



étude

Projet métropolitain

Démarche pilotée par l'Etat

Contribution de l'agAM
16 novembre 2012

Projet métropolitain

Démarche pilotée par l'Etat

Contribution de l'agAM novembre 2012

Introductionpage 5

Nécessité d'un nouveau "logiciel" de développement territorial et urbain à l'échelle métropolitainepage 7

Démarches métropolitaines conduites entre 2004 et 2012 page 11

Démarche de coopération métropolitainepage 16

DémarcheTOP 20 L'Archipel Métropolitainpage 18

InterScot.....page 20

Contribution des Conseils de Développement au projet métropolitainpage 22

Charte Ville-Port.....page 24

Fiches correspondant aux thèmes listés par le pilote de la démarche page 27

Fiche 1 : Reconnecter les projets de rénovation avec les politiques

sociales dans les quartiers prioritairespage 29

Fiche 2 : Accélérer l'achèvement du programme ANRUpage 30

Fiche 3 : Accélérer le lien entre intégration et éducationpage 31

Fiche 4 : Engager un programme de rénovation urbaine exceptionnel

sur des quartiers et copropriétés en voie de marginalisation urbaine.....page 33

Fiche 5 : Développer une gestion stratégique des grands pôles commerciaux.....page 34

Fiche 6 : Penser une Eco-Métropole préservant les atouts naturels du territoirepage 36

Thème 1 : qualité de l'air et énergiepage 36

Thème 2 : continuité et corridors écologiquespage 38

Thème 3 : qualité des eaux et milieux littoraux.....page 40

Thème 4 : agriculturepage 42

Thème 5 : risques naturels et technologiques majeurspage 44

Fiche 7 : renforcer significativement la lutte contre le logement insalubre.....	page 45
Fiche 8 : Engager un vaste plan de répartition des logements sociaux sur l'ensemble de l'espace métropolitain	page 46
Fiche 9 : Développer les internats dans et hors Marseille	page 48
Fiche 14 : Accélérer la mutation du GPM.....	page 49
Fiche 15 : Lancer une OIN dans le centre ville de Marseille	page 50
Fiche 16 : Repenser un système de transports intégré	page 54
Fiche 16 (1) : Un réseau routier unifié et intégré aux politiques de mobilité durable.....	page 54
Fiche 16 (2) : 150 km de transports urbains lourds, les moteurs du développement futur	page 55
Fiche 16 (3) : Organiser 6 métro-corridors multimodaux, une alternative à l'auto-dépendance	page 57
Fiche 19 : Culture : une vision métropolitaine	page 59
Fiches complémentaires proposées par l'agAM	page 61
- Rendre spatialement plus visibles et lisibles les spécialisations et domaines d'excellence de la métropole, en particulier en offrant aux entreprises des espaces adaptés à leurs besoins	page 63
- Appuyer son développement économique sur ses atouts pour rayonner	page 66
- Former, accueillir et retenir les talents pour un meilleur développement économique	page 69
- Une stratégie foncière pour favoriser le développement de l'espace métropolitain...	page 73

Introduction

L'agAM est associée au processus initié par l'Etat et piloté par Laurent THERY, Préfet délégué au projet métropolitain, à travers sa participation à plusieurs groupes d'experts.

Elle a par ailleurs souhaité produire un document de synthèse composé des fiches correspondant aux thèmes prédéfinis par le pilote de la démarche, mais également un certain nombre d'autres fiches complémentaire. Ce document souligne par ailleurs la nécessité d'une vision transversale et systémique du développement territorial et urbain de la métropole et il met en lumière les principaux enseignements qu'il est possible de tirer des démarches récentes sur la question métropolitaine auxquelles l'agAM a contribué.

Dans la logique des orientations proposées par Monsieur le Préfet THERY, l'agAM intervient à ce stade de la démarche en qualité d'EXPERT TECHNIQUE. Elle s'en tient à ce positionnement et elle ne saurait alors, ni dans ses prises de parole, ni dans ses contributions, engager les partenaires qui composent ses instances partenariales et qui seront appelés à s'exprimer, à l'initiative de l'Etat, dans la phase de concertation.

NECESSITE D'UN NOUVEAU « LOGICIEL » DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL ET URBAIN A L'ECHELLE METROPOLITAINE

UNE APPROCHE GLOBALE ET SYSTEMIQUE INDISPENSABLE

La réflexion de l'agAM sur la question métropolitaine n'est certes pas nouvelle mais elle s'est notablement intensifiée à partir des années 2000.

L'agAM a été ainsi force de proposition dans un certain nombre de travaux :

- l'Atlas des métropolitains (3 volets),
- le travail réalisé pour l'UE : « Territoire en devenir - Quelles perspectives pour l'Aire Métropolitaine Marseillaise ? » (2003)
- la démarche « projet d'agglomération » et notamment la mise au point du chapeau commun des différents projets d'agglomération locaux,
- la contribution de l'agAM à la démarche de coopération métropolitaine 2004/2008,
- le travail partagé avec le rectorat et le monde universitaire pour l'élaboration de schémas directeurs universitaires qui ont directement inspiré le plan campus et qui, sans nul doute, ont joué un rôle dans la fusion des universités intervenue début 2012,
- l'appui à la candidature puis au projet MP 2013,
- et plus récemment la démarche interscot, la participation de l'agAM aux travaux des conseils de

développement comme à ceux du TOP 20 et de la charte ville port.

La dimension pédagogique de ces travaux a été permanente et l'exposition que l'agAM organise à partir du 24 novembre en constitue en quelque sorte un point d'orgue.

Dans toutes ces démarches, l'agAM n'a eu de cesse de mettre en avant **le caractère systémique de la réflexion et la nécessaire transversalité des approches et des réponses à apporter.**

(cf. 2^{ème} chapitre consacré à la présentation de certaines démarches).

Par définition, une approche de type « aménagement du territoire et développement urbain » ne peut être que systémique car au delà des réponses spécifiques et catégorielles, c'est bien l'articulation, les liens opérés entre elles qui, d'une part donnent un sens à l'action publique et d'autre part apportent efficacité et valeur ajoutée.

La métropole est caractérisée par l'intensité des échanges qui s'opèrent dans un territoire entre les pôles urbains qui le composent et dans un dispositif multipolaire, comme celui de la métropole

marseillaise, par une répartition des fonctions entre plusieurs composantes territoriales.

Quelles sont les grandes composantes de cette transversalité nécessaire ?

La cohérence urbanisme transport :

Elle est indispensable car pendant de très longues années, c'est le mode routier qui a été désigné pour accompagner le développement urbain sur tout le territoire et en particulier hors des centres denses.

Le relief, cinquante ans d'urbanisation insuffisamment régulée ont produit une morphologie et une armature urbaines qui à 90 % resteront les mêmes dans les vingt prochaines années. Il convient donc de bien maîtriser les 10 % restant et de reprendre une partie des 90 %.

La cohérence urbanisme transport apparaît ainsi comme la seule voie possible pour poursuivre le développement (sans artificialisation supplémentaire importante) en le stimulant dans les espaces urbains déjà desservis par des transports lourds (ferroviaire mais pas uniquement car le transport routier apporte aussi une contribution positive) et en décrétant une intensification urbaine autour des gares, des pôles d'échanges, des stations, le long des axes de transport urbains.

Le recours à la démarche des contrats d'axe peut apporter une réponse intéressante.

Les espaces libres interstitiels, clef de voute du dispositif :

La singularité du relief, les protections réglementaires érigées, les spécificités physiques ont eu pour effet (en partie seulement) de contenir et de circonscrire les logiques de développement dont on mesure aujourd'hui les conséquences en terme de généralisation de l'étalement urbain résidentiel et économique.

Le couple géographie physique/urbanisation a ainsi produit (malgré l'absence d'une régulation normée) du « vide » à forte valeur paysagère, identitaire, écologique et économique (pour certains espaces agricoles).

Cette dimension est rarement évoquée mais elle représente une chance importante pour un développement équilibré qui satisferait à la fois les nécessités du développement urbain et économique (fondé sur de nouveaux paradigmes) et celles du maintien d'espaces naturels et exploités (corridors écologiques, espaces agricoles, forestiers, grands espaces naturels) qui structurent le territoire, contribuent à la restauration de la diversité, créent de la valeur économique et offrent aux habitants des lieux de respiration, de détente.

Concevoir différemment le couple logement/économie :

Il a été longtemps limité à la dimension filière du bâtiment, « quand le bâtiment va, tout va ». Elle reste encore très pertinente mais elle ne résume pas à elle seule l'intégralité de la problématique même si l'énorme chantier de la réhabilitation du parc ancien et de son adaptation aux exigences environnementales et énergétiques est un puissant gisement d'emploi et un levier pour l'évolution des métiers.

Cette articulation logement/économie interroge aujourd'hui d'autres enjeux :

→ l'attractivité économique d'un territoire et son potentiel de développement sont en partie conditionnés par la capacité à offrir une palette de produits logements dans leur forme, leur statut, leur niveau de prix ou de loyer. La question de l'accès au logement pour les jeunes actifs, les étudiants est essentielle. Dans l'attractivité résidentielle, la qualité des produits logements est souvent déterminante pour les salariés (pour choisir de s'installer et de rester) et de plus en plus pour le chef d'entreprise qui cherche une implantation.

→ l'enjeu de l'insertion : il est déterminant car le logement est une composante essentielle dans le parcours d'insertion ou de réinsertion. Dans un certain nombre de territoires très tendus, l'emploi ne suffit pas à garantir l'accès à un logement mais globalement encore il reste un sésame essentiel.

L'enjeu de nouvelles formes urbaines (y compris économiques) :

Dans l'ouvrage « densité, formes urbaines » produit en 2005, actualisé en 2009, dans l'exposition « Marseille, de la ville à la métropole, un demi-siècle d'histoire urbaine », dans la revue « Marseille » (qui sortira en décembre), l'agAM souligne avec force la question des formes urbaines et la nécessité d'opérer un virage courageux dans la perception que s'en font encore aujourd'hui non seulement les habitants, les usagers mais aussi la plupart des professionnels de l'aménagement et les élus.

Beaucoup de choses ont ainsi été dites sur la question du renouvellement urbain, de l'intensification urbaine, tant dans le domaine résidentiel (les lignes commencent à bouger) que dans le domaine de l'économie.

Les choses bougent notamment en milieu urbain dense (Euroméditerranée, Marseille Grand Est et la plupart des opérations sur Marseille). Le rôle des documents d'urbanisme reste essentiel dans les orientations (voire des exigences par exemple en nombre minimal de logements par hectare en fonction des tissus) qu'ils peuvent donner en la matière.

La réflexion est en revanche plus balbutiante en matière économique. Et pourtant elle est tout autant indispensable :

→ **dans les secteurs d'activités existants** (le plus souvent en péri urbain) où la question du rendement et de l'optimisation foncières, de la requalification, du lien avec les transports exigent des réponses ambitieuses. Ces espaces ont été pensés il y a de cela

près de 30 à 40 ans, à une époque où personne, ni même les urbanistes, ne réfléchissait à ces questions. Le TOP 20 en fait d'ailleurs un des thèmes prioritaires qui doit, selon nous, concerner toutes les zones du territoire métropolitain,

→ **dans l'urbain**, et notamment à Marseille, où de nouvelles formes économiques doivent être imaginées pour mieux prendre en compte l'enjeu de la création d'emplois, tertiaires bien entendu (mais ce type d'emploi ne pose pas ou peu de questions d'insertion urbaine), mais aussi productifs qui eux nécessitent des réponses adaptées en terme architectural, composition urbaine, logistiques,...

L'agAM a produit un certain nombre d'analyses et formulé des propositions dont certaines ont pu être intégrées dans le PLU de Marseille mais cette nouvelle exigence stratégique requiert une mobilisation générale et rapide de tous les acteurs.

Le rôle pivot du foncier :

C'est la matière première de l'urbanisme. C'est son ADN et le régulateur des processus d'aménagement urbain.

Longtemps abondant et relativement bon marché en périphérie des espaces urbains, il a largement été exploité par des logiques d'acteurs professionnels et privés.

Tout un pan de cette thématique interpelle l'Etat notamment sur la fiscalité. La réponse n'est certes pas la même dans ses modalités et dans son coût entre l'intervention foncière périurbaine et celle du renouvellement urbain (son coût incomparablement plus élevé est un frein à sa généralisation) mais elle est dans les deux cas indispensable notamment dans la logique d'intensification urbaine et de forte limite à l'artificialisation.

Le nouveau logiciel de développement territorial et urbain à l'échelle métropolitaine ne consiste pas à écrire sur une feuille blanche. Il ne s'agit pas de jouer

les « démiurges » urbains et encore moins de flatter les utopies urbaines.

Une nouvelle génération de documents d'urbanisme avec de nouveaux contenus est née avec la loi SRU largement renforcée par la loi Grenelle 2 de Juillet 2010 –mais la notice d'utilisation manque encore- et elle peut se déployer sur des échelles différentes.

Trois actions complémentaires sont pourtant nécessaires :

→ mettre en mouvement une logique d'urbanisme de projet, c'est-à-dire un processus qui associe dans la même temporalité les réflexions amont et la vérification de leur faisabilité, y compris en intégrant une dimension financière,

→ dispenser une culture urbaine, favoriser la connaissance partagée par tous les acteurs urbains (outils, ateliers urbains, ingénierie, pédagogie),

→ trouver les bonnes modalités de prise en compte de la parole de l'habitant et l'associer au processus.

Ces deux derniers paramètres sont déterminants pour ne pas être à nouveau confrontés aux rigidités des documents d'urbanisme des années 60, chantres de la « planification révélée » et du « déterminisme urbain ». L'agAM, acteur de l'animation territoriale, se tient à la disposition des partenaires de la démarche.

L'ENJEU DE LA CONNAISSANCE PARTAGÉE : DES OBSERVATOIRES POUR CONNAÎTRE, POUR COMPRENDRE, POUR AGIR

L'observation permanente des phénomènes urbains constitue l'une des missions principales des agences d'urbanisme. Elle permet au travers du recueil de données spatiales, socio-économiques, d'appréhender, dans une logique dynamique et évolutive, les territoires et leur fonctionnement. Aujourd'hui, à l'échelle métropolitaine, la connaissance fine varie sur les territoires selon la présence ou non d'outils d'ingénierie de type agence d'urbanisme.

L'accélération des processus de métropolisation et des mutations qu'il génère exige la transformation des modes d'appréhension et de compréhension des territoires à la bonne échelle territoriale, c'est-à-dire celle où, concrètement, ces changements et évolutions opèrent.

La mise en place d'une démarche généralisée d'observation à l'échelle métropolitaine pourra utilement s'appuyer sur l'expertise et l'expérience capitalisées par les agences d'urbanisme.

Projet métropolitain

Démarche pilotée par l'Etat

Contribution de l'agAM novembre 2012

**DEMARCHES
METROPOLITAINES
CONDUITES ENTRE 2004 ET
2012**

DEMARCHES METROPOLITAINES CONDUITES ENTRE 2004 ET 2012

Depuis 2004, plusieurs démarches ont été menées à l'échelle métropolitaine, témoignant, malgré les difficultés, d'une certaine conscience des acteurs de la métropole de la nécessité d'avancer sur un projet à cette échelle :

- Démarche de coopération métropolitaine de 2004 à 2007
- Démarche TOP 20 d'archipel métropolitain en 2010
- InterSCOT de 2010 à 2012
- Contribution des conseils de développement au projet métropolitain de février 2012
- Charte Ville-Port en 2012

Des jalons sont été posés, aboutissant parfois à des avancées significatives (université, Capitale Européenne de la culture) ou plus « timides » (Syndicat mixte des transports, « balbutiements » du projet de pôle métropolitain).

L'agAM a largement contribué à ces démarches et présente d'une part une synthèse des principaux enseignements qui peuvent être tirés de ces travaux et, d'autre part, des fiches par démarche.

I/ SYNTHÈSE DES TRAVAUX

En plus du matériau fourni par ces démarches au niveau des diagnostics et des projets « d'échelle métropolitaine » proposés, plusieurs enseignements peuvent être tirés dans la perspective d'un projet métropolitain :

→ **La priorité donnée à la problématique des déplacements**, notamment le développement des TCSP interurbains. Les différentes démarches reprennent toutes -à quelques ajustements près- le schéma des travaux de coopération métropolitaine qui comprend 6 métro-corridors multimodaux, s'articulant autour de pôles d'échanges performants, qui assurent également l'interface avec les réseaux urbains de TCSP.

La nécessaire harmonisation et simplification des services au passager est également mise en avant de façon récurrente.

→ **L'importance d'une stratégie de développement économique métropolitaine**, pour palier aux concurrences entre EPCI et accroître le rayonnement international, est le second thème repris par l'ensemble des démarches, qui convergent vers la nécessité de concentrer les efforts sur les économies de la connaissance et productives, en favorisant les synergies entre elles.

L'ancrage territorial de cette stratégie est largement développé dans les travaux du TOP 20, qui préconisent une amélioration de la lisibilité des sites technopolitains/pôles de compétitivité. Ces propositions sont reprises dans les travaux des conseils de développement.

L'enjeu de la formation est cité, mais les documents des différentes démarches reconnaissent souvent ne pas lui avoir conféré l'importance qu'il revêt à l'échelle de la métropole.

La nécessité d'une meilleure coordination des acteurs du tourisme est soulignée par les travaux du

TOP 20 qui proposent un « guichet unique » à l'échelle métropolitaine, notamment pour le tourisme d'affaire et évènementiel.

→ **La culture** : la coopération métropolitaine ayant servi d'incubateur à Marseille Provence 2013, les démarches suivantes ont certainement considéré comme un acquis les enjeux culturels de la métropole car c'est une thématique peu développée dans les travaux. Le TOP 20 souligne néanmoins la nécessité d'une capitalisation de MP 2013 pour l'avenir, à l'image de la pérennisation de Lille 2004 en Lille 3000.

→ **L'enseignement supérieur et la recherche** : largement élaborés dans un contexte de mise en place de l'université unique, les documents sont peu disserts sur les questions **de l'enseignement supérieur et de la recherche en général**, et seuls les travaux de coopération métropolitaine pointent la question de l'attractivité globale du territoire pour les étudiants (logement / transport / restauration / loisirs).

→ **L'enjeu (majeur) du Port** : Les travaux de la coopération métropolitaine et du TOP 20 font état de la nécessité d'un renouveau des activités sur les bassins Ouest (Fos) et Est (Marseille), qui dépendent largement de l'amélioration des liens du port avec son interland (espaces d'activités productives, plateformes logistique et développement/adaptation des infrastructures de transport).

Ces démarches ne préfigurent cependant pas les avancées remarquables de la charte ville-port, qui conduisent à une affirmation forte et partagée de l'importance du développement du port à l'échelle métropolitaine et pour les bassins Est des synergies à développer entre la ville et le Port.

→ **L'habitat** : Préoccupation pourtant prioritaire des habitants avec l'emploi et les transports, les démarches métropolitaines ont très peu développé

cette problématique, certainement considérée comme une prérogative des EPCI.

Les travaux du TOP 20 proposent la requalification de 12 000 logements par an, comme un levier de développement de la « green économie ». Mais sur les enjeux de production de logements supplémentaires (estimé à au moins 12 000 par an par les différents PLH de la métropole) et de diversification du parc de logement (logement social notamment), les démarches sont muettes.

→ **L'INTERSOT** : les travaux du TOP 20 développent largement l'impératif d'un véritable interSCOT à l'échelle métropolitaine, garant des grands équilibres entre espaces agricoles, naturels, et urbains. La démarche INTERSCOT elle-même, initiée par l'Etat sans « obligation de résultat » pour les EPCI, a consisté en un simple échange d'informations entre les participants.

→ **La gouvernance métropolitaine** : C'est le sujet sensible que les démarches ne peuvent pas éluder. La démarche de coopération métropolitaine avait mis en place une conférence des Présidents des EPCI, qui a cessé de fonctionner à l'approche des élections municipales. Le TOP 20 préconise une gestion pragmatique par projet. Les conseils de développement, dont la contribution s'inscrivait dans la perspective d'un pôle métropolitain, se sont risqués à une proposition complète d'organigramme métropolitain, tout en laissant ouverte la question de la représentation des EPCI au sein du pôle, en indiquant simplement que le mode de représentation ne devrait pas se faire au détriment des EPCI les plus peuplés, ni des moins peuplés... !

→ **La Charte Ville-Port** comprend son propre mode de gouvernance, qui émane du conseil de surveillance du Port.

II / LES FICHES PAR DEMARCHE

Les fiches par démarche présentent :

- Le contexte de la démarche :
 - Initiative, date des travaux
 - Objectif et nature des travaux
 - Gouvernance : modalités de déroulement, acteurs impliqués
- Les résultats :
 - Enjeux, objectifs et actions identifiées

- Le cas échéant, dispositif prévu de mise en œuvre des projets

- L'état d'avancement
 - Les acquis de la démarche
 - Les suites données au projet

Ces fiches sont volontairement rédigées dans un style synthétique, renvoyant aux études et notes produites par ces démarches.

DEMARCHE DE COOPERATION METROPOLITAINE

1/CONTEXTE

Date/Initiative démarche

- Candidature commune de MPM et CPA à l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR en 2004 ralliée par PAE, l'Agglopolo et Arles Crau Montagnette.
- Un protocole d'accord d'octobre 2005 fixe les modalités de coopération.
- Travaux développés entre 2004 et 2008.

Objectifs/Nature des travaux

Améliorer l'efficacité du fonctionnement métropolitain en coordonnant les politiques des EPCI.

Thèmes retenus :

- Déplacements
- Enseignement supérieur recherche
- Economie
- Cadre de vie

Gouvernance

- Conférence des présidents
- Comité de pilotage (28 élus communautaires)
- Comité technique: techniciens des EPCI et agences d'urbanisme
- Groupes de travail thématiques ouverts aux partenaires de la démarche: Etat, Région, Département

2/RESULTATS

Enjeux métropolitains identifiés - Actions prévues par thème

Deplacements :

Grande accessibilité :

- Raccorder l'aire métropolitaine aux corridors européens de marchandises et favoriser le report modal de la route vers le fer et l'eau (plates-formes)
- Favoriser l'accessibilité voyageurs avec la réalisation de la LGV PACA

Accessibilité métropolitaine

- Construire un réseau de transports intégré autour de 6 corridors train/car
- Améliorer l'offre de service

Enseignement supérieur recherche :

Valoriser l'important potentiel ESR :

- Etendre le PRES aux établissements hors université pour améliorer la lisibilité de l'ESR
- Créer des quartiers étudiants dans les centres
- Favoriser les réseaux d'établissements
- Mettre en place un « panier de services » (logement, restauration, transport, culture et sport) et un guichet unique
- Renforcer les liens entre université et économie locale

Proposition d'un schéma de cohérence métropolitaine des pôles ESR

Economie :

- Faire de l'innovation technologique un moteur essentiel du développement économique local
- S'imposer comme une place majeure du commerce international
- Conforter la vocation touristique internationale

Axes d'intervention prioritaires :

- Étudier l'opportunité et la faisabilité d'un pôle de compétitivité sur la logistique
- Mutualiser les compétences et les actions des EPCI pour promouvoir le tourisme

Culture :

Associer les EPCI au projet « capitale européenne de la culture 2013 »

3/ ENSEIGNEMENTS ET ETAT D'AVANCEMENT DE LA DEMARCHE

Principaux acquis

- Connaissance partagée des territoires (fiches par EPCI, cartes de l'armature urbaine et de l'armature économique métropolitaine)
- Identification de pistes d'interventions métropolitaines prioritaires

- Développement d'une première culture du « faire ensemble » dans un cercle technico-politique élargi
- Première version du projet métropolitain (février 2007)

Suites de la démarche

C'est au plan universitaire et culturel que les jalons posés par cette démarche de coopération ont le plus essaimé :

- Travaux du plan campus et dans une certaine mesure contribution au processus de fusion des Universités
- Démarche Capitale européenne de la culture 2013

DEMARCHE TOP 20 L'ARCHIPEL METROPOLITAIN

1/CONTEXTE

Date/Initiative démarche

- Initiative en 2010 du club Top 20 avec l'appui de la CCIMP, de la CCI d'Arles et de l'UPE 13
- Volonté des forces économiques de participer aux côtés des collectivités à la conduite et à la réalisation des projets

Objectifs/Nature des travaux

- Elaboration d'une stratégie métropolitaine apte à porter les ambitions du Top 20
- 4 orientations et 28 projets

Gouvernance

- Pilotage Top 20
- Large concertation des acteurs politiques, techniques et économiques du territoire sous forme d'entretiens et groupes de travail
- Animation et rapport final d'Y Cousquer et JB de Cérou, consultants

2/RESULTATS

La stratégie

Les quatre orientations :

- Organiser le fonctionnement harmonieux de l'archipel métropolitain
- Cultiver et diffuser notre modèle de société (appartenance et culture)
- Retrouver notre rang en économie – 4 enjeux prioritaires :
 - L'impératif de l'économie de la connaissance
 - La productivité globale qui passe par l'emploi pour tous dans la logistique, le tourisme, l'environnement, l'économie de la santé et du bien-être

- L'enjeu climat-énergie, une chance à saisir
- La formation professionnelle à tous âges, clef de l'avenir

- Réveiller l'appel du grand large en Méditerranée et au-delà (rayonnement international)

Les principaux projets (28 dans la stratégie)

Archipel métropolitain :

- l'amélioration de l'organisation des TC pour une mobilité métropolitaine
- le positionnement dans le top 5 français de l'université
- la mise aux normes des logements anciens (objectif de 12 000 par an)
- la réussite d'Euroméditerranée 1 et 2
- la requalification et l'animation du cœur historique de Marseille
- un projet fédérateur pour l'Etang de Berre (enjeux écologiques, industriels, touristiques et urbains, à la hauteur d'une ambition métropolitaine)

Appartenance et culture :

- De Marseille Provence 2013 à Marseille Provence 2031 (pérennisation d'un rendez-vous culturel à l'image de la poursuite de Lille 2004 en Lille 3000)
- La valorisation des diversités au travers d'événements comme une fête des communautés et de projets comme une « maison de la sagesse »¹

¹ lieux de controverse philosophique et religieuse qui ont vu le jour sous la splendide civilisation de Bagdad de l'an mille

Economie et emploi

- Le renforcement des pôles d'excellence du territoire, technopoles et université, décisifs pour attirer des talents du monde entier et nourrir la croissance du territoire
- Le confortement de la logistique portuaire
- Le projet de Vasco de valorisation et stockage du CO2 des émissions industrielles de Fos
- Le développement du tourisme d'affaire et d'événements en se dotant notamment d'un opérateur dédié
- Le développement de la green-économie en particulier pour la mise aux normes des logements anciens

Rayonnement international

- Organisation d'une diplomatie « pro-active » pour la métropole
- Renforcement du positionnement de la métropole sur le business euro-méditerranéen

Proposition d'organisation pour la mise en œuvre de la stratégie :

- équipe technique spécifique à chaque projet
- instance de pilotage général de 10 à 15 membres politiques et économiques

3/ ENSEIGNEMENTS ET ETAT D'AVANCEMENT DE LA DEMARCHE

Principaux acquis

Affirmation de la notion **d'archipel métropolitain**, qui souligne l'identité propre de chacun des territoires de la métropole

Appropriation par les acteurs économiques des thèmes métropolitains d'un développement spatial durable (diagnostic sur ces thèmes dans le rapport final de la démarche) :

- Centralités métropolitaines
- Transports en commun et infrastructures
- L'environnement et le couple Energie-Climat, contrainte et chance pour la métropole

Suites de la démarche

- L'université unique
- Atelier de territoire sur l'Etang de Berre (pilotage Etat) lancé en octobre 2012
- Etude de préfaisabilité technique du projet Vasco en cours (labellisée par le pôle risques en 2010)

INTERSCOT

1/CONTEXTE

Date/Initiative démarche

- Initiative Etat - S'inscrit dans la continuité des travaux menés dans le cadre de la DTA et de l'appel à coopération métropolitaine de la DATAR
- Travaux conduits entre mai 2010 et juin 2012

Objectifs/Nature des travaux

- Pas de caractère prescriptif
- Objectif de prise en compte des phénomènes qui dépassent l'organisation institutionnelle (pratiques de vie des habitants, continuités écologiques,...)
- Thèmes abordés: démographie, migrations résidentielles et alternantes, agriculture, mobilités, économie, aménagement commercial, continuités écologiques, habitat.

Gouvernance

- Pilotage de la démarche par la DDTM
- Animation par la DDTM avec l'appui des agences. Entretiens avec les techniciens des SCOT par thématique
- Groupe de travail avec les EPCI et Syndicats maître d'ouvrage des SCOT, CCIMP et CCI d'Arles, Chambre d'agriculture et Chambre des métiers, Conseil Général et Conseil Régional, l'INSEE et les services de l'Etat

2/RESULTATS

Enjeux InterSCOT identifiés par thème :

Démographie :

- La « quête du bon niveau de croissance » : entre nécessité de croître et volonté de limiter cette croissance, qui génère des charges supplémentaires ; sentiment général de déficit méthodologique sur ces questions.
- L'identification des leviers pertinents d'une croissance harmonieuse: adéquation avec les capacités d'accueil du territoire et cohérence des politiques d'habitat, de développement économique et urbain

Migrations résidentielles et alternantes :

- L'articulation des politiques d'emplois et d'habitat des SCOT à l'échelle métropolitaine
- La recherche d'alternatives à un modèle de développement urbain basé sur le « tout voiture »
- Quel avenir pour les ménages périurbains captifs de la voiture ?

Agriculture :

- Maintenir la SAU
- Lutter contre le mitage des espaces agricoles
- Faire connaître les outils de pérennisation de la vocation agricole des espaces (ZAP et PAEN)

Mobilités :

- Développement d'un système de transports collectifs performants, seule alternative crédible à la voiture

- La recherche de cohérence entre les politiques des transports et d'aménagement apparaît prioritaire
- L'amélioration sans attendre de la gouvernance en matière de transports

Economie :

- Renforcer la compétitivité de l'espace métropolitain et l'attractivité des territoires
- Prendre en compte dans les SCOT les activités et emplois du tissu urbain constitué (70% des emplois en dehors des zones d'activités)

Aménagement commercial :

- Emergence de forts enjeux urbains sur l'aménagement des zones activités (paysage, desserte)
- Interrogations sur l'évolution du modèle d'aménagement commercial extensif au regard des nouvelles formes de consommation
- Importance des projets commerciaux recensés à l'échelle métropolitaine qui comportent un risque de déséquilibre de l'ensemble de l'offre métropolitaine

Continuité écologiques

- Harmonisation des projets des SCOT de protection des espaces agricoles et naturels, et des continuités écologiques

- Secteurs d'enjeu forts identifiés sur les espaces de frange : entre Aix et Marseille et au Nord-Ouest de Salon

Habitat :

- Construire des logements supplémentaires (12 000 prévus par les PLH à l'échelle métropolitaine)
- Diversifier l'offre
- Assurer les parcours résidentiels

3/ ENSEIGNEMENTS ET ETAT D'AVANCEMENT DE LA DEMARCHE

Principaux acquis

- Connaissance partagée des territoires, développement d'une « culture métropolitaine » (rapport d'activité de 2011 présentant des fiches thématiques)
- Début d'exercice de recollement des SCOT mettant en évidence les convergences et écarts entre les SCOT, notamment sur les zones d'interface.

Suites de la démarche

Démarche suspendue en octobre 2012 par l'Etat en l'attente des travaux sur la métropole et le projet métropolitain

CONTRIBUTION DES CONSEILS DE DEVELOPPEMENT AU PROJET METROPOLITAIN

1/CONTEXTE

Date/Initiative démarche

- Initiative de janvier 2012 des conseils de développement MPM CPA PAE et Ouest Etang de Berre dans la perspective de mise en place d'un pôle métropolitain
- Document produit à l'occasion du 2nd forum des conseils de développement consacré au projet métropolitain

Objectifs/Nature des travaux

Proposition des grandes lignes du Projet métropolitain, des conditions préalables à son élaboration

Gouvernance

- Elaboration pilotée par les Présidents des conseils de Développement
- Travaux par groupe de travail thématiques – Appui des agences d'urbanisme à ces groupes

2/ RESULTATS

Identification de conditions préalables à l'élaboration du projet métropolitain

- Doit s'appuyer sur un projet de territoire métropolitain
- Priorité de projets définis par l'intérêt métropolitain (Proposition d'une grille de critères)

Proposition des grandes lignes du projet métropolitain par thème

Déplacements :

- Se fixer un objectif de 25% de la part des TC sur les principaux axes métropolitains
- Condition : avancer sur le Syndicat mixte des transports (passer des études à la mise en œuvre)
- Structurer un réseau-armature à partir des métro-corridors de desserte des centralités métropolitaines:
 - Développement/réorganisation des pôles d'échange ²
 - Création, rénovation ou modernisation des infrastructures ferrées ³
- Compléter par des dessertes de cars interurbains et des réseaux de TCSP internes aux bassins

Priorités :

- Création d'une AOT interurbaine métropolitaine
- Adoption d'un schéma des métro-corridors
- Identification des pôles d'échange prioritaires
- Engagements de co-financements pour améliorer les infrastructures et les services

² Pôles d'échange identifiés :

- Vitrolles-Marignane-Aéroport
- Saint Charles, Blancarde, Euroméditerranée, et Picon-Busserine ; réorganisation de la gare routière de Castellane
- Martigues et Miramas ; étudier l'opportunité d'un pôle entre Istres et Fos
- Plan d'Alliane, Plan de Campagne
- Valentine-Barasse

³ Infrastructures concernées

- Doublement Aix-Marseille
- Achèvement de la 3^{ème} voie de la Vallée de l'Huveaune
- Intensification de la voie de la Côte bleue
- Amélioration de la desserte de Marseille-Miramas y compris via Arenc
- Réouverture des voies Rognac-Les Milles-Aix, Gardanne-Carnoules, Aubagne-Valdonne
- Desserte ferroviaire intégrée de l'aéroport

Renouveau Industriel :

Positionner au niveau métropolitain les enjeux de développement économique et industriel :

→ Valoriser l'industrie dans les politiques en lien avec l'économie de la connaissance, en concertation avec les grands groupes du territoire (proposition d'un schéma stratégique pour l'industrie)

→ Cibler les secteurs d'excellence pour l'intervention publique (micro-électronique, mécanique industrielle, santé, transport et logistique, énergie, multimédia, environnement et économie verte, chimie, photonique)

→ Organiser un réseau des outils d'aide à l'innovation :

- en prenant appui sur les complémentarités entre technopoles et pôles de compétitivité⁴
- en mutualisant les outils comme les pépinières
- en se dotant d'un fond d'amorçage métropolitain pour accompagner les entreprises innovantes

→ Faciliter l'effet réseau entre les grandes et les petites entreprises

→ Solliciter les pôles de compétitivité pour les politiques publiques (par exemple Optitec pour l'éclairage public, Capénergie pour les politiques locales de l'énergie)

→ Créer un club des talents (économiques, scientifiques, culturels, sociaux,...), pour un effet « pollinisateur » du système

→ Ouvrir une maison des sciences, des technologies, de l'innovation et de la créativité pour sensibiliser les jeunes et aider les porteurs de projets.

L'InterSCOT :

Mettre un œuvre un véritable INTERSCOT garant des équilibres métropolitains :

→ Gestion des zones d'interface entre EPCI

→ Rééquilibrage des différentes stratégies des EPCI (recommandation d'un atlas métropolitain)

Logement :

Identifier les secteurs d'enjeux et constituer les réserves foncières nécessaires

Ancrage territorial de l'économie portuaire :

→ Faire émerger un interlocuteur métropolitain pour le Port

→ Fédérer les acteurs de l'innovation portuaire au sein d'un technopole maritime et portuaire

Souligne que d'autres thèmes devront faire l'objet d'une future réflexion :

- Formation professionnelle
- Organisation des services publics
- Santé
- Evaluation des projets
- Appropriation citoyenne

Proposition pour la mise en œuvre du pôle et du projet

→ Un chef de projet par projet

→ Représentation des EPCI au sein du pôle : recommandation d'un mode de représentation qui ne défavorise ni les EPCI les plus peuplés ni les EPCI les moins peuplés.

→ Un comité d'évaluation des projets et un conseil de développement métropolitain

3/ ENSEIGNEMENT ET ETAT D'AVANCEMENT DE LA DEMARCHE

Principaux acquis

→ Affirmation de la nécessité d'un projet métropolitain par la société civile

→ Connaissance partagée des territoires

⁴ Pôles identifiés :

- Arbois Méditerranée : sciences de l'environnement
- Château-Gombert : sciences de l'ingénieur
- Luminy : Santé et biotechnologies
- Rousset-Meyreuil-Gardanne : micro-électronique
- Maignane-Vitrolles : aéronautique
- GPMM/Etang de Berre : logistique
- Cadarache : énergie

CHARTRE VILLE-PORT

1/CONTEXTE

Date/Initiative démarche :

→ Conjoncture d'importants changements sur le port ces dernières années : réforme des statuts des manutentionnaires, transformation du port autonome en GPMM avec création d'un conseil de surveillance du port ouvert aux collectivités.

→ Affirmation dans le SCOT de MPM et le projet de PLU de Marseille d'une ambition de croissance et de renouveau du port, de l'importance des activités portuaires et du développement de porosités urbaines et fonctionnelles entre de port et la ville

→ Dans ce contexte, l'État a invité l'EPAEM et le GPMM à élaborer un « schéma fusionnel ». Une première étape a été formalisée par un rapport de fin 2011, rédigé dans un large partenariat émanant du conseil de surveillance.

→ La Charte, (septembre 2012) formalise la volonté des acteurs d'une mobilisation durable et de leur adhésion au dispositif de pilotage du Projet Ville-Port de Marseille.

Objectifs/Nature des travaux :

Elaboration d'un rapport sur l'évolution des bassins Est à partir de 3 questionnements:

→ La vocation des bassins de Marseille au sein du monde et de la méditerranée

→ La façon dont ils doivent être adaptés sur le moyen et le long terme

→ Comment organiser l'articulation du port avec son territoire dans une nouvelle relation profitable à tous ?

Gouvernance :

Création d'une commission spécialisée du conseil de surveillance du port sur les bassins de Marseille réunissant les acteurs impliqués.

2/RESULTATS

Une vision d'avenir partagé :

Le port s'ouvre à la ville et le territoire soutient le développement du Port et de ses activités :

Objectif de triplement de l'activité conteneurs, doublement du trafic de remorques et reconquête des trafics marchandises pour la Corse :

→ Affirmation de la vocation industrielle de la partie centrale (de la forme 10 au quai de la Joliette)

- connecté aux autoroutes, infrastructures de transport ferroviaire et de logistique urbaine
- lieu du renouveau de la réparation navale, en complémentarité avec les sites de La Ciotat et Toulon

→ Adaptation à la taille croissante des navires et à la mixité fret-passager. L'excellence de la connexion au TC apparaît crucial à cet égard

→ Fiabilité retrouvée et entretenue par un dialogue social constructif

Objectif de doublement de l'activité croisière et poursuite des synergies entre l'espace, l'activité portuaire et les vocations urbaines :

→ Vocation préférentielle de tourisme, de nautisme et de loisirs de la partie Nord (potentiel évalué à 200 000 m2 d'activités diversifiées)

→ Poursuite du développement de la partie sud comme vitrine du rayonnement portuaire et urbain (le port passager au contact du centre ville et du pôle d'affaire)

5 chantiers :

1 - Reconquête commerciale des trafics du port et renforcement de l'arrière-pays :

→ Plan d'actions commercial vigoureux et poursuite du renouveau du dialogue social

→ Stratégie en faveur du développement de l'économie productive, programmation de zones d'activités dédiées, création de zones logistiques et de stockage de conteneurs en dehors du domaine portuaire (50 ha)

→ Développement de sites de logistique fluviale et ferroviaire du Grand Rhône

2 - Adaptation des bassins de Marseille aux nouveaux navires de grande taille et aux activités industrielles et logistiques, et réallocation des sites par blocs d'exploitation cohérents :

→ Réaliser les projets engagés : terminal cimentier, pôle passager international du Cap Janet, terminal de transport combiné de Mourepiane (libération du Canet dans Euromed), réparation navale sur la forme 10, terminal autoroute ferroviaire et ouverture de la digue du large.

→ Schéma d'organisation et plan d'investissement des bassins par pôle d'exploitation

→ Réallocation d'espaces en fonction de l'évolution des besoins des armateurs

3 - Développement des synergies Ville-Port au centre ville :

→ En cohérence avec le Projet d'Euromed : silhouettes urbaines, espaces publics, contenus valorisants et conditions de réalisation des synergies

3 bis - Développement des synergies Ville-Port au niveau de la section centrale :

→ Définir un projet d'ensemble visant à concilier les fonctions de porte d'entrée métropolitaine, de pôle industriel et logistique, et résidentielle

4 - Développement des synergies Ville-Port à l'Estaque :

→ Master plan des vocations, usages, accès depuis Saumaty jusqu'à Corbières en compatibilité avec le SCOT

5 - Assurer le bon fonctionnement du Port et du territoire métropolitain :

→ Identifier et mettre en œuvre des zones support logistique et de stockage hors domaine portuaire (50 ha à l'échelle de MPM)

→ Améliorer les accès au port et adapter les schémas de voirie du territoire métropolitain

Gouvernance du Projet :

Trois niveaux d'organisation :

→ Un comité de pilotage et de suivi (COFIL)

- Présidé par le Préfet de région et composé du Maire de Marseille, du Président de MPM, du Président du conseil de surveillance du Port, le Président de l'EPAEM (et des directeurs du Port et de l'EPAEM), le président du Conseil Général, le Président du Conseil Régional, le Président de la CCIMP

- Vision stratégique, définition des grands chantiers (feuilles de routes), animation et suivi

→ Un comité technique (COTECH)

- Techniciens des institutions concernées
- Propose la traduction des objectifs en chantiers et s'organise pour chaque chantier

→ Le comité de concertation

- Composition élargie à tous les acteurs concernés par le projet et fixée par le COFIL (opérateurs des terminaux, armateurs, partenaires sociaux, etc.)

3/ ENSEIGNEMENTS ET ETAT D'AVANCEMENT DE LA DEMARCHE

Principaux acquis :

- Vision partagée du développement portuaire
- Condition du renouveau portuaire marseillais

Etat d'avancement :

- Charte en cours de signature
- Organisation ingénierie et lancement des chantiers début 2013

Projet métropolitain

Démarche pilotée par l'Etat

Contribution de l'agAM novembre 2012

**FICHES CORRESPONDANT
AUX THEMES LISTES PAR LE
PILOTE DE LA DEMARCHE**

FICHE N°1

RECONNECTER LES PROJETS DE RENOVATION AVEC LES POLITIQUES SOCIALES DANS LES QUARTIERS PRIORITAIRES

CONSTATS

→ Les évaluations nationales du PNRU (Comité d'Évaluation et de Suivi, Conseil National des Villes), ont souligné le déficit d'articulation entre les interventions urbaines et sociales visant les quartiers prioritaires

→ A Marseille, les quartiers de la politique de la ville font l'objet d'interventions pilotées par deux entités distinctes : le GIP Politique de la ville pour le volet cohésion sociale et le GIP Marseille Rénovation Urbaine pour le volet renouvellement urbain

→ Les équipes des deux GIP ont développé des habitudes de travail communes mais celles-ci restent insuffisantes au regard des enjeux.

ENJEUX

→ Mieux articuler les volets urbain et social et consolider ce dernier

→ Coordonner les interventions au service d'une stratégie transversale unique

→ Renforcer la convergence des moyens et l'articulation des acteurs

→ Décloisonner les opérations de renouvellement urbain en développant des modes de gouvernance qui favorisent les projets intégrés.

PROPOSITIONS

→ Doter l'échelon métropolitain de la **compétence « politique de la ville »** et des moyens afférents à celle-ci (DSU) avec pour objectif de développer une plus grande solidarité entre les territoires

→ Créer une **instance opérationnelle partenariale**, lien direct entre l'État et les acteurs locaux, en charge de coordonner les interventions, de renforcer l'articulation entre développement social et requalification urbaine

→ **Organiser et formaliser la coopération des deux GIP**, en créant des **équipes « projet »**, intégrées et pluridisciplinaires.

FICHE N°2

ACCELERER L'ACHEVEMENT DU PROGRAMME ANRU

PROPOSITIONS

→ Identifier les ressources foncières, avec appui de l'EPF PACA, et définir et engager les opérations immobilières permettant le relogement des habitants des logements qui seront supprimés dans les opérations ANRU.

→ Garantie ferme par l'Etat de l'engagement financier de l'Agence Nationale de Renovation Urbaine sur les opérations étudiées et en cours.

FICHE N°3

ACCELERER LE LIEN ENTRE INTEGRATION ET EDUCATION

CONSTATS

→ Facteur de fragilité, la faiblesse du niveau de qualification est un frein au processus d'intégration. A Marseille plus qu'ailleurs, les personnes sans diplôme ni qualification sont fortement représentées, atteignant le quart de la population.

→ Les jeunes des quartiers prioritaires sont particulièrement concernés. Ils rencontrent des difficultés dès l'école primaire et quittent trop souvent le système scolaire sans maîtriser les savoirs de base, pré-requis indispensables à une pleine intégration sociale comme professionnelle.

→ La faible qualification apparaît être un frein majeur à l'accès à un emploi stable, le diplôme restant un déterminant majeur des trajectoires d'insertion, et ce d'autant plus en période de conjoncture économique défavorable.

ENJEUX

→ Renforcer les dispositifs de lutte contre l'échec scolaire dès l'école primaire.

→ Mettre en cohérence l'ensemble des dispositifs de lutte contre le décrochage scolaire, d'orientation et d'insertion adressés aux jeunes.

→ Agir de manière transversale sur l'environnement des jeunes : accompagnement des parents, lien avec les politiques de logement, de santé, etc.

→ Favoriser l'acquisition des savoirs de base tout au long de la vie.

PROPOSITIONS

→ Renforcer les actions de réussite éducative et de réussite scolaire proposées aux élèves du **premier cycle**.

→ Elaborer **une stratégie métropolitaine transversale de réussite éducative et d'intégration**. A l'échelle métropolitaine, il paraît en effet indispensable de fédérer les acteurs (Education Nationale, Missions Locales, associations, établissements, collectivités locales et en particulier la Région en charge de la formation professionnelle) autour d'une stratégie précisant le rôle et les moyens d'intervention de chacun. L'élaboration d'une telle stratégie permettrait de **mettre en cohérence et articuler l'ensemble des dispositifs existants**, ainsi que de diffuser les bonnes pratiques.

→ Articuler cette stratégie avec les autres politiques sectorielles (logement, transports, culture).

→ Mettre en place un « guichet unique » afin d'orienter et accompagner les jeunes vers le dispositif adapté, et suivre dans le temps le parcours des élèves en difficulté.

→ Faciliter la mobilité des jeunes au sein de l'espace métropolitain (transports, internats, logements

étudiants, bourses...) afin de permettre à chacun l'accès à une formation adaptée.

→ Créer un service public de formation, de type couverture universelle, pour les publics adultes sans aide et sans bagage culturel minimum, et s'appuyant sur les associations (Top 20).

→ Organisation d'événements pédagogiques grand public au MUCEM et/ou CRM (expositions, débats, ...) visant au rapprochement des cultures (Top 20).

FICHE N°4

ENGAGER UN PROGRAMME DE RENOVATION URBAINE EXCEPTIONNEL SUR DES QUARTIERS ET COPROPRIETES EN VOIE DE MARGINALISATION URBAINE

CONSTATS

→ Des investissements massifs dans le cadre du PNRU ayant donné une impulsion à la reconfiguration des territoires de la politique de la ville (19 conventions signées dans les Bouches du Rhône) mais des besoins qui demeurent importants avec des territoires très dégradés sur lesquels des interventions restent à conduire

→ une mobilisation des acteurs locaux et des bailleurs sociaux sans précédent mais qui laissent des séquelles financières et des marges de manœuvre à reconstituer

→ une intégration entre approche sociale et volet urbain insuffisamment intégrée

ENJEUX

→ Améliorer les conditions de vie des habitants des territoires les plus marginalisés n'ayant pas fait l'objet d'une intervention dans le cadre du PNRU ou dont l'intervention reste à compléter (notamment les secondes tranches d'opérations envisagées dans le PNRU).

- Renforcer la cohésion sociale au sein du territoire
- Mieux orchestrer la transversalité entre les services de l'Etat, les Directions locales, les services des collectivités et les partenaires de la politique de la ville (DIRRECTE, Pôle emploi, Inspection Académique, DDSP, DDCS, GIP MRU, GIP politique de la ville, bailleurs sociaux, 1%...)

PROPOSITIONS

- Doter l'échelon métropolitain de la **compétence « politique de la ville »** et des moyens afférents à celle-ci (DSU) avec pour objectif de développer une plus grande solidarité entre les territoires.
- Créer une **instance opérationnelle partenariale**, lien direct entre l'Etat et les acteurs locaux, en charge de coordonner les interventions, de renforcer l'articulation entre développement social et requalification urbaine.
- Opérer **une veille** concernant l'évolution des disparités territoriales et celle des territoires les plus fragilisés. Mettre en place des outils et moyens visant à prévenir la fragilisation de certains territoires.

FICHE N°5

DEVELOPPER UNE GESTION STRATEGIQUE DES GRANDS POLES COMMERCIAUX

CONTEXTE

→ Le tissu commercial de l'espace métropolitain a connu une croissance dynamique depuis une dizaine d'années, tirée en grande partie par le développement en périphérie, en particulier sur le Pays d' Aix (70 000 m² de SV soit 12 % de croissance). Entre 2004 et 2009, 223 000 m² surface de vente ont ainsi été autorisées sur le Département, soit une croissance de 7,2 %. Sur MPM, entre 2004 et 2009, les nouveaux projets ont généré une croissance de 3 % soit 56 000 M² de nouvelles surfaces de vente, ce qui proportionnellement est plus faible que la croissance constaté sur d'autres EPCI du Département.

D'ici 2014, c'est à nouveau 200 000 m² de surfaces de ventes autorisés (en CDAC ou EX CDEC) qui sont prévus, avec une prédominance de nouveaux projets sur MPM, en particulier à Marseille. Ainsi, sur les 200 000 nouveaux m² attendus, Marseille à elle seule génère près de 140 000 m² (Terrasses du port, Vélodrome, République-Joliette, Centre-Bourse, Capelette...). Ces projets témoignent de l'aboutissement de la stratégie de rattrapage et de modernisation de son appareil commercial engagée par la Ville de Marseille depuis 15 ans. Ils illustrent aussi le regain d'attractivité des centres urbains en général et de Marseille en particulier, autant sur le plan résidentiel qu'économique.

→ L'essor des nouveaux modes de distribution risque d'influencer de manière forte le développement commercial en périphérie pour la décennie à venir. En effet le E-commerce ou les drives, connaissent un développement exponentiel,

même sur le territoire métropolitain. Les besoins en logistique urbaine qui en découlent nécessitent d'être appréhendés, en particulier dans leur localisation optimale.

POINTS DE BLOCAGES

Le déficit de gouvernance à une échelle cohérente représente le principal point de blocage pour la réalisation d'un urbanisme commercial plus raisonné et plus durable sur le territoire métropolitain.

PRINCIPAUX ENJEUX

→ Rationaliser l'offre par une approche fonctionnaliste afin d'orienter la localisation de certains types de commerces en lien avec les infrastructures et leur place dans l'armature commerciale globale des territoires.

→ Contraindre les logiques extensives par un « gel » du foncier commercial aux abords des grandes zones, et des solutions opérationnelles de densification des sites existants.

→ Sur l'enjeu de mixité fonctionnelle et de constitution de centralités urbaines : distinguer les sites pouvant prétendre à cette évolution et ceux, plus éloignés des centres urbains, pour lesquels une action de spécialisation et / ou de densification suffira. En effet, des zones commerciales comme Plan-de-Campagne, ne peuvent pas prétendre, du moins à moyen terme, se structurer en centralité urbaines mixtes. Une étape intermédiaire de

spécialisation thématique (dans les limites de ce que permet le code) et d'amélioration de la qualité urbaine semble une étape nécessaire.

LES PISTES DE REFLEXION

→ **Agir pour une meilleure connaissance commune** du fonctionnement commercial de la métropole, en opérant un partage d'informations entre EPCI, sur l'analyse des déplacements, de la consommation foncière, du fonctionnement urbain des sites, des formes urbaines et de leurs évolutions possibles, des projets ...

→ **Accroître la durabilité de l'organisation spatiale du commerce** pour chaque EPCI, sur la base d'une cohérence « commerce/urbanisme » recherchée : équilibre centre-périphérie, maintien d'un tissu de proximité efficace, priorisation de la densification des parkings en périphérie,

bonifications de développement accordées aux sites connectés à un réseau TC /TCSP, positionnement thématique et innovant en faveur d'une attractivité régionale, réflexion sur la requalification urbaine et l'émergence de premières friches commerciales.

→ **Anticiper les évolutions urbaines induites par le développement commercial de demain**, en analysant l'impact des nouveaux modes de consommation (logistique et e-Commerce, proximité et fonctionnalité ...) et des nouveaux besoins, autant en terme d'offre commerciale que de fonctionnement urbain des sites.

→ **Créer un document d'aménagement commercial à l'échelle métropolitaine** en précisant de façon claire la gouvernance sur l'urbanisme commercial.

FICHE N°6

PENSER UNE ECO-METROPOLE PRESERVANT LES ATOUTS NATURELS DU TERRITOIRE

Faire du territoire une éco-métropole est un enjeu majeur. Il s'agit à la fois de renforcer son attractivité économique, touristique mais aussi de garantir un cadre de vie satisfaisant pour les personnes qui y habitent, y travaillent, y exercent des loisirs. Cette ambition recouvre en fait plusieurs points d'entrée, au regard des spécificités communes de ce grand espace vécu, qu'il s'agisse d'atouts à valoriser ou de contraintes dont il faut tenir compte dans son aménagement urbain et son développement économique. Les problématiques « éco-métropolitaines » aujourd'hui prioritaires ont trait à l'amélioration de la qualité des milieux : air, littoral marin et lacustre, fonctionnalités écologiques et à leur articulation dans le cadre d'un nouveau mode de régulation urbaine à définir et, par exemple, un SCoT métropolitain. Il convient également de trouver des solutions communes à l'activité agricole malmenée ces 30 dernières années et à la bonne gestion du territoire en lien avec la présence de nombreux risques majeurs. Pour chacune de ces problématiques, la création d'une communauté métropolitaine apporte une valeur ajoutée fondamentale : celle de raisonner et d'agir à la bonne échelle d'intervention.

THEME 1 : QUALITE DE L'AIR ET ENERGIE

CONTEXTE

- L'un des territoires les plus pollués de France au regard des bilans d'Air PACA : pollution chronique (particules notamment) et pics de pollution notamment à l'ozone.
- Des causes aujourd'hui bien identifiées : transport routier, activités industrielles et bâtiments à usage d'habitation et tertiaires.
- Des impacts non négligeables de cette pollution chronique sur la santé des habitants et sur l'attractivité du territoire.
- Un territoire parmi les plus émetteurs de gaz à effet de serre responsables du changement

climatique, extrêmement dépendant de l'extérieur pour sa consommation d'énergie.

- Des documents en cours d'élaboration qui apporteront une partie des réponses aux échelles régionale et départementale : Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), Plan de Protection de l'Atmosphère en phase de révision (PPA), Schéma régional éolien, etc.

POINTS DE BLOCAGE

- Difficulté du discours volontariste à l'action concrète et efficace pour plusieurs raisons :

- une multiplicité des programmes d'actions locaux, projetés sur des territoires dont les limites ne sont pas toujours pertinentes, et qui ne reflètent pas toujours le « territoire vécu » (déplacements domicile-travail, bassin industriel, ...)
- un coût de mise en œuvre élevé, qui pourrait être réduit avec d'avantage de coordination.

→ Difficulté d'agir sur la performance énergétique du parc de bâtiments anciens/existants : méconnaissance des techniques, carence de la formation des professionnels, coûts élevés, etc.

ENJEUX

- Garantir un air de bonne qualité dans les centres-urbains et respecter les valeurs limites fixées par l'Union Européenne.
- Faire de la métropole Marseille Provence un territoire exemplaire de performance énergétique et de production d'énergie renouvelable et l'inscrire dans la perspective du « facteur 4 » à l'horizon 2050.
- Apporter des solutions concrètes pour améliorer la performance énergétique du bâti existant sans en altérer la dimension patrimoniale et à des coûts acceptables.

LEVIERS D'ACTION

- **Coordonner les programmes d'actions des nombreux Plans Climats** élaborés à l'échelle des intercommunalités actuelles et, à terme, créer un Plan Climat d'échelle métropolitaine pour gagner en cohérence, en efficacité des mesures et faire des économies d'échelle.
- **Créer l'Agence Locale de l'Energie et Climat (ALEC) de la métropole Marseille Provence.** Ses missions seraient à la fois d'informer, de conseiller les particuliers à l'image des Espaces Info Energie, mais également d'aider à la décision les collectivités locales (communes, communauté métropolitaine) dans ses choix d'aménagement, d'investissement,

technologiques. La future loi sur l'énergie devrait permettre plus d'initiatives des collectivités.

→ **Structurer, soutenir une filière économique « énergie » intégrée**, en s'appuyant sur le pôle de compétitivité Cap Energie. Il s'agit notamment d'organiser le développement productif des technologies innovantes en matière de performance énergétique des bâtiments (neufs, existants), des énergies renouvelables d'ores et déjà exploitables sur le territoire (solaire, éolien, thalassothermie, exploitation du réseau d'eaux usées, méthanisation, etc.) ou qui le seront demain (ITER). Cela passe également par la création d'un établissement de formation de qualité sur ces questions.

→ **Organiser la planification énergétique du territoire** (approvisionnement, production, distribution) et répondre enfin de manière cohérente à la question suivante : quelle(s) énergie(s) produire et consommer sur quel(s) espace(s) ? De la même manière qu'il convient d'organiser la cohérence urbanisme/transport, il est aujourd'hui indispensable d'organiser la cohérence urbanisme/énergie et d'exploiter le potentiel énergétique de la « 5^{ème} façade ». La promotion des bâtiments à énergie positive pourrait par exemple passer par des incitations fiscales ou des dispositifs de subventionnement publics.

→ **Créer un équipement d'intérêt métropolitain** qui aurait vocation à augmenter de manière significative la proportion des énergies renouvelables dans le mix énergétique de la métropole Marseille Provence. Les conditions de faisabilité d'un tel équipement (environnementales, techniques, financières) doivent être préalablement étudiées. Exemples : un champ d'éoliennes offshore en Méditerranée ? une centrale solaire thermodynamique ?

THEME 2 : CONTINUITES ET CORRIDORS ECOLOGIQUES

CONTEXTE

- Un territoire composé de vastes espaces naturels, éléments forts de son attractivité et du cadre de vie qu'il offre.
- Des « cœurs de nature » (réservoirs de biodiversité) globalement bien préservés et de mieux en mieux gérés : parcs naturels, parcs nationaux, espaces du Conservatoire du Littoral, ...
- Mais un fonctionnement écologique dont l'équilibre menace d'être rompu :
 - par l'étalement urbain et donc la destruction des habitats naturels et agricoles qui font corridors ou continuité entre les cœurs de nature ;
 - par les changements climatiques déjà perceptibles qui risquent de se traduire par la disparition de certaines espèces qui n'auront pu s'adapter à un changement trop rapide ou qui n'auront pu migrer faute de corridor écologique.
- Un Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) en cours d'élaboration.

POINTS DE BLOCAGE

- Un fonctionnement des continuités naturelles qui dépasse les limites institutionnelles.
- Des difficultés de coordination de l'intervention publique sur des espaces à enjeux, tels que l'étang de Berre et la vallée de l'Huveaune.
- Une visibilité morcelée et une valorisation amoindrie des atouts naturels du territoire métropolitain.

ENJEUX

- Garantir le bon fonctionnement écologique du territoire et enrayer la perte de biodiversité, pour les nombreux services qu'elle rend localement : cadre de vie, qualité de l'air, alimentation (agriculture, pêche, aquaculture), régulation thermique, limitation du risque d'inondation, etc.
- Faire des espaces naturels et de leur « bon état » écologique un marqueur positif du territoire et un vecteur d'attractivité qui favorise le changement d'image de la métropole.
- Trouver le bon équilibre entre attractivité de ces espaces et gestion des fréquentations induites.

LEVIERS D'ACTION

- **Organiser la coordination entre les différents outils de protection et de gestion** déjà mis en œuvre sur les espaces naturels terrestres et marins : mutualisation des moyens techniques et opérationnels afin de réaliser des économies d'échelle, partage des connaissances et des retours d'expériences innovantes, priorisation des actions à mettre en œuvre collectivement, etc.
- **Elaborer et mettre en œuvre un Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) sur le territoire métropolitain** (ou son équivalent). Cet outil permettra de planifier à la bonne échelle de territoire la préservation des continuités et des corridors écologiques terrestres et aquatiques (cours d'eau pérennes, zones humides...).
- **Cibler les espaces prioritaires d'intervention (corridors écologiques à restaurer)** et mettre en œuvre les moyens financiers pour engager les

travaux de restauration. Le fait de raisonner à la bonne échelle de territoire va faciliter la prise de conscience collective de la nécessité d'aménager durablement l'espace métropolitain (pourquoi ? pour qui ?)

→ **Booster l'ingénierie écologique et l'écologie de la restauration** en collaboration avec les écoles d'ingénieurs, les structures universitaires et de recherche implantées localement. L'espace

métropolitain pourrait devenir, à court et moyen termes, un territoire d'expérimentation de certains travaux innovants et adaptés aux spécificités méditerranéennes. Exemples : pratiques agronomes, dépollution de friches industrielles, restauration d'un corridor écologique, ...

THEME 3 : QUALITE DES EAUX ET MILIEUX LITTORAUX

CONTEXTE

→ Un territoire qui présente la particularité d'avoir une double façade littorale, à la fois méditerranéenne et lacustre avec les étangs de Berre et de Bolmon.

→ Une composante forte de l'identité de l'espace métropolitain, tant du point de vue des paysages, que du cadre de vie, des activités ludiques et sportives praticables sur ce vaste « terrain de jeu ».

→ Une valeur économique non négligeable : de nombreuses activités économiques se sont développées et se développent encore grâce à la présence du littoral (échanges commerciaux, industrie lourde, pêche et aquaculture... tourisme balnéaire, nautisme, croisière...).

Présence d'un pôle de compétitivité MER

→ Des espaces littoraux qui subissent nombre de pressions anthropiques, la plupart issues des activités terrestres ; une qualité des eaux et des milieux qui en souffre alors que les réglementations européennes se durcissent progressivement.

POINTS DE BLOCAGE

→ Difficulté de bâtir un programme d'actions efficace pour l'atteinte d'une bonne qualité des milieux littoraux et des eaux de baignade, sans disposer de la bonne échelle territoriale d'intervention, qui doit nécessairement intégrer les territoires à l'amont (échelles des bassins versant et d'assainissement notamment).

ENJEUX

→ Atteindre la conformité sanitaire des eaux de baignade avec la directive européenne de 2006, et ainsi éviter toute fermeture de plages et préserver l'attractivité du territoire.

→ Répondre aux objectifs de « bon état » écologique et chimique des eaux côtières et marines, fixés par le SDAGE Rhône Méditerranée et le futur Plan d'action pour le milieu marin (PAMM) de la Méditerranée occidentale.

→ Retrouver un fonctionnement équilibré des écosystèmes de l'étang de Berre et des milieux humides associés.

LEVIERS D'ACTION

→ **Coordonner les plans et programmes, organiser les complémentarités entre les différents contrats de milieux** en cours ou en projet sur l'espace métropolitain (contrat d'étang de Berre, contrat de baie de la métropole marseillaise, contrat de rivière Huveaune...) ceci afin de gagner en efficacité et en efficience de l'action publique.

→ **Doter le SCOT métropolitain d'un volet littoral.** A l'heure actuelle, aucun EPCI du territoire métropolitain n'a officiellement mis en œuvre cet outil. Il permettra tout particulièrement de mettre en cohérence les différentes réglementations et démarches menées en mer, d'organiser les usages et les reports de fréquentation, de manière à préserver la biodiversité littorale et marine : gestion des mouillages, des zones de pêche, d'éventuelles zones de production d'énergie renouvelable, d'extension de sites portuaires... Une première étape pourrait

être d'élaborer un Livre Bleu coproduit avec l'ensemble des acteurs du littoral, afin que ceux-ci s'approprient la nouvelle échelle d'intervention métropolitaine et partagent les enjeux et objectifs à atteindre.

→ **Définir la « trame bleue marine » Marseille Provence**, dans l'esprit de ce que propose le livre bleu des engagements du Grenelle de la mer (2009). Cela suppose en premier lieu de dresser, un état des lieux de la connaissance des espaces littoraux et marins de la métropole Marseille Provence, en partenariat avec les acteurs locaux, et de définir une méthode car ce type de démarche reste aujourd'hui exploratoire.

THEME 4 : AGRICULTURE

CONTEXTE

- Des espaces agricoles qui représentent un peu plus de 60 000 hectares (source : CRIGE PACA 2006) et demeurent donc une composante spatiale majeure du territoire métropolitain.
- Une production très diversifiée, des territoires spécialisés dans la production de céréales (Pays d'Aix), de fourrage (Agglopolé, Ouest Berre), de vigne (MPM, Pays d'Aubagne, Pays d'Aix) ou encore de riz (Ouest Berre), de nombreuses AOC...
- Depuis plus de 30 ans, une forte pression foncière qui fragilise l'activité agricole (mitage, changement de vocation des sols) et qui a fait chuter le nombre d'exploitations de 60% entre 1979 et 2000.
- Une démarche InterSCOT menée en 2010/2011, qui a permis de faire émerger collectivement les grands enjeux de l'agriculture à l'échelle du territoire InterSCOT.

POINTS DE BLOCAGE

- Absence de stratégie agricole cohérente à l'échelle du territoire métropolitain, au-delà du partage des enjeux, ce qui représente toutefois une première étape importante.
- Difficulté de préserver les terres agricoles face à la pression foncière.
- Incohérence majeure entre la réduction progressive des terres arables et la demande croissante de consommer des produits locaux et de qualité.

ENJEUX

- Préserver durablement les dernières terres arables et lutter contre leur mitage, pour les nombreuses fonctions qu'elles remplissent : économiques, paysagères, écologiques et de gestion des risques majeurs.
- Développer des pratiques agricoles moins intensives et plus respectueuses de l'environnement, afin de préserver la qualité des sols et des nappes phréatiques.
- Adapter les pratiques agricoles aux effets du changement climatique, tels que la diminution de la ressource en eau disponible, l'allongement des périodes de sécheresse, et des épisodes climatiques extrêmes plus fréquents.

LEVIERS D'ACTION

- **Mettre en œuvre une planification territoriale** qui œuvre dans le sens de la préservation durable des terres arables. A ce titre, le SCOT métropolitain (ou son équivalent) semble être l'outil le plus efficace. Il permet de délimiter finement les espaces dont la vocation agricole est préservée et d'encadrer fortement la constructibilité sur ces parcelles, afin d'éviter le mitage et les dérives du type « fermes solaires ».

→ **Mettre en œuvre une politique d'action foncière cohérente** et homogène sur le territoire, en étudiant l'utilisation de tout le panel d'outils déjà mis à disposition des intercommunalités, avec notamment :

- la zone agricole protégée (ZAP) qui est une servitude d'utilité publique annexée aux PLU des communes et au futur PLU intercommunal ou métropolitain.
- l'acquisition foncière par un opérateur, tel que la SAFER avec laquelle une convention d'intervention foncière (CIF) peut être signée. La SAFER détient alors un droit de préemption sur les espaces agricoles, espaces qui seront ensuite rétrocédés à un agriculteur ou à la collectivité locale.
- l'acquisition foncière directe par la collectivité, par exemple pour la création d'une ferme métropolitaine ou d'un bâtiment à vocation sylvopastorale.

→ **Elaborer une charte agricole métropolitaine** assortie d'un programme d'actions concrètes, coconstruite avec les acteurs du monde agricole et qui pourrait à ce titre s'inspirer de l'expérience de la charte agricole du Pays d'Aubagne.

→ **Redonner une place à l'agriculture en milieu urbain :**

- Donner une existence réglementaire aux jardins familiaux dans les PLU des communes, par exemple en utilisant la servitude « terrains cultivés à protéger » (article L123-1.7 du code de l'urbanisme), à l'image de ce qui est proposé dans le PLU de Marseille arrêté.
- Expérimenter la création de « fermes agricoles suspendues », en toiture de bâtiments. La collectivité pourrait expérimenter ce type d'équipement en milieu urbain, en toiture d'un bâtiment public par exemple.

THEME 5 : RISQUES NATURELS ET TECHNOLOGIQUES MAJEURS

CONTEXTE

- Un territoire extrêmement vulnérable aux risques naturels majeurs, en lien étroit avec les aléas du climat méditerranéen : incendie, inondation par ruissellement ou débordement des cours d'eau, mouvements de terrain, séisme, submersion marine...
- Des risques fortement exacerbés par l'étalement de la tache urbaine et les effets du changement climatique.
- Un territoire marqué par la présence d'établissements industriels à haut risque, en particulier autour de la zone industrialo-portuaire de Fos qui constitue une plateforme pétrolière et pétrochimique d'importance nationale, mais aussi la seconde concentration de SEVESO en France.

POINTS DE BLOCAGE

- Difficulté d'organiser la prévention des risques à l'échelle du « bassin de risque », qui dépasse la plupart du temps les limites des communes et des intercommunalités actuelles.
- Faible prise de conscience des effets du changement climatique sur l'aggravation des risques naturels majeurs.

ENJEUX

- Dépasser la vision « risque = contrainte » en intégrant les risques majeurs et leur évolution dans le projet de territoire et son aménagement.
- Développer l'approche multirisque (effets combinés et de plusieurs risques majeurs sur le territoire).

- Créer une culture du risque au sein de la population.

LEVIERS D'ACTION

- **Elaborer le plan métropolitain de sauvegarde**, équivalent du plan intercommunal de sauvegarde à l'échelle de la métropole. Ce plan a pour vocation la sauvegarde des personnes, des biens et de l'environnement en cas d'événement majeur, de limiter ses conséquences et d'organiser la gestion des secours. L'échelle métropolitaine facilite la mutualisation des moyens techniques et humains. Les maires des communes conservent leur pouvoir de police.
- **Booster la réalisation des Plans de Prévention des Risques (PPR)** naturels et technologiques majeurs dans les territoires identifiés comme étant prioritaires par le Dossier départemental des risques majeurs (DDRM). Il s'agit à la fois d'aménager le territoire de manière responsable, mais aussi d'éviter la « double peine » aux particuliers sinistrés. En effet, en cas de catastrophe naturelle reconnue, la franchise d'assurance à charge des particuliers est modulée en l'absence de PPR ou si celui-ci n'a pas été approuvé dans un délai de cinq ans à compter de la date de prescription. Il convient à minima de réaliser les études préalables à l'échelle du bassin de risque (méthodologie commune) et donc de dépasser la classique approche communale.
- Etudier la possibilité de **s'engager dans des PPR intercommunaux** sur des territoires qui s'y prêtent particulièrement, à l'image de la vallée de l'Huveaune fortement soumise au risque inondation. La création de la Communauté métropolitaine constitue une opportunité pour engager ce type de démarche.

FICHE N°7

RENFORCER SIGNIFICATIVEMENT LA LUTTE CONTRE LE LOGEMENT INSALUBRE

CONSTATS

La diversité des situations rencontrées au sein du territoire et l'importance du volume de logements à traiter ne relevant pas de l'insalubrité mais de l'habitat indigne invitent à élargir le champ d'intervention sur ce volet :

- Un parc privé dont le rôle social est majeur. Le territoire connaît une surreprésentation des populations modestes dont le choix du lieu de résidence est limité. Par ailleurs le parc locatif social public est insuffisant.
- Une politique intégrée, transversale et multi-partenariale avec ses propres moyens financiers et outils. Cette situation s'assortit d'un morcellement des compétences et des acteurs ne disposant pas toujours des outils techniques et connaissances pour intervenir.
- Des politiques d'amélioration de l'habitat actives mais pour certains territoires qui rencontrent leurs limites.
- Des segments du parc pour lesquels les modes opératoires sont à repenser (copropriétés dégradées notamment)

ENJEUX

- Augmenter le nombre de logements traités, améliorer les conditions d'habitat des ménages, l'attractivité des centres anciens et faubourgs.
- Définir les conditions d'une organisation partenariale du dispositif de lutte contre l'habitat indigne

- Favoriser l'articulation des opérateurs et des compétences pour améliorer l'opérationnalité des outils existants.
- Développer le parc locatif social au sein du parc privé (conventionnement et intervention de gestionnaires patrimoniaux...)
- Améliorer la transversalité des interventions afin de concourir à l'amélioration de l'attractivité de certains quartiers (bâti, commerce, espaces publics...)

PROPOSITIONS

- **Définir au niveau de l'échelon métropolitain les priorités en matière d'attribution des aides à la rénovation** du parc privé ancien sur la base de diagnostics étayés. Celles-ci, en nombre limité, pourraient faire l'objet d'une contractualisation pluriannuelle en lien avec les politiques de l'habitat. L'approche sociale apparaît être un préalable.
- Cibler prioritairement les territoires pour lesquels une **approche intégrée** est proposée (logement, espaces publics, équipements,...).
- Concernant l'habitat indigne, développer en lien avec le PDALPD **une instance opérationnelle ayant un rôle de guichet unique** permettant une meilleure articulation des compétences et des champs d'interventions (notamment volet juridique et technique).
- Créer un fonds permettant la réalisation des **travaux d'office**.
- Définir contractuellement, en partenariat avec l'Etat, les moyens concourant au **relogement des occupants**.

FICHE N°8

ENGAGER UN VASTE PLAN DE REPARTITION DES LOGEMENTS SOCIAUX SUR L'ENSEMBLE DE L'ESPACE METROPOLITAIN

CONSTATS

- Un territoire au sein duquel le parc de logements locatifs sociaux a progressé. Toutefois, les disparités entre communes demeurent importantes.
- 70% des ménages pouvant accéder au logement social, situation corrélée à une forte pression de la demande et à une mobilité insuffisante au sein de ce parc.
- Des communes qui, pour la plupart, restent déficitaires et de nombreux constats de carence dressés.
- Un parc locatif social insuffisant pour avoir un véritable effet levier sur les parcours résidentiels et jouer un rôle régulateur.
- Quatre délégataires des aides à la pierre dans les Bouches du Rhône.

ENJEUX

- Augmenter l'offre de logements sociaux en location et en accession en améliorant l'équilibre de la répartition de cette offre entre les communes et au sein des communes.
- Diminuer les coûts de production de ce parc et améliorer l'équilibre financier des opérations.
- Maintenir/restaurer l'attractivité des quartiers d'habitat social « ancien ».
- Améliorer l'articulation des compétences de l'Etat et des collectivités locales, ainsi que celles de ces dernières en matière d'habitat et d'urbanisme.

PROPOSITIONS

- Renforcer l'**approche transversale et concertée des politiques publiques de l'habitat**. Celle-ci pourrait s'opérer par le rapprochement des compétences en matière d'urbanisme et en matière d'habitat. La Métropole doit être l'échelon garant de la cohérence de l'articulation des orientations en matière de planification, d'urbanisme avec les politiques sectorielles, dont l'habitat (PLH, PDALPD, SDAGV, PDAHI ...).
- **Articuler et territorialiser** les politiques de l'habitat autour d'un pilotage métropolitain. Celui-ci pourrait permettre, en accord avec l'Etat, une spatialisation des orientations nationales adaptée finement au territoire.
- Permettre à la Métropole d'être partie prenante des **conventions de délégation des aides à la pierre**. A ce titre, elle pourrait chapeauter en amont la négociation des moyens et des objectifs globalisés. Elle serait garante de la cohérence des objectifs fixés au sein du territoire. Elle établirait en concertation avec les EPCI membres la territorialisation du montant des droits à engagement alloués ainsi que l'enveloppe de prêts que la CdC peut affecter.

→ **Transférer à titre expérimental le prélèvement opéré sur les ressources fiscales des communes** au titre du déficit de logements locatifs sociaux à la Métropole tout en supprimant ce prélèvement de l'assiette du calcul de la dotation de compensation.

→ **Intensifier la politique foncière en faveur du logement locatif social** notamment par la création d'un fonds métropolitain financé par le versement des pénalités SRU.

→ Relancer la **réhabilitation du parc social** existant hors intervention de l'ANRU.

FICHE n° 9

DEVELOPPER LES INTERNATS DANS ET HORS MARSEILLE

CONSTATS

- Une part importante des jeunes des quartiers défavorisés se trouve exclue du système scolaire et d'enseignement, du fait de leurs faibles ressources financières et d'un environnement familial et social peu propice aux études.
- D'autres, du fait de leur éloignement géographique, n'ont pas accès à l'ensemble des formations proposées (séries professionnelles et techniques notamment).
- Un internat d'excellence prévu à Marseille dans le cadre de la Cité de la Jeunesse sur le site des casernes du Muy.

ENJEUX

- Offrir à tous les élèves la possibilité de mener leurs études dans les meilleures conditions.

- Garantir à chacun l'accès à une formation adaptée, quels que soient ses revenus, son lieu d'habitation et son choix d'orientation.

PROPOSITIONS

- Créer d'autres **internats d'excellence** (que celui prévu) pour offrir des conditions favorables d'études aux lycéens des quartiers en ZEP et des communes isolées de la métropole et de la région (Rectorat).
- **Augmenter l'offre d'hébergement** en internat, notamment au sein des établissements proposant des séries « rares », dans et hors Marseille.
- En étroite collaboration avec les collectivités territoriales, veiller à **l'élaboration d'un projet éducatif** pour chaque internat, et l'évaluer.

Fiche 14

ACCELERER LA MUTATION DU GPMM

*Présentation spécifique compte tenu de l'existence de la **charte ville-port entre les collectivités territoriales et les acteurs urbains et portuaire de la place marseillaise** à la rédaction de laquelle l'agAM a pris part dans la continuité des contributions qu'elle avait apportées à la commission pilotée par Y COUSQUER sur les questions urbaines, fonctionnelles, développement économique/ formation et sur le volet logistique. (cf. fiche démarche Charte Vlle-Port page 24).*

Le GPMM fait partie des instances partenariales de l'agence et l'agAM a réalisé un certain nombre d'études pour le compte de cet établissement public de l'Etat.

→ Elle a notamment piloté le groupe de travail « SYNERGIES URBAINES » dans le cadre du plan stratégique du GPMM qui a donné lieu à la production d'un rapport en janvier 2008 qui pour la première fois, d'une part apportait des réponses territorialisés en terme de nature d'activités et, d'autre part, formulait des propositions foncières, spatiales et fonctionnelles dans des échelles allant du quartier à l'espace métropolitain.

→ Dans le cadre des réflexions stratégiques et territoriales liées au SCOT de MPM et au PLU de Marseille, elle a structuré un argumentaire général qui a été validé par les collectivités et l'EPAEM en janvier 2011. Dans le cadre du PLU, ces réflexions ont été précisées notamment en terme de fonctionnement du secteur urbano portuaire et de

zonage de type économique afin d'accompagner le développement prévu en matière portuaire, par exemple dans le secteur de Mourepiane ou pour le stockage de conteneurs dans les carrières de la Nerthe.

→ Elle a pris part à la commission Cousquer puis à la rédaction et aux échanges dans le cadre de la charte ville port (cf introduction de la fiche).

→ Elle accompagne l'étude conduite par l'OCDE avec les partenaires publics locaux COMPETITIVITE DES VILLES PORTUAIRES : LE CAS DE MARSEILLE FOS qui est en cours d'élaboration et dont les premières conclusions confirment les analyses déjà produites sur l'effritement de la place portuaire marseillaise et soulignent les enjeux liés au développement de son hinterland, à une meilleure connexion sur le réseau structurant d'infrastructures, de la politique commerciale, du « verdissement »...mais aussi de la gouvernance.

Fiche 15

LANCER UNE OIN DANS LE CENTRE VILLE DE MARSEILLE

La fiche ci-après a été rédigée par le service urbanisme de la Ville et l'agAM fin 2008 sur la question de l'habitat dans l'hypercentre ville de Marseille. Elle ne traite certes que cette thématique, mais nous considérons qu'elle reste largement d'actualité.

Dans le domaine de l'habitat, les évolutions majeures observées depuis concernent l'opération grand centre ville et la création d'un outil spécifique –la SOLEAM- ainsi que la signature de la convention ANRU sur St Mauront en 2009. Dans d'autres domaines, l'élaboration d'un Plan Guide dans le cadre du concours international pour le Vieux Port a apporté un certain nombre d'éclairages, pour la plupart des confirmations d'options issues d'études antérieures. L'enjeu, essentiel, de la gestion urbaine adaptée spécifiquement à ce territoire, y est à nouveau souligné comme un pivot des dispositifs à mettre en œuvre.

L'ETAT DES LIEUX

Une population importante et homogène par grands secteurs

- 48 000 habitants, 30 700 logements, soit une densité moyenne de 95 logements par hectare qui cache de nombreuses disparités
- Un grand nombre de ménages de petite taille, âgés et aisés, principalement autour et au Sud du vieux port, logés dans des grands appartements
- Une majorité de jeunes ménages, à faible ou très faible revenus au Nord et au Nord Est du périmètre, essentiellement dans des logements anciens et de petite taille (T1 et T2 ≤ 40 m²)
- Des poches de précarité importante disséminées sur l'ensemble du secteur, avec des personnes logées dans des conditions indécentes (hôtels meublés, marchands de sommeil...)
- Le logement social public (3 350 logements sociaux) reste plus faible que la moyenne marseillaise, avec un taux de 13% environ.

Des fonctions urbaines liées aux fonctions métropolitaines

- Des fonctions décisionnelles et administratives (CMCI, banques, Mairie...)
- Des axes commerçants identifiés au sud (St Ferréol, Paradis) et une centralité (Centre Bourse)
- Des voies d'accès routières et autoroutières qui convergent sur le vieux port
- Des services de transport en commun de surface « distribués » autour du centre bourse et renforcés avec le passage du tramway
- Des parkings publics principalement situés sur les pourtours ou à proximité du vieux port
- Des lieux d'enseignement supérieurs (facultés) à l'intérieur et aux abords immédiats du périmètre avec plus de 6 000 étudiants inscrits en 2007
- Des équipements et services qui dépassent la zone d'influence du périmètre (bibliothèque de l'Alcazar, commissariat central, office de tourisme, maison du logement...)

LE CONSTAT

Un double usage entre la fonction résidentielle et la fonction vitrine

→ Historiquement, l'ensemble des quartiers de Marseille convergeaient vers le Vieux Port, l'identifiant comme la centralité de la ville. Ce territoire, organisé autour de la fonction portuaire, est devenu le lieu historique des primo arrivants, d'abord au Panier, puis à Belsunce, Noailles...

→ Avec le développement de la ville, les liaisons se sont développées entre les villages et ont favorisé le développement de centralités secondaires (Bonneveine, Prado 3, le Merlan...) et de zones d'habitat plus « favorables » et recherchées par une grande partie de la population.

→ Aujourd'hui, si la notion de centralité reste affirmée, la perception de ce territoire hétérogène est difficile, car il regroupe un ensemble de fonctions urbaines qui se concurrencent entre elles. De fait, les parties Nord, Est et Nord-Est du territoire de référence restent peu attractives pour des fonctions résidentielles et souffrent d'une image répulsive pour des ménages susceptibles d'y habiter (étudiants, familles...).

→ La confluence non maîtrisée et non organisée des fonctions vitrines, commerciales et d'habitat génèrent un problème de lecture et d'échelle des espaces publics. Si la réalisation du tramway (par exemple) témoigne de cette volonté de réinvestir le centre, aucune action coordonnée n'a été engagée en faveur de l'habitat et des commerces, réduisant de fait les impacts positifs de la recomposition urbaine.

Un territoire peu attractif au plan résidentiel

→ Un habitat de qualité souvent médiocre, des logements familiaux sont en nombre insuffisant, des

loyers élevés et peu d'accession possible dans une gamme de logements intermédiaires

→ Des équipements de proximité en nombre insuffisant et qui connaissent de graves problèmes de fonctionnement

→ Des équipements scolaires qui souffrent d'une image négative, de même que pour certains types de commerces et de services (professions médicales...).

→ Un manque de visibilité pour les étudiants, pas de quartier dédié, une montée en puissance de population étudiante socialement moins aisée qui ne trouve pas à se loger.

→ Une propreté jugée insuffisante, doublée d'un sentiment d'insécurité dans plusieurs quartiers.

→ Des poches de précarité persistent dans certains quartiers : Belsunce, Noailles, Opéra, Thiers.....

LES ENJEUX ET PERSPECTIVES

Soutenir et favoriser l'installation de gestionnaires patrimoniaux

→ Les propriétaires occupants

- Inverser la prédominance des locataires du secteur privé (51%) sur l'ensemble du secteur, notamment à l'Est et au Sud-est du territoire, où la surconcentration des locataires est significative (Domaine Ventre, 71% de locataires privés)

- Compléter les aides de l'Agence Nationale de l'Habitat, très restrictives en faveur des propriétaires occupants, notamment quand il s'agit de réaliser des travaux concernant les structures des immeubles

→ Favoriser l'accession à la propriété dans l'ancien par des dispositifs financiers spécifiques (en complément du département et d'autres collectivités qui seraient sollicitées).

→ Les bailleurs sociaux

- S'appuyer sur le parc locatif public afin de redresser durablement le parc social de fait
- Répartir et élargir l'implantation des logements sociaux publics aujourd'hui polarisés et concentrés au Nord Est et au Sud-ouest du territoire de référence
- Mobiliser de façon prioritaire les aides à la pierre pour les opérations d'acquisition-amélioration de logement sociaux, ainsi que de dégager les moyens financiers complémentaires, nécessaires pour équilibrer le financement de ces opérations dans le respect des loyers plafonds ;

→ Les gestionnaires publics et privés de logements étudiants

- Donner une visibilité de la vie étudiante en termes de logements, d'équipements, et de services dédiés
- Définir des modalités d'intervention spécifiques en matière d'habitat à loyer accessible et pour lesquels la demande est forte, afin de favoriser l'accueil des étudiants en centre-ville

→ Les bailleurs locatifs professionnels adossés à des institutionnels

- Inciter les organismes à s'investir dans la maintenance et l'amélioration de leur patrimoine
- Accroître l'intervention foncière (quand elle est possible) pour favoriser l'implantation de bailleurs institutionnels

S'appuyer sur le parc existant

- Les possibilités d'amélioration du parc résidentiel du centre-ville reposent presque entièrement sur la requalification du patrimoine existant dont la propriété est éclatée entre de très nombreux petits propriétaires
- Il s'agit d'un bâti ancien (les ¾ des immeubles ont été construits avant 1948) dans un état général

souvent médiocre, dont le caractère patrimonial mérite d'être préservé et valorisé

→ Sa remise en état d'habitabilité durable et l'obligation de qualité dans la réalisation des travaux engendre des surcoûts que les financements de droit commun ne peuvent prendre en compte.

→ Mobiliser les financements publics dans cet objectif commun dont les effets attendus peuvent être des leviers pour une action patrimoniale privée

→ Traduire ces intentions dans le POS en cours de révision vers un PLU

Engager des actions globales d'intervention en faveur de l'habitat

→ Des outils coercitifs (PRI), incitatifs (OPAH) et nécessaires (OAHD, Convention EHI) ont déjà été mis en œuvre, mais ils agissent sur des territoires, des financements, des publics, des produits et des objectifs différents.

→ Poursuivre et renforcer ces actions, en particulier le volet coercitif, sachant que ces opérations arrivent pour certaines à échéance à la fin de l'année 2009 et ne devraient pas être reconduites, ou tout au moins dans leurs formes et vocation initiales

→ Identifier et définir des grands périmètres d'intervention publique en faveur de l'habitat, en lien avec le traitement simultané des actions d'accompagnement (voirie, réseaux, commerces, gestion urbaine de proximité...)

Rendre visible les actions en faveur de l'habitat

→ L'importance du territoire et des thématiques à traiter génèrent nécessairement une dilution des actions et des financements, limitant leur impact

→ Organiser et placer les actions habitat dans leur environnement urbain, par l'aménagement des abords, des pieds d'immeubles...

→ Valoriser les espaces publics environnants de ces opérations pour renforcer la visibilité et la cohérence des actions habitat

→ Hiérarchiser dans le temps et dans l'espace les axes d'intervention prioritaires aussi bien en terme d'habitat que de recomposition urbaine (commerces, voiries, éclairage...)

Mobiliser et organiser le partenariat technique et financier

→ Un nombre conséquent d'acteurs techniques de l'habitat interviennent sur ce grand territoire, avec des logiques qui leurs sont propres en fonctions de leurs objectifs et de leurs compétences

- La Ville de Marseille (DGUH, DPV...), Les collectivités territoriales (Conseil Général, Conseil Régional), l'Etat (+ ANAH), MPM (service habitat et politique de la ville)...
- Marseille Aménagement et Marseille Habitat (cessionnaires), L'EPF PACA, les organismes bailleurs sociaux publics HLM (et AR-HLM)...

- Les bureaux d'études spécialisés dans la réhabilitation (PACT ARIM, URBANIS), les associations spécialisées sur le logement ou sur le territoire (un centre ville pour tous, ADIL...), l'agAM...

→ Mettre en place un pilotage politique cohérent de toutes les actions à conduire sur le centre Ville, qui permettrait de concentrer les moyens humains, techniques et financiers

→ Au niveau opérationnel, identifier un pilote unique qui assurera la transversalité des différentes actions, l'interface avec les élus, les Collectivités et les différents acteurs.

Fiche 16 (1)

(Fiche de l'Etat « Repenser un système de transports intégrés » ventilée en 3 fiches par l'agAM – 16(1), 16 (2), 16 (3))

UN RESEAU ROUTIER UNIFIE ET INTEGRE AUX POLITIQUES DE MOBILITE DURABLE

CONTEXTE

Tout autant que les transports collectifs, les enjeux du réseau routier structurent la capacité de développement de l'espace métropole :

- À cause de la saturation désormais généralisée,
- Car il concentre la pollution et le bruit.

Or, même si les réseaux routiers départementaux, autoroutiers et locaux sont totalement intégrés pour l'automobiliste, leur gestion, en particulier en situation dégradée, ou les investissements à réaliser sont encore portés par des maîtres d'ouvrages aux objectifs différents. Ainsi, l'État privilégie les fonctions de transit sur le réseau autoroutier gratuit, alors même qu'il ne représente qu'une part très minoritaire des flux.

Le développement des transports en site propre est en outre intimement lié à la capacité de réaliser des sites propres performants, aussi bien sur des voies locales que départementales ou certaines autoroutes.

C'est pour cela que le rôle d'Autorité Organisatrice des Transports Urbains (AOTU) pourrait être étendu à l'ensemble de la Mobilité Durable (AOMD), et ainsi comprendre la gestion de la voirie et du stationnement (cf. propositions du GART pour l'acte 3 de la décentralisation).

POINTS DE BLOCAGE

- Pilotage et gestion du réseau routier entre 3 acteurs alors que son usage est intégré,
- Territoire le plus pollué et le plus saturé de France
- Pas d'intégration entre politiques en faveur des TC / modes doux (AOTU), de la voirie et du développement urbain.

PROPOSITION

Un pilotage intégré, durable et multimodal des infrastructures routières

- Option 1 : création d'une AOMD et transfert des compétences routières du Conseil Général, des communes, de la Communauté Urbaine MPM, et des autoroutes gratuites.
- Option 2 : transfert à la communauté métropolitaine des réseaux routiers stratégiques (autoroutes gratuites, voies départementales, principales voies urbaines) et desserte locale à l'échelon inférieur.
- Option 3 : création d'une Structure de Coordination Multimodale et de Développement du réseau routier métropolitain, regroupant l'État, le Conseil Général et les communes.

Finaliser les investissements nécessaires

- L2 dans Marseille, contournement de Port-de-Bouc, doublement de la D9

Fiche 16 (2)

150 KM DE TRANSPORTS URBAINS LOURDS, LES MOTEURS DU DEVELOPPEMENT FUTUR

CONTEXTE

La multipolarité du territoire métropolitain se traduit par des bassins de déplacement de grande taille (env. 15 km à Marseille, 7 à 10km ailleurs). Seul celui de Marseille est suffisant pour supporter, actuellement, un réseau de TCSP lourds et par là même rechercher des parts modales significatives.

Avec à peine plus de 30 km de transports lourds en site propre, l'espace métropolitain ne peut ainsi s'appuyer sur les transports pour structurer son développement. Lyon, après des décennies d'investissement, a construit plus de 110 km de TCSP, Barcelone propose 125 km de métro et 45 km de tramway...

Dans les autres bassins de déplacements, l'usage des TC est très en dessous du potentiel. Les aixois font 38 déplacements en TC par an, les aubagnais 28 et les salonnais 7,4. En France, la moyenne des réseaux de 100000 à 300000 habitants est de 80 voyages par an.

Le Pays d'Aubagne localement, mais aussi Dijon ou Angers, ont montré que les territoires de plus de 100.000 habitants peuvent construire un tramway ou un BHNS. Autre innovation récente en France, les premiers tram-train permettent d'élargir les distances pertinentes des TCSP jusqu'à une trentaine de kilomètres.

Mettre en place un TCSP permet bien plus qu'améliorer l'offre de transports collectifs. Il constitue une condition pour convaincre les actifs de changer de mode. Il participe à la diffusion à partir des pôles d'échanges métropolitains. Il structure le développement à l'échelle des bassins de vie et participe à la création d'un Projet commun pour des communes qui souvent se tournent le dos.

Surtout, le mauvais fonctionnement du système de transport fragilise le développement du territoire et son attractivité : Marseille deuxième ville la plus congestionnée d'Europe, Aix-en-Provence territoire le plus pollué de France métropolitaine (indice ATMO 2010),...

LES POINTS DE BLOCAGE

- Hors Marseille et Aubagne, pas de prise de conscience de la nécessité d'investir dans les TCSP pour permettre le report modal,
- Capacité de financement insuffisante à Marseille et peu mobilisée ailleurs (hors Pays d'Aubagne)
- Des réseaux de TC urbains tournés essentiellement vers les scolaires / publics en difficultés (hors Marseille, Aix)
- Faible articulation des développements des TCSP et des stratégies de développement, en particulier économique.

PROPOSITIONS

Stratégie générale :

- identification et organisation de sites de polarisation du développement, en particulier économique autour de TCSP, pour contrebalancer la dispersion des flux,
- priorisation de l'investissement sur les TCSP urbains pour créer un « choc de mobilité » et répondre aux problèmes de saturation et de pollution, plus élevés en ville.

Un « Plan 2025 » de développement des TCSP

- Rattraper le retard : égaliser le taux d'usage des transports urbains de Lyon à Marseille (x2) et celui des villes moyennes ailleurs (x2 à x6)⁵
- Au moins un TCSP dans chacun des 6 bassins de vie de la métropole (Marseille, Aix, Martigues-Istres, Marignane-Vitrolles, Aubagne, Salon)
- Objectif de 150 km de TCSP (métro, tramway, BHNS en site propre intégral)⁶

Étendre le périmètre de pertinence des TCSP pour répondre à l'étalement des bassins de déplacements

- Organiser les correspondances TCSP / Corridors métropolitains.
- Et/ou Interconnecter les réseaux autour des train-trams (cf. propositions métropolitaines).

Organiser la cohérence transport-urbanisme-économie

- Un emploi sur deux à proximité d'un TCSP :
 - Desservir finement les plus importants pôles d'emplois péri-urbains (les Milles, Vitrolles, Valentine, Marseille Nord, les Paluds) et les centres urbains (Marseille, Aix)
 - Organiser les fonctions économiques (densité, type d'entreprise, stationnement réduit) autour des TCSP. Limiter le développement dans les zones non desservies en TCSP aux entreprises consommatrices d'espaces ou à forte nuisances.
- Densifier l'habitat en priorité dans les corridors de TCSP.

- Rendre obligatoire la construction des grands équipements, collèges, lycées à proximité d'un TCSP urbain si il existe/est prévu.

⁵ Soit environ 400.000.000 voyages en TC urbains par an contre 175 millions actuellement. L'essentiel de la croissance en volume se situerait à Marseille et correspond aux objectifs du PDU.

⁶ Ratio d'environ 1 km / 10 000 habitants, proche des autres grandes métropoles, soit 2,5 MdE d'investissement ventilés entre 5 km de métro, 40 km de tram et 70 km de BHNS, ajoutés aux 21 km de métro et 11 km de tram existants

Fiche 16 (3)

ORGANISER 6 METRO-CORRIDORS MULTIMODAUX, UNE ALTERNATIVE A L'AUTO-DEPENDANCE

CONTEXTE

Environ 1 million de déplacements métropolitains sont effectués chaque jour, 1/3 entre grands pôles urbains, 2/3 des communes périurbaines vers les pôles urbains. Ces déplacements sont essentiellement réalisés par des actifs ou des étudiants, la gestion des grands flux est donc aussi un enjeu de développement économique.

Les déplacements de longues distances émettent autant de CO2 et de pollution que les déplacements internes, bien qu'ils soient 3 fois moins nombreux. Cette pollution pénalise les centres-villes mais aussi les habitants proches des grandes infrastructures routières.

Depuis 15 ans, des actions ont été mises en place, mais leurs résultats sont mitigés :

→ Succès des Navettes d'autocar sur Autoroute, grâce à leur fréquence élevée. Mais elles subissent la saturation en heure de pointe comme les voitures. Le projet du CG13 d'avoir des sites propres sur Autoroute n'a toujours pas abouti

→ Fort investissement sur le ferroviaire (Aix-Marseille, ouverture des voies littorales sur Marseille), mais faible progression de leur usage (+3000 usagers/jour sur Aix Marseille) au regard du coût. La fiabilité du TER, malgré des progrès récents, reste encore variable. Le coût d'exploitation du ferroviaire a augmenté 3 fois plus vite que les recettes en 12 ans. Il est 10 fois plus élevé que celui des cars.

→ Création récente du Syndicat Mixte, d'une billettique commune, du site « Le Pilote » d'information, de titre combinés entre réseaux... Mais ces actions sont dispersées et mal mises en avant.

Plus globalement, le développement du ferroviaire, pour atteindre une bonne fiabilité, des fréquences élevées et des temps de parcours compétitifs, est structurellement limité par :

- La saturation de St-Charles et son fonctionnement en cul-de-sac
- Le mélange des dessertes en cabotage et directe, diminuant la capacité des voies et la fréquence pour l'utilisateur.

POINTS DE BLOCAGE

- Projets ferroviaires contradictoires (en particulier l'organisation des correspondances en bus et des parcs-relais,...) aboutissant à des investissements sous utilisés
- Déblocage du nœud ferroviaire par la gare souterraine à Saint-Charles non programmée et risque de report à un horizon lointain et non maîtrisé,
- Besoins d'investissement nécessaires très élevés et s'ajoutant aux TCSP urbains

TRAVAUX REALISES

Organisation du développement des services métropolitains autour de 6 Métro-Corridors Multimodaux (cars, TER) basés sur les principaux besoins de déplacement. Idée développée par la Coopération métropolitaine et reprise par le Forum des Conseils de Développement.

PROPOSITIONS

Stratégie générale

- A court terme, une desserte performante de centre à centre, en connexion avec les TCSP. Unifier le système de transport unifié pour l'utilisateur et en organiser la promotion
- Réaliser progressivement les investissements sur le ferroviaire, en priorité sur des lignes de cabotage et pour desservir les sites économiques maillés en TCSP,
- Pour le long terme, organiser le développement urbain autour de 6 Métro-Corridors, réaliser Saint-Charles souterrain.

Répondre aux besoins rapidement : proposer deux ECorridors express sur autoroute

- Aix / Marseille, Marignane et Vitrolles / Marseille,
- Desserte de Point à Point à haute fréquence, en 30 minutes entre Aix et Marseille, 20 minutes entre Marseille/ Vitrolles et Marseille/Marignane,
- Voie réservée sur autoroute, prise sur la circulation, pour transports collectifs (cars interurbains et tourisme, bus, taxis, auto-partage) et voitures propres identifiées (hybrides et électriques),
- Pour accélérer la mise en œuvre des voies dédiées, autoriser le Préfet à expérimenter des solutions techniques dérogatoires

Le Ticket Unique

- Des tarifs par bassin de déplacement pour favoriser les déplacements internes aux pôles urbains,
- Maintenir un équilibre économique soutenable entre les recettes des voyageurs et le Versement Transport. Dédier les fonds publics à l'investissement et aux réductions sociales.

Organiser la desserte métropolitaine des principaux pôles économiques périphériques

Structurer le rabattement du périurbain sur les pôles urbains majeurs : des lignes de train-tram

- Proposer un transport métropolitain près du lieu de résidence et avant l'autoroute
- Une desserte en train-tram (véhicule légers et rapides, temps d'arrêt optimisé) limite la perte de temps due aux nouvelles gares (Luynes, Plan-de-Campagne, St-André...) et réduit les coûts des réouvertures de voie (Valdonne, Gardanne-Carnoules)
- L'insertion du train-tram sur les voies du littoral de Marseille puis PLM permettrait de s'affranchir en partie des contraintes de saturation du plateau Saint-Charles, notamment pour la desserte de l'aéroport.

→ Dédier la voie ferrée Aix-Marseille au cabotage, avec un train-tram toutes les 10 minutes. Réaliser les dessertes express par l'ECorridor sur autoroute.

- Envisager la connexion des lignes de tram-train sur le réseau de tramway.

Des Contrats de Pôles d'Échanges

- Fixer des objectifs et des actions de desserte métropolitaine, urbaine, de parc-relais et d'aménagement cyclable, partagés par tous les acteurs
- Prioriser le développement urbain et économique autour des pôles bien desservis

Poursuivre la mise à niveau de l'infrastructure ferroviaire

- Seconde phase Aix-Marseille, Gardanne - Carnoules, voie de Rognac, voie de Valdonne,

Débloquer durablement le système ferroviaire : réaliser Marseille St-Charles souterrain

FICHE N°19

CULTURE : UNE VISION METROPOLITAINE

ATOUS

- un fort lien avec l'économique (impacts hôtelier, restauration, création d'emplois de tous niveaux)
- un appui à l'attractivité résidentielle vis-à-vis de nouveaux habitants habitués à une offre culturelle dans leur agglomération d'origine (région parisienne, Lyon)
- diversité : art de la rue, art lyrique, « movida », différents festivals, appropriation de l'espace public, large tissu associatif
- trame culturelle complète
- culture ancrée dans l'imaginaire collectif : peintres, littérature, cinéma
- un territoire retenu pour être capitale de la culture en 2013
- des progrès récents dans la mise en valeur de la Mémoire (Camp des Milles)

FAIBLESSES

- déséquilibre été/hiver et manque de permanence (fermeture musée le dimanche, les jours fériés)
- éparpillement et saupoudrage en matière d'actions culturelles que MPM 2013 contribue à corriger

- manques d'équipement métropolitains et parfois doublonnage d'équipements que les investissements publics pour MP 2013 ont contribué à combler
- déficit en terme de diffusion de culture scientifique et technologique (pas de musée des sciences, pas encore de musée liée à la mer)

PROPOSITIONS

- mieux valoriser la force et la vitalité des images dans l'inconscient collectif
- création d'un équipement ludo/scientifique comme, par exemple, le centre de la mer, d'un musée d'art contemporain
- essaimer sur d'autres disciplines l'exemple vertueux de la gestion combinée de 3 théâtres (D BLUZET),
- mieux coordonner dans le calendrier, gestion des flux touristiques et événements/politique culturelle
- travailler davantage sur l'IDENTITE METROPOLITAINE (réel, mythe, symbolique) par un travail ambitieux sur les représentations conscientes et inconscientes, le sentiment d'appartenance. Rôle essentiel des médias pour appuyer cette démarche.

Projet métropolitain

Démarche pilotée par l'Etat

Contribution de l'agAM novembre 2012

**FICHES COMPLEMENTAIRES
PROPOSEES PAR L'AGAM**

RENDRE SPATIALEMENT PLUS VISIBLES ET LISIBLES LES SPECIALISATIONS ET DOMAINES D'EXCELLENCE DE LA METROPOLE, EN PARTICULIER EN OFFRANT AUX ENTREPRISES DES ESPACES ADAPTES A LEURS BESOINS

CONTEXTE

La diversité des activités présentes sur l'ensemble du territoire métropolitain est à l'origine d'une offre hétérogène d'espaces d'accueil pour les entreprises. Hétérogène quant à leur localisation dans l'espace urbain (central, péricentral, périurbain) mais aussi quant à leur aménagement et leur fonctionnalité. Cette diversité provient simultanément de l'évolution des besoins du tissu économique local et de la sédimentation des choix stratégiques portés par les collectivités. Elle pose aussi la question de l'adaptation des zones les plus anciennes aux besoins actuels des entreprises dans leur stratégie de localisation (Lisibilité thématiques, accessibilité, qualité des aménagements, proximité, centralité, synergies...).

Face aux besoins de développement économique du territoire et à la rareté du foncier, la question de l'optimisation du foncier économique apparaît comme un enjeu de plus en plus prégnant pour les collectivités. Appréhender la question du développement économique de la métropole aussi sous l'angle spatial est l'occasion de repenser l'offre en capacité d'accueil d'entreprise à une échelle plus pertinente, à travers une logique de valeur ajoutée et de mise en cohérence des stratégies d'implantations.

DONNEES CADRE SUR LE DEPARTEMENT (SOURCE CCIMP)

Les 273 zones d'activités des Bouches-du-Rhône représentent 24 000 ha. Près de 704 ha de surfaces sont encore disponibles en 2010, destinées à l'accueil immédiat d'entreprises, et localisées principalement sur Agglopoie, Marseille Provence Métropole, Ouest Provence et la Communauté du Pays d'Aix. La ZIP de Fos offre, en complément, une surface aménageable sous fortes contraintes environnementales de plus de 2 414 hectares.

N.B.: la surface réellement disponible est donc beaucoup plus modeste

LES POINTS DE BLOCAGE

La fragmentation institutionnelle a pour conséquence une production de sites économiques répondant à des stratégies économiques différenciées. Cette situation conduit à une perte de lisibilité des sites, dont la vocation apparaît parfois redondante avec ceux des EPCI voisins. Dès lors, les négociations d'implantations avec les entreprises portent moins sur une localisation optimale que sur le moins disant foncier. Il est dans l'intérêt à la fois de la collectivité et de l'entreprise de coordonner les actions foncière et urbanistiques sur les espaces économiques, afin d'offrir des sites économiques capables de faire levier sur l'attractivité.

Cette situation atteint son paroxysme sur des espaces de frange entre les EPCI comme le territoire Est Etang de Berre, où la « concurrence » entre les EPCI apparaît dommageable au déploiement des activités aéronautiques (cf. projet H. Fabre).

L'autre point de blocage majeur, est la difficulté d'intervenir sur la requalification et la densification des sites existant, pourtant gage de la pérennisation de leur attractivité. Les difficultés techniques et financières d'intervenir (de part l'hétérogénéité des sites et leurs spécificités) de manière efficace sur la modernisation de la capacité d'accueil d'entreprises, trouvent aussi leur source dans l'atomisation de l'offre entre les différents EPCI. La concentration des efforts en la matière pourra être un gage d'efficacité à moyen et long terme.

Enfin, offrir aux entreprises une carte lisible des espaces économique sur la métropole accompagnée d'interlocuteurs clairement identifiables, c'est valoriser les externalités positives des sites économiques du territoire.

LES PRINCIPAUX ENJEUX

→ **Optimiser l'offre en espaces économique, afin de répondre à la fois aux attentes des entreprises et aux évolutions urbaines**, en identifiant les sites privilégiés d'implantation des entreprises. Cette optimisation devra nécessairement être inscrite dans une stratégie foncière commune, permettant de proposer des localisations adaptées et de contrôler les mutations non souhaitées sur certains sites et pouvant compromettre son développement futur (mitage commercial ou résidentiel, saturation du réseau viaire, incompatibilité des infrastructures ...). La cohérence urbanisme / transport doit aussi être pris en compte, pour permettre en particulier de réduire l'utilisation de l'automobile, en favorisant des formes denses et mieux intégrés autour des stations TC / TCSP.

→ **Rendre plus lisible l'offre foncière et économique**, en renforçant certaines spécificités thématiques qui permet par ailleurs de mutualiser certains équipements :

- Générer des sites d'excellence, adaptés aux besoins de(s) l'activité(s) implantée(s), et capables de répondre si nécessaire aux enjeux de mise en réseaux et de complémentarité recherchée par certaines entreprises
- Développer des « produits urbains » intégrés et reconnus, capables de s'imposer comme une solution économique et urbaine satisfaisante pour les entreprises.

→ **Améliorer l'insertion urbaine de l'économie**, en particulier dans les espaces mixtes, en privilégiant la réponse aux besoins de proximité et en développant des formes urbaines plus denses et économes en énergie et en proposant des dessertes de niveau métropolitain pour les principaux pôles économiques.

Exemples de desserte métropolitaine des pôles économiques (logique fonctionnelle et lisibilité) :

- Les Milles par la Navette depuis Marseille, les cars interurbains du bassin de déplacement d'Aix, la gare nouvelle
- Vitrolles et Eurocopter/Aéroport par la gare de Vitrolles Aéroport
- Marignane par Pas-des-Lanciers et/ou une gare routière nouvelle
- Marseille Nord par la gare nouvelle Saint-André
- Euroméditerranée par la gare d'Arenc et par le pôle d'échange de Gèze
- Les Paluds par le tramway d'Aubagne et une gare routière

→ **Identifier des sites « d'intérêt métropolitain »**, capable de positionner l'ensemble du territoire à l'échelle nationale ou internationale, de part l'excellence de ses activités et de son fonctionnement urbain.

LES PISTES DE REFLEXIONS

L'intervention à l'échelle métropolitaine offre l'opportunité d'élaborer un « **Schéma métropolitain de développement des espaces économiques** » qui permettrait de flécher et de diversifier l'offre, non plus à l'échelle d'un EPCI mais à l'échelle d'un grand territoire.

Ce Schéma permettrait :

- ➔ D'identifier la spécificité des sites actuels et leur fonctionnement
- ➔ De proposer des sites « d'intérêt métropolitain », prioritaires en termes de développement.
- ➔ De cibler des secteurs de renouvellement, d'optimisation, ou de spécialisation
- ➔ De vérifier la disponibilité sur le territoire d'une offre foncière et immobilière permettant aux entreprises de se développer « in situ »

➔ De dépasser les contradictions thématiques ou urbanistiques en adaptant au mieux les infrastructures et la planification aux ambitions de développement économique.

De plus, un partage d'expérience et d'ingénierie territoriale en matière d'espace économique, permettra de promouvoir des formes urbaines nouvelles et adaptées aux différents contextes urbains de la métropole (périphérie, centre-ville...). Le renforcement de l'intelligence urbaine sur ce thème pourra donner lieu à **des ateliers « projet urbain » ou « urbanisme de projet »** sur quelques grands sites économiques d'intérêt métropolitain ou local, afin de trouver des solutions opérationnelles à court terme pour accroître leur attractivité et leur capacité de développement.

APPUYER SON DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE SUR SES ATOUTS POUR RAYONNER

CONTEXTE GENERAL

Par le jeu de ses dotations, de ses savoirs comme par l'intensité des relations entre ses acteurs, chaque territoire construit au fil du temps des compétences et des activités économiques singulières.

Inscrites dans une dynamique de développement, ces dernières sont amenées à entrer en concurrence avec d'autres ensembles productifs similaires, dans des aires de marché de plus en plus larges. L'issue de ces confrontations forge peu à peu des spécialisations territoriales dont la pérennité demeure sans cesse en sursis et soumises au nécessaire renouvellement de son fonctionnement en filière ou en « système », au nom de l'excellence.

La diminution du coût relatif des transports a depuis quelques décennies élargi la taille des marchés, exacerbé la concurrence et donc élevé le niveau nécessaire à la compétitivité des ensembles productifs construits par les territoires. Le processus a généralement conduit à une plus grande spécialisation productive des territoires, en même temps qu'il les a projetés dans des échanges de plus en plus internationalisés.

Le levier essentiel pour résister aux assauts de la concurrence réside moins dans l'ajustement par les prix pour assurer des débouchés à des produits banalisés (stratégie dangereuse pour des entreprises de pays à haut niveau de vie comme le nôtre) que dans la mise au point de produits élaborés et nouveaux. Cette stratégie permet de desserrer la contrainte de la compétitivité-coût et repose de façon essentielle sur l'innovation, donc sur la recherche-développement initiée par les entreprises.

→ D'où l'importance essentielle que l'on accorde aujourd'hui au lien Recherche-R. & D.-innovation-développement des entreprises (et de l'emploi) et à l'écosystème formé par la proximité de laboratoires de recherche publics et privés, les centres de R. & D. d'entreprises et l'animation autour du transfert de technologies.

Le territoire métropolitain des Bouches du Rhône, inséré dans les échanges internationaux, compte nombre d'activités ou ensemble d'activités (formant filières) d'un niveau de compétences et de compétitivité validés par les marchés ou les réseaux de compétences. Et souvent couronnées par une labellisation « pôle de compétitivité ». 7 à 8 pôles (SCS, Optitec, Pégase, Eurobioméd, Pôle mer PACA, Cap Energies, Pôle risques ; en partie Trimatec) intéressent de près le territoire métropolitain, soit environ le dixième du total national, certains d'entre eux étant les plus efficaces au niveau national par le nombre de projets collaboratifs mis en œuvre.

Parce qu'elles s'exercent dans des créneaux porteurs ou sur des marchés importants, ces activités et ces compétences performantes méritent qu'elles soient portées par le territoire qui a permis leur essor. On peut en citer quelques unes appartenant aux secteurs de :

- l'aéronautique-mécanique
- la micro-électronique et l'optique-photonique
- port-logistique-transport
- la santé et les biotechnologies
- l'environnement-technologies « vertes » et les énergies
- -...

FACTEURS DE BLOCAGE

- Enclavement des principaux sites technopolitains, sans connexion aisée entre eux comme avec les cœurs urbains et/ou les « portes » de la métropole (Gares TGV, Aéroport,...).
- Absence d'appropriation par la population des activités innovantes du fait notamment de la non visibilité des savoirs et savoir-faire d'excellence existants : les outils porteurs de l'économie de l'innovation étant situés aux marges des flux comme des ensembles urbains.
- Les activités industrielles pâtissent d'une image négative, particulièrement dans la région. On observe en effet une méfiance des habitants comme des élus à l'égard d'activités industrielles, perçues essentiellement comme sources de nuisances. Pourtant, nombre d'activités industrielles ont changé de nature, réduit leurs nuisances et diminué leurs emprises les rendant plus compatibles avec le milieu urbain.
- Conséquence en partie de ces comportements, le foncier économique est devenu « rare », du fait d'une politique foncière trop frileuse à son égard, victime d'arbitrages guidés par la valorisation par le marché (favorisant le résidentiel et les centres commerciaux).
- Certains espaces qui devraient être centraux et stratégiques pour le développement (à proximité de grands équipements et d'infrastructures remarquables) sont situés aux extrémités de territoires d'E.P.C.I. et ne font pas l'objet de réflexions et d'aménagements à la hauteur de leur potentialité (mais que la métropole pourrait révéler). Exemple : l'espace délimité par l'aéroport et la gare TGV d'Aix, du nord de Marseille à l'A7-A55

PISTES DE REFLEXION

- Valoriser l'industrie dans les politiques de développement en lien avec l'économie de la connaissance (cf. document du 2ème forum des conseils de développement 18/02/2012).
- Axer la prospection d'entreprises sur les maillons manquants des filières emblématiques de la métropole (cf. supra), pour renforcer leur solidité et leur performance compétitive.
- Grâce à l'échelle métropolitaine, fournir une plus grande lisibilité spatiale (localisation, disponibilité foncière, accessibilité, connectivité...) à chaque grande filière « exportatrice » de la métropole (ex. un « arc » des énergies de ITER-CEA à Fos en passant par l'Arbois).
- Toujours grâce à l'échelle métropolitaine, faciliter la mise en complémentarité des différentes pépinières et technopoles. Clarifier les vocations des outils publics de l'économie de la connaissance et affirmer leurs spécificités à l'échelle métropolitaine. Interconnecter les différents lieux technopolitains pour faciliter les rencontres entre savoirs et filières pour créer de nouvelles opportunités d'innovation et de développement. Faciliter l'émergence de l'innovation par le frottement inter-filières, des rencontres et échanges accrues. Faciliter également l'innovation par les besoins et les usages en assurant à ces espaces technopolitains un lien avec des lieux de centre-ville où peuvent se croiser porteurs d'idées, entreprises, chercheurs (en s'inspirant des « cantines », « fab labs », ...).
- La région marseillaise ne « produisant » pas assez d'ingénieurs et techniciens qualifiés, comment attirer (et retenir) les talents pour conforter le développement de ces filières ? Marseille Provence Métropole peine en effet à conserver ses cadres et le solde net d'arrivées de cadres n'est que faiblement positif à l'échelle du département...

On attire les personnes sur des opportunités de carrière et l'image du territoire ; mais on les retient par des facteurs courants. Il s'agit essentiellement de services contribuant à la qualité de vie, à commencer par les services fondamentaux (propreté, sécurité, mobilité, accessibilité financière à une offre diversifiée de logements, ...). Ce sont des enjeux essentiels de la Métropole (pas seulement pour Marseille) et pour lesquels des actions durables sont à mener, d'autant que ce déficit (perçu) de qualité de vie joue également dans le cas de transferts d'établissements ou d'entreprises. La faible croissance de ces arrivées contribue à la progression moins élevée comme à la plus faible proportion d'emplois de cadres des fonctions métropolitaines (comparativement aux autres grandes entités urbaines françaises).

→ Retenir les « industries créatives » comme levier de développement à la fois économique, mais aussi urbain et de cohésion sociale. Ces « industries créatives » sont également porteuses d'image et contribuent à l'attractivité du territoire. De plus, ces dernières suscitent de l'emploi à un rythme deux fois rapide que la totalité des secteurs économiques, tandis qu'une réelle spécificité existe localement, notamment dans les arts vivants, les logiciels de loisirs, la communication,... Elles ne sont pas géographiquement concentrées (soit à Marseille,

soit à Aix). Bien au contraire, une complémentarité existe qui s'est renforcé depuis les années 90 et qu'il convient d'épauler, de renforcer à l'échelle métropolitaine pour en obtenir tous les effets. Tout comme il convient de rapprocher, en luttant contre le désenclavement, le contenant et les contenus dans le numérique à Marseille entre le technopole de Château-Gombert et le pôle applicatif de la Belle de Mai.

→ En plus de la prospection pour l'implantation d'entreprises extérieures et du soutien à l'innovation, il convient également d'exercer une veille plus attentive en période de crise aux entreprises locales stratégiques (PME notamment). Fragilisées par la crise, elles sont pourtant essentielles car elles constituent un creux industriel ou tertiaire, grâce auquel des entreprises viennent s'établir. Afin d'optimiser les dispositifs d'intervention des collectivités, l'utilisation de bases de données financières (fichier Altarès notamment), plus facilement « amortissables » à l'échelle métropolitaine, permettrait d'exercer une veille et de déclencher une fonction d'alerte suffisamment tôt, pour éviter la disparition d'entreprises détentrices d'un réel savoir-faire ou une réduction importante de leurs effectifs.

FORMER, ACCUEILLIR ET RETENIR LES TALENTS POUR UN MEILLEUR DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

CONTEXTE

→ Le territoire métropolitain connaît dans les années 2000 un rythme de progression de l'emploi légèrement plus soutenu qu'au niveau national, en particulier dans sa partie nord. Mais, il possède toujours un taux de chômage élevé, même s'il a reculé entre les recensements de 1999 et 2008.

→ L'organisation de la production révèle une utilisation des ressources humaines assez diverse dans le territoire métropolitain. Elle se caractérise par la présence d'une sous-traitance non négligeable (notamment dans les territoires de la Communauté du Pays d'Aix et de la communauté urbaine de Marseille, mais aussi dans la communauté de Berre-Salon-Provence). L'intérim y est en moyenne assez modeste, sauf dans le territoire d'Ouest-Provence. La productivité y est forte à l'ouest de l'Etang de Berre, plus modeste dans les territoires de la CPA et de MPM, constat qui renvoie à la nature sectorielle dans leur économie (industrielle ici, plutôt tertiaire là).

→ Au-delà d'un chômage important, le territoire connaît un déficit global d'emplois, qui se chiffre à plusieurs dizaines de milliers si l'on constatait le même taux d'emploi qu'à Paris, Lyon ou même Nice. Cette situation engendre un abondant flux de prestations sociales qui constitue un palliatif pour les populations concernées et un amortisseur pour l'économie du territoire, mais qui ne peut fonder durablement un processus de développement.

→ La structure des emplois est marquée par une apparente « surreprésentation » relative de « l'économie résidentielle », activités tournées vers

les ménages. Mais c'est un constat qui est plutôt la conséquence d'un « déficit » d'activités productives et dans l'économie de la connaissance.

→ Malgré une progression indéniable, on constate une plus faible présence d'emplois de décisions, de commandement ou de rayonnement (« emplois métropolitains supérieurs ») comme des professions de cadres et professions intellectuelles supérieures dans le territoire métropolitain. L'aire urbaine de Marseille-Aix n'apparaît qu'au 11^e rang sur les 14 premières aires urbaines françaises pour leur part dans l'emploi total, devant Bordeaux (à la dynamique supérieure), Rouen et Toulon. Elle ne se situe qu'au 9^{ème} rang pour leur dynamique dans la période récente.... Peut-on y lire un trait essentiel d'une métropolisation inachevée ?

→ Le territoire a fait preuve d'une indéniable résistance à la crise, y compris à Marseille. Ceci est imputable à la faible nature industrielle du bassin, à la diversité de ses activités, aux fonctions tertiaires exercées (notamment publiques), qui sont deux des caractéristiques d'une métropole.... Cependant, on assiste entre début 2008 et début 2012 à une recrudescence significative du chômage, de l'ordre de 2 à 3 points (seule la zone d'emploi d'Aix se situe en dessous de 10%, situation plus favorable que la moyenne nationale).

ELEMENTS DE BLOCAGE

→ Il existe une faible qualification de la population active. On y observe l'un des pourcentages les plus élevés d'actifs sans aucun diplôme en France (à Marseille, une personne sur 4 ...); corrélativement, une faible part des personnes de 15 ans et plus, titulaires d'un bac+2 ou plus.

→ Une situation qui semble perdurer puisque, pour les plus jeunes intégrant le marché du travail (les 16-24 ans), l'écart se maintient par rapport aux autres grands bassins d'emploi, même si, au fil du temps, ce pourcentage se réduit. A noter que la trajectoire de la zone d'emploi de Marseille (incluant à l'est Aubagne et à l'ouest la partie orientale de l'étang de Berre) se distingue de celles de Lille ou Rouen, bassins à la situation similaire il y a 20 ans, désormais proches de la moyenne des grands bassins d'emploi français... Même la zone d'emploi d'Aix-en-Provence (mordant sur le sud du Vaucluse et une partie de l'ouest du Var) atteint à peine la situation moyenne observée dans ces grands bassins d'emploi...

→ Sauf dans le domaine de la santé, le territoire métropolitain constitue un vivier de personnes qualifiées proportionnellement plus étroit qu'ailleurs et présente une offre insuffisante de formation pour les métiers les plus qualifiés (écoles d'ingénieurs notamment). Ceci oblige les entreprises et certains organismes publics à obtenir à l'extérieur les compétences dont elles ont besoin pour leur développement. Le territoire, pourtant doté en formations d'excellence doit affronter la concurrence des grands bassins « producteurs » de compétences. Ces deniers (qui ont formé ces actifs qualifiés ayant une vie familiale et sociale sur place) ont des atouts à faire valoir pour les retenir, a fortiori dans un contexte économique global de plus en plus tiré par l'innovation.

→ Par ailleurs, il importe de ne pas négliger la difficulté du territoire à conserver les actifs pourtant séduits par l'attrait de la région et les perspectives de carrière offertes. L'enjeu consiste notamment à pouvoir offrir des conditions de vie, de qualité de vie suffisantes (telles qu'une offre de logements diversifiée et abordable, des services de mobilité, de loisirs, de formation, de sécurité,...), comparables à ce que ces personnes géographiquement mobiles connaissent ou ont connu en d'autres lieux. De façon à pouvoir les retenir dans le territoire de façon durable... Or, on peut considérer que cette seconde condition n'est pas aujourd'hui remplie de façon satisfaisante.

PISTES DE REFLEXION

Les « préalables » :

- Il convient de densifier l'emploi notamment pour valoriser un réseau de transports collectifs performant. Ne pas renforcer l'étalement urbain, qui rendrait caduc tout déploiement et toute intensification de l'offre de transport, sauf à un coût prohibitif.
- La densification de l'emploi passe par une réhabilitation, un « renouvellement urbain » des espaces économiques existants dans les espaces urbains ou périurbains. Il convient également de promouvoir ce renouvellement urbain économique de préférence à la poursuite du développement extensif, qui se fait au détriment du maintien d'espaces agricoles (en faveur d'une agriculture de proximité) et d'espaces naturels (source d'aménités).

→ En densifiant l'emploi et en rendant possible un maillage plus dense du réseau de TC et une offre transport élargie (plages horaires, cadencement, billettique,...), il est possible de décrocher un marché du travail fragmenté à l'échelle de la métropole -voire à l'intérieur de Marseille-, et de tendre à son élargissement pour un meilleur

appariement des offres et des demandes d'emploi. A défaut, une offre d'emploi peut continuer à exister conjointement à une demande d'emploi, entretenant un chômage conséquent et une insatisfaction des entreprises toujours à la recherche des ressources humaines dont elles ont besoin.

→ Les conditions de mobilité conditionnent également le développement de l'emploi féminin, enjeu important du territoire. Tout d'abord, parce que le taux d'activité féminin est l'un des plus faibles des grands bassins d'emploi. Ensuite, parce que, via les revenus engendrés, il a un effet cumulatif favorable sur l'emploi féminin (l'emploi féminin engendre l'emploi féminin, notamment dans le commerce et les services de proximité). Certes, le marché du travail est dual (un emploi qualifié féminin contribue au développement d'un autre emploi féminin souvent peu qualifié, parfois aux horaires atypiques). Mais, l'autonomie économique des personnes reste un élément de bien-être individuel et collectif. Elle passe en partie par une offre élargie de transports collectifs pour ne pas réduire à néant l'intérêt d'occuper un emploi peu rémunérateur. Développement de l'emploi et qualité de vie ou autonomie des personnes vont de pair.

→ Former plus de jeunes, c'est aussi leur permettre d'accéder aux lieux de formation, à un coût modique : ce qui nous ramène à la question de l'offre de mobilité et au réseau de transport collectifs.

→ Pour permettre aux jeunes d'atteindre un premier diplôme, il convient d'imaginer des solutions innovantes, des formes pédagogiques différentes (type « école de la seconde chance », internats...) ou de développer l'alternance, dont les contrats ne semblent pas assez connus des entreprises locales. Or, les contrats d'apprentissage par exemple favorisent l'insertion professionnelle : selon le CEREQ, 13% des jeunes recherchaient un

emploi 3 ans après leur formation initiale contre 24% pour les anciens lycéens

→ Dans le cadre métropolitain et sous réserve de conditions satisfaisantes de mobilité des personnes, on peut aussi concevoir une rationalisation des formations pour une plus grande efficacité et une réduction de leur coût.

→ La récurrence de forts pourcentages de personnes sans diplômes est certes un frein au développement local comme à la réussite professionnelle et à la qualité de vie des actifs. Mais, une telle situation qui s'inscrit et se reproduit durablement interroge les comportements et les filières de recrutement qui s'appuient largement au plan local sur l'importance des réseaux amicaux et professionnels.

Cependant, l'économie a changé et la technicité, les savoir-faire sont plus que jamais nécessaires. Ils passent par l'acquisition de savoirs dont l'école est la source essentielle. Il s'agit d'entreprendre un travail de longue haleine, dans les écoles et ailleurs dans la Cité, pour faire partager l'idée aux élèves comme aux parents d'un (ré)investissement dans l'école pour une promotion professionnelle et une meilleure qualité de vie.

→ Il convient d'étoffer l'offre de formation supérieure sur les métiers en développement et répondant aux attentes des filières porteuses, mais aussi au service d'activités permettant d'accroître le lien entre ces filières.

→ Cette réponse de long terme, ne doit pas nous exonérer de réaliser à plus court terme un effort pour améliorer l'attractivité du territoire (il faudra toujours faire appel à des compétences rares, non « produites » localement) et conserver les talents. Retenir les talents passe par l'existence de services à la population de qualité, qu'il s'agisse de l'offre de transport, de la propreté, de la sécurité, de la culture et les loisirs... domaines d'intervention publique

qui, pour certains, relèvent certes de collectivités de proximité, mais qui, pour d'autres, pourraient être mieux traités à bonne échelle (métropolitaine).

→ A sa suite et forte de ces fondamentaux d'attractivité, une « politique d'attraction » fondée sur son rayonnement peut s'envisager. Le travail de (re)construction ou de consolidation de l'image du territoire ne peut en effet reposer durablement et efficacement que sur ses savoir-faire, bien au-delà des clichés touristiques.

UNE STRATEGIE FONCIERE POUR FAVORISER LE DEVELOPPEMENT DE L'ESPACE METROPOLITAIN

De quoi parle-t-on lorsqu'on veut appréhender la question foncière ?

En résumé, le foncier c'est du droit, de l'argent et ... du politique.

→ *il renvoie à la propriété foncière et donc au droit de propriété, ce qui intègre le citoyen et son sacro-saint droit à la propriété dans le processus de fabrication du foncier,*

→ *de l'argent car le foncier est une ressource primaire et non renouvelable. C'est donc un bien marchand qui s'intègre dans le cadre d'un marché,*

→ *de la politique puisque le foncier est devenu un élément crucial de la gestion de l'espace. Pour maîtriser le territoire, il faut d'abord maîtriser le sol... ce qui suppose d'élaborer une stratégie foncière...*

CONTEXTE

Les éléments de contexte, aussi bien national que local, n'ont pas -jusqu'à maintenant- favorisé l'émergence de véritables stratégies foncières au sein de l'espace métropolitain.

Au plan national

À l'automne 2007 s'est tenue à Paris la conférence dite « Grenelle de l'Environnement ». Les conclusions des différents groupes de travail ont donné lieu à un substantiel travail législatif. D'abord en 2009 avec le vote d'une première loi « Grenelle I », qui a posé des principes. Puis une loi Grenelle II, promulguée le 12 Juillet 2010. Cette dernière, ambitieuse, traduit les principes en règles et contraintes de divers ordres, touchant en particulier les politiques urbaines. Pour ce qui concerne les aspects fonciers, le Grenelle II ne lève pas la contradiction existante entre la volonté de lutter contre l'étalement urbain et certains dispositifs financiers et fiscaux favorables à la construction neuve en périphérie plutôt qu'à la densification et au renouvellement urbain. C'est une contradiction qui est particulièrement prégnante dans l'espace métropolitain et qui a eu des conséquences déstructurantes génératrices de dysfonctionnements.

A l'échelle métropolitaine

Le territoire métropolitain est soumis à de fortes tensions en raison de sa forte attractivité et des contraintes environnementales liées à la richesse de son patrimoine naturel : littoral, étang, massifs forestiers, espaces agricoles... Cette situation, combinée au morcellement institutionnel et à la faiblesse de « culture foncière », a créé des déséquilibres et des incohérences dans le développement du territoire.

LES POINTS DE BLOCAGE

Au regard du contexte évoqué et en l'absence de régulation publique à l'échelle métropolitaine, la pression foncière constitue un facteur de blocage :

- pour mobiliser du foncier résidentiel pour répondre aux besoins des habitants en matière de logements, notamment pour ce qui concerne les logements sociaux et les logements intermédiaires,
- pour mobiliser du foncier économique pour répondre aux besoins des entreprises locales,
- pour maintenir l'attractivité résidentielle et économique du territoire,
- pour préserver les espaces agricoles et la qualité environnementale.

LES PRINCIPAUX ENJEUX

Face à la pénurie du foncier, à la spéculation du marché, à l'étalement urbain et aux préoccupations environnementales, les intercommunalités constitutives de l'espace métropolitain ont-elle les moyens d'avoir une réelle maîtrise foncière de leur territoire au regard des interactions observées entre les territoires ?

Par ailleurs, le foncier constitue le carburant de la construction et celui-ci se construit sur le long terme. Faute de carburant, c'est toute la chaîne de l'aménagement qui risque de se gripper sur l'espace métropolitain et provoquer les effets suivants :

→ **Dégradation des conditions de vie** : difficultés d'accès au logement, déplacements de plus en plus longs et coûteux pour se rendre sur le lieu de travail, développement de la précarité si le développement de l'emploi est contrarié par le déficit de l'offre de foncier économique...

→ **Dégradation du cadre de vie** : poursuite de l'étalement urbain au détriment des espaces agricoles, altération des paysages, augmentation de la pollution liée aux déplacements...

→ **Perte de compétitivité du territoire** : décrochage de l'espace métropolitain par rapport aux autres grandes métropoles nationales et internationales avec les effets induits sur le niveau de vie des habitants...

LES PISTES DE REFLEXION

La piste principale se résume à l'idée de mettre en place une politique foncière volontariste et durable sur l'ensemble de l'espace métropolitain. Si l'énoncé est simple, sa concrétisation est nettement plus complexe... Ainsi, avant de parler « stratégie », il paraît opportun de **développer une « culture foncière »** en favorisant la prise de conscience de la

nécessité de passer de la logique du « coup par coup » à une stratégie foncière coproduite avec tous les acteurs du développement du territoire qu'ils s'inscrivent dans la sphère privée ou publique.

La mise en place d'un observatoire du foncier répond d'abord à la nécessité de bien appréhender à l'échelle métropolitaine les marchés fonciers et immobiliers.

Construire de la connaissance et du savoir-faire

suppose de disposer d'un outil et de s'entourer de spécialistes. Il s'agit de se doter d'une ingénierie territoriale, voire foncière, assez spécialisée. Dans un contexte global de « sous-équipement en technicité » des collectivités, la mutualisation des moyens paraît tout à fait pertinente d'autant plus qu'il y a de réformes, d'outils, de lois. L'objet de l'observatoire est aussi de **construire du dialogue**. Le dialogue, l'échange, la médiation révèlent les conflits. Autour du foncier se cristallisent différentes luttes opposant les intérêts particuliers à l'intérêt général, le développement du territoire à la préservation des espaces naturels, l'économique au résidentiel.

Une situation difficile que les collectivités sont censées arbitrer. Cette stratégie autour du dialogue n'a de sens que si elle s'inscrit dans une démarche de projet de territoire globale prenant en compte les interdépendances entre toutes les composantes territoriales de l'aire métropolitaine. In fine, l'observatoire doit faciliter et susciter l'action en agissant sur les cadres de la planification. Il s'agit d'adapter les cadres réglementaires, de les modeler et de les mettre au service d'une vision du territoire.

A titre d'illustration, quelques caps à viser dans le cadre de l'observatoire :

→ Promouvoir la densification des espaces bénéficiant d'une bonne desserte en transports collectifs ou situés à proximité des grands pôles d'emplois périphériques, les villes-centres de l'espace métropolitain (une dizaine)...

→ Préserver les espaces agricoles et naturels en acceptant une certaine densification des espaces urbanisés en s'accordant –sur l'ensemble de l'espace métropolitain – sur une densité minimale des zones à urbaniser...

→ Identifier les terrains publics sous utilisés : le recensement, la cartographie et le diagnostic de l'ensemble des terrains publics doivent constituer l'une des préoccupations permanentes des politiques foncières,

→ Avoir une vision prospective visant à une réservation de terrains pour des usages futurs relevant d'un intérêt métropolitain. Cette disposition

s'applique notamment au foncier économique où il s'agirait de dédier du foncier à des activités stratégiques comme celles portées par les pôles de compétitivité ou à «geler» des terrains qui pourraient répondre à des implantations « hors normes » de grandes entreprises exogènes au territoire. (cf. fiche page 63)

→ Mettre en place un dispositif de régulation des prix à partir de mesures fiscales et financières spécifiques au territoire...

→ Agir en faveur d'un équilibre, économique et social, des territoires etc.

