

Proposition Pour Une Ambition Métropolitaine Réaliste

**De La Métropole Administrative
A La Métropole De Projet**

1 SOMMAIRE

1. Liminaire	5
2. Vers une nouvelle gouvernance?	10
3. Définir le programme d'actions : avec quels acteurs, quand et comment ?	24
4. Une stratégie prioritaire et des actions en matière de transport	30
5. Une nouvelle politique économique intégrant emploi et formation	36
6. une nouvelle vision pour l'habitat et une mobilisation des acteurs	45
7. Le développement stratégique du territoire autour du Grand 8 : le projet Cap horizon / Aymard / Henri Fabre, modèle de développement métropolitain multipartenarial ?	55
8. Un planning opérationnel	59

Annexes :

- Discours de Jean-Claude GAUDIN, Sénateur-Maire de Marseille à la deuxième conférence métropolitaine du 20 décembre 2013
- Le Grand 8, quelle vision prospective ? Un accélérateur de territoires
- De l'accélérateur de territoires au révélateur de projets
- Les 8 groupes de travail de la MIM

1. LIMINAIRE

Demain la Métropole ? Oui mais une Métropole de projets ! Pas une Métropole administrative !

Dans un contexte où personne n'ignore et ne conteste le fait métropolitain , il nous semble utile de donner notre point de vue, notre regard sur la question du Grand Territoire, de l'échelle à laquelle doivent être abordés les enjeux pour demain et de rappeler les grands éléments du contexte : contexte politique après les dernières municipales, contexte et bilan des 20 années d'intercommunalité, perspectives institutionnelles nouvelles avec la loi sur la Métropole, la loi ALUR et l'avenir des institutions telles que la Région ou le Département.

Tout cela nous pose question au-delà des aspects financiers, au-delà des grands écarts à l'intérieur de ce territoire, mais aussi et surtout de la méthode choisie par l'Etat qui, outre l'opposition de la quasi-totalité des maires, impose ses idées et sa méthode.

En effet, la Métropole qui doit voir le jour le 1^{er} janvier 2016 répond à un unique objectif budgétaire fondé sur le postulat selon lequel la fusion des EPCI existants doit permettre de réaliser des économies. Le Gouvernement a tout misé sur une réponse institutionnelle pour atteindre son objectif d'économie budgétaire.

Cette logique conduit à créer une nouvelle forme d'établissement public gigantesque, qui n'aura jamais concentré autant de compétence sur un territoire aussi vaste, occultant totalement la réflexion stratégique et la définition d'un projet de territoire, en renvoyant à une future loi le soin de définir les modalités d'élection de ses dirigeants et en renvoyant à une ordonnance le soin de compléter et préciser les règles budgétaires, financières, fiscales et comptables qui lui seront applicables !

Nous proposons donc une autre méthode alternative basée sur l'efficacité, la concertation, l'adhésion de tous et revendiquons surtout le droit d'élaborer un projet, de fixer des priorités, d'adopter une démarche progressive, de « tester » des idées, des propositions, des solutions, notamment en matière de transport.

Dans cette perspective, deux projets concrets métropolitains majeurs qui pourraient être réalisés :

- l'organisation des transports avec une liaison Aix-Marseille mise en œuvre grâce à une structure opérationnelle prenant la forme d'une SPL.
- le projet Cap horizon / Aymard / Henri Fabre, projet qui dans un contexte de développement international, pourrait servir de modèle de développement métropolitain multipartenarial.

C'est donc un changement de cap, de manière de voir et de piloter pour lesquels les villes d'Aix en Provence et de Marseille se doivent de donner le ton, c'est l'objet de ces quelques pages en vue d'une plateforme à discuter avec les autres EPCI, et ce dans un contexte financier extrêmement tendu.

La démarche demande donc nécessairement un report du calendrier prévu par la loi, un aménagement de celle-ci, et une nouvelle répartition de compétences et d'expérimentation notamment en matière de transport tant sur le plan institutionnel que de la gestion.

Une grande partie de ces remarques ont d'ailleurs été reprises lors de la deuxième conférence métropolitaine du 20 décembre 2013 par le Sénateur-Maire de Marseille, Jean-Claude GAUDIN, qui a indiqué avoir « de ce point de vue avec l'Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix et les 5 autres EPCI la même vision de notre espace commun : une forme de Grand 8 d'Est en Ouest, nous unissant, et dont nous serions une composante à part entière. »

La posture de l'Union des Maires s'inscrit aussi dans cette pensée qui vise à préserver la place et le rôle des communes et des maires, favorables à une coopération métropolitaine puissante mais respectueuse des obligations relevant de chaque échelon territorial et notamment, avec pour ce qui concerne l'Etat, mais

aussi toutes les collectivités du département, un engagement financier vis-à-vis de Marseille.

Des Enjeux De Dimension Métropolitaine, Et Même Au-Delà

Une Réalité Du Territoire Trop Caricaturée

2. VERS UNE NOUVELLE GOUVERNANCE ?

Personne n'ignore et ne conteste que le fait métropolitain soit une réalité au quotidien et que de nombreux enjeux de dimension métropolitaine doivent trouver un éclairage si ce n'est une solution, à une échelle nouvelle : celle du Grand Territoire dont les enjeux dépassent le cadre régional et national.

Toutefois, comme nous avons eu l'occasion de l'exprimer à de très nombreuses reprises et à tous les échelons des décisions politiques, nous ne croyons toujours pas qu'une structure de type Métropole – centralisée et intégrée – soit une réponse intelligente et appropriée aux questions d'aujourd'hui et surtout de demain.

En effet, la réalité du terrain et de l'intercommunalité au quotidien démontrent, qu'en 20 ans, le territoire n'est pas aussi fragmenté que ce qu'on laisse croire, et que les structures existantes fonctionnent plutôt bien, ont atteint un certain optimum de fonctionnement qu'il serait dangereux de faire disparaître de manière brutale.

Il existe toutefois des disparités importantes entre des morceaux du territoire et sur des sujets fondamentaux tels que les transports et l'habitat. Une absence de stratégie à cette grande échelle se fait sentir.

Cette absence de stratégie trouve malgré tout son explication dans ce que l'on appelle communément le mille-feuilles administratif : en matière de transport par exemple, et malgré l'existence d'un syndicat mixte des transports il est difficile voire impossible d'avoir une vision stratégique pour le territoire.

De Nouveaux Projets Et Des Acteurs « Artistes »

Un Flou Législatif

Un Calendrier Trop Tendu

Les projets imaginés sont nombreux, notamment en matière de ferré, mais les stratégies des divers « porteurs de projets » sont illisibles : quelle posture de la Région, de l'Etat, du Département, des EPCI ?

Pour qui et pour quoi définit-on les priorités pour le territoire ? Où, quand et comment les projets sont-ils débattus et dans quel contexte de développement et de stratégie ? A titre d'exemple, on citera le serpent de mer de la ligne ferrée Aix – Marseille qui depuis plus de 30 ans alimente les discussions alors que la ligne n'est toujours pas électrifiée sur sa totalité et que son doublement semble remis en cause. Le montant des investissements est énorme et pour quel résultat attendu ? A-t-on d'ailleurs évalué l'impact pour les clients c'est-à-dire les étudiants, les travailleurs des mesures prises ? S'est-on penché sur l'utilité de certaines gares ? N'y a-t-il pas aujourd'hui d'autres projets alternatifs au train en réfléchissant à des scénarios alternatifs promouvant par exemple un BHNS sur l'autoroute ou et pourquoi pas sous l'autoroute avec une vision d'urbanisme « intelligente » autour des projets transports ? On notera aussi que les 8 groupes de travail pilotés par la MIM sont le fruit d'une coproduction limitée à MPM, la ville de Marseille, la Région et l'Etat en l'absence donc de discussion et d'échanges avec les élus et les techniciens des EPCI notamment.

Dans ce contexte, et avec le résultat des élections municipales et d'une majorité nouvelle, les perspectives des lois en cours laissent, c'est le moins que l'on puisse dire, songeur : création d'une Métropole Aix-Marseille-Provence avec un statut particulier, vote de la loi ALUR dont les imprécisions en matière de PLU, de SCOT plongent les spécialistes et les élus en plein désarroi et enfin projet de loi sur l'ajustement du (des) conseil(s) régional(aux) et disparition programmée des conseils généraux.

Comment peut-on sérieusement en 18 mois concevoir tout cela d'une manière claire, lisible, intelligente et compréhensible ?

L'instabilité Est Programmée

Un Nouveau Modèle

Par ailleurs, alors même que ce futur établissement public gigantesque n'a pas encore vu le jour, il a déjà connu des modifications de ces compétences avec la loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine et la loi du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové.

Un nouveau bouleversement est programmé 5 ans après la création de la Métropole avec le projet de loi clarifiant l'organisation territoriale de la République qui prévoit, notamment, la disparition du Département en 2021 et donc probablement l'extension territoriale de la Métropole et le transfert de nouvelles compétences.

Ainsi, alors que la Métropole sera au mieux en période de consolidation de son projet et de son organisation, elle devra procéder à de nouvelles mutations considérables.

Le projet de Métropole Aix-Marseille-Provence s'inscrit ainsi durablement dans l'instabilité, le gaspillage de l'argent public et dans la définition permanente d'un projet et d'une organisation, le flou, les aléas paperasserie, bureaucratie et technocratie.

On plonge dans l'infaisabilité. Les entreprises n'attendront pas le territoire qui mettra 15 ans à se construire.

La gestion des communes et des intercommunalités risque de se mélanger avec des préoccupations politiques dont les conséquences seront terribles. Comment imaginer porter un regard « nouveau » et moderne sur le territoire, sur la Métropole, quand la pensée et le regard de ceux, comme MPM pendant ces dernières années et la MIM maintenant, qui le portent s'arrêtent aux frontières administratives ! On aimerait promouvoir notre Grand Territoire, changer d'échelle, élargir les postures, et imaginer enfin un développement à la bonne échelle. Ne faut-il pas raisonner sur les complémentarités entre les gares TGV, les aéroports dans un rayon de 100 Kms, en sachant que chacune de ces destinations est à 2 heures à peine de la quasi-totalité des villes européennes et que le chemin de croix démarre à l'arrivée des gares ou des aéroports vers les destinations finales !

Non le modèle n'est pas le bon, et il est temps de proposer à la fois une méthode moderne, innovante pour le Grand Territoire mais aussi l'élaboration d'un projet, une progressivité dans sa mise en œuvre, la définition de priorités, des « tests »

Dans Un Système « Multipolaire Métropolitain » On Echappe Au Traditionnel Centre/Périphérie

Quelle Est La Réalité Financière ? Budgétaire,
Quelle(s) Charge(s) Pour Quelle(s) Centralité(s) ?

grandeur nature pour assurer, du mieux possible, un avenir dans un monde où la crise et la concurrence sont sans pitié !

Comment ne pas aborder non plus la question récurrente des charges de centralité et la question financière. Quand on compare l'endettement et l'investissement par EPCI et par commune, on ne peut que constater des écarts dramatiques ! Comment les gérer et quel impact pour les communes et les ménages, quid aussi de « l'harmonisation » des taxes diverses ? Selon nos estimations « le calage » des différentes taxes (CFE, taxe habitation, taxe enlèvement d'ordures ménagères) entraîneront un coût supplémentaire de 90 à 130 M€ annuels sur les ménages pour les 5 EPCI concernés.

On notera aussi aujourd'hui des disparités et des écarts conséquents en matière d'endettement et d'investissement par commune et par EPCI :

- 160 €/hab. d'endettement pour le Pays d'Aix contre 1400 €/hab. pour MPM, mais 850 €/hab. pour la ville d'Aix contre 2100 €/hab. pour Marseille.
- 1450 €/hab. d'investissement pour Ouest/Etang de Berre (10 fois plus que le Pays d'Aix) mais 850 €/hab. d'investissement pour la ville de Martigues, 650 €/hab. pour Marseille et 737 €/hab. pour Aix.

Les estimations font froid dans le dos et si l'on parle de transports collectifs, le cas de la RTM, par exemple, nous semble rédhitoire : selon nos estimations, le financement public pour assurer son fonctionnement annuel dépasse aujourd'hui les 200 millions d'euros annuels ! Qui paiera ? Comment ne pas alourdir la facture des usagers, des ménages, ce modèle est-il le bon ? La volonté de la RTM de s'étendre à l'ensemble du Grand Territoire est d'ailleurs semble-t-il avérée mais ne peut s'imaginer sans une mise à plat des modes de gestion, des performances de chacun des réseaux et bien sûr des contributions publiques.

Certes, si nous sommes solidaires de Marseille et de ses charges de centralité, il convient maintenant de regarder les choses en face, de trouver des solutions

Pays d'Aix, Terre De Réussite

Les Quartiers Nord Et Le Centre De Marseille Ne Concentrent Pas Tous Les Problèmes A Eux Seuls.....

intelligentes notamment en évaluant de façon claire les charges de centralité : contrairement aux autres grandes agglomérations qui fonctionnent avec une problématique classique centre/périphérie, nous sommes ici dans un contexte multi central où certaines communes pourraient réclamer elles aussi des charges de centralité.

On rappellera, à titre d'exemple, qu'autant de Marseillais travaillent à Aix que l'inverse ! De la même manière, un constat identique peut être fait s'agissant de la fréquentation des grands objets métropolitains : équipements culturels et sportifs, commerciaux...

Le constat dressé par la mission interministérielle est insuffisant et injuste : s'appuyer sur la démarche OCDE pour démontrer que la Métropole AMP se classe au rang des Métropoles masque de réalités territoriales. Certes les moyennes sont bonnes mais les écarts sont très importants.

Mettre en avant systématiquement les quartiers nord et le centre de Marseille relève là aussi d'un exercice réducteur et d'une vision « technocratique » des choses. Cela ne fait que renforcer le Marseille Bashing auprès des participants ! et des opposants à la Métropole.

L'échec, comme la réussite, n'est pas le fruit du hasard, les facteurs clefs de réussite sont à puiser chez ceux qui réussissent. La présence de Marseille, si l'on peut utiliser cet euphémisme est une chance pour le grand territoire sous réserve que l'Etat au plus haut niveau s'engage à hauteur des enjeux notamment financiers : il faut que l'Etat accepte que le Grand Territoire ne se résume pas à Marseille seule mais qu'un nouveau regard est absolument nécessaire, faute de quoi les mêmes erreurs se reproduiront. Tout d'abord, il faut du temps, on ne passe pas ainsi du système actuel à celui de la Métropole sans risquer le blocage, sans prise en compte de la culture locale et en particulier des postures de la communauté urbaine qui a souvent ignoré les visions des autres EPCI. On

n'additionne pas en plus d'un coup de baguette magique les différents services administratifs qui aboutiraient à un monstre ingérable du fait de cultures managériales très différentes et marquées ! Le risque

d'une centralisation inconsidérée et de l'abandon de la proximité au profit des habitants est immense ! Le transfert imaginé des compétences est lui aussi inquiétant : tout serait à la Métropole, des communes perdraient beaucoup de pouvoir, et le comité paritaire territorial de projets géré par 27 élus et 27 fonctionnaires de l'Etat préparerait le projet ! Qui piloterait qui et quoi ? Et tout cela à mettre en place en 18 mois ?

Il est donc temps d'avoir une ambition et un projet commun de développement, d'établir le bon échelon d'exercice des compétences, de savoir dans quel contexte politique et législatif les choses vont évoluer, d'installer une vraie coopération et de ne pas se précipiter vers des choix désastreux issus d'une culture technocratique dépassée.

Il y a urgence et nous proposons donc une méthode qui permette d'avancer dans un calendrier très resserré et de tester une façon de travailler.

En ce sens, trois domaines nous semblent prioritaires :

- Les transports
- L'économie /emploi/formation
- L'habitat

Et ce, dans la perspective d'un Schéma de développement pour le Grand Territoire.

S'agissant des transports, l'expérimentation pourrait aller rapidement en définissant une vision d'avenir au travers d'un squelette préfigurant un schéma de déplacement métropolitain se basant sur les travaux du syndicat mixte des transports (département 13), en conservant les AOTU, un PTU par EPCI, et en choisissant des projets d'intérêt métropolitain qui seraient financés par tous les partenaires et donc en laissant à chaque « territoire » AOT la responsabilité de la gestion des investissements et des services hors Métropole.

Un Schéma De Développement Pour Le Grand Territoire, La Suite Du Grand 8

S'agissant de l'économie/emploi/formation, de conforter les pôles d'activités et d'emploi, de développer leur attractivité, il conviendrait de mettre en évidence les concurrences et complémentarités du territoire, de développer une approche de marketing et de « marque » du territoire, comme cela se fait à Strasbourg ou Lyon – d'imaginer des conventions de partenariat entre l'EPFR et les EPCI, en anticipant sur le foncier stratégique, de croiser et valoriser le développement avec les nouvelles filières d'enseignement et de pensée économique, habitat et transports en reprenant la célèbre formule de la DATAR : « Jobs Follow people » !

S'agissant de l'habitat un constat au niveau métropolitain voire régional s'impose sur les politiques et les évaluations que l'on peut en faire, sur le niveau de production de logements attendus et sur les modalités de gouvernance notamment quant à la production de logements sociaux.

Ces trois thèmes sont développés dans les pages suivantes :

Enfin, il nous semble utile de préparer très rapidement, par une méthode de travail à faire valider par les autres EPCI, un regard nouveau, **un schéma de développement pour le Grand Territoire** : en ce sens, la seconde conférence métropolitaine du 20 décembre 2013 avait « acté la convergence de point de vue de l'AUPA et les 5 autres EPCI, la même vision de notre espace commun : une forme de Grand 8, d'Est en Ouest, nous unissant et dont nous serions tous une composante à part entière ».

Nous redisons donc avec force que le regard et l'échelle doivent certes changer mais que tout cela ne fonctionne que si l'on dispose de compétences, de l'autonomie nécessaire et bien sur des marges financières et d'une volonté politique commune pour le développement du Grand Territoire qui ne peut s'envisager que de manière globale et équilibrée.

Cette proposition repose donc sur une démarche, une méthode et un calendrier qui doit être acté entre tous les acteurs à l'initiative des villes d'Aix en Provence et de Marseille notamment. En ce sens, une démarche de type « démarche de

qualité » pourrait être initiée et suivie par les acteurs du territoire de façon à être le plus exhaustif et précis possible.

La MIM « Facilitateur » Et Pas Seul Porteur De Projet

3. DEFINIR LE PROGRAMME D' ACTIONS : AVEC QUELS ACTEURS, QUAND ET COMMENT ?

La démarche proposée prend le contrepied de la méthode pilotée par la MIM pour les raisons évoquées dans les pages précédentes.

En effet, les 8 groupes de travail proposés fonctionnent mal et sont centrés sur les questions autour de la ville de Marseille. Ils n' abordent pas vraiment les spécificités de chaque territoire et en particulier les questions de centralité et des charges de centralité qui en découlent.

Elles ne sont pas transversales et ne concentrent que des experts concernés par ces thématiques : pas de regard neuf, transversal, stratégique, mais aussi une sous-traitance importante sur de nombreux sujets avec en toile de fond une démarche de projet à confier à des experts urbanistes « externes » pour un montant annoncé de 2 M€.

D'une façon générale, les approches financières sont absentes et ne permettent pas de donner une vision claire de la place et du rôle de chaque acteur : les communes, les EPCI, les dépenses et les recettes d'investissement, de fonctionnement et la dette par habitant et par commune sont passés sous silence.

Il est donc proposé de s'appuyer, après accord avec la ville d'Aix et de Marseille, sur les EPCI existants en invitant la MIM à jouer le rôle de facilitateur dans les démarches proposées sans être le pilote des actions proposées.

Les démarches proposées doivent être portées par les acteurs en présence en tenant compte bien sûr des propositions faites par l'Union des Maires et des constats qu'elle a maintes fois rappelés : l'inquiétante situation financière de MPM, la

préservation de la démocratie locale, la capacité de décision des élus. A ce titre, les Maires ne sont pas contre une coopération métropolitaine mais contre une loi bâclée, et surtout sans projet et sans engagement financier.

Actions transport et grandes infrastructures :

CPA/MPM et EPCI en coordination avec le Syndicat Mixte des Transports.

Pilotage : CPA – SMT

- Conditions de création de la SPL
- Choix des lignes test : Aix-Marseille, Axe Est-Ouest, autres ?

Actions Economie :

Label marketing du territoire : Pilotage AUPA/CPA

Prospective économique : Pilotage MPM

Stratégie foncière : Pilotage EPFR/EPCI

Tourisme culture : Pilotage office de tourisme Aix et Marseille

Participants privés : CCI ? MEDEF ?

Actions Habitat :

Stratégie foncière, outils : pilotage EPFR/EPCI

Stratégie Habitat : Pilotage AUPA (Cf. programme de travail de l'AUPA au niveau régional en lien avec l'ARHLM)

Harmonisation des acteurs publics et privés : pilotage SEM (Marseille Habitat, SEMEPA)

Participants autres : ARHLM ? OIP ?

Approche financière

Outil de suivi et d'évaluation : CPA et EPCI

Projet de territoire :

Développement du Grand 8, Pilotage AUPA avec appui technique AGAM et sous-traitance EPCI.

Un projet de développement métropolitain multi-partenarial : le projet Cap horizon/ Aymard / Henri Fabre.

Il conviendra donc en urgence de faire un point précis de l'état d'avancement des 8 chantiers lancés par la MIM et de définir, après accord d'Aix-Marseille puis des EPCI concernés, qui fait quoi et qui pilote qui ? Et pour quoi ? Et donc de définir un vrai partage, un vrai pilotage des actions et non pas un catalogue de bonnes intentions.

Démarche Qualité :

A définir et à lancer sur la base d'un accord-cadre avec les principaux acteurs publics du territoire. Les moyens de « management » de ce projet et de la démarche à suivre font partie de cette prospective (moyens humains, partage et pilotage des projets, comité(s) de pilotage(s)... ?

Maintien Des AOTU

Création D'un SPL Métropolitain En Lien Avec Le SMT

SMT :

- Desein Du Schéma « Squelette »
- Coordination Des Actions Métropolitaines

SPL

- Pilote La Mise En Œuvre Des Actions « Métropolitaines »

Un Axe Prioritaire : Aix – Marseille

Sortir Des « Logiques » notamment de desserte et des frontières (ex : hôpital Nord à Marseille).

4. TRANSPORT : PRIORITE A LA STRATEGIE ET DES ACTIONS PRIORITAIRES. UNE STRATEGIE PRIORITAIRE ET DES ACTIONS EN MATIERE DE TRANSPORT

Le diagnostic des déplacements dans l'aire métropolitaine est connu et partagé par l'ensemble des acteurs, des constats majeurs comme le déficit d'investissements, l'insuffisance des moyens dégagés pour les transports ou une offre de services qui n'est pas à la hauteur des besoins, sont partagés par tous.

Les difficultés de déplacements dans l'espace métropolitain demeurent une préoccupation constante des habitants de ce grand territoire, qui appelle une réponse collective forte, rapide et efficace mais surtout ciblée sur deux ou trois projets majeurs.

Par ailleurs, l'organisation des transports, leur structuration et leur efficacité concourent à l'aménagement du territoire, à son attractivité, à son développement économique, à la création d'emploi et à la qualité de vie.

Il s'agit donc d'un enjeu majeur pour le territoire et il doit donc être traité de manière prioritaire.

Néanmoins, et il s'agit également d'une vision partagée par l'ensemble des acteurs, l'espace métropolitain présente un caractère multipolaire, où contrairement à la majorité des agglomérations françaises, tous les déplacements d'échanges ne se réalisent pas entre une périphérie et un centre.

Non seulement une partie de ces échanges se réalisent entre les différents pôles mais surtout, une très grande majorité de ces déplacements se réalise à l'intérieur de ces pôles et montrent une échelle de « proximité » correspondant aux intercommunalités actuelles que vient compléter l'échelle métropolitaine.

C'est pourquoi les AOTU actuelles sont opposées à l'idée d'instaurer un seul Périmètre de Transports Urbains englobant la totalité de ce grand territoire et relevant d'une seule AOTU. Elles souhaitent poursuivre elles-mêmes la gestion de cette échelle de « proximité » pour répondre au mieux et au plus près aux besoins

des usagers. L'histoire récente en matière d'offre de transport et de pratiques de déplacements montre que la démarche des intercommunalités actuelles a bien fonctionné dans ce domaine.

Par contre et pour ce qui concerne l'échelle métropolitaine des déplacements, l'urgence réside dans l'amélioration des liaisons entre les pôles et la réalisation de pôles d'échanges multimodaux permettant le fonctionnement de ces liaisons. Il faut proposer à cette échelle de nouvelles solutions ambitieuses et porteuses d'améliorations rapides pour le quotidien des habitants.

De telles solutions appellent une évolution institutionnelle constituée d'une modification des missions du Syndicat Mixte de Transports (SMT) et de la création d'une Société Publique Locale (SPL) métropolitaine.

Le SMT devrait s'atteler immédiatement à l'élaboration d'un Schéma Directeur des Déplacements Métropolitains, d'un « squelette », qui permettrait de définir les lignes d'intérêt métropolitain à réaliser ainsi que les priorités et la programmation en découlant. En première approche, ces priorités pourraient être les liaisons Marseille/Aix, Marseille/Vitrolles, Marseille/Aubagne et Trets/Aix/Vitrolles + autres territoires.

Il est à noter que l'élaboration d'un tel Schéma ne peut ignorer le transport ferroviaire et devrait donc associer le Conseil Régional.

Le SMT devrait également veiller à la coordination entre les actions relevant de l'échelle métropolitaine et les actions relevant de l'échelle de proximité.

La SPL métropolitaine serait quant à elle responsable de la mise en œuvre de ce Schéma Directeur des Déplacements Métropolitains en définissant la faisabilité technique des projets, leur contenu et leur coût pour ensuite procéder à leur réalisation et à la saine gestion de leur fonctionnement.

Des SPL chargés de la mise en œuvre opérationnelle des transports ont déjà été créés par des EPCI ou des départements.

L'existence du SMT, associé à une SPL, n'est pas antinomique avec la création dans le futur d'une Métropole.

Ce schéma associant une vision stratégique et une programmation des transports d'un côté et de l'autre sa mise en œuvre opérationnelle existe à Paris avec la Société du Grand Paris et le Syndicat des Transports d'Ile de France et à Lyon avec le Sytral.

En créant la Métropole du Grand Paris et la Métropole de Lyon, la loi du 27 janvier 2014 a maintenu ce schéma d'organisation et a confirmé l'existence des organisations compétentes en matière de transport à Paris et à Lyon, distinctes de la Métropole.

Il s'agit d'une preuve supplémentaire que le transport peut faire l'objet d'un traitement à part, prioritaire, indépendamment d'un grand établissement public de coopération intercommunale, sans remettre en cause la cohérence d'ensemble de l'action territoriale.

C'est avec cette vision de l'avenir qu'il est proposé :

- De reconnaître les spécificités des territoires composant l'aire métropolitaine, en garantissant la qualité des services publics de proximité existants, notamment en termes de dessertes et de gratuités locales, ainsi qu'en appliquant une fiscalité adaptée à des espaces cohérents,
- De confier au SMT l'élaboration d'un Schéma Directeur des Déplacements Métropolitains ainsi que la coordination avec les réseaux urbains de proximité,
- D'engager immédiatement toutes les démarches nécessaires à la mise en place opérationnelle d'un réseau de transport métropolitain confié à une SPL métropolitaine,
- D'inscrire donc à l'ordre du jour des assemblées compétentes avant le 31/07/2014, les délibérations engageant le processus de création d'un réseau de transport d'intérêt métropolitain reliant l'ensemble des bassins

de vie, par la modification des statuts du SMT et la création d'une SPL métropolitaine.

Des Moyennes OCDE Qui Gomment La Réalité

Vers Une Seule Agence De Développement

5. UNE NOUVELLE POLITIQUE ECONOMIQUE INTEGRANT EMPLOI ET FORMATION

D'après le rapport de l'OCDE, dans le bilan de compétitivité mondiale, il manque à Aix-Marseille 62 000 emplois pour rivaliser avec les aires métropolitaines les plus performantes. Tout en reconnaissant qu'en volume Marseille reste le principal pôle économique. Ce sont surtout les communes environnantes et notamment Aix-en-Provence (et le Pays d'Aix) qui ont au cours des deux dernières décennies créé la dynamique de l'emploi (surtout années 2000), renforçant de 3 points sa part dans l'emploi total du Grand Territoire. Depuis 2008 et l'entrée dans la crise, ce dynamisme s'essouffle mais le Pays d'Aix demeure créateur d'emploi grâce à la diversité de ses moteurs économiques.

Le Grand Territoire accueille plus de 90.000 étudiants dont 70 % inscrits à l'université et fait partie des principaux pôles d'enseignement supérieur et de la recherche au niveau national. L'ensemble des filières sont représentées, fondamentales comme professionnalisées. Récemment, les enseignements qui ne dépendent pas de l'Université (écoles de commerce, d'ingénieurs, formations paramédicales...) se sont essentiellement implantées à Marseille et connaissent un essor important. La récente fusion des trois universités d'Aix et de Marseille s'appuie sur ce schéma de développement «historique» pour améliorer sa lisibilité à l'échelle nationale et internationale.

Dans le contexte de crise où nous nous trouvons, la concurrence entre territoires pour attirer des entreprises est exacerbée. Améliorer les conditions de logement des actifs, décongestionner les accès aux espaces d'activités par la promotion de solutions alternatives à la voiture, proposer une offre foncière et immobilière diversifiée, engager une démarche d'attractivité territoriale sont autant d'actions à mener concomitamment afin d'atteindre cet objectif.

Quelles concurrences et complémentarités économiques et territoriale demain?

Les agences de développement économiques le disent bien : il n'y a pas de concurrence frontale entre l'offre économique marseillaise, aixoise, ou encore celle de l'Etang de Berre. Marseille accueille traditionnellement plutôt les

administrations des entreprises quand le pôle d'activités d'Aix est surtout recherché par les directions commerciales ou encore le secteur informatique. L'économie autour des

Une Seule Agence De PROMOTION Du Territoire

rives de l'Etang de Berre est dominée par l'industrie et la logistique. A l'échelle métropolitaine, ces complémentarités existantes doivent être réaffirmées. Le principal secteur de développement pour l'économie productive est à l'interface des territoires institutionnels qui composent aujourd'hui la Métropole. C'est sur un axe Est Ouest allant de l'Etang de Berre à la Haute vallée de l'Arc que l'offre foncière se concentre, aussi bien dans les grands espaces économiques à requalifier que dans les secteurs de projets (axe RD6 / RD9). A l'échelle du Pays d'Aix, un mode de développement différencié pourrait également être promu. Le Pays d'Aix Nord pourrait ainsi tirer un meilleur parti de ses atouts en développant les filières agricoles et touristiques notamment, mais aussi des activités innovantes telles que l'éco-construction. Le Pays d'Aix Sud, demeure quant à lui attractif pour les activités métropolitaines supérieures. De manière plus transversale, l'économie sociale et solidaire présente un important potentiel de développement et doit être encouragée partout sur le territoire.

Proposition : Une seule agence de promotion du territoire pour l'accueil et le développement des entreprises, en lien avec les offices de tourisme pour ce secteur spécifique de l'activité économique.

+ Coordination métropolitaine sur des sites à enjeu métropolitain

Comment promouvoir un modèle de développement vertueux ?

Le modèle de développement passé reposait essentiellement sur le déploiement d'une offre foncière importante dans des zones d'activités périphériques. Face à la raréfaction de cette offre et aux difficultés croissantes pour accéder à ces espaces, ce modèle devra être largement amendé à l'avenir. Mobiliser du foncier économique restera une nécessité, mais pour un développement beaucoup plus ciblé sur des activités ne pouvant s'implanter ailleurs, en particulier les activités productives de type industriel. Dans les espaces existants, l'optimisation foncière devra être recherchée, en levant notamment les limites de constructibilité. Le réinvestissement économique des centres villes, en premier lieu pour les activités tertiaires et commerciales est aussi un axe de travail à privilégier. Il favorise la mixité des fonctions en ville, permet d'optimiser l'utilisation des réseaux de transport en commun existants, autorise un meilleur recours aux modes doux et évite une part des déplacements longs entre domicile et travail. Promouvoir une

offre urbaine pour les activités commerciales et tertiaires est aussi un moyen de limiter la demande sur les espaces d'activités périphériques.

Une Véritable Politique Foncière Avec Une Convention EPFR/EPCI

Un Label De Territoire, Une Démarche De Marketing Territorial

Proposition : Convention de partenariat entre EPCI et EPFR pour la mise en place d'une politique foncière correspondant à un développement plus vertueux (renouvellement urbain).

Comment rendre aux grands pôles d'emplois périphériques une accessibilité satisfaisante, quelles conditions de succès pour les futures opérations ?

Les grands pôles d'emplois périphériques sont insuffisamment desservis par les TC, et quand cette desserte existe, elle concurrence difficilement la voiture (temps de parcours plus longs). Promouvoir les itinéraires en site propre est un moyen de rendre attractifs les transports en commun mais d'autres moyens existent pour limiter les déplacements: favoriser le co-voiturage, mettre en place des plans de déplacement interentreprises, réduire l'offre de stationnement dans les zones d'activités, promouvoir le télétravail. Cette dernière mesure suppose un déploiement du réseau très haut débit sur l'ensemble du territoire, aussi bien dans les espaces économiques que dans les zones d'habitat.

De «la belle Provence» au label «Provence» : l'agriculture comme «marqueur territorial»

Conserver des capacités exportatrices sur les pôles d'excellence (la viticulture, les céréales, les semences...) et réfléchir au développement ou à la reconquête de certaines productions sont des enjeux majeurs. Ceci nécessite la définition d'une stratégie économique de soutien et de structuration de certaines filières face notamment à des situations de concurrence très forte et aux incertitudes de la PAC. Cette stratégie de mise en valeur et de reconnaissance pourrait notamment passer par une labellisation «Provence» ou «Belle Provence» qui par ailleurs pourrait être élargie à d'autres secteurs de l'économie. L'agriculture apparaît naturellement comme un «marqueur» territorial. Son développement pourrait s'inscrire dans une logique commune d'attractivité et de marketing territorial pour le Grand Territoire et également pour les franges métropolitaines d'Arles, du Sud Luberon, du Pays Manosquin et de l'Ouest Var.

Un Partenariat Public - Privé intégrant les questions liées à l'ESR

Croiser développement économique et nouvelles filières d'enseignements

En lien avec les composantes de l'emploi (surreprésentation des emplois type Bac +5) et des filières économiques du Pays d'Aix (aéronautique, fusion nucléaire, activités tertiaires ...), l'implantation de formations post-bac peut être une opportunité pour accompagner le développement du territoire.

Proposition : renforcer les partenariats avec le monde de l'entreprise, notamment entre la recherche académique et la recherche et développement des entreprises : création d'un office de coordination et d'évaluation de l'adéquation entre formation professionnelle et marché du travail local, entre offre professionnelle (formation/université) et recruteurs locaux. (EPCI/Région/Département)

Ecrire Une Stratégie Habitat Réaliste

« Jobs

Follow

People »

6. UNE NOUVELLE VISION POUR L'HABITAT ET UNE MOBILISATION DES ACTEURS

Le constat général

Le volet habitat de la "mission Métropole" est pris sous le prisme de la cohésion sociale, avec un objectif d'intervenir en exclusivité (ou en priorité ?) sur les "quartiers nord" et centraux de Marseille, ce qui empêche toute appropriation de cette problématique par les autres EPCI. La problématique de l'habitat n'est pas clairement identifiée en tant que telle dans cette démarche.

Le constat sur les politiques de l'habitat

L'action publique est aujourd'hui quasi exclusivement orientée sur la problématique du logement social, en raison des compétences des EPCI et des modes de financement de l'Etat. La production de logements et notamment de logements sociaux est une priorité pour les services de l'Etat.

La préfecture a initié (au travers du CRH) une démarche stratégique sur le logement pour la période 2014 – 2016 en s'appuyant sur l'EPF, l'AR-HLM, l'ADIL et dans une moindre mesure sur les agences d'urbanisme. L'objectif est de produire environ 40 000 logements par an pour la région PACA (environ 11 000 dans les Bouches du Rhône).

En résumé, de nombreuses actions plus ou moins opérationnelles, essentiellement à vocation sociale, mais sans approche commune et parfois contradictoires selon les acteurs sur les mêmes territoires.

1. Un enjeu d'attractivité : la nécessité de produire mieux en termes de produit et de localisation pour répondre aux besoins des entreprises

- Les plus récentes études montrent un lien de plus en plus important entre le logement et l'emploi, les entreprises désireuses de s'implanter ou de se développer (« Jobs Follow people » - DATAR)
- Des tensions sur les marchés du logement avec de plus en plus de difficulté pour se loger, y compris chez les actifs, l'accession à la propriété est réservée

à une population de plus en plus âgée et aisée ou jeune avec aides des parents...

Identifier Le Territoire Et Les « Produits » Stratégiques

- L'attractivité du territoire se mesure aussi à sa capacité de loger ses habitants (existants ou à venir) dans des conditions satisfaisantes. Or le territoire métropolitain montre une carence d'attractivité résidentielle, ce qui continue à favoriser le développement péri-urbain (notamment aux franges du grand territoire) et à concentrer les poches de précarité.
- Une grande partie des étudiants et des chercheurs résident ou souhaitent résider à proximité des lieux d'enseignement universitaire. Véritable facteur d'attractivité, l'université est porteuse d'image de marque pour le territoire et constitue un vivier naturel de futurs salariés (notamment en termes de fonctions métropolitaines supérieures...)

Des actions pour mobiliser du foncier en faveur de l'habitat en concertation avec les Maires qui garderont le pouvoir PLU

- Identifier les territoires stratégiques d'implantation de l'habitat à l'échelle du grand territoire avec des zooms sur les territoires prioritaires (actions à court, moyen et plus long terme)
- Mettre en cohérence les sites identifiés avec les politiques engagées par ailleurs (déplacements, TC, économie, risque, pollution...)
- Définir les zones d'intervention foncières à court moyen et long terme pour rendre opérationnelle la politique de l'habitat en lien avec l'EPF. Passer des conventions de veille et de portage foncier sur ces territoires.
- Identifier les potentiels en renouvellement urbain (sens "ANRU", et sens "urbain") et dans les centres existants (historiques ou "années 70"), passer des conventions d'intervention avec les différentes SPL (et l'EPF) présentes sur le grand territoire.
- Engager des opérations d'aménagement communautaires et/ou métropolitaines de type ZAC à proximité des zones de bonne desserte en transports en communs existants ou financés.

2. Un enjeu de production : l'obligation de produire plus (y compris des logements locatifs aidés) sur l'ensemble du grand territoire pour répondre aux besoins des habitants

- Le potentiel du parc existant reste fortement sous-estimé, notamment en raison des complexités (techniques, juridiques, financières...) d'intervention. L'essentiel des actions se concentrent sur la production neuve alors que le parc existant constitue le véritable réservoir de logements. La production neuve représente 1 % du stock.

Cibler Des Populations types, Encadrer La Production De Logements

- Une offre de logements sociaux structurellement déficitaire pour répondre aux objectifs de la loi SRU/ALUR mais également aux besoins des populations
- Un questionnement sur la capacité de la filière du bâtiment à répondre aux objectifs de production
- Une faiblesse des territoires opérationnels (type ZAC) et une immense majorité de la production dans le diffus en fonction des opportunités, ce qui limite les marges de manœuvre de la puissance publique

Par ailleurs, ce sont les maires qui devront s'adapter pour répondre à l'un des principaux objectifs de la loi du 18/01/2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement et au renforcement des obligations de production de logement social qui a fixé par décret à 25 % (contre 20 % initialement) le taux de logements sociaux dans les communes des zones les plus tendues. Pour ce faire, les maires se dirigeront vers une démarche qualité calquée sur les démarches classiques qui consistent à avoir une approche globale de la problématique pour faire en sorte que l'action participe à une amélioration du processus habitat : des logements sociaux supplémentaires impliquent que l'on travaille sur les équipements sportifs, culturels, la capacité d'accueil des écoles, des crèches, l'offre de service de loisirs, les réseaux publics.

Des actions pour relancer et maîtriser la production de logements

- Un besoin d'environ 11 000 logements nouveaux par an dans les Bouches du Rhône (dont au moins 30% de logements locatifs sociaux),
- A ce jour, deux grandes approches ont été identifiées à l'échelle du grand territoire, l'une favorisant le maintien d'un rythme de production modéré, l'autre encourageant une production massive de logements sur le territoire,
- Imaginer une nouvelle approche à l'échelle du grand territoire, qui chercherait à répondre à une volonté de maîtriser le développement de l'habitat sur le territoire, qui permettrait d'offrir des solutions de logements à la population (jeunes déco-habitants, faibles revenus, personnes âgées...) et qui répondrait aux objectifs de la loi SRU (25% de logements sociaux dans les communes concernées),
- Relancer et amplifier la production de logements étudiants (engagée au travers du Plan campus, pour offrir à cette population des conditions de vie

plus satisfaisantes (proximité, loyers conventionnés...).

Des Enjeux De Gouvernance « Opérationnels »

3. Un enjeu de gouvernance : un besoin de meilleure articulation entre les stratégies (habitat - déplacements - emploi) pour rendre opérationnel le développement du grand territoire

- Six intercommunalités qui présentent des caractéristiques et des choix stratégiques de développement de l'habitat différents (résidentialisation, production massive, logements locatifs sociaux...)
- L'essentiel des politiques publiques se concentrent sur le volet social et "laissent" aux promoteurs privés la responsabilité de répondre à la demande en logements.
- Les règles législatives, les outils de défiscalisation, les tensions sur le foncier et la capacité des ménages à investir conduisent à banaliser l'offre de logement privé.
- La multiplication des modifications des règles d'urbanisme aux différentes échelles de territoires tendent à freiner la production de logements publics et privés.
- Les inconnues entre les lois ALUR et Métropole génèrent une incertitude sur les modalités de développement et de gouvernance du grand territoire.

Des outils pour renforcer les actions pédagogiques en faveur des acteurs du grand territoire

- Développer un réseau institutionnel d'acteurs de l'habitat (EPCI, EPF, agences d'urbanisme, SPLA...) pour faciliter une approche harmonisée d'une politique métropolitaine de l'habitat
- Amener les décideurs institutionnels à engager des politiques innovantes (formes urbaines, densités, logements sociaux...) pour mieux répondre aux besoins des populations et des professionnels de l'habitat
- Initier et pérenniser des évènements ponctuels ou réguliers pour valoriser et mieux faire comprendre les démarches et enjeux en faveur de l'habitat à l'échelle métropolitaine

« Dessen » Du Grand Territoire, une nouvelle vision, un nouveau mode de pensée.

Les Idées, Les Projets, Les Quartiers, Les Priorités....

7. LE DEVELOPPEMENT STRATEGIQUE DU TERRITOIRE AUTOUR DU GRAND 8 : LE PROJET HENRI FABRE, MODELE DE DEVELOPPEMENT MULTI-PARTENARIAL ?

- Définition d'une stratégie du territoire pré-opérationnelle de type interscot (fin 2015) ;
- Pilotage avec appuis extérieurs sur sujets spécifiques : agriculture, paysages, modes de vie... (fin 2015) ;
- Coordination générale du développement : mise en place structure ad hoc entre les EPCI ;
- Quelle (s) centralité (s) et quelle(s) charge(s) – cf. approche financière ;
- Traduction opérationnelle pour le projet Henri Fabre et expérimentation « d'un modèle vertueux de développement ».

A partir des 2 documents réalisés par l'AUPA et validés pour le premier d'entre eux par les différents EPCI,

- Quelle vision prospective ? Un accélérateur de territoires (15/03/2013) co-signé par les 8 EPCI,
- De l'accélérateur de territoire au révélateur de projet(s),

Il conviendra de transformer ces deux documents en un document de stratégie territoriale mettant en évidence les clefs de lecture du Grand Territoire, les chantiers capitaux en proposant un nouveau regard et des questionnements modernes pour l'avenir.

Il s'agit de développer une démarche qui se veut pédagogique, interrogative et illustrative. Elle exprimera le point de vue des urbanistes intervenant à des échelles différentes et des thématiques variées et complexes.

Les Opérations, Les Projets « Phare »

- Cap Horizon,
- l'Arbois,
- Plan De Campagne,
- L'axe Est Ouest
- GPMM
- Aix Marseille
- Autres projets majeurs du territoire...

Cette méthode, proposée par l'AUPA, sur le territoire de la CPA, peut être dupliquée sur l'ensemble du Grand Territoire. Elle nécessitera l'appui technique de l'AGAM pour mener ce chantier dans des délais tenables. Là aussi, un choix des « chantiers » significatifs à lancer sera nécessaire.

Une proposition concerne le projet Cap horizon / Aymard / Henri Fabre, déjà partagé à l'initiative de la CPA par d'autres acteurs publics et privés (MPM, CCIMP, Aéroport, CG 13, CR PACA...) mais d'autres sont à imaginer autour de l'axe Est-Ouest par exemple, qui part de Trets et la vallée de la microélectronique jusqu'au territoire du GPMM à Fos en concentrant l'essentiel des emplois productifs du grand Territoire, marqué aussi par une croissance du nombre de déplacements.

Enfin, cette démarche ne pourra ignorer qu'aujourd'hui, la France pavillonnaire et périurbaine qui accueille les classes populaires et intermédiaires, est en voie de précarisation.

Les quartiers Nord et le centre-ville de Marseille ne sont donc pas les seuls lieux à cristalliser les fractures sociales et territoriales qui ne manquent pas de questionner sur le vivre-ensemble.

Cette démarche nouvelle fait donc partie intégrante de ce que nous appelons le développement stratégique du Grand Territoire et de sa réussite notamment en termes d'emplois pour demain.

De nombreuses autres opérations peuvent être citées, à titre illustratif, on rappellera le Grand projet de l'Arbois autour de la gare TGV, le site de Plan de Campagne, le devenir du bassin Est du GPMM ainsi que le foncier important autour de Fos. Bien d'autres opérations, sur les autres parties du Grand Territoire, sont aussi à rajouter.

8. UN PLANNING OPERATIONNEL

- Rencontres avec la Ville d'Aix et de Marseille : mise au point d'un programme d'actions : fin juin 2014 en lien avec l'Union des Maires
- Rencontres avec toutes les autres villes du territoire
- Valorisation et validation du programme auprès de MPM, CPA, autres EPCI : fin septembre 2014 – Délibérations des EPCI

Actions transport :

- Maintien des AOT actuelles et modification des statuts.
- Syndicat mixte actuel (fin 2014) pour gérer les lignes « métropolitaines ».
- Recherche opérateur « privé » de type SPL pour gérer les lignes dédiées (fin 2014)
- Recensement des lignes « métropolitaines » dédiées.

Projets particuliers grandes infrastructures

- Ligne Aix- Marseille : choix d'un scénario A7 RN8 Ligne Ferrée (fin 2014)
- Axe Est Ouest de GPMM à Trets (fin 2014)

Actions Economie :

- Pôles d'emplois et accessibilité : réflexion autour des pôles d'échanges, de la priorisation de lignes TC.
- Définition d'un « label territoire » (fin 2015)
- Perspective économique : croisement ESR et acteurs économiques (fin 2015)
- Stratégie foncière : protocole EPCI/EPFR
- Identification foncier stratégique – économie productive

- Tourisme / culture

Actions Habitat

- Zones clefs de développement en lien avec l'accessibilité et les entreprises (fin 2014)
- Stratégie foncière, outils spécifiques (ZAC...) (fin 2014)
- Relancer et mieux qualifier et maîtriser la production des logements, y compris sociaux (fin 2015)
- Rencontre et pédagogie avec les acteurs de l'habitat
- Harmonisation des acteurs semi-publics et privés

Approche financière

- Mise en place d'un outil de suivi et d'évaluation
- Estimation des charges de centralité

Projet Grand Territoire

- Schéma de développement autour du Grand Huit
- Projet Cap horizon / Aymard / Henri Fabre

Démarche qualité, conduite de projets

Annexes : Les 8 groupes de travail de la MIM

1. *Faire de la jeunesse le premier atout métropolitain*
2. *Assurer l'équité sociale et territoriale de la dynamique métropolitaine*
3. *Améliorer les déplacements au quotidien et garantir l'accessibilité pour tous les citoyens à l'échelle de la Métropole*
4. *En accord avec ses ressources et son cadre naturel , dessiner, et développer la Métropole , affirmer et organiser les grands axes qui la structurent*
5. *Accompagner la transition énergétique métropolitaine*
6. *Créer les conditions d'une mobilité durable et performante des marchandises à l'échelle métropolitaine*
7. *Stimuler partout les innovations et leurs croisements*
8. *Eclairer la démarche en organisant l'ingénierie métropolitaine*