

DOCUMENT DE
CONVERGENCE
STRATÉGIQUE 

La métropole en marche : les chantiers du projet d'Aix-Marseille-Provence

MISSION INTERMINISTÉRIELLE POUR LE PROJET MÉTROPOLITAIN
AIX-MARSEILLE-PROVENCE

3	Préambule
5	Quatre orientations pour la valeur ajoutée métropolitaine
13	Chantier mobilité et accessibilité
21	Chantier ville-nature
29	Chantier cohésion sociale et territoriale
37	Chantier Cultures d'innovation
45	Chantier transition énergétique
53	Chantier système logistique et portuaire
61	Chantier potentiels jeunesse
68	Le projet métropolitain : première synthèse
75	Remerciements

Préambule

Ce deuxième fascicule du « Document de convergence stratégique pour construire et partager la perspective métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence » capitalise le travail conduit sous l'impulsion de la Mission interministérielle durant toute l'année 2013, à la suite du lancement de la première conférence métropolitaine le 20 décembre 2012.

Le fascicule précédent, « Vers une vision commune de la métropole d'Aix-Marseille-Provence », s'est appuyé sur cette conférence pour mettre en débat les quatre piliers de la réalité métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence (« cette métropole qui nous rassemble ») et les quatre orientations de la vision métropolitaine (« la métropole que nous voulons »).

Sur cette base, la Mission interministérielle a ouvert sept chantiers avec de nombreux partenaires pour nourrir le travail de préfiguration du projet métropolitain. Ce travail est mis en discussion au Conseil des élus et au Conseil des partenaires, les deux instances mises en place le 16 mai 2013 par un décret du Premier ministre, afin de préparer l'avènement de la métropole au 1^{er} janvier 2016.

Voici synthétisées les réflexions et propositions issues des premiers travaux de ces sept chantiers, qui réunissent près de 500 acteurs et partenaires de la métropole, de tous horizons et de toutes compétences.

Les chantiers du projet métropolitain ne font pas et ne feront pas le projet de la métropole à la place des élus qui en auront la responsabilité démocratique à partir de 2016. Il leur reviendra de mettre en mouvement les compétences de la métropole, avec les moyens de la métropole, en accord avec les communes qui la composent comme le stipulera la loi.

Mais pour réussir cette mise en mouvement le moment venu, il faut œuvrer à ses conditions préalables, éclairer les enjeux réellement métropolitains, en partager et en diffuser la connaissance, réunir les acteurs et partenaires concernés, en particulier ceux de la société civile, s'entendre sur la plus value qu'on espère de la métropole, distinguer ce qui relève de l'urgence et du court terme, de ce qui relève des mutations à entreprendre dans la durée.

Les chantiers ne font que commencer. Leur tâche est complexe et délicate : il s'agit de rassembler des forces, d'harmoniser des points de vue et des façons de faire, de désigner des nouveaux potentiels métropolitains. Entreprendre concrètement les projets – passer à l'acte – relève des maîtres d'ouvrage qui en ont la compétence légitime, mais les chantiers sont aussi le lieu où les projets peuvent être élaborés en commun, entre plusieurs maîtres d'ouvrage, dont la Mission interministérielle.

Plus globalement, il s'agit de créer un élan, grâce au projet, sans lequel la construction de la métropole d'Aix-Marseille-Provence n'aurait pas de sens. Ce deuxième fascicule est une contribution à cet élan. D'autres suivront tout au long de la démarche, jusqu'à la naissance formelle de la métropole.

Quatre orientations pour la valeur ajoutée métropolitaine

La vision commune de la métropole Aix-Marseille-Provence mise en débat s'appuie sur quatre grandes orientations :

► **De la métropole de la diversité à la métropole des capacités** : faire de la diversité sociale et territoriale de l'aire métropolitaine son véritable atout, réussir la métropole de la diversité humaine, sociale et territoriale, en mobilisant et en renforçant les capacités de tous les territoires et de toutes celles et ceux qui y vivent.

ORIENTATION 1 : *La métropole pour tous et avec tous*

► **De la métropole portuaire à la métropole ouverte à 360°** : ouvrir toutes les perspectives métropolitaines en diversifiant les fonctions de rayonnement et les horizons stratégiques, régionaux, nationaux, européens et internationaux ; réussir le développement métropolitain en ouvrant la métropole à 360°.

ORIENTATION 2 : *Ouverte sur la Méditerranée et ouverte sur l'Europe*

► **De la métropole généreuse à la métropole durable** : s'appuyer sur les qualités environnementales du grand territoire pour commencer à opérer son indispensable mutation vers un mode plus durable d'aménagement et de développement urbains.

ORIENTATION 3 : *Respectueuse de ses territoires et de ses ressources*

► **De la métropole de fait à la métropole organisée et reliée** : construire une métropole fonctionnelle et vivable en la dotant de réseaux complets, intégrés, porteurs de services efficaces, en premier lieu des réseaux et services de transports et de mobilité ; réussir la métropole en reliant les différents bassins de vie, de services et d'emploi en un même système de fonctionnement.

ORIENTATION 4 : *Reliée par ses réseaux et ses services*

Avec les sept chantiers, il s'agit maintenant de concrétiser ces quatre orientations et de les mettre en marche par un effort collectif pertinent. Les sept chantiers ne prétendent pas traiter de tous les sujets dont la métropole aura la responsabilité. Ils font vivre la convergence nécessaire au projet, et lui donnent ses lignes de force, à partir des quatre orientations fondatrices. Ils organisent le travail des acteurs et partenaires du projet métropolitain.

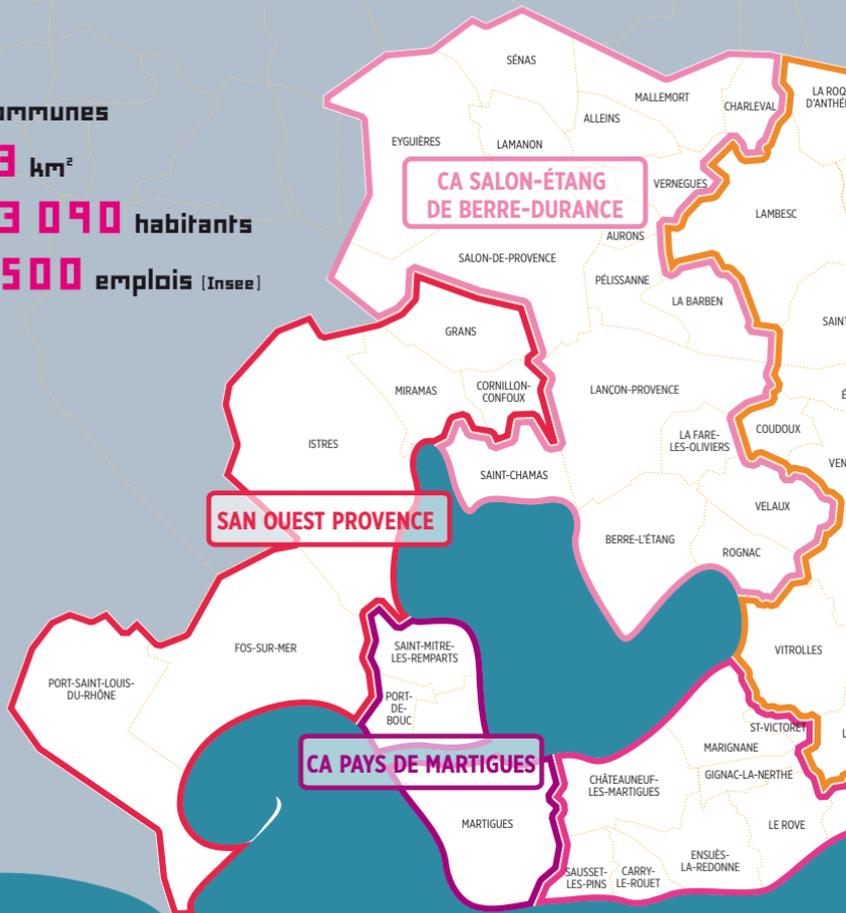
Le périmètre de la métropole Aix-Marseille-Provence

93 communes

3 173 km²

1 833 090 habitants

735 500 emplois [Insee]



 Commune rejoignant l'EPCI en 2014

 Commune rejoignant l'EPCI en 2015

CA Communauté d'agglomération

CU Communauté urbaine

SAN Syndicat d'agglomération nouvelle

10 km



Les chantiers pour préparer et réussir la métropole

► DES CHANTIERS POUR SE PRÉPARER À FAIRE MIEUX : LA VALEUR AJOUTÉE DE LA COORDINATION

Première plus-value métropolitaine : faire mieux avec ce qu'on fait déjà, en le faisant ensemble.

L'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence ne fonctionne pas bien. Elle souffre dans tous les domaines d'une trop grande fragmentation des efforts publics et d'un fort déficit de gouvernance globale. Au quotidien, c'est d'abord dans les transports, les déplacements et l'accès à la mobilité que les métropolitains vivent mal : moins de 10 % des déplacements entre les pôles de l'aire métropolitaine se font en transports en commun, ce qui la situe au niveau des grandes agglomérations de l'ouest états-unien où l'automobile est exagérément reine.

Mais, dans ce domaine comme dans tous les autres, on ne part pas de rien : des réseaux, des services, des politiques publiques existent, qu'il va s'agir d'harmoniser, de coordonner, d'unifier. Ce sera la première valeur ajoutée de la métropole : faire mieux, avec ce qu'on fait déjà, en se préparant à le faire ensemble. Ce ne sera pas suffisant, mais ce sera une première étape incontournable. Les sept chantiers y travaillent.

► DES CHANTIERS POUR SE PRÉPARER À FAIRE PLUS : LA VALEUR AJOUTÉE DE L'UNION

Deuxième plus-value métropolitaine : faire plus, avec plus de moyens, parce qu'ils seront unis à la bonne échelle.

Si on compare l'aire métropolitaine aux quatre métropoles françaises de taille équivalente Lyon, Toulouse, Lille, Bordeaux, à population active égale, il manque 62 000 emplois dans celle d'Aix-Marseille-Provence. Un jeune sur six n'y a aucun diplôme. Le chômage dépasse les 20 % dans les quartiers défavorisés. Demain, avec la métropole, il ne suffira donc pas de faire mieux avec ce qu'on fait déjà, il s'agira aussi de faire plus.

Dans le domaine primordial de l'emploi et du développement (alors que les zones d'activités productives dans la métropole n'ont pratiquement plus de disponibilité foncière : 98 % d'occupation), comme dans tous les autres, il va s'agir d'augmenter les capacités d'action publique, de lever les obstacles imposés par la frag-

mentation, et de renforcer l'efficacité collective, y compris avec l'aide de l'état. Ce sera la deuxième valeur ajoutée de la métropole : faire plus, avec plus de moyens, parce qu'ils seront unis à la bonne échelle. Les sept chantiers y travaillent.

► DES CHANTIERS POUR SE PRÉPARER À FAIRE AUTREMENT : LA VALEUR AJOUTÉE DU CHANGEMENT DE MODÈLE

Troisième plus-value métropolitaine : faire autrement, avec de nouveaux modèles, en partageant et diffusant l'innovation dans tous les domaines.

Dans une génération, l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence atteindra vraisemblablement, selon l'Insee, les 2 millions d'habitants. Il aura fallu construire en masse des logements nouveaux et offrir les espaces vitaux pour le développement économique, dont l'offre est déjà gravement déficitaire. Où et comment les construira-t-on, pour quelle qualité de vie pour tous, avec quels impacts sur les territoires ?

Dans le domaine de l'aménagement urbain et territorial, de la préservation des sols non bâtis d'intérêt agricole ou environnemental, des paysages, de l'organisation générale du cadre de vie, on voit bien qu'il faut, d'urgence, changer de modèle de développement : faire autrement.

On sait que la question de l'énergie, et plus généralement celle des ressources territoriales, y jouera un rôle clé. Il y faudra des idées nouvelles, des capacités d'innovation, de l'audace. Ce sera la troisième valeur ajoutée de la métropole : faire autrement, avec de nouveaux modèles, en partageant et diffusant l'innovation dans tous les domaines. Les sept chantiers y travaillent.

► DES CHANTIERS AVEC TOUS LES ACTEURS DE LA SOCIÉTÉ CIVILE ET DU PROJET MÉTROPOLITAIN

Emploi, logement, transports, services publics, cohésion sociale, environnement, énergie, développement économique, qualité de vie, etc. La future métropole exercera des compétences dans tous ces domaines, en tant qu'établissement public de coopération intercommunale. Elle définira, le moment venu, ses politiques publiques, dans chaque secteur. L'objet du projet métropolitain n'est pas de les lui imposer à l'avance. Il est de préparer les conditions du passage à l'ambition et à l'action métropolitaines. Le principe du projet métropolitain, c'est de formuler une vision cohérente.

En outre, l'ambition et l'action métropolitaines ne sont pas, et ne seront pas demain, le monopole de la métropole en tant qu'institution politique. D'autres collectivités assument déjà l'ambition métropolitaine, au premier rang desquelles la Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Aux côtés d'elles, nombreux sont les acteurs et les partenaires publics et privés, les citoyens organisés, les associations, les entreprises, les institutions culturelles, d'éducation et de formation, de recherche, de santé, de loisirs, qui veulent nourrir le projet métropolitain et de ses chantiers préfigureurs.

Faire avec tous les acteurs de la métropolisation, en ouvrant grand l'espace politique du projet métropolitain. Les sept chantiers y travaillent.

Voici le premier point d'étape d'un travail qui, au sein de chaque chantier, a démarré en septembre 2013. Les chantiers sont appelés à l'approfondir, le transformer, le compléter, le concrétiser, jusqu'à la mise en place de la métropole. Ce qui est restitué ici ne couvre qu'une partie des réflexions menées dans chaque chantier. Tout est encore ouvert et en débat. D'autres chantiers pourront être ouverts chemin faisant.

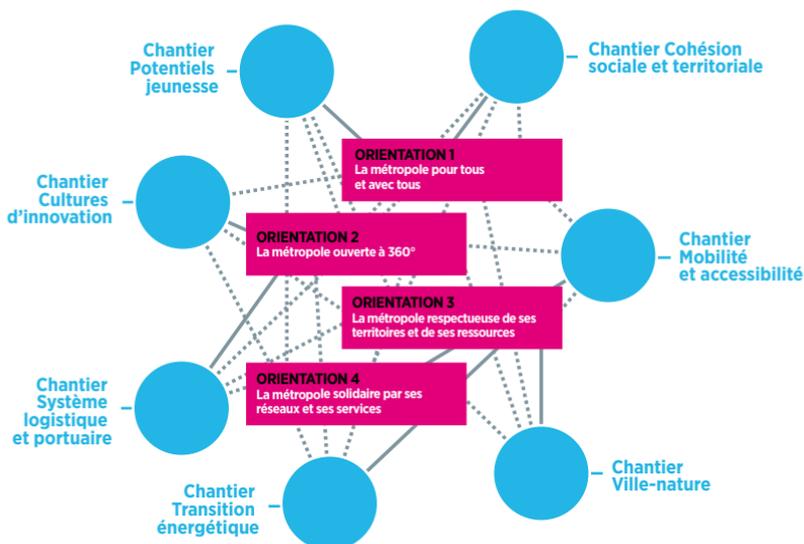
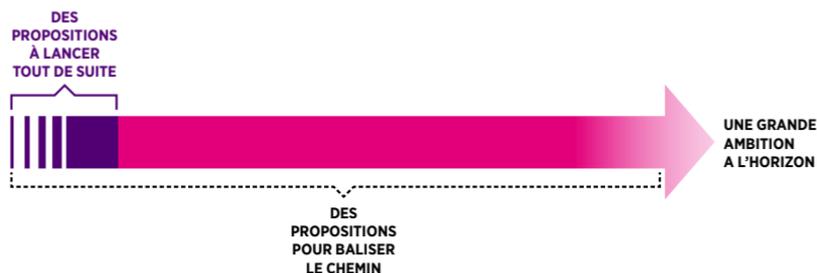
Pour l'heure, chacun de ces sept chantiers a commencé par formuler ses trois objectifs spécifiques de valeur ajoutée du projet métropolitain :

- faire mieux : la coordination
- faire plus : l'union
- faire autrement : le changement de modèle



À partir de ces objectifs, chaque chantier a posé ensuite les premières bases de trois propositions :

- À lancer tout de suite : une proposition pour faire levier et incarner sans attendre la volonté des acteurs et partenaires de la métropole.
- Pour baliser le chemin : une proposition pour organiser la convergence des acteurs et partenaires de la métropole, tout au long de la construction du projet.
- Une grande ambition à l'horizon : une proposition emblématique, qui constitue le phare pour un chantier.







Chantier mobilité et accessibilité

Ce chantier vise à préparer les conditions dans lesquelles la future métropole va devoir résoudre le défi de la mobilité métropolitaine en promouvant de nouvelles alternatives au « tout automobile ». Il s'agit à la fois de construire une vision commune du problème des transports métropolitains et de ses diverses solutions, de faire avancer les réponses déjà prêtes et les plus urgentes, et de faire converger tous les acteurs vers le schéma de transports que devra construire la métropole et qui servira de base, comme le schéma autoroutier en son temps, au développement métropolitain des décennies à venir.

Selon l'OCDE, les habitants de l'aire urbaine Aix-Marseille ont une mobilité similaire à celle observée dans les villes américaines les plus dépendantes de l'automobile, comme Los Angeles ou Denver. Le taux de motorisation (nombre de voitures par ménage) y est près de 50 % plus élevé que la moyenne nationale. Les conséquences du « tout automobile » sont lourdes : pollution et impacts sur la santé publique, surconsommation énergétique et perte de temps, dangerosité routière (deux fois plus d'accidents qu'en moyenne nationale), inégalités sociales et fractures territoriales. Le frein à la mobilité, notamment pour les populations précaires, est clairement un frein au développement de la métropole.

Malgré la saturation générale, les déplacements domicile-travail ont encore augmenté de 20% dans les dix dernières années. L'organisation de l'aire métropolitaine en grands pôles d'emploi (Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Vitrolles, Marignane, ZIP de Fos...) qui « s'émiettent » depuis des années, étire les mobilités, et exige de concevoir un tout autre système de déplacement que celui offert aujourd'hui. Il faut désormais investir d'urgence dans des transports collectifs structurants à l'échelle des pôles urbains et entre les pôles, qui puissent constituer l'armature d'un système métropolitain, articulant entre eux les différents modes de transport et garantissant pleinement un lien avec les projets de développement urbain.

Ce chantier est immense, pris entre l'urgence d'agir, et la nécessité de le faire dans la durée, sur le long terme. Mais le retard accumulé et la fragmentation de la décision (10 autorités différentes organisent la mobilité dans l'aire métropolitaine !) sont tels que le montant total des projets déjà connus dépasse de loin les capacités actuelles de financement, sans que se dessine à terme un

réel réseau métropolitain. Il va falloir décider de priorités pour les corridors les plus sollicités, innover pour desservir les zones peu denses, mieux utiliser les infrastructures et services disponibles. Petit à petit, la notion nouvelle de transports métropolitains prend corps : ils sont urbains, périurbains, interurbains, routiers et ferroviaires. Jamais dans l'histoire des transports collectifs – Île-de-France mise à part –, un établissement public n'a eu la charge d'organiser une telle variété d'activités, de métiers et de modes : ce sera la plus-value de la future métropole.

Les trois objectifs de valeur ajoutée du chantier mobilité et accessibilité

► Faire mieux : adapter et coordonner le niveau de service des infrastructures existantes

Il n'y a pas de solution unique au problème de la circulation dans une aire métropolitaine comme Aix-Marseille-Provence. Il faut, dans un premier temps, jouer de tous les modes de transports disponibles (collectifs, individuels, routiers, ferroviaires, doux, etc.), et faciliter au maximum leur combinaison pour l'utilisateur, en améliorant significativement leur coordination dans tous les domaines (organisation des pôles intermodaux, compatibilité des horaires, information croisée et accès à distance, tarification unique, stationnements, cheminements, sécurisation, etc.). L'intermodalité sera plus efficace grâce aux investissements sur les infrastructures manquantes ou défaillantes qui sont à prévoir, mais elle peut progresser sans attendre, et anticiper l'unification des transports par la métropole.

► Faire plus : poser la charpente des transports collectifs métropolitains

Le réseau métropolitain intégré des transports collectifs ne se fera pas en un jour. Les acteurs et partenaires du chantier ont commencé à recenser toutes les améliorations possibles, en compléments d'infrastructures comme en intensification de services collectifs. Il reviendra à l'autorité métropolitaine de définir un schéma de mobilité quotidienne et de transports collectifs. Le chantier peut être l'occasion de sa préparation, en définissant les termes de son cahier des charges, et en travaillant à faire émerger des alternatives majeures pour les corridors de circulation les plus chargés et leur connexion avec les secteurs les moins denses. L'idée d'une charpente des transports

collectifs métropolitains fait son chemin. Il s'agit de l'éclairer, par des diagnostics partagés à l'échelle de toute la métropole, par une grille de lecture commune des enjeux, et par de nouveaux outils d'évaluation (modèle d'accessibilité multimodal, effet sur le maillage, gain d'accès l'emploi, ...).

► **Faire autrement : développer de nouveaux services de mobilité**

Gérer la mobilité métropolitaine ne se résume pas, de loin, à réaliser de nouvelles infrastructures. Les nouvelles mobilités alternatives (covoiturage, auto-partage, plateformes, démarches inter-entreprises, coworking, etc.) sont totalement partie prenante des projets à développer, pour soulager les investissements publics tout en offrant des solutions adaptées aux diverses demandes de mobilité. L'inventivité et la généralisation de bonnes pratiques dans la diversité des offres publiques et privées contribueront fortement à la mobilité métropolitaine de demain. Il s'agira aussi d'innover dans les sources de financements, pour l'investissement et le fonctionnement de l'ambition « transports ».

Les trois premières propositions de travail du chantier mobilité et accessibilité

► **À lancer tout de suite : des outils au service de la charpente des mobilités de demain**

C'est la conception même des autoroutes et voies urbaines rapides, leur usage, leur régulation et leur insertion urbaine, qui sont à repenser pour y accueillir davantage de services collectifs. Cette réinvention peut commencer par des aménagements légers, comme les voies dédiées aux cars et aux bus, les haltes et connexions sur le réseau. Elle devra s'accompagner d'investissements dans des systèmes alternatifs à la voiture à usage personnel, dans des pôles multimodaux mieux articulés au réseau, dans l'anticipation de la mobilité électrique. Un levier considérable pour améliorer non seulement la qualité des déplacements, mais aussi la qualité de la vie. À travers cette nouvelle conception des grandes infrastructures routières et de leurs points d'entrée et de sortie, c'est toute une mutation urbaine qui pourra s'opérer.

► **Pour baliser le chemin : des investissements concentrés sur l'amélioration des trois corridors principaux**

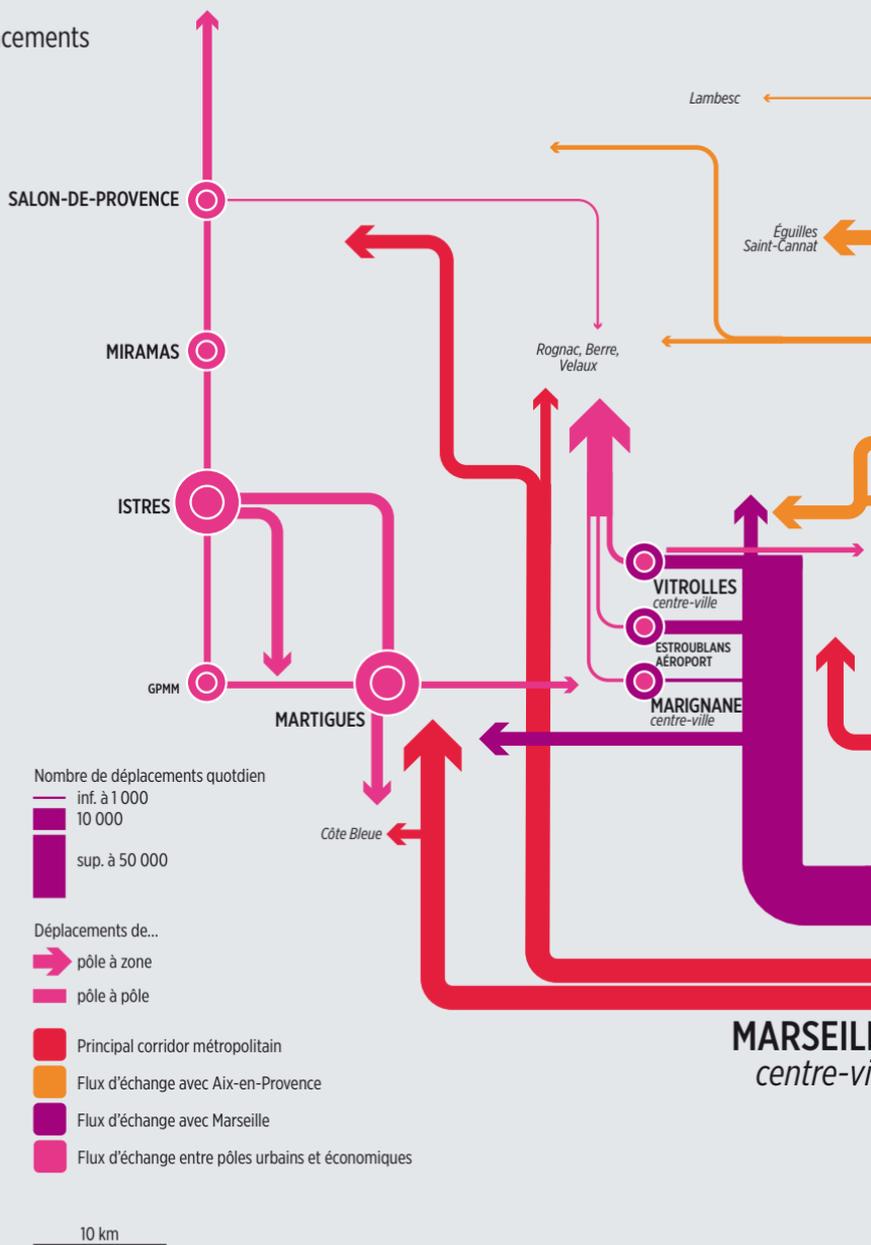
Les trois corridors les plus chargés, Aix-Marseille, Marseille-Vitrolles, Aubagne-Marseille, peuvent et doivent être soulagés sans tarder par des investissements d'amélioration de services sur les corridors qui connaîtront une croissance estimée entre 15 et 30 % à l'horizon 2040. L'enjeu est que ces corridors, déjà repérés comme stratégiques, notamment par les conseils de développement de la métropole, constituent l'armature à partir de laquelle viendront se mailler les liaisons structurantes de l'ensemble de la métropole. Il est possible de mettre en place une offre multimodale permettant de doubler, en 10 ans, la fréquentation sur les lignes de transports collectifs desservant les grands corridors, par une politique de rabattement et d'aménagement des quartiers de gare repensée, une sécurisation et fiabilisation des trains, une meilleure combinaison de l'offre des cars, et, plus globalement, une amélioration des niveaux de service. Dès à présent, aussi, les investissements lourds nécessaires doivent être préparés, pour conduire les travaux dont la réalisation complexe et coûteuse prendra plus de temps.

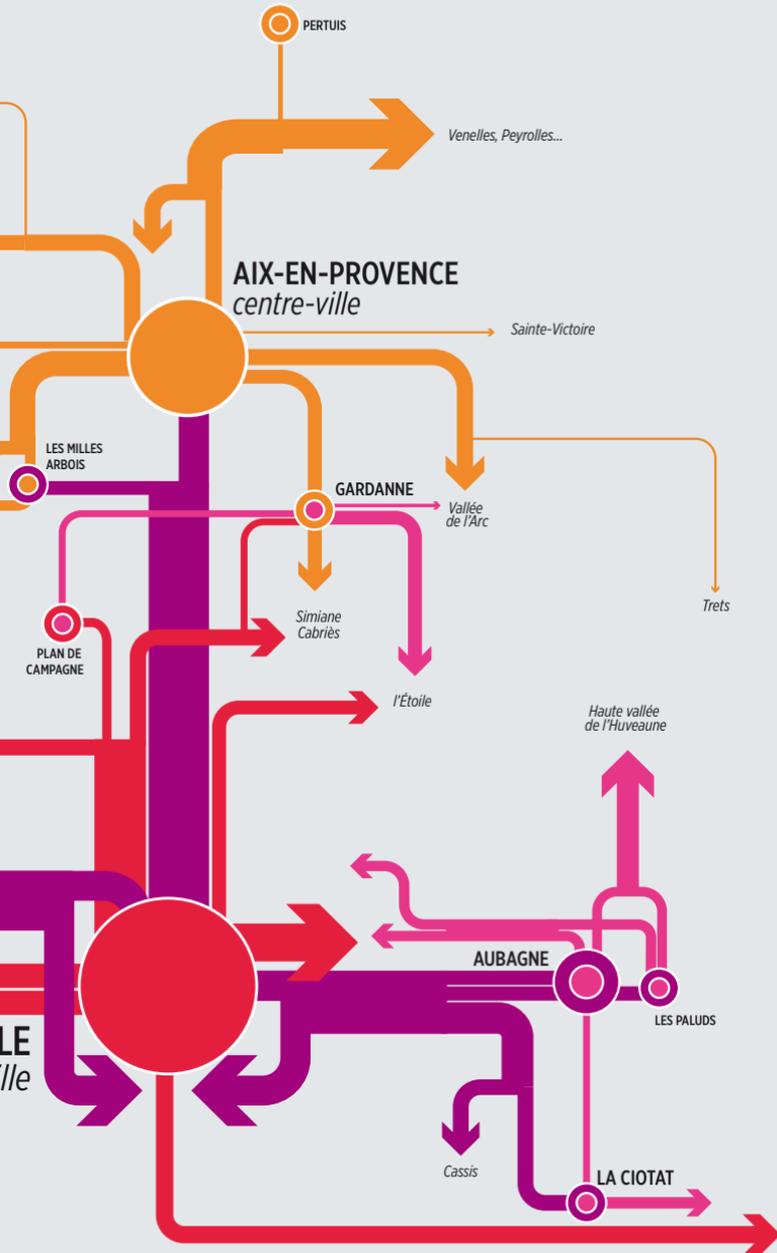
► **Une grande ambition à l'horizon : le pivot de Saint-Charles et l'étoile ferroviaire**

La gare Saint-Charles est le principal nœud ferroviaire de la région, mais seulement la 5^e gare française hors région parisienne. Elle arrive à saturation. Sa configuration historique de gare en impasse pénalise considérablement son fonctionnement désormais. L'État s'est engagé, le 12 juillet 2013, à dé-saturer le nœud marseillais, par la création d'une seconde gare souterraine de quatre nouveaux quais pour la future Ligne à Grande Vitesse qui traversera l'agglomération en tunnel. La gare pourra accueillir 20 millions de passagers par an à l'horizon 2025-30 contre 12 actuellement, avec une augmentation de l'offre de 55 % pour les TER (dont bénéficiera notamment l'axe Aix-Marseille) et de 300 % pour les TGV. Grâce à elle, l'offre de liaison est-ouest pourra être décuplée : le temps de parcours entre Vitrolles et Aubagne pourra par exemple être divisé par deux. Ce projet d'ampleur nationale se conduit sur le long terme. Il s'agit de s'appuyer sur cette perspective majeure pour transformer toute l'armature de transport de l'aire métropolitaine.

Un territoire fortement irrigué par la mobilité quotidienne

Nombre de déplacements en 2009









Chantier ville-nature

Ce chantier vise à faire émerger une représentation commune de la métropole et à jeter les bases d'une nouvelle conception du développement urbain, en accord avec ses ressources naturelles et ses enjeux de croissance. À partir de cette nouvelle géographie partagée, il s'agira de s'entendre sur les grands principes des projets de développement et d'aménagement d'axes structurants, pour en valoriser au mieux les potentiels et les fonctions métropolitaines.

Avec une densité de population de 413 habitants au km² en 2012, l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille est deux fois moins dense que l'ensemble des métropoles de l'OCDE. Cette diffusion s'explique en partie par les barrières naturelles qui la jalonnent. L'Etang de Berre et les massifs – la Nerthe, le Garlaban, la Ste-Victoire, la Ste-Baume, les Calanques – imposent un développement concentré dans les vallées.

Le maillage serré des pôles urbains se dilue progressivement au profit des communes de taille moyenne et petite. Celles de moins de 8 000 habitants sont les plus grandes gagnantes de la croissance démographique entre 1999 et 2008. Elles représentent désormais 21% de la population métropolitaine. La périurbanisation se matérialise par la multiplication des zones d'activités et des ensembles pavillonnaires, ainsi que par l'augmentation des flux métropolitains quotidiens.

Cette extension se réalise essentiellement sur des terres agricoles : près de 1 000 hectares disparaissent chaque année à l'échelle des Bouches-du-Rhône. L'agriculture à fort potentiel, qui pèse plus de 40% de l'activité agricole départementale, est sous pression. Son grignotage contribue à la banalisation du paysage métropolitain, mettant en danger le marqueur identitaire fort du territoire.

Si des polarités intégrées s'affirment, de Marseille à Aix en passant par Vitrolles, de Martigues à Aubagne et autour de l'Etang de Berre, il reste à redonner au développement métropolitain, à la fois forme, cohérence et projet, avec l'impérieuse nécessité de répondre aux forts besoins en habitat et en espaces d'activités.

Ce chantier consiste avant toute chose à faire émerger et à partager une image urbaine commune à l'échelle de la métropole, avec ses lignes de force, ses principaux carrefours, ses interfaces, ses logiques de relations entre territoires. Il est une occasion unique pour repenser la place des espaces non bâtis (espaces naturels, agricoles, littoraux, marins) et leur contribution à la structuration de la métropole. L'impulsion métropolitaine doit être une

opportunité pour penser les enjeux de la gestion environnementale des espaces ouverts, en coordination avec les autres cadres et échelles déjà existants (Espaces Naturels Sensibles, Réserves Naturelles, Parc National, etc.).

Les trois objectifs de valeur ajoutée du chantier ville-nature

► **Faire mieux : replacer les grands espaces naturels et leurs ressources au centre de la métropole**

Le socle géomorphologique est une spécificité de la grande échelle territoriale d'Aix-Marseille-Provence. Les massifs, les vallées, le linéaire côtier sont des pièces prestigieuses d'une armature naturelle également riche en terres agricoles, en jardins, en canaux. Les espaces naturels et agricoles représentent près de 80 % du territoire métropolitain. Penser le développement métropolitain implique de reconsidérer l'alliance entre un double archipel, urbain et naturel. Cette perspective permet de se saisir des enjeux d'adaptation aux évolutions climatiques et de gestion économe des ressources, problématiques centrales d'un territoire à risques, soumis à de fréquentes inondations, au risque incendie, aux mouvements de terrains et à une concentration d'aléas industriels, notamment, dans le triangle Fos/Berre/Martigues. Mieux prendre en compte les grands espaces naturels, les replacer au centre du projet métropolitain est la condition de sa conception durable.

► **Faire plus : entreprendre les espaces d'entre-deux comme des réservoirs de projets durables**

Entre les pôles, les espaces périurbains, naturels et agricoles qui composent l'aire métropolitaine, sont trop souvent considérés comme des espaces de report, de colmatage urbain, d'extension hors contrôle au gré des vallées. Unifier l'aire métropolitaine par son projet, c'est au contraire se donner les moyens nouveaux de dédier les espaces de l'entre-deux à des fonctions utiles pour toute la métropole. Cela implique de se doter de moyens et de scènes de négociation pour aboutir à la réconciliation d'une équation complexe : l'adaptation aux grandes évolutions environnementales et la gestion des ressources (eau, biodiversité, air, foncier agricole), la réponse aux besoins de développement notamment en foncier économique, et le confort des habitants et usagers dans le système métropolitain. Avec les entre-deux, un nouvel espace de projets s'ouvre pour doter la métropole de nouveaux atouts, de nouvelles qualités. Agriculture et tourisme seront des moteurs de cette évolution.

► **Faire autrement : passer de l'urbanisation fragmentée à la métropole des liens et des continuités**

L'urbanisation actuelle fragmente les espaces en produisant, zone par zone, des limites infranchissables, des délaissés, des contacts difficiles à vivre. Or, la vie dans la métropole demande le contraire : que les lieux soient naturellement reliés, que l'espace ne soit pas haché. Dans cette optique, le renforcement du réseau de pôles urbains se conjugue avec l'organisation des continuités et des connexions. Le Schéma Régional de Cohérence Ecologique qui propose une armature de trames verte et bleue devra être territorialisé et négocié à l'échelle métropolitaine. Plus largement, il s'agira de penser ensemble toutes les continuités géographiques, écologiques et agricoles, mais aussi les connexions économiques et fonctionnelles, dessinées par grands corridors. C'est ce qui permettra de donner une forme lisible par tous, durable, et gérable au polycentrisme d'Aix-Marseille-Provence, et, avec elle, sa véritable identité spatiale de nouveau modèle d'aménagement.

Les trois premières propositions de travail du chantier ville-nature

► **À lancer tout de suite : la coproduction des représentations et des connaissances collectives de la métropole**

Concevoir le projet urbain métropolitain suppose de construire les connaissances et les représentations de ce territoire à la grande échelle. Le savoir métropolitain n'est pas inédit, il s'agit désormais de le partager et de poursuivre son approfondissement collectivement. Des disciplines variées peuvent être convoquées : les pratiques artistiques, la photographie, la vidéo, l'écriture, l'analyse urbaine, la sociologie, etc. Dans cette optique, sont déjà initiés : un partenariat avec le GR2013 ; un groupement d'études et d'ateliers pour les deux ans à venir (Ecole Normale Supérieure du Paysage et de l'Architecture de Marseille, Institut d'Etudes Politiques et Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix-en-Provence) ; la préfiguration d'un pôle de ressources qui impulsera la mise en commun des productions et leur présentation publique.

► **Pour baliser le chemin : la promotion du potentiel des espaces ouverts et non bâtis**

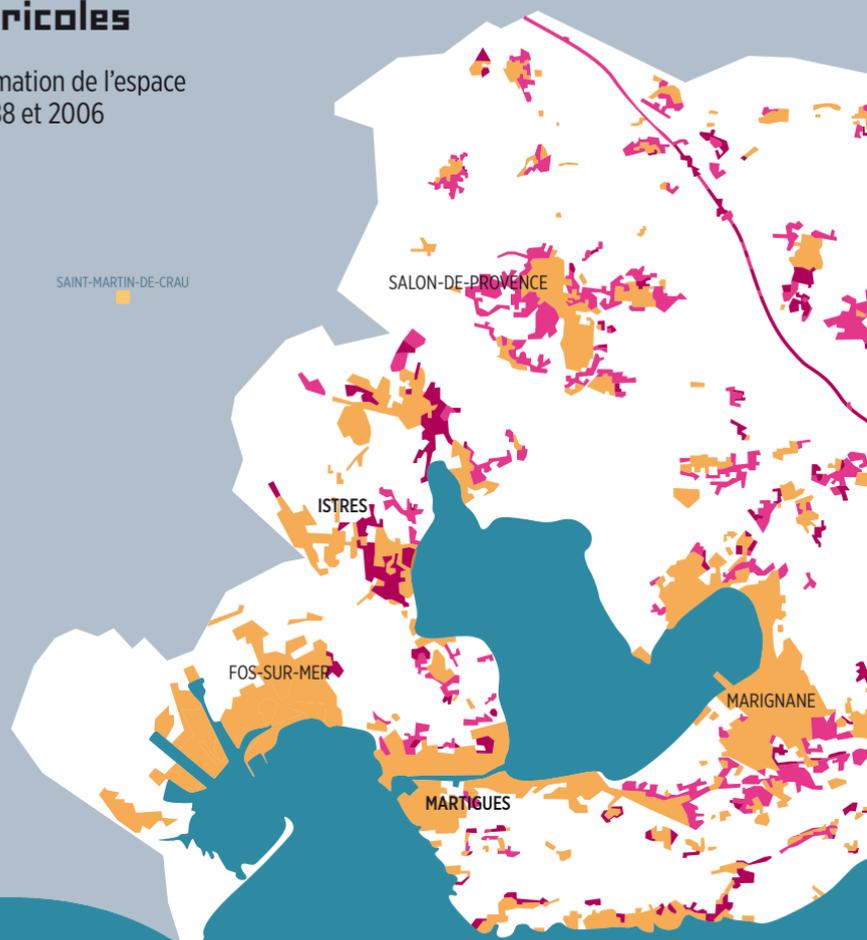
Demain, une métropole comme Aix-Marseille-Provence aura plus que jamais besoin d'espaces ouverts et non bâtis, riches de leurs composantes agricoles, naturelles, de leurs ressources environnementales, de leur valeur paysagère et de leurs potentiels pour des services éco-systémiques. Ces potentiels, ces composantes, ces valeurs et ces ressources sont encore très fragilisés devant la puissance des logiques d'urbanisation et de développement. Ils en sont pourtant la condition durable, mais il faut le démontrer, reconnaître les vocations en fonction des qualités des lieux, et faire admettre partout cette reconnaissance. Les projets agricoles, récréatifs, touristiques, patrimoniaux, environnementaux (valorisation de la biodiversité) sont les motifs forts de la promotion de ces espaces d'avenir. Concernant l'espace agricole, le travail a démarré avec les professionnels du secteur, pour éclairer les conditions de développement de cette activité, qui à l'échelle métropolitaine, révèle de forts potentiels de développement.

► **Une grande ambition à l'horizon : une consultation internationale à la grande échelle métropolitaine**

La consultation urbaine internationale sur les grands axes et corridors métropolitains devra produire des visions structurantes de la métropole à la grande échelle et générer de futurs projets urbains à la hauteur des enjeux économiques et sociaux. Cette consultation est une opportunité de trouver des solutions aux équations complexes entre gestion du grand paysage, urbanisation, mobilité, développement économique, touristique, et agricole, protection environnementale, etc. Elle est également l'occasion de donner une nouvelle visibilité internationale à la métropole. Elle doit être un moment de mobilisation intense des acteurs et des citoyens, le territoire devenant un atelier urbain. C'est un acte urbain culturel qui prolonge, à sa façon, MP 2013. L'organisation de la maîtrise d'ouvrage de cette consultation est proposée à partir d'une régie collective associant la mission, les élus des communes et des intercommunalités, le Conseil régional, et des organismes associés comme l'Établissement Public Foncier Régional ou des associations.

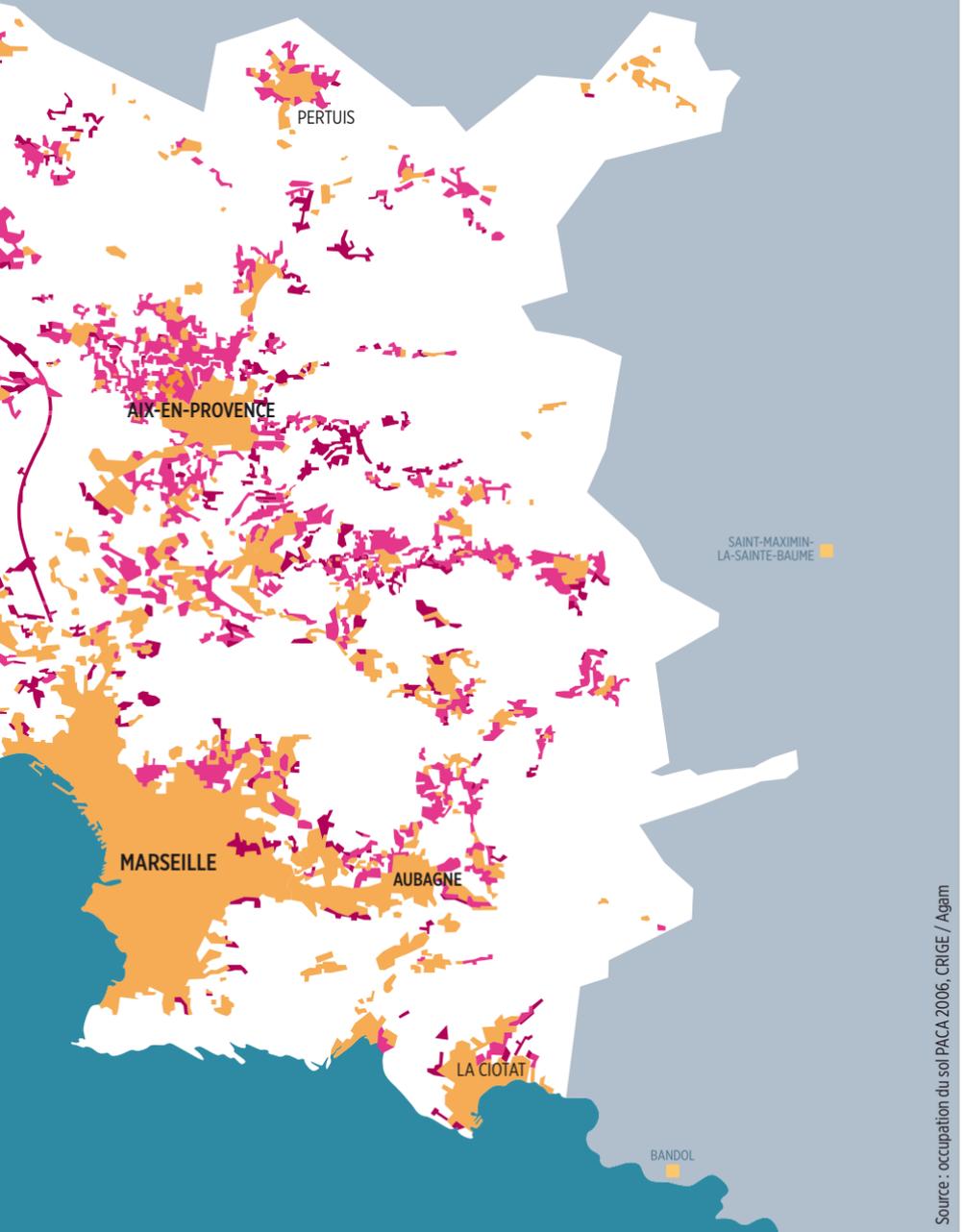
Un territoire où l'urbanisation consomme trop rapidement les espaces naturels et agricoles

Consommation de l'espace
entre 1988 et 2006

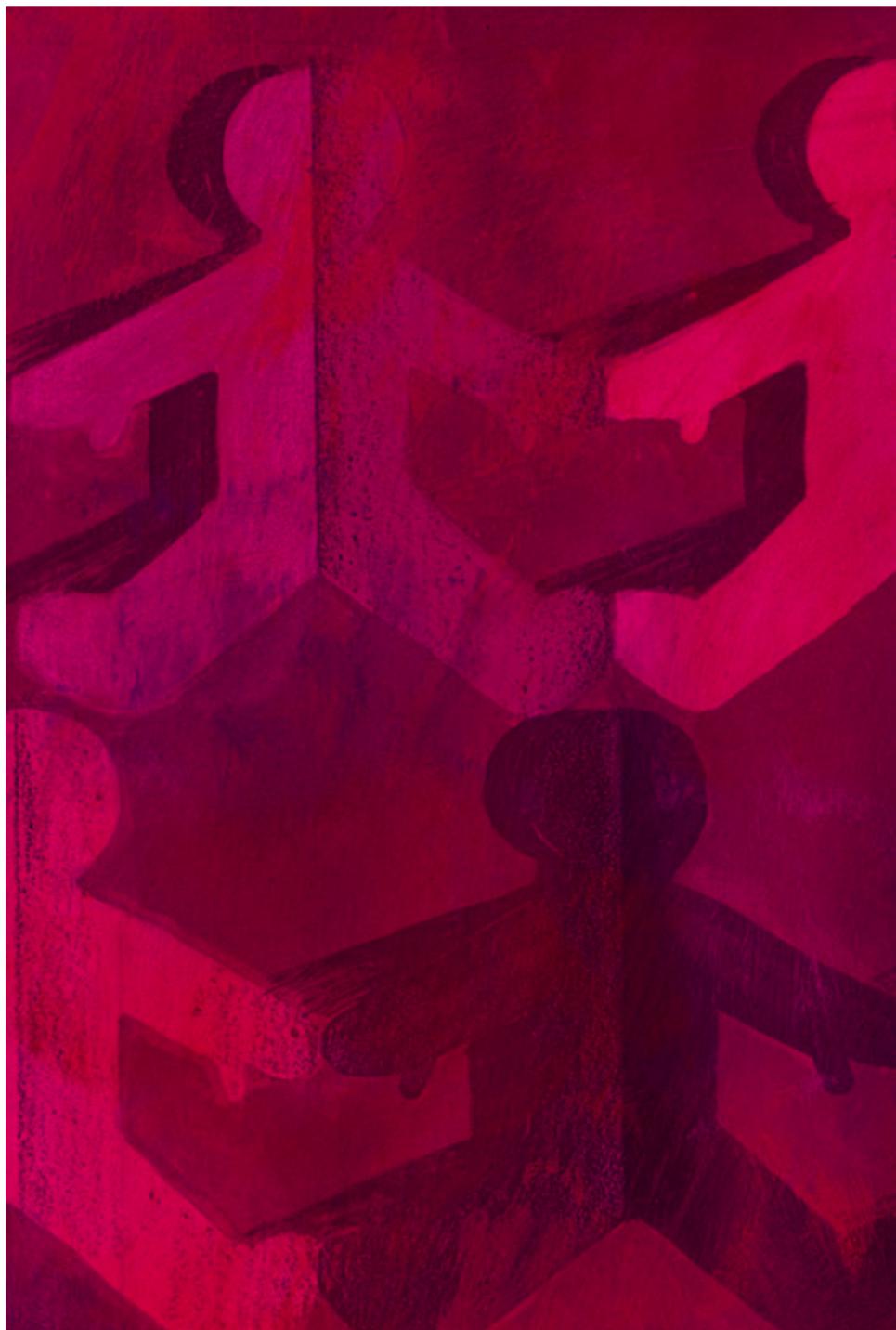


- Urbain stable et densification
- Urbanisation sur espace agricole
- Urbanisation sur espace naturel

10 km



Source : occupation du sol PACA 2006, CRIGE / Agam





Chantier cohésion sociale et territoriale

Ce chantier vise à faire de la cohésion et de l'équité sociale et territoriale un enjeu pour toute la métropole, à travers la géographie prioritaire de ses quartiers en difficulté, mais aussi au-delà d'elle. Il cherche à proposer de nouveaux dispositifs pour faciliter les parcours des personnes et à promouvoir les carrières de chacun. L'objectif est de faire en sorte que les richesses produites dans la métropole le soient de plus en plus par les personnes actuellement laissées sur le côté du développement et contribuent à réduire les inégalités.

Les défis les plus importants pour l'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence ne viennent pas tant de l'extérieur et de la concurrence avec les autres métropoles européennes et mondiales que de l'intérieur comme frein à une croissance inclusive et soutenable du territoire. (Rapport OCDE- 2013). C'est une des métropoles les plus inégalitaires de France, avec de très forts écarts de revenus et de situations socio-économiques d'un territoire à l'autre. Des poches de grande pauvreté coexistent avec des îlots de grande prospérité. Plus de 40 % des ménages dépendent des allocations de la CAF pour cause de bas revenus. Cette dépendance à l'égard de la redistribution et la solidarité est 30 % plus élevée que pour la moyenne des autres aires métropolitaines de France. Le nombre de chômeurs croît sur l'ensemble des communes de la métropole avec des taux supérieurs à 25 % pour les arrondissements nord de Marseille et sur certaines communes du pourtour de l'Étang-de-Berre. Cette situation de grande inégalité entre territoires est ancienne. Elle pèse aussi dans le centre de Marseille, comme dans les communes du pourtour de l'Étang-de-Berre et du port de Fos. Mais le renforcement récent des écarts entre territoires aggrave la situation.

Pour réintégrer durablement les quartiers en difficulté dans la dynamique métropolitaine, l'Etat, les collectivités locales et les acteurs sociaux inscrivent leurs interventions dans une géographie prioritaire. Depuis plus de trente ans, les politiques de la ville interviennent sur des dizaines de quartiers dits aujourd'hui en renouvellement urbain. Ils dessinent un archipel défavorisé. Mais rien ne serait plus grave pour la future métropole que de considérer cet archipel défavorisé isolément, en cherchant à compenser ses handicaps propres, sans le relier à la métropole dans son ensemble : le zonage ne doit plus être synonyme d'enfermement.

L'avènement de la métropole peut et doit être une occasion historique de donner de nouvelles dimensions à l'intervention publique en matière de cohésion sociale et territoriale. Ouvrir des choix nouveaux pour tous les métropolitains, en les dégageant des situations de pauvreté, de vulnérabilité, ou de simple dépendance dans lesquels ils sont enfermés, tel est le potentiel de la métropole. Celui-ci sera pleinement réalisé si, avec la métropole, on sait à la fois corriger les inégalités territoriales et soutenir les capacités des personnes, partout où elles se trouvent.

Les trois objectifs de valeur ajoutée du chantier cohésion sociale et territoriale

► Faire mieux : améliorer les conditions d'accès des personnes en difficulté aux dispositifs qui les soutiennent

Pouvoir changer facilement de logement locatif en passant d'un gestionnaire de parc à un autre sans perdre ses droits ; pouvoir coordonner l'aide à la recherche d'un emploi et l'aide à la recherche d'un logement ; pouvoir élargir l'offre de formation en facilitant la mobilité quotidienne, ou la mobilité résidentielle des jeunes, etc. La métropole doit pouvoir représenter pour chacun un potentiel élargi de solutions nouvelles. À condition que soit réalisé en amont, dans l'offre de dispositifs de soutien et de politiques publiques, tout un travail d'harmonisation, d'unification des droits et conditions d'accès, de consolidation des offres. C'est le premier objectif du chantier cohésion sociale et territoriale : permettre à la métropole de faire mieux en faisant converger et en harmonisant les efforts qui existent déjà, pour qu'ils constituent ensemble un cadre d'aides publiques plus large et plus accessible, au service des personnes.

► Faire plus : concevoir la future géographie prioritaire en lien avec les autres quartiers de la métropole

Une nouvelle géographie prioritaire pour la politique de la ville verra le jour en 2014. Elle peut être l'occasion de considérer autrement la carte de l'intervention publique, en portant l'attention moins sur les périmètres et davantage sur ce qui relie les quartiers ainsi définis à leur environnement métropolitain. Trop souvent, les zonages de la politique de la ville ont stigmatisé les quartiers concernés, en même temps qu'ils y permettaient un soutien public renforcé. Avec Aix-Marseille-Provence, il s'agira d'élargir le regard, au-delà des

situations de pauvreté, de vulnérabilité, ou de dépendance, pour les réarticuler avec les potentiels métropolitains. C'est le deuxième objectif du chantier cohésion sociale et territoriale : permettre à la métropole de faire plus, en posant le défi de l'équité et de la cohésion sociale et territoriale de façon plus solidaire, entre tous les quartiers et tous les territoires.

► **Faire autrement : passer de la compensation à la mise en capacité**

Plus d'attention aux parcours individuels, aux carrières personnelles, aux accès, aux liens entre les quartiers ou territoires, aux positions de chacun d'eux dans la dynamique métropolitaine : même si la géographie prioritaire reste nécessaire et utile pour la solidarité nationale, dans la cadre de la future métropole c'est toute la dynamique métropolitaine qu'il faudra considérer pour garantir l'équité du développement. Dès lors, l'enjeu de mobilisation collective des acteurs, dont les institutionnels, pour une « mise en capacités » des habitants, pour un accompagnement des énergies et des initiatives, prend le pas sur la compensation des handicaps. La mise en capacité de tous les territoires et tous celles et ceux qui y vivent est la première des quatre orientations du présent document de convergence stratégique.

Les trois premières propositions de travail du chantier cohésion sociale et territoriale

► **À lancer tout de suite : un fonds de quartiers métropolitains**

Cette proposition fait écho au chantier jeunesse. Le fonds de quartiers métropolitain pourra sélectionner chaque année de 50 à 100 projets de création d'entreprises ou d'activités portés par des jeunes des quartiers. Ce fonds de quartiers sera abondé par des financements publics et privés. Il s'inscrit dans la construction d'un environnement favorable à la création d'entreprises : accompagnement des jeunes créateurs par des structures spécialisées (mobilisation du réseau métropolitain des incubateurs et pépinières) et tutorat par des « mentors » de la société civile, accueil dans des « internats d'entrepreneurs », lieux mixtes habitat-entreprise le temps de l'incubation du projet. Ce fonds est proposé par un collectif d'acteurs locaux, nationaux et européens, en coordination avec les projet BPI France et la Caisse des Dépôts et Consignations.

► **Pour baliser le chemin : un « diagnostic des capacités » avec les habitants eux-mêmes**

La géographie prioritaire de la politique de la ville est définie par des indicateurs de handicaps et de fragilités sociales. Ces indicateurs sont indispensables pour mesurer les inégalités sociales et territoriales et pouvoir se donner l'objectif de les corriger. Mais ils ne disent rien des capacités des personnes et des lieux concernés. Ils ne permettent pas de suivre et de comprendre les parcours de celles et ceux qui sortent des périmètres de la géographie prioritaire, pour accéder aux ressources (emplois, logements, services...) de toute la métropole. Or, c'est dans ces accès, et grâce à ces parcours, que les capacités de chacun sont mises en œuvre. Il faut donc se donner les moyens, là aussi, de les mesurer, de les suivre, pour accompagner et faciliter l'intégration métropolitaine des habitants des quartiers en difficulté, au-delà de ces quartiers. Tel est l'objectif de ce nouveau type de diagnostic, partagé à l'échelle de toute la métropole sous la forme d'une enquête participative auprès des habitants.

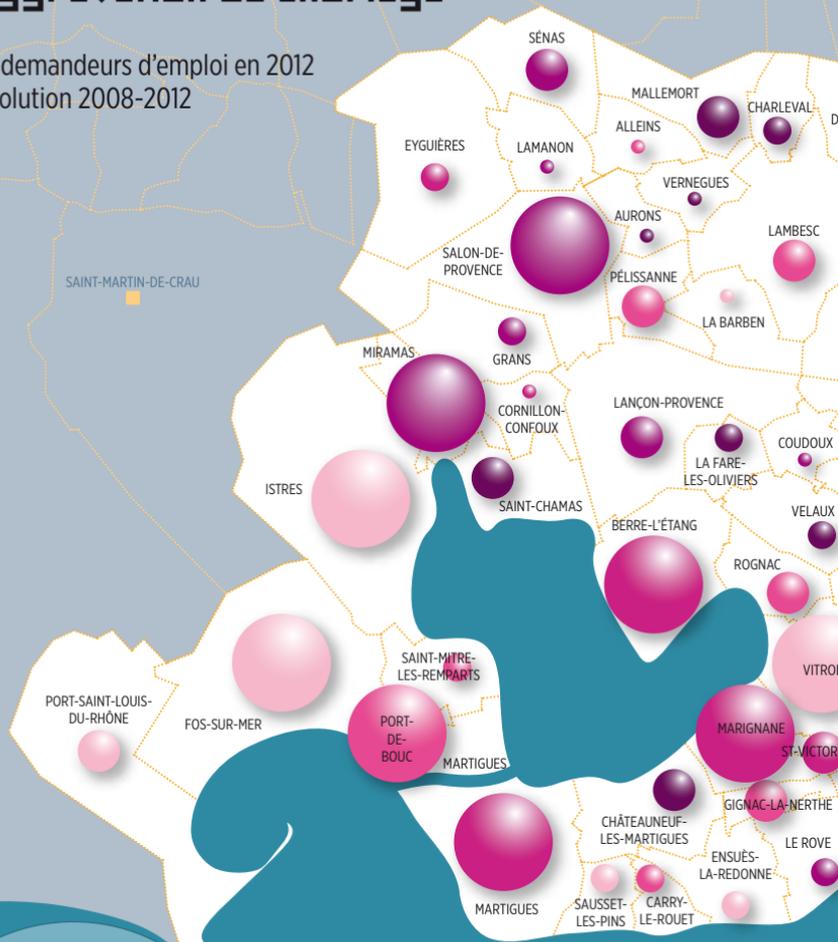
► **Une grande ambition à l'horizon : un changement de cap pour les quartiers nord et le centre ville de Marseille**

L'enjeu concerne toute la métropole. Les quartiers nord aujourd'hui enclavés et stigmatisés pourraient pourtant devenir un des cœurs de la métropole, de sa géographie et de son dynamisme. Les politiques publiques sur ce territoire doivent être à la hauteur de cette perspective et changer d'échelle pour concevoir et porter dans le temps un projet transversal et ré-intégrateur qui anticipe la mutation métropolitaine de ces quartiers. Cette perspective dépasse le cadre de travail du seul chantier cohésion, mais celui-ci peut contribuer à ce que s'élabore collectivement le cahier des charges de ce projet d'ampleur, et proposer des orientations pour une future maîtrise d'ouvrage à la hauteur du défi. Une même ambition doit concerner le centre-ville de Marseille, dont on sait qu'il concentre une des plus fortes proportions de populations précarisées. Faire un centre ville d'une ville centre tout en conservant sa fonction sociale suppose de construire, là encore, un mode d'intervention transversal et de grande ampleur.

Un territoire concerné dans son ensemble par l'aggravation du chômage

Nombre de demandeurs d'emploi en 2012 et taux d'évolution 2008-2012

SAINT-MARTIN-DE-CRAU



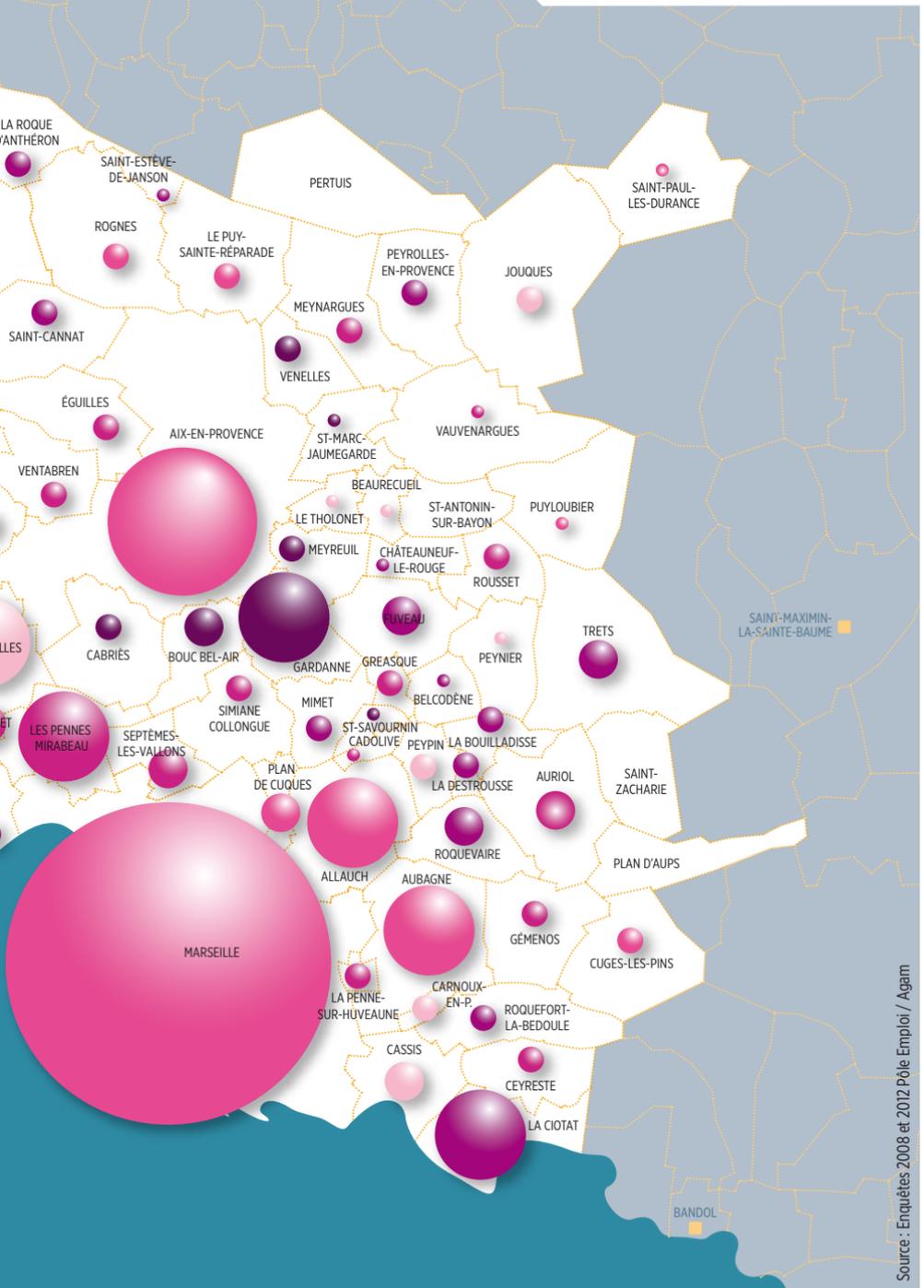
Nombre de demandeurs d'emploi en 2012

- sup. à 80 000
- 10 000
- 1001 à 4 000
- 501 à 1 000
- 201 à 500
- inf. à 200

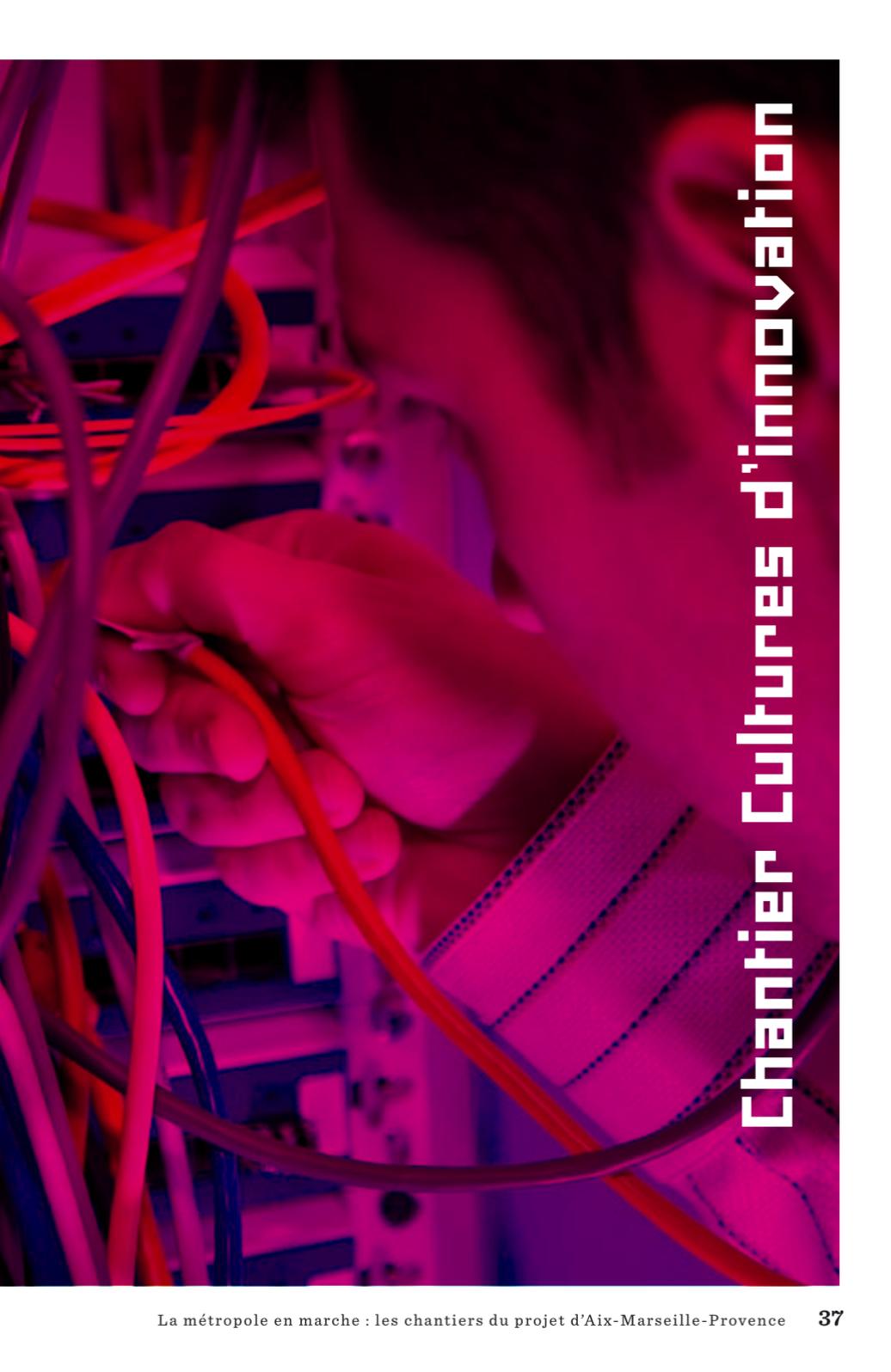
10 km

Évolution du nombre de demandeurs d'emploi entre 2008 et 2012

- sup. à 60%
- 45 à 60%
- 40 à 45%
- 30 à 40%
- inf. à 30%







Chantier Cultures d'innovation

Ce chantier vise à rassembler et révéler les forces et les potentiels qui concourent à l'innovation sous toutes ses formes, et qui servent la créativité dont la métropole a besoin. Dans le cadre des stratégies régionales, nationales et européennes et de leurs dispositifs d'appui, il s'agit de favoriser la culture de l'expérimentation, des combinaisons technologiques, des collaborations hybrides pour en affirmer le rayonnement et les spécificités.

En 2013, un classement international (Innovation Cities Global Index) situait la métropole d'Aix-Marseille-Provence au 18ème rang européen, sur la base de 162 indicateurs d'innovation, devant des villes comme Milan, Barcelone ou Rotterdam. Aix-Marseille-Provence accueille désormais la première université de France en nombre d'étudiants (71 000). Les acteurs de l'innovation sont impliqués dans 7 pôles de compétitivité, qui s'appuient sur des concentrations de recherche-développement identifiées au niveau international : Cadarache pour l'énergie, Luminy pour les sciences de la vie, Marseilles-Vitrolles pour l'aéronautique, Château-Gombert pour les sciences de l'ingénieur, Rousset pour la micro-électronique, l'Arbois pour l'économie verte. Comme le constate l'OCDE, Aix-Marseille-Provence améliore sa position par rapport à d'autres métropoles européennes ces dernières années. Y compris dans les activités de recherche qui font preuve d'une réelle vitalité (rapport OCDE 2013).

Pour autant, le poids des fonctions d'innovation (recherche, recherche-développement, entreprises de haute-technologie, activités créatrices) dans l'emploi métropolitain (10,3% contre 12,4% pour les métropoles de taille comparable), tout comme les dépenses en R&D, sont plutôt faibles relativement aux autres aires urbaines en France. Vu depuis le reste de la France ou de l'Europe, on ne sait pas dire les cœurs du développement technologique et les moteurs de l'innovation de la métropole d'Aix-Marseille-Provence.

Au 21^e siècle, il n'y a pas de dynamique métropolitaine sans dynamique d'innovation : innovation technologique, mais aussi sociale, urbaine, environnementale, culturelle, innovations croisées. Aujourd'hui, le principe même de l'innovation est dans la combinaison des savoirs, des idées nouvelles, des découvertes, des usages, des marchés : c'est une hybridation permanente. La métropole en est le creuset idéal. Celle d'Aix-Marseille-Provence dispose d'atouts considérables encore mal exploités et mal reconnus.

La métropole ne le relèvera pas ce défi à elle seule. Le conseil régional PACA, chef de file de cette compétence, porte une Stratégie Régionale d'Innovation. L'Etat ouvre des cadres incitatifs et de financement (« Programmes d'Investissements d'Avenir », « Plans de reconquête pour dessiner la France industrielle de demain », Banque Publique d'Investissement). L'Europe soutient des priorités et fixe un cap avec « Horizon 2020 ». Les communes et les intercommunalités soutiennent déjà les acteurs de l'innovation et la réalisation d'équipements structurants. Il s'agit, à l'échelle de la métropole de mettre en synergie ces actions, d'y impliquer plus fortement encore habitants, actifs, chercheurs et entrepreneurs de la métropole pour y déployer partout et dans tous les domaines, y compris les plus courants, une culture de l'innovation à la mesure des besoins et des potentiels de la métropole méditerranéenne de demain.

Les trois objectifs de valeur ajoutée du chantier cultures d'innovation

► **Faire mieux : afficher la métropole innovante qu'est déjà Aix-Marseille-Provence**

Aix-Marseille-Provence est une métropole innovante qui ne le sait pas encore, ou qui ne le dit pas assez. Renforcement des activités de haute-technologie et des fonctions de recherche et R&D, investissements sur des pôles technologiques ou des grands outils scientifiques, concentration d'activités artistiques et créatives : Aix-Marseille-Provence est une des places européennes qui est sans doute en train de connaître la mutation la plus profonde, mais sans s'être donné les moyens de la raconter. La première valeur ajoutée du projet métropolitain doit être de construire ce discours, et de dessiner et diffuser l'image que méritent les innovateurs d'ici, dans toute leur diversité, et en montrant tous leurs liens.

► **Faire plus : impulser de nouveaux champs d'innovation en appui sur les grands programmes incitatifs**

La Stratégie Régionale d'Innovation (SRI) définit des Domaines d'Action Stratégiques (DAS) au plus près du potentiel métropolitain : projet Henri Fabre « hélicoptère du futur » (DAS « Mobilité »), énergies renouvelables (DAS « Transition énergétique »), biotechnologies médicales (DAS « Santé - Alimentation »), @tourisme et industries culturelles liées au numérique (DAS « Tourisme - Industries Culturelles - Contenu Numérique »). Rassembler les acteurs de ces domaines multi-professionnels, faciliter leurs

échanges et leurs collaborations, accompagner l'union de leurs efforts en diffusant l'exemple et les acquis des champs les plus avancés, telle doit être la deuxième valeur ajoutée du projet métropolitain.

► **Faire autrement : stimuler la culture de l'innovation par l'émulation métropolitaine**

Plus généralement encore, l'innovation n'est pas que l'affaire des laboratoires et des industries high-tech. Rien ne serait plus grave pour la métropole d'Aix-Marseille-Provence que de tolérer une fracture culturelle entre des noyaux d'innovateurs et une population qui resterait étrangère à la mutation en cours. L'innovation ne se limite pas à la technique. Elle s'exprime, demain plus que jamais, par les usages, par les solutions créatives, par les expérimentations sociales, par les organisations et les conduites collectives au moins autant que par les produits et les objets. Elle s'incarne dans une culture qu'il s'agit de rendre naturelle pour tous les métropolitains, et dans tous les domaines de leur vie. Non seulement pour des raisons de cohésion sociale et culturelle, mais aussi dans l'intérêt de la dynamique de l'innovation elle-même. Qui sait dire qui seront les innovateurs de demain, et dans quels domaines ils déploieront leur intelligence ? C'est pour donner toute son amplitude au potentiel de développement de la métropole qu'il faut ouvrir grand le champ de l'innovation et la considérer autrement que comme un seul défi technologique. C'est la troisième valeur ajoutée du projet métropolitain qui propose de faire résolument de l'innovation une grande ambition culturelle et sociale, en quête d'hybridation et ouverte aux expérimentations.

Les trois premières propositions de travail du chantier cultures d'innovation

► **À lancer tout de suite : des sites d'expérimentation et des lieux ouverts à l'hybridation**

Les métropoles les plus innovantes le savent bien : c'est en multipliant les lieux ouverts, sur des thématiques floues mais qui invitent à l'exploration, l'audace, la créativité, et en facilitant la rencontre, l'échange, le projet, qu'on contribue aujourd'hui à une part essentielle des innovations de demain. Ces lieux sont des Living Labs, des Fab Labs, des « tiers lieux », des espaces de travail collaboratif. Ils peuvent être portés par une commande publique d'innovation, conçus comme des show rooms en direction du grand public, ou laissés aux initiatives

négociées avec des associations ou des fondations dédiées à l'innovation. Aix-Marseille-Provence a besoin de ces lieux, un peu partout dans l'aire métropolitaine. Où, avec qui, pour quelles expérimentations ? Tel est l'objet de cette proposition de travail.

► **Pour baliser le chemin : Les techno-campus industriels durables et l'offre foncière et immobilière de demain**

Les enjeux fonciers du développement économique ont déjà été repérés par le chantier logistique. Y revenir ici, c'est porter l'accent sur les espaces productif de demain, dont on sait qu'ils combineront des fonctions de recherche, de recherche-développement, de services, d'accès aux données, d'évènementiels, et, grâce à toutes celles-là, de production. L'idée de Techno-campus Industriels Durables vise à rendre possible l'accueil des espaces productifs de l'économie de demain, qui sera pour une large part une économie de la connaissance. Les besoins fonciers et immobiliers en seront spécifiques. Il faut les penser dès maintenant, en travaillant sur le stock des espaces économiques, existants ou en réserve, et dans le cadre de la grande question foncière qui interpelle toute la métropole.

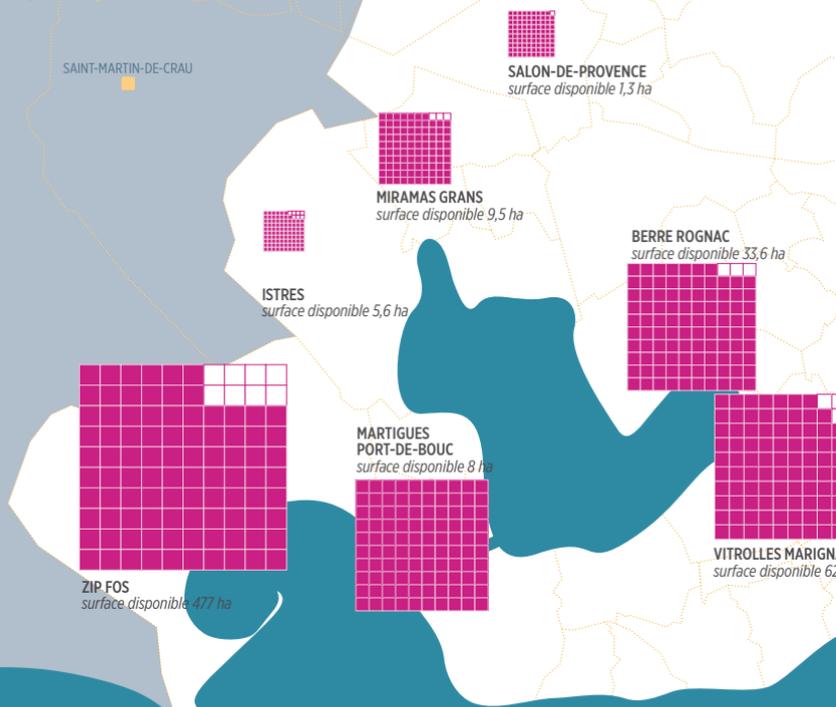
► **Une grande ambition à l'horizon : le projet Henri Fabre, un modèle à reproduire pour des écosystèmes performants sur les marchés d'avenir**

Le projet Henri Fabre pour le développement de l'aéronautique sur le pourtour de l'Etang de Berre est illustratif des opportunités d'emplois existants sur le territoire de la métropole. Il prouve aussi l'obligation d'une approche globale et transversale pour le développement des filières d'excellence du territoire. L'ensemble des acteurs de la métropole se mobilise actuellement pour la réussite de ce projet, qui doit servir d'expérience de gouvernance à maîtrise d'ouvrage complexe pour les autres projets structurants à venir. Pour capitaliser sur cette opération, le chantier propose un design de l'organisation-projet qui s'est mise en place dans le cadre de la démarche pour le transférer à d'autres secteurs (Numérique, Transition Énergétique, Biotechnologies, Naval, Chimie) et d'en faire ainsi une offre organisationnelle pour la future métropole.

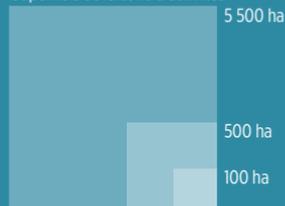
Un territoire dans l'incapacité d'accueillir des entreprises productives : un foncier saturé à 98 %

[hors ZIP de Fos]

Disponibilités foncières des principaux pôles d'activités



Superficie de la zone d'activités



10 km

occupation de l'espace (%)





Chantier transition énergétique

Ce chantier vise à rassembler tous les acteurs de la transition énergétique en fonction de ses enjeux économiques, sociaux et environnementaux, afin de préparer le terrain d'exercice d'une nouvelle compétence clé pour la future métropole : celle de la stratégie énergétique. Les trois principaux objectifs à anticiper et servir sont la rénovation énergétique des bâtiments, la mutation industrielle vers de nouvelles filières, et la coordination stratégique des opérateurs à l'échelle de la métropole.

Aucun territoire ne peut plus désormais s'abstraire de la question énergétique. Le défi de la transition énergétique s'impose à tous, à toutes les échelles. On sait que c'est à la fois un défi environnemental de réduction drastique des émissions de gaz à effets de serre et de consommation d'énergie non renouvelable, un défi social de lutte contre la précarité énergétique et un défi économique de moindre dépendance énergétique, de compétitivité et d'emploi dans des filières en plein développement.

Ce triple défi est un formidable appel pour construire à l'échelle de la métropole les solutions énergétiques de demain. Le Conseil régional est déjà porteur d'une politique énergétique intégrée, à son échelle. Le couple métropole-Région sera la clé de voûte de la transition énergétique.

En Provence Alpes Côte d'Azur en général et à Aix-Marseille-Provence en particulier, le bilan énergétique (dépendance, efficacité, impacts) n'est pas bon, et le potentiel de mutation est considérable. L'aire métropolitaine ne produit que 6 % de l'énergie qu'elle consomme, dont 2,1 % d'énergies renouvelables, loin de l'objectif national des 20 % en 2020. Il va falloir rénover 2,5 % du parc de logements chaque année pour atteindre les objectifs d'efficacité énergétique fixés pour l'aire métropolitaine par le Schéma Régional Climat Air Energie (SRCAE), soit un peu plus de 200 000 logements d'ici 2020. L'effort à fournir exige que toutes les forces du territoire soient réunies. La métropole peut provoquer cette union.

À travers ce chantier, comme à travers les autres, il faut préparer la métropole à agir vite, car les enjeux climatiques sont pressants, comme à agir dans la durée, car la transition énergétique sera la grande affaire de toute une génération. Il faut aussi préparer la métropole à agir avec tous les acteurs économiquement concernés ou en lien avec les acteurs publics. La coordination avec le Conseil

régional sera décisive. La solidarité avec les territoires voisins sera indispensable. La convergence avec les acteurs industriels est la condition de la réussite. Ils consomment 63 % de l'énergie de l'aire métropolitaine, mais ils sont aussi les porteurs de l'innovation et de la mutation technologiques. Le Grand Port Maritime de Marseille et sa zone industrialo-portuaire, ITER et le site de Cadarache, l'Étang de Berre et son projet d'économie circulaire, sont quelques-uns des atouts majeurs de la métropole de la transition énergétique que doit devenir Aix-Marseille-Provence.

Les trois objectifs de valeur ajoutée du chantier transition énergétique

► **Faire mieux : gagner en sobriété et en efficacité énergétiques**

Les économies d'énergie restent le moyen le plus pertinent pour atteindre l'objectif 20-20-20 de l'UE (-20 % émission de gaz à effet de serre, 20 % d'énergies renouvelables, +20 % d'efficacité énergétique). Les progrès attendus en matière d'efficacité énergétique et de réduction des gaspillages (rénovation énergétique des bâtiments, report modal, économie circulaire) appellent des investissements nouveaux, mais aussi et d'abord une nouvelle façon de considérer l'énergie, non plus comme extérieure au territoire, abondante et bon marché, mais comme l'objet d'une attention collective, coordonnée, en quête de solutions territoriales, de sobriété et d'efficacité. Ne plus considérer isolément les territoires producteurs et les territoires consommateurs, ne pas séparer les décisions qui concourent à une même situation avec ses besoins divers en énergie (urbanisme, transport, services, production), ne pas multiplier les schémas stratégiques locaux sur des enjeux globaux, sont quelques-uns des bénéfices à attendre de la future métropole, à condition de les préparer.

► **Faire plus : miser sur l'innovation et les synergies, pour des solutions énergétiques nouvelles**

L'énergie n'est pas qu'un problème, c'est aussi un espoir renouvelé, un splendide potentiel de développement, surtout pour une région comme celle d'Aix-Marseille-Provence, si richement dotée en énergies renouvelables (soleil, vent, mer...). Mais des sauts technologiques sont à franchir, et des investissements à consentir, pendant que les territoires et les populations s'engagent dans de nouveaux comportements énergétiques et adoptent de nouvelles solutions collectives. C'est par exemple l'enjeu de réseaux intel-

ligents (smart grids), ou celui de l'équipement du territoire en bornes de rechargement et stations de véhicules électriques. La transition énergétique implique une mise en synergie des comportements et des innovations, des décisions industrielles et des décisions territoriales, des stratégies économiques et des stratégies urbaines. La métropole est le territoire où doit pouvoir s'organiser ce dialogue stratégique entre collectivités publiques, opérateurs d'énergie et industriels des nouvelles filières.

► **Faire autrement : piloter la transition énergétique grâce à une stratégie métropolitaine globale**

Avec l'exigence de la transition énergétique, un champ de nouvelles politiques publiques s'ouvre aux collectivités territoriales depuis quelques années. La métropole d'Aix-Marseille-Provence va arriver au moment où ce champ commence à disposer des moyens de son action : schéma régional climat air énergie (SRCAE), Plans Climat Energies Territoriaux, Agence locale de l'énergie, Points Infos Energies, Agence régionale en cours de création, dispositifs incitatifs financiers et fiscaux, nouvelles compétences sur les réseaux, de chaleur ou d'hydrogène. Se saisir de ce champ et construire une stratégie énergétique métropolitaine sera pour elle le levier de nombreuses autres politiques pour faire la ville et ses territoires autrement, à partir des nouvelles solutions énergétiques. C'est une mutation globale de grande envergure que seule une métropole pourra valablement entreprendre, à condition, là encore, de s'y être préparée avec les nombreux acteurs impliqués.

Les trois premières propositions de travail du chantier transition énergétique

► **À lancer tout de suite : une réponse commune à l'appel à manifestation d'intérêt de l'État sur les plateformes de rénovation énergétique**

La rénovation des logements est un enjeu majeur de la transition énergétique et un défi national. Le consensus est clair mais la mise en œuvre se heurte à des questions d'ingénierie et de financement. L'État se propose de soutenir les territoires qui entreprendront la mise en place de plateformes de rénovation énergétique. Celles-ci permettent de structurer conjointement l'offre de conseils et de formation, l'offre de financements, et l'offre de

maîtrise d'œuvre. Elles permettent aussi de faciliter des opérations groupées (copropriétés, logement social) ou démonstratives (bâtiments publics, universités...). Se porter candidat dès maintenant pour une telle plateforme à l'échelle de toute la métropole, c'est anticiper l'action qui devra être la sienne dès 2016 en matière de rénovation énergétique des bâtiments.

► **Pour baliser le chemin : un partenariat métropolitain pour une stratégie collective de l'énergie**

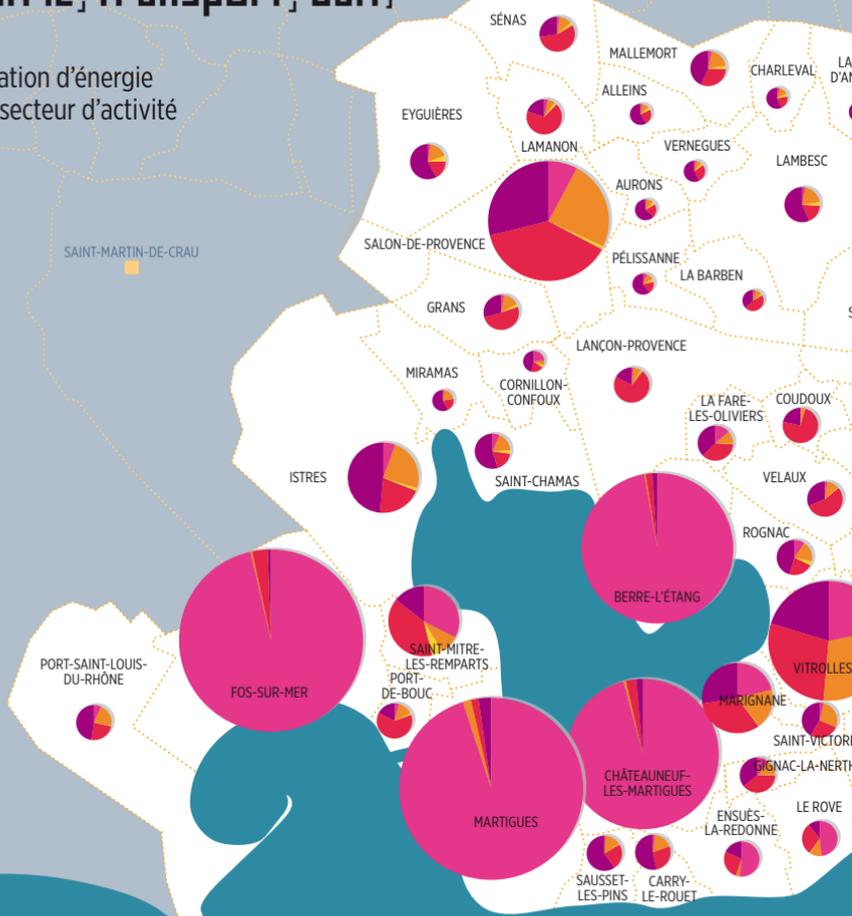
Pour réussir la transition énergétique, les élus métropolitains de demain vont devoir s'associer avec les grands opérateurs énergétiques publics et croiser leurs compétences et leurs choix avec ceux des industriels des filières innovantes de l'énergie. La métropole devra disposer, en lien avec l'opérateur énergétique régional, d'une force d'intervention technique et financière suffisante pour investir par elle-même sur le territoire, peser dans les projets, percevoir et redistribuer la rente économique offerte par la production nouvelle. Cette perspective ne vient pas en doublon du niveau régional qui développe par ailleurs une politique et des objectifs globaux listés dans le SRCAE, mais permet de les mettre en œuvre à un niveau territorial pertinent. La forme juridique de cet opérateur partenarial relèvera de la décision des élus de la métropole (GIE, SEM, SPL, SCIC innovation, etc.). Ce chantier peut utilement préparer leur choix en explorant avec tous les partenaires, les diverses configurations possibles de leur association au sein d'un outil de service public de l'énergie.

► **Une grande ambition à l'horizon : la métropole industrielle des énergies nouvelles**

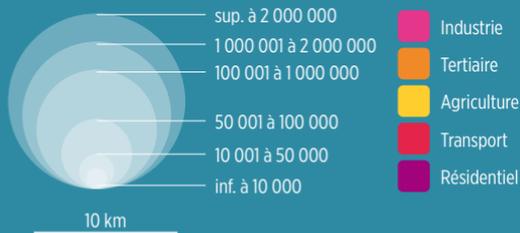
Eolien offshore, réseaux de chaleur et de froid de la thalassothermie et de la géothermie, solaire de grandes toitures, mobilité électrique, technologies hybrides... l'industrie de la transition énergétique peut devenir un des phares économiques de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Cette nouvelle aventure économique est multi-technologique, intersectorielle, et macro-territoriale : elle peut rassembler puissamment, autour du Grand Port Maritime de Marseille et de l'Etang de Berre. Les acteurs concernés y travaillent déjà. La transition énergétique peut signifier une véritable bifurcation économique pour la métropole toute entière. Dans un premier temps, un test de potentiels d'écologie industrielle connectant les principaux pôles d'activités de la métropole engage les acteurs vers cette ambition.

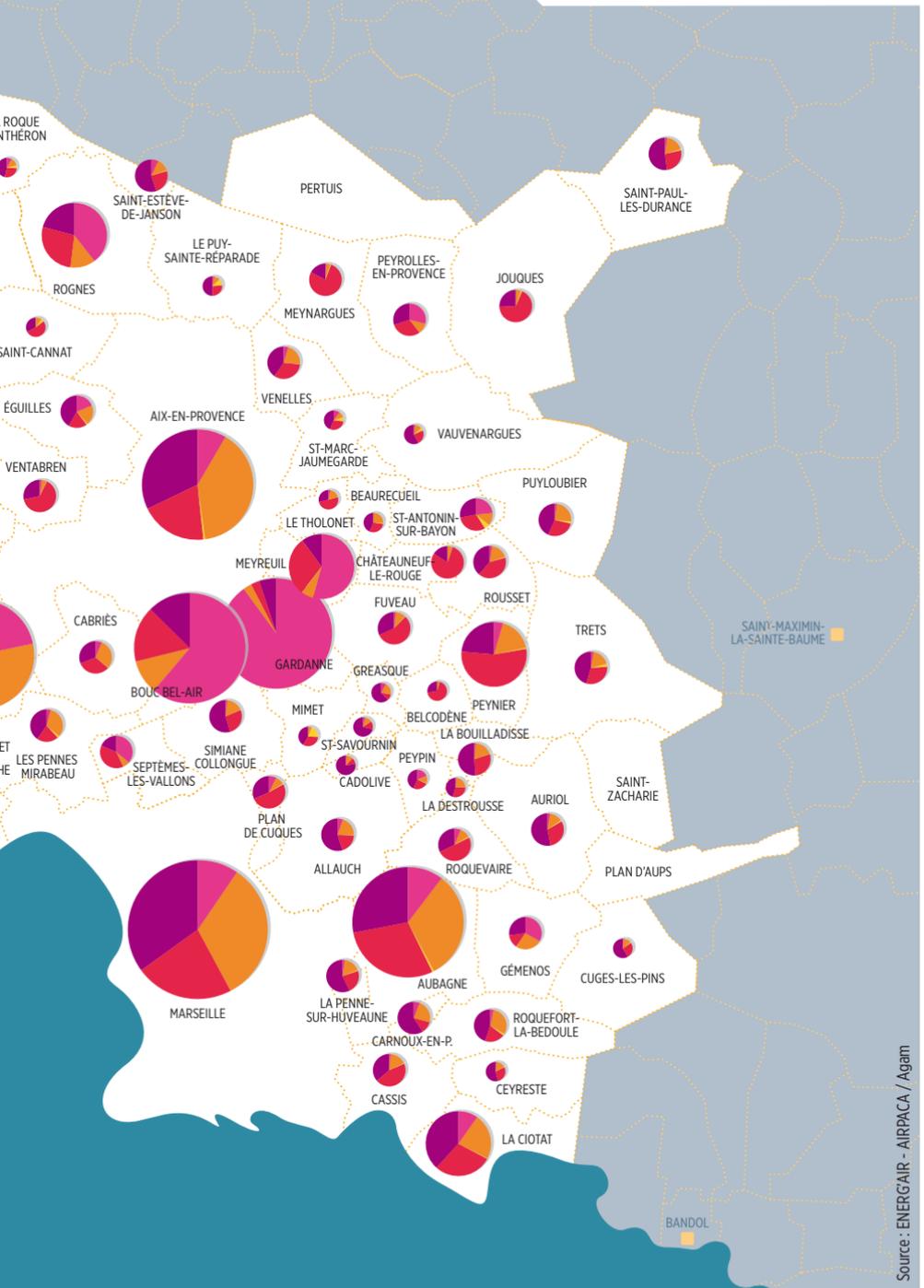
Un territoire très consommateur d'énergie dans trois secteurs principaux [industrie, transport, bâti]

Consommation d'énergie par grand secteur d'activité



Consommation d'énergie (Tonne Équivalent Pétrole)









Chantier système logistique et portuaire

Ce chantier vise à construire une vision métropolitaine, coordonnée et partagée par tous les acteurs, des enjeux multiples de la mobilité durable et performante des marchandises, au sein et à partir de l'aire métropolitaine. Demain, la métropole d'Aix-Marseille-Provence sera le territoire de l'ambition portuaire au sein des flux mondiaux, de la logistique urbaine du dernier kilomètre, de l'organisation régionale des échanges inter-cités, et des stratégies nationales de report modal (fer, fleuve, mer). C'est cette combinaison remarquable mais complexe qu'il s'agit de réussir.

Une grande métropole portuaire et maritime, la France n'en a qu'une à faire valoir. Un port de dimension européenne (le 1^{er} en France et en Méditerranée, le 5^{ème} en Europe), et mondiale (le 3^e port pétrochimique du monde) adossé à une métropole de 1,8 millions d'habitants, c'est d'abord cela Aix-Marseille-Métropole, même si ce n'est pas que cela.

La filière transport (marchandises + voyageurs) et entreposage génère plus de 56 000 emplois, dont 70% pour les activités liées aux marchandises, soit 9,8% de l'emploi du département. Selon l'Insee, parmi les emplois métropolitains stratégiques, 8,7% appartiennent à la filière transport logistique, soit le taux le plus élevé de France. La filière portuaire génère de son côté plus de 43 000 emplois dont 55% dans la filière logistique et professions portuaires. Ces emplois liés à l'activité portuaire sont concentrés dans la ville centre en raison de son activité portuaire et de son rôle directionnel métropolitain (18.000 emplois sur le périmètre de MPM). Mais ils sont aussi répartis sur l'ensemble du territoire. On en dénombre notamment 7 000 sur le SAN (+24% en 5 ans), 5 500 dans le Pays de Martigues (-2%), 4 700 dans le Pays d'Aix (+42%), ainsi que 4 000 dans l'agglomération de Salon (-3%).

En matière logistique, six grandes plateformes existent dont celles de Salon, de Miramas (Clésud), de Fos-sur-Mer (La Feuillane) et de Port-St-Louis-du-Rhône (Distriport), auxquelles s'ajoutent les plateformes d'approvisionnement de logistique urbaine (Les Milles, Rognac, Vitrolles, etc.), les quatre chantiers de transport combiné et tous le semis des 1 500 entreprises diffuses. La logistique est la circulation vitale de l'économie métropolitaine, au sein de l'aire (logistique urbaine) et à partir d'elle (flux régionaux inter-cités et d'import-export internationaux).

Les enjeux sont multiples pour rendre cette circulation vitale plus efficace. La réforme portuaire a rouvert des perspectives et des ambitions pour Aix-

Marseille-Provence, en particulier en matière de trafic de conteneurs. Mais pour réussir, c'est toute la chaîne logistique qu'il faut améliorer, coordonner, fiabiliser, à l'échelle de la métropole toute entière : ses emplois et leur qualification, ses sites intermodaux et leur planification foncière, sa coordination et sa stratégie intermodales. Actuellement les parts modales de la logistique dans l'aire métropolitaine sont de 56 % pour la route, 34 % pour la mer, 9 % pour le fer, et 1 % pour le fleuve. Une conception plus durable de la répartition modale est donc encore loin d'être atteinte. Il s'agit de construire une vision métropolitaine intégrée de l'économie logistique, susceptible de se traduire, le moment venu, dans un schéma porté par la métropole.

Les trois objectifs de valeur ajoutée du chantier système logistique et portuaire

► **Faire mieux : faire de la logistique un levier pour l'emploi métropolitain**

La logistique a besoin d'emplois. Les emplois liés sont considérables et globalement proportionnels aux volumes échangés. C'est un ensemble de métiers qui requièrent des qualifications croissantes, notamment par le couplage étroit entre logistique et technologies de l'information et de la communication. Faisant partie des principaux secteurs d'emploi privé de la métropole, la logistique peut offrir des perspectives d'embauche, à condition de décloisonner les niches d'emploi, faciliter l'accès aux lieux de travail par nature excentrés, promouvoir les formations auprès des jeunes, mieux reconnaître la progression des qualifications. Unifier le marché de l'emploi à l'échelle de la métropole dépend pour beaucoup de la capacité de celle-ci d'offrir aux actifs un système de mobilité métropolitaine également unifié. Mais l'objectif implique aussi une coordination plus territorialisée des acteurs privés et publics de l'emploi, pour être à la hauteur des développements que la filière génère. Ainsi, les projets d'implantations industrielles, énergétiques et logistiques sur le port de Marseille Fos couplés aux projections de trafics des nouveaux terminaux recèlent plus de 20.000 emplois supplémentaires à terme.

► **Faire plus : articuler les chaînes logistiques sur le territoire**

L'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence a l'avantage exceptionnel en Méditerranée de proposer un système logistique quadri-modal (mer, fer, route, fleuve). Actuellement, 7 millions de tonnes de marchandises (maritimes et

continentales) partent dans l'hinterland par le fer, depuis Fos, Marseille, Avignon, et Miramas, à comparer aux 86 millions de tonnes du trafic portuaire. Les nouveaux terminaux portuaires en particulier à Fos vont générer des flux massifs et la part ferroviaire de ce système est la condition de sa réussite. En effet, les volumes transportés correspondent aussi à des distances pour lesquelles le mode ferroviaire est le plus pertinent. Développer la multimodalité supposera d'articuler aménagement, investissement et services.

► **Faire autrement : positionner le territoire métropolitain en tant que plateforme logistique, industrielle et portuaire de dimension mondiale**

La métropole a besoin de son port et le territoire a besoin de la logistique. Ce constat partagé doit devenir un objectif pour les acteurs métropolitains. L'enjeu pour eux demain est de parvenir à mieux combiner le système industriel, le système logistique et le système de transport de marchandises pour leur faire franchir un seuil dans la captation des opportunités internationales sur la base d'une valorisation des atouts du territoire. C'est grâce à cette meilleure coordination des acteurs que la métropole pourra mieux combiner les différentes dimensions de ses systèmes industriel, logistique et de transport pour en faire un accélérateur de développement. Les acteurs métropolitains doivent s'inspirer de leurs homologues des aires portuaires et logistiques européennes qui n'hésitent pas à inscrire dans les visions stratégiques de leurs métropoles ces dimensions logistique, industrielle et transport comme facteur d'attractivité pour les entreprises et génératrice de valeur ajoutée sur le territoire.

Les trois premières propositions de travail du chantier système logistique et portuaire

► **À lancer tout de suite : le chantier de transport combiné de mourepienne, objet métropolitain par excellence**

Ce projet qui vise à mutualiser des flux ferroviaires maritimes et continentaux (ces derniers étant aujourd'hui traités au Canet) sur un chantier moderne permettant le traitement des trains longs de 850 m et plus constitue l'un des deux piliers de la métropole ferroviaire en matière de transport combiné. Son homologue reste à réaliser dans l'ouest. Il remplit les trois objectifs de valeur ajoutée métropolitaine exposés ci-avant : c'est un outil de transport combiné qui articule par nature les chaînes logistiques et amé-

liore le report modal ; il contribue à consolider une économie portuaire particulièrement bénéfique pour les quartiers arrière-portuaires de Marseille puisque dans cet espace (arrondissements 2/3/14/15/16) se situent plus de 13 000 emplois liés au port ; enfin, il fait l'objet d'un consensus car il permet de libérer l'espace du Canet pour Euromed II.

► **Pour baliser le chemin : une zip de fos attractive**

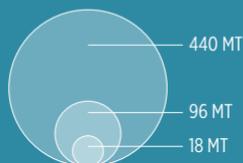
La zone industrialo-portuaire du Golfe de Fos est une plateforme de connexion du territoire au reste du monde pensée dans les années 1960. Ses dimensions projetées et les objectifs fixés dépassaient largement son rayonnement actuel (10 000 ha). Son développement a été stoppé par les deux chocs pétroliers. Il faut maintenant compléter l'aménagement de cette zone qui bénéficie de tous les réseaux existants (routes, mer, fleuve, fer, pipelines, canalisations, gazoducs, lignes haute tension) et d'une grande qualité environnementale. L'enjeu est d'en faire l'espace économique international de la métropole qui articule le potentiel remarquable en termes de synergies industrielles, énergétiques et logistiques tout en conciliant ce développement et la qualité des espaces naturels. Au-delà des équipements portuaires, l'objectif d'attractivité pour les investisseurs internationaux passe par la qualité paysagère, l'accueil des transporteurs, une signalisation internationale des espaces, des services urbains pour les salariés, l'accès aux transports collectifs.

► **Une grande ambition à l'horizon : une stratégie logistique, industrielle et portuaire**

Cette stratégie métropolitaine doit être préfigurée pour réaliser l'ambition des 20.000 emplois supplémentaires à terme. Les conditions de sa réalisation, réservation foncière, report modal et employabilité supposent un portage politique fort. Outre les équipements, les infrastructures et les espaces à programmer, cette stratégie pourra s'appuyer sur les atouts de la métropole et tester certaines pistes : la transition énergétique et l'écologie industrielle comme vecteurs de diversification, le déploiement de la métropole fluviale du Rhône jusqu'à Marseille en s'intégrant dans l'Étang de Berre, un nouveau waterfront à Marseille du J4 à Arenc composé d'espaces publics et de paysages, d'activités résidentielles et économiques, de culture et de festif. Bref, une stratégie qui permette l'invention d'un nouveau modèle, après la ville-port, l'entrée dans l'ère de la métropole portuaire.

Un territoire d'entrée des principaux flux logistiques multimodaux européens

Trafic des ports européens
(en million de tonnes)



Voie maritime principale

Pôle logistique majeur

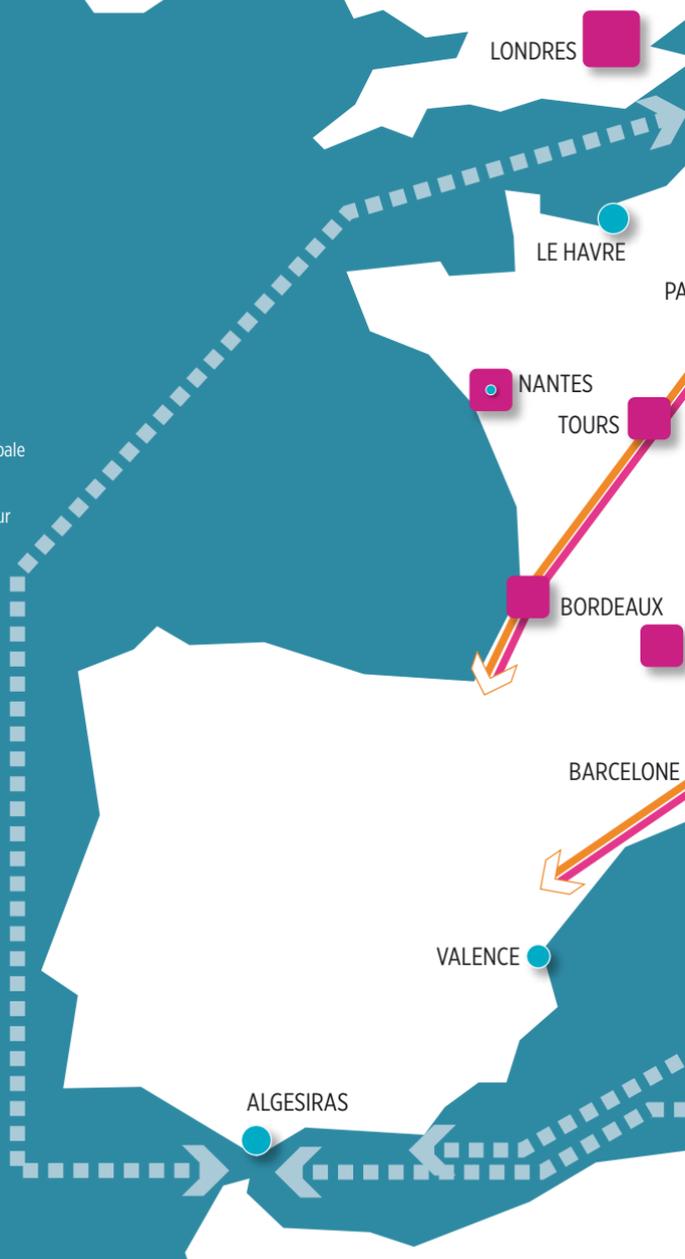
Alliance fluviale

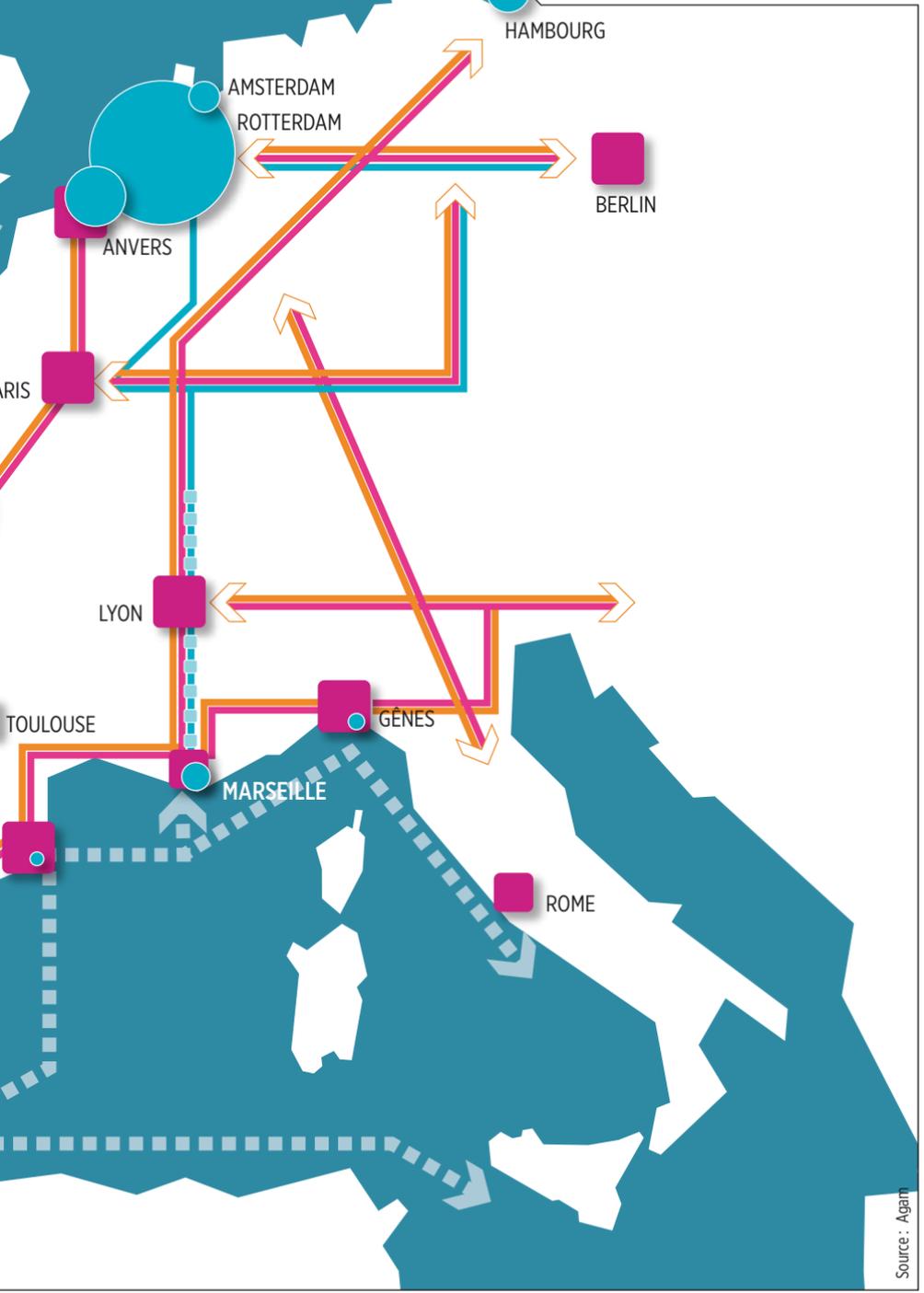
Grand corridor de fret

routier

ferré

fluvial









Chantier potentiels jeunesse

Ce chantier vise à faire de la jeunesse le premier atout métropolitain, en l'incitant à être un acteur à part entière de la construction de la métropole, et en créant les conditions pour qu'une large place soit prise par les publics jeunes dans toutes les perspectives ouvertes par cette construction. C'est un chantier transversal à tous les autres, qui n'est pour l'heure qu'esquissé.

Comme toutes les aires métropolitaines de France, Aix-Marseille-Provence rassemble une population plus jeune que la moyenne nationale. Près de deux habitants sur cinq (37 %) y ont moins de 30 ans. Certes, Aix-Marseille-Provence n'est pas l'aire métropolitaine la plus jeune de France, mais la jeunesse est très présente (jusqu'à 45 %) dans certaines communes (Aix-en-Provence, Vitrolles, Miramas, St-Paul-les-Durance, ou certains arrondissements de Marseille comme les 1^{er}, 3^e, 5^e, 13^e, 14^e, 15^e).

La jeunesse est l'avenir de la métropole, c'est aussi le révélateur de ses handicaps actuels et de l'aggravation de ses dysfonctionnements, avec :

- de fortes inégalités et injustices d'un territoire à l'autre en matière de formation et de diplômes, et de véritables ruptures éducatives. Globalement, un jeune sur quatre à un jeune sur cinq n'a aucun diplôme. À l'échelle nationale et internationale, la mauvaise performance d'Aix-Marseille-Provence, tout en bas des tableaux, est très préoccupante pour l'avenir.
- un chômage de près de 21% en moyenne, qui peut aller jusqu'à 35 % pour les quartiers nord de Marseille et Port-de-Bouc, voire 50 % localement (14^e).
- une difficulté plus forte qu'ailleurs, et aggravée pour les populations les plus fragiles, à accéder à l'autonomie : problèmes aigus de logement pour des dizaines de milliers de jeunes retardant leur décohabitation familiale ; recul du pourcentage des titulaires d'un permis de conduire pour les 18-24 ans ; etc.

Ce diagnostic est connu. Il a, par exemple, fait l'objet d'ateliers participatifs au sein du Conseil de Développement de Marseille Provence Métropole et d'engagements de grands partenaires (État, Conseil régional, Conseil général).

Mais la jeunesse métropolitaine, très diverse, est bien plus qu'un champ de problèmes à résoudre : c'est un énorme atout pour la dynamique métropolitaine, à condition de lui reconnaître et lui ouvrir toute la place qui lui revient, dans tous les domaines.

Les trois objectifs de valeur ajoutée du chantier potentiels jeunesse

► **Faire mieux : lier tous les dispositifs publics au service des parcours des jeunes**

Les jeunes les plus pénalisés dans leur vie quotidienne sont ceux qui demeurent captifs de leur quartier, de leur environnement immédiat, de leurs habitudes. L'aire métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence est un monde d'opportunités, auquel tous doivent pouvoir avoir accès. Le soutien aux parcours des jeunes, dans l'aire métropolitaine et au-delà, est un objectif gagnant-gagnant : il sert l'intérêt des jeunes, et il sert l'intérêt de la dynamique métropolitaine, en fluidifiant les parcours. Le besoin n'est pas celui d'un « guichet unique jeunesse » pour les très nombreux acteurs publics, de la commune à l'Etat, mais celui d'une mise en lien des différents dispositifs qui accompagnent les parcours : enjeu éducatif des parcours de formation, enjeu d'intégration des parcours d'entrée dans la vie professionnelle, enjeu social des parcours résidentiels et des parcours culturels, etc. Comment organiser cette mise en lien ? Comment la concrétiser pour chaque jeune d'Aix-Marseille-Provence ? C'est aux acteurs et partenaires du chantier de l'imaginer, pour proposer une perspective à la politique jeunesse de la future métropole.

► **Faire plus : interpellier « l'objectif jeune » de tous les champs de la métropole**

Emploi, logement, mobilité, culture et innovation, cohésion et vivre ensemble : aucun de ces enjeux ne peut s'exonérer du rendez-vous de la jeunesse. Renverser la logique de pénalisation, redonner des gages de confiance à la jeunesse, lui faciliter la vie dans la métropole, tels doivent être les objectifs des six autres chantiers, chacun dans leur domaine propre. Plus d'offres d'emploi, plus de possibilités de logement, plus de passerelles de formation, etc., c'est possible si elles sont conçues à l'échelle de toute l'aire métropolitaine, en facilitant donc les parcours en son sein, et au-delà. Chaque chantier fera des propositions en ce sens.

► **Faire autrement : avancer pas seulement « pour », mais aussi « avec » les jeunes**

La métropole peut et doit faire plus et mieux pour les jeunes, mais les jeunes ont encore plus à apporter à la métropole. La métropole a besoin des jeunes, pour être plus vivante, plus conviviale, plus festive, plus dynamique, plus audacieuse, plus surprenante. Cela ne se décrète pas à la place des jeunes, mais se réalise

avec eux, y compris en leur laissant la main. Faire autrement grâce à la métropole, c'est ouvrir de nouveaux espaces de projet entièrement dédiés aux jeunes et animés par eux. Ces espaces peuvent être des lieux, des moments, des réseaux pour ceux qui existent déjà, et ils sont nombreux à Aix-Marseille-Provence. Pour cela, il faut travailler avec les jeunes, en partant de l'existant et en écoutant les idées nouvelles.

Les trois premières propositions de travail du chantier potentiels jeunesse

► À lancer tout de suite : un rayonnement de l'enseignement supérieur métropolitain pour un accès des jeunes à l'international

Le rayonnement international de la métropole peut prendre appui sur l'excellence de son enseignement supérieur et de sa recherche. Accueil d'étudiants étrangers, programmes d'échanges internationaux, diffusion des savoirs, sont autant de leviers d'actions pour faire connaître et promouvoir la métropole à l'international. L'identification et la consolidation de ces courants d'échanges internationaux portés par les acteurs de l'enseignement supérieur et de la recherche peut être une première étape. Il est proposé « un tremplin jeunes pour l'international » ; l'objectif est de travailler sur les conditions de la mobilité internationale des jeunes de la métropole (conventions d'échanges, partenariats, bénévolats), autant que sur les conditions d'accueil à Aix-Marseille-Provence des jeunes étrangers. Ce projet doit être porté par une maîtrise d'ouvrage partagée avec Aix-Marseille-université, KEDGE, les écoles d'ingénieurs, l'Université régionale des métiers, la Cité de la coopération, etc.

► Pour baliser le chemin : un « bouquet » de projets adaptés aux publics jeunes

À partir de l'ensemble des chantiers métropolitains, de multiples pistes d'actions à court, moyen ou long termes peuvent être définies pour répondre aux préoccupations spécifiques des publics jeunes. D'ores-et-déjà, les chantiers ont pu identifier des actions qui constituent un premier « bouquet » de réponses aux enjeux de la jeunesse.

C'est le cas, par exemple, du fonds de création d'entreprises pour les jeunes des quartiers (chantier cohésion territoriale), de l'harmonisation des tarifications

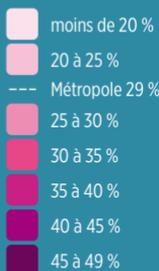
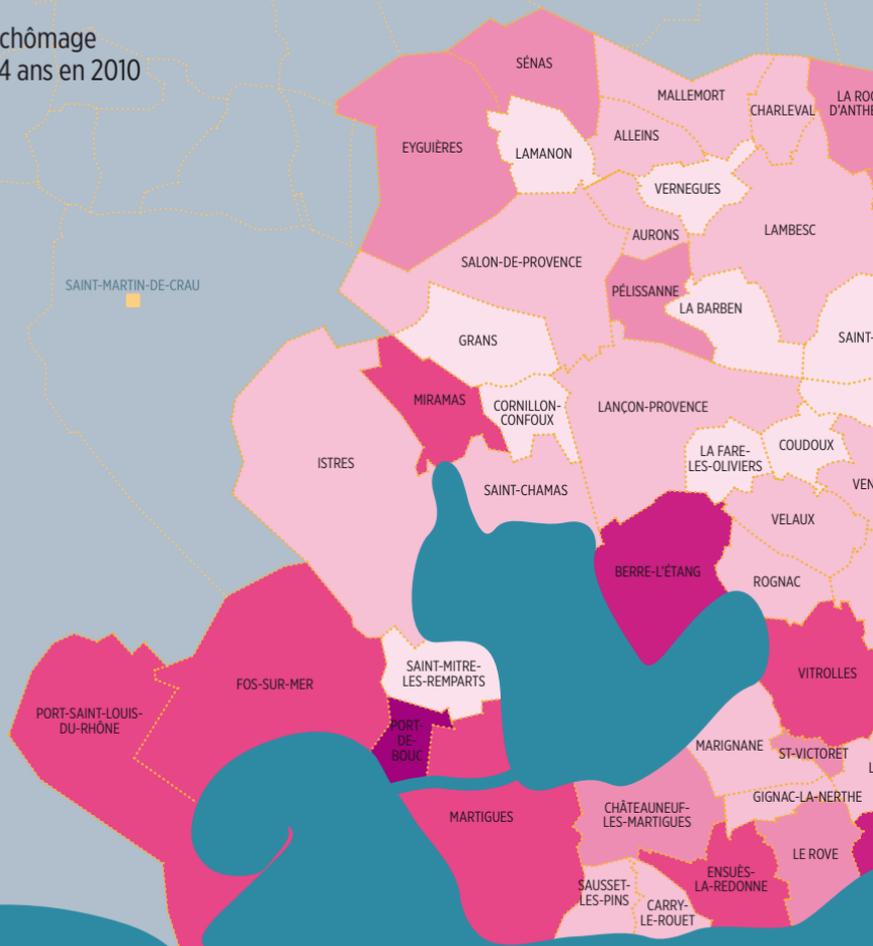
« jeunes » et du billet unique de transports collectifs à l'échelle de la métropole (chantier mobilité et accessibilité), de la formation des jeunes aux métiers porteurs des filières d'avenir dans la métropole (chantier innovation et chantier système logistique et portuaire), etc. Il s'agira d'entretenir un telle démarche, ciblant autant que possible les jeunes dans les propositions structurantes du projet métropolitain.

► Une grande ambition à l'horizon : une plateforme d'initiatives par et pour les jeunes. Le « réseau d'initiatives jeunesse »

Il est dédié aux initiatives des jeunes et fonctionne par leurs engagements. Il croise une multitude de lieux de tous types (collèges, lycées, missions locales emploi, bureaux d'information jeunesse, espaces culturels, etc.), où les jeunes peuvent porter leurs projets individuels et collectifs, de nature culturelle, ludique, artistique, créative, économique, scientifique, etc. À partir de quelques lieux emblématiques, il couvre toute l'aire métropolitaine, de la friche de la Belle de mai, à Aix-en-Provence, à Vitrolles, à Miramas, etc. Il permet le croisement et la valorisation de l'imagination des jeunes métropolitains d'Aix-en-Provence.

Un territoire inégalitaire pour l'accès à l'emploi des jeunes

Taux de chômage des 15-24 ans en 2010



Source : Insee RP 2010

10 km

Le projet métropolitain : première synthèse

À l'issue de la première étape de travail des chantiers, voici donc 21 propositions (3 par chantier), qui commencent à esquisser le projet métropolitain. Répétons que ces 21 propositions ne constituent en rien la définition du programme à venir de la métropole. Elles sont la preuve qu'un effort collectif a commencé en faveur d'une conception intégrée des réponses aux enjeux collectifs, les uns urgents, les autres à long terme. Ces propositions contribuent à instaurer un socle de connaissances, de visions stratégiques et de perspectives concrètes partagés par le plus grand nombre. Ce faisant, elles peuvent, le cas échéant, contribuer à des actions programmées dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région, ou s'appuyant sur les programmes européens.

Les objectifs de valeur ajoutée métropolitaine

	FAIRE MIEUX	FAIRE PLUS	FAIRE AUTREMENT
Mobilités et accessibilités	Adapter et coordonner le niveau de services des infrastructures existantes	Poser la charpente des transports collectifs métropolitains	Développer de nouveaux services de mobilités
Ville-nature	Replacer les grands espaces naturels et leurs ressources au centre de la métropole	Entreprendre les espaces d'entre-deux comme des réservoirs de projets durables	Passer de l'urbanisation fragmentée à la métropole des liens et des continuités
Cohésion sociale et territoriale	Améliorer les conditions d'accès des personnes en difficulté aux dispositifs qui les soutiennent	Concevoir la future géographie prioritaire en lien avec les autres quartiers de la métropole	Passer de la compensation à la mise en capacités
Cultures d'innovation	Afficher la métropole innovante qu'est déjà Aix-Marseille-Provence	Impulser de nouveaux champs d'innovation en appui sur les grands programmes incitatifs	Stimuler la culture de l'innovation par l'émulation métropolitaine
Transition énergétique	Gagner en sobriété et en efficacité énergétiques	Miser sur l'innovation et les synergies, pour des solutions énergétiques nouvelles	Piloter la transition énergétique grâce à une stratégie métropolitaine globale
Système logistique et portuaire	Faire de la logistique un levier pour l'emploi métropolitain	Articuler les chaînes logistiques sur le territoire pour accroître les retombées en emplois d'un trafic maritime en essor	Positionner le territoire métropolitain en tant que plateforme logistique, portuaire et industrielle de dimension mondiale
Potentiels jeunesse	Lier tous les dispositifs publics au service des parcours des jeunes	Interpeller l'«objectif jeune» de tous les champs de la métropole	Avancer pas seulement « pour », mais aussi « avec » les jeunes

Les premières propositions de travail en commun

	À LANCER TOUT DE SUITE	POUR BALISER LE CHEMIN	UN GRAND OBJECTIF À L'HORIZON
Mobilités et accessibi- lités	Des outils au service de la charpente des mobilités de demain	Des investissements concentrés sur l'amélioration des trois corridors principaux	Le pivot de St-Charles et l'étoile ferroviaire
Ville- nature	La coproduction des représentations et des connaissances collectives de la métropole	La promotion du potentiel des espaces ouverts et non bâtis	Une consultation internationale à la grande échelle métropolitaine
Cohésion sociale et territoriale	Un fond de quartiers métropolitains	Un « diagnostic des capacités » avec les habitants eux-mêmes	Un changement de cap pour les quartiers nord et le centre-ville de Marseille
Cultures d'innovation	Des sites d'expérimentation et des lieux ouverts à l'hybridation	Les techno campus industriels durables et l'offre foncière et immobilière de demain	Le projet Henri Fabre, un modèle à reproduire pour des écosystèmes performants sur les marchés d'avenir
Transition énergétique	Une réponse commune à l'appel à manifestation d'intérêt de l'Etat sur les plateformes de rénovation énergétique	Un partenariat métropolitain pour un service public de l'énergie	La métropole industrielle des énergies nouvelles
Système logistique et portuaire	Le chantier de transport combiné de Mourepiane, objet métropolitain par excellence	Une ZIP de Fos attractive	Une stratégie logistique, industrielle et portuaire
Potentiels jeunesse	Le rayonnement international de l'enseignement supérieur métropolitain	Un « bouquet » de projets adaptés aux publics jeunes	Une plateforme d'initiatives par et pour les jeunes, le «Réseau d'Initiatives Jeunesse»

Les étapes du projet métropolitain

La deuxième conférence métropolitaine marque la fin d'une étape dont le travail est restitué dans ce document. Les chantiers sont lancés, ils vont se poursuivre et éventuellement se diversifier pour les deux années à venir, sans cesser d'élargir le cercle des acteurs et des partenaires du projet métropolitain. Il s'agira notamment d'aborder sans délai deux sujets majeurs l'ingénierie métropolitaine et la poursuite de Marseille Provence 2013.

- Un chantier sur l'ingénierie métropolitaine s'avère indispensable pour fédérer les nombreux acteurs qui ont déjà commencé à contribuer à la connaissance de l'aire Aix-Marseille-Provence. Dans la première phase des chantiers, un nombre important d'acteurs ont commencé à construire cette connaissance métropolitaine qui a servi de socle aux débats collectifs : OCDE et INSEE, mais également agences d'urbanisme, services de l'Etat, chambres consulaires, universités et écoles nationales.

Porter dans le temps une perspective métropolitaine impose une grande ambition en matière d'ingénierie, autour du et des projets. Or, force est de constater qu'en la matière la chaîne des acteurs présente nombre de points de faiblesse depuis la conception initiale des projets jusqu'aux phases de réalisation. Une réflexion est nécessaire pour imaginer un dispositif ambitieux, partenarial, couvrant un large spectre thématique, qui aurait tout avantage à anticiper l'existence de la métropole, et qui soit destiné à accompagner durablement son parcours.

- Un autre objet de prolongement des travaux est la suite à construire de MP 2013.

Marseille-Provence 2013 est un événement majeur du territoire qui conditionne son développement et constitue un enjeu de positionnement vis-à-vis de l'espace méditerranéen et de l'Europe en général.

L'effet durable, c'est que cet événement culturel a mis en valeur une nouvelle urbanité sur la façade maritime de Marseille, dont l'image manifeste est le MuCEM, qui s'articule avec d'autres grands équipements culturels du bassin de la Joliette, mais aussi à l'échelle du grand territoire métropolitain, notamment avec le GR2013, double boucle virtuelle autour de l'Etang de Berre, à l'ouest, et du massif de l'Etoile à l'est. MP 2013 a, à plusieurs reprises, mis en évidence l'espace public et le paysage et, de ce fait, contribué à modifier la perception de ce territoire et les usages qui s'y déploient. Les grands rassem-

blements festifs ont été, bien plus que des événements artistiques, l'occasion de recréer le rite méditerranéen de la promenade vespérale, facteur de cohésion sociale.

L'après MP2013, en dehors des nouveaux équipements qui doivent, dès 2014 trouver l'énergie de leur développement (MuCEM, Villa Méditerranée, FRAC, Friche la belle de Mai), est fortement attendu sur les questions de l'usage de l'espace public et de la transformation de la ville et du paysage.

À partir des avancées qu'a pu représenter MP2013, on peut imaginer et tenter de combiner les perspectives suivantes :

- créer un événement réunissant le territoire, en continuant à relier le territoire métropolitain et sa sphère culturelle provençale (Arles, Nîmes,...) ;
- prolonger une dynamique urbaine incluant les quartiers en difficulté par des résidence d'artistes, d'urbanistes, d'architectes, de paysagistes développant des projets concrets, des ateliers avec la population, etc ;
- faire vivre des lieux culturels atypiques ;
- renforcer l'axe de programmation méditerranéen. À l'occasion de la capitale européenne de la culture, un courant d'échanges sans précédent s'est amorcé, qu'il faut développer car ce rapport aux pays du pourtour de la Méditerranée a historiquement nourri l'imaginaire et la réalité économique de Marseille et de son arrière-pays.

Et maintenant ?

- Une fois la loi créant la métropole d'Aix-Marseille-Provence adoptée, commencera l'élaboration proprement institutionnelle du nouvel Établissement Public de Coopération Intercommunale (EPCI), en lieu et place des six EPCI existants, et en étroite collaboration avec eux et l'ensemble des communes concernées. Ce travail politique et administratif sera porté par les élus désignés par le scrutin municipal de mars 2014.

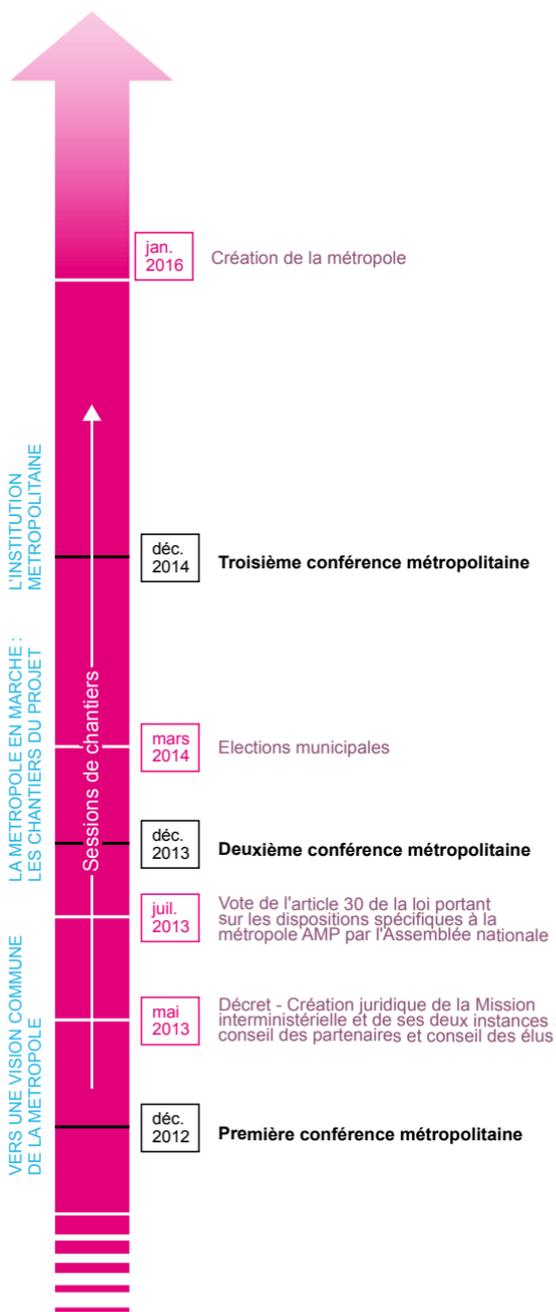
- À l'élaboration du projet et au chantier institutionnel – l'un donnant son sens à l'autre – il faudra aussi ajouter l'écho citoyen le plus large donné à la perspective métropolitaine. Les années 2014 et 2015 seront donc une nouvelle étape intense pour conduire à la création officielle de la métropole en janvier 2016.

- Autour de la mission de préfiguration, trois processus de construction collective sont engagés :

- celui de la vision partagée, qui se traduit dans le premier fascicule du « Document de Convergence Stratégique pour construire et partager la perspective métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence » ;
- celui de l'action collective, de ses pratiques et de ses projets, dont le présent fascicule, « La métropole en marche : les chantiers du projet d'Aix-Marseille-Provence » fait état de l'avancée ;
- celui de l'institution métropolitaine, de son organisation et de son fonctionnement, que pourrait restituer, le moment venu, un troisième fascicule.

Ces trois fascicules s'articulent, vont s'alimenter et donc évoluer tout au long de la phase de préfiguration de la métropole. Cet ensemble constituera, à son aboutissement, le Projet métropolitain. C'est au travers de l'articulation de ces trois dimensions – la vision / les projets / l'organisation institutionnelle – que l'on pourra collectivement répondre au défi métropolitain.

Comme tout projet, la construction métropolitaine est un processus, avec ses étapes, ses tournants, ses rythmes. Savoir maîtriser ces rythmes, partager avec tous les acteurs une même horloge de travail, continuer à combiner les urgences, les objectifs ambitieux et transformateurs, et l'élan dans la durée : tels sont les gages de réussite du chantier de préfiguration de la métropole Aix-Marseille-Provence. Une nouvelle étape commence. Souhaitons qu'elle soit aussi féconde que la précédente.



Remerciements

« Je tiens à remercier très sincèrement tous ceux, élus et acteurs de la sociétés civile, qui ont apporté, à travers leurs témoignages, analyses et propositions, un précieux concours à l'activité des chantiers métropolitains. Ils auront été ainsi les premiers à contribuer de manière déterminante à l'émergence d'un projet partagé. »

Laurent Théry

Préfet délégué au projet métropolitain
Aix -Marseille-Provence

La métropole en marche : les chantiers
du projet d'Aix-Marseille-Provence

DOCUMENT DE CONVERGENCE STRATÉGIQUE 2

Ouvrage édité par la Mission interministérielle
pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence

Conception éditoriale : à vrai dire la ville

Rédaction : Mission interministérielle

Conception graphique : Flgraf

Impression : Azur Offset

Version 1, décembre 2013



MISSION INTERMINISTÉRIELLE
PROJET MÉTROPOLITAIN
Aix/Marseille/Provence