaire permettrait également d'étendre le chargement et la distribution de marchandises vers l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche.



## PAROLES D'ACTEUR

« CRÉER UNE VASTE  
COMMUNAUTÉ  
ÉCONOMIQUE  
AUTOUR DU RHÔNE »



**Jean-Christophe BAUDOIN**  
Délégué interministériel au développement  
de l'axe portuaire et logistique  
« Méditerranée-Rhône-Saône »

Les ports n'ont jamais autant été au cœur des enjeux de compétitivité mondiale. Or ce trafic est de plus en plus concentré : l'activité d'énormes porte-conteneurs est contrôlée par un petit nombre d'armateurs mondiaux. La performance de nos ports est donc vitale pour que les escales se fassent chez eux. Mais cela ne suffit plus. Les ports qui gagnent sont ceux qui s'appuient sur un ou plusieurs hinterlands qui leur garantissent fluidité des circulations et apports qualitatifs de transformation industrielle des marchandises. C'est ce que rappelait le Premier ministre dans son discours prononcé aux assises maritimes du Havre, début décembre. Nos ports sont devenus très performants – leur essor depuis plusieurs années en témoigne – mais ils sont bien moins articulés avec les territoires adjacents ou plus lointains que ne le sont les grands ports de nos voisins du Benelux et allemands.

La mission qui m'a été confiée est une démarche à objet économique : créer de la valeur et des emplois sur un axe allant du littoral méditerranéen (incarné par Marseille, premier port de France) à son prolongement naturel Rhône-Saône (animé par Lyon et sa région, deuxième plate forme économique française et d'autres aires urbaines dont le maillage est perfectible). L'ambition est de parvenir à une vaste communauté économique autour de l'axe où les acteurs – institutionnels et entreprises – chassent en meute. Cela passe d'abord par la mise à plat de nombreux champs (circulation des flux, conditions de réindustrialisation, chaîne logistique performante, rôle du foncier, gestion des transitions numérique et écologique...). En cela, l'éclairage des agences d'urbanisme, lié à leur maîtrise des approches économiques, nous sera utile : leurs équipes connaissent le terrain, comprennent les enjeux des territoires dans leur globalité comme dans leurs relations avec leurs voisins.

## MEDLINK PORTS : UNE ASSOCIATION POUR RENDRE ATTRACTIF LE TRANSPORT DE MARCHANDISES SUR LE RHÔNE

Paradoxe du temps, alors que le trafic de porte-conteneurs ne cesse de croître (entre 10 et 15% de plus chaque année), le trafic fluvial des marchandises sur le Rhône régresse, à l'heure où toutes les voix appellent à moins de camions sur les routes !

L'association MedLink Ports fut créée en 2015, pour permettre un rapprochement entre Marseille et Lyon, via une offre logistique intégrée le long de l'axe Rhône-Saône. Elle rassemble les gestionnaires de la voie fluviale, la Compagnie Nationale du Rhône, les neuf ports fluviaux du fleuve, le GPMM et le port de Sète, œuvrant auprès des chargeurs pour valoriser les avantages du transport fluvial. À ses côtés, l'implication coordonnée de l'ensemble des collectivités de l'axe et du grand delta constitue un enjeu déterminant pour le territoire, vers une évolution plus écologique du transport de marchandises au plan national.



# COOPÉRATIONS ET INTERDÉPENDANCES À L'ÉCHELLE D'UN GRAND TERRITOIRE

## UNE SUCCESSION DE VILLES MOYENNES AUTOUR DU RHÔNE

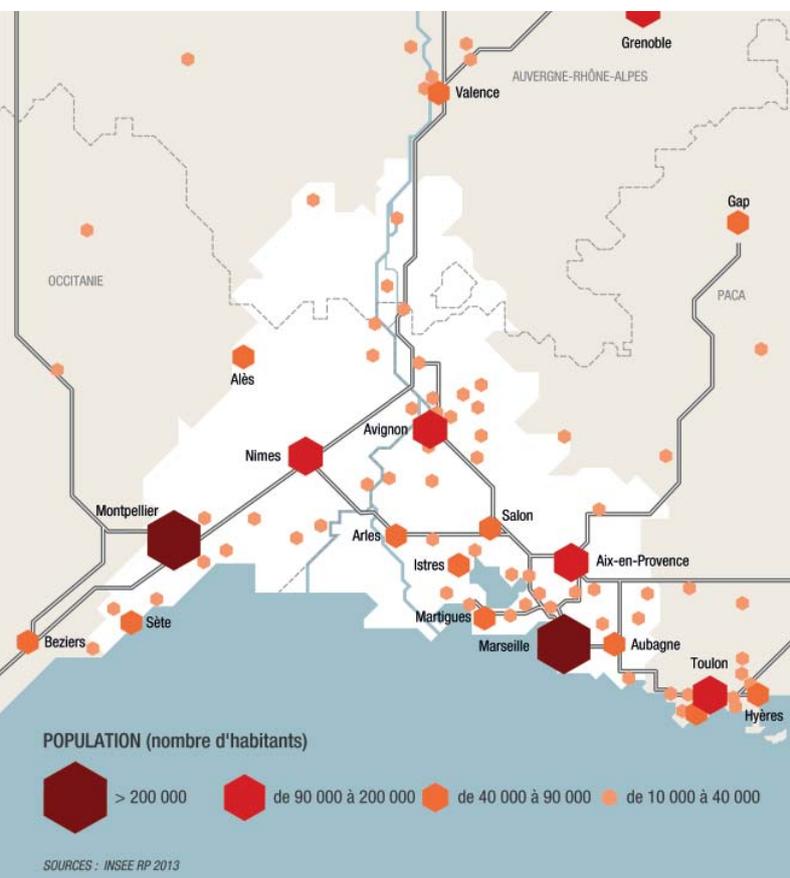
Au cœur du delta, Avignon, Arles et Nîmes forment un trio de villes moyennes, comptant toutes entre 40 000 et 90 000 habitants. Les villes du couloir rhodanien (Orange, Bagnols-sur-Cèze, Bollène, Pierrelatte et Montélimar) sont également à la tête d'importants bassins d'emplois. Sur l'arc méditerranéen, Marseille, Aix-en-Provence et Montpellier sont désormais les cœurs de Métropoles. Plus en marge, Alès, Aubenas et Apt sont à l'interface entre la basse vallée du Rhône et les massifs montagneux environnants. Plus petites et davantage isolées, elles structurent leur environnement local.

## LES VILLES DU DELTA ÉCHANGENT DE NOMBREUX ACTIFS

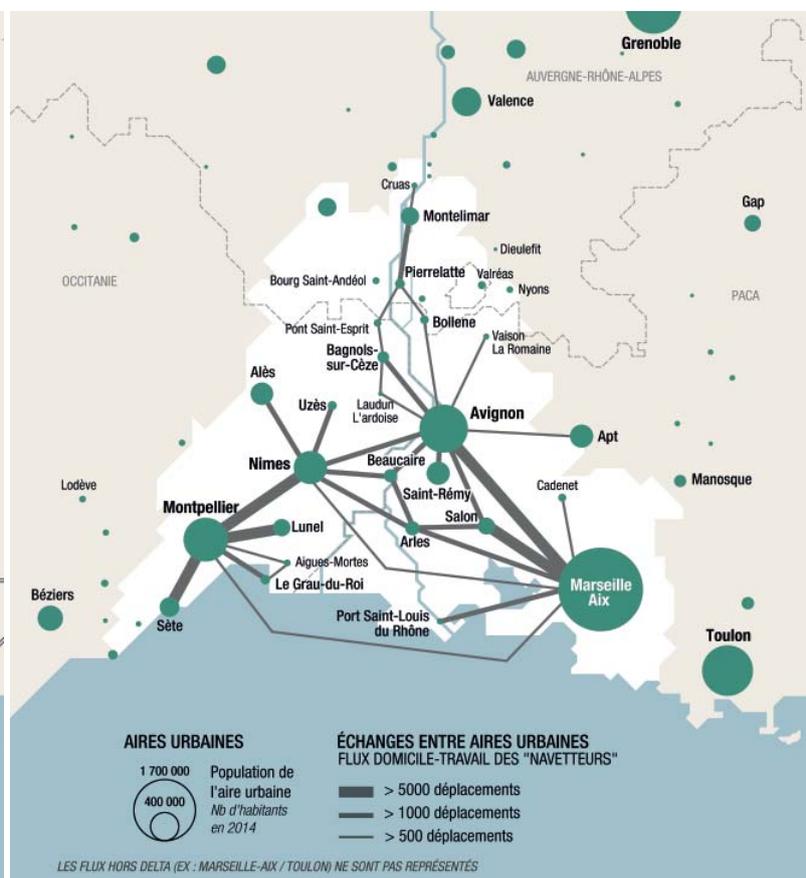
L'aménagement du Rhône ainsi que l'absence de relief ont favorisé le développement d'un réseau dense de villes, petites et moyennes. Bien que proches les unes des autres, ces villes disposent d'un niveau d'équipement équivalent, voire supérieur à celui d'une grande ville « isolée ». On compte ainsi cinq universités et cinq opéras à l'échelle du grand delta. La moitié des actifs du grand territoire ne travaillent pas dans la commune où ils résident. Leurs déplacements au quotidien ont donné naissance à d'importantes aires urbaines autour des principaux pôles d'emploi (au moins 40% de leurs actifs ayant un emploi viennent travailler dans ce pôle).

12 000 actifs traversent quotidiennement la « frontière » régionale

Loin d'être indépendantes les unes des autres, les aires urbaines du grand delta forment trois réseaux encore plus vastes, où les déplacements de personnes comme les transferts d'entreprises s'effectuent de manière préférentielle : Avignon-Montélimar le long du Rhône, Montpellier-Nîmes en Languedoc et Marseille-Toulon en Provence.



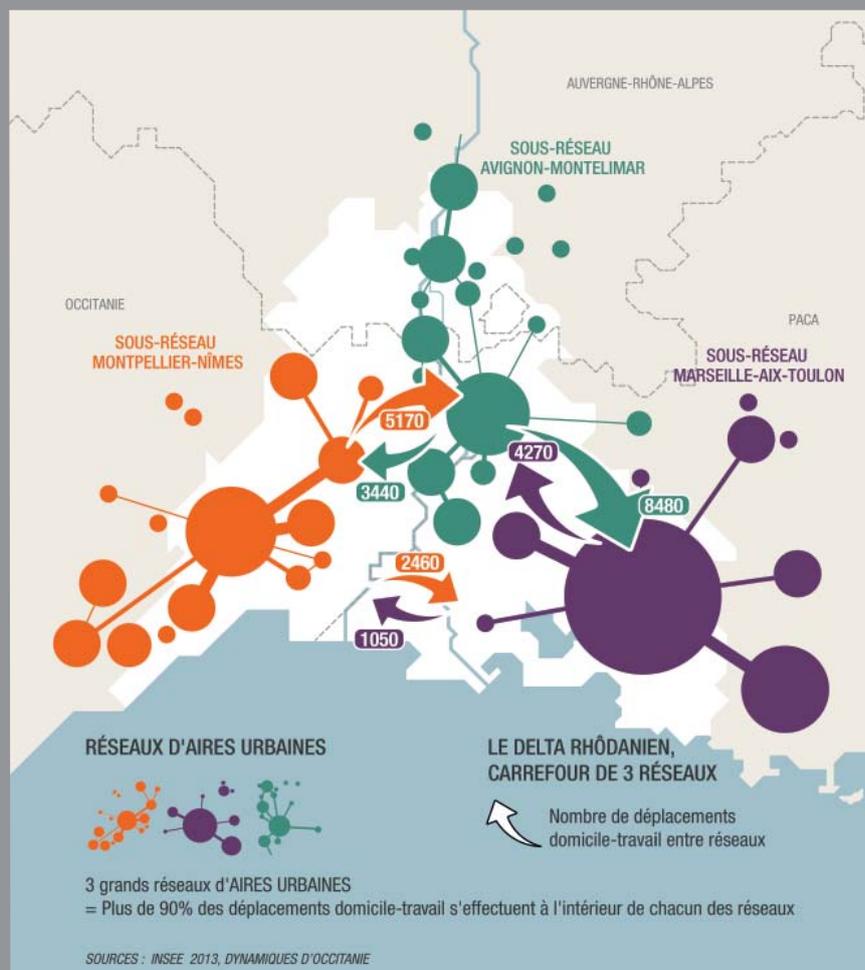
**POPULATION SUR LE GRAND DELTA**  
Un réseau dense de villes



**ÉCHANGES ENTRE AIRES URBAINES DU DELTA**  
Les flux des « navetteurs » se concentrent entre Montpellier, Avignon et Aix-Marseille

## LE DELTA, POINT DE CONTACT ENTRE TROIS RÉSEaux DE VILLES

Si les aires urbaines du delta forment trois grands réseaux d'échanges préférentiels, les liens entre réseaux sont importants. 12 750 navetteurs se déplacent entre le réseau de Marseille-Aix-Toulon et celui d'Avignon-Montélimar. C'est, de loin, le flux le plus important du grand sud-est. Les déplacements sont un peu moins importants entre Avignon-Montélimar et le réseau Nîmes-Montpellier : 8600 navetteurs font le trajet, dans un sens comme dans l'autre.



### LE PREMIER ESPACE D'ÉCHANGES ENTRE RÉGIONS DU GRAND SUD

Plus généralement, ce sont plus de 12 000 actifs qui traversent quotidiennement la « frontière » régionale effectuant pour 60% d'entre eux le trajet dans le sens Montpellier > Marseille-Aix. C'est cinq fois plus important que les échanges existant entre Montpellier et Toulouse, pourtant dans la même région ! Si les actifs exerçant un emploi de « cadres » se déplacent globalement moins que la moyenne nationale, ils sont tout de même 1 600 navetteurs entre Montpellier et Marseille, un chiffre bien supérieur aux 600 faisant le trajet entre Montpellier et l'aire de Toulouse/Bordeaux et aux 400 entre Montpellier et Lyon.

Les déplacements d'actifs autour du delta du Rhône ignorent donc largement les limites régionales. Les échanges les plus intenses se déploient sur un « grand

triangle » que forment Montpellier, Nîmes-Avignon-Arles et Marseille-Aix. Les flux inter-régions sont les plus importants du grand Sud-Est.

### LES INGRÉDIENTS D'UN SUCCÈS TOURISTIQUE

Les atouts naturels et patrimoniaux du delta du Rhône en ont fait l'une des premières zones touristiques du pays. Première concentration européenne de sites classés à l'Unesco autour d'Avignon-Nîmes, villes et villages du delta attirent à la fois en et hors saison par leur offre culturelle et festivalière. Les manifestations s'enchaînent à un rythme tout à fait unique, disposant d'une renommée (inter)nationale pour nombre d'entre elles !

Le tourisme de nature n'est pas en reste, alors que 17% du territoire est protégé (parcs nationaux ou régionaux) et que les appellations viticoles ne manquent pas. Le tourisme fluvial sur le Rhône a

connu un véritable essor ces dernières années, alors que la destination Ardèche est bien identifiée sur le segment des loisirs de nature. La pratique du vélo a été facilitée par la réalisation de véloroutes descendant le cours du Rhône avant de gagner la Provence. Enfin, les aménagements de stations balnéaires sur le littoral languedocien ont favorisé l'essor de cette forme de tourisme.

Le tourisme le plus répandu étant celui du court séjour (il y a moins de résidences secondaires que dans les massifs environnants), l'offre d'hébergement est importante dans le delta. Offre urbaine (hôtels et gîtes autour d'Avignon, Arles, Orange, Marseille, Aix ou Montpellier) et offre rurale (campings, villages vacances, résidences de tourisme) sont résolument complémentaires. Cette dernière se concentre dans le sud de l'Ardèche, sur le littoral languedocien (entre le Graud-Roi et le Cap d'Agde) et provençal (de Martigues à La Ciotat).



## RÉSEAUX CULTURELS : LES PRÉMICES D'UN GRAND TERRITOIRE

Ces nombreux atouts n'ont toutefois pas suffi à faire émerger une offre culturelle et touristique pensée de manière concertée et promue à l'échelle du grand territoire. Elle seule serait en mesure de créer des « parcours » touristiques à cette échelle, le tourisme ne faisant pas l'objet d'investissements en rapport au poids tenu par ce secteur, dominant dans l'économie locale.

Pourtant, les coopérations entre acteurs économiques et culturels se sont multipliées. En 2018, les élus d'une partie du delta entendent proposer un pass donnant accès à tous les sites du secteur classés à l'Unesco. Fin 2017, les Rencontres de la photographie d'Arles s'expatrient à Marseille le temps d'une exposition, ce qui est de bon augure pour la manifestation « Quel amour ! » l'an prochain, pour faire revivre le succès de l'année Capitale européenne de la culture en 2013, ayant initié un partenariat entre milieux culturels arlésiens et marseillais.

### PAROLES D'ACTEUR

« ENTRE MARSEILLE  
ET ARLES, C'EST UNE  
HISTOIRE D'AMOUR ! »



**Alain LACROIX**  
Président de l'Association MJ1

En tant qu'association ayant en charge la programmation du hangar J1, haut lieu de l'histoire maritime marseillaise, nous étions à la recherche d'un projet d'envergure qui puisse s'adapter aux caractéristiques de ce lieu atypique qu'est le J1. Les Rencontres de la photographie d'Arles, qui allaient s'achever, se sont alors imposées à nous. Entre Marseille et Arles, c'est une histoire d'amour qui dure depuis longtemps.

Depuis plusieurs années, les Rencontres d'Arles ont pour ambition de promouvoir les artistes qu'elles présentent en dehors du cadre des rencontres estivales comme le Grand Arles Express ou en dehors des lieux qui accueillent des expositions dans le cadre des rencontres, et qui marquent un fort ancrage local. On peut citer des collaborations régulières avec La collection Lambert en Avignon, Le Carré d'art de Nîmes, et la villa Méditerranée à Marseille par exemple ou même les expositions qu'ils organisent depuis trois ans en Chine. Le cadre du J1 offrait une très belle opportunité pour amener, pour la première fois, les Rencontres de la photographie à Marseille.

Sam Stourdzé, le directeur des Rencontres d'Arles, s'est prêté à un exercice inédit : capitaliser sur les expositions de l'été 2017 pour recréer une exposition nouvelle et intégrée dans un cadre complètement différent, de près de 4000 m<sup>2</sup>. Il a fallu trouver un nouveau sens, une ligne directrice. C'est ce qui a été fait avec « Le monde tel qu'il va ! » qui est la résultante d'un constat qu'on a pu apercevoir en filigrane cet été : une édition 2017 plus engagée qui offrait un vrai regard sur l'état du monde. Les 8 expositions présentées regroupent près de 40 artistes et environ 600 œuvres, qui sont en prise directe avec l'actualité, tout en privilégiant une démarche artistique. Pour les visiteurs, c'est une expérience particulière qui leur est proposée : celle de prendre le temps, de rentrer dans des univers et de réfléchir sur l'état du monde.

## INNOVATION ET ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR : LE DELTA AU CŒUR DU « GRAND SUD-EST »

Le delta du Rhône présente une véritable cohérence économique : les réseaux déployés par les pôles de compétitivité sont nombreux. Véritables grappes d'innovation sur les territoires, ces fédérations d'acteurs (petites et grandes entreprises, laboratoires de recherche et établissements de formation) sont à la pointe de l'innovation dans des domaines ciblés.

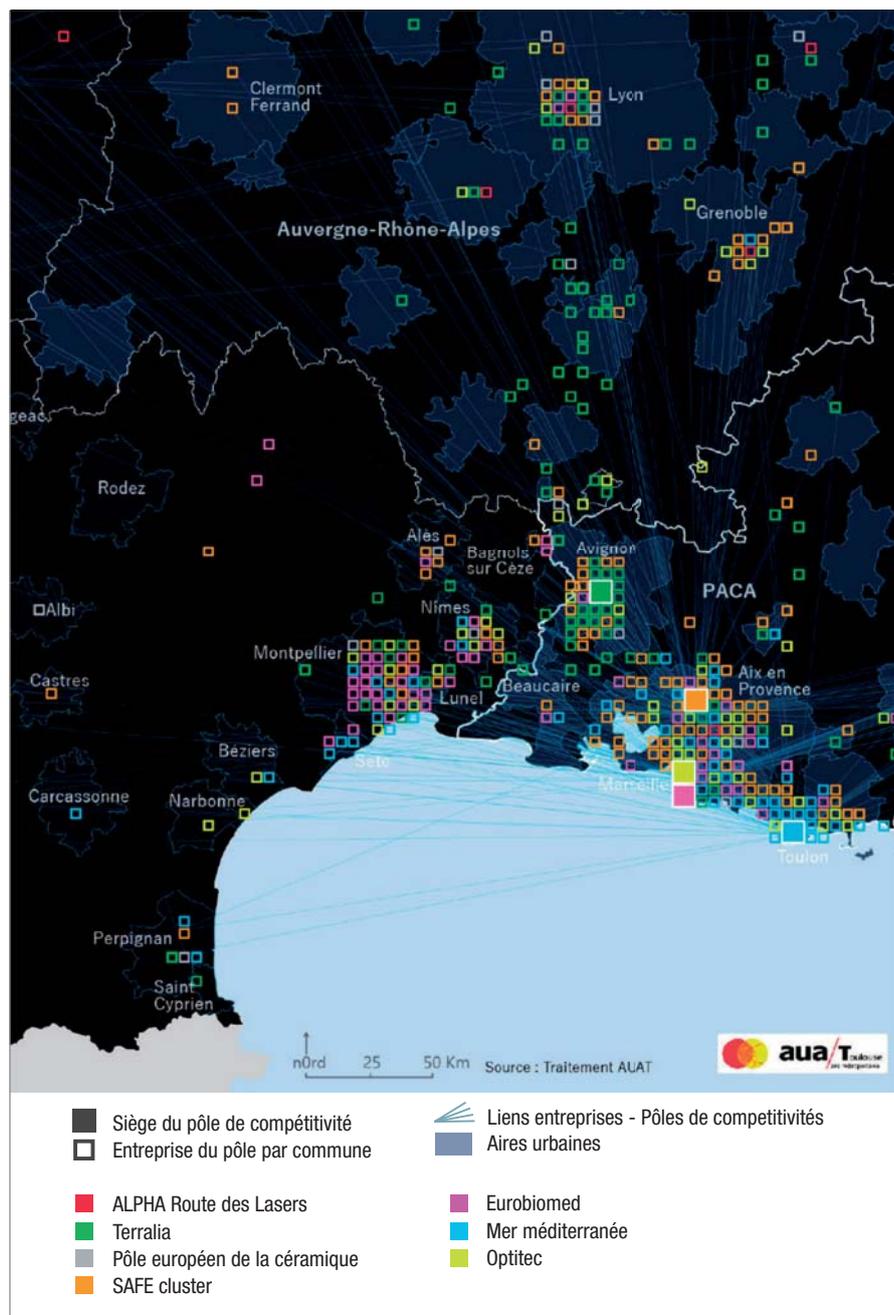
### Un arc méditerranéen de l'innovation

Le pôle de compétitivité Trimatec (positionné sur des procédés propres et sobres pour l'industrie) se déploie tout particulièrement au sein du grand delta. D'autres pôles siégeant en région Paca ont constitué des réseaux particulièrement intenses dans le delta du Rhône. Positionnés sur la santé (Eurobiomed à Marseille), l'agro-alimentaire (Terralia basé à Avignon), l'optique (Optitec à Marseille) et la réduction des risques (Safe cluster à Aix), ils forment en réalité un « arc méditerranéen » de l'innovation, avec Nice et Sophia-Antipolis.

En matière d'enseignement supérieur, les flux d'étudiants quittant le domicile familial après le bac pour leurs études dessinent un vaste réseau à l'échelle du grand sud-est, tout au long de la côte méditerranéenne. Le grand delta du Rhône se distingue aussi par le foisonnement et la complémentarité de son offre universitaire (Aix-Marseille, Avignon, Montpellier, Nîmes) et de grandes écoles qui, en affichant plus d'unité, pourraient certainement trouver une visibilité (inter)nationale plus affirmée.

### SANTÉ : FAIRE DIALOGUER LES 7 GROUPEMENTS HOSPITALIERS DE TERRITOIRE

Si les politiques de santé (et donc l'offre de soin) sont souvent les « oubliées » de l'approche territoriale nécessaire à toute politique publique, l'aménagement sa-



**PÔLE DE COMPÉTITIVITÉ** *Le Delta au coeur des réseaux économiques*

nitaire du territoire pose des questions très concrètes de localisation optimale des soins par rapport aux besoins et d'organisation en réseau (proximité, compétitivité). Qui plus est, dans un espace aussi concerné par le vieillissement que peut l'être le Sud-Est, la question de l'offre de soins est centrale et les enquêtes montrent qu'elle motive de plus en plus les choix résidentiels. Il aura fallu attendre la mise en place en 2016 des groupements hospitaliers de territoire (GHT), espaces de mise en place d'une stratégie territoriale de

prise en charge commune et graduée du patient, prenant appui sur un projet médical et de soins partagé. Établis à la maille départementale, le grand delta du Rhône en compte sept. Au vu des mobilités intenses entre grappes de villes, la coopération entre départements apparaît souhaitable. Fluidifier le parcours de soins du patient profiterait nécessairement à cet espace, à cheval entre trois régions.

# ESPACES NATURELS ET AGRICOLES : LES ATOUTS D'UN GRAND TERRITOIRE QUE MENACE LA MONTÉE DES EAUX

## DES PRODUCTIONS D'EXCELLENCE, PROCHES DES BASSINS DE CONSOMMATION

Alors que plus de 45% des sols du delta sont agricoles, la vallée du Rhône est l'un des principaux « greniers » du Sud-Est, ce qui constitue un atout au regard des territoires voisins (ces terres sont rares en région Paca : à peine plus d'1/5 du territoire). Les surfaces agricoles utiles ont toutefois diminué à grande vitesse ces dix dernières années, autour de la quasi-totalité des villes (petites et moyennes) du delta, témoignant d'un fragile équilibre entre villes et campagnes.

L'excellence des productions du delta n'est plus à démontrer, comme en témoigne la concentration d'appellations d'origine contrôlée et d'indications géographiques protégées (carte ci-dessous). En revanche, c'est leur connexion avec la demande locale qui demeure à parfaire, le delta pouvant compter sur trois grands bassins de consommation.

## PAROLES D'ACTEUR

« COMPRENDRE CE GRAND TERRITOIRE EST ESSENTIEL POUR LES MARCHÉS DE GROS »

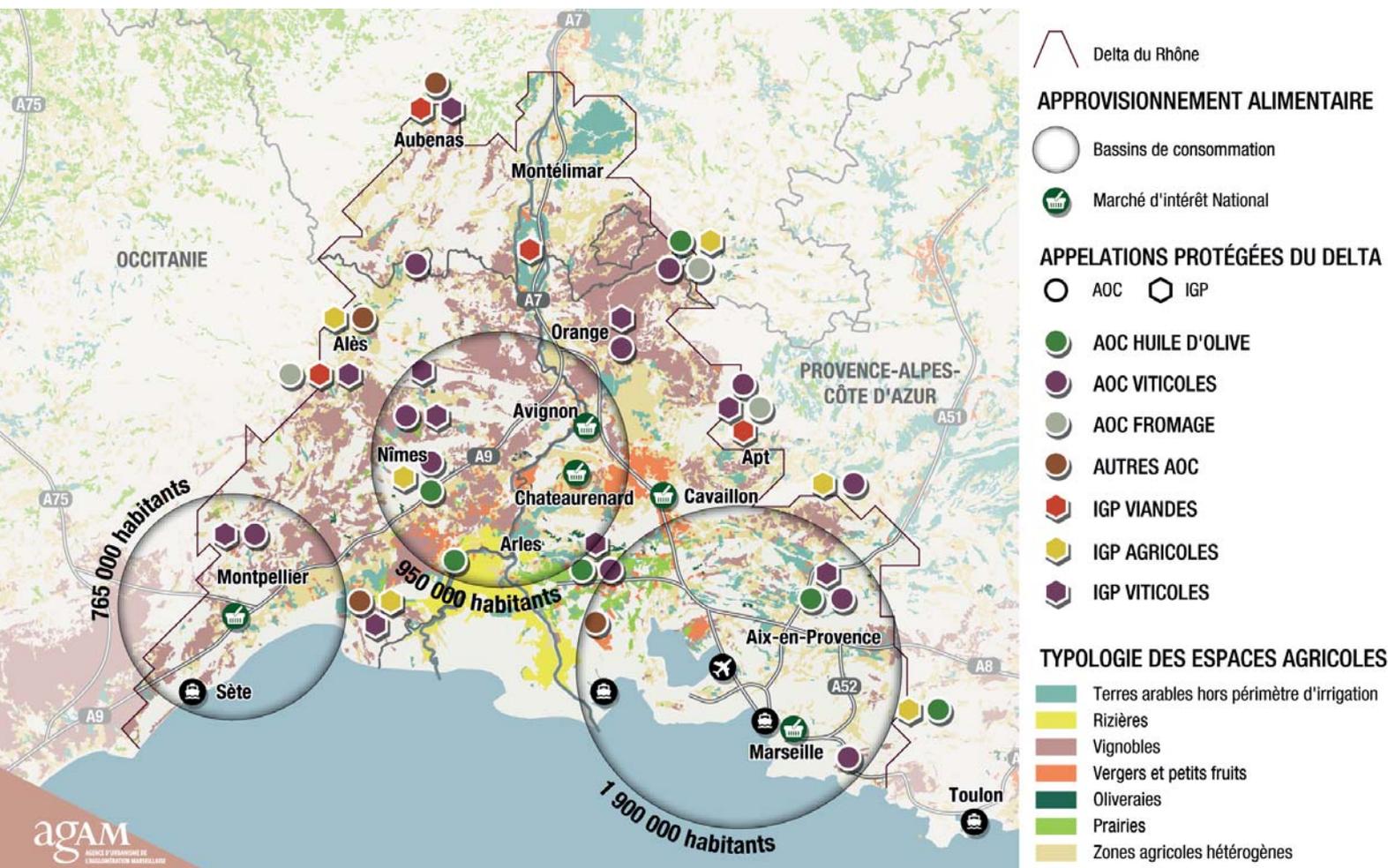


**Marc DUFOUR**  
Directeur général du MIN  
de Marseille-Arnavaux

Les cinq marchés d'intérêt national (MIN) de la région Paca que sont Avignon, Cavaillon, Chateaurnaud, Marseille, et Nice, représentent 10% du total des flux alimentaires de la région. En comparaison, Rungis fournit 30% des flux alimentaires de la région Ile-de-France. Cela permet d'évaluer les marges de progression qui s'offrent à nos structures, alors que les habitudes de consommation changent (filière BIO, exigence de traçabilité, demande de circuits courts, e-commerce) et que le modèle économique de la grande distribution se modifie.

Le réseau des MIN dit du « Delta du Rhône » peut jouer un rôle dans cette recomposition. Il a l'avantage d'être localisé dans une zone logistique aux flux agroalimentaires multiples, qu'ils soient internationaux (« Fresh Food Corridor » depuis Fos), inter ou infra régionaux, jusqu'à ceux du dernier kilomètre. Il s'agit pour nos marchés de mieux s'insérer dans les grands flux internationaux, de relier les producteurs aux consommateurs et de développer des pôles d'excellence en lien avec les projets alimentaires territoriaux.

## UNE VASTE PLAINE AGRICOLE, DES PRODUCTIONS D'EXCELLENCE





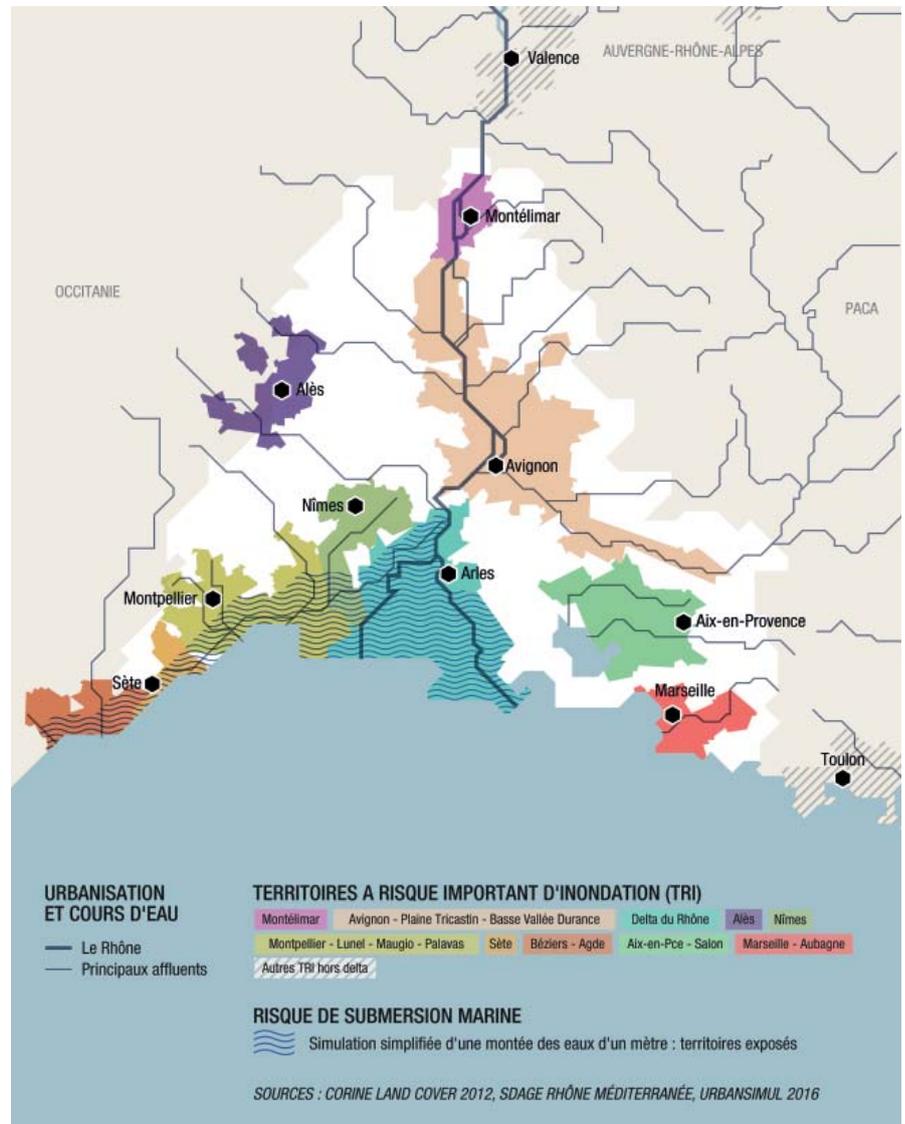
## UNE VULNÉRABILITÉ EN PARTAGE FACE À LA MONTÉE DES EAUX

Les territoires du delta rhodanien ont en commun la vulnérabilité face au risque inondation. Sous un climat méditerranéen, ce territoire structuré par le Rhône, connu pour ses crues lentes mais dévastatrices qu'alimentent de nombreux cours d'eau au régime torrentiel, les « caprices » des eaux ont façonné les paysages et les cultures.

Ayant développé un « génie » hydraulique dans ses aménagements (canalisation, digues, surélévation des immeubles...), l'homme a pu vivre en intelligence avec l'eau. L'urbanisation récente et les bouleversements climatiques ont bousculé cette sagesse millénaire et font aujourd'hui de la gestion des inondations et de la montée des eaux des enjeux préoccupants pour le territoire. Ainsi en témoignent les vastes emprises des territoires à risque important d'inondation dans le delta de la carte ci-contre. Les perspectives d'évolution du trait de côte d'ici la fin du siècle sont tout aussi préoccupantes : le scénario d'une hausse d'un mètre du niveau de la mer toucherait directement près de 10% du territoire, à commencer par la Camargue.

Dans ce contexte, le SDAGE Rhône Méditerranée Corse rappelle opportunément que face à l'enjeu de mise en sécurité des populations, le premier levier tient à la solidarité à l'échelle du bassin versant. Agir en amont des centres urbains en préservant les champs d'expansion des crues, ralentissant le débit d'écoulement des eaux ou la limitation du ruisselle-

## LE DELTA DU RHÔNE MENACÉ PAR LA MONTÉE DES EAUX



ment. L'activité agricole, le maintien et la restauration des milieux humides et aquatiques jouent un rôle essentiel dans le maintien de zones inondables, limitant le risque de pertes humaines.

# QUELLE GOUVERNANCE POUR QUEL(S) PROJET(S) EN COMMUN ?

Si le grand delta du Rhône est demeuré un espace carrefour – et donc un espace de convoitises – il souffre encore du fait de ne pas exister dans nos représentations collectives. Aux franges de 3 régions bien qu'au cœur des grands réseaux européens, il reste très morcelé avec 45 intercommunalités (13 d'entre elles comptent moins de 10 communes). Le premier enjeu pour lui est donc d'identifier comment prendre place dans les représentations des grands systèmes urbains et territoriaux.

## Initier des coopérations souples de projets

L'organisation territoriale ayant été largement recomposée ces dernières années, le sens de l'histoire n'est pas à la création de nouvelles strates administratives. Au vu de son fonctionnement en réseau, il a intérêt au développement de coopérations territoriales par-delà les frontières administratives (départements, régions, intercommunalités...). C'est par la mise en place d'alliances inédites qu'il pourra trouver de nouveaux leviers de développement, s'inscrire dans une alliance nationale des ports et

des corridors, tout en offrant des services (transports, équipements) mieux adaptés aux périmètres vécus par les habitants de ce territoire. C'est à la fois un territoire d'envergure européenne (une position qui ne peut se consolider qu'au travers de coopérations à cette échelle) et un territoire de vie.

Ces réalités appellent des réponses communes et des coopérations intelligentes, naturellement autour du développement économique, de la logistique, du tourisme et de la culture. Initier des coopérations souples de projets, dans l'esprit de la démarche entreprise en octobre 2017 par les élus d'une trentaine d'intercommunalités du « triangle d'or » (Avignon, Nîmes, Arles), apparaît souhaitable. Ces derniers ont créé une association (en attendant de trouver le statut le plus adapté) pour porter des réalisations communes, affichant leur souhait de ne pas se voir réduits à n'être que les « marges » d'Occitanie ou de Paca.

Le temps est bien au besoin d'organisation et de valorisation des richesses du delta. Lui donner la visibilité et la lisibilité nécessaires permettra de le faire émerger puis exister comme un ensemble cohérent, le « pendant sud » du grand système lyonnais, en aval du Rhône.

## POUR EN SAVOIR PLUS

### PUBLICATIONS

- ▶ **Le delta rhodanien : un espace partagé, un territoire à construire,** AURAV – juin 2017
- ▶ **Dynamiques d'Occitanie : regards croisés des agences d'urbanisme –** AURCA - AUA/T - A'U – juin 2017
- ▶ **Révéler le potentiel des agglomérations moyennes,** Dossiers FNAU – Octobre 2017
- ▶ **Améliorer les échanges transeuropéens au bénéfice des territoires,** présentation Agam à la 38<sup>e</sup> Rencontre nationale des agences d'urbanisme à Strasbourg – novembre 2017
- ▶ **La Vallée de la Seine XXL, quel positionnement à l'échelle mondiale, européenne et inter-régionale,** coopération des agences d'urbanisme APUR, AUCAME, AURBSE, AURH, IAU IDF – novembre 2017

### SITES WEB

- ▶ **Agence de l'Eau Méditerranée Rhône Corse**  
<http://www.eaurmc.fr>
- ▶ **Démarche Vallée de la Seine**  
<http://www.vdseine.fr>

**agam**  
AGENCE D'URBANISME DE  
L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

Louvre & Paix - La Canebière

CS 41858 - 13221 Marseille cedex 01

☎ 04 88 91 92 90 ☎ 04 88 91 92 65 ✉ [agam@agam.org](mailto:agam@agam.org)

Toutes nos ressources @ portée de clic sur [www.agam.org](http://www.agam.org)

Pour recevoir nos publications dès leur sortie, inscrivez-vous à notre newsletter

Directeur de la publication : Christian Brunner

Rédaction : Nathalie Bruant-Sérac, Simon De Bergh, Isabelle Collet-Reymond

Conception / Réalisation : Pôle graphique Agam

Marseille - Janvier 2018 - Numéro ISSN : 2266-6257