



La métropole Aix-Marseille-Provence Une construction laborieuse

Octobre 2019

Philippe Langevin
François de Geuser





La métropole Aix-Marseille-Provence Une construction laborieuse

Octobre 2019

Philippe Langevin
François de Geuser



LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE



Plan du document

Editorial par Bernard Cheval, Président du Secrétariat social de Marseille	p. 6
Avant-Propos	p. 7
La métropole Aix-Marseille-Provence : histoire d'un succès programmé ou chronique d'un échec annoncé ?	

Titre I : Constats

Chapitre 1 : Un vaste territoire profondément inégalitaire	p. 16
1-Les atouts qui font cohérence	p. 16
1-Un territoire très étendu	
2-Un espace économiquement puissant	
3-Un environnement exceptionnel	
2-Les difficultés à surmonter	p. 19
1-Une population âgée	
2-Une faible attractivité	
3-Un faible taux d'emploi	
4-Une part relativement modeste des cadres dans la population active	
5-Un emploi inégalement réparti	
3-Une situation sociale préoccupante	p. 22
1-Un taux de pauvreté élevé et un revenu médian faible	
2-L'indicateur composite de fragilité	

4-Une position défavorable par rapport aux autres métropoles en France	p. 25
Chapitre 2 : Une construction imposée par l'Etat	p. 27
1-Une construction difficile	
2-Les lois fondatrices	p. 29
1-La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles	
2-La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République	
3-La mise en œuvre effective de la métropole Aix-Marseille-Provence	p. 33
1-2015 : L'Etat impose ses règles	
2-2016 : La métropole s'organise	
3-2017 : Essai de consolidation	
4-2018 : Incertitudes et contraintes financières	
Chapitre 3 : Un budget qui n'a de métropolitain que le nom	p. 41
1-Un budget contraint	p. 41
2-Le budget principal 2019 de la métropole Aix-Marseille-Provence	p. 42
1-Recettes de fonctionnement	
2-Dépenses de fonctionnement	
3-Recettes d'investissement	
4-Dépenses d'investissement	
3-Les crédits de paiement 2019	p. 44
1-Les opérations en gestion métropolitaine	
2-Les opérations gérées par les territoires	
4-Les budgets annexes	p. 45
5-Un endettement croissant	p. 47
6-Un intérêt communautaire non défini	p. 47
1-La définition de l'intérêt métropolitain	
2-Les cimetières	
3-Les opérations d'aménagement	
4-Les équipements non reconnus comme d'intérêt communautaire	

Titre II : Réalisations

Chapitre 4 : Les schémas métropolitains adoptés	p. 51
1-Un agenda de la mobilité à la recherche de 11 milliards d'euros	p. 52
2-Un agenda du développement économique des potentialités	p. 55
3-Un projet métropolitain relu par la communication	p. 56
4-Le fonds de solidarité de l'habitat	p. 58
5-Le fonds d'aide aux jeunes	p. 58
6-Le livre bleu métropolitain	p. 58
Chapitre 5 : Les schémas métropolitains en préparation	p. 60
1-Les documents de planification urbaine	p. 60
1-Vers un plan local d'urbanisme métropolitain	
2-Vers un schéma d'organisation territoriale métropolitain	
2-Le programme local de l'habitat	p. 63
3-La convention pour la construction de logements sociaux	p. 65
4-La politique de la ville	p. 67
5-Le renouvellement urbain	p. 70
6-Le schéma directeur relatif à l'insertion économique et sociale	p. 72
7-Le plan métropolitain de l'environnement, de l'énergie, du climat et le schéma d'ensemble	p. 72

Chapitre 6 : Une nouvelle donne pour la Métropole	p. 76
1-Les premières lignes directrices de la nouvelle présidence	p. 76
2-L'agenda environnemental commun Métropole/Conseil Départemental	p. 77
3-Le plan de lutte contre l'habitat indigne	p. 78
4-L'âge II du conseil de développement	p. 79
5-La fusion entre la Métropole et le Département	p. 80

Titre III : Propositions

Chapitre 7 : 20 propositions pour une métropole efficiente	p. 85
A-Construire un discours mobilisateur	p. 85
1- Relire le projet métropolitain	
2- Faire société	
3- Communiquer activement sur ce que métropole veut dire	
4- Construire la métropole avec et pour ses habitants	
5- Dépasser les enjeux locaux pour construire un territoire de solidarité	
6- Mobiliser la jeunesse pour construire son avenir	
7- S'ouvrir à l'international	
B-Inventer l'action à l'échelle de la métropole	p. 87
8- Recentrer les compétences de la métropole sur les politiques structurantes	
9- Etablir un pacte financier entre l'Etat et la Métropole	
10- Articuler la Métropole avec la Région	
11- Réussir la fusion avec le Département	
12- Réorganiser l'espace démocratique métropolitain	
13- En finir avec les baronnies et les révoltes stériles	
14- Supprimer définitivement en 2020 les conseils de territoire	
15- Elire les conseillers métropolitains au suffrage universel direct	
C-Réinventer un modèle de développement inclusif	p. 91
16- Ne plus travailler sur des potentialités mais des réalités	
17- Animer l'économie sociale et solidaire	
18- Donner la priorité à l'emploi, au logement, à la réduction des inégalités et à la lutte contre le réchauffement climatique	
19-Concentrer les investissements publics sur les projets d'intérêt métropolitain	
20- Ne pas ramener l'innovation au seul développement du numérique	
Chapitre 8 : En guise de conclusion, une métropole en quête de sens.	p. 94
1-Le sens de la confiance	p. 94
2-Pour un récit métropolitain	p. 96
3-Le sens de la justice sociale	p. 97
4-Le sens de la démocratie	p. 98
5-Le sens du bonheur	p. 99
Glossaire	p. 102

Pour aller plus loin

1-L'attractivité de la métropole	p. 114
2-La position d'Aix-Marseille-Provence par rapport aux autres métropoles françaises	p. 117
3-L'historique de l'intercommunalité dans les Bouches-du-Rhône	p. 119
4-Le fonctionnement de la métropole	p. 124
5-Le pacte de gouvernance fiscal et financier	p. 126
6-Données budgétaires	p. 127
7-Les équipements d'intérêt communautaire	p. 131
8-L'agenda de la mobilité	p. 133
9-L'agenda du développement économique	p. 138
10-Le projet métropolitain	p. 141
11-Le livre bleu du littoral	p. 145
12-Les schémas de cohésion territoriale des territoires	p. 148
13-Profil des communes de la métropole	p. 150
14-Taux de logements sociaux par commune	p. 152
15-Les quartiers prioritaires de la politique de la ville	p. 153
16-Programme de rénovation urbaine à Marseille	p. 155
17-Programme d'insertion des personnes en difficulté	p. 157
18-Les plans climat-énergie des territoires	p. 158

Et si nous rêvions ?

Et si nous rêvions à un temps où tous les habitants de la métropole seraient heureux de vivre ensemble, de travailler, de se loger, de s'entraider et de se déplacer facilement sur tout le territoire de la métropole ?

Et si l'autre avait autant d'importance que soi dans la métropole d'Aix Marseille Provence !

Et si la réalisation du Bien Commun était l'objectif prioritaire de tous nos conseillers métropolitains ?

Et si nos responsables, aussi bien politiques qu'administratifs, étaient prêts à respecter vraiment le principe de subsidiarité qui permet à chaque échelon de prendre toutes les responsabilités dont il est capable et pour lesquelles il est même, bien souvent, le mieux placé ?

Philippe Langevin Président de l'Association Régionale pour le Développement Local et François de Geuser ancien fonctionnaire européen nous présentent une photographie factuelle de la métropole, avec ses forces et ses faiblesses ; mais ils nous proposent aussi d'engager la métropole vers un destin partagé.

Ils nous font, en effet, des propositions structurantes pour recréer du lien social dans une métropole fracturée, afin que tous ses habitants, ses entreprises, ses associations, ses mouvements participent activement à la co-construction de la plus belle métropole de France. !

Le Président du Secrétariat Social de Marseille
Bernard Cheval

Avant-Propos

La métropole Aix-Marseille-Provence, histoire d'un succès programmé ou chronique d'un échec annoncé ?

Un débat s'installe depuis quelques années au sujet de la métropolisation

En mars 2020, tous les conseillers d'Aix-Marseille Métropole seront renouvelés et la Métropole deviendra une institution de pleine compétence. Autant les élections municipales donnent lieu à des débats passionnés, autant les élections métropolitaines paraissent devoir se dérouler dans un silence assourdissant sinon dans une indifférence totale.

Ces élections ont pourtant des enjeux existentiels et essentiels, la consolidation institutionnelle de la métropole, mais aussi, ou bien plutôt, surtout l'affirmation de la légitimité de ses représentants. AMP doit faire la preuve qu'elle apporte une valeur ajoutée certaine par rapport à l'ancienne organisation, et surtout qu'elle est en mesure de résoudre les problèmes auxquels le territoire est confronté.

Pour Philippe Madec, « il faut combattre l'idée selon laquelle l'avenir de l'humanité serait urbain. Quand elles deviendront invivables pour les plus fragiles, un exode des villes pourrait rapidement s'imposer. L'empreinte écologique des métropoles est trop lourde... Il est nécessaire de rééquilibrer le territoire en faveur des petites villes et des zones rurales¹ »

Pour Robin Rivaton, une métropolisation heureuse est possible à condition de gérer efficacement le foncier et l'immobilier, et de bien prendre en compte la mobilité².

Presque tous les mots clés du débat sont présents : l'avenir, l'humanité (l'universel, le mondial), la ville, la métropole, les habitants, les plus fragiles (les pauvres, les exclus, les migrants), la gestion des ressources foncières, la mobilité.

Avec Zygmunt Bauman³ on peut estimer qu'il n'y a qu'une seule et unique voie pour faire face aux défis d'une société interdépendante du fait de l'intégration économique, mais aussi individualiste, identitaire et mondialisée, par l'augmentation phénoménale des échanges de toutes sortes et de l'expansion d'Internet, incompatible avec le repliement sur le local, le clan ou la communauté. Cette voie est celle du dialogue, pour inventer et enfin disposer des bons leviers politiques pour les diriger et celle de la solidarité. Pour cet auteur, une seule alternative est possible « la coopération à l'échelle de la planète, ou la fosse commune ».

Voilà introduits des éléments essentiels au débat : la société qui habite un territoire, son évolution, son histoire, ses identités différentes, l'interdépendance des populations au sein d'un territoire, les conséquences de la mondialisation, le dialogue et la solidarité interrogent sur le fait métropolitain. La méthode elle-même qui permettrait d'appréhender ce fait métropolitain ne saurait être autre que dialogue et solidarité.

Pour la métropole Aix-Marseille-Provence, il semble que le débat soit clos. Le projet métropolitain a été adopté en 2017 « Disposant d'un périmètre institutionnel au plus proche de la réalité vécue, Aix-Marseille-Provence est tout particulièrement en capacité d'aborder, de

¹ P.Madec « Manifeste pour une frugalité heureuse » 18-6-2018

² Robin Rivaton Le Point 22 mai 2019

³ Z.Bauman « La société liquide » Sciences humaines Décembre 2013

manière intégrée et avec une efficacité maximale, les enjeux ayant trait au quotidien des habitants, des entreprises et des visiteurs ».

A - Le contexte économique et social a beaucoup évolué depuis le début d'Aix-Marseille Métropole en janvier 2016

1- L'urbanisation du territoire est une réalité mondiale

En 1900, presque un humain sur 10 vivait dans une ville. Aujourd'hui 55 % de la population mondiale vit en zone urbaine. En 2050 on estime que les deux tiers de la population mondiale vivront dans une ville⁴. Ce mouvement semble inéluctable. Il a même tendance à s'accélérer, notamment en Afrique et en Asie.

Comment appréhender la réalité du cadre de vie urbain ?

L'urbanisation signifie la concentration des populations, des fonctions (protection, justice, échange, enseignement), et des activités (production de biens et services) pour constituer une ville sur un territoire restreint.

La concentration de la production est l'héritière de la révolution industrielle. Les grandes villes déversent sur les banlieues, à leur périphérie, les populations qu'elles ne peuvent plus loger, comme les émigrés, ou comme les classes populaires et une frange toujours plus importante des classes moyennes fuyant soit la cherté des loyers, soit la rareté et le coût du foncier. Les campagnes y envoyaient les populations qu'elles ne pouvaient plus nourrir et continuent d'y envoyer les populations qui n'y ont plus aucun avenir.

Les activités encombrantes et polluantes sont installées en périphérie de la ville, voire en dehors de l'aire urbaine.

La concentration des emplois, la concentration des investissements et la concentration des ressources font la ville.

2- De la croissance au développement

Certes, on peut voir dans l'urbanisation un progrès économique et social, du fait de l'augmentation des revenus, l'amélioration des conditions sanitaires, l'accès à l'emploi et surtout parce les villes sont rendues attractives par l'existence des externalités positives que sont la diminution des coûts, l'application des politiques publiques, les économies d'échelle, et l'existence de lieux d'échange culturel, économique et social, favorisant l'instauration de liens et l'intégration. Mais aussi des conséquences beaucoup moins favorables : ainsi, l'exode rural responsable d'une certaine désertification, opposition, voire fracture entre rural et urbain, abandon d'un mode vie, déracinement, ou segmentation sociale. L'espace se structure en fonction des divisions sociales. Les quartiers des villes tendent de plus en plus à se « spécialiser », accueillant quasi exclusivement la classe populaire, dans des cités ou des logements sociaux, ou la classe moyenne dans des périphéries pavillonnaires et des populations favorisées dans des quartiers protégés, souvent fermés et ... sécurisés. Il y a souvent le centre-ville, huppé, riche à tous points de vue (économique, social, éducatif, culturel...), la banlieue, voire les banlieues, la périphérie où vont se répartir les différentes populations en fonction souvent du revenu consacré au logement.

De multiples travaux expliquent comment et pourquoi les dynamiques urbaines engendrent et aggravent les inégalités.

⁴ ONU, Bilan social 2017

La problématique des banlieues est celle de la ghettoïsation et des concentrations ethniques, liées aux grandes migrations pour répondre au développement économique, au regroupement familial et aux politiques migratoires. La pauvreté n'est plus un objet de lutte mais devient une catégorie sociale. Le déclasserment des quartiers prioritaires est combattu avec difficulté par "la politique de la ville". L'étalement urbain, fortement consommateur d'espace (mitage, artificialisation, charges collectives ...) appelle à de nouvelles gestions de l'espace et de l'habitat.

La périurbanisation interroge la notion de périphérie face à la ville, qui n'est plus dans la ville et construit de nouveaux territoires : l'aire urbaine, la ville- centre, la périphérie, les banlieues qui interrogent sur la gestion des espaces entre nature et ville, sur les limites des territoires, la répartition des compétences

3- Métropoles et archipels

La métropolisation est la forme territoriale de la mondialisation. Les grandes villes concentrent les activités et les ressources (pôles de développement, pôles d'excellence...), dans une dynamique entretenue par une attractivité grandissante du fait d'un pouvoir d'influence de plus en plus important, lié à la création de fait d'un réseau national et international de métropoles, de l'affaiblissement du pouvoir central et de l'accélération de l'intensification des échanges internationaux de toute nature.

On parle dans les années 60 de l'archipel métropolitain, objet de l'aménagement du territoire, ambition aujourd'hui disparue de la politique nationale. Il s'agissait de créer un réseau de 7 « métropoles » pour tenter d'éviter « Paris et le désert français » et de faire contre-poids à la mégalopole qu'était Paris, métropole-capitale

Christophe Guilluy⁵ explique comment on a sacrifié les classes populaires et généré la fracture entre métropoles mondialisées et donc dynamiques et territoires périphériques et ruraux où seraient relégués les pauvres, ainsi que la fracture entre élites (ceux qui conçoivent et font la ville) et la classe moyenne (qui habitait la ville) qui disparaît de l'espace urbain, parce que la part du revenu consacrée au logement a considérablement augmenté en France entre 2000 et 2018 (+63%) et que l'éloignement est de plus en plus important entre les lieux de travail et le domicile. Il devient impossible à la plupart des français d'acheter un logement dans les zones de concentration d'emplois, ce qui crée une fracture entre propriétaires et accédants à la propriété. L'offre foncière (achat et loyer) périurbaine a fixé loin des villes-centres une partie de la classe moyenne, au budget contraint très sensible aux variations, si minimes soient elles, des conditions de vie. Il existe désormais une classe intermédiaire, qui ne se considère pas comme pauvre, mais loin d'être riche, se sentant mal considérée, sinon méprisée, en panne d'avenir et avec un fort sentiment de déclasserment

Jérôme Fourquet⁶ décrit une France morcelée en un archipel composé de multiples îles, sans lien entre elles et semblant même s'éloigner à grande vitesse du fait de la disparition de repères fondateurs, comme, par exemple celle des valeurs religieuses, ou celle du désir du vivre ensemble. Il relève un mouvement de « séparatisme social », « les membres de la classe supérieure se sont progressivement coupés du reste de la population », comme le montre la composition des grandes métropoles régionales ou de la capitale. Ce séparatisme s'observe aussi dans les périphéries des grandes agglomérations ainsi que dans les villes moyennes.

⁵ C.Guilluy- « La France périphérique. Comment on a sacrifié les classes populaires » 2014-Champs actuels

⁶ J.Fourquet « L'archipel Français » Seuil- 2019

Jérôme Fourquet parle d'un « fossé socio-culturel de plus en plus structurant » pour lequel les marqueurs deviennent le niveau et la valeur du diplôme, le lieu et l'adresse de résidence, la perspective d'avenir, le sentiment de déclassement

Le mouvement des « gilets jaunes » a particulièrement compliqué les paramètres qu'il faut désormais prendre en considération en ajoutant la fiscalité liée à la transition écologique et la lutte contre les émissions de CO² : toute augmentation de taxe sur le carburant va impacter le budget déjà contraint de la partie de la classe moyenne juste au-dessus du seuil de pauvreté, habitant en périphérie et totalement dépendant de la voiture pour aller au travail...et surtout faisant monter un puissant sentiment d'injustice d'avoir à payer une taxe sur les carburants, eux les plus pauvres et les moins pollueurs pendant que les « riches », l'élite et les dirigeants, grands utilisateurs de billets d'avion, de croisières, ne supportaient aucune taxe sur le kérosène et voyaient l'ISF supprimé. Installation d'un profond ressentiment des laissés-pour-compte de l'entre-deux classes...qui s'est transformé en un rejet définitif de l'élite et de ses positions. Fracture nouvelle, entre perdants et gagnants de la mondialisation et de la transition énergétique.

Le débat d'aujourd'hui est entre France d'en haut et France d'en bas, Métropoles et villes petites et moyennes, entre classes dirigeantes et classes populaires, entre élite et « peuple » dans un contexte général de repli sur soi, de mépris, de défiance et de haine, qui fait le lit du populisme, du nationalisme, et du communautarisme.

B- Les réponses institutionnelles en France

1- Les communes restent le fondement administratif de l'urbanisation

Aujourd'hui, au-delà de l'Etat déconcentré, 3 niveaux de collectivités territoriales structurent le pouvoir local : les régions depuis 1986, les départements et les communes depuis la révolution. Leurs limites administratives sont encore celles de 1789 ! Les régions reprennent les contours des départements. Mais dans une société devenue de grande mobilité ces espaces de pouvoir perdent de leur pertinence. La décentralisation leur a donné davantage de pouvoirs mais les politiques conduites s'appliquent sur des territoires en concurrence qui n'ont pas de réalité économique ou sociale. Dans la recherche d'un niveau pertinent, du « bon territoire », de nouveaux découpages ont été arrêtés. La loi Chevènement de 1999 met en place de nouvelles formes d'intercommunalités, regroupements de communes ayant pour objet l'élaboration « de projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité » : les communautés de communes, les communautés d'agglomérations et les communautés urbaines qui sont des établissements publics de coopération intercommunale. La loi du 16 janvier 2015 arrête un nouveau découpage des régions qui passent de 27 à 18, sans pour autant recouvrir des territoires économiquement et historiquement pertinents. Mais le Maire reste le détenteur de la légitimité locale élémentaire, les niveaux supérieurs étant toujours une addition des municipalités.

Le « droit à la ville », où le citoyen entend introduire dans le jeu de ceux (urbanistes, experts, politiques) qui conçoivent la ville en fonction de leur propre représentation, sa perception de son quartier, de son lieu d'habitation, ainsi que la réalité de la vie dans ce territoire. Ainsi devrait s'instaurer une dialectique permanente entre politiques/élites et citadins/citoyens sur le vécu des territoires de vie. La ville ne peut plus être seulement un espace matériel, mais bien un milieu généré par des relations individuelles, des relations sociales, des pratiques au quotidien, des histoires qui s'entrecroisent, bref une identité. Il faut alors rendre compatibles les intérêts de toute la société et de ceux qui y habitent. L'espace vécu résulte du rapport entre

la perception et la conception ; en d'autres termes, pour construire un espace vivable et viable, il est impératif que s'instaure un dialogue constitutif et constructif entre concepteurs et citoyens, une sorte de co-construction.

Si décentraliser les compétences de l'Etat est une politique désormais bien établie, la méthode pour la mettre en œuvre est à l'opposé de l'application du principe de subsidiarité. L'Etat décide et définit le niveau qui lui paraît le mieux adapté à sa politique, et ne tente pas de rechercher quel est le niveau le plus efficace et le plus proche des populations concernées. Pourquoi ne pas essayer de trouver un statut spécial pour la ville-centre ? ou pour l'aire urbaine ? ou pour telle ou telle zone pertinente à coconstruire avec la population vivant sur ce territoire ?

Tout territoire enfin est le produit d'une histoire, porte une culture, révèle une identité. Ces facteurs ne rentrent pas dans le découpage administratif du pays. Or un nouvel acte de décentralisation devrait intervenir avant les élections de mars 2020. Le président de la République (conférence de presse 25 avril) a déclaré « on a souvent transféré des bouts de compétence avec une partie des financements qui allait avec. L'Etat a gardé une partie de ses compétences, ce qui crée un imbroglio, mais surtout on n'a jamais transféré la responsabilité démocratique qui va avec ». Quelle légitimité des représentants avec quels compétences ? Révision du fonctionnement de la décentralisation et de la déconcentration ?

Tout territoire enfin est le produit d'une histoire, porte une culture, révèle une identité. Ces facteurs ne rentrent pas dans le découpage administratif du pays. Or un nouvel acte de décentralisation devrait intervenir avant les élections de mars 2020.

2- Les difficultés rencontrées sont de plusieurs ordres

- La question des limites, d'abord.

La loi de modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles impose la transformation en métropole les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 400 000 habitants. Elle oblige toutes les communes à relever d'une intercommunalité, ainsi à ce jour il ne reste plus que 4 communes qui ne font pas partie d'un EPCI, il s'agit de 4 îles.... Ainsi, quelles sont les limites de la métropole d'Aix Marseille Provence ? Pour l'OCDE, dans une étude en 2013, elle comprenait 132 communes, pour la loi de 2015, 92, et les discussions sont en cours pour qu'elle recouvre la totalité du département des Bouches du Rhône. Il est d'autant plus difficile de définir le « bon » territoire que tout espace est en évolution permanente. Faut-il retenir les déplacements domicile-travail ? Les zones d'emploi ? Les bassins d'habitat ? Les zones de chalandise des grandes surfaces ? la géographie des zones d'activité ? les aires urbaines au sens de l'INSEE ? Il n'y a pas de réponse simple. En tout état de cause, quel que soit le critère, on retombe toujours sur un nombre entier de communes. Les limites administratives des communes, des départements et des régions ne recouvrent plus des territoires cohérents et ne peuvent recevoir l'adhésion de la population qui n'a jamais été associée à ces décisions et n'a pas pu exprimer ses propres perceptions et les confronter aux réalités du territoire et aux objectifs de l'Etat ... Nouvelle occasion de fracture entre politique et citoyens.

- La distribution des compétences, ensuite.

Celle-ci pose la question de la légitimité du décideur (conflit entre légitimité fonctionnelle, et légitimité institutionnelle) et de l'efficacité du système retenu : solution centralisée (cas de Bologne) ou au contraire souple comme la France. La segmentation des compétences et des

pouvoirs entre les différents niveaux administratifs est mal maîtrisée, car si un nouveau niveau institutionnel est créé, cela n'entraîne pas automatiquement la suppression des anciens niveaux, et/ou l'introduction d'entité spécifique appelés établissements publics, qui peuvent relever de l'Etat, ou de la Région, ou du Département et qui parfois empiètent sur ou concurrencent les nouveaux niveaux, exemple Euroméditerranée ou GPM.

Le passage d'une organisation territoriale classique (Etat-Départements-Communes) vers un système mieux adapté à la mobilité et à la mondialisation (Europe-Régions-Métropoles) devrait amener l'Etat à repenser en profondeur la subsidiarité entre l'Europe et les différents niveaux de collectivités.

Le pouvoir local n'est pas le monopole des élus. La société civile, dans toutes ses composantes, entend désormais participer aux décisions qui vont modifier son cadre de vie. Les modalités de la co-construction des politiques locales ne sont pas définies.

L'objectif de la présente contribution est de proposer un bilan d'étape de la construction de la métropole Aix-Marseille-Provence pour dégager les chemins à suivre pour en faire un succès.

La métropole Aix-Marseille-Provence est en marche. En marche difficile mais certaine malgré l'opposition résolue de la plupart des maires et une dette très élevée qui restreint fortement ses capacités d'investissement. Ce document entend faire le point sur cette construction plus de trois ans après sa création officielle et après un changement de présidence intervenu fin 2018.

Ce vaste territoire de 3 100 Km², qui fait d'Aix-Marseille-Provence la métropole la plus étendue du pays, n'est pas homogène. Il se présente comme un espace multipolaire, où deux villes importantes, Marseille et Aix-en-Provence structurent un réseau de villes moyennes et de villages dans un environnement privilégié. Moins attractive que les autres métropoles françaises, fortement inégalitaire, la métropole oppose des communes riches à des banlieues en difficulté, des populations très qualifiées à d'autres très éloignées de l'emploi, des zones de précarité à des espaces compétitifs. L'objectif de la métropole est de transformer cet ensemble un peu disparate en un tout cohérent, à la hauteur des défis de notre temps.

(Chapitre 1)

Ce rapport situe la création de la métropole dans le temps long de la coopération intercommunale avec des communes qui ont toujours refusé de s'associer avec Marseille. De la loi du 31 décembre 1966 relative aux communautés urbaines à celle du 27 janvier 2014 sur la modernisation de l'action publique territoriale et l'affirmation des métropoles, c'est toujours à contre cœur que les communes se sont regroupées, fréquemment sous l'injonction de l'Etat. La métropole Aix-Marseille-Métropole, aussi bien sur son territoire que sur ses compétences, a été imposée à 92 communes qui continuent pour la plupart à s'y opposer. La situation est plus complexe que dans les autres métropoles françaises de droit commun qui ont épousé le territoire, les services et les projets des communautés urbaines qui les ont précédés. Dans les Bouches-du-Rhône, 6 intercommunalités, de taille inégale et de compétences variables et qui avaient peu de liens entre elles ont été fusionnées par la loi.

Cette métropole imposée a été difficile à mettre en place. Elle n'est d'ailleurs pas encore tout à fait opérationnelle à ce jour. Un immense travail préparatoire a été conduit entre 2013 et 2016 par une commission interministérielle qui a accumulé un volume impressionnant de travaux, d'analyses et de recommandations pour ouvrir la voie à la réussite de cette ambition. Juridiquement, la métropole Aix-Marseille-Provence est effective depuis le 1^{er} janvier 2016.

Mais les questions politiques et institutionnelles ont pris le pas sur les données économiques, sociales et environnementales et les travaux de la commission Théry n'ont pas inspiré ses décisions. En fait, c'est une métropole au rabais qui a été construite sans enthousiasme ni ferveur, avec des maires qui n'en voulaient pas et un endettement colossal. (Chapitre 2).

Dès lors, la métropole a dû faire face à une évidence : son budget ne lui permet pas d'engager la réalisation des grands équipements susceptibles de la hisser au niveau des grandes métropoles Européennes. De plus, son organisation, dérogoire jusqu'en 2020 a laissé à ses territoires, les anciens EPCI qui la constituent, l'exercice d'importantes compétences. Cantonnée à la définition de grands schémas de développement, elle est rapidement devenue la métropole des maires et a été transformée en source de financements pour ses communes membres qui n'ont pas hésité à émettre des critiques non seulement sur son fonctionnement mais aussi sur sa réalité elle-même. La métropole s'est refusée à définir l'intérêt communautaire, ramené à une liste d'équipements dont la plupart ne sont pas d'intérêt métropolitain. Les communes du pourtour de l'étang de Berre en ont largement bénéficié. (Chapitre 3).

Mais certains élus et les directeurs généraux ont pris la situation en main et plusieurs documents prospectifs ont été préparés et votés à l'unanimité. L'agenda de la mobilité a été le premier, compte tenu du retard en la matière et des conséquences négatives d'une offre très insuffisante de transports en commun non coordonnés entre huit autorités organisatrices de transport. L'Agenda de la mobilité, est terminé et voté. La question qui reste posée est celle de son financement. Un agenda du développement économique a suivi cet engagement. En partant des réelles potentialités de ce territoire, il propose toute une série de mesures pour améliorer l'attractivité de la métropole, favoriser la création de valeur ajoutée et d'emploi, réduire le chômage. Le projet métropolitain a été le troisième schéma, très éloigné cependant des réflexions conduites par les équipes d'urbanisme de la commission Théry. Plus récemment le livre bleu du littoral associe des mesures de développement et de protection sur la zone littorale de la métropole (Chapitre 4).

D'autres documents sont en préparation. Des groupes de travail ont été mis en place dans tous les champs des compétences métropolitaines. Ils associent les conseillers métropolitains, le conseil des maires, le conseil de développement et tous les acteurs concernés par les problématiques pour transformer des politiques communales et intercommunales en politique métropolitaine. Ce travail difficile est engagé en matière d'urbanisme, d'habitat, de la "politique de la ville", de l'insertion par l'activité économique et de l'environnement. Il permettra à la métropole de devenir lisible et de définir ses priorités en transformant des approches locales, produits de son histoire, en une approche à son niveau, intégrée et inclusive. (Chapitre 5).

Dans un environnement politique complexe qui refuse toute forme de solidarité, une nouvelle présidence marque la fin de l'année 2018. Il est trop tôt pour apprécier sa capacité à accélérer le mouvement. Mais déjà des orientations se dessinent en faveur d'un resserrement des politiques métropolitaines sur des dimensions structurantes, en déléguant aux communes les équipements de proximité dont la gestion au niveau communautaire a peu de sens. La métropole ne devrait intervenir qu'en matière de transport, de développement économique, de recherche et d'environnement. En tout état de cause la présidente a déjà engagé la métropole sur un agenda environnemental commun avec le département et un plan de lutte contre l'habitat indigne après le drame du 5 novembre 2018 de la rue d'Aubagne à Marseille. La

prochaine étape sera probablement celle de la fusion entre la métropole et le département, quoique refusée par le pays d'Arles (chapitre 6).

Toute cette analyse nourrit le chapitre 7 qui énonce une série de propositions pour réveiller une métropole engloutie par des luttes politiciennes incompatibles avec l'intérêt général.

La conclusion (chapitre 8) souligne ce qui manque réellement à la métropole : un sens à cette construction et une conception partagée du bien commun et lance un appel à la solidarité, particulièrement de la part des communes, pour ne pas dire de l'ensemble des élus.

La préparation de ce dossier a été particulièrement difficile. Les conseillers métropolitains et leurs services ne répondent pas facilement aux demandes d'entretien ou de communications de documents. Il n'est donc pas impossible que certaines erreurs ponctuent ce texte. Merci aux lecteurs de nous les faire connaître.

Titre I : Constats

Chapitre 1 : Un vaste territoire fortement inégalitaire

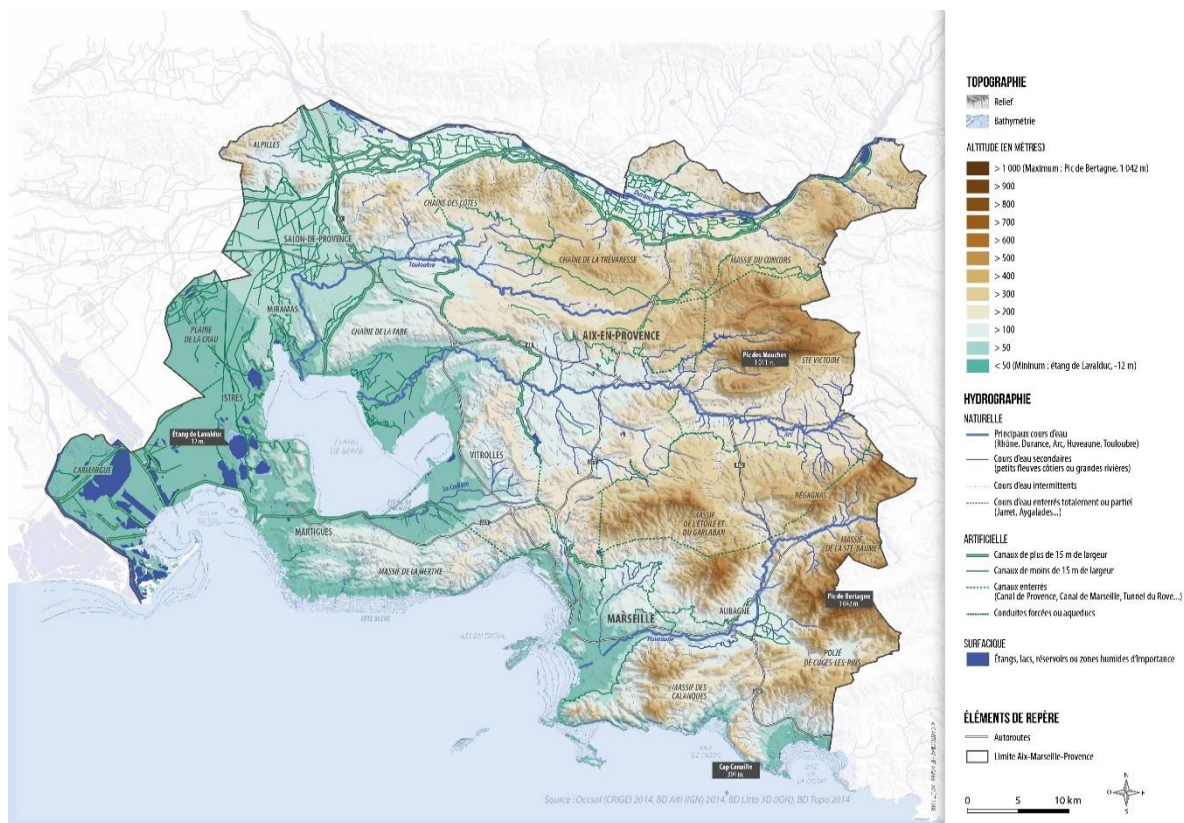
Malgré des atouts incontestables, le territoire de la métropole Aix-Marseille-Provence ne constitue pas un tout cohérent mais un ensemble hétérogène. Cette terre d'inégalités a une unité à construire.

1-Les atouts qui font cohérence

Dans la plupart des pays du monde, les grandes agglomérations concentrent l'économie de la connaissance et de la créativité, sont des territoires privilégiés d'échanges et de relations commerciales, accueillent des emplois qualifiés et des entreprises de talent, portent l'image positive de leur diversité. L'accélération des mobilités entre lieux de vie et espaces de travail élargit partout les territoires urbains qui ne se retrouvent plus dans les limites administratives des communes ni des intercommunalités et s'étalent dans toutes les directions. Ce vaste mouvement économique et démographique appelle à savoir renouveler les gouvernances des grandes villes qui s'étendent vers des périphéries de plus en plus lointaines. La périurbanisation, la localisation des zones d'activité et des centres commerciaux en périphérie, la multiplication des lotissements, le règne de la voiture y contribuent puissamment.

1-Un territoire très étendu

Le relief conditionne la structure de cet espace où, entre le littoral et le Luberon, des collines, des vallées et des plaines constituent un paysage de grande beauté, mais souvent altéré par une périurbanisation fortement consommatrice d'espace.



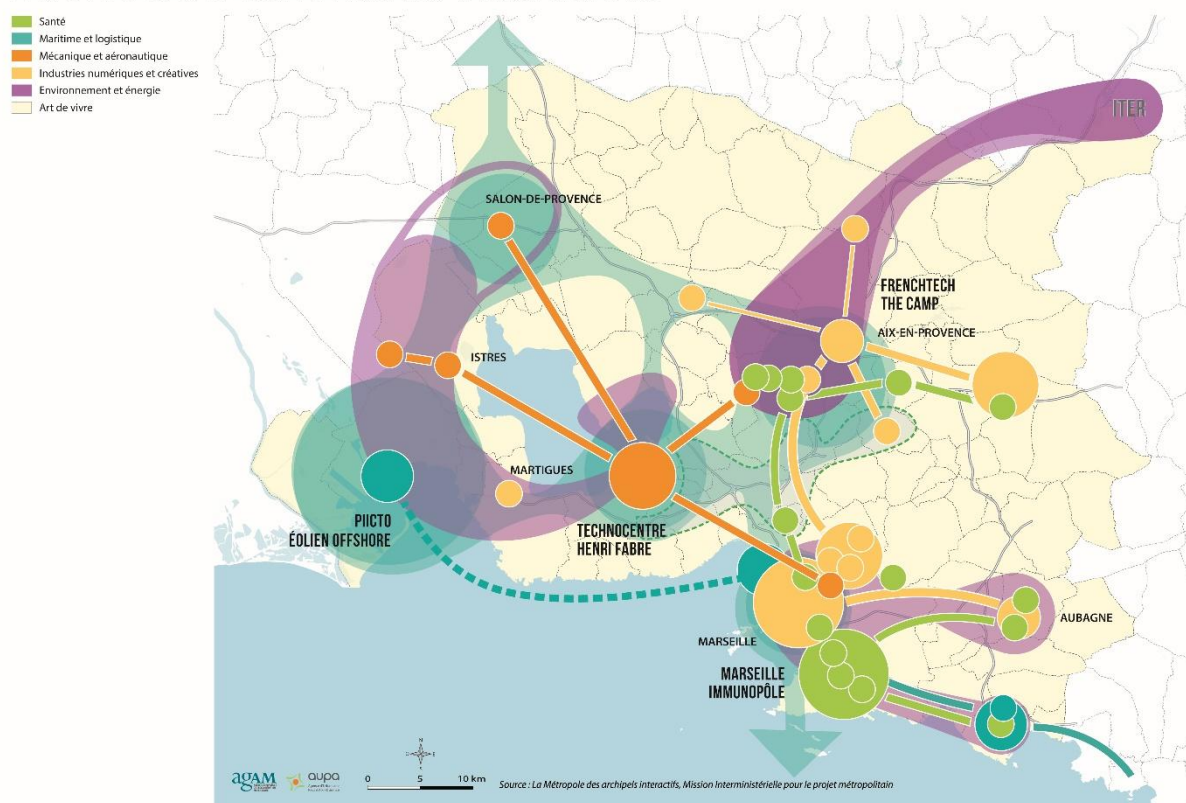
Source : AGAM

La métropole, avec 1,8 million d'habitants, soit 93% de la population des Bouches-du-Rhône, occupe un territoire de 3 145 Km², soit 62% de l'espace du département ; ce qui en fait la métropole la plus étendue du pays, après le Grand Paris. La densité est de 593 habitants au km². 90% des communes sont urbaines ; c'est-à-dire qu'elles ont, au sens de l'INSEE, plus de 2000 habitants.

2-Un espace économique puissant

Le territoire d'Aix-Marseille-Provence est un des premiers espaces économiques du pays qui bénéficie d'une position géographique privilégiée entre Europe et Méditerranée. Son agriculture, spécialisée dans la viticulture, les cultures maraîchères et fruitières, et fortement exportatrice, est l'une des plus productives de la nation. Son industrie, très diversifiée, comprend des entreprises motrices dans les industries pétrochimiques, la sidérurgie, les constructions aéronautiques, l'électronique plutôt spécialisées dans la fabrication de produits intermédiaires.

LES 6 FILIÈRES D'EXCELLENCE DU TERRITOIRE AMP



Source : AGAM

Le secteur agroalimentaire s'appuie sur les productions agricoles et les produits importés par le Grand Port Maritime de Marseille. Les activités maritimes sont liées à la recherche, aux transports et à la plaisance. Un important réseau de petits établissements à forte intensité technologique bénéficie d'une des premières concentrations scientifiques françaises. Le commerce de gros s'appuie sur sa géographie et le commerce de détail sur l'attractivité de son espace qui porte l'image très favorable de la Provence. Le tourisme est une activité en plein développement qui s'appuie sur un important patrimoine. Le transport de marchandises s'organise autour de plates-formes logistiques et les services qualifiés à la population constituent le moteur du développement économique. Les quatre secteurs d'activité « à forte

intensité en connaissance » (industries à haute technologie, services présentiels qualifiés, services aux entreprises à forte intensité en connaissance et services financiers) concentrent plus de la moitié des 743 000 emplois de la métropole, soit deux points de plus que la moyenne des aires urbaines comparables. La santé, l'enseignement et l'administration publique, l'ingénierie, les activités informatiques, l'industrie des médias mais aussi la recherche, le commerce et la culture positionnent favorablement le territoire métropolitain. De grands équipements (Grand Port Maritime de Marseille, musées dont le MUCEM, Laboratoires CNRS et INSERM, l'université enfin unifiée d'Aix-Marseille, les pôles technologiques de Château-Gombert à Marseille et de l'Arbois à Aix-en-Provence, le CEA de Cadarache, l'aéroport de Marseille-Provence, les zones d'activité de Marseille, Fos/mer, Aubagne et Aix en Provence, les hôpitaux de Marseille...) et d'importantes opérations d'aménagement (Euroméditerranée à Marseille, ITER à Cadarache, Athélia à la Ciotat, Parc Naturel Régional de la Sainte-Baume...) participent au développement d'Aix-Marseille-Provence. Cinq pôles de compétitivité ont leur siège dans la métropole Aix-Marseille-Provence : Cap Energies (énergie) à Saint-Paul sur Durance, Pégase (Aéronautique et spatial) et Risque (risques majeurs) à Aix-en-Provence), Eurobiomed (pharmacie et santé) et Optitec (optique et photonique) à Marseille. 90% des emplois salariés sont localisés dans 25 zones d'emploi à enjeux.

3-Un environnement exceptionnel

L'atlas de l'environnement publié par l'AGAM en décembre 2017 souligne les spécificités du territoire d'Aix-Marseille-Provence. La métropole est structurée par ses reliefs qui dominent la partie est du territoire entre massifs calcaires et vallées : massif des calanques, massif de la sainte-Baume, vallée de l'Huveaune, massif de l'Etoile et du Garlaban, vallée de l'Arc, massif de la Sainte-Victoire, vallée de la Durance. Le réseau hydrographique est complexe et les 235 kms de cotes littorales sont marquées par une succession de séquences contrastées : baie de la Ciotat, site des calanques, rades de Marseille, Côte bleue, étang de Berre. La végétation, typiquement méditerranéenne, construit des paysages où domine le pin d'Alep et diverses formes de garrigues. La trame végétale est le support d'une riche biodiversité. La préservation des paysages agricoles et pastoraux est un enjeu fort pour la métropole. Ces territoires ne cessent de diminuer. L'agriculture est diversifiée entre les prairies de la Crau, les cultures irriguées du pourtour de l'étang de Berre, la viticulture du pays d'Aix, la ceinture maraîchère marseillaise et aubagnaise et les terres arables de la basse Durance. Entre 2006 et 2014 les espaces agricoles, morcelés par l'urbanisation, ont perdu 400 ha.

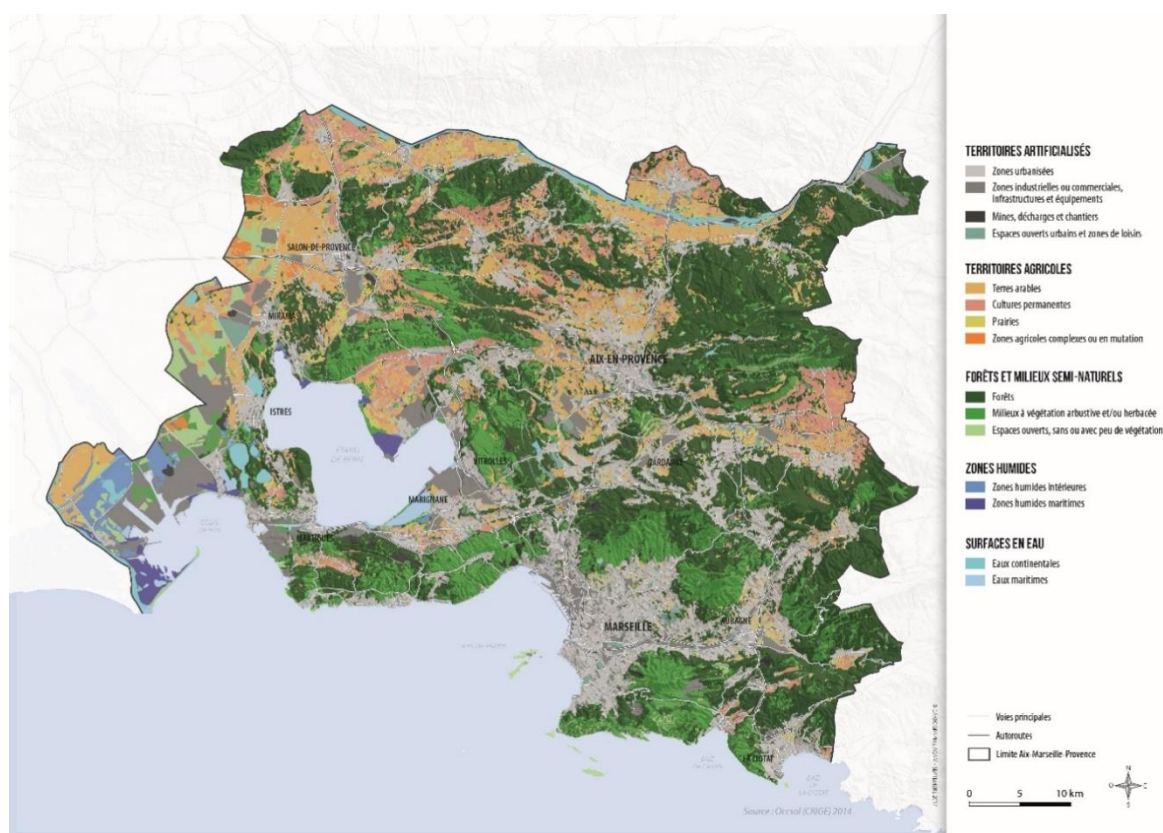
Les monuments naturels à forte identité		
	Création	Superficie
Parc National des Calanques	2012	52 000 ha
Grand site de la Sainte Victoire	2004	34 500 ha
Parc naturel régional du Luberon	2009	186 000 ha
Parc naturel régional des Alpilles	2007	51 000 ha
Parc naturel régional de Camargue	1970	89 700 ha
Parc naturel régional de la Sainte-Baume	2017	84 000 ha

Source : ARPE

Du fait de sa configuration, la nature et ses ressources constituent un élément fort du cadre de vie de la métropole. 27% de la superficie de cet espace rassemble la totalité des habitants La poursuite de l'étalement urbain génère de multiples conséquences économiques, sociales, environnementales et écologiques. Entre 1990 et 2012, l'espace consommé a augmenté de

20% au détriment des terres agricoles pour les 2/3 et des espaces naturels pour 1/3. Entre 2006 et 2014 1 577 ha ont été consommés dont la moitié pour des zones d'activité. Les espaces agricoles péri-urbains sont en tension et les franges de massifs naturels à l'épreuve de l'habitat pavillonnaire.

Dans cette métropole aux multiples facettes, les espaces artificialisés, soit 50 000 ha, ne cessent de s'étendre avec l'habitat diffus, les zones d'activité et les emprises routières. Les espaces semi-naturels représentent la moitié du territoire, soit 156 000 ha dans la complexité des interfaces ville-nature. Les 61 000 ha d'espaces agricoles sont principalement dans la partie nord-ouest. Les espaces aquatiques et les zones humides sont en danger, notamment l'étang de Berre. Toutefois, la pression foncière augmente avec la consommation d'espaces à des fins économiques, l'urbanisation diffuse, les infrastructures de communication et l'accroissement de la population par le solde naturel au détriment des terres agricoles et des espaces naturels.



Source : AGAM

2-Les difficultés à surmonter

1- Une population âgée

Si, avec 1 850 000 habitants et 2 millions à l'horizon 2030, ce territoire est celui d'une grande diversité, sa population est plus âgée et moins active que dans les autres métropoles françaises. 25% des habitants ont plus de 60 ans. Ses identités locales ne construisent pas une identité métropolitaine. Les inégalités freinent son développement et l'offre résidentielle

accentue la ségrégation d'un territoire qui compte moins de jeunes et de population étrangère que dans les autres métropoles du pays.

2- Une faible attractivité (cf. « Pour aller plus loin » 1)

La métropole est de moins en moins attractive. Sur la longue période, le taux de croissance annuel moyen de la population de l'aire urbaine est passé de 1,5% (1968-1975) à 0,4% (2010-2015).

Taux de croissance annuel moyen de la population de l'aire urbaine Marseille-Aix

	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2000	2000-2015
Taux moyen annuel total	1,5	0,8	0,3	0,5	0,7	0,4
Dû au solde naturel	0,5	0,3	0,4	0,3	0,4	0,5
Dû au solde migratoire	1,0	0,5	0,1	0,2	0,2	-0,1

Source : INSEE

Entre 2010 et 2015 la croissance de la population est totalement due au solde naturel (0,5%). Le solde migratoire est négatif : -0,1%.

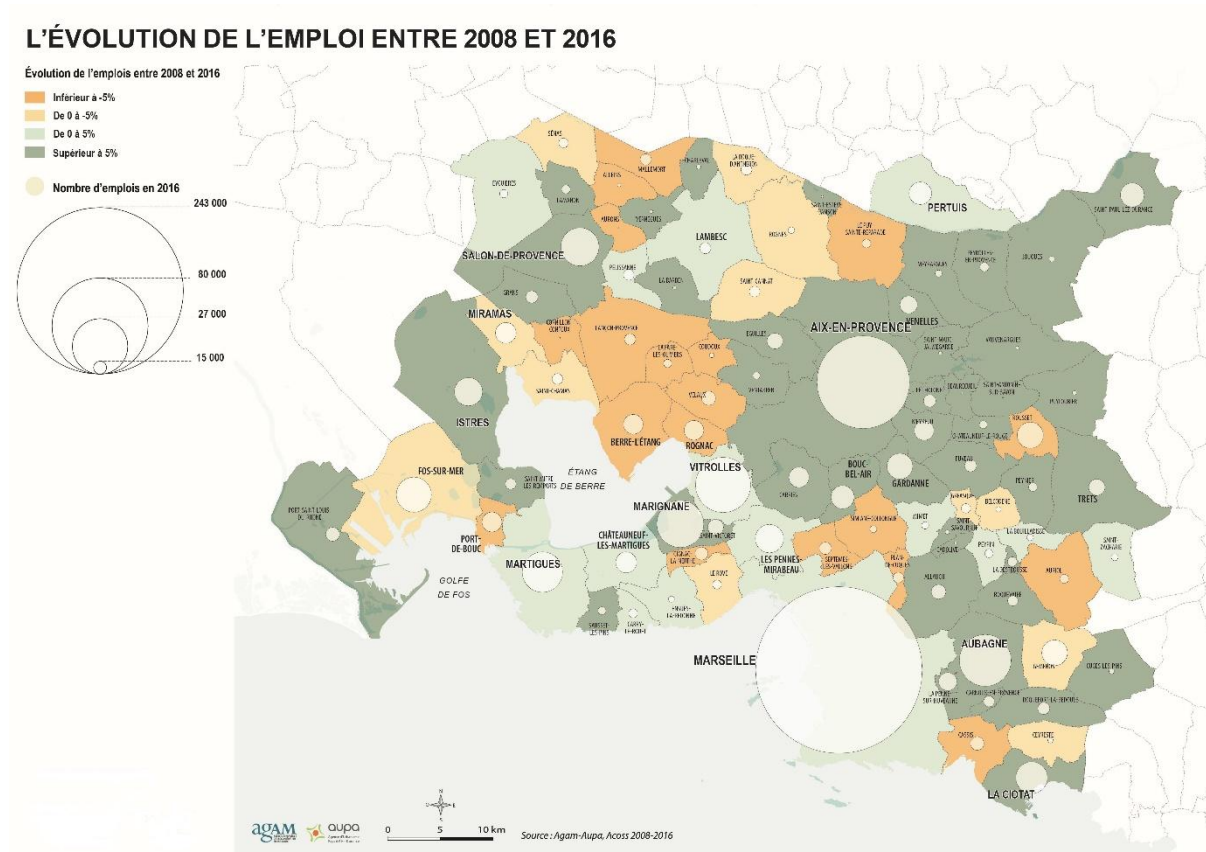
Dans les échanges migratoires avec le reste de la France, la métropole perd plus d'habitants qu'elle n'en gagne. Entre 2007 et 2012 143 500 habitants ont quitté le territoire et 131 000 sont arrivés. Ce mouvement semble s'être inversé depuis 2012. Le déficit migratoire s'atténue. Néanmoins, la métropole reste déficitaire avec le reste de la région Provence-Alpes Côte d'Azur pour toutes les catégories socio-professionnelles. La moitié de ce déficit migratoire bénéficie aux communes limitrophes du territoire métropolitain où 6 actifs sur 10 continuent à travailler dans la métropole sans y habiter. Aix-Marseille-Provence perd des actifs et des retraités mais gagne des jeunes par la présence de ses établissements d'enseignement supérieur et notamment d'Aix-Marseille Université. L'espace péri-urbain est en perte de vitesse⁷. D'intenses mouvements migratoires s'observent dans toutes les communes. Les arrivées à Marseille et à Aix-en-Provence ne compensent plus les départs. Les petites communes du pays d'Aubagne et du pays Salonais bénéficient d'un excédent migratoire en accueillant des habitants en provenance de Marseille et d'Aix. Le déficit migratoire est élevé avec les territoires limitrophes, notamment en direction du Var à l'est et du Luberon au nord-ouest.

3- Un faible taux d'emploi

Le taux d'emploi de 59% est un des plus faibles de toutes les métropoles françaises. Pour atteindre celui des autres grandes métropoles (ce qui ne veut pas dire le plein emploi), il manque à Aix-Marseille-Provence 60 000 emplois. La part des emplois industriels (75 100 emplois) est modeste et continue à se réduire. Celle de l'agriculture (4 400 emplois) ne représente que 0,6% du total et celle de la construction (45 100 emplois) 6,1%. L'emploi est

⁷ INSEE Analyse 23 Septembre 2015

tiré par les secteurs commerce- transports-services divers (362 400) et l'administration publique-enseignement-santé-action sociale (255 500) qui représentent plus de 34,4 % du total des emplois de la métropole. L'économie d'Aix-Marseille-Provence est présente. Elle regroupe 70% des emplois : santé et action sociale, éducation- formation, administrations publiques, distribution et services de proximité. Les services présents privés sont le moteur du développement économique.



Source : AGAM

4- Une part relative modeste des cadres et professions intellectuelles dans la population active

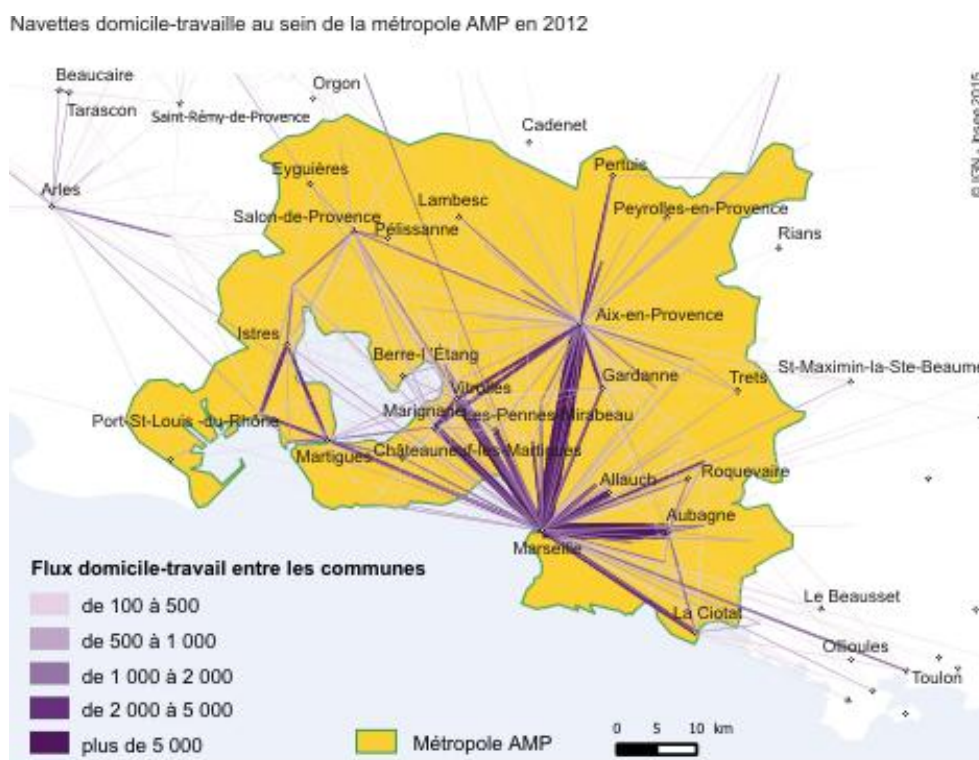
La part relative des cadres et professions intellectuelles supérieures (150 000), est de 20,1% en 2015. Elle augmente régulièrement mais reste inférieure à celle des autres grandes métropoles. Le constat est le même pour les 80 300 emplois de cadres des fonctions métropolitaines supérieures⁸ (prestations intellectuelles, conception- recherche, commerce inter-entreprises, gestion, culture, loisirs). Leur part relative (10%) est plus faible que dans les autres grandes métropoles (13%), ce qui témoigne d'une faiblesse relative en créativité et en fonction de commandement.

5 -Un emploi inégalement réparti.

Cinq communes (Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne, Marignane et Vitrolles) concentrent 70% des 743 000 emplois de la métropole. Saint-Paul-les-Durance, Rousset, Gémenos et Fos/mer ont deux fois plus d'emplois que d'actifs. Cette concentration des emplois génère un

⁸ Les fonctions métropolitaines supérieures sont des fonctions de commandement et de pouvoir qui prennent appui sur les services supérieurs aux entreprises, le tertiaire directionnel, de la formation et de la culture. Elles caractérisent les grandes métropoles.

grand nombre de déplacements quotidiens domicile-travail, 351 700 en 2012. 270 000 actifs résidants sur la métropole changent de communes pour aller travailler. Plus de 25 000 en sortent pour aller travailler en dehors du territoire métropolitain alors que 58 000 actifs entrent sur ce territoire pour y travailler. Tous ces flux sont en progression. Au sein de la métropole les axes les plus fréquentés dans les déplacements domicile-travail sont ceux de Marseille-Aix-en-Provence (13 000 navettes quotidiennes), Marseille-Aubagne (11 300) et Marseille-Vitrolles (6 900). Trois actifs sur quatre font ces déplacements en voiture ou en deux roues. Seuls 9% des actifs de la métropole utilisent les transports en commun.



Source : INSEE

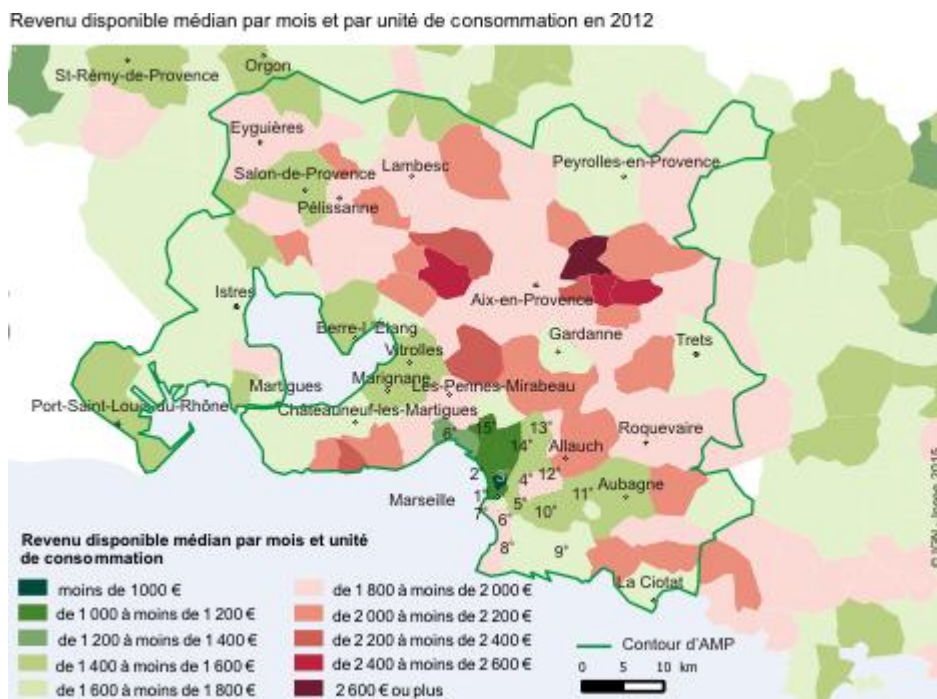
3- Une situation sociale préoccupante

La situation sociale est difficile. Le taux de chômage au sens du recensement est de 15,6%, Il varie de 13 % pour la zone d'emploi d'Aix-en-Provence à 16,4 % pour celle de Marseille-Aubagne. Plus d'un actif sur cinq est chômeur dans les quartiers nord et du centre de Marseille mais aussi à Port de Bouc et Berre l'étang. La situation est beaucoup moins difficile pour les communes du pays d'Aix ou d'Aubagne qui disposent de zones d'activité : Rousset, Gémenos.

1-Un taux de pauvreté élevé et un revenu médian faible

D'autres indicateurs témoignent d'une situation sociale préoccupante. Le taux de pauvreté est de 18,5%. Le revenu médian (20 427 €) est un des plus faibles des métropoles en France, en quinzième position sur les 22 métropoles françaises. Il varie de 11 727 € (3ème arrondissement de Marseille) à 35 240 € (Saint-Marc-Jaumegarde). Les écarts de revenu (le rapport interdécile est de 4,4 contre 3,5 au niveau national) sont aussi des écarts de conditions

de vie. Ils opposent les territoires les plus riches (petites communes résidentielles du pays d'Aix et de la côte bleue) aux territoires les plus pauvres (quartiers du nord et du centre de Marseille, communes autour de l'étang de Berre.)



Source INSEE

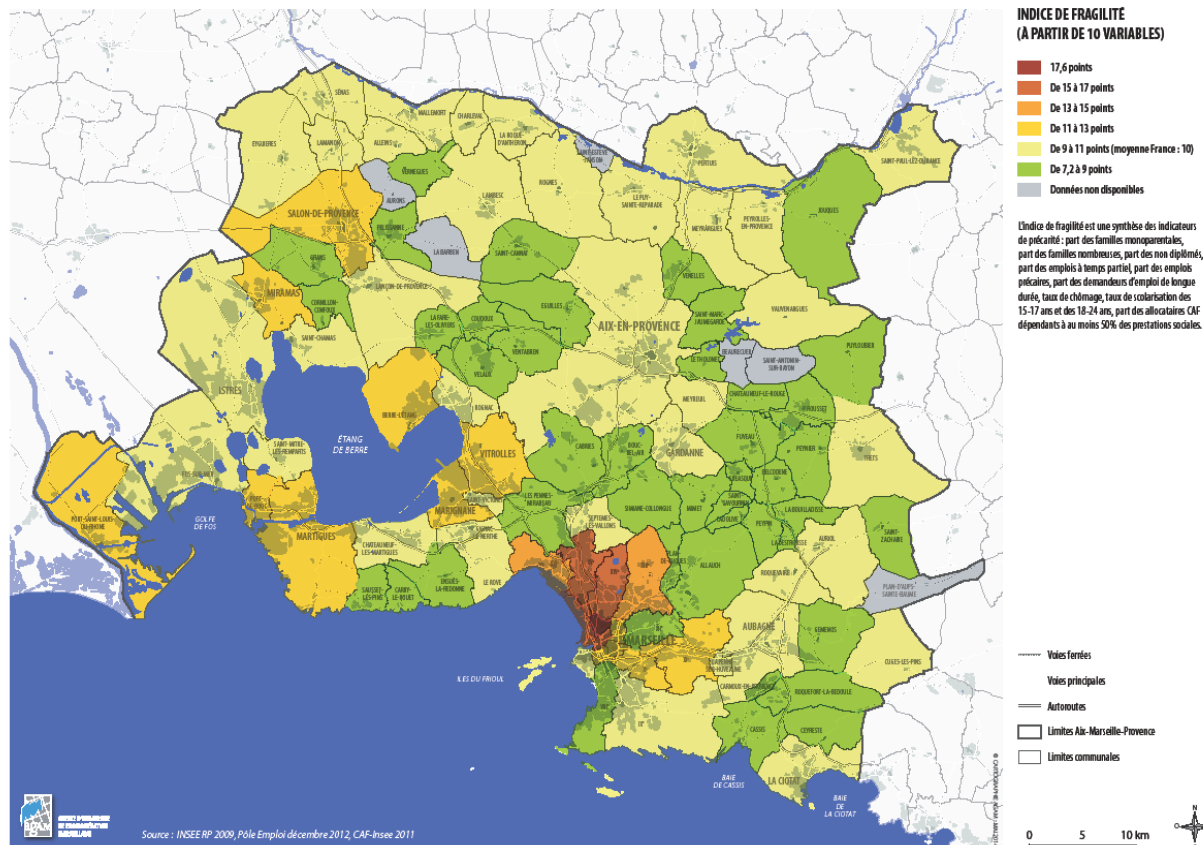
2-L'indicateur composite de fragilité de l'AGAM

L'AGAM⁹ a établi un indice composite de fragilité qui recouvre l'essentiel des paramètres qui relèvent de la précarité d'une population. Cet indice est calculé à partir de 10 variables :

- la part des emplois précaires
- la part des emplois à temps partiel
- la part des personnes sans diplôme
- le taux de scolarisation des 15-17 ans
- le taux de scolarisation des 18 -24 ans
- la part des chômeurs de longue durée
- la part des familles monoparentales
- la part des familles de 3 enfants et plus
- le taux de chômage au sens du recensement
- la part des allocataires CAF dépendants à au moins 50% des prestations sociales

⁹ AGAM, Comprendre l'espace métropolitain 2014 p.34

AIX-MARSEILLE-PROVENCE • INDICE DE FRAGILITÉ DE LA POPULATION



Source : AGAM

L'indice composite de fragilité est calculé pour chaque commune en sommant les 10 indices partiels de spécificité établis, calculés en rapportant la valeur observée dans la commune à la valeur moyenne nationale. L'indice national est de 10 points. Celui des communes supérieur à 10 signifie que la précarité du territoire est plus forte qu'au niveau national.

Trois catégories de territoires sont ainsi repérées

Les territoires très précaires (indice supérieur à 12) : Marseille (3ème arrondissement (17,6), 1ème, 2ème, 14ème et 15ème arrondissement (indice entre 15,7 et 16), 13ème et 16ème arrondissement (13,1 et 13,9), Port-de-Bouc : 13, Berre-L'étang : 12,7, Port-Saint-Louis-du-Rhône : 12.

Les territoires précaires (indice entre 11 et 12) : Marseille (4ème, 5ème, 6ème, 10ème, 11ème arrondissement), Miramas, Salon-de-Provence, Vitrolles, Martigues, Aubagne, Marignane.

Les territoires les moins fragiles (indice inférieur à 9) : Marseille (7ème, 8ème et 12ème arrondissement), Arrière-pays de la Ciotat (Cassis, Ceyreste, Gémenos, Roquefort-la-Bédoule), Côte bleue (Sausset-les-Pins, Carry-le-Rouet, Ensues-la-Redonne), Autour d'Aix-en-Provence (Simiane-Collongue, Bouc-Bel-Air, Cabriès, Puyloubier, Châteauneuf le Rouge, Peynier, Venelles, Eguilles, Saint-Cannat, Autour d'Aubagne (Belcodène, la Bouilladisse, la Destrousse, Auriol...), Autour de Salon (Pelissane, Lançon en Provence), Sur la rive nord de l'étang de Berre (Grans, Cornillon-Confoux).

Les autres communes sont dans la moyenne nationale.

Carte d'identité de la métropole Aix-Marseille-Provence Métropole

Un territoire étendu et multipolaire : 3 150 km², 1,8 million d'habitants, au 1^{er} rang des métropoles régionales, 92 communes

Un tissu économique résilient et diversifié : agriculture (1% des emplois), industrie (10%), construction (6%), commerces, transports et services divers (48%), administration publique, enseignement, santé, actions sociale (34%)

De fortes disparités socio-économiques : 24% de la population vit en dessous du seuil de pauvreté. 73 communes sur 92 et 5 arrondissements marseillais affichent un revenu médian supérieur à la moyenne nationale

Un patrimoine naturel et culturel exceptionnel : 180 kms de façade maritime hors Etang de Berre, 110 00 ha d'espaces naturels et agricoles, 2 800 heures d'ensoleillement, 8 millions de touristes en 2013.

Source : Agenda du développement économique

4-Une position défavorable par rapport aux autres métropoles en France

Le fait métropolitain est une réalité mondiale. La concentration de la population et des emplois au sein et autour des grandes villes peut s'observer partout. Au-delà des centres villes, des territoires péri-urbains se construisent et étendent l'attractivité de ces ensembles nommés métropoles.

Le tableau de bord de l'attractivité économique de la métropole¹⁰ réalisé par l'AGAM retient 52 variables réparties en six thèmes de réflexion, comparées avec ceux d'autres métropoles françaises (Lyon et Lille) et internationales (Hambourg, Miami, Barcelone, Rotterdam, Casablanca, et Gênes). Ses conclusions ne sont pas très favorables à la métropole Aix-Marseille-Provence dans l'environnement international (cf. «Pour aller plus loin» 1).

Les points forts et les points faibles de la métropole Aix-Marseille-Provence ont été mis en évidence dans les 7 paradoxes métropolitains dégagés à l'occasion de la préparation du projet métropolitain.

Points forts	Points faibles
Une métropole évidente au niveau économique La Ville de Marseille est pour la métropole Une métropole imposée par l'Etat	Une métropole contestée au niveau politique La plupart des autres communes sont contre la métropole
Position géographique-Vitalité culturelle- Image de la Provence	Taux élevé de pauvreté-Fortes inégalités de conditions de vie-Des territoires délaissés-Rareté du foncier disponible
Capital paysage-Sites naturels emblématiques-Patrimoine historique des villes	Banalisation paysagère-Périurbanisation généralisée-Pollutions-Risques industriels
Cadre de vie diversifié-Potentiel touristique	Faible attractivité-Insuffisance de l'offre en

¹⁰ AGAM-Tableau de bord de l'attractivité économique de la métropole Aix-Marseille-Provence –Janvier 2018

Pluralité de l'offre résidentielle et touristique	logements sociaux et en transports collectifs
Multipolarité-Villages recherchés	Concurrence entre les villes-Rejet de Marseille par Aix-en-Provence
Vent, soleil, sous-sol, mer, bois-Technologies de pointe-Filières littorales dynamiques-Agriculture diversifiée	Dépendance énergétique-Filière énergie peu structurée-Faible consommation locale de produits-Impacts du changement climatique
6 filières d'excellence-Pôles de compétitivité Grandes entreprises internationales-Tissu de PME/PMI dynamiques	Peu de création d'emplois- Chômage élevé-Filières en mutation (pétrochimie, métallurgie), populations en décrochage
Des services présents qualifiés : santé, hautes technologies-services aux entreprises-services financiers	Une industrie en perte de vitesse
1 ^{ère} université francophone-Instituts de recherche réputés-Ecosystème de "start-up" Economie numérique développée	Déficit en écoles d'ingénieurs-Faible connexion entre recherche et marchés-Une recherche « hors sol »
Hubs importants : GPMM, aéroport Marseille-Provence-2 gares TGV- Câbles optiques-Ouvertures sur la Méditerranée	Défaut de lisibilité-Image dégradée- Hubs mal connectés au territoire-Situation politique des pays de la rive sud de la Méditerranée

Source : La fabrique du projet Aix-Marseille-Provence

La place d'Aix-Marseille-Provence parmi les 22 métropoles en France varie fortement d'un indicateur à un autre. Elle n'est pas très favorable. Ces territoires sont eux-mêmes très différents. Leur superficie varie de 240 km² (Métropole du Grand Dijon) à 8 621 km² (Métropole du Grand Paris), le nombre de communes regroupées de 8 (Brest Métropole) à 131 (Métropole du Grand Paris).

Dans cet ensemble qui regroupe plus de 19 millions d'habitants, Aix-Marseille-Provence métropole se situe :

- En deuxième place après le Grand Paris par sa superficie, sa population et le nombre de communes regroupées
- En 11^{ème} place pour sa croissance démographique moyenne 2010-2015
- En 15^{ème} place pour le revenu médian de ses habitants
- En 4^{ème} place pour le taux de pauvreté après Lille, Strasbourg et Montpellier
- En 6^{ème} place pour le taux de chômage
- En 20^{ème} place pour la part des ménages imposés
- En 19^{ème} place pour le taux d'activité

Ces données montrent les grandes disparités d'une métropole à une autre. Elles ne sont pas toutes favorables par rapport à la moyenne française.

En conclusion les inégalités l'emportent sur la cohérence. Le pari métropolitain est d'impliquer tous ses acteurs dans un projet commun pour assumer le fait métropolitain en dépassant les politiques communales pour savoir réduire les inégalités économiques et sociales qui handicapent Aix-Marseille-Provence Métropole.

Chapitre 2 : Une construction imposée par l'Etat

1-Une construction difficile

L'intercommunalité a toujours été difficile dans les Bouches-du-Rhône (cf. « Pour aller plus loin» 3)

La métropole Aix-Marseille-Provence résulte de la fusion de six établissements publics de coopération intercommunale décidée par l'Etat après leur refus de se regrouper en une seule entité, ouverture proposée par la loi du 10 décembre 2010. Un protocole d'accord pour constituer un pôle métropolitain, signé en mars 2012 par les présidents de ces 6 intercommunalités, n'a pas eu de suite non plus. L'Etat a pris alors les choses en main. Le Premier Ministre est venu à Marseille le 10 septembre 2012 pour « relever le défi de la future métropole ». Après avoir rencontré les élus, il a invité tous les acteurs du projet de redressement de la métropole Marseillaise « pour que Marseille et les territoires autour construisent une grande métropole européenne et méditerranéenne ». Le territoire de la future métropole a été décidé par l'Etat le 27 février 2014 comme étant celui de 6 intercommunalités appelées à fusionner.

Ce projet a immédiatement entraîné des réactions négatives de la plupart des maires et des intercommunalités concernées, sauf ceux de Marseille. Un vaste mouvement de refus s'est traduit par d'immenses pancartes sur les murs des hôtels de ville : « Non à la Métropole ». Par contre les milieux économiques et universitaires ont fait connaître leur accord et leur intention de participer activement à cette construction.

Pour accompagner cette démarche, le Premier Ministre a mis en place une mission inter ministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence installée en février 2013 « afin de réunir les moyens de l'Etat, des établissements publics, des collectivités territoriales et de leur regroupement et des autres partenaires locaux qui ont décidé d'appuyer le progrès du projet métropolitain ». Dirigée par le préfet Laurent Théry, un urbaniste de renom, cette mission d'une vingtaine de personnes dont les membres ont été détachés des collectivités publiques et des services de l'Etat, a produit un immense travail autour des huit chantiers-phare retenus : la jeunesse, l'équité sociale, la mobilité, la ville et la nature, la transition énergétique, la mobilité des marchandises, l'innovation et l'ingénierie métropolitaine. Des groupes de travail thématiques, des conférences régulières avec tous les acteurs locaux volontaires pour y participer et de nombreux travaux spécifiques ont nourri une vaste documentation¹¹ sur un des territoires les plus étudiés au niveau national et sans doute européen.

Productions de la mission interministérielle

Documents de convergence stratégique	
Vers une vision commune de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence	2013
La Métropole en marche, les chantiers du projet d'Aix-Marseille Provence	2013
La Métropole en projet, intentions d'étapes	2014
Documents institutionnels	
Projet métropolitain ; des réponses aux questions institutionnelles	2013
Aix-Marseille-Provence la Métropole mode d'emploi	2015

¹¹ Aix-Marseille-Provence- Convergences métropolitaines- La documentation française- Décembre 2015

Interpellations stratégiques	
La livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence	2014
La métropole des archipels	2014
Port et logistique, les potentiels d'une alliance entre port et métropole	2015
Transition énergétique, un virage essentiel pour le développement métropolitain	2015
Economie productive, des écosystèmes d'innovation à ancrer dans la métropole	2015
Internationalisation, l'affirmation euro-méditerranéenne et mondiale de la métropole	2015

Source : Mission Théry

Ces travaux **semblent oubliés** dans la construction actuelle de la métropole.

Ce travail a été conclu par une consultation urbaine¹² qui a mobilisé trois équipes d'urbanistes appelées à produire trois visions pour un futur métropolitain ; celle de Devillers et associés (Métropole Monde, métropole de proximité), de LIN Architecture et Urbanisme (Métropole capital de paysages) et celle de l'équipe Seura (Pour une métropole encore plus spectaculaire). Ces travaux de grande qualité, tous spécifiques, portent des projets d'envergure susceptibles de positionner le territoire métropolitain à la hauteur de ses enjeux.

La logique aurait voulu que l'opportunité d'une métropole soit exploitée depuis longtemps par les élus locaux pour permettre à ce territoire de jouer un rôle à la hauteur de ses potentialités. Mais ce n'est pas le cas dans les Bouches-du-Rhône. Les maires concernés ont fait savoir haut et fort, dès la mesure annoncée par l'Etat fin 2012, qu'ils n'entendaient pas devenir les « banlieues » d'une ville-centre à fort mauvaise réputation. Renfermé sur l'image subjectivement très positive de sa ville par rapport à celle de Marseille, le maire d'Aix-en-Provence, associé notamment à celui de Mimet, mais rejoint par la plupart des autres, s'est violemment opposé à la construction d'un nouveau territoire avec Marseille dont la population est 6 fois plus importante. Aubagne a organisé le 14 juin 2010 un référendum d'initiative locale qui a abouti au refus sans appel (96% de non) d'une « intégration forcée à Marseille ». Les villes de l'étang de Berre ont voulu continuer à être gouvernées sur le territoire de légitimité de leurs élus. Les maires ont fait connaître sans retenue leur opposition. Ces communes ou communautés n'ont pas voulu d'une métropole assimilée à une tutelle de la ville-centre sur ses villes voisines même si elles partagent avec elle une communauté de destin.

Car, sur cet espace, les relations se font tout azimut. Les déplacements domicile- travail, domicile- étude, domicile-grandes surfaces de vente ignorent les limites communales. Tous les jours des dizaines de milliers de personnes vont d'une ville à une autre dans leurs pratiques quotidiennes : pour aller travailler, pour accéder à l'enseignement supérieur, pour l'exercice d'activités sportives, pour bénéficier de l'offre culturelle, pour la beauté des espaces naturels. Les scientifiques passent quotidiennement d'un pôle technologique à un centre universitaire, les entrepreneurs d'une zone d'activité à un centre logistique, les touristes de Marseille à Aix, les salariés de leur lieu d'habitat à leur lieu de travail.

Mais cette évidence qui justifierait une politique commune, en matière économique, sociale, environnementale ne semble pas ici reconnue. Les prises de positions de la société civile, et notamment des entreprises en sa faveur, ont été vécues par les maires comme des intrusions insupportables, une ingérence dans leur autonomie et des atteintes à la démocratie locale. Sur

¹² La métropole par le projet-Aix-Marseille-Provence sous la direction de Laurent Théry- Contributions de Christian Devillers, Finn Geipel et David Mangin- Editions parenthèses- Mai 2016

la terre de Pagnol, les élus, les représentants de l'Etat, les entreprises et le milieu associatif ne se parlent pas.

Pourtant des projets communs indispensables ont déjà été engagés. Un schéma départemental des transports a été décidé à l'initiative du Conseil Départemental. Les relations ferroviaires entre Marseille, Aix-en-Provence, Aubagne et l'étang de Berre s'améliorent sous l'impulsion du Conseil Régional. Les trois universités ont fusionné pour devenir Marseille-Aix-Université. Le territoire de Marseille-Provence 2013, capitale européenne de la culture s'étend sur tout le territoire métropolitain. Le Grand Port Maritime de Marseille, et notamment ses bassins Est, qui confirment leur vocation industrielle, se relève. Les techniciens des collectivités territoriales du département travaillent ensemble.

La métropole Aix-Marseille-Provence est devenue officielle le 1er janvier 2016. Le gouvernement a inclus dans la loi MAPAM du 27 janvier 2014 une organisation avec 3 métropoles à statut particulier pour Lyon, le Grand Paris et Aix-Marseille-Provence, dont le vaste territoire regroupe 6 intercommunalités et 1,8 millions d'habitants. Au-delà du conseil métropolitain, et compte tenu de l'étendue de la métropole, les conseils de territoires sont ceux des anciens EPCI. En 2020, les conseillers métropolitains devront préciser les compétences exercées par les conseils de territoire. D'ici là, les conseils de territoire conserveront l'essentiel de leurs prérogatives, si elles sont compatibles avec les grands schémas que la métropole définira.

Notons aussi que le débat sur la métropole ne date pas d'hier. Le 22 avril 1966, un séminaire avait rassemblé au Couvent Royal de Saint-Maximin des architectes, des universitaires et des sociologues, appelés à imaginer la métropole Provençale.

Le territoire de la métropole est la conclusion d'une longue démarche d'experts¹³ dans les Bouches du Rhône où l'intercommunalité a toujours été difficile dans les relations des communes avec Marseille (cf. «Pour aller plus loin» 3). La métropole Aix-Marseille-Provence n'a été possible qu'imposée par l'Etat. Mais son caractère particulier qui maintient les anciens EPCI comme des « territoires » a lourdement handicapé sa mise en œuvre.

2-Les lois fondatrices

1-La loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles impose le statut des métropoles aux EPCI de plus de 400 000 habitants et leur attribue de larges compétences obligatoires en matière de développement économique, social et culturel, d'aménagement de l'espace métropolitain, de politique locale de l'habitat, de politique de la ville, de gestion des services d'intérêt collectif et de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie. D'autres compétences pourront être déléguées aux métropoles par l'Etat, le Conseil Régional ou le Conseil général. Les métropoles de Paris, Lyon et Marseille font l'objet de mesures spécifiques. En ce qui concerne Paris et Marseille, des conseils de territoire infra-métropolitains exerceront jusqu'en 2020 toutes les compétences de la métropole sur leur périmètre. Ils disposeront d'un budget de fonctionnement et d'investissement.

Ont été ainsi créés, au 1^{er} janvier 2014, 12 métropoles à Lille, Strasbourg, Grenoble, Montpellier, Toulouse, Bordeaux, Nantes, Rennes et Brest par transformation du statut de communauté urbaine ou communauté d'agglomération en celui de métropole. Trois autres : Lyon, Aix-Marseille-Provence et Grand Paris sont à statut particulier. La loi du 16 février

¹³ « Une métropole provençale fragile »- J.Dubois Revue urbanisme N° 50- Novembre 2014

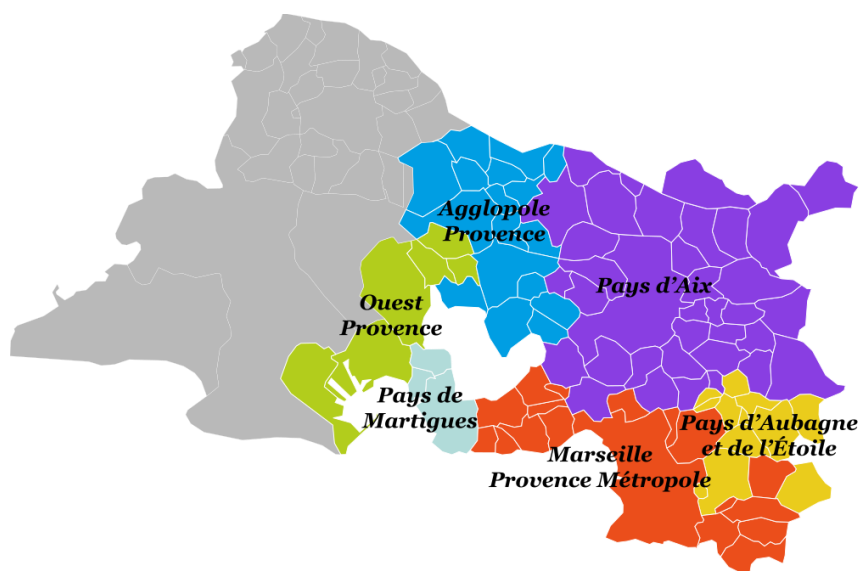
2017 crée 7 nouvelles métropoles, effectives au 1 janvier 2018 : Clermont-Ferrand, Dijon, Metz, Orléans, Saint-Etienne, Toulon et Tours.

Le 29 mai 2015, un comité interministériel, tenu à Marseille retient un vaste plan destiné à accompagner le développement de la nouvelle métropole Aix-Marseille-Provence. Une dotation supplémentaire de l'Etat de 50 millions d'€ est accordée autour d'un programme articulé en 4 priorités :

- mettre en action un pacte de sécurité et de cohésion sociale
- agir pour les transports et la mobilité des habitants
- soutenir le rayonnement méditerranéen et international
- accompagner le développement économique et le potentiel d'innovation

2-La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République arrête la liste des compétences départementales et régionales transférables aux métropoles. Elle précise les conditions de désignation des conseillers métropolitains. Elle définit le champ de leurs compétences : développement et aménagement économique, social et culturel, aménagement de l'espace métropolitain, politique locale de l'habitat, politique de la ville, gestion des services d'intérêt collectif, protection et mise en valeur de l'environnement.

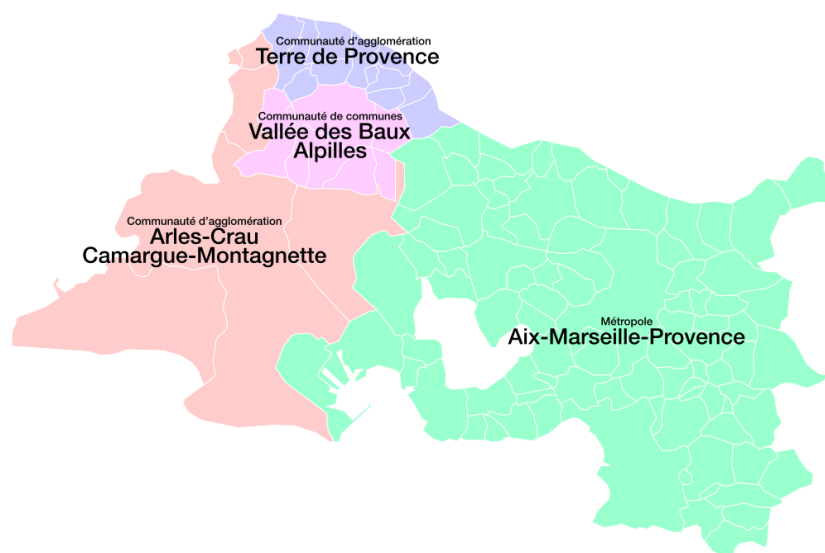
Le décret du 28 août 2015 relatif à la création de la métropole d'Aix-Marseille-Provence arrête la liste des 92 communes, regroupées en 6 EPCI qui composent la métropole.



Les EPCI constituant la métropole

Reportée à plusieurs reprises, Aix-Marseille-Provence métropole est finalement créée le 1^{er} janvier 2016. Les 6 EPCI qui la composent sont supprimés. Ils deviennent des territoires infra-métropolitains gérés par des conseils territoriaux.

Le décret préfectoral du 20 mars 2017 définit, après consultation de la conférence départementale, le schéma départemental de la coopération intercommunale des Bouches-du-Rhône.



Situation 2016

La Métropole Aix-Marseille Provence est donc un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre pour lequel la loi définit un noyau dur de compétences obligatoires. Les 92 communes du territoire métropolitain rassemblées dans 6 EPCI deviennent solidaires.

Cependant, au regard des disparités dans le niveau d'intégration des 6 EPCI et de l'ampleur de la fusion, la loi a prévu un délai de deux ans avant de nouveaux transferts de compétences entre les communes et la métropole. Ainsi, jusqu'au 1er janvier 2018, toutes les compétences obligatoires de la métropole au sens de la loi qui étaient exercées au 31 décembre 2015 par les communes ont continué à être exercées par les communes.

Il est probable que ce territoire ne soit pas le dernier. Il est possible que la prochaine étape de la décentralisation soit la fusion entre le Conseil Départemental et Aix-Marseille-Provence Métropole. Quoiqu'initialement refusée par le président de la métropole, cette possibilité ne serait pas illogique et permettrait des économies de fonds publics estimées à 4 milliards d'€. Un projet de loi serait en préparation.

Il ressort de cette longue histoire un refus permanent de toute collaboration entre les communes. Le périmètre de la métropole Aix-Marseille-Provence a été imposé par l'Etat, ce qui explique largement les difficultés de sa mise en place.

Répartition des compétences jusqu'en 2020

Conseil de la métropole	Conseil des territoires
Développement économique, social et culturel	
Schéma d'ensemble relatif à la politique de développement économique et à l'organisation des espaces économiques et opérations métropolitaines	Création et gestion des zones d'activité, soutien aux pôles de compétitivité, construction, aménagement, entretien et fonctionnement d'équipements culturels, socio-culturels, sociaux-éducatifs et sportifs d'intérêt métropolitain Promotion du tourisme dont la création d'offices de tourisme
Programme de soutien et d'aides aux	

établissements d'enseignement supérieurs et aux programmes de recherche	
Aménagement de l'espace	
SCOT et schémas de secteur, approbation des PLUi	Elaboration du PLUi Définition, création et réalisation d'opérations d'intérêt métropolitain Actions de valorisation du patrimoine naturel et paysager
Organisation de la mobilité-Schéma de la mobilité Schéma d'ensemble de la voirie	Création, aménagement et entretien de voirie hors schéma d'ensemble, signalisation, abris de voyageurs, parc et aires de stationnement Création, aménagement et entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain Participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain Etablissement, exploitation, acquisition et mise à disposition d'infrastructures et réseaux de télécommunication
Equilibre social de l'habitat	
Programme local de l'habitat Schémas d'ensemble de la politique de l'habitat, du logement et des actions de réhabilitation et de résorption de l'habitat insalubre	Politique du logement : aides financières en faveur du logement social et des personnes défavorisées Amélioration du parc immobilier bâti Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage
Politique de la ville	
Schéma d'ensemble des dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale	Dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale Dispositifs locaux de prévention de la délinquance et d'accès au droit.
Gestion des services d'intérêt collectif	
Schéma d'ensemble d'assainissement et d'eau pluviale Marché d'intérêt national	Assainissement et eau Création, gestion et extension des cimetières et sites cinéraires d'intérêt métropolitain Service d'incendie et de secours Service public de défense extérieure contre l'incendie
Protection et mise en valeur de l'environnement, politique du cadre de vie	
Schéma d'ensemble de la gestion des déchets des ménages et déchets assimilés Plan métropolitain de l'environnement, de l'énergie et du climat	Gestion des déchets ménagers et assimilés Lutte contre la pollution de l'aire et les nuisances sonores, contribution à la transition énergétique, soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie Elaboration et adoption du plan énergie territorial
Concession de la distribution publique d'électricité et de gaz Schémas d'ensemble des réseaux de chaleur	Création, aménagement et entretien des réseaux de chaleur et de froid urbains Création, entretien des infrastructures de charge

et de froids urbain	nécessaires aux véhicules électriques et hybrides Gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations
---------------------	---

Ces répartitions sont actées dans le pacte de gouvernance financier et fiscal voté par le conseil métropolitain le 30 juin 2016 (cf. « Pour aller plus loin » 5). Dès lors, au moins jusqu'en 2020, la métropole arrête les grands schémas de son développement et confie aux territoires leur mise en œuvre opérationnelle.

Cette disposition ne facilite pas la définition et la mise en œuvre de politiques métropolitaines intégrées ; d'autant plus que les territoires retenus sont ceux des anciens EPCI.

Aux termes de la loi MAPAM, compte tenu de son statut particulier, seules les compétences les plus structurantes seront exercées par la métropole Aix-Marseille-Provence, toutes les autres seront exercées par les conseils de territoire jusqu'en 2020. Ces compétences exclusives comprennent principalement :

- les transports et la mobilité
- le programme local de l'habitat
- le schéma de cohérence territoriale
- le développement économique
- la politique de la ville

3-La mise en œuvre effective de la métropole

En 2015, l'Etat définit les conditions de la mise en place de la métropole. Depuis le 1 janvier 2016, la métropole Aix-Marseille-Provence est en marche forcée.

1- 2015 : L'Etat impose ses règles

L'année 2015 est celle de la préparation de la mise en place de la métropole dans un contexte d'opposition de la plupart des maires à une intercommunalité dont ils ne veulent pas. A la fin de l'année des textes officiels organisent son fonctionnement. Ces décrets et arrêtés sont contestés par des recours destinés à remettre en cause une métropole imposée par l'Etat.

Le décret du 28 août 2015 est relatif à la création de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Il nomme les 92 communes qui la composent et fixe son siège à Marseille, au palais du Pharo, L'arrêté inter-préfectoral du 1^{er} septembre 2015 définit la composition du conseil de la métropole : 240 conseillers métropolitains et la répartition des sièges des conseillers métropolitains par commune.

Communes	Sièges
Marseille	108
Aix-en-Provence	17
Aubagne, Martigues, Salon	5
La Ciotat, Istres, Marignane, Vitrolles	4
Miramas,	2
Toutes les autres communes	1

L'arrêté inter-préfectoral du 14 octobre 2015 arrête la composition nominative du conseil métropolitain

Le 6 novembre 2015 : Le tribunal administratif de Marseille suspend, à la suite d'un recours de Robert Dagone, maire d'Eguilles, l'arrêté inter-préfectoral du 1^{er} septembre 2015

Jean-Claude Gaudin est élu président de la métropole le 9 novembre 2015. Mais l'élection est suspendue par le Conseil d'Etat à la suite d'un recours de Maryse Joissains, maire d'Aix-en-Provence et annulée par le tribunal administratif le 7 janvier 2016. Le Conseil Constitutionnel a estimé finalement conforme à la constitution la répartition des sièges au conseil métropolitain le 19 février 2016. Jean-Gaudin démissionne le 7 mars 2016 et est réélu le 17 mars par 152 voix sur 223.

Le décret du 23 novembre 2015 fixe les limites des territoires de la métropole (ceux des EPCI). Assimiler les territoires de la métropole aux anciens EPCI n'est pas seulement une garantie donnée à leurs membres de continuer à exister. Cette fausse déconcentration ramène, dès le départ, la métropole à un ensemble de territoires qui ne portent pas le même modèle et ne partagent pas une problématique métropolitaine identique. Chacun reste dans ses priorités sans prendre en compte ce que font les autres. Les services de la métropole ont la lourde tâche de tenter, dans la préparation des schémas, de transformer des politiques intercommunales en une politique métropolitaine.

2- 2016 : La métropole s'organise

La métropole Aix-Marseille-Provence est créée le 1^{er} janvier 2016. Elle se substitue officiellement aux anciens EPCI, qui légalement n'existent plus, dans toutes leurs compétences. Mais, dans la période transitoire 2016-2020, les conseils de territoires qui les remplacent sur le même périmètre continuent à fonctionner dans leurs compétences propres, leurs interventions devant être compatibles avec les schémas métropolitains. Comme les conseils de territoire n'ont pas de personnalité morale mais gèrent un budget propre, toutes leurs délibérations doivent être soumises ensuite au vote du conseil métropolitain. Jusqu'au 1^{er} janvier 2020 les 427 conseillers communautaires des 6 intercommunalités fusionnées restent membres de droit des conseils de territoire.

A partir de 2020, les compétences des conseils de territoire, s'ils sont maintenus, seront redéfinies par le conseil métropolitain. La métropole exercera alors la totalité de ses compétences définies par la loi.

Le budget principal de la métropole en 2016 (1 569 millions d'€ dont 520 millions en investissement) ne lui permet cependant pas d'engager de grands projets métropolitains. La dette, transférée des anciens EPCI, qui ne relève pas toujours des compétences métropolitaines, est de 1 500 millions d'€. Cette dette est le boulet de la métropole. Elle interdit, dès la création de la métropole, toute politique structurante de sa part.

La mise en place de l'administration de la métropole

L'administration se met en place. 15 directeurs généraux adjoints sont nommés. Tous les directeurs généraux des anciennes intercommunalités sont inclus (cf. « Pour aller plus loin » 4).

Le nombre minimum d'élus nécessaire pour constituer un groupe a été fixé à 20. Dès lors, ni le front national, ni le parti communiste n'ont pu constituer un groupe politique. 65 conseillers

métropolitains n'appartiennent à aucun groupe politique. Les quatre groupes effectifs portent une vision plus territoriale que politique.

Groupes politiques des conseillers métropolitains			
	Président		Inscrits
Agir pour la métropole	Jean-David CIOT	Maire du Puy Sainte-Réparate	20
Réussir la métropole	Gérard CHENOZ	Adjoint au maire de Marseille	78
Groupe d'intérêt communal	Joël MANCEL	Maire de Beaurecueil	48
Entente pour l'intérêt des communes	Roland GIBERTI	Maire de Gémenos	29
Total			175

Si le groupe « Agir pour la métropole » rassemble des conseillers de tout le territoire, ce n'est pas le cas pour les autres. « Réussir la métropole » comprend surtout des élus marseillais, le « Groupe d'intérêt communal » des élus du pays d'Aix, le groupe « Entente pour l'intérêt des communes » des élus du pays d'Aubagne. Le choix du nom de deux de ces groupes en dit long sur leur perception de l'intérêt métropolitain.

Les milieux économiques se mobilisent pour accélérer la construction effective de la métropole. Le club Marseille découverte devient le club Marseille Métropole qui rassemble 140 entreprises, présidé par Pierre-Edouard Bergé. Mais les maires maintiennent leur opposition. Ils refusent notamment le transfert de la voirie (initialement prévu à partir du 1^{er} janvier 2018) et du patrimoine communal à la métropole, l'élection en 2020 au suffrage universel des futurs conseillers métropolitains, et l'intégration éventuelle du pays d'Arles à la métropole. Ils contestent le pouvoir réel des conseils de territoire dont les délibérations doivent être votées par le conseil métropolitain. Ils s'opposent par tous les moyens à la métropole.

Une commission locale d'évaluation des charges transférées des EPCI à la métropole est mise en place. Le pacte de gouvernance fiscal et financier (cf. « Pour aller plus loin » 5), voté le 30 juin, définit les relations fiscales et financières entre la métropole et les territoires. Au-delà des mots, cet engagement est très favorable aux communes. Il traduit la volonté des maires, dont la plupart sont conseillers métropolitains, de conserver l'essentiel de leurs prérogatives et de leur budget. On peut dès lors voir dans le pacte un acte de « sédation » profond.

Les transferts de compétences du Conseil Départemental à la Métropole

Le Conseil Départemental transfère à la métropole certaines de ses compétences : gestion du fonds de solidarité pour le logement, de l'aide individuelle aux jeunes en difficultés, du centre sportif départemental de Fontainieu (Marseille 14^{ème}). Sont également transférées à la métropole les lignes de transport non urbain entièrement incluses dans le périmètre de la métropole et la Régie départementale des transports. En matière de voirie le Conseil Départemental transfère à la métropole 52,4 kilomètres de voies urbaines situées sur le territoire de Marseille-Provence. 63,3 kilomètres de route situées dans le reste de la métropole le seront le 1^{er} janvier 2018.

L'Agenda de la mobilité (cf. « Pour aller plus loin » 8)

Le premier dossier abordé par la métropole est celui de la mobilité. Des assises de la mobilité, tenues courant 2016, ouvrent une large concertation sur la problématique des transports. Le principe d'une nouvelle autorité organisatrice des transports urbains, AMP Métropole, est acté. Les premières décisions concernent l'extension du tramway à Marseille

L'agenda de la mobilité, préparé par Jean-Pierre Serrus, adopté à l'unanimité le 15 décembre 2016 est le premier acte fort de la métropole. D'un coût total de 11 milliards d'€ dont 3,3 pour la seule échéance 2017-2025, il définit une politique ambitieuse de déplacements avec une priorité reconnue à la route.

D'autres dossiers sont engagés : premiers travaux sur les PLU intercommunaux des conseils de territoire, lancement de la préparation du plan climat, du projet alimentaire territorial et du projet métropolitain. La préparation du plan climat métropolitain qui se substituera à ceux des territoires, est engagée. Un livre bleu métropolitain pour valoriser et protéger le littoral est décidé.

3- 2017 : Essai de consolidation

Le budget 2017, serré, du fait de la réduction des dotations de l'Etat, du poids de la dette et des charges induites par les compétences transférées, réduit les dépenses d'investissement de 22% par rapport à 2016.

C'est dans un contexte tendu que le Conseil Métropolitain applique à minima ses obligations légales. Il recherche d'autres sources de financement auprès de l'Etat, du Conseil Départemental et du Conseil Régional. Un pacte d'innovation est signé avec l'Etat. Un contrat régional d'équilibre territorial est signé avec la Région de 120 M d'€ sur 3 ans, des aides pour Marseille sont votées par le Conseil Départemental.

Le logo

La métropole se donne une identité par un logo et adopte une formule : « L'audace par nature »



Quand on observe le comportement de nombreux maires, il est surprenant de se doter d'une telle formule !

L'intérêt métropolitain

Les travaux se poursuivent sur plusieurs sujets sensibles. Un vaste débat est engagé sur la définition de l'intérêt métropolitain des équipements qui aboutit à ne pas retenir les équipements d'évidence d'intérêt métropolitain de Marseille tout en limitant à une soixantaine

les équipements transférés par les communes, à l'évidence d'intérêt local lors de la création de la métropole.

Des objectifs quantitatifs pour le logement social sont arrêtés : pour 2 022, construction de 15 188 logements sociaux nouveaux dont 9 400 à Marseille et pour 2017, construction de 5 000 logements sociaux et rénovation de 5 088. Le Président confirme aux maires leur pouvoir d'attribution. Il demande même à l'Etat de ne pas sanctionner 27 communes carencées ! La conférence intercommunale du logement décide de mettre en cohérence les politiques publiques de l'habitat et du logement. La Métropole adopte le protocole de préfiguration des 14 quartiers qu'elle souhaite voir inscrits à la programmation du nouveau programme national de renouvellement urbain.

Le Conseil de Développement

La composition du conseil de développement est définie : 180 personnes (90 représentants des conseils de territoire, 50 membres des institutions, 40 personnalité qualifiées) seront associées aux grandes décisions. Le conseil de développement est installé le 6 avril 2017¹⁴.

Cinq commissions thématiques sont créées. Le conseil de développement, réuni trois fois par an en assemblée plénière, émet des avis sur les grandes politiques métropolitaines. Il n'est pas certain néanmoins que ces prises de position soient reprises par le Conseil Métropolitain. Ce conseil de développement n'est pas à l'image de la société métropolitaine. Composé d'acteurs qualifiés représentant les grandes institutions, il n'est pas ouvert à la partie la plus précaire des habitants.

L'Agenda du développement économique (cf. « Pour aller plus loin » 9)

L'année 2017, au-delà de la mobilité, est celle du développement économique. Une convention-cadre est signée avec la CCIMP pour élaborer une stratégie de développement économique. Un comité de gouvernance économique métropolitaine avec la CCIMP, l'UPE 13, l'AMU, la CPME, le GPMM, la Chambre d'agriculture 13 est installé. L'agenda du développement économique, préparé par la première adjointe d'alors, Martine Vassal, est voté à l'unanimité le 30 mars 2017. Il donne la priorité à l'attractivité de la métropole qui s'engage notamment à transformer de réelles potentialités en réalités vécues par une politique foncière adaptée, l'appui aux filières compétitives, l'accompagnement de "start-up" innovantes, l'implantation d'une Cité de l'innovation avec le monde académique, le développement des usages numériques.

Les relations de la métropole avec les maires, restent difficiles. La maire d'Aix-en-Provence demande, sans résultat, le 4 décembre au ministère de l'intérieur un décret constitutif de la Métropole Aix-Pays d'Aix (28 communes)

4- 2018 : Incertitudes et contraintes financières

Au 1^{er} janvier 2018, la métropole exerce toutes les compétences des communes définies comme métropolitaines par la loi :

Services d'incendie et de secours,
Concession de la distribution publique d'électricité et de gaz,
Installations de charge des véhicules électriques,
Réseaux de chaleur ou de froid urbains,

¹⁴ Le guide du conseil de développement d'Aix-Marseille Provence métropole- Avril 2017

Programme de soutien et d'aides aux établissements d'enseignement supérieur et aux programmes de recherche,
Zones d'activité portuaire,
Crématoriums,
Parcs de stationnement,
Aires de stationnement,
Abris de voyageurs,
Aménagement, entretien et gestion des aires d'accueil des gens du voyage,
Service public de défense extérieure contre l'incendie,
Politique de la ville,
Politique du logement ; logement social,
Amélioration du parc immobilier bâti,
Réhabilitation et résorption de l'habitat insalubre,
Plan local d'urbanisme,
Eau, Assainissement,

Le transfert de la voirie à la métropole est repoussé en 2020.

Un nouveau site Internet est mis en place et un nouveau slogan est adopté : « Génération Métropole ». Mais la métropole n'a pas les moyens financiers de mettre en place son Agenda de la mobilité. Le projet Val-Tram (13,5 kms) est remis en cause à cause de son coût (150 M€). De nouveaux appels sont lancés vers l'Etat qui ne répond pas. Néanmoins, les travaux se poursuivent pour aménager les voies des bus à haut niveau de services. Un ticket unique permet depuis février 2018 d'utiliser en illimité tous les modes de transport d'Aix, Marseille, Aubagne, Salon : bus, métro, autocars, navettes aéroport, TER, Parkings Relais, Vélos en libre-service. Tarif : 73 €/mois. 15 réseaux sont rassemblés sous une bannière unique autour de la marque « La Métropole », un logo, la couleur orange du matériel roulant



Les travaux se poursuivent pour préparer les schémas d'ensemble prévus par la loi, notamment celui du SCOT métropolitain qui doit être approuvé en 2025

Des premières décisions sont prises pour favoriser l'accès aux logements sociaux, rééquilibrer l'offre et la demande, programmer de nouveaux objectifs de construction, favoriser la mixité sociale, améliorer le parc vieillissant. Le conseil des maires s'oppose à l'objectif de programmer la construction de 4 500 logements sociaux par an alors que la demande est beaucoup plus importante.

La préparation du projet métropolitain s'organise dans le cadre de « la fabrique du projet » qui mobilise notamment les agences d'urbanisme et le conseil de développement. Un premier document « Les 7 paradoxes métropolitains d'Aix-Marseille-Provence » préparé par « la

fabrique du projet ¹⁵» souligne les difficultés économiques, sociales et environnementales du territoire métropolitain.

Le projet métropolitain (cf. « Pour aller plus loin » 10)

Le projet métropolitain est adopté à l'unanimité en juin 2018. « Ambitions 2040, Vers la métropole puissance 4 » retient 12 engagements sur le long terme dans une métropole « qui ne ressemble à aucune autre » parce que c'est la plus verte (73% d'espaces agricoles et naturels), la plus vaste de France (3 150 Km² de superficie), qui dispose du plus long trait côtier (255 kms de littoral) et qui est la seule métropole polycentrique du pays. L'ambition du projet est de « vivre en grand ». Ce texte important et stratégique est bien loin du combat incessant des maires opposés à la métropole. On peut avoir l'impression de ne pas parler du même territoire.

La fusion Métropole-Département en question

La perspective d'une fusion métropole-département se précise. Le gouvernement propose la fusion Métropole-Département comme sur certains territoires (Alpes Maritimes avec Nice, Nord avec Lille et Loire Atlantique avec Nantes, Bouches-du-Rhône avec Aix-Marseille-Provence). Martine Vassal et Jean-Claude Gaudin n'y sont plus opposés. Mais les maires estiment qu'ils disparaîtront avec la fusion. Les 3 intercommunalités du pays d'Arles (29 communes) s'y opposent et se prononcent pour leur rapprochement dans une intercommunalité commune. L'élection des futurs conseillers métropolitains pourrait se faire en 2021 en même temps que celle des conseillers départementaux. Néanmoins, cette fusion n'est toujours pas effective.

Opposition des maires

L'opposition des maires se poursuit. Georges Cristiani, président de l'union des maires du département, met en place le mouvement « Maires de Provence », Maryse Joissains demande la mise sous tutelle de Marseille parce que le « monstropole entraînerait les communes au fond du gouffre ». Elle propose une nouvelle métropole entre le pays d'Aix, le pays d'Arles et le pays de Salon. Le pays d'Arles exprime son désaccord. Gaby Charroux, maire de Martigues propose en juin 2018 « 10 propositions d'urgence pour la Métropole »

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">1-La tenue d'Etats généraux par le préfet de région pour redéfinir les compétences et les échelons territoriaux2-La création d'une mission parlementaire pour travailler à un mode de représentation électorale qui respecte les territoires3-La création d'un conseil des maires visant à traiter l'ensemble des questions ayant une incidence sur les communes4-La définition de l'intérêt métropolitain5-L'évaluation d'un budget pour les projets nouveaux d'envergure métropolitaine6-La définition d'un plan à 3 ans avec 2 priorités : le développement économique et le développement des transports7-Le lancement d'une grande consultation sur la gratuité des transports8-La mise en place d'une dérogation pour augmenter le versement transport au-delà de 2%9-La construction d'un agenda de l'égalité sociale et territoriale de la métropole dans la continuité des agendas de la mobilité et de l'économie |
|---|

¹⁵ La fabrique du projet réunit le conseil de développement, The Camp, les agences d'urbanisme et les techniciens de la métropole

10-La création d'un observatoire des politiques publiques composés de citoyens qui pourraient contrôler la bonne mise en œuvre des politiques publiques métropolitaines

Le 28 juin, le conseil de la métropole vote la signature du « pacte de confiance » avec l'Etat pour éviter de faire courir un risque financier trop grand à la métropole. L'accroissement annuel des dépenses de fonctionnement ne pourront pas dépasser 1,35%.

Le vote du document d'orientation budgétaire donne lieu à des réactions du président sur l'attribution des dotations aux territoires. Loin d'être favorables à Marseille, ces dotations sont plus élevées dans les communes les plus opposées à la métropole. Le budget 2019 contient les dépenses de fonctionnement. Les 919 M d'€ de dépenses d'investissement, en forte progression par la contribution du Conseil Départemental, ne sont pas pour autant à la hauteur des besoins.

Changement de présidence

Le 4 septembre, Jean-Claude Gaudin démissionne de la présidence de la métropole et adoube Martine Vassal élue le 20 avec 183 voix sur 203 contre Marc Poggiale (22 voix) sur « une métropole qui souffre de ses inégalités sociales et territoriales ». La délégation à la mobilité passe de Jean-Pierre Serrus à Roland Blum qui cède sa délégation aux finances à Didier Khelfa. En fin d'année, un plan environnemental commun Métropole-Conseil Départemental d'un milliard d'€ sur 5 ans est un des premiers actes de la présidente qui, par ailleurs, remet sur les rails du projet de Val'Tram.

Tandis que 1 200 agents métropolitains emménagent dans les 16 000 m² de la tour la Marseillaise, le débat se poursuit sur le périmètre de la métropole. La CCIMP se prononce pour la fusion avec le Département. Les communes du pays d'Arles maintiennent leur refus. Le président de la Région propose sans lendemain aux 29 communes du pays d'Arles de se regrouper en une seule communauté d'agglomération pour une période de 5 ans

A la suite de l'effondrement de deux immeubles à Marseille (8 morts) le 5 novembre 2018, Martine Vassal annonce un plan métropolitain pour le logement insalubre.

Chapitre 3 : Un budget qui n'a de métropolitain ...

... que le nom

Le budget est un bon indicateur pour apprécier l'impact des politiques métropolitaines. Il est beaucoup trop faible pour répondre aux besoins de ce territoire. Il hérite des dettes des anciens EPCI qui « plombent » ses dépenses et de leurs dépenses de fonctionnement. Les dotations de l'Etat sont en diminution. Ce budget ne permet de financer aucun grand programme d'investissement. Il participe principalement aux dépenses des communes et ne traduit pas une ambition métropolitaine. La métropole continue à s'endetter. La présentation budgétaire ne permet pas de connaître les crédits affectés aux politiques métropolitaines. Le budget ne fait aucune référence au projet métropolitain.

1-Un budget contraint

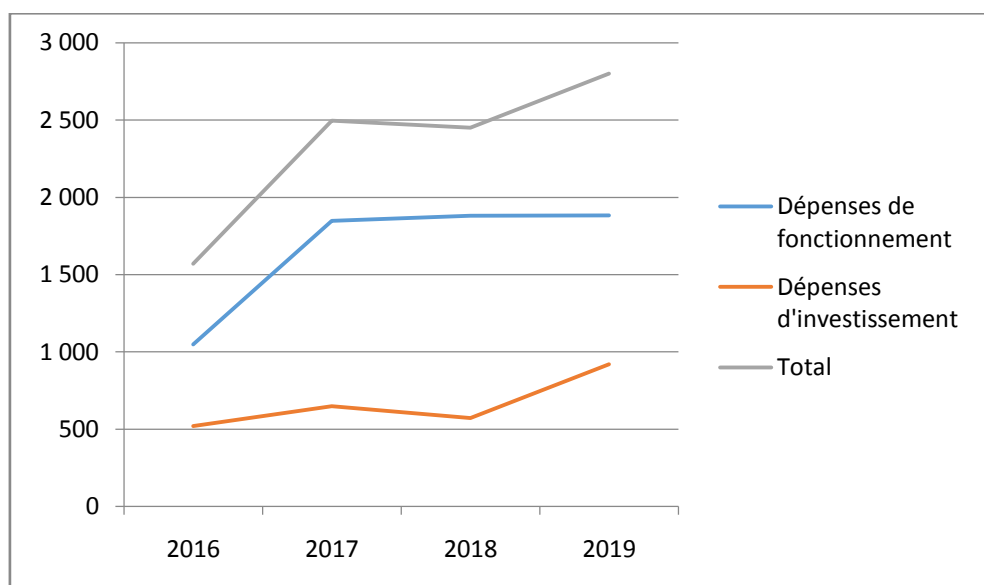
L'analyse du budget (cf. « Pour aller plus loin » 6) permet de connaître les moyens financiers de la métropole et les dépenses engagées pour faire face à ses compétences obligatoires, directement ou transférées aux territoires. L'originalité de ce budget est de se présenter en deux parties. Le budget principal est celui de la métropole. Les budgets annexes sont ceux des compétences transférées à la Métropole et exercées directement par elle (transports métropolitains) ou par les territoires par délégation jusqu'en 2020 : collecte et traitement des déchets, assainissement, eau, aménagement, ports, marché d'intérêt national, crématorium, action sociale, entreprises, réseau de chaleur urbain, parking, gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations.

Pour l'année 2018, le budget principal de la métropole s'élève à 1 879 M d'€ et les budgets annexes à 1 179 M d'€ soit un total de 3 058 M d'€. On peut le comparer, pour la même année, à celui de la Région Provence- Alpes Côte d'Azur (2 474 M d'€), du Conseil Départemental des Bouches du Rhône (2 600 M d'€) ou de la ville de Marseille (1 464 M d'€). Les transferts de compétences effectives au 1^{er} janvier 2018 se retrouvent dans les budgets annexes.

Au-delà de la première année de son fonctionnement, le budget principal se caractérise par une stabilisation des dépenses de fonctionnement et une forte augmentation des dépenses d'investissement en 2019 grâce notamment au concours du Conseil Départemental.

Budget Principal en M €				
	2016	2017	2018	2019
Dépenses de fonctionnement	1 049	1 847	1 879	1 882
Dépenses d'investissement	520	649	571	919
Total	1 569	2 496	2 450	2 801

L'analyse porte sur le Budget primitif 2019 en comparaison avec celui de 2018. Le budget primitif global 2019 est de 4 466,8 M d'€ répartis en 3 120,3 M d'€ pour la section de fonctionnement (70%) et 1 346,5 M d'€ pour la section d'investissement (30%). Le budget principal est de 2 802,2 M d'€ dont 1 882,9 M d'€ en fonctionnement (67%) et 919,3 M d'€ en investissement (33%).



2-Le budget principal 2019 d'Aix-Marseille-Provence Métropole

1- Recettes de fonctionnement.

Les principales recettes proviennent de la fiscalité (impôts collectés auprès des ménages et des entreprises) et des dotations et participations qui diminuent de 1,13%.

Principales recettes de fonctionnement en M €

	2018	2019	2019/2018
Impôts locaux	1 060,23	1 124,50	6%
Dotations/participations	459,9	454,71	-1,13%
Autres	355,72	295,23	-17%
Recette réelles	1875,85	1 877,44	0,08

Ces recettes représentent 80 % du total en 2018 et 83% en 2019.

Le produit de la fiscalité évolue peu en 2019 par rapport à 2018. Les taxes foncières et d'habitation et la taxe d'enlèvement des ordures ménagères en représentent 84%. Les diverses dotations de l'Etat sont stables.

La dotation globale de fonctionnement est stable. La dotation de compensation au titre de la taxe professionnelle est la conséquence de la suppression de la taxe professionnelle en 2010 qui a entraîné une perte de recettes compensée par une dotation figée dans le temps. Cette ressource, en débat, montre la dépendance de la métropole de cette variable d'ajustement. La métropole devrait rester bénéficiaire du fonds national de garantie individuelle des ressources (qui rapporte 245, 53 M €) et du fonds national de péréquation des ressources intercommunales qui rapporte 16 M €. Mais sa place dans les territoires éligibles se dégrade. Ces rentrées pourraient disparaître.

Fiscalité : Pour amortir l'impact de l'harmonisation des taux des impôts locaux sur les territoires, un lissage de 13 ans a été décidé pour les taux de fiscalité ménages, de 12 ans pour la cotisation foncière des entreprises et de 10 ans pour la taxe d'enlèvement des ordures ménagères.

2- Dépenses de fonctionnement

Les dépenses réelles de fonctionnement de la métropole sont contenues. Elles représentent 18825,9 M € en 2019, en réduction de 2,3% par rapport à 2018.

Les dépenses à caractère général résultent d'une démarche soutenue de réduction mais aussi par des dépenses qui ont été basculées sur le Etats Spéciaux des Territoires. Les charges de gestion courante sont en réduction. Les charges de personnel sont en faible évolution. Celles résultant des atténuations de produits correspondent à la dotation de fonctionnement aux territoires (qui passent de 165,18 M € à 148,92M €) et aux attributions de compensation versées aux communes pour prendre en compte les charges transférées lors de la création de la métropole. Les charges financières correspondent aux intérêts de la dette (42 M d'€) et sont en augmentation de 7,4% par rapport à 2018. Dès lors, hors charges de personnel, les opérations locales ou intercommunales de fonctionnement financées par la métropole (rapport entre les atténuations de produits et le total des dépenses de fonctionnement) représentent 55 % des dépenses de gestion courante de la métropole en 2018 et 58% en 2019. Le budget restant pour le fonctionnement de la métropole représente moins de la moitié des dépenses totales de fonctionnement. Le virement à la section d'investissement passe de 83,08 M € à 10,37 M € en réduction de 87% par rapport à l'année précédente.

3- Recettes d'investissement

Les principales recettes d'équipement sont celles des subventions reçues à ce titre. L'emprunt d'équilibre de la section investissement pour couvrir ces dépenses est en augmentation de 18%. Les recettes financières sont celle des dotations, fonds divers et réserves (recettes du fonds de compensation de la TVA, produits de la taxe d'aménagement). Le virement de la section de fonctionnement, en forte réduction, complète l'ensemble des recettes d'investissement.

Recettes d'investissement en M€			
	2018	2019	2019/2018
Recettes d'équipement	388,25	531,61	35,92%
don emprunts et dettes assimilées	310,63	366,75	18,07%
Recettes financières	177,75	66,86	-62,39%
Recettes d'ordre	730,99	310,14	-57,54%
Virement de la section de fonctionnement	83,08	10,37	-87,52%
Total	1690,7	1285,73	-33,43%

Le mouvement le plus important est celui de l'accroissement des subventions d'équipement qui découle des aides accordées par le Conseil Départemental sur des opérations structurantes pour Marseille (Boulevard Urbain Sud, requalification du cours Lieutaud et du centre- ville, Rocade du Jarret). L'emprunt, en augmentation, reste d'un niveau élevé. La métropole continue à s'endetter.

4- Dépenses d'investissement

Dépenses réelles d'investissement en M€			
	2018	2019	
Dépenses d'équipement	470,98	570,16	21,06%
Dotation d'investissement aux territoires	364,09	469,37	28,92%
Dépenses financières	188,17	173,7	-5,17%

	1023,24	1213,23	18,50%
--	---------	---------	--------

Les dépenses d'équipement augmentent par l'accroissement des subventions du conseil départemental. La dotation d'investissement aux territoires (en progression de 28,9%) augmente plus vite que le total des dépenses d'équipement. Les dépenses financières et notamment l'emprunt en capital, sont stables mais d'un niveau élevé : 132 M d'€.

On peut constater que l'essentiel du budget principal de la métropole est reversé aux communes et aux territoires : 65% des dépenses de gestion courantes et 82% des dépenses d'équipement. La métropole n'a pas les moyens de conduire de véritables politiques métropolitaines. La chambre régionale des comptes a dénoncé à maintes reprises le détournement de la richesse fiscale de la métropole au profit des municipalités pour assurer des ressources aux communes. Certaines intercommunalités (Pays Salonais, Communautés d'agglomération d'Ouest-Provence et d'Aubagne, pour garantir à leurs communes les sommes qui leur étaient versées par leur EPCI, ont fusionné la dotation de solidarité communautaire avec l'attribution de compensation, alors que ces deux dotations ne jouent pas le même rôle. Les attributions de compensation représentent 53% des dépenses de fonctionnement, deux fois plus que dans les autres métropoles. Cette situation est le résultat du pacte de gouvernance financier qui assure aux communes de très importants reversements par la Métropole. Revenir sur ce dispositif impliquerait un vote à la majorité des 2/3 du conseil métropolitain, impossible à obtenir.

3-Les crédits de paiement 2019

Les crédits de paiement représentent une enveloppe globale de 570,43 M € dont 80% aux territoires de Marseille-Provence et du pays d'Aix et 6% à la métropole elle-même.

Les crédits de paiement aux territoires sont plus élevés que ceux des états spéciaux à cause des engagements des anciens EPCI envers leurs communes avant la création de la métropole.

1- Les opérations en gestion métropolitaine

Ces opérations ne représentent que 36,46 M € (6% des crédits de paiement) alors que celles sous gestion des territoires sont 15 fois plus importantes ! L'urbanisme et le foncier en représentent 44%. Il s'agit des projets urbains : quartier du Lion à Vitrolles et de des Rions aux Pennes-Mirabeau. Les autres engagements sont des crédits d'études.

2- Les opérations gérées par les territoires

Territoire de Marseille-Provence : 50% du total des crédits de paiement

Priorité : Voirie métropolitaine

- Voirie métropolitaine : Grosses réparations, aménagement des rues St Pierre, Ferrarri, bd de Paris, liaison avenue Pasteur-rue de la République
- Politique du logement : Aide à la pierre
- Grands équipements structurants : Requalification des espaces publics, du cours Lieutaud et du boulevard urbain sud-Aménagement de la L2

Territoire du pays d'Aix : 29% du total des crédits de paiement

Priorité : Politique du logement

- Développement économique : ZAC de la gare de l'Arbois,

- Transports urbains : Modernisation de la ligne Aix-Marseille, contournement sud d'Aix, échangeur A8-A51
- Aides aux communes

Opérations en gestion par le territoire du pays Salonais : 1 % du total des crédits de paiement

Priorité : Urbanisme et foncier. La faiblesse des crédits de gestion au pays de Salon est un héritage de l'intercommunalité. L'EPCI du pays Salonais avait peu transféré de compétences à l'intercommunalité. Cette donnée montre également que le pays de Salon ne porte pas d'opérations lourdes de développement.

Territoire du pays d'Aubagne et de l'Etoile : 3% du total des crédits de paiement

Priorité : Politique du logement

- Autres services métropolitains, Salle de spectacle Pic à Auriol
- Politique du logement : aide à la pierre
- Développement économique : Projets « Font de Mai » et « Nouveaux Paluds »

Territoire Istres-Ouest Provence : 9% du total des crédits de paiement

Priorité : Voirie métropolitaine

- Développement économique : Participation à la société publique locale « pôle aéronautique d'Istres »
- Aides aux communes

Territoire pays de Martigues : 2% du total des crédits de paiement

Priorité : Pôle d'échanges multimodal de Croix-Sainte

- Développement économique : Création d'un pôle entrepreneurial

Ces opérations ne se placent pas dans une approche métropolitaine. Chaque territoire a ses propres priorités. Rien ne garantit leur compatibilité.

Il est difficile de comparer ces dotations car le contenu des lignes n'est pas nécessairement le même d'un territoire à un autre. Les autorisations de programme représentent la limite supérieure des dépenses (fonctionnement et investissement) pouvant être engagées. Elles sont votées mais n'apparaissent pas en tant que telles dans le budget. Ce sont des droits de tirage mobilisables chaque année en fonction des besoins.

Les dotations de gestion des territoires sont de 615,2M € dont 145,6 M€ en fonctionnement et 469,1 M € en investissement. Elles évoluent de façon spécifique par territoire. Les dépenses de fonctionnement diminuent pour tous, notamment dans le pays de Martigues et le pays Salonais. Elles restent pratiquement stables pour Marseille-Provence, le pays d'Aix et Ouest-Provence.

Par contre les dépenses d'investissement augmentent partout, sauf dans le pays Salonais où elles diminuent de 17% entre 2018 et 2019. L'essentiel de l'accroissement des dépenses d'investissement résulte du territoire de Marseille-Provence.

4-Les budgets annexes

Les 31 budgets annexes correspondent aux compétences transférées et à celles exercées par des établissements publics industriels et commerciaux qui bénéficient de ressources propres.

Ce sont celles des anciens EPCI avant 2016 ; mais aussi des 9 nouveaux budgets annexes créés au 1 janvier 2018 liés aux compétences transférées. :

- Service public de l'eau sur le territoire du pays d'Aix et du pays d'Aubagne (3 budgets annexes)
- Service public de l'assainissement sur le territoire du pays d'Aix (3 budgets annexes)
- Service des ports de plaisance sur le secteur Ouest (Istres, Saint-Chamas, Berre l'étang et Port Saint-Louis du Rhône)
- Parcs de stationnement d'Istres
- Crématorium de Martigues

On ne peut pas les analyser en fonction des dynamiques métropolitaines. Ce sont les conséquences historiques du niveau d'intégration des intercommunalités avant 2016, très variable d'un EPCI à un autre.

Les 31 budgets annexes principaux de la métropole représentent un engagement de 1 657 M €. Ils varient fortement d'un territoire à un autre. Le budget transport est métropolitain comme ceux, beaucoup plus faibles, des parkings, des crématoriums et des crédits GEMAPI. Tous les autres sont ceux des compétences des EPCI avant de devenir territoires. Ces budgets sont équilibrés. Mais la métropole participe, par son budget principal, à ceux dont les recettes propres ne couvrent pas les dépenses. C'est notamment le cas pour les transports, où la subvention d'équilibre est de 123 M d'€ mais aussi pour les déchets et certaines autres opérations (ports de plaisance, marché d'intérêt national, parkings).

Les transferts de la métropole aux territoires sont très élevés. On peut les repérer en prenant en compte les Etats Spéciaux des Territoires et leur part dans les budgets annexes. Les Etats spéciaux des territoires arrêtent les transferts de financement de la métropole à chacun des 6 territoires pour mettre en œuvre leurs interventions qui doivent être compatibles avec les schémas métropolitains.

Crédits déconcentrés de la métropole aux territoires M €			
	EST	Budgets annexes	Total
CT1 Marseille-Provence	321,7	542,8	864,5
CT2 Pays d'Aix	193,5	128	321,5
CT 3 Pays Salonais	6	57,59	63,59
CT 4 Pays d'Aubagne et de l'étoile	30	5,13	35,13
CT 5 Istres Ouest Provence	45,9	64,73	110,63
CT6 Pays de Martigues	18,1	27,95	46,05
Total	615,2	826,2	1441,4

Si on ramène ces données au nombre d'habitants, on peut constater de forts déséquilibres d'un territoire à un autre

- Territoire de Marseille-Provence ; 826 €
- Territoire du pays d'Aix : 841 €
- Territoire du pays Salonais : 451 €
- Territoire du pays d'Aubagne et de l'étoile : 339 €
- Territoire Istres- Ouest-Provence : 125 €
- Territoire du pays de Martigues : 653 €

Ces données traduisent d'une part les compétences transférées des communes aux EPCI avant la création de la métropole et d'autre part leurs opérations en cours

Cette situation n'est ni définitive, ni figée. Il est probable que certaines des compétences métropolitaines soient rendues aux communes dans la gestion de la proximité. D'ores et déjà la compétence voirie de la métropole a été reculée en 2020. La compétence GEMAPI (gestion des milieux aquatiques et prévention des inondations), transférée en 2018, n'est pas exercée directement par la métropole dans l'attente d'une nouvelle réglementation.

5-Un endettement croissant

L'encours de la dette de la métropole est estimé au 1er janvier 2019 à 2,7 milliards d'€ : 1,8 au titre du budget principal et 900 M d'€ au titre des budgets annexes. Les transports en représentent plus de la moitié. Les nouvelles compétences transférées au 1 janvier 2018 ont augmenté la dette de 115 M d'€ dont 30,8 M d'€ sur le budget principal. 75% de la dette contractée est à taux fixe et 25% à taux variable. Certains emprunts sont potentiellement toxiques (Aubagne, Marseille). Le remboursement des emprunts en capital, 133 M €, pèse lourd. L'emprunt d'équilibre pour 2019 a été estimé à 366 M €.

Dettes du budget principal	BP 2017	BP 2018	BP 2019
Dépenses d'équipement	477	420	570
Emprunt d'équilibre prévisionnel	327	298	366
Encours de la dette	1 522	1 613	1 768
Annuités en capital	108	120	133
Intérêts de la dette	40	37	42

La capacité de désendettement de la métropole augmente régulièrement : 11,02 ans en 2017, 11,98 ans en 2018 et 12,19 ans en 2019. Elle se détériore avec la progression de l'encours de la dette et la réduction de l'épargne brute.

Même si la notation financière de la métropole assurée par l'agence Fitch Ratings est plutôt favorable (notée A + perspective stable), cette appréciation des financeurs pourrait être revue avec la dégradation de la capacité de désendettement.

6-Un intérêt communautaire non défini

1- La définition de l'intérêt métropolitain

L'intérêt communautaire permet de distinguer dans chaque domaine de compétences concernées celles dont l'exercice relève de la métropole et celles dont l'exercice reste aux communes. Il se définit généralement par un ratio objectif qui détermine le niveau d'intégration d'un établissement public de coopération intercommunal.

La logique voudrait que les équipements d'intérêt métropolitains soient ceux qui concernent tous les habitants de la métropole. Ce n'est pas le cas ici où cet intérêt se ramène à une simple liste établie en fonction de ceux qui étaient intercommunaux au moment de la constitution de la métropole. Certains EPCI géraient ainsi beaucoup plus d'équipements que d'autres, sans aucune cohérence entre eux. Dès lors certains équipements d'intérêt local sont devenus métropolitains, uniquement par ce que leur gestion était intercommunale (cf. « Pour aller plus loin » 7).

L'intérêt communautaire devait être défini avant le 1^{er} janvier 2018 pour les équipements culturels, socio-culturels, socio-éducatifs et sportifs d'intérêt métropolitain, les opérations d'aménagement d'intérêt métropolitain, et les cimetières et sites crématoires d'intérêt métropolitain. Au 1^{er} janvier 2016, les communes, hors Marseille, ont transféré à la métropole 62 équipements culturels, socio-culturels, socio-éducatifs et sportifs, avec délégation de compétences aux conseils de territoire concernés. L'intégration étant forte dans l'EPCI Ouest-Provence, la plupart des équipements transférés sont ceux de ces communes. L'intégration étant faible dans les autres EPCI, les équipements, quelle que soit leur importance, qui relevaient de compétences communales n'ont pas été retenus d'intérêt métropolitain, sauf ceux qui étaient intercommunaux.

Dès lors qu'un équipement est déclaré d'intérêt métropolitain, cette qualification entraîne :

- La substitution de la métropole à la commune dans les actes, délibérations et contrats y afférant,
- Le transfert en pleine propriété des biens meubles et immeubles,
- Le transfert des personnels et de moyens affectés à leur bon fonctionnement,
- La valorisation financière des transferts via une évaluation des charges transférées.

La communauté d'agglomération du pays d'Aix a voté le 31 décembre 2015 la réalisation d'un équipement culturel et sportif, l'ARENA (8000 places debout et 6 000 places assises). Cet investissement de 80 millions d'€ a été transféré à la métropole tandis que d'autres équipements du pays d'Aix, à l'évidence d'intérêt métropolitain, car fréquentés par tous les habitants de la métropole, ont été rétrocédés par le pays d'Aix à la ville d'Aix (Grand théâtre de Provence, Conservatoire de musique, Musée Granet, Pavillon noir...)

2- Les cimetières

La création, la gestion et l'extension de certains cimetières et sites cinéraires étaient intercommunaux avant 2016 : les deux cimetières intercommunaux situés à Ensues-la-Redonne et à Ceyreste, les deux de la Ciotat (maîtrise d'ouvrage pour la construction d'un cimetière) et celui de Gémenos (extension) soit 5 sites sont concernés par la définition de l'intérêt métropolitain. Mais, par délibération du 14 décembre 2017, le conseil de la métropole a décidé de ne déclarer, compte tenu de la nature de ces équipements de proximité aucun cimetière d'intérêt métropolitain. La gestion des 5 cimetières concernés a été rendue aux communes.

3- Les opérations d'aménagement

Le conseil métropolitain a approuvé les critères suivants pour caractériser l'intérêt métropolitain d'une opération d'aménagement :

- Opérations dont le périmètre de développement concerne plusieurs communes,
- Le caractère structurant de l'opération,
- Une surface de plancher significative,
- Le caractère innovant ou expérimental de l'opération,
- Les opérations liées à la valorisation du patrimoine naturel et paysager.

Sur la base de ces critères deux opérations d'aménagement ont été reconnues d'intérêt métropolitain : « Cœur de ville Lançon-de-Provence » et « Quartier du Pôle d'échanges multimodal des Pennes-Mirabeau ». La délibération du 18 mai 2018 précise que « la métropole, en étroite collaboration avec les communes concernées, engagera des études et

démarches nécessaires visant à mettre en place des outils opérationnels adéquats permettant la mise en œuvre d'opérations d'aménagements métropolitaines ». Quel que soit leur intérêt local, et par rapport aux autres opérations métropolitaines, il est évident que ces projets ne sont pas d'intérêt métropolitain.

4- Les équipements non reconnus comme d'intérêt communautaire

La ville de Marseille, lors du conseil municipal du 26 mai 2017, a voté le transfert de plusieurs nouveaux équipements à la métropole :

- Les équipements dont le rayonnement et la fréquentation sont de niveau métropolitain : Opéra de Marseille, Ecole supérieure d'art et de design Marseille-Méditerranée, Conservatoire national à rayonnement régional, Stade Orange Vélodrome, Palais omnisports Marseille Grand Est et Palais des sports.
- De nouveaux équipements culturels : Bibliothèques de l'Alcazar, de Bonneveine, du Merlan, des Cinq Avenues, de la Grognerie, de St André, du Panier et de Castellane.
- Les piscines Louis-Armand, Bombardière, Vallier, Bonneveine, Desautel, Pont de Vivaux, Frais Vallon, Saint-Charles, Saint Joseph, la Martine, la Castellane, Pointe Rouge, René Magnac, la Granière et Busserine.

Certaines communes ont fait de même. La conférence des maires de la métropole s'est opposée à ces nouveaux transferts qui posent des problèmes de gestion de leur personnel attaché, de leurs biens et immeubles. Le conseil métropolitain du 17 décembre 2017 a suivi l'avis consultatif de la conférence des maires et a arrêté la liste définitive des équipements transférés. Aucun équipement marseillais n'y figure.

Les transferts d'équipements sont donc gelés. Certains d'entre eux pourraient même revenir au niveau communal, comme c'est déjà le cas pour les cimetières. Les contraintes financières de la métropole et les besoins en investissement pour les transports et le développement économique incitent le Conseil Métropolitain à ne plus élargir ces équipements pour des raisons financières.

On notera le caractère incompréhensible de la situation. De petits équipements locaux, qui ne sont pas à l'évidence de nature métropolitaine, ont été transférés à la métropole alors que ceux qui le sont à l'évidence ne l'ont pas été.

L'étendue des compétences de la métropole au 1^{er} janvier 2018 impliquerait d'importants transferts de propriété et de personnel qu'en l'état actuel, la métropole ne peut assumer, compte tenu notamment de son endettement. La majorité des conseillers métropolitains, des maires et des experts estime que la Métropole doit se recentrer sur ses missions de base en matière économique, de transport et d'environnement en laissant aux communes la gestion des équipements de proximité. Le débat est ouvert et la situation actuelle probablement transitoire.

Titre II : Réalisations

Chapitre 4 : Les schémas métropolitains votés

Jusqu'en 2020, la métropole a la compétence exclusive de l'élaboration des grands schémas d'ensemble. Les actions conduites par les 6 territoires doivent être compatibles avec eux. A ce jour, quatre ont été votés. Tous les autres sont en cours de préparation.

Schémas d'ensemble de compétence métropolitaine	Conseiller métropolitain en charge	Echéance prévisionnelle
Schéma d'ensemble relatif à la politique de développement économique et à l'organisation des espaces économiques et des opérations métropolitaines	Martine Vassal	Agenda de développement économique Adopté 30 Mars 2017
Schéma directeur des dispositifs contractuels de développement local et d'insertion économique et sociale	Martial Alvarez	2020
Programme de soutien et d'aide aux établissements d'enseignement supérieur et aux programmes de recherche	Frédéric Collart	
Projet alimentaire territorial	Christian Burle	2020
SCOT, schémas de secteur PLUi	Henri Pons	2025
Opérations d'aménagement, constitution de réserves foncières	Henri Pons Georges Cristiani	
Organisation de la mobilité Schéma de la mobilité	Jean-Pierre Serrus, puis Roland Blum	Agenda de la mobilité Adopté 15 Décembre 2016
Plan de déplacements urbains	Roland Blum	
Schéma d'ensemble de la voirie	Roland Blum	Transfert reporté par l'Etat en 2020
Schéma des infrastructures de charge nécessaires à l'usage des véhicules électriques ou hybrides rechargeables	Béatrice Aliphath	
Programme local de l'habitat	Arlette Fructus	
Approbation des plans locaux d'urbanisme intercommunaux	Arlette Fructus	
Schéma d'ensemble de la politique de l'habitat, du logement et des actions de réhabilitation et de résorption de l'habitat insalubre	Arlette Fructus	
Politique de la ville- Schéma d'ensemble des dispositifs contractuels, de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale	Arlette Fructus	
Contrat de ville métropolitain	Arlette Fructus	

Schéma d'ensemble d'assainissement et d'eau pluviale	Roland Giberti	
Marché d'intérêt national	Christian Burle	
Schéma d'ensemble de la gestion des déchets des ménages et déchets assimilés	Roland Mouren	
Plan climat-air-énergie	Alexandre Gallèse	2020
Livre bleu métropolitain	Patrick Boré	Adopté 10 juillet 2018
Concession de la distribution publique d'électricité et de gaz	Béatrice Aliphath	
Schéma d'ensemble des réseaux de chaleur et de froid urbain	Béatrice Aliphath	
Projet métropolitain	Michel Roux	Adopté 28 Juin 2018

Les quatre documents votés sont de qualité. Leur mise en œuvre effective se heurte toutefois à deux types de difficultés. La première est financière. Le budget de la métropole ne lui permet pas de dégager les investissements nécessaires pour mettre en œuvre l'agenda de la mobilité ni celui du développement économique. La seconde est politique. Le projet métropolitain n'aurait un sens que si les élus le partageaient. Nous sommes loin du compte, même si les conseillers métropolitains l'ont voté à l'unanimité.

1-Un agenda de la mobilité à la recherche de 11 milliards d'€

Voté à l'unanimité le 15 décembre 2016, l'Agenda de la mobilité (cf. « Pour aller plus loin » 8) est le premier acte concret et visible fondateur de la métropole. Son objectif est, d'ici 2025, de doubler l'usage de la voiture et d'augmenter de 50% celui des transports locaux. L'agenda prévoit de densifier le réseau de transports collectifs en site propre sur 200 kms. Son coût est évalué à 11 milliards d'€ d'investissement dont 3,4 milliards d'ici 2025.

Objectifs de la Métropole Mobilité

-S'ici 15 ans, doubler l'usage des transports en commun d'échelle métropolitaine et augmenter de 50% celui des transports locaux
 -Réaliser en 15 ans un investissement métropolitain égal à celui consenti par l'ensemble des collectivités du territoire au cours des 50 dernières années
 Permettre à 9 métropolitains sur 10 d'être à moins de 10 minutes d'un accès au réseau de lignes à haut niveau de service d'ici 2025

La mission Théry s'était déjà penchée sur les problèmes de la mobilité. Un livre blanc a été publié en décembre 2014¹⁶. Il évaluait à 6,5 millions de déplacements quotidiens dont 650 000 de plus de 7 kms au niveau métropolitain. Ces déplacements ont augmenté de 50% entre 1997 et 2009. Réalisés à 70% pour aller au travail ou à l'université, ils représentent les deux tiers de la pollution.

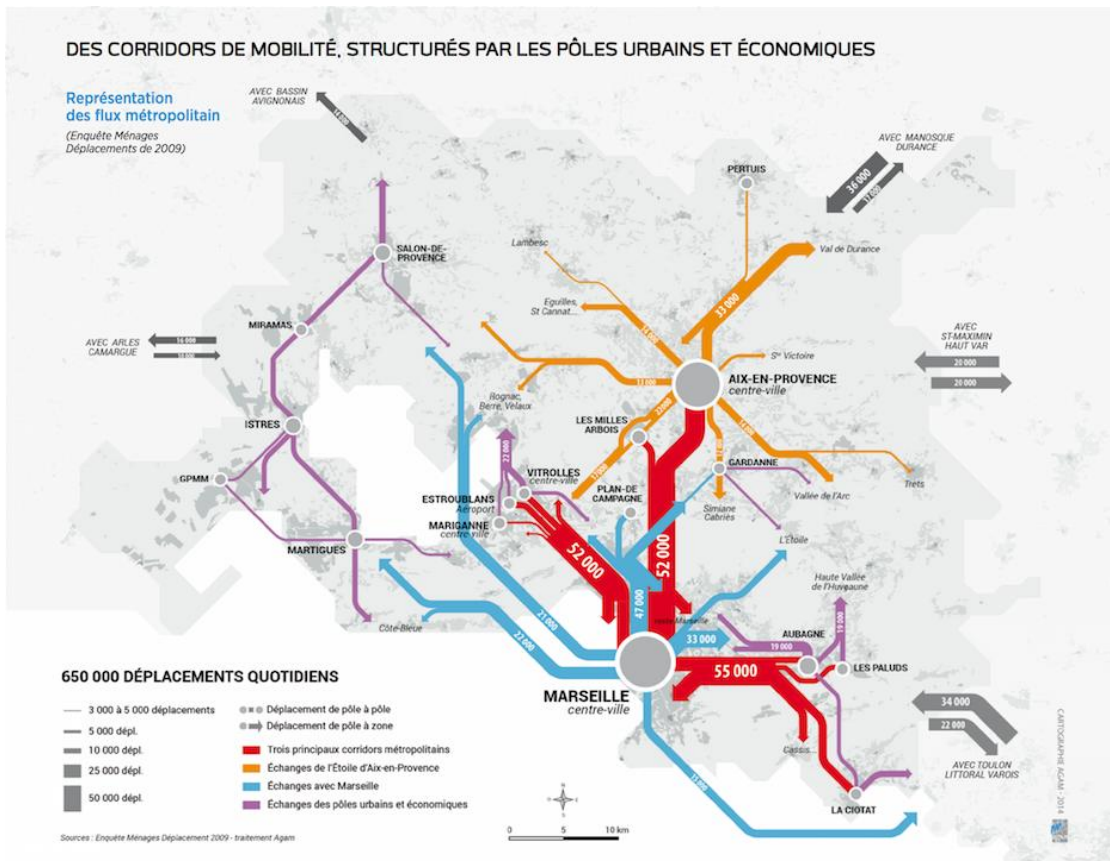
Les obstacles à la mobilité sur la métropole la plus vaste de France après celle de Paris sont récurrents et fréquemment dénoncés. L'offre de transport collectif est très insuffisante. Les

¹⁶ Mobilités, Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence, Décembre 2014

huit autorités organisatrices de transport, antérieures à la métropole, n'étaient pas coordonnées entre elles, de même que les tarifs retenus. Les fréquences ne sont pas suffisantes. Dès lors, le territoire est otage de la voiture, utilisée pour la plupart des 6,5 millions de déplacements quotidiens. La concentration des activités économiques et la diffusion de l'habitat entraînent des déplacements domicile-travail toujours plus nombreux. Les conséquences de cette situation sont extrêmement négatives à tous les points de vue. Le réseau routier est saturé. L'offre ferroviaire est inadaptée, les distances de déplacements sont augmentées, la qualité de vie se dégrade. L'éloignement écarte de l'emploi les personnes non motorisées. Le coût d'usage de la voiture (250 €/ mois pour un salarié moyen) augmente. Plus de 200 000 personnes sont exposées à un excès de particules fines.

L'objectif du futur système de mobilité est de proposer une alternative à l'usage de la voiture via les transports en commun en améliorant leur fonctionnement : fréquence et régularité des passages, rapidité des parcours, tarifs attractifs, confort, information claire, transition fluide d'un mode de transport à un autre... On parle alors d'interopérabilité et d'intermodalité. Le choix de la métropole est routier et non ferroviaire.

L'effort financier nécessaire à la mise en œuvre de l'agenda de la mobilité, « le plus important effort d'investissement depuis cinquante ans » est incompatible avec les ressources de la métropole. L'Etat n'a pas répondu à ce jour aux demandes réitérées de contribution financière formulée par le conseil métropolitain. Ce plan de mobilité n'est pas réalisable. Les rares crédits disponibles sont affectés par les territoires à des opérations qui ne sont pas de niveau métropolitain. Le dossier est bloqué parce que chaque territoire fait financer par la métropole des opérations d'intérêt local. C'est sans doute pourquoi l'Etat reste muet. Il n'a pas confiance dans la métropole qu'il a créée.



Plan de déplacements urbains

LE RÉSEAU EXPRESS MÉTROPOLITAIN EN 2030



2-Un agenda du développement économique des potentialités

L'agenda du développement économique (cf. « Pour aller plus loin » 9) a été voté à l'unanimité le 30 mars 2017. Il entend transformer de réelles opportunités en réalités vécues. Il met l'accent sur l'attractivité.

L'agenda du développement économique part d'un diagnostic d'une situation en demi-teinte. Malgré les atouts d'un vaste territoire, les filières d'excellence qui l'animent, le potentiel d'innovation et de recherche dont il dispose, les créations d'emplois ne sont pas au rendez-vous. Le chômage augmente et l'attractivité décline. Le taux d'emploi est inférieur à celui des autres métropoles, le taux d'activité est plus faible et le chômage plus important. Ce paradoxe signifie que les six filières d'excellence n'entraînent pas le développement économique de toute la métropole. Socialement, la métropole est fragile, fortement inégalitaire, confrontée au vieillissement de sa population et aux difficultés de sa jeunesse. Dès lors, l'agenda du développement économique parle davantage de potentialités que de réalités. Certes le tourisme contribue à une attractivité saisonnière. Mais le solde migratoire, sur la période 2010-2015, est particulièrement faible. Il est même négatif à Marseille. Le déficit en emplois stratégiques, par rapport aux autres métropoles, même s'il est en réduction, demeure important. Ni sa position géographique exceptionnelle entre Europe et Méditerranée, ni la qualité des infrastructures clés, ni l'ouverture à l'international ne permettent de parler de « gisements d'emplois ».

Le potentiel d'enseignement et de recherche est exceptionnel. Aix-Marseille-Université, avec ses 75 000 étudiants, est la plus grande université de France. Les pôles académiques de la recherche sont de niveau mondial. Le processus d'innovation se développe avec le numérique et la création continue de "start-up" dans tous les domaines : santé, services aux entreprises et aux particuliers, loisirs, tourisme. Pourtant, ces réalités ne se retrouvent pas dans la dynamique locale. La recherche est en quelque sorte hors sol. Elle se déploie au niveau mondial mais pas local. Les innovations technologiques ne créent que peu d'emplois.

Le foncier disponible est rare. Les besoins sont évalués à 1 450 hectares sur quinze ans, alors que seulement 161 hectares sont « commercialisables ». Les infrastructures de communication, la péri-urbanisation, les grandes surfaces commerciales sont fortement consommatrices de foncier, au détriment de l'agriculture et de la nature. Les cœurs de ville sont en déclin partout.

Atouts	Faiblesses	Enjeux
Un tissu productif diversifié	Une métropole peu attractive	La création d'emplois sur le territoire métropolitain
Une économie présente dynamique	Une métropole fragile socialement	Le renforcement de l'attractivité du territoire
Un territoire d'entrepreneurs	Un niveau de formation à améliorer	Le développement de l'entrepreneuriat innovant
Un réseau d'infrastructures de premier plan	Des infrastructures saturées	La reconquête du foncier à vocation économique
Un climat et un patrimoine historique exceptionnels	Une offre foncière déficitaire	Valoriser les ressources du patrimoine
Un milieu économique performant et un réseau associatif développé	De fortes disparités socio-économiques. Une maîtrise de l'aménagement commercial insuffisante	Relever les défis du chômage, de la pauvreté et des disparités socio-économiques

Zones de concentration de l'emploi salarié (public et privé) au sein de la métropole Aix-Marseille Provence au 1^{er} janvier 2011



Si ce document est intéressant, la réalité est moins favorable. Les 60 M € annuels consacrés par la métropole au développement économique ne sont pas à la hauteur des enjeux. Malgré le taux de chômage et la faible qualification des demandeurs d'emploi, l'agenda du développement économique ne retient pas l'économie sociale et solidaire comme un moyen de remettre en emploi la partie des actifs qui en est le plus éloignée. La métropole ne met en place aucun outil particulier. On ne trouve pas dans le budget une ligne spécifique qui permettrait de suivre l'avancement de cet engagement qui reste au niveau des grands principes retenus.

3- Un Projet métropolitain relu par la communication

Le Projet métropolitain (cf. « Pour aller plus loin »¹⁰) est le cadre de cohérence de l'articulation des politiques conduites par la métropole dans une vision prospective de son avenir. Il fixe un cap, définit une ambition, retient des engagements. Cet exercice, qui ne peut pas être délégué aux conseils de territoire, constitue le document de référence de l'ensemble des mesures prises par le conseil métropolitain pour « une métropole à vivre ». Nourri par un très grand nombre de travaux et la mobilisation des agences d'urbanisme, de The Camp, et des services de la métropole, ce document a été réalisé par la direction générale adjointe « projet métropolitain et conseil de Développement » et voté à l'unanimité par le conseil métropolitain le 28 juin 2018.

La qualité du texte contraste sévèrement avec le comportement des élus, souvent contradictoire avec les engagements pris. Au-delà de la présentation matérielle et d'un vocabulaire complexe d'un texte surchargé de photos et trop coloré pour être lisible, le projet métropolitain est un document intéressant qui retient 12 engagements et se place dans une perspective à long terme : 2040. Il décline, pour chaque engagement, les actions déjà engagées à amplifier. Mais les « leviers pour agir » ne sont généralement pas ceux du conseil métropolitain. Ils renvoient à de nombreuses initiatives portées depuis longtemps et

antérieures à la création de la métropole dont l'ambition est de les fédérer à l'échelle d'Aix-Marseille-Provence.

On ne retrouve pas ces engagements dans le budget 2019, ce qui pose la question de l'articulation des engagements de la métropole avec ses capacités financières. Il serait souhaitable d'adopter une présentation budgétaire qui permette de repérer les dépenses retenues en fonction des engagements votés.

On ne retrouve pas non plus dans ce projet les apports des trois équipes internationales de renom qui avaient en 2016, proposé une vision à long terme de ce territoire complexe ainsi que des projets concrets et originaux ayant valeur d'exemple¹⁷. Le projet métropolitain est peu territorialisé et comporte peu de cartes. A part la référence aux deux agendas votés, le projet métropolitain est hors sol par rapport au fonctionnement effectif de la métropole.

On peut regretter que les citoyens n'aient pas été associés à sa préparation. Le projet a été réalisé en interne avec le concours d'experts. Si le conseil de développement a joué un rôle moteur dans la « fabrique du projet », sa composition même, très institutionnelle, a écarté de cette réflexion tous les citoyens d'un territoire sur un projet qui aurait dû être le leur.

Ces beaux engagements sont bien loin de la réalité. La contradiction est évidente entre les objectifs proclamés et la réalité des politiques métropolitaines qui ne font pas référence au projet métropolitain « ambitions 2040 ». La communication est passée par là. A titre d'exemple, le tableau suivant traduit en langage simple le vocabulaire des communicants.

Engagements (texte du projet)	Contenu
1-Offrons de vraies alternatives à la voiture en solo	1-Faciliter les déplacements en transports collectifs
2-Faisons bâtir les cœurs de nos villes et de nos villages	2-Requalifier les centres ville
3-Entrons dans l'ère de l'après-carbone pour changer d'air	3-Conduire la transition écologique
4-Amplifions les capacités de nos hubs	4-Augmenter les flux de transports à l'international
5-Gagnons la bataille de l'emploi par nos filières de croissance	5-Faire des filières d'excellence des moteurs de l'emploi.
9-Impliquons les citoyens pour coconstruire la métropole de demain	9-Mobiliser la société civile
10-Faisons de l'agriculture et des paysages le territoire d'une nouvelle prospérité	10-Valoriser l'agriculture et préserver les espaces naturels
11-Portons un projet littoral ambitieux sur nos 255 kms de côtes	11-Porter un projet pour le littoral
12-Faisons vibrer le monde par la culture et le sport méditerranéen	12-Développer la culture et le sport

Réuni en plénière le 24 mai 2018, le conseil de développement de la métropole a souligné les « impatiences » et les « exigences » de la société civile pour une métropole apaisée et porteuse d'avenir. En invitant les élus à emprunter le chemin de la civilité, de l'unité et du dialogue, le conseil de développement n'a pas mâché ses mots sur les conséquences de la

¹⁷ Devillers et associés (Métropole Monde, métropole de proximité), de LIN Architecture et Urbanisme (Métropole capital de paysages) et celle de l'équipe Seura (Pour une métropole encore plus spectaculaire).

division et du repli sur soi. Le conseil se veut fédérateur de toutes les forces de la métropole au service du projet commun. Il a pris nettement position pour une « métropole financièrement efficiente en demandant de réduire le montant des attributions de compensation attribuées aux anciens EPCI et de prioriser les grands projets métropolitains. Il s'est aussi prononcé pour réunir la métropole et le département dans une seule unité. Se reconnaissant dans quatre principes fondamentaux pour une métropole écologique participative, attractive et inclusive, il propose dix grandes priorités pour le projet métropolitain.

- 1-Une métropole économiquement intelligente et attractive
- 2-Le réseau de transport du quotidien
- 3-La grande accessibilité d'une métropole connectée au monde
- 4-Réinventer les modèles d'aménagement urbain
- 5-Une métropole plus égalitaire et inclusive
- 6-Les espaces naturels et agricoles de la métropole, des écrans à préserver
- 7-La transition énergétique comme levier de transformation
- 8-L'étang de Berre, déclinaison majeure pour le projet métropolitain
- 9-La culture comme vecteur économique, de qualité de vie, de rayonnement et de solidarité
- 10-Initier une démarche de participation citoyenne.

Rien n'indique que ces propositions aient été étudiées par le Conseil Métropolitain.

4-Le fonds de solidarité de l'habitat

Transféré par le Département le 1er janvier 2017, le règlement du fonds de solidarité pour le logement a été adopté le 14 décembre 2017 par le conseil métropolitain. Le fonds de solidarité pour le logement concerne les ménages qui rencontrent des difficultés dans le domaine du logement. Est ainsi inscrit au FSL que « toute personne ou famille éprouvant des difficultés particulières, en raison notamment de l'inadaptation de ses ressources ou de ses conditions d'existence, a droit à une aide de la collectivité pour accéder à un logement décent et indépendant ou s'y maintenir et pour disposer de la fourniture d'énergie et d'eau ». Le FSL peut accorder des aides financières sous forme de prêts ou de subventions pour l'accès ou le maintien dans un logement, pour les impayés d'électricité, de gaz et d'eau, accorder une garantie de paiement de loyers pour l'accès à un logement.

5-Le fonds d'aide aux jeunes

Le fonds d'aide aux jeunes s'inscrit dans le cadre de la lutte contre les exclusions des jeunes de 18 à 25 ans sous conditions de ressources en favorisant leur implication dans une démarche d'insertion sociale et professionnelle. Il a été transféré du Département à la Métropole le 1er janvier 2017.

Il peut prendre en charge des dépenses liées aux frais de concours et d'examens, aux dépenses de logement, de santé, de transport pour les étudiants, aux contrats d'insertion pour les jeunes les plus en difficulté, à la prise en charge de formations diplômantes ou pas. Il peut aussi prendre en charge des besoins alimentaires essentiels, des leçons de conduite, des frais de transports et d'optique et dentaires. Les modalités de fonctionnement de ce fond, qui bénéficie à 2 400 jeunes par an, sont revisitées pour devenir plus efficace. En 2018, 666 000 € ont été affectés aux 1873 dossiers acceptés sur 2 314 instruits.

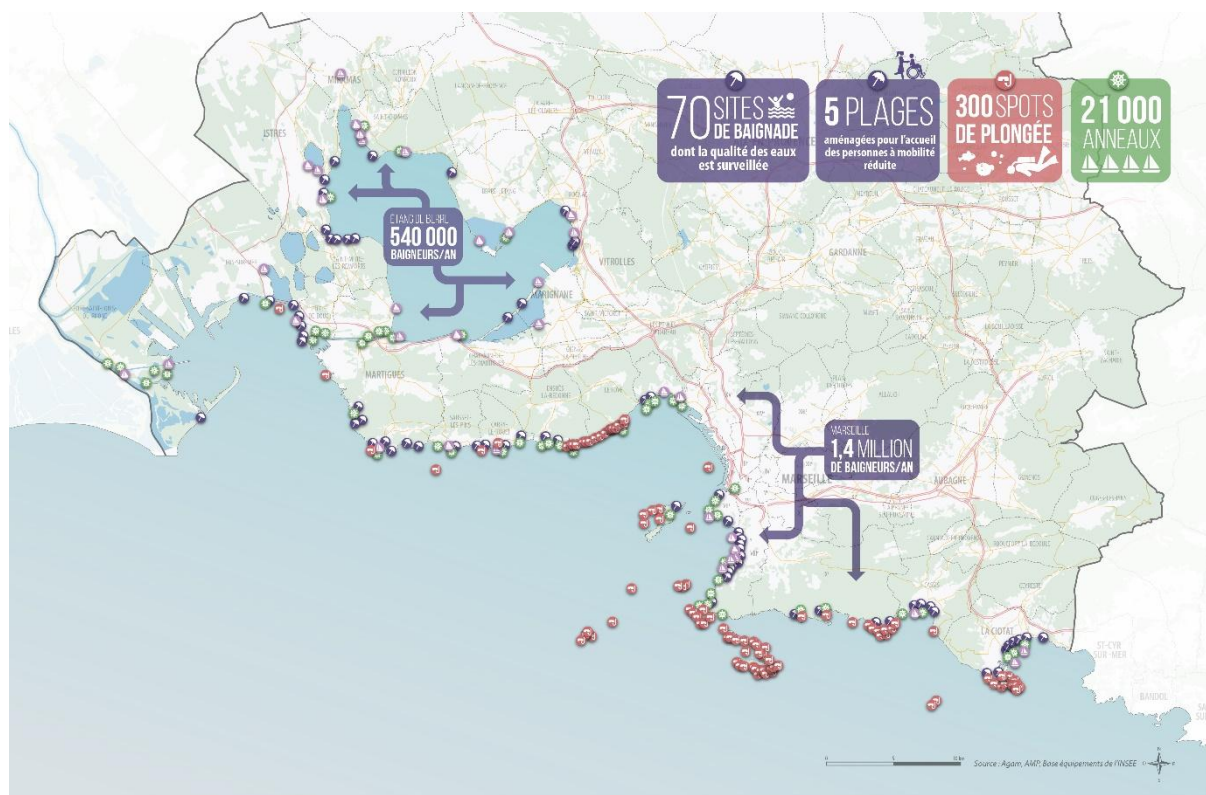
6-Le livre bleu métropolitain (cf. « Pour aller plus loin » 11)

La métropole s'est engagée dans une démarche spécifique pour préserver et valoriser sa zone littorale, 20 communes et 255 kms de littoral répartis entre le front de mer et les contours de l'étang de Berre qui accueille 61 ports de pêche et plus de 70 sites de baignade. Le livre bleu de la métropole a été adopté le 10 juillet 2018. Il définit les grandes orientations de la stratégie littorale et maritime de la métropole sur la période 2018-2022.

Fruit d'une large concertation, le livre bleu comprend deux parties : un état des lieux (tome 1) et 100 actions articulées autour de 3 enjeux (tome 2).

- Développer et aménager pour améliorer la qualité et l'accessibilité du littoral, la capacité d'accueil dans les ports de plaisance ; et explorer les ressources énergétiques de la mer, repérer et développer les filières professionnelles de la mer. Des actions sont prévues en matière de tourisme balnéaire (cf. « Pour aller plus loin » 11).
- Protéger les milieux et sécuriser en luttant contre les pollutions et les nuisances qui dégradent la qualité de l'espace littoral. Cette dimension sera intégrée au futur schéma de cohérence territoriale de la métropole. La protection de milieux représente 80% du coût total du programme.
- Gérer et entretenir pour améliorer les services, développer un réseau d'experts, engager des actions de communication et de valorisation.

Ce plan n'a pas été préparé par le service environnement de la métropole. Cette dimension est dispersée dans tous les services. Il n'a pas, à ce jour, été suivi de réalisations concrètes.



Chapitre 5 : Les schémas métropolitains en préparation

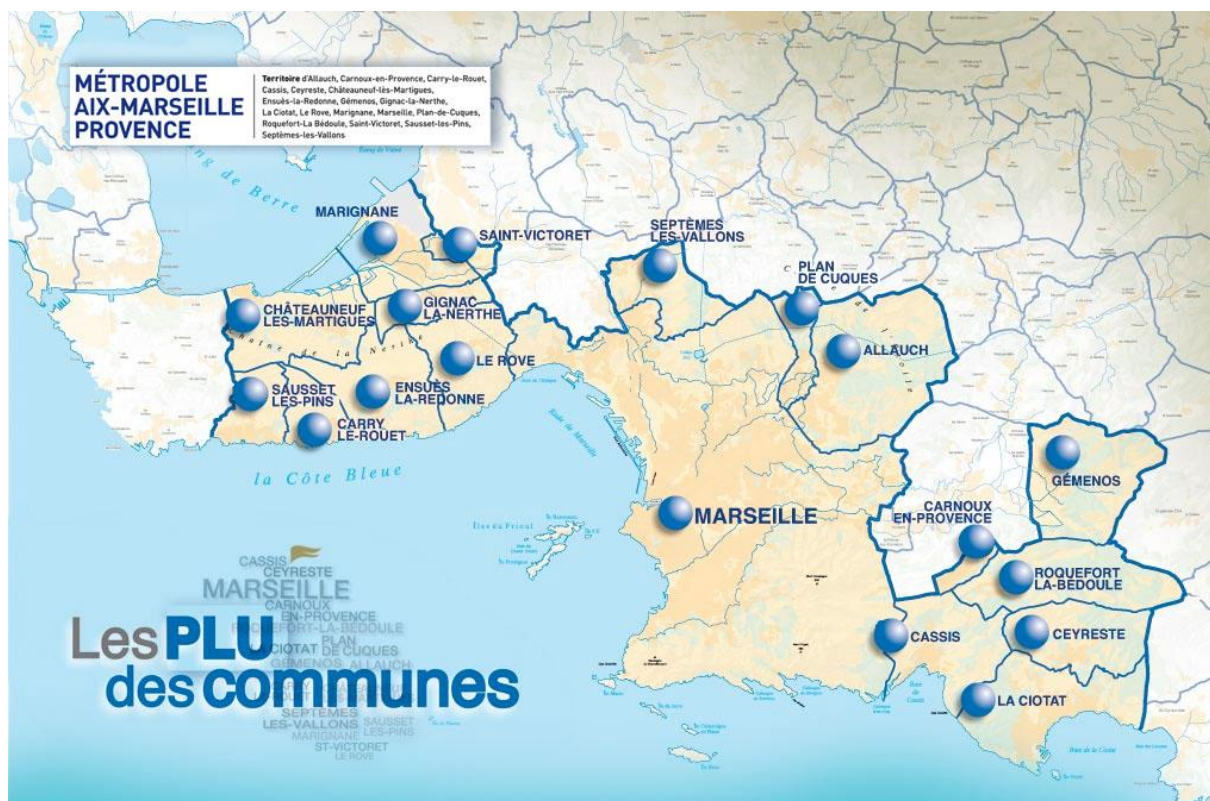
La métropole est en chantier. De nombreux schémas d'ensemble sont en préparation. Le paradoxe de la situation est que les mesures prises par les territoires doivent être compatibles avec des engagements qui ne sont pas encore formalisés. Quatre dimensions sont particulièrement importantes : l'urbanisme, l'habitat, la cohésion sociale et l'environnement.

1- Les documents de planification urbaine

Les principaux documents de planification urbaine sont les plans d'urbanisme et le Schéma de Cohérence métropolitain. Depuis le 1er janvier 2018, la métropole est compétente en matière de gestion des documents d'urbanisme. Mais leur élaboration se fait à l'échelon des territoires avec l'accord des communes.

1- Vers un Plan local d'urbanisme métropolitain

La loi confie la préparation des plans locaux d'urbanisme aux territoires. Adoptés par le conseil métropolitain, ces PLU intercommunaux devront être compatibles avec le futur SCOT métropolitain. Seul le territoire de Marseille-Provence s'est engagé dans une démarche complexe qui va substituer aux 13 plans communaux et aux 5 plans d'occupation des sols en vigueur un document unique de planification.



Le conseil de territoire Marseille-Provence a adopté le projet de PLUI le 28 juin 2018. Engagée dès 2016, cette démarche arrive à son terme. L'enquête publique s'est terminée le 5 mars 2019. Plus de 5 000 contributions ont été déposées dont 60% pour la seule ville de Marseille.

Le PLU fixe les grandes orientations et les priorités en matière d'aménagement du territoire. Il détermine où l'on pourra construire, avec quelle densité de logements, de commerces et

d'industries, la place de zones naturelles et de espaces agricoles pour les 15 ans qui viennent. Il arrête des orientations d'aménagement et de programmation pour tenir compte, au cas par cas, de futurs projets immobiliers et de leur insertion dans le projet urbain. Cette somme de plus de 10 000 pages simplifie les procédures et améliore leur opérationnalité. Le projet de PLUi restreint à 150 les zonages dans les PLU au lieu des 450 actuelles. La constructibilité est limitée dans les zones à l'écart des réseaux de transport collectif et amplifiée pour les autres. Le projet recense 60 orientations d'aménagement et de programmation dont deux originales : « urbanisme et transport » et « qualité d'aménagement des formes urbaines ». Il impose une taille minimale de logement. Il sanctuarise 700 hectares de plus des 35 000 d'espaces naturels et crée 380 hectares d'espaces agricoles supplémentaires. Il intègre les 450 hectares du centre ancien de Marseille comme nouvelle aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine.



Ce document est déjà critiqué par certaines associations, notamment en ce qui concerne Marseille. L'association « Un centre-ville pour tous » estime que la problématique du logement indigne n'y figure pas et que les mesures destinées à freiner la péri-urbanisation ne sont pas à la hauteur du problème. Le document ne définit pas de servitudes de mixité sociale, ni d'emplacements réservés pour le logement social. Seuls les ensembles de plus de 100 logements (au lieu de 120) doivent inclure une part de logements sociaux, ce qui incite les opérateurs immobiliers à ne pas dépasser ce seuil. Pour atteindre l'objectif de 25% de logements sociaux, il faudrait en produire 6 000 par an, contre 1 500 actuellement en moyenne par an. Les déséquilibres entre les arrondissements à Marseille ne sont pas traités à leur juste mesure. Le projet de PLUi favorise la densification et les constructions en hauteur. Il traduit une volonté d'accompagner le processus de gentrification déjà à l'œuvre dans de nombreux quartiers de Marseille. Le préfet a émis de nombreuses réserves (non prises en compte de la prévention des risques, de la loi littorale, de la protection de l'eau et de l'environnement). L'Agence Régionale de la Santé s'est déclarée défavorable

Parmi les 5 autres territoires de la métropole, seuls ceux du pays d'Aix et du pays d'Aubagne ont engagé le processus.

Le Conseil de développement a retenu¹⁸ de ce plan local d'urbanisme trois orientations :

- Questionner l'existence d'un lien de continuité entre ce premier PLUi et les enjeux stratégiques de la métropole,
- Mettre en garde sur les risques potentiels liés à l'interprétation des données,
- Porter un regard prospectif sur le projet de PLUi.

¹⁸ Avis de décembre 2018

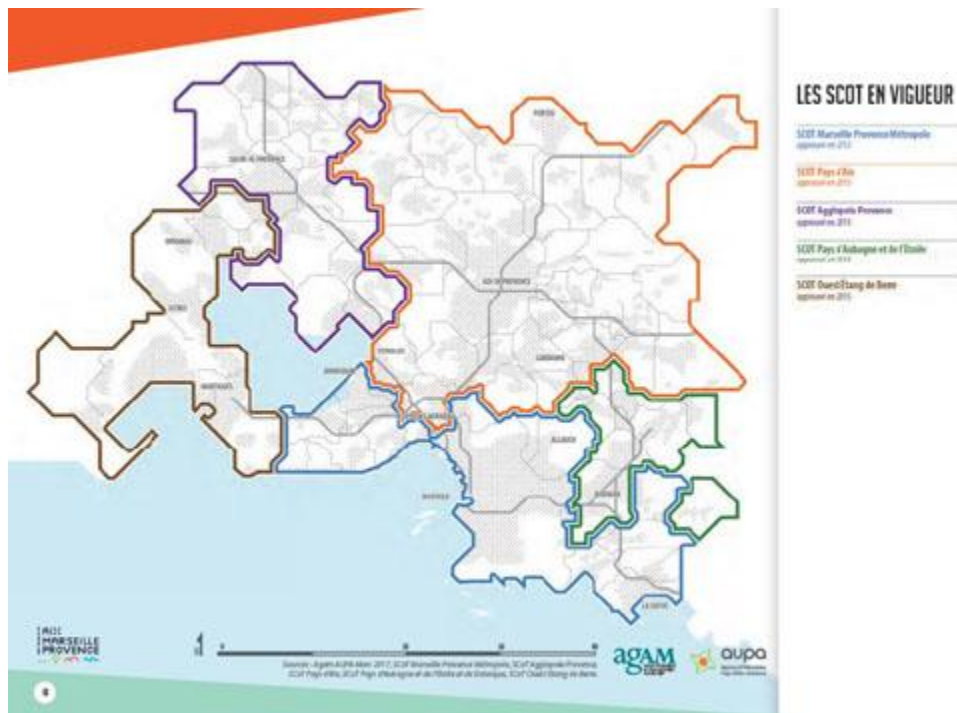
2- Vers une Schéma de cohérence territoriale métropolitain

Le territoire de la métropole est actuellement couvert par 5 SCOT, celui du pays de Martigues étant élargi au territoire d'Ouest-Provence (cf. « Pour aller plus loin » 12). Ces documents céderont leur place à un seul SCOT métropolitain en 2025. Pour être approuvé, le SCOT métropolitain devra être précédé d'un projet d'aménagement et de développement durable et d'un document d'orientation et d'objectifs. Ce SCOT, qui sera soumis à l'enquête publique, dessinera l'avenir du territoire à l'horizon 2040 dans toutes ses dimensions : développement économique et résidentiel, préservation des espaces naturels et agricoles, articulations avec les axes de transport, amélioration du cadre de vie de près de deux millions d'habitants.

Données sur les cinq SCOT approuvés des territoires de la métropole¹⁹

Territoire	Composition Données 2013	Approbation	Habitants	Logements	Emplois
Marseille-Provence	18 communes 1 054 800 h	2012	+ 80 000 d'ici 2030	+ 80 000 d'ici 2030	+ 80 000 d'ici 2030
Pays d'Aix	36 communes 380 000 h	2015	+40 000 d'ici 2035	+ 50 000 d'ici 2035	+ 40 000 d'ici 2035
Pays d'Aubagne	12 communes 107 000 habitants	2013	+ 16 000 d'ici 2030	+ 10 000 d'ici 2030	Pas d'objectif
Pays de Salon	17 communes 140 000 habitants	2013	+ 20 000 d'ici 2022	+ 10 000 d'ici 2022	+ 12 000 d'ici 2022
Ouest Etang de Berre	9 communes 170 000 habitants	2015	+ 22 000 d'ici 2030	+ 17 000 d'ici 2030	Pas d'objectif

¹⁹ Les Echos des SCOT- Analyses et perspectives-AUPA-AGAM - 2017



Elaborés indépendamment les uns des autres sur des horizons spécifiques, ces documents ne peuvent pas être simplement ajoutés entre eux. Ils ouvrent une nouvelle démarche pour aboutir à un seul SCOT métropolitain.

2-Le programme local de l’habitat

L’habitat et le mal logement sont des questions récurrentes, tout particulièrement à Marseille. Chacun s’accorde à reconnaître que la construction de logements sociaux accessibles à tous les marseillais est une urgence²⁰ et que l’offre de logement est insuffisante, notamment de logements très sociaux. Les communes ont été regroupées en 7 classes selon leur profil en termes d’habitat. (cf. «Pour aller plus loin» 13).

Le programme local de l’habitat est un document stratégique de programmation qui inclut l’ensemble de la politique locale de l’habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, requalification du parc dégradé. Obligatoire pour les métropoles le PLH est élaboré à partir d’un diagnostic de la situation existante. Il définit au niveau communal le nombre et le type de logements à réaliser, notamment sociaux, les moyens à mettre en œuvre, l’échéancier des réalisations et les réponses à apporter aux besoins des personnes mal logées. En cours de préparation, il était prévu pour la fin de 2019. Pour intégrer le plan logements indignes décidé après l’effondrement de deux immeubles à Marseille le 5 novembre 2018, sa présentation a été retardée. La méthode de travail a été définie en juillet 2016 avec une large concertation avec tous les acteurs de l’habitat dans la métropole. La tâche, déjà complexe au niveau des communes et de territoires, l’est encore davantage au niveau métropolitain. Entre 2005 et 2015, 13 500 logements neufs ont été autorisés en moyenne sur le territoire métropolitain, un chiffre légèrement plus élevé que l’objectif affiché de 12 000 par les 6 EPCI fusionnés au sein de la métropole.

²⁰ M.A. Carlotti et J.M. Coppola « Le mal-logements à Marseille » 22 juin 2018.

Le premier document provisoire de construction du PLH²¹, au-delà du poids des généralités et des incantations (« Vers une métropole attractive, solidaire, économiquement responsable et innovante »), souligne que l'offre résidentielle est plus dynamique dans les territoires des franges de la métropole où les prix sont moins élevés et le pavillonnaire plus facile. Pour éviter la poursuite de la diminution de la population, la production de logements doit être accélérée. Le cloisonnement du territoire, entre villes et villages, freine les parcours résidentiels. L'offre, tournée vers les familles, répond mal aux besoins des jeunes et n'est pas adaptée à l'accession à la propriété. La pauvreté est intense dans les centres anciens et la diversification de l'habitat trop insuffisante pour répondre aux besoins. Les centres anciens, qui jouent un rôle majeur dans les parcours résidentiels, sont à conforter. A l'horizon 2025, pour répondre aux besoins internes du territoire, il faudrait construire chaque année entre 9 000 et 10 000 logements. L'offre insuffisante de logements sociaux conduit une forte proportion de ménages pauvres à se tourner vers le parc privé : 65% de ces ménages habitent le parc privé contre 35% le parc locatif social. 61 000 logements privés sont considérés comme indignes par les services de l'Etat. Les loyers, dans ce parc locatif sont bien plus élevés que dans le parc social et 8 500 copropriétés sont dégradées. Les objectifs du futur PLH sont de rééquilibrer l'offre de logements pour des parcours résidentiels de proximité et débloquent les parcours résidentiels pour faciliter l'accès au logement.

En l'état actuel, le projet de PLH ne prend pas en compte la relégation dans le logement indigne. Il n'impose pas des ratios de logements sociaux obligatoires et différenciés dans les opérations de construction selon les arrondissements de Marseille. Le seuil retenu de 30% logements sociaux dans les opérations immobilières de plus de 100 logements est bien trop élevé. La plupart des permis de construire sont sous le seuil de 100 logements pour échapper à l'obligation de produire des logements sociaux.

Le drame de la rue d'Aubagne (8 morts, 2 461 personnes délogées et 283 immeubles évacués fin mars 2019) a conduit la présidente de la métropole à organiser dans la précipitation et en deux mois des assises de l'habitat le 26 mars 2019. La fondation abbé Pierre, qui a déposé une plainte contre la Ville, évalue à 40 000 le nombre de logements indignes à Marseille, ce qui représente 100 000 marseillais.

Des décisions urgentes contre l'habitat indigne et dégradé à Marseille ont été prises le 28 novembre. Dans les mesures d'application immédiate : l'expertise d'une centaine d'immeubles frappés d'une déclaration d'arrêté de péril, un droit de retour pour les familles expulsées, un fonds de solidarité en faveur des commerçants et artisans impactés et la proposition d'instaurer un permis de confiscation de biens des marchands de sommeil. 600 millions d'€ seront mobilisés pour construire une stratégie à long terme. Une maison de l'habitat a été créée au 19 rue de la République, une direction spécifique de l'habitat et du logement indigne mise en place, un permis de louer à l'étude. La procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique sera engagée à titre expérimental. L'Etat pour sa part a débloqué une enveloppe de 240 millions d'euros.

Au niveau métropolitain, un appel a été lancé pour que les maires se réunissent pour repérer les poches de pauvreté et les habitations insalubres. L'opérateur Soliha sera chargé de l'intermédiation locative dans le plan de relogements des personnes sinistrées.

²¹ Programme local de l'habitat - Eléments d'enjeux, 13 -11-2017

Les assises citoyennes de l'habitat ont arrêté de nouvelles actions pour lutter contre l'habitat indigne qui pourraient être financées par les 25 millions d'euros spécialement engagés par la métropole :

- Créer une école de la deuxième chance pour la rénovation de l'habitat,
- Créer des immeubles à zéro charge,
- Réduire le temps de relogements provisoire durant les travaux,
- Augmenter les contrôles techniques des logements,
- Sanctionner davantage les propriétaires peu scrupuleux,
- Accroître le dialogue entre propriétaires et locataires.

Ces promesses ne font pas un programme d'action. Le mouvement « réinventer la gauche²² » retient 5 objectifs qui pourraient servir de guide à une nouvelle ambition :

- Reconnaître et affirmer le droit à la parole et au partage de pouvoir de décision des habitants sur le projet les concernant,
- Reconnaître à chacun le libre choix de son lieu d'habitat et permettre l'effectivité de ce droit,
- Mettre fin à la relégation sous toutes ses formes en rendant chaque partie du territoire accessible en transport collectif,
- Offrir à chaque habitant des services de proximité de qualité aisément accessibles,
- Soumettre les élus municipaux à une totale indépendance vis-à-vis des acteurs dans l'acte de bâtir.

3-La convention pour la construction de logements sociaux

Bien avant que le PLH de la métropole soit approuvé, la question du logement social a fait l'objet des travaux de la conférence intercommunale pour le logement. Cette question avait été déjà longuement débattue le 30 mars 2017 sur l'aide à la pierre que la métropole pourrait apporter pour construire du logement social. La demande de l'Etat d'une production annuelle de 5000 logements sociaux a été estimée irréaliste par beaucoup de maires, même s'ils conservent la maîtrise des attributions.

Les conférences intercommunales du logement du 3 juillet 2017 et du 26 avril 2018, qui réunissent les conseillers métropolitains, les services de l'Etat et de la métropole, les bailleurs sociaux et les associations concernées ont arrêté trois premières actions pour mieux traiter les demandes et favoriser l'accès aux logements sociaux. Le premier constat fait état d'un déficit de 56 000 logements sociaux sur les 160 000 existants. La programmation annuelle de 4500 logements sociaux ne peut répondre aux 76 000 demandes enregistrées en 2017. 11 500 logements sociaux ont été attribués en moyenne par an. Le taux de rotation dans le parc social est de 7% par an et le taux de vacance inférieur à 2,5%. 2 600 ménages ont été reconnus comme prioritaires en 2017 au sens de la loi DALO.

Il a été décidé, pour traiter la demande, de mettre en place une formule unique du traitement des demandes distincte de celle de l'information et de l'accueil. Les lieux d'accueil seront arrêtés fin 2020. Une commission métropolitaine se prononcera sur les publics prioritaires. Pour mieux traiter les demandes de mutation, l'objectif des contingents réservataires a été fixé à 30% d'attributions par an. Néanmoins, la plupart des communes de la métropole ne respectent actuellement pas la loi (cf. « Pour aller plus loin » 14).

²² Alain Fourest « Une politique de l'habitat avec et pour les habitants à Marseille » 13 mars 2019

Une part de logements sociaux inférieure au seuil légal

La loi SRU impose aux communes de plus de 3 500 habitants d'une agglomération d'au moins 50 000 habitants avec une ville d'au moins 15 000 habitants un taux de logements sociaux de 25%. Toutes les communes de plus de 3 500 habitants de la métropole doivent atteindre ce niveau. Avec 160 000 logements sociaux, le parc de la métropole ne représente que 19% des résidences principales.

Seules les communes d'Aubagne (27,8%), Berre l'Etang (31,37%), Istres (29,1%), Martigues (29,38%), Miramas (40,25%), Port-de-Bouc (44,2%), Port Saint-Louis du Rhône (47,1%) et Vitrolles (31,55%) sont au-dessus de ce seuil. 56 autres ne l'atteignent pas. 36 ont fait de efforts reconnus dans la période 2014-2016 ou bénéficient de circonstances atténuantes. 22 ont fait l'objet d'un constat de carence (en gras dans le tableau suivant). Les plus réticentes ont vu le prélèvement financier qui va abonder le budget de la métropole des aides à la pierre, augmenter fortement. Le taux de majoration concerne Allauch (50%), Carry le rouet (250%), Eguilles (400%), Eyguières (50%), Fos/mer (50%), Fuveau (50%), Trets (50%) et Venelles (50%).

L'objectif triennal de construction de logements sociaux fixé par l'Etat pour la période 2017-2019 est de 19 058 logements supplémentaires.

Le président de la métropole a demandé sans succès au préfet le 13 juillet 2017 d'exempter 28 communes de sanction financière pour insuffisance des transports en commun et, pour quatre d'entre elles, au titre de l'inconstructibilité sur plus de la moitié du territoire urbanisé : Auriol, Mimet, Roquevaire et Saint-Victoret.

Les premières décisions : la convention du 31 mars 2017

Depuis le 1^{er} janvier 2016, la métropole assure la gestion décentralisée des crédits pour la construction de logements sociaux. La convention signée avec l'Etat le 31 mars 2017 a constaté qu'entre 2005 et 2015, 13 500 logements neufs ont été autorisés par an sur le territoire métropolitain dont 30% de logements sociaux. Le parc HLM ne représente que 19% du parc de résidences principales, loin des 25% décidés par la loi. La convention fixe un objectif pour 2022 de 29 241 logements sociaux : 8 773 logements PLAI (prêts locatifs aidés), 13 152 PLAS (prêts locatifs à usage social) et 7 336 PLS (Prêts locatifs sociaux). 4 875 de ces logements seront le fruit d'opérations d'acquisition-amélioration. Ce chiffre correspond aux objectifs de rattrapage, soit un objectif de production annuel de 4 873 logements, très supérieur à la production moyenne annuelle constatée entre 2011 et 2015 de 2 700 logements sociaux. La convention-cadre prévoit la réhabilitation de 5 088 logements du parc privé dont 600 logements indignes, la rénovation de 1 704 logements de propriétaires bailleurs. A cette fin, la métropole mobilisera sur la période 2017-2022 141 M € et l'Etat 14,5 M € par an, L'Etat n'intervenant que sur les logements les plus sociaux.

Objectifs de production d'HLIM 2017-2022 par Territoires	
Marseille Provence	15 188 logements dont 9 400 à Marseille
Pays d'Aix	8 355 logements sociaux dont 2 135 à Aix
Pays Salonais	3 253 logements sociaux
Pays d'Aubagne	1 786 logements sociaux dont 429 à Aubagne
Pays d'Istres Ouest-Provence	387 logements sociaux
Pays de Martigues	272 logements sociaux
Métropole	29 241 logements sociaux

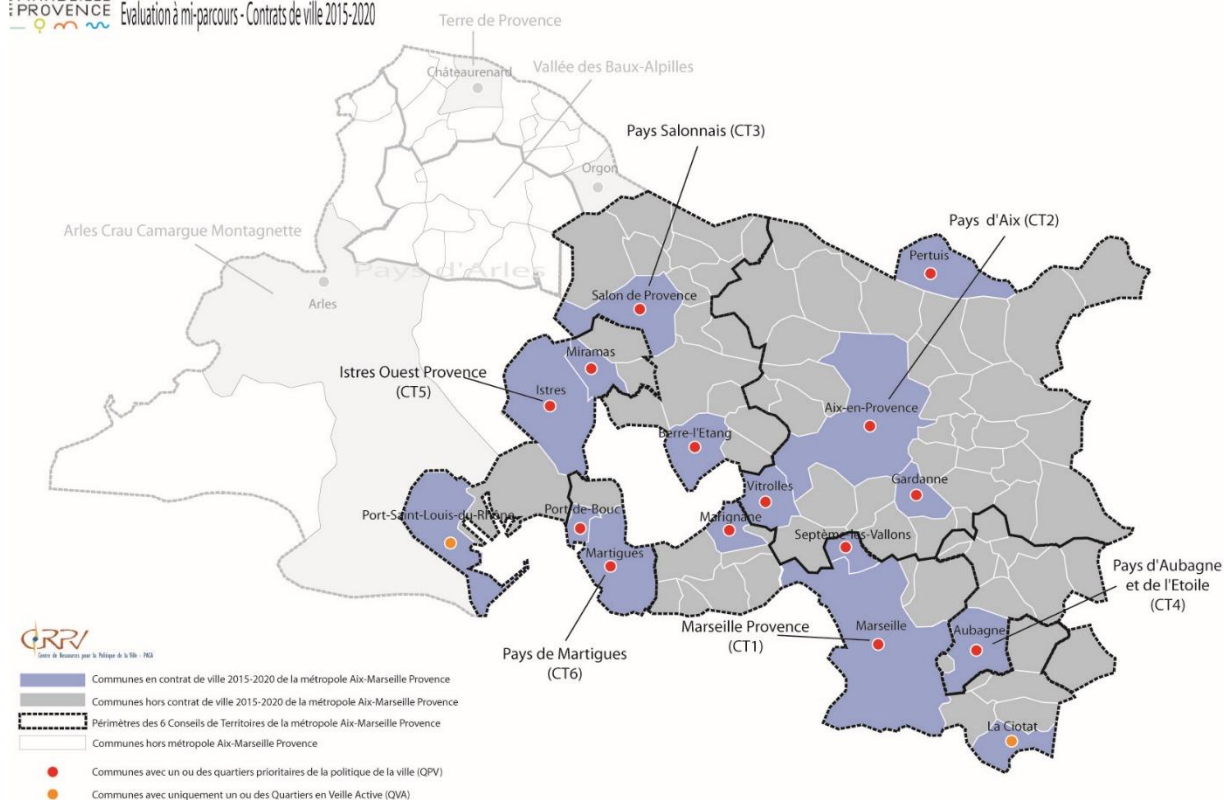
4- La politique de la ville

La métropole a des compétences spécifiques en matière sociale : la politique de la ville, l'insertion par l'activité économique, le fonds de solidarité par le logement et le fonds d'aide aux jeunes, transférés du Conseil Départemental le 30 juin 2016. Il n'en demeure pas moins que d'autres domaines de ses compétences ont une dimension sociale importante et notamment son schéma de mobilité et son schéma de développement économique. Le premier, en facilitant les déplacements des actifs de leur lieu de résidence à leur lieu de travail, le second en contribuant à la création d'emplois et à la réduction du chômage.

La politique de la ville est une approche territoriale de la pauvreté, redéfinie par la loi de programmation pour la ville et la cohésion sociale du 21 février 2014. Elle fédère l'ensemble des partenaires institutionnels, économiques et associatifs dans le cadre d'un contrat de ville qui fixe l'ensemble des actions à conduire en faveur des quartiers en difficulté. Ces contrats reposent sur trois piliers : le développement de l'activité économique et de l'emploi, la cohésion sociale, le cadre de vie et le renouvellement urbain. Les territoires concernés ont été définis à partir du revenu médian des habitants par le décret du 30 décembre 2014 pour la période 2015-2020. Il y a 58 quartiers prioritaires dans la métropole dont 35 à Marseille d'importance inégale (cf. « Pour aller plus loin » 15). Celui du centre-ville de Marseille, avec près de 100 000 habitants, est le plus peuplé. La plupart des autres ont entre 1000 et 10 000 habitants. Ce nouveau découpage diminue la population concernée des anciens contrats urbains de cohésion sociale et exclut du périmètre une grande partie de leurs habitants. La population concernée passe à Marseille de 372 000 habitants à 236 000. Deux nouvelles communes sont exclues du dispositif : Port- Saint-Louis du Rhône et La Ciotat et une nouvelle est intégrée : Gardanne. De fait, il y a plus d'habitants pauvres hors contrat de ville que dans le contrat de ville. Le fait même d'habiter un quartier prioritaire est en lui-même discriminant. Le zonage montre ainsi ses limites. La situation sociale et économique des habitants exclus de la nouvelle politique de la ville n'est pas toujours différente de celle qui en garde le bénéfice.

Dans Aix-Marseille-Provence Métropole :

- 300 000 habitants vivent dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville soit 16 % de la population de la métropole,
- 13 communes sont concernées par des quartiers prioritaires de la politique de la ville
- 58 quartiers prioritaires et 19 quartiers sont en veille à La Ciotat, Aubagne, Salon-de-Provence, Istres, Miramas, Martigues, Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis-du-Rhône,
- 23 conseils citoyens sont opérationnels,
- 21 sites sont inscrits dans le Nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) dont 14 à Marseille qui vont bénéficier d'importantes interventions urbaines dans les dix prochaines années.



Les habitants des quartiers prioritaires présentent toutes les caractéristiques de la pauvreté : faiblesse des ressources financières, monoparentalité importante, manque de qualification des actifs. Cette population jeune est socialement isolée. Entre 2000 et 2014, la situation de ces quartiers s'est dégradée par rapport au reste du territoire métropolitain.

Dans une étude récente, le groupe COMPAS²³ a souligné les conséquences de « l'effet quartier ». Tous les indicateurs démontrent que le seul fait d'habiter dans un quartier prioritaire amplifie les difficultés rencontrées pour accéder à un emploi ou à un logement. L'image, l'absence de mixité, le manque de réseaux pour accéder à l'information aux droits sont en eux-mêmes des facteurs d'exclusion.

Territoires	Population sous le seuil de pauvreté à 60%	Taux de pauvreté
Ensemble des quartiers prioritaires de Marseille	120 119	50,8%
Marseille	221 691	26,1%
Aix-Marseille-Provence Métropole	347 946	18,5%
France métropolitaine	9 406 284	14,7%

Source : Compas Données 2014

On peut constater qu'à niveau de formation équivalent, les taux de chômage sont systématiquement deux fois plus importants dans les quartiers qu'à l'extérieur. La part des jeunes de plus de 25 ans vivant chez leurs parents est aussi beaucoup plus forte. 56% des

²³ Observations des quartiers prioritaires de la politique de la ville - Compas - Avril 2018

enfants dans les quartiers prioritaires sont en situation de pauvreté et 42% en situation de vulnérabilité. C'est deux fois plus qu'au niveau de tout Marseille. On peut également souligner la situation très difficile des personnes immigrées face à l'emploi, fréquemment déqualifiées par rapport à leur formation.

La pauvreté est aussi une logique de discrimination qui frappe davantage :

- les jeunes (taux de mineurs vulnérables²⁴ dans les périmètres des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV))
- les femmes (recul et écart de plus en plus fort avec les hommes sur le volet du taux d'activité),
- les immigrés et étrangers (déqualification plus forte).

Ces discriminations « classiques » sont renforcées par un « effet de quartier », une discrimination territoriale.

Les contrats de ville ont été signés avec les 6 intercommunalités en 2015, avant la création de la métropole. Ils ont chacun leurs spécificités et ne portent pas une approche métropolitaine de la situation des quartiers prioritaires et des mesures à prendre en direction des habitants concernés. Ce sont les conseils de territoire qui ont élaboré les dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale, chacun avec ses propres approches. 1 400 opérations, retenues après appel d'offre, ont été financées à mi-parcours, sans se placer dans le cadre d'une réflexion d'ensemble sur la cohésion sociale.

Depuis le 1er janvier 2018, cette compétence est exercée par la métropole. Il s'agit de rapprocher les différentes déclinaisons territoriales de la politique de la ville, de mutualiser les opérations, de valoriser les réussites, d'améliorer la lisibilité de cette politique dans sa capacité à mobiliser des financements et de définir une stratégie globale dans le cadre d'un schéma d'ensemble de cohésion sociale. Dès lors, et dans la perspective d'un contrat de ville métropolitain prévu pour 2022, les services de la métropole s'emploient à dépasser des approches encore très administratives pour bâtir un référentiel commun, support d'un projet de territoire de cohésion sociale. L'ambition métropolitaine reste à construire pour permettre à cette politique de jouer un effet de levier dans la réduction des inégalités en s'appuyant sur la proximité.

Le rapport d'évaluation à mi-parcours²⁵ de ces contrats souligne la nécessité d'intégrer la politique de la ville à un projet métropolitain de cohésion sociale et territoriale ; ce qui n'est pas le cas. Compte tenu de la diversité des contrats de ville en lien avec les spécificités des territoires, il souligne la nécessité de renforcer la gouvernance sur des dimensions stratégiques, d'articuler les échelles territoriales, d'intégrer les contrats de ville dans les stratégies de développement territorial, de mobiliser les politiques publiques ordinaires et de droit commun, de soutenir les conseils citoyens dans la construction de leur place et d'un rôle actif et d'adapter les cadres d'intervention et les pratiques professionnelles. En effet, conduite dans une logique administrative verticale, cette politique n'articule pas aujourd'hui les différentes politiques publiques (économie-emploi, éducation, transport-mobilité, habitat, lien social) dans un projet intégré de lutte contre la pauvreté. La place des délégués du préfet n'est pas clairement arrêtée et l'Etat conduit sa propre programmation. Tous les signataires des

²⁴ La personne vulnérable est définie comme « un mineur de 15 ans ou une personne qui n'est pas en mesure de se protéger en raison de son âge, d'une maladie, d'une infirmité, d'une déficience physique ou psychique ou d'un état de grossesse »

²⁵ Regards métropolitains sur l'évaluation à mi-parcours des contrats de ville- mars 2019

contrats ne participent pas à sa mise en œuvre. Le fonctionnement des contrats de ville en veille active (3 quartiers à la Ciotat), non retenus dans la liste des quartiers prioritaires, n'est pas précisément défini.

La situation est particulièrement complexe à Marseille où les 6 projets de territoire ne sont pas articulés avec la rénovation urbaine ; contrairement à la Ciotat, Septèmes les Vallons, Salon ou Miramas.

La métropole prépare pour 2019 un plan métropolitain de prévention et de lutte contre les discriminations.

5-Le renouvellement urbain

Le renouvellement urbain est un des piliers des contrats de ville. Il concerne les quartiers de la politique de la ville qui présentent les dysfonctionnements urbains les plus importants. Il comprend des opérations de démolitions, de reconstruction et de réhabilitations de logements, la rénovation ou la construction d'équipements publics, l'amélioration de la voirie.

Depuis 10 ans, le Programme National de Rénovation Urbaine (PNRU) mobilise acteurs publics et privés, élus, services de l'Etat, partenaires sociaux, organismes HLM, et habitants. Il entend requalifier au niveau national plus de 500 quartiers et apporter une réponse à 4 millions d'habitants qui vivent dans des conditions particulièrement difficiles. Il arrête toute une série de mesures pour rénover et améliorer le cadre de vie de ces quartiers, offrir un nouvel environnement, améliorer l'attractivité économique, et faciliter l'accès et l'ouverture du quartier sur le reste de la cité. L'agence nationale de rénovation urbaine fédère les différents acteurs, et accompagne des projets urbains ambitieux. La réussite du Programme repose essentiellement sur une démarche partenariale qui se traduit par des projets portés par les élus, des associations d'habitants aux côtés des acteurs de terrain, des organismes HLM et des services de l'Etat.

Entre 2000 et 2015, le programme national de rénovation urbaine a représenté sur le territoire Aix-Marseille-Provence Métropole (cf. « Pour aller plus loin » 16) un investissement global de 1,4 milliard d'€ dont 1,2 milliard pour Marseille et 160 millions d'€ pour les 4 autres communes concernées : Aix-en-Provence, Vitrolles, la Ciotat, Miramas. La totalité des engagements a été réalisée. En 2015, un nouveau programme de réhabilitation urbaine a été retenu, articulé avec la réforme de la politique de la ville. Ce programme est principalement financé par l'ANRU, les collectivités territoriales et les bailleurs sociaux.

A Marseille, ce programme est conduit par la GIP Marseille Rénovation urbaine mis en place en 2003. Il est centré sur l'amélioration de l'habitat, le désenclavement des quartiers, la rénovation de la voirie, le développement des équipements publics, le renforcement de l'attractivité, la cohésion sociale. Il concerne 17 territoires avec 3 objectifs : intensifier les actions dans le centre-ville en articulation avec Euroméditerranée, poursuivre les actions dans le nord marseillais et développer des projets dans l'est marseillais.

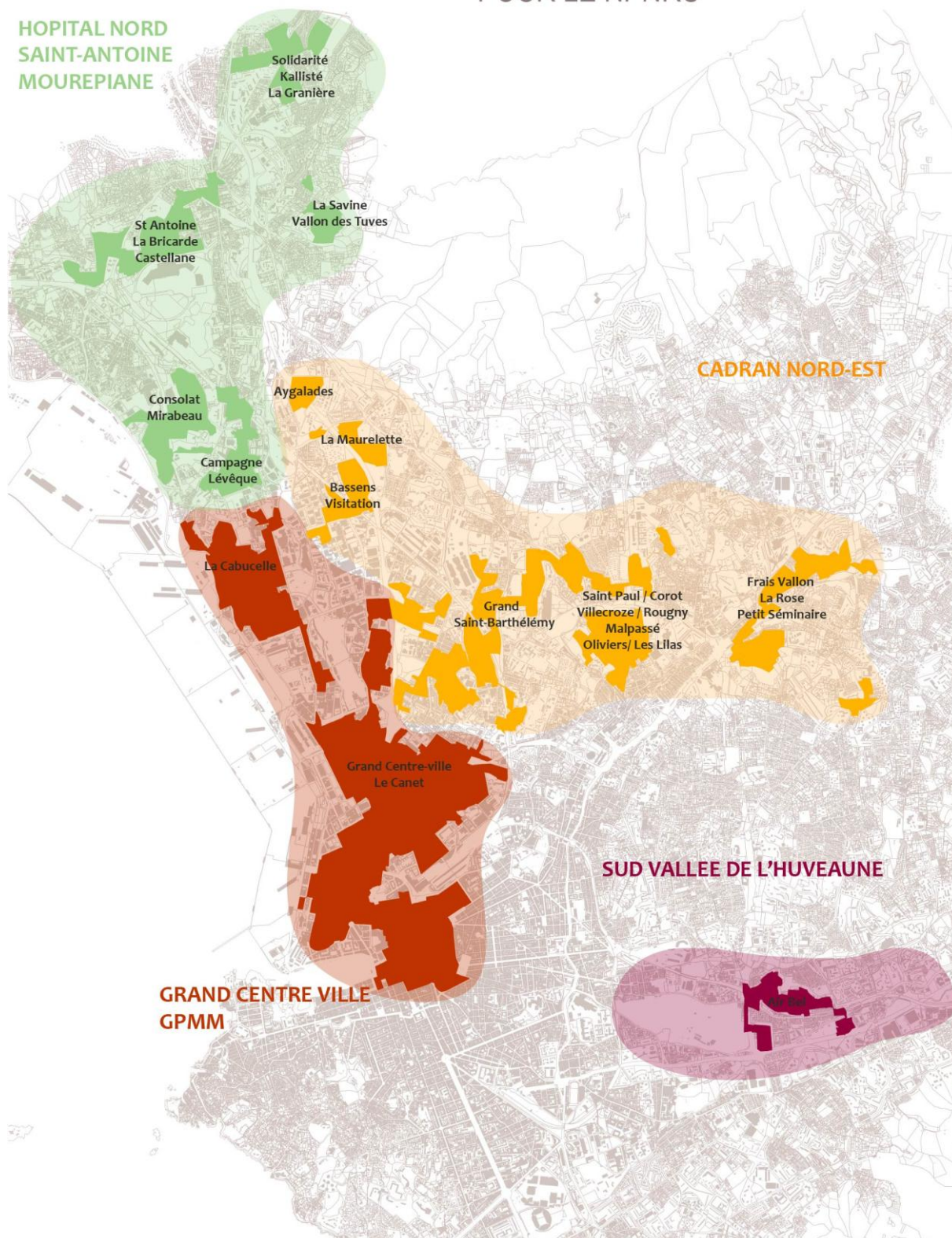
L'enjeu du nouveau programme de rénovation urbaine est de passer d'une vision communale à une vision métropolitaine de la rénovation urbaine en valorisant les réussites et en rapprochant les méthodes de travail de tous les acteurs concernés.

Le nouveau programme de renouvellement urbain :

- Intervient sur des territoires élargis et renouvelés,
- Poursuit et approfondit les actions engagées sur certains sites,

- Accorde une importance accrue au développement économique, par l'effet levier des investissements publics, le parc privé ancien et les grandes copropriétés dégradées,
- Développe de nouvelles synergies avec le développement social.

LES SECTEURS D'INTERVENTION POUR LE NPNRU



6-Le schéma directeur relatif à l’insertion économique et sociale

Dans la préparation pour 2020 d’un schéma directeur des dispositifs contractuels de développement local et d’insertion économique et sociale, la direction générale adjointe emploi- insertion-économie sociale et solidaire harmonise les différentes politiques des 6 territoires de la métropole autour de trois orientations : (cf. « Pour aller plus loin » 17)

- 1-Favoriser l’emploi en rapprochant les entreprises et les branches professionnelles
- 2-Rendre autonome les personnes en difficulté pour une insertion professionnelle réussie
- 3-Innover pour lever les freins à l’emploi

Par ailleurs, Aix-Marseille-Provence est l’un des 20 territoires labellisés « Territoires French Impact ». Les trois défis environnementaux et sociaux retenus sont :

- Cultiver Marseille : utiliser les hectares disponibles en ville, répondre aux besoins de formation à l’agriculture urbaine,
- Zéro personne à la rue : transformation de la prise en charge des demandes d’hébergements d’urgence,
- Changer d’air : créer un réseau de contributeurs citoyens, mutualiser les ressources humaines, les espaces et les données.

La diversité de ces actions en faveur de l’insertion, qui n’étaient pas beaucoup présentes dans l’agenda du développement économique, souligne la détermination de la métropole en direction des demandeurs d’emploi peu qualifiés en mobilisant tous les outils existants et en accompagnant les initiatives innovantes pour accompagner leur insertion sur le marché du travail. Elle se heurte néanmoins à un désengagement régulier de l’Etat qui n’exerce plus son rôle de pilote et aux difficultés des structures d’insertion pour accomplir leurs missions.

7- Le plan métropolitain de l’environnement, de l’énergie et du climat et le schéma d’ensemble

La problématique de l’environnement est présente dans toutes les politiques métropolitaines. Mais, morcelée et dispersée dans ses différentes dimensions autour du développement durable, elle ne traduit pas une stratégie environnementale pour la métropole. De nombreuses mesures concernent l’agenda économique, la mobilité, le littoral, l’énergie, l’agriculture, les paysages, l’eau, l’assainissement, les déchets et l’habitat. Chaque année, la métropole produit un rapport annuel de développement durable qui présente les différentes actions conduites et l’avancement des travaux, notamment pour la préparation du plan Climat-Air-Energie (cf. «Pour aller plus loin» 18).

En ce qui concerne les espaces naturels, la biodiversité et les paysages, la métropole n’a pas de compétences spécifiques. Les outils de gestion et de protection de biotope (parc national, sites classés et inscrits, Natura 2000, arrêté de protection du biotope, actions foncières du conservatoire du littoral...) sont gérés par l’Etat. Le Conseil Régional, qui est à l’initiative des parcs naturels régionaux, peut créer des réserves naturelles régionales. Le Conseil Départemental gère les espaces naturels sensibles. Si la métropole est associée à l’élaboration des différents plans de gestion, les compétences communales restent fortes.

L’impact du changement climatique est aujourd’hui la dimension la plus importante des politiques environnementales à tous les niveaux. La gravité du problème a incité de nombreux

acteurs à travailler sur cette question²⁶. Et les propositions sont nombreuses pour réduire la consommation d'énergie, réduire les émissions de gaz à effet de serre et augmenter la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie.

Le schéma d'ensemble de la gestion des déchets des ménages

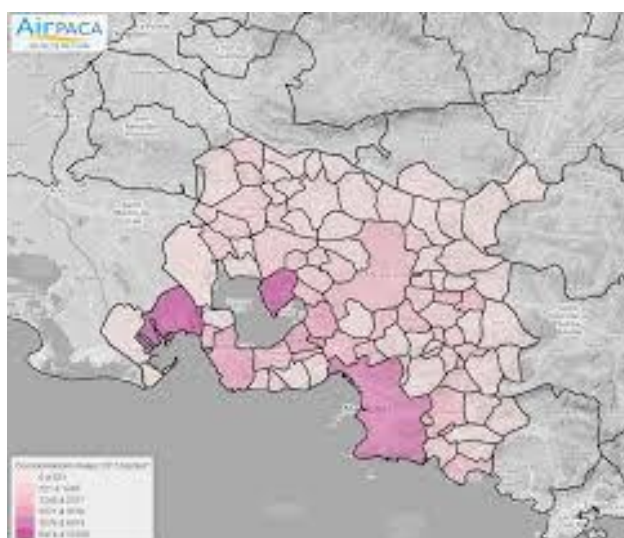
Aux termes de la loi, et dans le cadre de ses compétences stratégiques, la métropole doit réaliser un schéma d'ensemble de la gestion des déchets des ménages et déchets assimilés, un plan métropolitain de l'environnement, de l'énergie et du climat et un schéma d'ensemble des réseaux de chaleur et de froid. Déjà partiellement exercées par les six intercommunalités qui la compose, la métropole doit harmoniser ces engagements au niveau de son territoire.

Cette compétence s'inscrit dans le cadre du Grenelle de l'environnement de 2017 qui se fixait comme objectifs de porter à 23% la part des énergies renouvelables dans la consommation d'électricité en 2020 et à 32% en 2030. La loi transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015 répartit les responsabilités entre la Région qui assure la coordination de cette politique en s'appuyant sur trois piliers (la réduction des consommations d'énergie, l'efficacité énergétique et la production d'énergie renouvelable) et la métropole chargée de la mise en œuvre concrète de ces politiques. La Région transcrit ses orientations générales dans le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie. La Métropole intégrera des préconisations dans son plan territorial climat-air-énergie.

La région Provence-Alpes-Côte d'Azur représente 10% de la consommation d'énergie en France, la métropole en représentant la moitié. La consommation d'énergie est le fait de l'industrie (59%), de l'habitat (18%) et du transport routier (16%). La production ne couvre que 12% de la consommation. 60% des émissions de gaz à effet de serre de la région sont imputables à la métropole. Le territoire émet 8,2 Teq CO₂ par habitant contre 6 pour le grand Lyon et 8,4 pour Lille Métropole. 350 000 personnes dans la région sont confrontées à des situations de dépassement des valeurs limites en matière atmosphérique.

Le diagnostic climat-air-énergie

Répartition des consommations énergétiques finales- 2015



²⁶ Voir notamment « Pour une métropole à la hauteur des enjeux climatiques » Groupe de travail citoyen Alternatives territoriales - 11 janvier 2018

La carte montre, au-delà de Marseille, les fortes consommations énergétiques sur le pourtour de l'étang de Berre où se concentre le premier parc industriel de la métropole.

Une étude réalisée par Air PACA²⁷ de février 2018 démontre que le territoire métropolitain est fortement émetteur de gaz à effet de serre (12,5 tonnes /habitant). Plus de 70 000 personnes sont exposées à des teneurs supérieures aux valeurs limites. En 2017, 22 épisodes de pollution se sont produits sur le territoire sur les axes routiers et dans les agglomérations. Les émissions de CO2 ont diminué de 5% et les consommations d'énergie finale de 23% entre 2007 et 2015, résultat de la dégradation de l'activité industrielle. La production d'énergie renouvelable représente 25% de la production électrique en 2015, soit 12,5% de la consommation de la métropole contre 15,2% au niveau national.

Le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie

Document contractuel avec les services de l'Etat, le schéma régional du climat, de l'air et de l'énergie a été arrêté par le préfet de région le 17 juillet 2013. Il fixe à la région des objectifs stratégiques pour réduire la consommation finale d'énergie, accroître la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie et réduire les émissions de particules fines aux horizons 2020 et 2030. Ces objectifs sont déclinés en 46 orientations sectorielles (transport et urbanisme, bâtiment, industrie et artisanat, agriculture et forêt) et thématiques (énergies renouvelables, qualité de l'air, adaptation).

Objectifs du SRCAE	Références 2017	2 020	2 030
Consommation finale d'énergie	13,8 Mtep	-13%	-25%
Consommation d'énergie par habitant	2,7tep	-20%	-33%
Emissions de gaz à effet de serre	47,7Mteq CO2	-20%	-35%
Part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie	10%	20%	30%
Emissions d'oxyde de carbone NOx	123 000 tonnes	-40%	
Emissions de particules fines PM2, 5	15 000 tonnes	-30%	

Source : Région Provence-Alpes Côte d'Azur

Cet engagement a été complété par un plan climat en décembre 2018²⁸ qui s'articule autour de 5 axes déclinés en 100 initiatives. Le plan climat-air-énergie territorial métropolitain devra s'inscrire dans ces objectifs, probablement peu réalistes compte tenu des caractéristiques de l'industrie du territoire métropolitain.

Le plan climat air-énergie territorial métropolitain

Ce plan se substituera aux cinq plans climat adoptés antérieurement par les EPCI, seul le pays de Salon ne s'étant pas engagé dans cette démarche.

La construction du plan climat-énergie de la métropole devra prendre en compte ces engagements qui ne sont pas tous de même nature. Elaborés à des moments différents, sans rapport les uns avec les autres, ne se dotant pas des mêmes objectifs mais tous adoptés après plusieurs années de concertation, ils traduisent une forte attente et ont fait l'objet de documents de qualité qu'il reste maintenant à harmoniser.

²⁷ Diagnostic du climat-énergie du PCAEM de la métropole Aix-Marseille-Provence, Air PACA-22 février 2018

²⁸ Une Cop d'avance : le plan climat de la région sud 2018

Le futur plan climat énergie de la métropole devra concilier préservation des espaces naturels et développement économique²⁹. Pour protéger le foncier agricole et dynamiser les filières de l'agriculture, un projet agricole métropolitain est d'ores et déjà initié dans le projet alimentaire territorial en cours de réalisation. Le littoral et les cours d'eau, où se juxtaposent de nombreuses politiques sectorielles devront tendre vers une gestion intégrée entre espaces économiques et espaces balnéaires. Les milieux aquatiques sont à réhabiliter. A un niveau plus général, l'économie circulaire peut porter un nouveau modèle économique dans une logique de boucle et d'économie de ressources. Les conditions de production en énergie renouvelable seront au cœur du plan climat-énergie ; comme les adaptations nécessaires de la ressource en eau face au changement climatique et l'économie des ressources minérales.

²⁹ Préserver, valoriser nos ressources, AGAM Novembre 2017

Chapitre 6 : Une nouvelle donne pour la métropole ?

L'élection de Martine Vassal à la présidence de la métropole annonce une nouvelle étape dans son fonctionnement. Au niveau politique le seul changement significatif est le remplacement de M. J.P.Serrus, écarté du bureau après son adhésion à la république en marche, par M.R.Blum comme vice-président chargé de la mobilité qui cède lui-même les finances à M.D.Khelfa qui devient 12ème vice-président à la place de M. Montagnac. M. Collart devient 14ème vice-président. M. Bramoullé retrouve son poste de 5ème Vice-président qui lui avait été enlevé par le président après son vote négatif du budget 2017. M. Jacquier a démissionné fin 2018 de son poste de 20ème Vice-président. Il a été remplacé par M. Alvarez.

Dès lors, la liste des vice-présidents est la suivante :

Vice-présidences dans l'ordre du tableau Fin 2018		
		Délégation
M.Vassal	Présidente du CD 13	Présidente
1-R.Blum	Adjoint Marseille	Mobilité
2-R.Maillé	Maire de Port de Bouc	Relations internationales
3-P.Boré	Maire de la Ciotat	Ports
4-G.Rosso	Maire du Rove	Proximité
5-G.Bramoullé	Adjoint Aix en Provence	Numérique
6-D.Millon	Maire de Cassis	Tourisme
7-P.Montecot	Maire de Pélissanne	Patrimoine
8-R.Giberti	Maire de Gémenos	Eau, assainissement
9-G.Gazay	Maire d'Aubagne	Entreprises
10-E. le Dissès	Maire de Marignane	Sport
11-M.Cesari	Maire de St Estève-Janson	Handicap-Gds évènements
12-D.Khelfa	Maire de Saint-Chamas	Budget
13-M.Roux	Adjoint Salon de Provence	Projet métropolitain
14-F.Collart	CM Marseille	Santé-Enseignement supérieur
15-G.Cristiani	Maire de Mimet	Equipements métropolitains
16-D.Gagnon	Maire de Cornillon- Confoux	Culture
17-A.Fructus	Adjoint Marseille	Habitat-Logement
18-C.Burle	Maire de Peynier	Agriculture
19-H.Pons	Maire d'Eyguières	Urbanisme
20-M.Alvarez	Maire de Port St Louis du Rhône	Commande publique

Au niveau des services, M. Jean-Claude Gondard, directeur général des services, a été remplacé par M. Dominique Rauscher.

1-Les premières lignes directrices de la présidence

Exposées lors du débat sur les orientations budgétaires, elles concernent des chantiers majeurs de la métropole, tout en se situant dans le prolongement des politiques de son prédécesseur.

Sur les transferts de compétences : Stabiliser l'existant, déléguer la compétence voirie au niveau communal, prorogation avec l'accord de l'Etat des conventions de gestion en matière de création d'aménagement de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaires et aéroportuaires, aires et parcs de stationnement.

Sur le développement économique : Mettre en place tous les éléments pour offrir un emploi aux Provençaux en recherche d'emploi dans un territoire compétitif créateur d'emplois.

Sur les transports : Définir une feuille de route qui précisera le calendrier de l'agenda de la mobilité et travailler avec le président de la Région dans le cadre de la renégociation du CRET ; Le projet Val Tram du territoire du pays d'Aubagne est remis sur les rails.

Sur l'aide de l'Etat : Constatant qu'aucun financement crédible n'a été reçu par la métropole de la part de l'Etat, tout mettre en œuvre pour que la loi sur les mobilités crée un cadre juridique et financier adapté à la métropole.

Sur les impôts : Maintenir une bonne gestion dans le strict respect du pacte de gouvernance financier et fiscal. Donner aux citoyens et aux décideurs du territoire des repères et des marqueurs forts : aucune hausse de fiscalité métropolitaine, stabilité de la politique d'abattements fiscaux, maintien des attributions de compensation aux communes. Donner du sens aux politiques métropolitaines.

2-L'agenda environnemental commun Métropole-Conseil Départemental

Un des premiers actes de la présidente de la métropole et du Conseil départemental a été le vote le 16 octobre 2018 d'un agenda environnemental doté d'un milliard d'€ sur 5 ans comprenant toute une série de mesures pour améliorer la qualité de l'air, faciliter la transition énergétique, protéger la mer, le littoral, les eaux de baignade et les milieux aquatiques, préserver la biodiversité. Les principales mesures annoncées sont les suivantes.

- Aide aux particuliers pour l'achat d'une voiture 100% électrique neuve d'un montant de 5 000 Euros (1 000 voitures maximum par an pendant 5 ans) et déploiement de 475 bornes de recharge sur la voie publique.
- Création de voies réservées aux bus et aux cars, en ville et sur les autoroutes, de pôles d'échanges et de parkings relais pour simplifier l'accès aux transports.
- Acquisition de 50 autocars équipés de la technologie Gaz Naturel pour Véhicules (GNV).
- 15 bus fonctionneront à l'énergie électrique dès l'année prochaine à Marseille.
- Aide aux particuliers pour l'achat d'un vélo électrique à hauteur de 25% du prix du vélo et jusqu'à 400€.
- 3 000 nouvelles places de stationnement vélo libres ou sécurisés d'ici à 2025.
- Création d'un réseau de lignes cyclables express avec des voies sécurisées et continues.
- Aide à l'acquisition par les particuliers de matériel de chauffage à haute performance environnementale, en collaboration avec l'Agence de l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie
- Aide de 3000 Euros par foyer, aux particuliers souhaitant engager des travaux de rénovation énergétique (Dispositif Provence Eco Renov).
- Connexion électrique des navires accueillis par le GPMM : installation de bornes à destination des ferries, paquebots de croisière et des navires en réparation.

Il faut noter que cet agenda se superpose aux travaux en cours et notamment sur la préparation du plan climat air-énergie territorial métropolitain. Sans remettre en cause l'intérêt des mesures annoncées, l'agenda environnemental ne clarifie pas une démarche métropolitaine à plusieurs dimensions. Réalisé en peu de temps conjointement par les services de la métropole et du département, il ne contribue que modestement à ses ambitions.

3-Le plan de lutte contre l'habitat indigne

Après l'effondrement de deux immeubles survenu rue d'Aubagne le 5 novembre 2018 qui a fait 8 morts, la présidente a annoncé une stratégie territoriale métropolitaine de lutte contre l'habitat indigne et dégradé. Depuis ce drame 147 arrêtés de péril grave ou imminents ont été pris par la ville de Marseille et 230 immeubles insalubres ou dangereux ont été évacués à titre de précaution, représentant 1 973 personnes dont 1 371 ont été provisoirement relogés par la municipalité dans des hôtels ou des foyers. Compte tenu de leurs compétences, la métropole et la ville ont, par la voix de la présidente, immédiatement réagi.

Plusieurs mesures d'application immédiate ont été prises par la ville, la métropole et les services de l'Etat : expertise d'une centaine d'immeubles frappés d'une déclaration de mise en péril, accélération des procédures de déclaration d'utilité publique pour les immeubles les plus dégradés, création d'un espace accompagnement Habitat³⁰ (guichet unique pour les propriétaires et locataires concernés), instauration d'un permis de confiscation des biens des marchands de sommeil. Un permis de louer sera expérimenté sur le périmètre du centre-ville de Marseille. Une direction spécifique au logement et à l'habitat indigne, forte de 28 collaborateurs, sera mise en place comme service de la métropole. La métropole s'est également mobilisée aux côtés de la Ville et de l'Etat dans l'accompagnement de 1 400 personnes expulsées par la mise à disposition d'assistantes sociales et d'un contingent de logements prioritaires du bailleur social « 13 Habitat ». Des assises territoriales de l'habitat ont été organisées le 26 mars 2019 « pour faire émerger des propositions et des recommandations à la hauteur des besoins pouvant aller jusqu'au niveau législatif ». Plus récemment, Aix-Marseille-Provence a lancé une concertation sur tous les projets de travaux du centre-ville pour introduire la lutte contre l'habitat indigne dans toutes les opérations de requalification.

Un plan de 600 M d'€ a été arrêté par la métropole, le Département et l'Etat. L'aide départementale pour la rénovation énergétique sera doublée et les plafonds d'éligibilité revus à la hausse, comme l'aide départementale à l'acquisition dans l'ancien qui sera portée à 5 000 € pour tous contre 3 000 € précédemment. Une opération programmée de rénovation de l'habitat-renouvellement urbain financera les travaux urgents des immeubles en péril. L'Etat, qui a débloqué 240 M € de participation à ce plan par l'intermédiaire de l'Agence nationale de l'habitat pour la rénovation des copropriétés, suit avec attention le relogement des personnes expulsées. Un comité de pilotage quotidien présidé par le préfet réunira les services de la ville et de la métropole et dressera un bilan hebdomadaire aux côtés des habitants.

Mesures annoncées par l'Etat le 22 janvier 2019 :

- 240 M € de l'ANAH pour financer les travaux d'urgence de réhabilitation
- Signature d'un protocole de préfiguration pour la création d'une société d'aménagement commune avec la Ville et la métropole
- Mise en place d'un programme partenarial d'aménagement
- 50 millions d'euros supplémentaires pour accélérer les projets de l'ANRU
- La mise en place accélérée de la circulaire contre les marchands de sommeil dans les Bouches du Rhône

³⁰ La maison de l'habitat est située 19 rue de la République à Marseille. Le service relogement a été confié à France-Horizon. Il est installé rue Beauvau, dans des locaux appartenant à la CCIMP.

- Extension des expertises du Centre scientifique et technique au-delà du grand centre-ville.

Un collectif de personnalités³¹ du territoire appelle l'Etat à l'organisation d'une conférence citoyenne contre le mal logement pour répondre à l'urgence du mal logement et à la défiance des habitants des quartiers populaires. Estimant que les moyens consacrés à la lutte contre l'habitat indigne sont dérisoires compte tenu des besoins, le collectif voit dans l'action de la municipalité de Marseille une « chasse aux pauvres » inacceptable. Il rejoint les réactions d'autres partenaires comme un Centre-ville pour tous, la fondation Abbé Pierre, le collectif Noailles qui dénoncent depuis plusieurs années la situation de l'habitat indigne dans plusieurs quartiers de Marseille : Belsunce, Noailles, Belle-de-Mai, Saint-Mauront, Chapitre et Panier. Le collectif du 5 novembre est un collectif d'habitants et de bénévoles qui interpellent les pouvoirs publics sur la situation de l'habitat à Noailles. La fondation Abbé Pierre s'est portée partie civile pour mieux lutter contre l'habitat indigne et mettre les pouvoirs publics face à leurs responsabilités sur les 60 000 logements indignes de la métropole dont 40 000 à Marseille. 20 00 autres sont dans les villes voisines (Aix-Provence, Aubagne ; Martigues, Istres...) dont les centres villes anciens sont dégradés.

Précédée d'une consultation de 2 mois par l'intermédiaire d'une plate-forme citoyenne, mais sans débat ni bilan, des assises citoyennes de l'habitat se sont tenues à Marseille le 26 mars 2019 pour faire le point sur l'habitat dans la métropole et notamment le logement indigne. La présidente a annoncé un plan de 25 millions d'euros financé par la métropole pour mettre en œuvre certaines propositions.

Parmi elles :

- la création d'une école de la deuxième chance pour la rénovation de l'habitat,
- la création d'immeubles à zéro charge en créant des commerces en pied d'immeubles, propriété collective des co-propriétaires des étages supérieurs,
- la réduction du temps de relogement provisoire durant le temps des travaux de réhabilitation,
- l'augmentation des contrôles techniques de logements,
- des sanctions contre les propriétaires peu scrupuleux,
- l'amélioration du dialogue entre propriétaires et locataires.

Cette démarche a été critiquée par de nombreuses associations, qui ont estimé que cet évènement préparé dans l'urgence, n'était pas à la hauteur des enjeux alors que plus de 2000 personnes délogées sont toujours en attente d'une solution pérenne. Le collectif du 5 novembre demande une charte du relogement, un plan d'urgence démocratique pour l'habitat et l'urbanisme, un contrôle citoyen des questions urbaines, la transparence de la gestion immobilière, le contrôle régulier de l'habitat et la lutte contre la vacance des logements.

4-L'âge II du conseil de développement

Installé le 6 avril 2017, le conseil de développement a rendu quatre premiers avis :

- Saisi par le conseil métropolitain
 - o Proposition pour le projet métropolitain commission spéciale (24 mai 2018)
 - o Avis sur le plan local d'urbanisme intercommunal de Marseille-Provence Métropole (décembre 2018)

³¹ Le Monde, 23 novembre 2018

- Auto-saisine :
 - Proposition pour une démarche de participation citoyenne groupe de travail spécifique (24 mai 2018)
 - Avis sur le projet de fusion Métropole-Département (Décembre 2018)

En 2019 il a été saisi sur le plan climat-air-énergie métropolitain et sollicité par la Métropole pour donner son avis sur le plan de déplacements urbains (premier trimestre 2019), le programme local de l'habitat (premier trimestre 2019), le plan alimentaire territorial (premier semestre 2019) et le SCOT (second trimestre 2019).

Chaque commission thématique a été invitée à préparer une feuille de route pour les années qui viennent.

Malgré la publication soignée de ces rapports, le conseil de développement a du mal à exister. Aucune de ses propositions n'ont à ce jour été retenues par le conseil métropolitain.

Peu représentatif par sa composition de la société locale, victime d'une forte abstention de la part de plus de la moitié de ses membres, il ne bénéficie pas d'une réelle autonomie. Est ainsi posée la question de la participation citoyenne à la construction métropolitaine. Car le conseil de développement ne s'est pas ouvert à la participation citoyenne. Ses travaux sont peu diffusés et la charte de la participation citoyenne qu'il a proposée aux élus est restée sans réponse. Trois ans après sa création officielle, la métropole Aix-Marseille-Provence reste totalement méconnue par ses habitants.

5-La fusion entre la Métropole et le Département

L'objectif initial du gouvernement était de mieux coordonner les politiques publiques en évitant les doublons et en réunissant les compétences éclatées des deux institutions. Le projet initial concernait la fusion des conseils départements et des métropoles de Lille, Nantes, Bordeaux, Nice et Toulouse. Si les conseils métropolitains sont plutôt favorables au projet, les conseils départements y sont très opposés. La plupart de ces territoires ont fait connaître leur opposition pour des raisons différentes : pas de réponse de l'Etat sur la gestion du RSA et l'accueil des mineurs isolés, crainte de créer de nouvelles tensions dans la relation urbain-rural, culture différente des deux structures, problème d'harmonisation du statut des agents... Dès lors, le seul projet encore sur les rails est celui de la fusion entre Aix-Marseille-Provence Métropole et le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône. La même personnalité à la tête des deux institutions explique certainement cette possibilité.

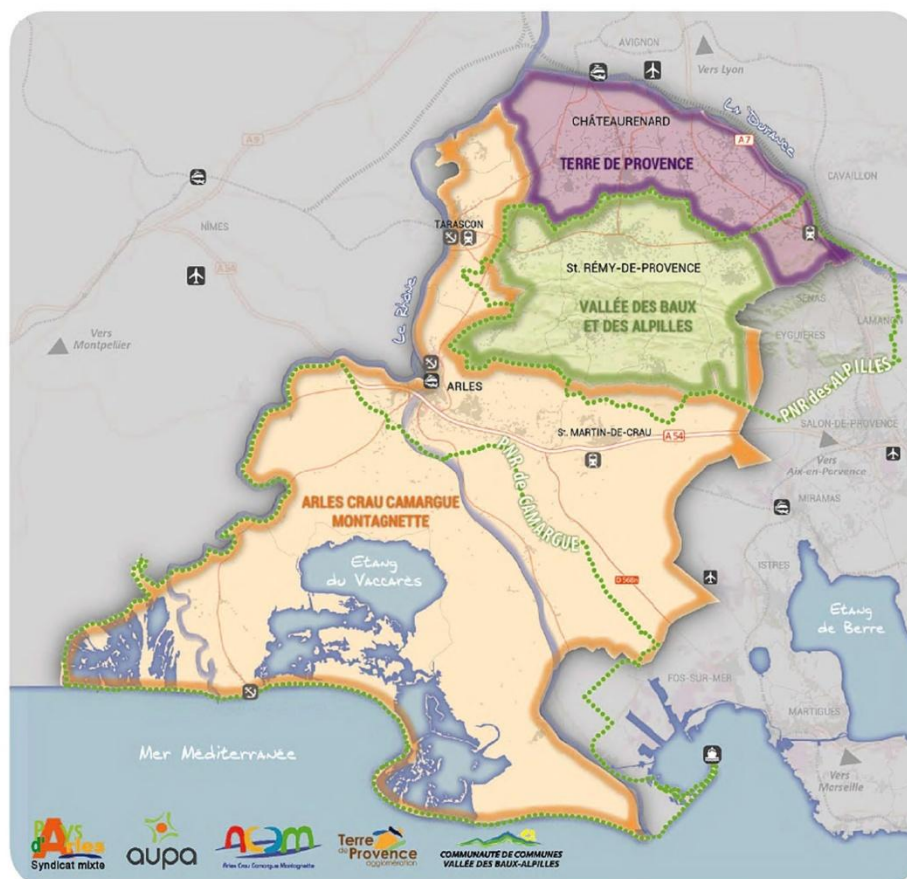
Le projet de fusion entre le département et la métropole, longtemps refusé par la présidence des deux institutions, semble aujourd'hui sur les rails. La présidente des deux institutions demande néanmoins au gouvernement « de la concertation » et de la souplesse pour ne pas imposer « à la hussarde » une fusion refusée par les 29 communes du pays d'Arles. Estimée « inéluctable » au plus haut niveau de l'Etat qui a commandé un rapport sur cette question au préfet (un autre ayant été établi par la métropole), cette fusion permettrait notamment d'établir le lien entre les compétences économiques de la métropole et les compétences sociales du Département. En tout état de cause, une loi devra entériner ce processus avant les prochaines élections municipales.

Le préfet Pierre Dartout propose dans son rapport une fusion intégrale du Conseil Départemental et de la Métropole, le pays d'Arles n'ayant pas les moyens financiers de son autonomie. Il est favorable au retour de la voirie aux communes. Il préconise la fin des

conseils de territoire. La fusion pourrait avoir lieu au 1^{er} janvier 2021, avec des élections en décembre 2020.

Mais certains élus du pays d'Arles (Arles, Saint-Rémy, Saint-Marin de Crau, Barbentane et Fontvieille), qui regroupe trois intercommunalités (les communautés d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette et Terre de Provence et la communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles) ont fait connaître leur opposition

EPCI	Création	Communes	Siège	Population	Superficie Km ²
CA Arles-Crau-Camargue-Montagnette	2004	6	Arles 53 000 h	86 100	1 446
CA Terre de Provence	2014	13	Eyrargues 4 400 h	59 000	266
CC Vallée des Baux et des Alpilles	1995	10	Maussane les Alpilles 2 250 h	28 000	320
Pays d'Arles		29		173 100	2 032
Aix-Marseille-Provence Métropole	2016	92	Marseille 862 000	1 869 000	3 149
Département des Bouches du Rhône	1790	121	Marseille 862 000	2 042 100	5 181



Les 3 intercommunalités du pays d'Arles qui relèvent du même pôle d'équilibre territorial et rural et du même SCOT, ont proposé de fusionner pour faire contrepoids à la métropole, ce qui a été refusé par le préfet le 29 août 2018. Elles justifient leur position par l'éloignement de Marseille, leur identité culturelle commune, les différences de fiscalité, l'absence de consultation citoyenne et une opposition farouche à intégrer la métropole. Les élus locaux du pays d'Arles plaident pour une solution comparable à celle retenue pour le département du Rhône de division du département en deux collectivités territoriales. Même si un rapport de juillet 2018³² montre que le pays d'Arles pourrait financièrement s'en sortir sans l'apport de la métropole, l'hypothèse d'un département ramené à 29 communes et 173 100 habitants apparaît peu réaliste. Le préfet met en avant la question financière.

Les trois référendums locaux organisés à Saint Rémy, Saint Martin de Crau et Fontvieille ont dégagé une majorité contre la fusion ; mais avec un faible taux de participation. Si la présidente de la métropole s'est déclarée en « parfaite harmonie » avec le rapport du préfet, les opposants à la fusion ont reçu le soutien du maire de Martigues qui s'oppose également à la disparition des conseils de territoire.

Le président de la région est entré dans le débat. Il propose une période de transition entre 2020 et 2026 qui permettrait aux trois intercommunalités, regroupées dans une intercommunalité commune, de récupérer les compétences du département. La Région pourrait même exercer directement certaines de ces compétences, notamment sur les transports.

³² Pays d'Arles-Impacts financiers et fiscaux des différentes évolutions du pays d'Arles-Cabinet Michel Klopfer-Juillet 2018

Le conseil de développement a pris clairement position en faveur de la fusion³³, « principe qui lui semble déterminant pour que la Métropole quitte son statut d'EPCI et devienne une collectivité territoriale de plein exercice ». Il se prononce pour une élection au suffrage universel direct avec une seule circonscription métropolitaine et une dizaine de sections électorales. Il rappelle la nécessité de définir au plus vite les critères d'intérêt métropolitain.

³³ Avis de décembre 2018

Titre III : Propositions

Chapitre 7 : 20 Propositions pour une métropole efficiente

Au terme de la présentation de ce que nous comprenons de la Métropole Aix Marseille Provence, il paraît évident que décider de Paris de réunir 92 communes ne permet pas de créer un territoire, et particulièrement un territoire métropolitain. Ce chapitre présente un certain nombre de propositions qui sont susceptibles d'apporter des améliorations tant à l'organisation qu'au fonctionnement de la Métropole.

L'objectif de la Métropole est de construire un nouveau territoire de vie pour la population. Pour ce faire il faut d'abord avoir une vision claire de ce qu'est ce territoire, puis il est nécessaire d'inventer une action à l'échelle de la Métropole, et enfin il faut réinventer un modèle de développement inclusif et intégrateur.

A- Construire un discours mobilisateur

Présenter un récit **mobilisateur** et inclusif soulignant que la Métropole est le résultat d'une **évolution historique**, d'un **dessein commun**, non seulement à l'ensemble des 92 communes avec leurs populations si diverses, mais aussi avec les deux rives de la méditerranée. Redéfinir l'intérêt métropolitain comme étant l'intérêt des populations qui l'habite. Quelle métropole pour quelle société ?

1-Relire le projet métropolitain

Le projet métropolitain voté par le conseil communautaire est certes de qualité. Il ouvre des pistes nouvelles sur le moyen terme qui mériteraient d'être exploitées, ce qui n'est pas le cas. Aucun indicateur ne permet d'apprécier sa mise en œuvre. La présentation budgétaire, comptable est peu compréhensible, ne permet pas de savoir le coût des différences orientations qu'il retient. Et quand on le compare aux travaux de la commission Théry et notamment aux trois projets présentés à la fin de la mission interministérielle, on mesure l'écart entre ces travaux de fond réalisés par des équipes d'urbanisme de niveau international et le projet qui a été voté. De « l'assemblage territorial » de l'équipe Devillers et associés à la métropole spectacle de l'équipe SEURA, en passant par la conception du bien commun de l'équipe LIN, la relecture de ces dossiers, plein d'imagination et de propositions, contraste sévèrement avec ce que les conseillers métropolitains ont voté. On peut se demander à quoi ont servi tous les travaux préparatoires, d'une infinie richesse, dans le projet actuel de la métropole qui se présente davantage comme un livre d'images que comme une ambition à partager.

2-Faire société

La construction laborieuse de la métropole s'est largement centrée sur ses aspects institutionnels dans une guerre des tranchées qui perdure 3 ans après sa création. Sa mise en œuvre, handicapée par une dette importante et le comportement de la plupart des maires, conduite par une majorité sans conviction, bien éloignée des préoccupations des habitants, ne fait pas société. Ses aspects économiques, dans une économie mondialisée de marché, marginalisent les emplois intermédiaires qui animent la vie urbaine et les ouvriers peu qualifiés qui ne trouvent pas leur place dans la compétitivité internationale. Sa composante sociale se limite principalement à la politique de la ville sans rapport direct avec le monde économique. L'environnement est souligné comme un avantage comparatif sans faire l'objet de mesures spécifiques pour le protéger. La métropole court le risque de devenir une

structure administrative de plus bien éloignée des besoins de ses habitants, de ses actifs et de ses territoires. Le pacte de gouvernance fiscal et financier, voté le 30 juin 2016, définit les relations fiscales et financières entre la métropole et les territoires. En aucune manière, il engage la métropole vers un destin partagé. C'est pourquoi une charte doit être construite avec tous les acteurs du territoire, ceux qui y habitent et ceux qui y travaillent, pour remettre l'institution au service de l'intérêt métropolitain.

3-Communiquer activement sur ce que métropole veut dire

Déjà, la commission interministérielle de préfiguration de la métropole ne s'était pas beaucoup ouverte à la société civile, en dehors des experts qui avaient été mobilisés. Les choses n'ont pas changé depuis la création officielle d'Aix-Marseille-Provence. Le conseil de développement comprend majoritairement des représentants des institutions et des spécialistes de l'aménagement. Il n'est pas représentatif de la société locale. Les citoyens eux-mêmes ne font pas partie du débat. La plupart d'entre eux ne savent toujours pas ce que métropole veut dire. Dans les petites communes, beaucoup se déclarent hostiles sous l'influence de leur maire qui ne cesse de dénoncer un territoire qui a hérité de leurs dettes. C'est aussi le cas à Aix-en-Provence dont la municipalité conduit un combat acharné contre Marseille et la métropole. A Marseille même, la méconnaissance est totale. Il serait important de mobiliser tous les moyens de communication pour expliquer le pourquoi de la métropole. Par exemple, par une page quotidienne et spécifique dans la presse locale, des émissions régulières à la radio et à la télévision, des manifestations culturelles ou ludiques, un ouvrage spécifique tout public, des exposés et des débats, les réseaux sociaux. Trois ans après sa création, la métropole est toujours incognito.

4-Construire la métropole avec et pour ses habitants.

La métropole n'en a pas les moyens. Mais même si elle les avait pour pouvoir financer les équipements dont elle aurait besoin pour se hisser au niveau des grandes métropoles européennes, Aix-Marseille-Provence doit concentrer ses efforts vers la partie de sa population la plus précaire. L'intérêt de la métropole est d'abord celui de ses habitants. Elle passe par la réduction des inégalités dans leurs conditions de vie. Car non seulement le taux de pauvreté est ici le plus élevé de toutes les métropoles en France, 18,5% et 26% à Marseille, mais les inégalités de conditions de vie ne cessent d'augmenter. Le revenu médian, 20 427 €, est aussi un des plus faibles des métropoles françaises. L'écart interdécile, 3,9 après redistribution, est supérieur à l'écart national de 3,5. La situation sociale des habitants de Marseille, Port de Bouc, Miramas, Port Saint-Louis du Rhône, Berre l'étang, Marignane est particulièrement difficile. Des mesures spécifiques s'imposent pour les territoires les plus précaires. Au-delà de la pauvreté visible des SDF, des migrants ou des Roms qui ne sont pas les plus nombreux, une pauvreté invisible de personnes légèrement au-dessus du seuil de pauvreté, actifs ou retraités, avec ou sans emploi, écarte du développement le quart des métropolitains.

5-Dépasser les enjeux locaux pour construire un territoire de solidarité

La métropole n'est pas solidaire des territoires qu'elle rassemble. Les plus riches n'accompagnent pas les plus pauvres. Les mobilités sont difficiles et le coût de l'agenda de la mobilité rend sa mise en œuvre improbable à court terme. Chaque maire veut son propre PLU, sa zone d'activité, ses équipements de proximité, sa salle polyvalente, sa médiathèque, ses équipements sportifs et culturels, son propre programme de l'habitat, sa politique de l'environnement. Par rapport aux entreprises, chaque commune est en concurrence avec les

autres, met en évidence ses zones d'activité remarquables, son environnement exceptionnel, son patrimoine historique et naturel. Et comme la situation sociale de Marseille est difficile, le discours dominant est dirigée contre la ville-centre qui qualifie pourtant la métropolisation. Les communes riches autour d'Aix en Provence ou de la vallée de l'Arc, Aix-en-Provence elle-même qui en fait une obsession permanente, ne veulent pas « payer pour Marseille ».

Ce refus de toute forme de solidarité est le principal obstacle à la construction de la métropole. Comme le souligne le maire de Miramas, « on ne construit pas un projet commun en écrasant des voisins³⁴ »

6-Mobiliser la jeunesse pour construire son avenir

La métropole est un territoire de vieux. La plupart des conseillers métropolitains sont des retraités. Mais les changements du monde sont ceux de sa jeunesse. Les jeunes générations doivent être associées au développement et à la gouvernance d'un territoire qui doit être réinventé³⁵. Dans la société numérique qui se redéploie à grande vitesse, c'est la jeunesse qui sait utiliser ces outils, construire des réseaux, se mobiliser pour défendre la planète et répondre aux défis du changement climatique ; les jeunes plutôt, tant les conditions de vie ne sont pas comparables entre la jeunesse insérée et celle qui ne l'est pas, notamment dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville. Dans toutes les dimensions de ses interventions, la jeunesse doit faire l'objet de mesures spécifiques en termes de mobilité, de formation professionnelle, d'accès à l'emploi, d'ouverture à l'international, de mobilisation citoyenne. La jeunesse n'est pas un problème mais une solution. Il faut passer de la méfiance à la confiance.

7-S'ouvrir à l'international

Il est frappant de constater la quasi absence de référence à l'international dans les politiques métropolitaines, sauf peut-être dans le projet métropolitain. Dans cette conception endogène, pour ne pas dire insulaire du développement, le destin commun des territoires des deux rives de la Méditerranée n'est pas souvent évoqué. Pourtant par son histoire, l'origine de ses habitants, ses activités commerciales, la Métropole est fondamentalement liée à l'Afrique du nord.

La référence aux pays européens n'est pas non plus présente dans les orientations de la métropole. Pourtant, avec notamment les pays voisins du sud de l'Europe, l'Italie et l'Espagne, les relations économiques sont fortes.

Certes, la conjoncture politique n'est pas favorable. Les printemps arabes sont devenus des hivers. L'Union pour la méditerranée n'a pas tenu ses promesses. Pourtant, plus de 30 mouvements participent activement à Marseille à la coopération économique et culturelle en Méditerranée. Vis-à-vis des pays du nord, la situation de l'Europe n'incite pas non plus à l'optimisme. Néanmoins de nombreux programmes européens associent Marseille et la métropole à d'autres territoires.

B-Inventer l'action à l'échelle métropolitaine

La vision et l'intérêt communautaires définis, Il s'agit alors de bien déterminer quels acteurs, quelles compétences et quelle gouvernance mettre en action

³⁴ Objectif Méditerranée - Janvier 2019

³⁵ Osons la fraternité, Appel pour une nouvelle cité Marseille et moi, 15 avril 2018

8 -Recentrer les compétences de la métropole sur les politiques structurantes

La plupart des acteurs de la métropole (milieux économiques et politiques) estime beaucoup trop vastes les compétences de la métropole. La grande étendue d'Aix-Marseille-Provence, son système urbain entre grandes villes, villes moyennes et villages, ses polarité avec sa périphérie, l'importance des espaces naturels invitent à recentrer ses interventions sur des opérations effectivement de niveau métropolitain c'est-à-dire la mobilité (qui constitue son problème principal), le développement économique (qui ne connaît pas de frontières administratives), le schéma de cohérence territoriale et l'environnement qui s'exprime notamment au cœur de vastes espaces géographiques et naturels. Il serait souhaitable de rendre aux communes ou aux territoires leurs compétences de base : la voirie, le traitement des déchets, la gestion de l'espace public et des services d'intérêt collectif, les services d'incendie et de secours, les abattoirs, l'eau et l'assainissement, les cimetières, la politique du logement, peut-être la politique de la ville. Une loi devrait redéfinir les compétences à chaque niveau de façon motivée, fondée sur l'histoire des institutions et la nécessaire modernisation de leurs actions. La situation d'aujourd'hui d'Aix-Marseille-Provence Métropole est paradoxale. Si les opérations déléguées aux territoires doivent en principe être compatibles avec les grands schémas métropolitains, rien ne garantit leur cohérence. Par ailleurs, la plupart de ces schémas sont en préparation. C'est au terme de la période actuelle de transition (2016-2020) que cette question doit être posée. La présidente de la métropole va dans ce sens.

9-Etablir un pacte financier entre l'Etat et la Métropole

Cette métropole était indispensable. Il est probable que les élus locaux ne l'auraient jamais construite. La plupart se sont mobilisés plutôt pour la déconstruire. La première initiative des présidents des EPCI concernés de se regrouper en pôle métropolitain³⁶, n'a jamais eu de suite. Il en reste seulement une photo mémorable. La métropole a été imposée sans concertation véritable, aussi bien dans son périmètre sans doute exagéré, que dans le partage de ses compétences avec les EPCI qui la constituent. Le transfert des dettes intercommunales a généré une situation financière extrêmement difficile qui ne permet pas à la métropole de conduire des politiques à la hauteur de ses besoins. C'est notamment le cas avec un agenda de la mobilité de 12 milliards d'€, tout à fait hors de portée de ses capacités financières. Mais c'est aussi le cas avec ses autres engagements (agenda du développement économique, plan bleu) dont la mise en œuvre est renvoyée à des jours meilleurs et très incertains. Le budget d'investissement n'est pas à la hauteur d'ambitions, même modestes. Un pacte de financement entre l'Etat et la métropole au profit des grands projets stratégiques permettrait leur réalisation dans un délai raisonnable. Pour pouvoir fonctionner la métropole ne peut pas « naître », avec, au départ, 1,5 milliard de dettes transférées des EPCI. L'Etat doit pouvoir en prendre en charge une partie ou s'impliquer plus activement dans sa participation aux grands investissements de la métropole.

10-Articuler la Métropole avec la Région

On parle beaucoup, dans la perspective de la fusion, des rapports entre la Métropole et le Département, d'autant plus qu'une double présidence peut accélérer le processus. Mais peu des rapports entre la Métropole et la Région dont les compétences sont souvent les mêmes :

³⁶ Les présidents des intercommunalités de Marseille, Aix-en-Provence et Aubagne avaient annoncé en 2012 leur volonté de constituer un pôle métropolitain. Un **pôle métropolitain** est un syndicat mixte regroupant des intercommunalités à fiscalité propre créé par l'article 20 de la loi n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de réforme des collectivités territoriales, et destiné à favoriser la coopération entre grandes agglomérations proches, situées au sein de grandes aires urbaines

développement économique, transports, environnement. Au-delà d'appels de principe à la collaboration, la Région est rarement citée dans les documents officiels comme partenaire de la Métropole. Pourtant, dans ses compétences propres, notamment en matière de formation professionnelle, d'orientation, de politique de la jeunesse, le rapport est évident avec les interventions de la métropole et celles de la Région. Certes, la Région a signé avec la Métropole un contrat régional d'équilibre territorial doté de 120 M€ sur 3 ans. Cet engagement est dérisoire. C'est vers un véritable partenariat qu'il convient de s'engager entre la métropole Aix-Marseille-Provence et la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur qui représente 36% de ses habitants et la moitié de son activité économique.

11- Réussir la fusion avec le Conseil Départemental

L'opportunité inattendue de la double présidence de la métropole et du département ouvre la voie à une fusion qui pourrait donner un nouveau souffle à un territoire plus riche de potentialités que de réalisations. Certes, l'opération ne sera pas facile. Deux administrations, chacune avec son histoire, ses méthodes de travail, sa culture, le statut de son personnel ne vont pas fusionner d'un coup à la faveur d'une loi. Elle devra se conduire dans le respect des spécificités et des histoires locales. Il faudra laisser du temps au temps, vaincre les oppositions des intercommunalités du pays d'Arles, intégrer cette partie du département à des schémas de développement déjà engagés. Il ne s'agit pas seulement d'une question financière entre un département qui a des moyens et une métropole qui n'en a pas, même si les deux budgets sont comparables. Mais aussi et surtout d'articuler les compétences sociales de l'un aux compétences économiques de l'autre, de faire front commun en matière d'urbanisme, d'habitat, de mobilité, d'insertion, de lutte contre la pauvreté, d'environnement et de qualité de vie. La volonté de la présidence rencontre le projet de l'Etat de réaliser cette fusion, refusée partout ailleurs. Cette fusion sera partagée et non imposée. On peut souhaiter que dans une conjoncture politique très différente de celle qui a abouti à la création d'Aix-Marseille-Provence métropole, ce projet soit accepté par les élus locaux au nom de l'intérêt général. Cette disposition, qui exige une loi, doit être intégrée aux réflexions en cours sur une relance de la décentralisation

12-Réorganiser l'espace démocratique métropolitain

Il ne suffit pas d'informer sur la réalité métropolitaine et de faciliter son appropriation par tous mais aussi et surtout de se donner les moyens d'une participation active des citoyens dans une démocratie de proximité à réinventer. Le conseil de développement est trop éloigné des réalités de terrain pour pouvoir jouer un rôle significatif en la matière. Toute la société n'y figure pas. C'est au niveau des quartiers que la démocratie d'usage³⁷ s'exprime. Dans le cadre de la politique de la ville, les conseils de quartier mis en place par la loi y contribuent. Les tables de quartier, moins contraintes, jouent le même rôle. Il appartient à la métropole de faciliter les multiples expressions de la demande citoyenne et de savoir les intégrer aux politiques qu'elle conduit. Les mouvements récents observés en France montrent les limites d'une gestion technocratique qui, bordée par les convictions des « sachants », ne sait plus écouter la voix et l'expression des habitants. La démocratie d'usage permet, sur le périmètre retreint de l'espace vécu, d'inscrire les préoccupations des personnes en termes d'accès à l'emploi, aux services, à l'habitat dans un projet collectif à construire.

13- En finir avec les baronnies et les rivalités stériles

³⁷ Intervention de J. Boulesteix, Marseille et moi, 24-1-2018

Tant que les maires continueront à se conduire en barons locaux seulement soucieux de l'intérêt de leurs électeurs, sans voir ce qui se passe au-delà de leur territoire de légitimité, la métropole n'avancera pas. Le risque est grand alors de ramener cette vaste ambition à un simple tiroir-caisse au service de communes, ce qui est largement le cas aujourd'hui. Mis à part une dizaine d'entre eux, les maires persévèrent à combattre la métropole tout en lui transférant dettes et équipements collectifs. On peut espérer de nouveaux comportements aux prochaines échéances municipales ; ce qui est improbable car la plupart des sortants vont se représenter. Dès lors c'est bien du côté des habitants eux-mêmes que le débat doit porter. Il ne serait pas difficile d'expliquer les ambiguïtés des positions locales de certains élus dans une grave crise de la démocratie représentative. Le peuple, comme on dit, ne supportera plus un clientélisme généralisé, un repliement sur des communes dessinées à la révolution française, des potentats locaux qui confondent facilement leur intérêt personnel avec celui de la métropole. L'intérêt collectif est le moteur de ce nouveau territoire. Les usagers de la métropole doivent en devenir les citoyens.

14-Supprimer définitivement en 2020 les conseils de territoire

Ce n'est pas uniquement l'étendue du territoire qui justifie du statut particulier de la métropole d'Aix-Marseille-Provence. Cette organisation avait aussi pour finalité de préparer en douceur la fusion de 6 intercommunalités différentes jusque-là davantage en concurrence qu'en complémentarité. Conserver leur périmètre a été une erreur qui a renforcé des pouvoirs locaux qu'elle avait pour ambition de réduire. Les territoires exercent aujourd'hui la plupart des compétences de la métropole par délégation jusqu'en 2020. Ils se soucient d'autant moins de la cohérence de leurs interventions avec les schémas de la métropole que la plupart d'entre eux sont toujours en préparation. Non dotés de la personnalité morale, les territoires ne font que des propositions à la métropole sur leurs délibérations qui sont votées deux fois, une fois par le territoire à titre de proposition, une fois par la métropole à titre de décision. Même si les territoires doivent être associés préalablement aux grandes décisions de la métropole qui concernent leur territoire, ce qui n'est pas toujours le cas, leur rôle est modeste. Car toutes leurs délibérations sont acceptées par la métropole. Leur intérêt principal est d'avoir permis à tous les conseillers des anciens EPCI qui ne sont pas métropolitains de continuer à siéger comme conseiller territorial. A ce jour, les 240 conseillers métropolitains et les 459 conseillers de territoire conduisent à 699 élus pour gérer la métropole. Au-delà de la charge financière d'une telle organisation, une telle inflation d'élus locaux nuit au bon fonctionnement de la métropole. Il faut absolument rompre les liens ambigus entre les conseillers des anciennes intercommunalités et les conseillers métropolitains.

15-Elire les conseillers métropolitains au suffrage universel direct

La transformation de la métropole en collectivité territoriale de plein exercice, au même titre que la région, le département ou les communes appelle à l'élection directe des conseillers communautaires au suffrage universel. Cette élection renforcerait leur légitimité en les positionnant au bon niveau de métropolitain. Ils ne seraient plus élus par une seule partie de la métropole. Le mode d'élection actuel, à partir des élections municipales, transforme en effet le conseiller métropolitain en super conseiller municipal. Dès lors, ces conseillers considèrent la métropole comme une source de financement.

Tout ce travail démontre à l'évidence que la métropole Aix-Marseille-Provence est la métropole des maires qui ne se privent pas de contester son existence même, tout en faisant largement appel à ses financements. Personne ne connaît l'intérêt métropolitain que la

métropole a refusé de définir et qui se ramène à une liste d'équipements qui ne sont pas d'intérêt métropolitains transférés de la part de certaines communes. La plupart d'entre elles se sont déchargées de leurs dettes et ont mis la métropole en grande difficulté financière. Il faut sortir d'une approche administrative (transfert d'équipements intercommunaux) pour construire une approche socioéconomique et ne transférer à la métropole que les grands équipements utilisés par l'ensemble des habitants.

C – Réinventer un modèle de développement inclusif

16-Ne plus travailler sur les potentialités mais sur les réalités.

Tous les documents produits par la métropole mettent en avant ses potentialités. Elles sont en effet importantes : des filières économiques d'excellence, un tissu productif diversifié, des villes attractives, des centres de recherche et d'innovation de haut niveau, un environnement naturel exceptionnel, un réseau associatif puissant, de grands équipements structurants ... pourraient laisser croire que la situation économique et sociale de la métropole est favorable. Le site officiel de la métropole est centré sur la présentation de ces potentialités. On se demande alors pourquoi, par rapport aux autres métropoles françaises, pour ne parler que d'elles, Aix-Marseille-Provence métropole est dans la queue du peloton quel que soit l'indicateur retenu : faiblesse du revenu médian et du taux d'activité, niveau élevé du taux de pauvreté et de chômage, inégalités de conditions de vie. L'écart est démesuré entre les potentialités et la réalité. Comme il l'est par ailleurs entre la qualité des documents votés par le conseil communautaire et les prises de positions des élus qui le composent. Il faut revenir à la réalité. Un tel décalage entre le potentiel de ce territoire et ses résultats effectifs s'explique par sa faible capacité à savoir exploiter les vertus de la coopération. Il invite à voir les choses en face et à ne pas systématiquement mettre en avant des potentialités qui ne sont que virtuelles car mal ou peu exploitées par les politiques publiques. C'est tout l'enjeu de la métropole.

17-Animer une économie solidaire

L'agenda du développement économique est un texte important qui engage la métropole à travers un plan d'actions organisé autour de priorités stratégiques dont la pertinence n'est pas en cause. Largement orienté sur l'attractivité du territoire, il met l'accent sur l'accompagnement des entreprises et la qualification des actifs. Or, un grand nombre d'entre eux, peu qualifiés et peu mobiles, n'a pas accès à cette économie et alterne petits boulots, périodes de chômage, temps de formation dans une économie de bazar dont Marseille n'a pas le monopole.

Pour faciliter leur insertion dans une économie inclusive, le secteur associatif peut jouer un rôle primordial dans l'insertion par l'activité économique, l'accompagnement des actifs peu qualifiés et la mise en œuvre de parcours adaptés. Cette économie n'est pas retenue dans l'agenda du développement économique dont l'organisation générale reste très classique dans l'attente incertaine de l'exploitation de « gisements d'emplois » attendus depuis toujours. Le développement économique n'est pas qu'une question d'attractivité. Il implique de mobiliser les ressources du territoire pour ses actifs, notamment ceux qui sont en difficulté. La métropole est invitée à animer une économie solidaire.

18-Donner la priorité à l'emploi, au logement, à la réduction des inégalités et à la lutte contre le changement climatique

Les mesures incitatives auprès des entreprises et des mouvements qui les rassemblent ne sont pas secondaires. Dans une économie de marché devenue mondiale, elles ne pourront en aucune mesure éviter la disparition d'entreprises en difficulté ou se substituer aux prérogatives des entrepreneurs. Il faut bien entendu les maintenir. C'est en direction des territoires et des populations les plus fragiles que la métropole a vocation à intervenir. Son objectif doit être de réduire les inégalités de toutes natures qui font de cet espace un des plus inégalitaires de toutes les métropoles françaises. Articulées avec celles du conseil Départemental, les politiques sociales de la métropole (insertion, politique de la ville, fond d'aide aux jeunes) doivent être développées, comme celle de l'emploi qui, au-delà des déclarations, n'est pas conduite par la métropole à la hauteur du problème du chômage. Le changement climatique enfin interpelle l'ensemble de la société. Il serait plus efficace d'articuler les mesures prises par les territoires et les communes que de se lancer dans un nouveau programme.

19-Concentrer les investissements publics sur les projets d'intérêt métropolitains

Le retard de la métropole en matière de financement d'investissements publics est l'héritage du refus historique de toute forme d'intercommunalité. Les investissements publics n'ont pas vocation à se porter uniquement sur les ronds-points, les stades, les piscines ou les salles de spectacle. « Ils doivent pallier l'incurie des transports interurbains et servir une politique d'aménagement efficace des zones économiques ou commerciales, le port de Marseille-Fos, la rénovation urbaine, le maillage économique et l'attractivité de la métropole à l'international³⁸ ». A ce jour, les principaux projets de territoire portés par les anciennes intercommunalités, cités dans l'agenda du développement économique, ne sont pas tous d'intérêt métropolitain et n'ont pas vocation à être financés par la métropole qui ne doit retenir que ceux qui ont un sens à son niveau. Dans un contexte tendu du marché foncier, la métropole doit veiller à harmoniser ses zones d'activité, ses centres commerciaux, ses pôles de compétitivité, son immobilier d'entreprise et ne pas limiter ses interventions à l'extension ou la requalification des espaces économiques communaux. La même priorité doit s'exprimer dans les structures d'appui à la création d'entreprises, les incubateurs, les pôles numériques, les pépinières d'entreprises, les espaces de "coworking" qui ne sont pas conçus au niveau de toute la métropole.

20-Ne pas ramener l'innovation au seul développement du numérique

Quand on parle d'innovation, le discours dominant est celui du développement de l'économie numérique. Certes, cette révolution dans l'usage des nouveaux moyens de communication doit être prise en compte dans toute stratégie de développement. Son importance n'est pas secondaire dans la recherche d'un nouveau modèle. Mais l'innovation ne se limite pas à une technologie révolutionnaire. Elle est aussi dans d'autres formes d'économie. L'économie solidaire, l'économie circulaire, l'économie de la fonctionnalité, l'économie verte, l'économie de la connaissance renvoient sur d'autres composantes de la créativité encore mal prises en compte dans l'agenda du développement économique. Socialement, la "smart city" est peu accessible aux habitants qui ne maîtrisent pas l'appareil informatique. L'innovation est aussi dans la gestion de l'entreprise, l'accompagnement vers l'emploi, la valorisation de toutes les formes du bénévolat. Elle s'exprime dans tous les domaines : social, économique, urbanistique, environnemental et ne se limite pas à l'usage du smartphone, la multiplication

³⁸ Intervention d'Eugène Caselli, Débat d'orientation budgétaire 8 avril 2016

des applications ou l'usage des réseaux sociaux. Les petites entreprises innovantes ne créent que peu d'emploi et la plupart des "start-up" n'aboutissent pas.

Chapitre 8 : En guise de conclusion ...

...Une métropole en quête de sens

Tout au long de cette présentation on a pu comprendre que cette métropole n'est vue par les autorités publiques que comme un outil pour tenter de résoudre au mieux les difficultés engendrées par l'urbanisation au temps de la mondialisation.

Mais justement ces difficultés sont celles rencontrées par les habitants dans ce qui doit désormais être leur lieu de vie. La Métropole n'est pas qu'un outil (comme les syndicats de communes à but unique) que l'on peut adapter et utiliser ou non, au gré des besoins des autorités publiques ; elle fait partie de la vie de millions de citoyens/citoyens qui sont d'excellents connaisseurs de leurs conditions.

A-t-on pris soin de leur expliquer pourquoi on passe tout d'un coup de Marseille Provence Métropole à Aix Marseille Provence Métropole ? Quelle évaluation a montré la valeur ajoutée d'un tel changement des limites du territoire ? A-t-on seulement fait semblant de tenter d'expliquer pourquoi ces limites n'étaient pas les bonnes et qu'il fallait marier le département à la Métropole ? A-t-on simplement demandé aux citoyens sur quel territoire ils désiraient vivre ? Avec quelles populations ? dans quelles conditions ? Quel avenir ils comptaient tenter de construire ? La Métropole semble constituée d'un nombre important d'enclaves, d'îles, sans aucun lien entre elles. A-t-on simplement pris la peine d'interroger les citoyens/citoyens sur leurs besoins et ce qui les inquiète ? A-t-on même pris la peine de demander aux citoyens s'ils sont satisfaits du travail des élus qui les représentent ?

Oui, pour réussir la construction d'un nouveau territoire de vie, la Métropole a besoin de sens, mais elle est d'abord en quête de confiance.

1-Le sens de la confiance

La première condition pour qu'un territoire fonctionne est la confiance que se font ses acteurs, volontaires pour se retrouver autour d'un projet commun. Il faut bien reconnaître qu'au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence, il y a davantage de méfiance que de confiance. Le projet métropolitain voté à l'unanimité n'est pourtant pas un projet commun.

Les maires se renferment sur leur territoire de légitimité et ne se sentent pas solidaires de ce qui se passe dans la commune voisine, surtout si elle est plus pauvre ou moins attractive ou gérée par une autre majorité politique. L'idée de partage est inconnue, la volonté de plaire à leurs électeurs prend le pas sur toute autre considération. Ils n'ont pas de mal à convaincre leurs administrés sur tout le danger de se lier avec Marseille, ville considérée comme celle de tous les problèmes du monde.

Les conseillers départementaux sont étrangement absents du débat. Ils suivent les ambitions de leur présidente récompensées par des aides diverses. C'est notamment le cas de ceux du

nord-ouest du département (mais aussi des maires), devenus partisans d'une fusion qu'ils ont longtemps contestée.

La défiance par rapport à l'Etat n'est pas nouvelle. Alors que la plupart des communes de la métropole, et notamment Marseille, bénéficient largement des aides publiques, les services de l'Etat sont considérés comme des ennemis et non pas comme des partenaires. Les travaux de la mission Théry ne sont pas utilisés. Au-delà de la contestation des politiques nationales, les élus métropolitains ne manquent pas de demander à l'Etat de contribuer à financer les équipements publics d'Aix-Marseille-Provence

Les acteurs économiques ont peu de relations avec les acteurs sociaux. Entre eux, déjà, les rapports sont difficiles. Beaucoup d'entreprises ne se reconnaissent pas dans la chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence ou la CPME. Il n'y a pas de réponse lisible de la part des syndicats à la construction métropolitaine.

Les associations peinent devant la réduction des aides publiques qui remet en cause leur modèle économique. C'est notamment le cas des mouvements d'accompagnement de la partie de la population la plus précaire. La généralisation de la procédure d'appel d'offre, conçue pour plus d'efficacité, a été détournée pour faire des économies. Elle aboutit à créer des concurrences absurdes entre associations qui conduisent des politiques comparables pour le même public et alimentent la défiance.

Le conseil de développement de la métropole, qui se veut être l'expression et l'émanation de la société civile, n'a pas d'autonomie réelle par rapport aux conseillers métropolitains. Les personnalités qui le composent ne sont pas libres de leurs avis ou de leurs décisions.

Les habitants de la métropole ne font pas confiance à cette collectivité imposée par l'Etat et qu'ils ne connaissent pas. Comme personne ne leur a expliqué ce que métropole veut dire, ils s'opposent à une construction qui se fait sans eux et rendue complexe du fait de l'opposition des maires.

Pour redonner un sens à la métropole, il faut changer de regard et l'appréhender comme une maison commune à bâtir ensemble. Ce nouveau territoire est à construire dans une conjoncture difficile. Il faut convaincre les citoyens que c'est la voie à suivre en leur présentant un récit et un projet métropolitains à l'élaboration desquels ils sont invités. La création d'emplois n'est pas suffisante pour toute la population active. Il n'y a pas de réduction significative du chômage. Nous ne parvenons pas à lutter efficacement contre la pauvreté d'un grand nombre d'habitants et cela apparaît maintenant comme une situation acquise. Malgré leurs coûts, les politiques de solidarité ne parviennent pas à sortir de la précarité la part de la population la plus démunie. Les équipements dits structurants se redéployent dans des environnements économiques et sociaux sans réussir à les entraîner. Il faut convaincre que la seule voie possible est l'organisation institutionnelle de la complémentarité des territoires qui composent la Métropole.

En sortant des tableaux, des chiffres et des cartes, on retrouve la formidable capacité des acteurs à agir pour le bien commun. Ceci implique que tous les acteurs de ce territoire partagent la conviction qu'ils sont engagés dans la même histoire, constituent une communauté, sont confrontés aux mêmes défis. Cela signifie leur volonté de partager leurs compétences et leurs connaissances au service de l'intérêt général. Et cela invite à reconnaître qu'au-delà des problématiques individuelles, la Métropole est un bien commun à partager. L'action publique y participe. Les initiatives privées le nourrissent.

2-Pour un récit métropolitain

La métropole n'est pas une administration supplémentaire susceptible de se substituer à 92 communes et à 6 EPCI découvrant tout d'un coup leur complémentarité. Ces territoires portent un passé commun pas toujours assumé. C'est le produit d'une histoire portée par un récit dont l'origine lointaine remonte à plusieurs millénaires. Ce territoire carrefour ne partage pas encore un même projet. Mais il est l'héritier de la vaste Occitanie dont il porte encore sa toponymie, sa langue et son patrimoine. Il a été construit sur un littoral qui a généré Marseille, la plus ancienne ville de France, Martigues capitale de la pêche, l'étang de Berre et ses salins. Il a été structuré autour d'Aubagne en terre agricole, de Salon, au carrefour des routes commerciales. Il a été au Moyen Age un morceau d'un état indépendant, le Comté de Provence dont Aix était la capitale. De nombreux petits villages moyenâgeux structuraient alors un paysage d'une grande beauté. Ce territoire a une longue histoire d'échanges qui remonte au IIème siècle avant Jésus Christ. 2 000 ans plus tard, et surtout depuis le milieu du XIXème siècle, il s'est ouvert à l'industrie lourde autour de l'étang de Berre, aux industries agroalimentaires appuyées sur une agriculture performante, aux activités liées par le port de Marseille au commerce international. Plus récemment le tourisme a trouvé ici un territoire d'exception et les activités de services aux entreprises et aux ménages représentent la majorité des emplois. La population du territoire métropolitain est passée de 1 365 000 habitants en 1968 à 1 869 000 en 2015.

Cet espace a vu des milliers de femmes et d'hommes s'installer, s'enrichir ou se paupériser, vivre ou mourir dans ce morceau de Provence qui ne tire son unité que dans ses ouvertures aux espaces voisins. D'un côté la Méditerranée et le port de Marseille lui ont apporté des migrants en quête de vie meilleure : Italiens, Espagnols, Maghrébins, Comoriens, Arméniens l'ont abordé avant de se disperser dans la France entière. D'un autre côté, venus d'au-delà de la Durance et tout au long du XIXème siècle, le territoire métropolitain a accueilli des alpins dont les conditions de vie difficiles ont justifié ces déplacements devenus définitifs. Leur accueil n'a pas été toujours facile. Mais ils se sont peu à peu intégrés dans ce territoire devenu le leur. Ils ont participé à la construction de son histoire. Ils sont devenus Provençaux avant d'être Marseillais ou Aixois.

Pourtant, malgré l'évidence de leur complémentarité et leur histoire commune, les 92 communes qui constituent la métropole Aix-Marseille-Provence n'ont jamais vraiment réussi à travailler ensemble. Chacune a suivi son propre destin sans trop se soucier de celui des autres. Pire : elles ont été souvent en concurrence pour l'accueil de nouveaux habitants ou de nouvelles entreprises. Si la décentralisation mise en place en 1982 a donné de réelles compétences aux communes, les possibilités de se regrouper pour accroître l'efficacité de leurs interventions ont toujours été mal acceptées. Les nombreux regroupements opérés entre communes l'ont tous été non pas avec Marseille, mais contre Marseille, sans véritable cohérence ni consultation des habitants. Depuis les premières tentatives de 1966 à aujourd'hui, une dizaine de regroupements ont été conduits autour de Marseille, la mal aimée, et sans elle. Le territoire métropolitain est un territoire de conflit.

Il y a certes des raisons géographiques (l'importance des massifs et des collines), culturelles (entre culture maritime et culture terrienne), sociales (entre paysans et ouvriers), démographiques (entre population autochtone et migrants venus d'autres régions françaises ou de plus loin). Mais il y a surtout des raisons politiques. Ici, sans doute plus qu'ailleurs, les élus locaux ne s'intéressent qu'à leur territoire de légitimité. Les regroupements observés se sont faits sur d'autres priorités que la cohérence économique ou sociale. En 1966, Marseille a

refusé de constituer une communauté urbaine avec les autres villes de sa proximité. Aujourd'hui, ce sont les collectivités d'Aix-en-Provence, Martigues, Aubagne ou Salon qui rejettent toute association avec Marseille !

Pourtant, dans les changements du monde, tout indique que les métropoles sont créatrices de richesse, d'emplois, d'innovations, de créativité et de qualité de vie. Certains y voient même un danger pour les territoires non métropolitains. Et ce mouvement s'observe dans toutes les aires urbaines du pays. Il est ici handicapé par l'opposition résolue de la plupart des maires et de nombreux habitants qui craignent de perdre leur identité et leur image dans un ensemble trop vaste à leurs yeux et dont Marseille serait la ville-centre.

Le modèle classique de développement local doit affronter de nouveaux défis.

Le défi de l'emploi ne peut être relevé qu'en coordonnant l'ancienne et la nouvelle économie. Celle de l'industrie lourde de l'étang de Berre et celle des nouvelles technologies du pays d'Aix, de l'innovation des pôles universitaire de Marseille, de l'agriculture du pays d'Aubagne. Celle des opportunités induites par la société numérique et celle des capacités des activités de services qui constituent aujourd'hui la plus grande partie des emplois.

Le défi des inégalités est celui des écarts de conditions de vie des habitants entre la grande richesse des uns et l'immense pauvreté des autres. Ces inégalités, devenues insupportables vue leur niveau, posent la question de la cohérence sociale d'un territoire devenu fragmenté, une sorte d'archipel avec de la pauvreté dans les espaces riches et de la richesse dans les territoires pauvres.

Le défi de l'environnement comme celui de l'impact du changement climatique s'expriment sur un territoire qui ne connaît pas les frontières administratives et invitent à des réponses communes pour préserver les vastes espaces naturels, sauvegarder une biodiversité d'une immense richesse, respecter la beauté des paysages et répondre aux changements climatiques. La crise de l'énergie renvoie à la capacité du territoire à promouvoir des énergies renouvelables tout en économisant une ressource devenue incertaine.

A nouveau défi, nouveau territoire : celui de la métropole Aix-Marseille-Provence n'est peut-être pas le meilleur. Mais il existe. Il a capacité à changer la vie de près de deux millions d'habitants s'il s'engage résolument dans des projets novateurs conformes à l'intérêt général. Au cœur de cette ambition, la mobilité est la base des sociétés modernes. Ici, plus de 60% des habitants ne travaillent pas dans la commune où ils habitent. Les déplacements se font dans tous les sens : domicile- travail, domicile-consommation, domicile-études, domicile-loisirs... à tout moment de la journée. Ils sont rendus difficiles par le nombre écrasant des véhicules personnels et une offre très insuffisante, voire inexistante de transports en commun.

Pour relever ces défis, la métropole doit être conçue et dirigée par une personnalité charismatique capable de rassembler tous ses acteurs et tous ses habitants en dehors du jeu politique traditionnel. Elle a besoin d'élus soucieux du bien commun ; de techniciens au service de l'intérêt général et de citoyens responsables. Nous en sommes loin.

3-Le sens de la justice sociale

Les habitants de la métropole peuvent-ils être heureux quand 130 000 personnes n'ont pas d'emploi, quand 60 000 d'entre eux vivent dans des logements indignes, quand ceux des communes ou des arrondissements de Marseille les plus riches ne rencontrent jamais ceux qui sont les plus pauvres ? Dans les années 60 on parlait de ghettoïsation des banlieues. Aujourd'hui, on parlerait de ghettoïsation des quartiers

Le taux de pauvreté dans la métropole est de 18,5%, un des plus élevés des grandes métropoles françaises. Le revenu médian est quant à lui l'un des plus faibles. Il varie de 11 272 € dans le 3ème arrondissement de Marseille à 35 240 € à Saint-Marc-Jaumegarde.

Ce territoire est profondément inégalitaire. Il oppose des territoires très précaires (les 1ème, 2ème, 3ème, 14ème, 15ème arrondissements de Marseille, Port de Bouc, Berre l'étang, Port Saint Louis du Rhône), des territoires précaires (les 4ème, 5ème, 6ème, 10ème et 11ème arrondissements de Marseille, Miramas, Salon de Provence, Vitrolles, Martigues, Aubagne, Marignane) à d'autres territoires dont le niveau de vie est plus favorable que la moyenne nationale (7ème, 8ème arrondissements de Marseille), communes de l'arrière-pays de la Ciotat, de la côte bleue, d'Aubagne, de Salon, du pays d'Aix-en-Provence.

Seul le système de redistribution du modèle français (par les aides sociales accordées aux plus pauvres et les prélèvements fiscaux opérés pour les plus riches) permet une réduction significative des écarts de niveau de vie. Mais il n'est pas suffisant pour combattre la pauvreté.

Ces inégalités, pour François Doucet³⁹, sont perçues comme une agression, une forme de mépris. Elles augmentent régulièrement. Elles seraient encore plus élevées si on prenait en compte les inégalités de patrimoine qui préfigurent une société de rentiers. Cette situation handicape l'avenir de la métropole car ce n'est pas seulement une question de revenu. C'est aussi une question de santé, de niveau et de qualité de l'emploi, de type d'habitat, de culture, d'accès aux services publics et notamment éducatifs. La pauvreté économique, la pauvreté sociale et la pauvreté culturelle se cumulent pour une grande partie des métropolitains.

Une métropole juste doit contribuer à l'égalité des chances de tous ses habitants. Elle ne doit pas concentrer ses interventions à caractère social dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville de Marseille, Martigues, Miramas, Port de Bouc, Septèmes les Vallons ou Vitrolles. La pauvreté est partout et côtoie la grande richesse de beaucoup de cadres et de membres de professions libérales qui habitent le pays d'Aix ou sur la côte bleue. La réduction des inégalités implique une nouvelle politique du logement, un effort significatif pour la rénovation urbaine et la construction de nouveaux logements sociaux, une dynamique économique créatrice d'emplois qui n'exigent pas une qualification inaccessible pour la majorité des demandeurs d'emploi. A ce titre, l'insertion par l'activité économique, la mobilisation du secteur associatif dans toutes les formes de l'économie sociale et solidaire, la généralisation de la clause d'insertion dans le bâtiment et les travaux publics sont d'une urgente nécessité.

4-Le sens de la démocratie

Personne ne conteste la légitimité du conseil métropolitain. Mais ses membres ont été élus en mars 2014 lors des élections communales par fléchage dans les communes de plus de 1 000 habitants, deux ans avant la création officielle d'Aix-Marseille-Provence Métropole. Personne ne s'en rappelle. Une proposition de loi consacre le principe d'une élection des conseillers métropolitains au suffrage universel direct. Elle est toujours à l'étude. Cette disposition transformerait la métropole en collectivité territoriale de plein exercice. Elle donnerait à ces conseillers une légitimité plus forte. Ils ne seraient plus élus par commune et pourraient ainsi travailler au nom de toute la métropole.

³⁹ François Dubet "le temps des passions tristes, Inégalités et populisme", Le Seuil 2018

Les citoyens sont absents de la construction de la métropole. Alors que s'exprime une forte demande de démocratie participative, la métropole estime que son conseil de développement porte la voix de la société civile. Ce n'est pas exact. Comme dans d'autres collectivités (conseil économique, social et environnemental de la région, conseil départemental des Bouches-du-Rhône, conseil de développement du port de Marseille...) ce conseil n'est pas représentatif de la société locale. Il est composé de représentants des institutions et de personnalités certes qualifiées, d'ailleurs trop souvent absentes des débats, mais ni les jeunes, ni les personnes en difficulté, ni les demandeurs d'emploi ne sont représentés. De plus, le pays d'Aix, et lui seul, a conservé son conseil de développement, ce qui est incompréhensible. La métropole s'estime quitte avec la participation citoyenne en finançant l'existence et le fonctionnement du conseil de développement sans prendre sérieusement en compte ses travaux. Il n'existe aucune coordination des démarches de participation qui n'ont de citoyennes que le nom.

La révolte des gilets jaunes devrait attirer l'attention des élus locaux sur une forte demande de participation des citoyens aux affaires publiques. Au-delà des concertations obligatoires pour le budget et les documents d'urbanisme notamment, très formelles et rarement entendues, c'est le vaste champ des concertations facultatives qui reste à explorer dans tous les domaines de la vie quotidienne.

Pour « réparer ensemble le tissu déchiré du monde⁴⁰ », le philosophe Abdenour Bidar appelle « les tisserands », ici les porteurs de révolutions tranquilles dans tous les domaines de la vie humaine (travail, argent, santé, habitat, environnement...) à se mobiliser pour retrouver les liens qui font métropole : avec soi-même, avec autrui et avec la nature.

La métropole ne vivra que si l'ensemble de ses tisserands se mobilisent au service du bien commun.

5-Le sens du bonheur

Certes le bonheur est relatif et ne répond à aucune définition. Mais il exprime un bien-être et une qualité de vie qui ne sont pas donnés à tout le monde. Ces concepts ne sont pas mesurables. Mais on ne peut pas comparer la situation des cadres du pays d'Aix avec celle des ouvriers retraités du pourtour de l'étang de Berre, des jeunes décrocheurs des quartiers prioritaires de Miramas avec les étudiants d'Aix-Marseille-Université, des commerçants et artisans du pays Salonais avec les ingénieurs de "start-up" innovantes de Château-Gombert, des personnes âgées aux faibles pensions avec des adolescents qui entrent dans la vie active. Ceux-là sont partout.

Cette problématique est générale. Elle invite à réflexion tant sont différentes les conditions de vie sur cet immense territoire où le niveau des inégalités rend les moyennes peu significatives. La qualité de vie dépend de nombreux facteurs inégalement significatifs selon le lieu d'habitat, la situation professionnelle, l'offre de services de proximité, le niveau de formation professionnelle, les conditions de vie quotidienne.

La métropole doit partager une nouvelle ambition : dynamiser son économie et réduire ses inégalités pour la mettre au niveau des autres métropoles européennes. Ses engagements en matière de mobilité et de développement économique y participent. Son projet y fait allusion. Mais dans les faits, ces références ne portent pas de mesures précises pour permettre à tous les habitants de vivre mieux, c'est-à-dire d'être plus heureux ou moins malheureux.

⁴⁰ Abdenour Bidar « Les tisserands », Edition les liens qui libèrent 2016

La technocratie administrative traduite pas son organigramme a découpé en tranches verticales les compétences de la métropole. Il est clair que plusieurs dimensions de la qualité de vie demandent d'autres approches et donc une autre administration en termes d'environnement territorial (être), de développement (agir), d'épanouissement (vivre) et de solidarité (partager) pour vivre ensemble.

Le bonheur est aussi dans la beauté des lieux et le respect de tous. La qualité des paysages et des grands ensembles naturels, qui participent à l'identité de la métropole, sont impérativement à protéger. La solidarité entre les « inclus » et les « exclus », entre les communes riches et les communes pauvres, entre les actifs et les inactifs, entre les jeunes et les personnes âgées doit devenir le ciment de la métropole.

Osons la Solidarité ! Osons la Fraternité !

« Nous devons faire la preuve que l'audace n'est pas seulement dans notre nature, mais également dans nos actions et notre capacité à nous réinventer » (Métropole pratique, comment comprendre l'élaboration du Projet métropolitain, Editorial de J.C. Gaudin, 2017). L'audace par nature, tel est déjà le slogan de la Métropole ! L'audace par l'action ! L'audace par la capacité à nous réinventer ! tel est le programme fixé par l'ancien Président de la Métropole !

Et quel programme ... !

Oui, osons d'abord, sans aucune honte et avec honnêteté, reconnaître la métropole telle qu'elle est, dans sa réalité :

- juxtaposition de multiples identités,

- juxtaposition improbable d'une ville-centre « segmentée, morcelée, précarisée » (Ph. Langevin dans Marsactu/Agora 29 mars 2019) et de communes « ...qui accueillent les cadres qui travaillent à Marseille et n'ont pas de point commun avec les quartiers prioritaires de la politique de la ville où loge une population modeste et peu mobile » (Ph. Langevin, Pauvres à Marseille, Un besoin urgent de fraternité, Mai 2018, non édité, disponible au Centre Chrétien de Réflexion-Secrétariat social de Marseille),

- juxtaposition de deux mondes presque équivalents, l'un composé de « citoyens » censés participer à la vie publique, l'autre les abstentionnistes ; ou encore, deux mondes totalement étrangers, les "experts", les élus, les maires d'un côté, qui ont le pouvoir parce qu'ils "savent ce qui est bon" et la catégorie "citoyen/électeur/contribuable/administré/usager" (Ph Langevin, La sauvegarde de notre maison commune, le Territoire du diocèse de Marseille, Mars 2017, disponible au Secrétariat social de Marseille-Centre Chrétien de Réflexion) sans pouvoir et muette parce qu'elle n'élit même pas les conseillers métropolitains,

- juxtaposition de deux mondes économiques, un qui se développe parce qu'innovant et numérique attractif et créateur d'emploi, et l'autre relégué dans les QPV, peu qualifié.

Osons reconnaître, accepter les interdépendances ; Osons analyser, reconnaître honnêtement ce que chaque commune a reçu et reçoit de ses voisins, quels qu'ils soient. Osons reconnaître ce que chacun doit à la solidarité !

Osons reconnaître et clamer « qu'une partie des réponses à la précarité est dans le passage d'une politique communale à une politique intercommunale » (Ph. Langevin, Pauvres à Marseille, Un besoin urgent de fraternité, Mai 2018, non édité, disponible au Secrétariat social de Marseille-Centre Chrétien de Réflexion).

Osons les tentatives pour rétablir des rapports durables et féconds entre tous ces mondes juxtaposés !

Osons la mobilisation de tous les acteurs, à tous les niveaux, pour ce bien commun qu'est Aix-Marseille-Provence Métropole !

Glossaire

Accroissement de la population

L'accroissement total (ou variation totale) de population est la variation de l'effectif d'une population au cours de l'année, qu'il s'agisse d'une augmentation ou d'une diminution. C'est la somme de l'accroissement naturel, du solde migratoire, et parfois d'un ajustement destiné à rétablir la cohérence entre les différences sources statistiques.

Aide au logement

Les aides au logement (ou allocations logement) sont des prestations sociales dont la finalité est de réduire les dépenses de logement des familles (loyer, mensualités d'emprunt). Elles sont accordées sous condition de ressources, permettant donc aux bénéficiaires de parvenir au niveau du minimum concerné. Elles sont calculées en tenant compte également de la situation familiale, de la nature du logement et du lieu de résidence du bénéficiaire.

Aire urbaine

Une aire urbaine ou « grande aire urbaine » est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de plus de 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Le zonage en aires urbaines 2010 distingue également :

- les « moyennes aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) de 5 000 à 10 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci,
- les « petites aires », ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle (unité urbaine) de 1 500 à 5 000 emplois, et par des communes rurales ou unités urbaines dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci.

Aire de mise en valeur du patrimoine (AMVAP ou AVAP)

Document d'urbanisme dont l'objectif est de promouvoir et de protéger un secteur géographique en raison de son intérêt patrimonial : présence d'un bâtiment historique, d'un ouvrage atypique ou d'un élément d'intérêt paysager. L'aire de mise en valeur de l'architecture et du patrimoine a le caractère de servitude d'utilité publique.

Aménagement

Selon l'article L.300-1 du code de l'urbanisme : « Les actions ou opérations d'aménagement ont pour objets de mettre en œuvre un projet urbain, une politique locale de l'habitat, d'organiser le maintien, l'extension ou l'accueil des activités économiques, de favoriser le développement des loisirs et du tourisme, de réaliser des équipements collectifs ou des locaux de recherche ou d'enseignement supérieur, de lutter contre l'insalubrité, de permettre le renouvellement urbain, de sauvegarder ou de mettre en valeur le patrimoine bâti ou non bâti et les espaces naturels. »

Bbio

Coefficient noté Bbio pour « Besoin bioclimatique » ou « Bilan Bioclimatique ». Ce coefficient traduit le besoin d'un bâtiment en énergie pour le chauffage, le refroidissement et

l'éclairage artificiel. Les attestations « RT 2012 » doivent indiquer le Bbio attendu et obtenu d'une construction obéissant aux dispositions de la réglementation thermique 2012.

Biodiversité

La biodiversité est définie par la Convention sur la diversité biologique comme : "la variabilité des êtres vivants de toute origine y compris, entre autres, les écosystèmes aquatiques et les complexes écologiques dont ils font partie : cela comprend la diversité au sein des espèces, ainsi que celle des écosystèmes" (art. 2).

Le concept de biodiversité concerne donc toutes les composantes et les variations du monde vivant.

Les scientifiques distinguent trois niveaux d'organisation :

- la diversité écologique (les écosystèmes),
- la diversité spécifique (les espèces),
- la diversité génétique (les gènes).

Une autre composante essentielle et constitutive de la biodiversité est les interactions au sein et entre chacun de ces trois niveaux d'organisation.

Budget

Budget voté par l'assemblée locale en début d'exercice. Il fixe les enveloppes de crédits permettant d'engager les dépenses pendant la durée de l'exercice. Il détermine aussi les recettes attendues, notamment en matière de fiscalité.

Cadastre

Registre dans lequel sont indiqués la quantité, la valeur et la propriété des immeubles afin de définir l'assiette de l'impôt foncier.

Carte communale

Document fixant les modalités d'application du règlement d'urbanisme national au sein d'une ou de plusieurs communes.

Chômage

Le chômage représente l'ensemble des personnes de 15 ans et plus, privées d'emploi et en recherchant un. Sa mesure est complexe. Les frontières entre emploi, chômage et inactivité ne sont pas toujours faciles à établir, ce qui amène souvent à parler d'un « halo » autour du chômage.

Il y a en France deux sources statistiques principales sur le chômage : les statistiques mensuelles du Ministère du travail, élaborées à partir des fichiers de demandeurs d'emploi enregistrés par Pôle Emploi et l'enquête Emploi de l'Insee, qui mesure le chômage au sens du BIT.

Certificat d'urbanisme

Acte administratif relevant les règles d'urbanisme applicables au terrain au moment de sa délivrance (raccordement aux réseaux, taxes applicables, constructibilité du projet, coefficient d'occupation des sols, limitations administratives au droit de propriété).

Communauté d'agglomération

La communauté d'agglomération est un EPCI regroupant plusieurs communes formant, à la date de sa création, un ensemble de plus de 50 000 habitants d'un seul tenant et sans enclave autour d'une ou plusieurs communes centre de plus de 15 000 habitants.

Ces communes s'associent au sein d'un espace de solidarité, en vue d'élaborer et conduire ensemble un projet commun de développement urbain et d'aménagement de leur territoire. La communauté d'agglomération a été créée par la loi relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale du 12 juillet 1999

Communauté de communes

La communauté de communes est un EPCI regroupant plusieurs communes d'un seul tenant et sans enclave. Elle a pour objet d'associer des communes au sein d'un espace de solidarité en vue de l'élaboration d'un projet commun de développement et d'aménagement de l'espace.

Les conditions « d'un seul tenant et sans enclave » ne sont pas exigées pour les communautés de communes existant à la date de la publication de la loi du 12 juillet 1999 ou issues de la transformation d'un district ou d'une communauté de villes en application de cette même loi (cf. art. 51 et 56).

Communes multi polarisées

Les « communes multi polarisées des grandes aires urbaines » sont les communes dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs grandes aires urbaines, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Les « autres communes multi polarisées » sont les communes situées hors des grandes aires urbaines, des moyennes aires, des petites aires, hors des communes multi polarisées des grandes aires urbaines dont au moins 40 % des actifs occupés résidents travaillent dans plusieurs aires, sans atteindre ce seuil avec une seule d'entre elles, et qui forment avec elles un ensemble d'un seul tenant.

Décile

Si on ordonne une distribution de salaires, de revenus, de chiffre d'affaires..., les déciles sont les valeurs qui partagent cette distribution en dix parties égales.

Ainsi, pour une distribution de salaires :

- le premier décile (noté généralement D1) est le salaire au-dessous duquel se situent 10 % des salaires,
- le neuvième décile (noté généralement D9) est le salaire au-dessous duquel se situent 90 % des salaires.

Le premier décile est, de manière équivalente, le salaire au-dessus duquel se situent 90 % des salaires ; le neuvième décile est le salaire au-dessus duquel se situent 10 % des salaires.

Demandeurs d'emploi

Les demandeurs d'emploi sont les personnes qui s'inscrivent à Pôle Emploi. Ces demandeurs sont enregistrés à Pôle Emploi dans différentes catégories de demandes d'emploi en fonction de leur disponibilité, du type de contrat recherché et de la quotité de temps de travail souhaitée.

Direction Départementale des Territoires (DDT)

Organisme public interministériel qui exerce sous l'autorité du préfet de département des missions dans le cadre de l'Aménagement, de l'Urbanisme, de l'environnement, de l'agriculture, de la prévention des risques et des transports (infrastructure, sécurité routière et permis de conduire). La DDT peut être chargée de l'instruction des demandes d'autorisation de construire.

Développement durable

Le développement durable est « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs », citation de Mme Gro Harlem Brundtland, Premier Ministre norvégien (1987).

En 1992, le Sommet de la Terre à Rio, tenu sous l'égide des Nations unies, officialise la notion de développement durable et celle des trois piliers (économie/écologie/social) : un développement économiquement efficace, socialement équitable et écologiquement soutenable.

Dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement concernent des opérations en capital. Elles comprennent :

- les remboursements d'emprunts,
- les prêts et avances accordés par la collectivité,
- les dépenses directes d'investissement (acquisitions mobilières et immobilières, travaux neufs, grosses réparations),
- les subventions d'équipements versées.

Dotation de décentralisation

Les charges résultant des transferts de compétences intervenus entre l'État et les collectivités locales depuis 1984 sont compensées par un transfert de ressources. Celui-ci est effectué par transfert d'impôts d'État et pour le solde par le versement d'une dotation budgétaire, la dotation générale de décentralisation (DGD). Elle est depuis 2004 intégrée, pour 95% de son montant, dans la dotation forfaitaire de chaque département.

Dotation globale d'équipement

La dotation globale d'équipement (DGE) a été créée par l'article 103 de la loi du 2 mars 1982. Ce versement essentiellement axé sur l'aide à l'investissement répond à des règles d'éligibilité précises. Il est effectué chaque année par l'État aux communes, départements, et à leurs regroupements, ainsi qu'à la région Île-de-France qui bénéficie d'une dotation pour les lycées en agglomérations nouvelles.

Dotation globale de fonctionnement

La dotation globale de fonctionnement (DGF), instituée par la loi du 3 janvier 1979, est un prélèvement opéré sur le budget de l'État et distribué aux collectivités locales pour la première fois en 1979.

Son montant est établi selon un mode de prélèvement et de répartition fixé chaque année par la loi de finances. Elle est versée aux régions depuis 2004. Cette dotation est constituée d'une dotation forfaitaire et d'une dotation de péréquation.

Documents d'urbanisme : Documents opposables aux tiers permettant de réglementer l'usage et la destination générale des sols (plan local d'urbanisme, schéma de cohérence territoriale, directive territoriale d'aménagement).

Emprunts

Les emprunts correspondent au volume global des emprunts à plus d'un an, contractés pendant l'exercice. Par convention, il s'agit de financements inscrits pour une durée supérieure à un an (emprunts à long et moyen terme).

Famille monoparentale

Une famille monoparentale comprend un parent isolé et un ou plusieurs enfants célibataires (n'ayant pas d'enfant).

Fiscalité locale

La fiscalité locale comprend la fiscalité directe : taxe d'habitation, taxe foncière sur les propriétés bâties, taxe foncière sur les propriétés non bâties, taxe professionnelle (jusqu'en 2009), taxe d'enlèvement des ordures ménagères ; et la fiscalité indirecte : droits de mutation, carte grise, part de taxe intérieure sur les produits pétroliers ou de taxe spéciale sur les contrats d'assurance...

La taxe professionnelle supprimée à compter du 1er janvier 2010, a été remplacée par d'autres impôts prélevés aux entreprises. En 2010, année de transition, les collectivités ont perçu une compensation relais.

Intercommunalité

L'intercommunalité permet aux communes de se regrouper au sein d'un établissement public soit pour assurer certaines prestations (ramassage des ordures ménagères, assainissement, transports urbains...), soit pour élaborer de véritables projets de développement économique, d'aménagement ou d'urbanisme. Depuis la loi de 1999, les communes ne peuvent pas adhérer à plus d'un établissement de coopération intercommunale à fiscalité propre.

A la différence des collectivités territoriales, les structures intercommunales n'ont que des compétences limitées.

Intensité de la pauvreté

L'intensité de la pauvreté (ou « poverty gap ») est un indicateur qui permet d'apprécier à quel point le niveau de vie de la population pauvre est éloigné du seuil de pauvreté. L'Insee mesure cet indicateur comme l'écart relatif entre le niveau de vie médian de la population pauvre et le seuil de pauvreté.

Formellement, il est calculé de la manière suivante :

(seuil de pauvreté-niveau de vie médian de la population pauvre) / seuil de pauvreté.

Plus cet indicateur est élevé et plus la pauvreté est dite intense, au sens où le niveau de vie des plus pauvres est très inférieur au seuil de pauvreté.

Logements du parc locatif social

Les logements du parc locatif social (au sens du ministère en charge du logement) sont :

- les logements appartenant à des organismes d'HLM (Habitation à loyer modéré), qu'ils soient ou non soumis à la législation HLM pour la fixation de leur loyer,

- les logements des autres bailleurs de logements sociaux non HLM (sociétés immobilières d'économie mixte, État, collectivités locales et établissements publics) et non soumis à la loi de 1948.

Les logements-foyers, les résidences pour personnes âgées ou handicapées ne font partie des logements du secteur social.

Logements du secteur social

Les logements du secteur social sont :

- les logements appartenant à des organismes HLM (Habitation à loyer modéré) ou à d'autres bailleurs de logements sociaux (par exemple, logements détenus par les sociétés immobilières d'économie mixte- SEM) et qui sont soumis à la législation HLM pour la fixation de leur loyer,
- les logements en dehors du champ des organismes de HLM mais pratiquant un loyer HLM.

Médiane

Si on ordonne une distribution de salaires, de revenus, de chiffre d'affaires..., la médiane est la valeur qui partage cette distribution en deux parties égales.

Ainsi, pour une distribution de salaires, la médiane est le salaire au-dessous duquel se situent 50 % des salaires. C'est de manière équivalente le salaire au-dessus duquel se situent 50 % des salaires.

Métropole

Une métropole (emprunt du bas latin *metropolis* « capitale d'une province » et du grec *métropoles* « ville mère ») est la ville principale d'une région géographique ou d'un pays, qui, à la tête d'une aire urbaine importante, par sa grande population et par ses activités économiques et culturelles, permet d'exercer des fonctions organisationnelles sur l'ensemble de la région qu'elle domine. Elle n'est pas obligatoirement la capitale du pays comme New York qui est la plus grande métropole des États-Unis alors que Washington est sa capitale.

Minima sociaux

Les minima sociaux visent à assurer un revenu minimal à une personne (ou à sa famille) en situation de précarité. Ce sont des prestations sociales non contributives, c'est-à-dire qu'elles sont versées sans contrepartie de cotisations. Le système français de minima sociaux comporte divers dispositifs dont un spécifique aux départements d'outre-mer (Dom).

Le RSA qui vise à lutter contre les exclusions est un des plus connus.

Les autres allocations visent des publics spécifiques confrontés à un risque de grande pauvreté, par exemple :

- les chômeurs de très longue durée, avec l'allocation de solidarité spécifique (ASS) pour ceux ayant épuisé leurs droits à l'assurance chômage,
- les personnes handicapées (allocation aux adultes handicapés- AAH),
- les personnes âgées (minimum vieillesse).

Ce type de prestations est versé sous conditions de ressources, permettant donc aux bénéficiaires de parvenir au niveau du minimum concerné.

Niveau de formation

Niveau VI et V bis : sorties en cours de 1er cycle de l'enseignement secondaire (6ème à 3ème) ou abandons en cours de CAP ou BEP avant l'année terminale,
Niveau V : sorties après l'année terminale de CAP ou BEP ou sorties de 2nd cycle général et technologique avant l'année terminale (seconde ou première),
Niveau IV : sorties des classes de terminale de l'enseignement secondaire (avec ou sans le baccalauréat), abandons des études supérieures sans diplôme,
Niveau III : sorties avec un diplôme de niveau Bac + 2 ans (DUT, BTS, DEUG, écoles des formations sanitaires ou sociales, etc.),
Niveaux II et I : sorties avec un diplôme de niveau supérieur à bac+2 (licence, maîtrise, master, DEA, DESS, doctorat, diplôme de grande école, écoles des formations sanitaires ou sociales).

Niveau de vie

Le niveau de vie est égal au revenu disponible du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation (uc). Le niveau de vie est donc le même pour tous les individus d'un même ménage.

Les unités de consommation sont généralement calculées selon l'échelle d'équivalence dite de l'OCDE modifiée qui attribue 1 uc au premier adulte du ménage, 0,5 uc aux autres personnes de 14 ans ou plus et 0,3 uc aux enfants de moins de 14 ans.

Plan local d'urbanisme (PLU)

Un plan local d'urbanisme (PLU) est un document fixant les normes de planification de l'urbanisme pour une commune ou un groupement de communes. Le PLU établit ainsi les principales règles applicables à l'utilisation du sol sur un territoire déterminé. Il est élaboré par la commune ou l'EPCI (en cas de groupement de communes). Après son élaboration, le PLU peut éventuellement être révisé ou modifié. Suite à une loi de décembre 2000, le PLU a succédé à l'ancien plan d'occupation des sols (POS).

Population active occupée

La population active occupée regroupe l'ensemble des personnes qui ont un emploi mais sa mesure diffère selon l'observation statistique qui en est faite. On peut actuellement distinguer trois approches principales : au sens du BIT, au sens du recensement de la population, au sens de la Comptabilité nationale. Les membres du clergé en activité, les apprentis et les stagiaires rémunérés font également partie des actifs ayant un emploi.

Politique de la ville

La politique de la ville est une politique de cohésion urbaine et de solidarité, nationale et locale, envers les quartiers défavorisés et leurs habitants. Elle se déploie sur des territoires infra-urbains appelés « quartiers prioritaires de la politique de la ville », caractérisés par un écart de développement économique et social important avec le reste des agglomérations dans lesquelles ils sont situés.

La loi du 21 février 2014 de programmation pour la ville et la cohésion urbaine a défini les principes d'identification de ces quartiers, précisés par deux décrets :

- Décret du 3 juillet 2014 relatif à la liste nationale des quartiers prioritaires de la politique de la ville et à ses modalités particulières de détermination dans les départements métropolitains,

- Décret du 22 décembre 2014 relatif aux modalités de détermination des quartiers prioritaires de la politique de la ville particulières aux départements d'outre-mer, à Saint-Martin et à la Polynésie française.

Les quartiers de la politique de la ville remplacent les zonages formés par les zones urbaines sensibles (ZUS) et les contrats urbains de cohésion sociale (CUCS).

Prestations sociales

Les prestations sociales (ou transferts sociaux) sont des transferts versés (en espèces ou en nature) à des individus ou à des familles afin de réduire la charge financière que représente la protection contre divers risques.

Elles sont associées à six grandes catégories de risques :

- La vieillesse et la survie (pensions de retraite, pensions de réversion, prise en charge de la dépendance).
- La santé (prise en charge totale ou partielle de frais liés à la maladie, à l'invalidité, aux accidents du travail et aux maladies professionnelles).
- La maternité-famille (prestations familiales : prestations liées à la maternité, allocations familiales, aides pour la garde d'enfants).
- La perte d'emploi (indemnisation du chômage) et les difficultés d'insertion ou de réinsertion professionnelle.
- Les difficultés de logement (aides au logement).
- La pauvreté et l'exclusion sociale (minima sociaux : revenu minimum d'insertion, RSA, minimum vieillesse, etc.).

Quartiers prioritaires de la politique de la ville

Les quartiers prioritaires de la politique de la ville sont des territoires d'intervention du ministère de la Ville, définis par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014. Leur liste et leurs contours ont été élaborés par le Commissariat général à l'égalité des territoires.

En métropole, en Martinique et à la Réunion, ils ont été identifiés selon un critère unique, celui du revenu par habitants. L'identification des quartiers prioritaires a été réalisée à partir des données carroyées de l'Insee (source : RFL 2011). Dans les autres départements d'Outre-Mer, l'identification s'est faite à partir des données du Recensement à l'Iris.

Une fois l'identification opérée, des échanges ont eu lieu avec les élus locaux afin de s'assurer de la cohérence du périmètre réglementaire du quartier prioritaire et, le cas échéant, l'ajuster.

Les périmètres des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) sont fixés par le décret n° 2014-1750 du 30 décembre 2014 pour la métropole et par le décret n° 2014-1751 du 30 décembre 2014 pour les départements et collectivités d'Outre-mer, rectifiés par le décret n° 2015-1138 du 14 septembre 2015.

Rapport inter décile

Les rapports inter décile des revenus sont utilisés pour mettre en évidence les disparités (ou écarts) entre les plus riches et les plus pauvres

Revenu minimum d'insertion

Le revenu minimum d'insertion (RMI), créé en 1988, a pour objectif de garantir un niveau minimum de ressources et faciliter l'insertion ou la réinsertion de personnes disposant de faibles revenus. Le RMI est versé à toute personne remplissant les conditions suivantes : résider en France, être âgé d'au moins 25 ans (sauf cas particuliers : femmes enceintes, etc.), disposer de ressources inférieures au montant du RMI et conclure un contrat d'insertion.

Le RMI est une allocation dite « différentielle » : l'intéressé touche la différence entre le montant du RMI et ses ressources mensuelles. Les ressources prises en compte pour le calcul du RMI sont celles du demandeur mais aussi de son conjoint ou concubin et l'allocation dépend également des personnes à sa charge.

Le revenu de Solidarité active (RSA), entré en vigueur le 1er juin 2009 en France métropolitaine, se substitue au revenu minimum d'insertion (RMI).

Revenu médian

Le revenu médian est le revenu qui divise la population en deux parties égales, c'est-à-dire tel que 50 % de la population ait un revenu supérieur et 50 % un revenu inférieur. En 2014, le revenu médian des ménages est de 20 150 euros annuels par unité de consommation, soit 1679 euros par mois.

Réserve naturelle

Une réserve naturelle est une partie du territoire où la conservation de la faune, de la flore, du sol, des eaux, des gisements de minéraux et de fossiles et, en général, du milieu naturel présente une importance particulière. Il convient de soustraire ce territoire à toute intervention artificielle susceptible de le dégrader. On distingue les réserves naturelles nationales (RNN), les réserves naturelles de la collectivité territoriale de Corse (RNC) et les réserves naturelles régionales (RNR). Les RNR, à l'initiative des régions, remplacent les anciennes réserves naturelles volontaires (RNV).

Leur gestion est confiée à des associations de protection de la nature dont les conservatoires d'espaces naturels, à des établissements publics (parcs nationaux, Office national des forêts...) et à des collectivités locales (communes, groupements de communes, syndicats mixtes...). Un plan de gestion, rédigé par l'organisme gestionnaire de la réserve pour cinq ans, prévoit les objectifs et les moyens à mettre en œuvre sur le terrain afin d'entretenir ou de restaurer les milieux.

Schéma de Cohérence Territoriale

Le SCOT est un document de planification stratégique qui fixe à l'échelle d'un territoire, les grandes orientations d'aménagement et de développement pour les 10/20 ans à venir dans une perspective de développement durable.

Salaire moyen

De nombreuses grandeurs économiques sont limitées vers le bas et non vers le haut. Par exemple, le salaire horaire est limité vers le bas par le SMIC alors que certains salaires peuvent être très élevés. La moyenne est tirée vers le haut par les salaires élevés, même s'ils sont peu nombreux, et elle est pour cette raison généralement supérieure à la médiane.

Par ailleurs, l'incertitude qui affecte les valeurs extrêmes, en particulier les valeurs élevées, se reporte sur la moyenne mais n'affecte pas la médiane. Celle-ci est de ce point de vue un indicateur plus fiable.

Taux de pauvreté

Le taux de pauvreté correspond à la proportion d'individus (ou de ménages) dont le niveau de vie est inférieur pour une année donnée à un seuil, dénommé seuil de pauvreté (exprimé en euros). L'Insee, comme Eurostat et les autres pays européens, mesure la pauvreté monétaire de manière relative alors que d'autres pays (comme les États-Unis ou l'Australie) ont une approche absolue. Dans l'approche en termes relatifs, le seuil de pauvreté est déterminé par rapport à la distribution des niveaux de vie de l'ensemble de la population. On privilégie en Europe le seuil de 60 % du niveau de vie médian.

Taux de chômage

Le taux de chômage est le pourcentage des personnes faisant partie de la population active qui sont au chômage.

La population active est la population en âge de travailler et qui travaille ou souhaite travailler. Un chômeur est une personne qui n'a pas d'emploi et qui en recherche un.

Parc Naturel Régional (PNR)

Territoires ruraux gérés par un syndicat intercommunal en vue de la conservation et de la mise en valeur de leur patrimoine naturel et culturel. L'avis du président du PNR est requis pour l'instruction d'une demande d'autorisation de construire déposée dans le périmètre du PNR.

Permis d'aménager

Document administratif qui permet à l'autorité compétente d'autoriser ou d'interdire son demandeur à procéder aux aménagements sur le terrain faisant l'objet du permis d'aménager.

Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur (PSMV)

Document d'urbanisme tenant lieu de Plan Local d'Urbanisme qui s'applique dans les secteurs sauvegardés. L'avis de l'Architecte des Bâtiments de France est requis pour l'instruction d'une demande d'autorisation de construire déposée dans le périmètre du PSMV. Le PSMV détermine les règles d'urbanisme et d'architecture applicables dans le secteur sauvegardé.

Plan local d'urbanisme (PLU)

Document d'urbanisme qui définit les règles d'affectation et d'utilisation des sols en fonction d'un zonage sur une ou plusieurs communes.

Préemption

Prérogative légale pour lequel une personne privée ou publique peut acquérir un immeuble en priorité par rapport à d'autres personnes.

Règlement National d'Urbanisme (RNU)

Ensemble de règles d'utilisation des sols fixées par le code de l'urbanisme qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire national, à l'exception de certaines d'entre elles.

Réglementation thermique

Ensemble de prescriptions techniques d'ordre réglementaire visant à encourager l'efficacité énergétique des bâtiments ou de leurs parties nouvelles.

Réhabilitation

Amélioration technique et esthétique d'un ensemble bâti existant.

Secteur sauvegardé

Espace urbanisé protégé en raison de son intérêt patrimonial. Le Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur y fixe les règles d'urbanisme et d'architecture qui y sont applicables. Les travaux compris dans ce périmètre sont soumis à l'avis de l'ABF.

Site classé

Espace naturel non urbanisé protégé en raison de son intérêt patrimonial. Les travaux compris dans ce périmètre sont soumis à l'avis de l'ABF.

Site inscrit

Périmètre de protection d'un espace en raison de son caractère historique, culturel, pittoresque. Les travaux compris dans ce périmètre sont soumis à l'avis de l'ABF

Surface habitable

Au sens du code de la construction et de l'habitation, surface des planchers déduite des murs, cloisons, escaliers, portes et fenêtres, des combles non aménagés, des sous-sols, des espaces de stationnement, des terrasses, des balcons, des vérandas et des planchers d'une hauteur sous plafond inférieure à 1,80 m.

Surface utile :

Au sens du code de la construction et de l'habitation, surface habitable augmentée de la moitié de la superficie des annexes à l'habitation : sous-sols, ateliers, combles aménageables, balcons, loggias et vérandas

Zone d'Aménagement Concertée (ZAC)

Périmètre au sein duquel une collectivité publique ou un établissement de même nature procède à la réalisation d'aménagements et d'équipement des terrains.

Zone de Protection du Patrimoine Architectural Urbain et Paysager (ZPPAUP)

Périmètre créé par arrêté préfectoral en vue de protéger l'ensemble paysager d'un monument historique et la qualité architecturale de ses abords.

Pour aller plus loin

- 1-L'attractivité de la métropole
- 2-La position d'Aix-Marseille-Provence par rapport aux autres métropoles françaises
- 3-Histoire de l'intercommunalité dans les Bouches-du-Rhône
- 4-Le fonctionnement de la métropole
- 5-Le pacte de gouvernance fiscal et financier
- 6-Données budgétaires
- 7-Les équipements d'intérêt communautaire
- 8-L'agenda de la mobilité
- 9-L'agenda du développement économique
- 10-Le projet métropolitain
- 11-Le livre bleu du littoral
- 12-Les schémas de cohésion territoriale des territoires
- 13-Profil des communes de la métropole
- 14-Taux de logements sociaux par commun
- 15-Les quartiers prioritaires de la politique de la ville
- 16-Programme de rénovation urbaine
- 17-Programme d'insertion des personnes en difficulté
- 18-Les plans climat-énergie des territoires

1 : L'attractivité de la métropole

Une faible attractivité économique par rapport à quelques autres métropoles mondiales

Le fait métropolitain est une réalité mondiale. La concentration de la population et des emplois au sein et autour des grandes villes peut s'observer partout. Au-delà des centres villes, des territoires péri-urbains se construisent et étendent l'attractivité de ces ensembles nommés métropoles.

Le tableau de bord de l'attractivité économique de la métropole⁴¹ réalisé par l'AGAM retient 52 variables réparties en six thèmes de réflexion, comparées avec ceux d'autres métropoles françaises (Lyon et Lille) et internationales (Hambourg, Miami, Barcelone, Rotterdam, Casablanca, et Gênes). Ses conclusions ne sont pas très favorables à la métropole Aix-Marseille-Provence dans l'environnement international

1-Activité économique : Une activité économique limitée par la sous-utilisation de ses ressources humaines

2-Dynamisme économique : Un réel dynamisme économique mais entravé par un marché de l'immobilier tertiaire et des centres de décisions plus modestes

3-International : A la recherche d'un second souffle qui doit passer par la mise en valeur de ses atouts. Aix-Marseille capitale européenne de la culture en 2013 a engagé un nouveau mouvement

4-Innovation, recherche et enseignement supérieur : Des capacités d'amélioration en matière d'innovation au regard des moyens et des efforts mis en œuvre

5-Tourisme : Une filière en plein développement qui doit davantage convertir son attrait en création de valeur et en facteur de développement économique

6-Offre de services (équipement, logement et accessibilité) : des problématiques liées à la mobilité qui limitent le développement économique malgré un bon niveau de services.

Place d'Aix-Marseille-Provence Métropole			
	Note sur 20	Rang sur 9	1 ^{ère} Métropole
1-Activité économique			
<i>Taille</i>	4,2	6 ^{ème}	Miami
<i>Poids économique</i>			
Emplois	3,4	7 ^{ème}	Miami
PIB	3,5	5 ^{ème}	Miami
<i>Degré d'utilisation des ressources</i>			
Densité de la population	0,1	8 ^{ème}	Barcelone
Taux d'emploi	12,2	6 ^{ème}	Hambourg
<i>Structures économiques</i>			
Trafic portuaire	1,8	8 ^{ème}	Rotterdam
Part des emplois industriels	4,1	7 ^{ème}	Lyon
Equipements de congrès	10	4 ^{ème}	Lille
2-Dynamisme économique			

⁴¹ AGAM, Tableau de bord de l'attractivité économique de la métropole Aix-Marseille-Provence, Janvier 2018

Evolution de l'emploi	13,1	3ème	Miami
Transactions de bureaux	0,4	7ème	Miami
Investissement immobilier d'entreprises	0,7	7ème	Miami
<i>Evolution du tissu économique</i>			
Taux de création d'entreprises	12,3	4ème	Hambourg
Implantations exogènes d'établissements	15,6	3ème	Lyon
<i>Rayonnement et attractivité</i>			
Nombre de congrès	2,2	5ème	Barcelone
Nombre de data-centers	7,1	5ème	Miami
3-International			
<i>Accessibilité par les autoroutes</i>			
Passagers aéroports	3,3	5ème	Miami
Connections aéroportuaires à l'international	7,7	6ème	Barcelone
<i>Echanges économiques à l'international</i>			
Banques étrangères	4,7	4ème	Rotterdam
Entreprises à capitaux étrangers	2,8	8ème	Barcelone
<i>Présence consulaire et population étrangère</i>			
Corps consulaire	14,1	3ème	Hambourg
Part des touristes étrangers	0	9ème	Barcelone
<i>Réseaux d'expertise</i>			
Réseau de villes	15,6	4ème	Lyon
4-Innovation, recherche enseignement supérieur			
<i>Taille et fréquentation</i>			
Nombre d'étudiants	6,5	5ème	Barcelone
Part des étudiants étrangers	8,5	5ème	Rotterdam
Thèses soutenues	4,3	4ème	Barcelone
<i>Effort de recherche</i>			
Part de la RD dans le PIB	11,5	3ème	Lyon
Part de la RD dans l'emploi	14,8	2ème	Hambourg
Nombre d'incubateurs et accélérateurs	8	3ème	Hambourg
<i>Résultats et rayonnement</i>			
Demande de brevets	6,1	3ème	Lyon
Classement de Shanghai ⁴²	20	3ème	AMP
Coordination 2ème programme cadre recherche-développement		6ème	Barcelone
5-Tourisme			
<i>Demande touristique</i>			
Nombre annuel de touristes	2,4	3ème	Miami
Nombre de nuitées	5,8	4ème	Barcelone
Taux d'occupation hôtelière	7	6ème	Rotterdam
Nombre de croisiéristes	6,4	3ème	Miami
<i>Offre touristique</i>			

⁴² Depuis 2003, l'université Jiaotong de Shanghai publie une liste des 500 meilleures universités du monde. Aix-Marseille Université est la 4ème université française dans la tranche 101-150

Capacité d'hébergement globale	14,5	3ème	Barcelone
Prix des transports en commun	11	5ème	Casablanca
<i>Prestations à des fins touristiques</i>			
Restaurants 1 à 3 étoiles	9,6	3+	Barcelone
Sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO	7,5	2ème	Barcelone
Nombre de musées	20	1ème	AMP
6-Offre de services			
<i>Offre culturelle résidentielle</i>			
Nombre de places de cinéma	2,3	5ème	Barcelone
Nombre de théâtres et de librairies	15,3	3ème	Lyon
<i>Offre sportive</i>			
Nombre de stades sportifs	16,3	3ème	Hambourg
Nombre de places dans les stades	6,3	5ème	Miami
Nombre de piscines	20	1ème	AMP
<i>Transports</i>			
Prix des transports en commun	20	1ème	AMP
Taux de congestion	0	8ème	Rotterdam
<i>Offre de logements</i>			
Surface habitable moyenne	16	4ème	Gènes
Prix moyen au m ² d'un appartement en centre-ville	14	4ème	Rotterdam

Source : AGAM

La métropole Aix-Marseille-Provence est généralement plus mal placée que les autres métropoles retenues à titre de comparaison. Elle n'est première qu'en matière d'équipements universitaires (par le poids d'Aix-Marseille-Université), culturels (musées) et sportifs (piscines) ainsi que sur le prix des transports en communs.

2 : Position d'Aix-Marseille-Provence métropole par rapport aux autres métropoles françaises

Les 22 métropoles					
Métropoles Date de création	Population 2015	Variation 2010-2015	Néré de Communes.	Superficie Km ²	Revenu médian 2015 €
Métropole du Grand Paris 1-1-2016	7 020 210	0,3	131	8 621	22 174
Métropole d'Aix-Marseille-Provence 1-1-2016	1 869 055	0,4	92	3 149	20 427
Métropole de Lyon 1-1-2015	1 370 678	1,1	59	533,7	21 328
Métropole Européenne de Lille 1-1-2015	1 141 440	0,4	90	647,8	19 495
Bordeaux Métropole 1-1-2015	773 542	1,4	28	578,3	21 433
Toulouse Métropole 1-1-2015	755 882	1,4	37	458,2	21 911
Nantes Métropole 1-1-2015	630 372	1,4	24	523,4	22 114
Métropole Nice Côte d'Azur 21-12-2011	538 574	0	49	367,4	20 395
Métropole Rouen-Normandie 1-1-2015	489 428	0,1	71	663,8	20 142
Euro-métropole de Strasbourg 1-1-2015	487 399	0,5	33	337,6	19 940
Montpellier-Méditerranée-Métropole 1-1-2015	457 839	1,9	31	421,8	20 036
Grenoble-Alpes-Métropole 1-1-2015	445 516	0,6	49	545,5	21 671
Rennes Métropole 1-1-2015	438 865	1,4	43	705	21 926
Toulon-Provence-Méditerranée 1-1-2018	431 038	0,4	12	366,4	20 166
Saint-Etienne-Métropole 1-1-2018	402 882	0,1	53	723,5	19 075
Métropole Tours Val de Loire 20-3-2017	292 268	0,4	22	389,2	20 731
Clermont-Auvergne-Métropole 1-1-2018	286 190	0,4	21	300,6	21 113
Orléans Métropole 1-5-2017	281 899	0,6	22	304,3	21 151
Métropole du grand Nancy 1-7-2016	256 558	0	20	142,3	20 553
Métropole du grand Dijon 28-4-2017	251 650	0,6	24	240	21 186
Metz Métropole 1-1-2018	220 593	-0,3	44	306	20 661
Brest Métropole 1-1-2015	208 497	0,1	8	218,4	20 491
Total	19 050 375				

	Tx pauvreté	Tx de chômage	Part M.I.	Tx activité
Métropole du Grand Paris	18,5	13,7	65,2	76,5
Aix-Marseille-Provence	18,5	15,6	55	69,9
Métropole de Lyon	15,7	14,3	59,6	73
Métropole Européenne de Lille	19,3	17,2	52,1	70,4
Bordeaux Métropole	14,1	14,7	58,3	72,1
Toulouse Métropole	15,2	15,3	59,2	74
Nantes Métropole	11,9	13,7	59,7	73,6
Métropole Nice Côte d'Azur	17,6	14,2	56,1	72,9
Métropole Rouen-Normandie	16,7	17	54,5	71,4
Euro-métropole de Strasbourg	19,5	16,1	55,9	70,6
Montpellier-Méditerranée-Métropole	19,4	17,8	53,6	68,8
Grenoble-Alpes-Métropole	13,7	13,1	59,6	72,1
Rennes Métropole	13	13	59,1	70

Toulon-Provence-Méditerranée	16,8	15,5	53,6	70,7
Saint-Etienne-Métropole	18,4	16,7	48,3	70,3
Métropole Tours Val de Loire	15,2	15,2	56,3	71,4
Clermont-Auvergne-Métropole	14,4	14,1	57,9	70,3
Orléans Métropole	15,2	13,8	60,5	74,1
Métropole du grand Nancy	17,9	16,5	55,7	66,6
Métropole du grand Dijon	13,5	14	60	71,2
Metz Métropole	17,2	15,9	59,4	70,5
Brest Métropole	13,2	13,1	53,9	69,2

Part MI : Part des ménages imposés



© DIRECTION DE L'INFORMATION
LÉGALE ET ADMINISTRATIVE | PARIS 2017

Carte des métropoles



vie-publique.fr | ladocumentationfrancaise.fr



3 : Historique de l'intercommunalité dans les Bouches-du-Rhône

1-La loi du 31 décembre 1966 relative aux communautés urbaines

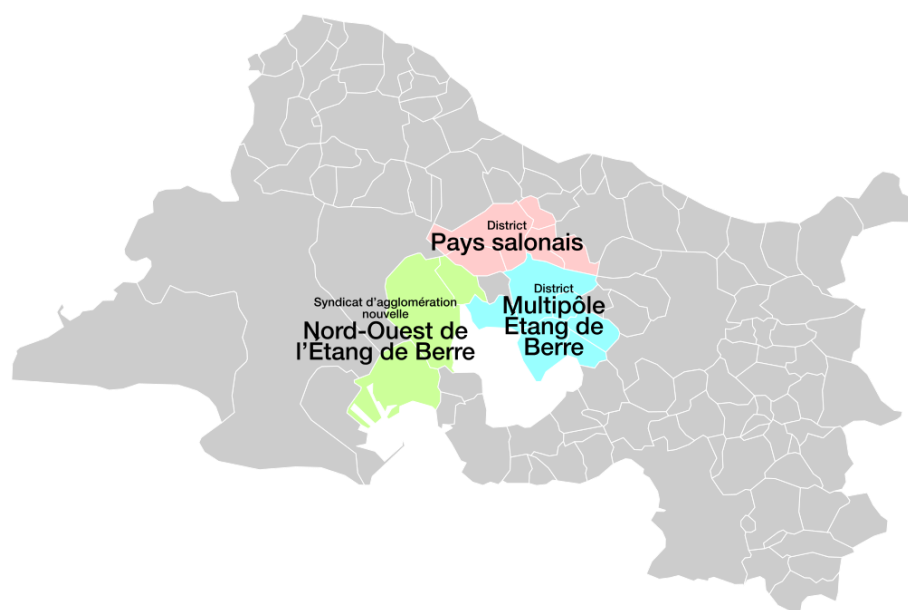
L'intercommunalité à Marseille a commencé par un échec en 1966. Le maire, Gaston Defferre a refusé ce statut réservé aux grandes agglomérations qui a été accepté par plusieurs autres grandes villes : Bordeaux, Lille, Lyon, Strasbourg (1966), puis Dunkerque (1968), Creusot-Montceau, Cherbourg, le Mans (1970) et Brest (1973).

2-Le schéma de l'OREAM ⁴³, élaboré entre 1967 et 1969, validé par un Comité interministériel de l'aménagement du territoire du 3 décembre 1969, porte sur une aire métropolitaine Marseillaise de 59 communes pour une population estimée à 2,3 millions d'habitants en 1985 constituant une « communauté de destin ». Ces projections très favorables dans la conjoncture économique du moment n'ont pas été réalisées. Les 92 communes d'Aix-Marseille-Provence ne regroupent en 2018 que 1,8 million d'habitants.

3-En 1974 est créé le syndicat d'agglomération nouvelle Fos-Istres-Miramas. C'est la première intercommunalité des Bouches-du-Rhône lancée dans le cadre de l'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos/mer pour partager le bénéfice de la taxe professionnelle attendue d'un équipement exceptionnel et assurer une cohérence dans l'aménagement du territoire de la ville nouvelle des rives de l'étang de Berre.

4-Dans les années 90, une mission sur l'aire métropolitaine, confiée par la DATAR à Jean-Paul de Gaudemar, est relancée par l'Etat.

5-En 1991 sont créés les districts Multipôle de l'étang de Berre et Pays Salonais.



6-Entre 1990 et 1999, le club de réflexion sur

l'aire métropolitaine marseillaise, composé d'experts et d'universitaires, sous l'égide de la DATAR, a conduit un ensemble de travaux thématiques sur le fonctionnement de ce territoire. Largement oubliés aujourd'hui, ils ont mis en évidence, 18 ans avant sa création

⁴³ Les Organismes régionaux d'étude et d'aménagement d'aire métropolitaine (OREAM) étaient des institutions françaises mises en place en 1967 dans le cadre de la politique des métropoles d'équilibre à Lille-Roubaix-Tourcoing, Marseille, Lyon, Nancy-Metz et Nantes-Saint-Nazaire¹. Elles ont été dissoutes en 1983². Leur fonction était d'établir des schémas de développement de l'espace métropolitain.

administrative officielle, la réalité du fait métropolitain et sa nécessité pour permettre à l'aire urbaine, qui n'avait pas de réalité administrative, de valoriser ses potentialités⁴⁴ en transformant des approches communales en une analyse intercommunale. L'accroissement des déplacements domicile-travail élargit le périmètre de la pertinence économique de l'action publique.

7-La loi du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la république crée les communautés de communes et les communautés de villes. Le département comprend alors 12 intercommunalités de taille variable dont les communes membres ne sont pas toujours limitrophes.

Intercommunalités 1992	Nombre de communes	Population
CC de Marseille-Provence-Métropole	20	994 796
C.C. Pais Estello Merlancoun	7	20 441
C.V. Garlaban	5	66 066
C.C. Pays d'Aix	14	212 036
C.C. Coteaux d'Aix	2	10 386
S.A.N. Etang de Berre	3	78 150
D. Multipôle Etang de Berre	6	48 922
C.C. Rhône-Durance	5	15 192
C.C. Monts Aurélien Ste Victoire	8	24 270
D. du pays Salonais	5	47 084
C.C. Collines-Durance	5	10 475
C.C. Vallée des Baux	5	10 318

C.C. : communauté de communes

C.V. ; communauté de villes

SAN : Syndicat d'agglomération nouvelle

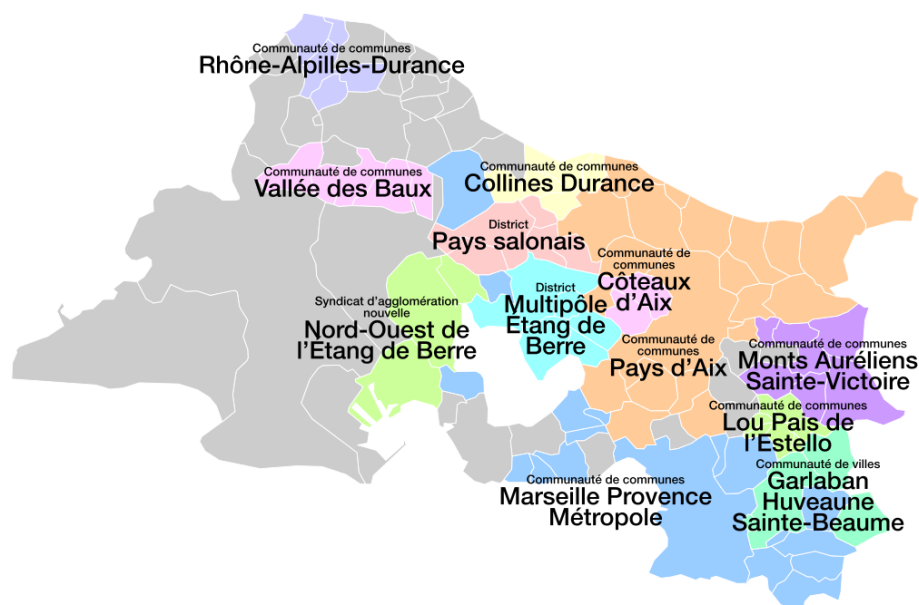
D. : District

Le nouveau découpage du territoire est peu cohérent. Marseille-Provence-Métropole intègre des communes non limitrophes comme Saint-Mitre-les-Remparts, Cornillon-Confoux et Eyguières. Cette communauté de communes à taxe professionnelle unique est imbriquée dans la communauté de villes Garlaban-Sainte-Baume, elle-même discontinue de par la situation de Cuges-les-Pins. La communauté de communes du pays d'Aix comprend une commune isolée : Coudoux.

Marseille et Aix optent pour le statut de communauté de communes. Le pays Salonais et le Multipôle étang de Berre restent des districts. Le statut du SAN ne change pas. Le pays d'Aubagne opte pour le statut de communauté de ville.

Les communes en gris sur la carte restent des communes isolées.

⁴⁴ « Métropolitains, encore un effort » E.Chouraqui et P.Langevin- Editions de l'aube 2000.



Situation en 1992

En 1996, la direction départementale de l'équipement des Bouches-du-Rhône ouvre un nouveau débat⁴⁵ sur l'avenir de l'aire métropolitaine marseillaise et propose des pistes d'action pour corriger la ségrégation sociale et spatiale, refaire la ville sur la ville, intégrer les grands projets d'aménagement et construire un espace équilibré.

8-La loi du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale définit trois nouvelles formes de regroupement : les communautés de communes (moins de 50 000 habitants), les communautés d'agglomération (entre 50 000 et 500 000 habitants) et les communautés urbaines (plus de 500 000 habitants). De nouveaux regroupements et changements de statuts s'opèrent en 2001 et 2003.

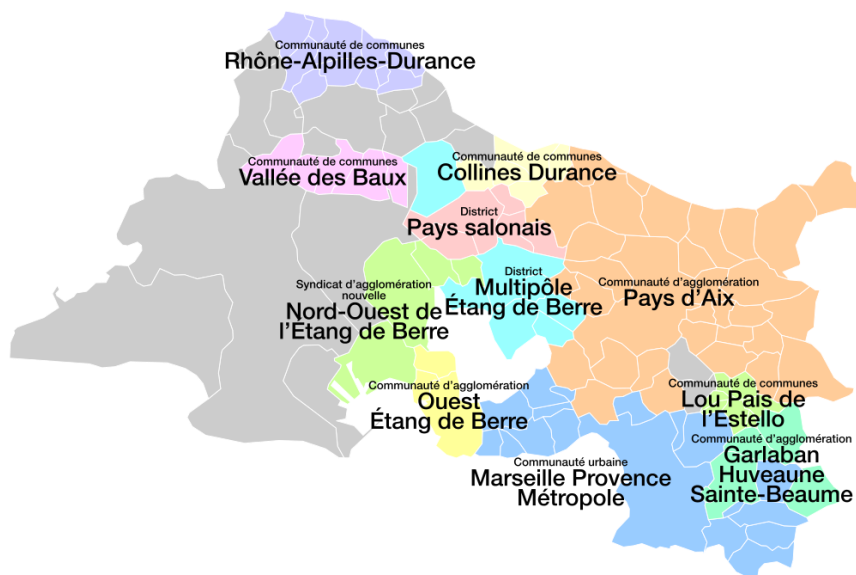
Le département comprend en 2002 une communauté urbaine (Marseille-Provence Métropole), 5 communautés d'agglomération, un SAN et deux communautés de communes.

Intercommunalité dans les Bouches-du-Rhône 2009			
	Création	Nombre de Communes	Population
CU Marseille-Provence-Métropole	2000	18	991 953
CA Pays d'Aix	2001	34	340 298
CA Pays d'Aubagne et de l'Etoile	2000	12	93 219
CA Agglopoles Provence	2002	17	124 349
CA Pays de Martigues	2001	3	66 696
SAN Ouest-Provence	1971	6	92 843
CA Arles-Crau-Camargue-Montagnette	2003	5	77 644
CC Vallée des Baux-Alpilles	1995	10	26 210
CC Rhône-Alpilles-Durance	1996	10	42 130
		115	1 855 342

Source : Ministère de l'intérieur

⁴⁵ La région urbaine marseillaise- métropolisation et développement durable- Eric Brassart-Editions de l'Aube-1996

Seules restent à l'écart de l'intercommunalité Orgon, Plan d'Orgon et Mollèges au nord des Bouches-du-Rhône, les Saintes-Maries-de-la-Mer au sud, Gardanne au centre qui souhaitait rejoindre la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile mais n'a pu le faire pour cause de rupture dans la continuité territoriale, Gréasque qui a quitté la communauté de communes du pays de l'Etoile lorsque celle-ci a décidé de rejoindre la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne : ce qui ne représente en 2006 que 35 276 habitants sur les 1 917 020 des Bouches-du-Rhône, soit 1,84 %.



Situation en 2001

Entre 2000 et 2010 de nouveaux regroupements sont opérés.

En 2001 les districts Multipôle Etang de Berre et Pays Salonais et la communauté de communes Collines-Durance sont intégrés à l'agglomération Provence. La communauté de communes Vallée des Baux-Alpilles est élargie.

En 2003 le SAN Ouest Provence est étendu à 6 communes.

En 2004 est créée la communauté d'agglomération Arles-Crau-Camargue-Montagnette.

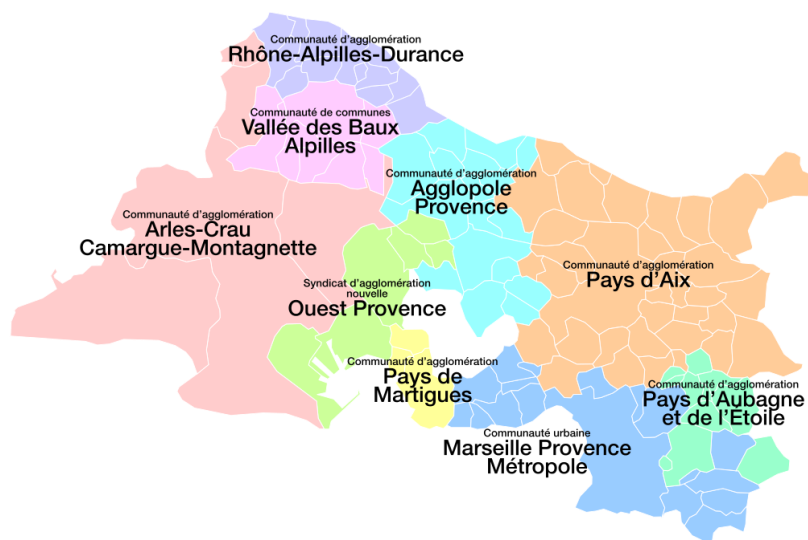
En 2006, la communauté de communes Lou Pais d'Estello et dou Merlançoun est intégrée à la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile.

Pendant ce même temps, les projets et les réflexions s'accroissent. Le Conseil Général crée un syndicat mixte des transports regroupant les intercommunalités du département. La directive territoriale d'aménagement des Bouches du Rhône est arrêtée le 10 mai 2007. Elle constitue un outil de cohérence des démarches territoriales et un cadre pour les documents d'urbanisme. La même année, à l'initiative de la CCI Marseille-Provence et de l'UP 13, le club Top 20 rassemble les grandes entreprises du territoire impliquées dans la métropolisation. Les 3 agences d'urbanisme (AGAM, AUPA, EPAD) rendent, à la demande de l'Etat en décembre 2008, une « contribution des agences à l'élaboration du projet métropolitain ». Un rapport de la Chambre de commerce et d'industrie de septembre 2010 retient « 20 projets pour rentrer

dans le top 20 des métropoles européennes ». Le préfet du département propose, à l'issue de la loi du 10 décembre 2010, de rationaliser la carte de l'intercommunalité et de rassembler les 6 intercommunalités au sein d'une grande communauté urbaine

9-La loi du 10 décembre 2010 portant réforme de la coopération intercommunale arrête notamment deux nouveaux modes de coopération. : Les métropoles destinées aux zones urbaines de plus de 500 000 habitants (intégration) et les pôles métropolitains destinés aux zones urbaines de plus de 300 000 habitants (coopération). Seule la métropole Nice Côte d'Azur sera créée dans ce cadre.

Dans le département, les présidents des établissements publics de coopération intercommunale de Marseille, Aix et Aubagne, réunis par leurs conseils de développement, annoncent en 2012 à Aubagne leur volonté de constituer un pôle métropolitain qui ne verra jamais le jour.

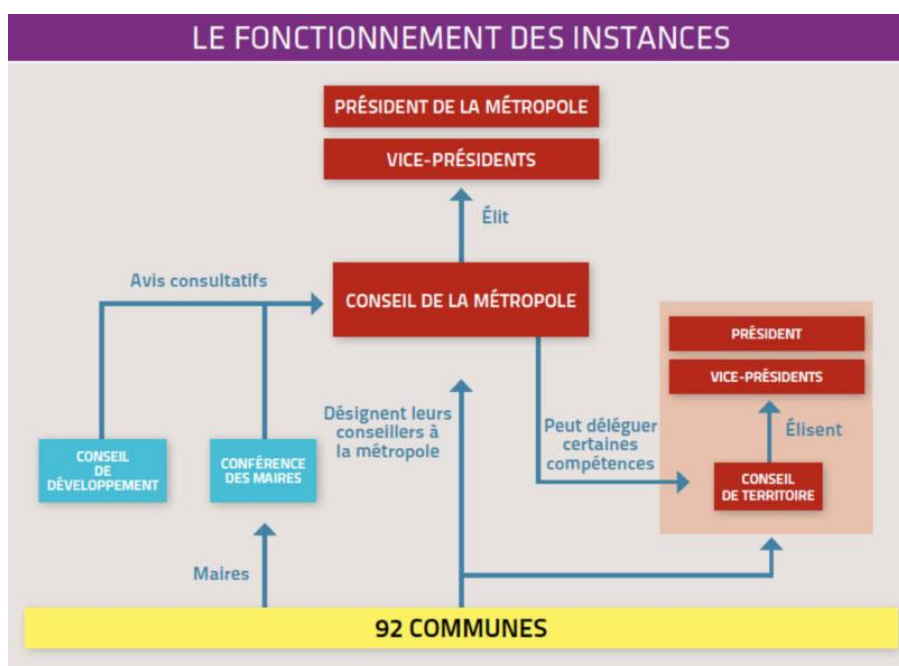


Situation en 2014

Le 10 septembre 2012 le premier ministre Jean-Marc Ayrault annonce la volonté de l'Etat de faire de Marseille une grande métropole Européenne. Il en définit les contours géographiques (6 intercommunalités) et invite les élus à travailler à sa constitution.

Le 7 février 2013, le premier ministre crée une mission interministérielle d'appui à la réalisation du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence dirigée par le préfet Laurent Théry, appuyée par un conseil des élus et un conseil des partenaires. Cette mission va réaliser de nombreux travaux sur le territoire défini par l'Etat, malgré l'opposition de la plupart des maires concernés qui refusent de participer au conseil des élus.

4 : Le fonctionnement de la métropole



La métropole a 20 vice-présidents élus par le conseil métropolitain dont les 6 présidents des anciens EPCI. Elle s'appuie sur 15 directions générales. Les 6 conseils de territoire rassemblent 427 membres. Deux conseils consultatifs, la conférence métropolitaine des maires présidée par le président de la métropole et composée des maires des communes de la métropole (elle est consultée pour avis lors de l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de la métropole), et le conseil de développement, qui représente la société civile, émettent des avis et des recommandations au conseil métropolitain.

Chaque conseil de territoire élit un président et 15 vice-présidents. Il est saisi pour avis des projets de délibérations le concernant ou concernant le développement économique, social et culturel, l'aménagement de l'espace métropolitain et la politique locale de l'habitat.

Directions générales adjointes de la métropole

Emploi, insertion économique et sociale	Concertation territoriale, Conférence métropolitaine des maires
Culture, sports, stratégie environnementale	Projet métropolitain, Conseil de développement
Développement économique et attractivité	Finances et budget
Eau, assainissement, déchets	Commande publique, Affaires juridiques
Développement urbain, stratégie territoriale	Ressources humaines
Habitat, Déplacements, Transports, Espace public et Voirie	Communication et relations extérieures
Agriculture ; Forêts, Paysage, Intérêt métropolitain	Innovation numérique et systèmes d'information
	Affaires générales et moyens généraux

Source : Aix-Marseille-Provence Métropole

Composition du bureau du conseil de développement :

Conseil de développement		Collège
Président du conseil de développement	Gérard Godinet	Personnalités qualifiées
Vice-président du conseil de développement	Sandra Chalinet-Merenda	Territorial CT1
Président Commission accessibilité	Jean-Pierre Huchon	Territorial CT 1
Président Commission développement économique	Franck Recoing	Personnalités qualifiées
Président Commission Aménagement et Urbanisme	Jacques Fradin	Personnalités qualifiées
Président commission Habitat et politique de la ville	Eric Michel	Territorial CT 1
Président commission développement durable	Bernard Niccolini	Territorial CT 6

5 : Le pacte de gouvernance fiscal et financier

Ce pacte, voté le 30 juin entre la métropole et les territoires, a pour objectif, selon la loi, de définir la stratégie en matière d'exercice des compétences ainsi que les relations financières entre le conseil métropolitain métropole et les conseils de territoires. Il arrête les modalités de répartition des dotations de gestion des territoires en application de critères que le Conseil de la métropole détermine, en tenant compte des caractéristiques propres de chaque territoire, notamment de la population et des charges que représentent les compétences dont l'exercice leur a été délégué par le Conseil de la métropole. En outre, le pacte précise les modalités de consultation et d'association des conseils de territoire en matière de gestion des personnels, dans le respect de la législation en vigueur.

Le préambule de ce pacte reconnaît le fait métropolitain comme un phénomène mondial et souligne la multipolarité de la métropole Aix-Marseille-Provence. Il rappelle « l'ardente nécessité de la métropole » et les orientations prioritaires dans quatre chantiers : les transports et la mobilité, enjeu de compétitivité, le développement économique, levier de la croissance et de l'emploi, l'aménagement de l'espace métropolitain, enjeu pour l'équilibre des territoires et une métropole engagée dans la transition écologique. Le pacte garantit aux territoires de la métropole les moyens de leur fonctionnement pour l'exercice de leurs compétences déléguées par la métropole.

Le volet financier du pacte précise, sans les chiffrer, les règles applicables aux dotations de gestion en fonctionnement et en investissement. Les budgets annexes, sauf ceux des transports et des budgets annexes propres aux zones d'aménagement, sont individualisés par territoire. Ce sont ceux des compétences transférées et des services publics, industriels et commerciaux maintenus dans leur périmètre géographique et d'activité préexistant à la métropole. Les produits de ces services demeurent acquis aux conseils de territoire. Ces budgets sont équilibrés.

La limite haute du potentiel d'investissement hors dette est fixée à 620 millions d'€ par an.

Le conseil de la métropole limite jusqu'au 31 décembre 2020 le montant global de recours à l'emprunt à un montant de 1,9 milliard d'€ sur le budget principal avec un objectif de capacité nette de désendettement fixé à 10 ans. Tous les engagements pris auprès des communes par les territoires contractés avant janvier 2016 sont maintenus.

Le volet fiscal arrête le lissage des taux d'imposition sur la durée maximum autorisée par la loi de 12 ans. Il prévoit des mesures d'accompagnement adaptées pour lutter contre les inégalités. Un observatoire fiscal métropolitain dressera un diagnostic fiscal annuel des ressources et de leur évolution.

6 : Données budgétaires

Budgets 2018-2019 en M€									
	2018			2019			2019/2018		
	Fonc.	Inves.	Total	Fonc.	Inves.	Total	Fonc	Inves.	Total
Total Budget	3 059,15	935,78	3 994,93	3 120,30	1 346,50	4 466,80	2%	44%	12%
Budget principal	1 879,75	571,23	2 450,98	1 882,90	919,3	2 802,20	0%	61%	14%
Budgets annexes	1 179,40	364,55	1 543,95	1 237,30	427,1	1 664,40	5%	17%	8%

Fonc : Fonctionnement

Inves : Investissement

Produits de la fiscalité en M€			
	2018	2019	2019/2018
Taxes foncières et d'habitation	622,75	630,35	0%
Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises	130,64	132,99	1,80%
Taxe sur les surfaces commerciales	19,96	19,96	0%
Imposition sur les entreprises de réseau	19,88	20,07	1%
Rôles supplémentaires	11,5	11,5	0%
Prélèvement sur le produit des jeux	0,42	0,42	0%
Taxe d'enlèvement des ordures ménagères	302,62	308,67	2%
	1107,77	1123,96	1,50%

Dotations de l'Etat en M€			
	2018	2019	
Dotation globale de fonctionnement	288,65	285,92	-1%
Compensation fiscale	18,62	18,62	0%
Dotation de compensation de la réforme de la Taxe Professionnelle	129,24	129,24	0%
Fond national de garantie individuelle de ressources	245,33	245,33	0%
Fond de péréquation des recettes intercommunales	20,79	16,01	-23%
Total	702,63	695,12	-1%

Taux des impôts locaux : Territoires 2015, Métropole 2019

	Taxe d'habitation	Taxe foncière propriétés bâties	Taxe foncière propriétés non bâties	Cotisation foncière des entreprises
Métropole	11,69%	2,59%	2,78%	31,02%
Marseille-Provence	13,34%	3,88%	3,71%	32,63%
Pays d'Aix	9,97%	0	1,81%	26,79%
Pays d'Aubagne	10,04%	0	3,48%	34,33%
Ouest Etang de	13,34%	3,88%	3,71%	34,37%

Berre				
Pays de Martigues	10,10%	0	1,51%	31,38%
Pays de Salon	13,44%	3,88%	2,77%	26,18%

Dépenses de fonctionnement en M€			
	2018	2019	2019/2018
Charges à caractère général	71,39	59,7	-16,37%
Charges de personnel	264,67	268,94	1,61%
Atténuation de produits	1 078,24	1 095,48	1,60%
Autres charges de gestion courante	161,26	145,92	-9,52%
Frais de fonctionnement des groupes d'élus	1,12	1,12	0%
Charges financières	38,97	41,85	7,39%
Autres dépenses de fonctionnement	324,76	269,89	-17,30%
Dépenses de fonctionnement	1 940,41	1 882,90	-2,30%

Crédits de paiement 2019 en M€							
	M	CT1	CT2	Ct3	CT4	CT5	CT 6
Gestion de l'administration	8,51	2,48	0,02	0,1	0,47	1,94	0,14
Activité portuaire et de plaisance	2,76	3,48					0,07
Développement économique	0,3	9,63	28,36	0,35	3,14	1	1,98
Urbanisme et foncier	16,12	42,48	17,12	1,2	1,94	5,15	0,09
Transports urbains exploitation			25,03				
Eau							0,1
GEI hors projets spécifiques		45,02	1,23		0,06		0,64
Politique du logement	0,5	9,67	17,91	2	4,29	1,52	
Développement urbain		0,52	0,03	0,36			
Voirie métropolitaine		42,53				22,56	0,75
Autres services d'intérêt métropolitain	0,35	4,21	6,91		4,41	6,46	1
Déchets					1,57	0,45	1,22
Propreté		5,36					
Environnement et cadre de vie	2,8	0,4	7,91	0,81	0,02		0,43
Aide aux communes			36			7,63	
Equipements sportifs et culturels				0,02			
Pluvial	0,5	4,69	0,53	1,3	0,88		
Agriculture et forêts Paysages	2,61		2,29		0,8		0,15
Emploi et insertion			0,29				0,18
Pôle d'échange Multimodal							1
Mer et littoral et parc naturel			16,38				0,25
Bus à Haut niveau de services			0,05				
Tour la Marseillaise	1,51						
ANRU	0,5	22,91	6,42			2,45	1,78
Extension du métro Voirie		0,87					
Extension du tramway Voirie		1,44					
Aménagement L 2		10,15					
Boulevard Urbain Sud		53,89					

Piétonisation du Vieux Port		0,1					
Rocade du Jarret		25					
	36,46	284,83	166,48	6,14	17,58	49,16	9,78

M : Métropole

CT1 : Marseille-Provence

CT2 : Pays d'Aix

Ct 3 : Pays Salonais

CT4 : Pays d'Aubagne et de l'Etoile

CT5 : Istres Ouest Provence

CT6 : Pays de Martigues

Dotation de gestion des territoires en M€			
Fonctionnement	2018	2019	2019/2018
CT1 Marseille Provence	81,6	80,6	-1,20%
CT2 Pays d'Aix	28,8	27	-6%
CT3 Pays Salonais	15,8	2,5	-84%
CT4 Pays d'Aubagne	14,6	13,5	-7,70%
CT5 Ouest Provence	13,9	13,7	
CT6 Pays de Martigues	10,3	8,3	-19,30%
Total	165	145,6	-11,70%
Investissement			
CT1 Marseille Provence	128,5	241	87,50%
CT2 Pays d'Aix	146,3	166,4	13,80%
CT3 Pays Salonais	4,17	3,4	-17%
CT3 Pays d'Aubagne	14,1	16,5	16,80%
CT4 Ouest Provence	27,8	32,1	15,40%
CT6 Pays de Martigues	7,7	9,7	25,90%
TOTAL	328,7	469,1	42,70%
TOTAL			
CT1 Marseille Provence	210,2	321,7	53,10%
CT2 Pays d'Aix	175,1	193,5	10,50%
CT3 Pays Salonais	20	6	-70%
CT3 Pays d'Aubagne	28,7	30	4,30%
CT4 Ouest Provence	41,7	45,9	10%
CT6 Pays de Martigues	18,1	18,1	0%
TOTAL	493,8	615,2	24,80%

Principaux Budgets annexes en M € 2019

	Métropole	CT1	CT2	CT3	CT4	CT5	CT6	Total
Transport	827,1							827,1
Déchets		260,95	71,88	21,63	0,53	20,55		375,54
Opérations d'aménagement		157,78	4,4	10,28				172,46
Assainissement		60,98	29,68	13,33	4	24,41	12,46	144,86
Eau		42,74	22,05	12,35		12,85	15,49	105,48

Ports de plaisance		15,25				3,12		18,37
Marché d'intérêt national		2,12						2,12
Crématorium	0,74	2,66						3,4
Action sociale						1,67		1,67
Entreprises						2,13		2,13
Réseau de chaleur urbain					0,6			0,6
Parkings	3,06							3,06
GEMAPI	0,95							0,95
Total	831,85	542,48	128	57,59	5,13	64,73	27,95	1 664,40

CT1 : Marseille Provence

CT2 : Pays d'Aix

CT3 : Pays Salonais

CT3 : Pays d'Aubagne

CT4 : Ouest Provence

CT6 : Pays de Martigues

7 : Les équipements d'intérêt communautaire

1-Les équipements culturels reconnus d'intérêt métropolitain au 1-1-18

Ville	CT	Nom de l'équipement	Type d'équipement
Aix-en-Provence	CT2	SMAC La Constance	Salle de concert
Pertuis	CT2	Médiathèque Val de Durance	Médiathèque
Auriol	CT4	Salle de spectacle	Salle de spectacle
St Zacharie	CT4	Chapelle des pénitents	Patrimoine
Cornillon-Confoux	CT5	Médiathèque intercommunale	Médiathèque
Fos/mer	CT5	Médiathèque intercommunale	Médiathèque
Fos/mer	CT5	Pole intercommunal du patrimoine culturel	Patrimoine
Fos/mer	CT5	Lavoir	Patrimoine
Fos/mer	CT5	Remparts de l'Hauture	Patrimoine
Fos/mer	CT5	Maison du patrimoine	Patrimoine
Fos/mer	CT5	Cinéma l'Odyssée	Cinéma
Fos/mer	CT5	Centre culturel Marcel Pagnol	Théâtre
Fos/mer	CT5	Chapelle ND de la mer	Patrimoine
Grans	CT5	Médiathèque intercommunale	Médiathèque
Grans	CT5	Amphithéâtre Robert Hossen	Salle polyvalente
Istres	CT5	Conservatoire Petrucciani	Conservatoire
Istres	CT5	Cinéma le Coluche	Cinéma
Istres	CT5	Théâtre de l'Olivier	Théâtre
Istres	CT5	Médiathèque intercommunale	Médiathèque
Istres	CT5	Centre d'art contemporain	Lieu d'exposition
Istres	CT5	Café musique l'usine	Salle de concert
Istres	CT5	Chapelle Saint Etienne	Patrimoine
Istres	CT5	Musée archéologique	Conservation archéologique
Istres Entressen	CT5	Médiathèque intercommunale	Médiathèque
Istres Entressen	CT5	Tour et chapelle Mas de la tour	Patrimoine
Istres	CT5	La maison de la danse	Enseignement artistique
Miramas	CT5	Conservatoire Petrucciani	Conservatoire
Miramas	CT5	Théâtre de la colonne	Théâtre
Miramas	CT5	Médiathèque intercommunale	Médiathèque
Miramas	CT5	Cinéma Le Comoedia	Cinéma
Port-St Louis-du Rhône	CT5	Conservatoire Petrucciani	Conservatoire
Port-St Louis-du Rhône	CT5	Salle de danse	Salle de danse
Port-St Louis-du Rhône	CT5	Salle Gérard Philippe	Salle polyvalente
Port-St Louis-du Rhône	CT5	Médiathèque intercommunale	Médiathèque

2- Les équipements sportifs reconnus d'intérêt métropolitain au 1-1-18

Ville	CT	Nom de l'équipement	Type d'équipement
Aix-en-Provence	CT2	Arena	Salle multifonctionnelle
Aix-en-Provence	CT2	Stade Maurice David	Stade

Aix-en-Provence	CT2	Piscine Claude Bollet	Piscine/Centre aquatique
Aix-en-Provence	CT2	Piscine Yves Blanc	Piscine/Centre aquatique
Aix-en-Provence	CT2	Piscine Plein Ciel	Piscine/Centre aquatique
Berre l'Etang	CT3	Piscine Claude Jouve	Piscine/Centre aquatique
Bouc-Bel-Air	CT2	Piscine Guy Drut	Piscine/Centre aquatique
Cassis	CT1	Piscine Cap Providence	Piscine/Centre aquatique
Fuveau	CT2	Piscine Virginie Dedieu	Piscine/Centre aquatique
Fos/mer	CT5	Complexe Parsemain	Complexe sportif et de loisir
Gardanne	CT2	Centre Aquatique et ludique	Piscine/Centre aquatique
Lambesc	CT2	Piscine Tournesol	Piscine/Centre aquatique
Les Pennes-Mirabeau	CT2	Piscine du Jas de Rhodes	Piscine/Centre aquatique
Les Pennes-Mirabeau	CT2	Piscine Cannetons	Piscine/Centre aquatique
Marignane	CT1	Base de l'Esteou	Base de sports et de loisirs
Marseille	CT1	Domaine sportif de Fontainieu	Base de sports et de loisirs
Miramas	CT5	Halle d'athlétisme	Salle multifonctionnelle
Miramas	CT5	Centre équestre du Mas de Combe	Complexe
Miramas	CT5	Golf du Mas de Combe	Complexe
Pertuis	CT2	Base de loisirs du Farigoulet	Base de loisirs
Pertuis	CT2	Piscine René Guibert	Piscine/Centre aquatique
Peyrolles	CT2	Lac de Peyrolles	Base nautique
Puy Ste Réparate	CT2	Piscine Jean-Pierre Moré	Piscine/Centre aquatique
Trets	CT2	Piscine d'été	Piscine/Centre aquatique
Venelles	CT2	Centre aquatique Ste Victoire	Piscine/Centre aquatique
Vitrolles	CT2	Piscine Alex Jany	Piscine/Centre aquatique
Vitrolles	CT2	Piscine du Liourat	Piscine/Centre aquatique
Vitrolles	CT2	Piscine de Hermes	Piscine/Centre aquatique

8 : L'agenda de la mobilité

Le système Premium pour faciliter les transports quotidiens

La mise en place du système sera progressive. L'engagement de la métropole est de densifier le réseau de transports collectifs en site propre et de le porter à 200 kms. Le futur système de mobilité reliera les réseaux existants constitués de 3 lignes de chemin de fer et des 27 connexions interurbaines.

Dès 2017 : des transports plus simples

L'ambition est de faciliter l'articulation entre les 12 réseaux urbains en proposant des solutions inter-bassins et par la mise en place d'une seule autorité organisatrice des transports unique. La priorité de la métropole est de rendre ces réseaux accessibles à tous, notamment aux personnes à mobilité réduite. Un nouveau nom et une nouvelle identité visuelle pour le système mobilité ont été arrêtés en 2018.



Un abonnement multimodal est effectif depuis février 2018 pour une utilisation illimitée de tous les modes de transport d'Aix-Marseille-Aubagne et Salon (bus, métro, tramway, navettes aéroport, TER, parkings relais, vélos en libre-service). Le prix de l'abonnement a été fixé à 73 €/mois. La gratuité des transports est confirmée dans le pays d'Aubagne. Le site « le pilote » sera amélioré en lien avec les entreprises locales. L'information du voyageur sera améliorée et généralisée. Le PASS métropolitain « la carte » permet de charger l'ensemble des offres de mobilité proposées par la Métropole.



D'ici 2020 : Initier la desserte Premium : 20 lignes urbaines et métropolitaines transformées ou créées

Le réseau Metro Express reliera les pôles urbains principaux et les portes d'entrée de la métropole en utilisant tous les modes de transport. Les lignes express métropolitaines s'articuleront avec 54 pôles d'échanges multimodaux où les lignes s'y croiseront avec les réseaux locaux (bus, métro, train).

Bus Premium Urbain pour 2020 :

Dans le bassin d'Aix-en-Provence :

- La ligne Aix-en-Provence AiXpress, entièrement en site propre et dotée de véhicules électriques reliera Jas-de-Bouffan, la gare routière, le centre ancien, la gare ferroviaire et les facultés
- La desserte du pôle d'activité s'appuiera sur deux lignes Premium
 - o Centre-ville-Plan d'Ailliane
 - o Trois Pigeons-la Duranne

Dans le bassin de Martigues, une ligne Martigues-Port-de-Bouc reliera ces deux communes mais aussi les pôles d'échanges de Martigues-Hôtel de ville et les gares de Croix-Sainte et de Port-de-Bouc.

Dans le bassin d'Istres, une ligne premium mettra en relation le centre-ville, le pôle d'activité de la base aérienne, la gare routière et les gares ferroviaires de Rassuen et d'Istres.

Dans le bassin de Miramas, une ligne Premium desservira Miramas du sud au nord, le pôle d'échanges ferroviaire et le secteur de la Peronne.

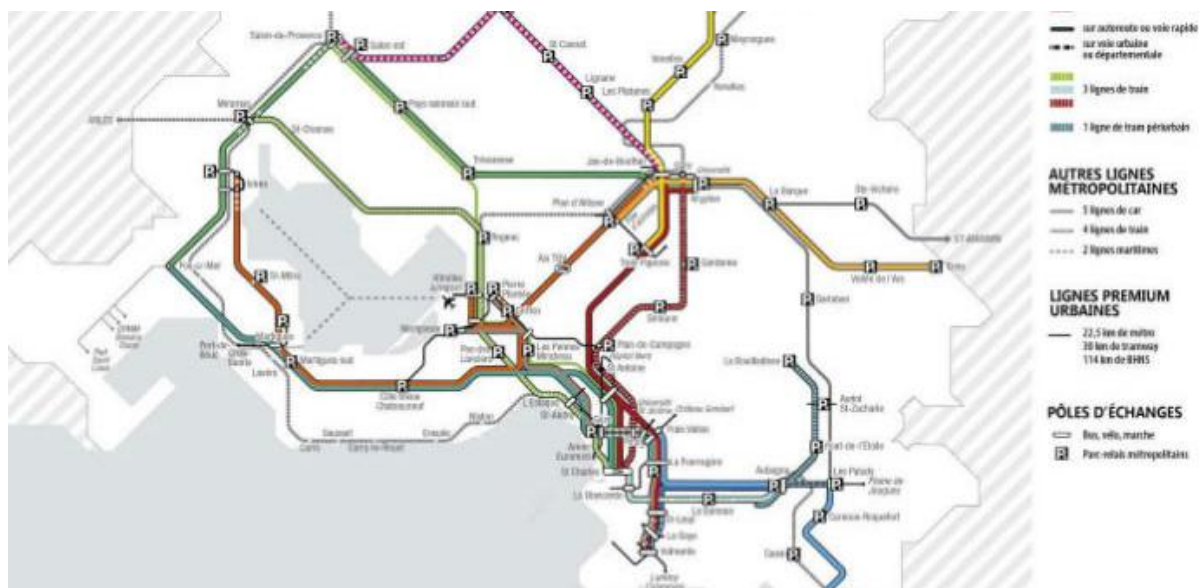
Dans le bassin d'Aubagne, et en complément du tramway et du Valtram, une liaison Chronobus reliera le centre d'Aubagne, son pôle d'échanges et la zone des Paluds.

A Marseille, deux lignes Premium compléteront le réseau : B1 entre Castellane, le Rond-Point du Prado et Luminy et B 4 entre le pôle d'échanges capitaine Gèze, la gare de Picon-Busserine et le centre urbain du Merlan.

Le Zenibus entre Marignane, Saint-Victoret, Vitrolles et les Pennes-Mirabeau sera prolongé vers l'ouest (pôle d'activité des Florides) et vers l'est (Plan de Campagne).

Le réseau Metro Express sera mis en place progressivement sur ces lignes.

Des discussions seront engagées avec la Région pour intégrer le réseau ferré dans Metro-Express.



2020-2025 : Tout le territoire desservi - 3 habitants sur 4 à moins de 15 minutes d'un arrêt Premium

La période 2020-2025 est la phase 2 de Métro-Express. Elle bénéficiera de deux projets routiers ; le contournement de Martigues et Port-de-Bouc et le Boulevard Urbain Sud de Marseille. Les lignes Premium par cars seront renforcées. Ces lignes bénéficieront de la poursuite du programme en site propre sur 100 km d'autoroute.

Une ligne Premium desservira, sur le plateau de l'aéroport, le site Airbus Helicopters.

La modernisation du réseau ferré passera par la deuxième phase rénovation ligne Marseille-Gardanne-Aix Les gares du nord de Marseille seront rénovées. La voie Aix-Rognac sera ouverte au trafic de voyageurs

La phase 2 sera consacrée au prolongement du tramway à Marseille pour atteindre 35 km. Les extensions se feront vers le nord (Euromed 2, Lycée Nord-la Castellane), vers le sud (Parc Chanot-Stade vélodrome- Hôpitaux sud) et vers l'ouest : Centre-Catalans

Le remplacement des rames du métro se fera entre 2020 et 2025

Après 2025 : des modes lourds renforcés- L'horizon de la ligne nouvelle PCA, l'extension du TER et du métro (2,8 milliards €)

L'extension du métro est prévue sur trois projets : de Dromel à Saint-Loup et la Valentine, dans le prolongement de Château- Gombert et la création d'une troisième ligne Belle de Mai-le Merlan-Endoume. Le tramway sera prolongé vers la Valentine et du boulevard Longchamp vers la Belle de Mai.

Il est regrettable qu'aucune extension du métro vers les quartiers nord ne soit programmée. Une nouvelle fois, ce sont les quartiers sud qui sont retenus, alors que la population du nord de la ville est non seulement plus nombreuse mais aussi en situation sociale beaucoup plus difficile.

La nouvelle gare souterraine St Charles en 2030 permettra de doubler le nombre de TER. Enfin, le téléphérique ND de la Garde, décidé en 2019, sera opérationnel. Des incertitudes demeurent néanmoins sur le financement de ces opérations



PROJETS DE TRANSPORTS EN COMMUN SUR MARSEILLE D'ICI 2025

3-L'Agenda pour la marche, le vélo et la voiture partagée

L'agenda de la mobilité se prononce aussi sur la question des déplacements doux (marche, vélo, voiture partagée), au cœur de la mobilité quotidienne. On parle de mobilité active pour désigner l'utilisation successive de moyens de déplacement différents. Le développement des infrastructures cyclables, la requalification des espaces publics, le développement des services à l'utilisateur peuvent contribuer à un apaisement général de la circulation. Une charte d'apaisement des espaces publics sera d'ailleurs portée par la Métropole. Des services innovants pour vélos seront proposés : aide pour l'achat de vélos à assistance électrique, service métropolitain de location de vélos, calculateurs d'itinéraires.

L'auto-partage et le co-voiturage contribueront à un usage automobile raisonné, Un label auto-partage métropolitain sera créé et un réseau maillé d'aires dédiées organisé.

Financement des infrastructures en millions d'€			
	2017-2025	2025-2035	2017-2035
Transports urbains	1 800	3 200	5 000
Ferroviaires	450	310	760
Modes actifs	350	350	700
Cars-Valtram	510		510
Pôles d'échange	340		340
LN PCA		2 500	2500
Total	3 450	6 360	9 810

Source : Agenda de la mobilité

Ce programme ambitieux exigera un effort budgétaire sans précédent. Sur la période 2017-2035, les investissements nécessaires sont évalués à près de 10 milliards d'€, auxquels il faut

ajouter les travaux de voirie estimés à 2,5 milliards d'€. Les 3,4 milliards nécessaires d'ici 2025 représentent un engagement annuel de 350 millions, soit trois fois les investissements des intercommunalités entre 2009 et 2013 et autant que ce qui a été investi au cours des cinquante dernières années. Pour apporter les 2 milliards qui manquent, la Métropole a fait appel à l'Etat qui, à ce jour, n'a pas répondu à la hauteur souhaitée. Seul, le Pacte Etat-Aix-Marseille-Provence pour l'innovation et la coopération entre les territoires signé le 27 janvier 2018 apporte une contribution de l'Etat de 13,15 M d'€ pour financer des opérations liées aux transports et à la mobilité.

10 millions d'€ seront consacrés à des opérations sur les transports :

- Etudes pour le Métro express, futur réseau de transports urbains de la métropole. Ce réseau sera constitué de lignes de car à haut niveau de service, de tramways express et de trains régionaux. 13 lignes interurbaines circuleront sur 100 km de sites propres autoroutiers,
- Développement d'un site pilote pour les usagers qui sera généralisé à tous les supports de mobilité,
- Création de 7 agences multi réseaux pour faciliter l'accès au titre de transport,
- Expérimentation de la navette autonome par la société Navya dans une zone d'activité ou un site touristique
- Accélération du développement des innovations technologiques et numériques au bénéfice de l'utilisateur.

3,15 millions d'€ seront consacrés à l'activité portuaire

- Réalisation d'un schéma directeur métropolitain du réseau de fibres optiques et raccordement des sites portuaires au très haut débit,
- Diminution de la pollution des bateaux en réparation en substituant l'énergie électrique au fioul,
- Fluidification des déplacements sur l'ensemble de la zone industrielle et portuaire
- Mise en place d'un réseau organisé pour relier les hubs et les zones de chalandise.

Le choix de la route par rapport au rail est retenu pour des raisons de temps et de budget. Le développement du réseau ferré est tributaire de la réalisation de la future gare St Charles promise au niveau national pour 2030.

9 : L'agenda du développement économique

Le plan d'actions métropolitain

L'agenda du développement économique, préparé notamment avec le concours de la CCIMP dans le cadre d'une convention-cadre, à partir d'un diagnostic de la situation, arrête six orientations stratégiques pour améliorer l'attractivité du territoire et retrouver une dynamique économique.

1-S'affirmer comme une métropole compétitive.

L'agenda s'appuie sur les 6 filières d'excellence de la métropole, complétées par un secteur agricole et viticole dynamique et adossées à un potentiel de recherche et d'enseignement supérieur de premier plan (données 2015) :

- 1-Santé : (76 000 emplois)
- 2-Aéronautique et mécanique (42 000)
- 3-Maritime (43 500) et logistique (58 000) soit 101 500
- 4-Industries numériques et créatives (49 000)
- 5-Energie et environnement (20 000)
- 6-Tourisme et art de vivre (60 000)

Soit 348 500 emplois sur les 743 000 de la métropole, 47%

Pour chacune de ces filières, l'agenda définit des objectifs à court, moyen et long termes. La métropole interviendra sur les problématiques foncières, notamment le financement d'infrastructures et le financement d'études stratégiques. Une série d'actions sont retenues en faveur de l'agriculture, de l'enseignement supérieur et de la recherche.

2-Devenir une métropole attractive et ouverte au monde au cœur des échanges euro-méditerranéens

Cinq leviers, assortis d'une série d'actions, sont retenus pour que la métropole retrouve son attractivité :

- Co-construire la stratégie globale d'attractivité par une gouvernance partagée avec les milieux économiques,
- Déployer un dispositif d'attractivité ambitieux en concevant des outils adaptés et en retenant des lieux emblématiques,
- Amplifier le développement à l'international de la métropole par des missions, des événements et la structuration de réseaux internationaux,
- Promouvoir le tourisme, marqueur de l'attractivité métropolitaine dans le cadre d'un schéma de promotion du tourisme et du renforcement de la promotion touristique,
- Elaborer et mettre en œuvre une politique de communication en support au développement économique et l'attractivité.

3-Se positionner comme une métropole facilitant la vie des entreprises

Cette volonté est une condition pour faciliter la création d'emplois. Elle passe par la mise en place d'une organisation simple et efficace au service des entreprises, une offre d'accompagnement à chaque étape de la vie de l'entreprise, et des solutions foncières et immobilières adaptées à toutes les entreprises métropolitaines.

4-Développer la métropole entrepreneuriale et innovante

Déjà riche, l'environnement de la chaîne d'innovation doit être renforcé et coordonné pour soutenir une « Métropole intelligente ». Ce renforcement sera celui du soutien aux entreprises dans leur démarche d'innovation (label Aix-Marseille-Provence Technopôle, co-financement d'opérations, plates-formes technologiques, technopoles, accélérateurs industriels) et la construction d'un environnement attractif pour les jeunes entreprises innovantes.

5-Construire une métropole de proximité proche de ses habitants

Pour dynamiser l'économie présentielle, réduire les inégalités à l'échelle des communes et faciliter l'accès à l'emploi, l'agenda métropolitain retient trois leviers d'action :

- Accompagner tous les territoires dans leurs politiques en faveur du commerce de proximité et de l'artisanat par une politique métropolitaine de soutien aux communes et un service d'ingénierie territoriale à leur intention,
- Développer les emplois de l'économie présentielle en repérant les leviers d'actions privilégiés, soutenant les expérimentations et accompagnant la transition numérique,
- Soutenir la création d'activités économiques au sein des territoires les plus fragiles dans les territoires éligibles à la politique de la ville et intégrer la dimension emploi à l'action économique.

6-Bâtir une métropole partenariale

L'activité économique ne s'enferme pas dans des frontières administratives. L'Agenda du développement économique s'appuie sur trois leviers de partenariat :

- Collaborer avec d'autres territoires : les 92 communes et les 6 anciens EPCI qui la composent, le département des Bouches-du-Rhône, les autres métropoles, la région Provence-Alpes Côte d'Azur, l'Etat,
- Organiser la gouvernance économique par la mise en place de partenariats structurés avec les organismes consulaires et la mise en place d'un Comité de gouvernance économique de la métropole rassemblant tous les acteurs métropolitains,
- Accroître la synergie entre les acteurs.

3-Objectifs à échéance 2020

- 1-Mettre sur le marché 400 hectares de foncier économique d'ici 2021,
- 2-Commercialiser 200 000m² d'immobilier tertiaire en moyenne par an,
- 3-Réussir 80 dossiers d'implantation par an,
- 4-Accompagner la création de 100 "start-up" innovantes par an,
- 5-Apparaître dans le top 3 du classement Ernst et Young⁴⁶ des alternatives au grand Paris,
- 6-Planter avec le monde académique une Cité de l'innovation au cœur de la métropole, vitrine du dynamisme entrepreneurial des acteurs métropolitains,
- 7-Viser 2 millions de passagers en 2020 et le top 3 européen des ports de croisière,
- 8-Se rapprocher des métropoles comparables en matière de taux d'activité des jeunes par une politique de formation adaptée en partenariat avec le Conseil Régional,
- 9-Apporter le Très Haut Débit à 100% des entreprises du territoire,
- 10-Porter sur le territoire 20 projets par an en lien avec la "smart city" et le développement des usages numériques.

⁴⁶ Ernst et Young est le plus important cabinet financier du monde

On remarquera qu'aucun objectif ne concerne l'articulation entre l'économique et le social, l'économie sociale et solidaire, la création d'emplois accessibles aux chômeurs.

Pôle Emploi et la métropole ont signé une convention le 6 novembre 2018 pour améliorer la coopération pour le développement économique et de l'emploi. Autour de trois axes : partager l'information, coopérer pour le développement de l'économie et de l'emploi, mieux coordonner les parcours d'insertion et favoriser les actions innovantes.

Il est bien évident que la mise en œuvre de ces engagements impliquera un « jeu collectif » avec le milieu économique métropolitain. Déjà une convention a été passée avec la CCIMP. Un comité de gouvernance économique de la métropole a été installé le 6 septembre 2017. Il réunit, outre les élus métropolitains en charge des questions économiques, la CCIMP, le GPPM, Aix-Marseille-Université, l'UP 13, la CPME 13, la Chambre des métiers et la Chambre d'agriculture.

Le Pacte PME entre la CCIMP et la métropole Aix-Marseille-Provence

Dans le cadre de son Agenda du développement économique, la Métropole Aix-Marseille-Provence a signé le 22 mars 2018 avec la CCI Marseille Provence, un Pacte PME pour développer l'apport des grandes entreprises sur les PME locales. Il s'agit d'un enjeu important qui englobe également des stratégies de délocalisation, de développement de leurs activités ou encore d'attractivité. Le Pacte comprend trois objectifs

1/ Développer les achats locaux

L'objectif est de favoriser l'achat local et responsable par la mise en place d'une démarche partagée en matière d'achats afin de renforcer la création de business entre les entreprises du territoire : le "Metropolitain Business Act".

2/ Mettre à disposition une plateforme d'innovation ouverte

L'objectif est d'accélérer le processus d'innovation entre donneurs d'ordre et PME de la Métropole Aix-Marseille-Provence afin d'accroître leurs performances et d'améliorer leur compétitivité en :

- organisant des rencontres entre les grandes entreprises et TPE/PME/Start-up innovantes,
- mettant en place une plateforme d'open innovation favorisant les liens entre grands comptes, monde académique, sociétés de transfert de technologie, laboratoires de recherche, TPE/PME/Start-up et autres acteurs de l'innovation.

3/ Mettre à disposition une plateforme d'échanges de compétences

Pour réussir leur développement, les TPE/PME/Start-up ont besoin de compétences (stratégie, organisation, commercial, juridique, finance...).

Les grandes entreprises, dans le cadre d'un mécénat de compétences, peuvent répondre à ces besoins en mettant à disposition à titre gracieux et sous forme de missions courtes, des collaborateurs (cadres ou techniciens) afin de permettre aux TPE/PME/Start-up de la métropole de se structurer et de passer un cap de croissance.

La première réunion du pacte de gouvernance s'est tenue le 23 novembre avec l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels de la métropole

10 : Le projet métropolitain

1-La fabrique du projet 2017

Tout au long de l'année 2017, les élus, le conseil de développement, "The Camp", les agences d'urbanisme et les équipes techniques de la métropole ont été engagés dans ce processus créatif pour jeter les bases du projet. Des techniques d'animation ludiques et interactives ont permis de cerner la personnalité hors norme de la plus vaste métropole française et les paradoxes de sa situation démographique, économique et sociale.

Juin 2017 : Les 7 paradoxes métropolitains. La réflexion a été engagée autour d'un premier état des lieux sur les paradoxes du territoire métropolitain.

- 1-Une métropole riche de la diversité de ses habitants mais confrontée à de fortes inégalités
- 2-Une nature spectaculaire mais qui doit être mieux protégée
- 3-Un cadre de vie diversifié mais une attractivité résidentielle en dessous de son potentiel
- 4-D'importantes ressources naturelles mais insuffisamment valorisées
- 5-Une dynamique économique qui crée 6 000 emplois par an mais dont l'effet sur le chômage est à amplifier
- 6-Une terre d'innovation mais qui ne maximise pas assez les retombées économiques
- 7-Une grande ouverture sur le monde, mais un positionnement international qui doit s'affirmer

Des ateliers « valeurs » ont permis aux participants de se retrouver autour de cinq principales références, destinées à nourrir l'ensemble des actions et politiques publique métropolitaines : l'innovation, l'ouverture, la solidarité, la responsabilité et l'authenticité. De ces travaux, 12 défis à relever ont été retenus, renvoyant chacun d'entre eux à une autre métropole internationale, retenue comme un modèle en la matière.

Défis	Enjeux	Exemples de réussite
1-Transformer les portes d'entrée métropolitaines en opportunités de développement	Développer des activités autour de l'aéroport et des gares TGV	Tokyo
2-Développer le trafic portuaire maritime grâce à une smart logistique Terre-mer	Conforter le smart port par une logistique repensée, des entreprises mieux placées reliées par des dessertes bas carbone	Los Angeles
3-Requalifier et densifier les grandes zones d'activité économique	Développer, embellir et développer l'offre foncière, améliorer l'offre des services, la desserte en transports collectifs	Hong-Kong
4-Faire de l'économie et de l'innovation la locomotive économique de la "smart" métropole	Réinvestir les centres, favoriser la fertilisation entre recherche et développement, offrir de nouveaux débouchés.	Barcelone Busan
5-Inventer un nouveau modèle urbain	Concevoir le modèle urbain méditerranéen, dense, mixte, technologique et proposer une offre de logements haute qualité de vie	Stockholm
6-Mieux connecter population et	Traiter l'enjeu de l'insertion	Atlanta

emploi	professionnelle sous tous les angles : chaîne éducative, formation, logement, emploi pour bâtir une métropole inclusive	Detroit Medellin
7-Faire de la nature un levier de développement	Transformer le patrimoine naturel métropolitain, le littoral et l'étang de Berre en leviers de développement	Lelystad
8-Créer de grands parcs métropolitains	Donner accès à la nature, valoriser les paysages et les ressources, former à l'environnement	Cornouailles Vancouver
9-Repenser le développement face aux risques	Réduire l'impact des aléas et anticiper les conséquences des bouleversements climatiques	Californie
10-Soutenir l'agriculture dans une perspective alimentaire	Créer des débouchés agricoles, favoriser les circuits courts, conforter la gastronomie et améliorer la santé	Vancouver Turin
11-Devenir une place mondiale de la culture, du tourisme et de l'évènementiel	Transformer l'espace, créer des emplois et de la richesse en s'appuyant sur les grands événements	Emscher Park
12-Déployer une politique de voisinage à 360ème	Faire d'AMP la capitale euro-méditerranéenne de l'Europe, avoir le monde comme horizon	La Baltique

Réuni en plénière le 24 mai 2018, le conseil de développement de la métropole a souligné les « impatiences » et les « exigences » de la société civile pour une métropole apaisée et porteuse d'avenir. En invitant les élus à emprunter le chemin de la civilité, de l'unité et du dialogue, le conseil de développement n'a pas mâché ses mots sur les conséquences de la division et du repli sur soi. Le conseil se veut fédérateur de toutes les forces de la métropole au service du projet commun. Il a pris nettement position pour une "métropole financièrement efficiente" en demandant de réduire le montant des attributions de compensation attribuées aux anciens EPCI et de prioriser les grands projets métropolitains. Il s'est aussi prononcé pour réunir la métropole et le département dans une seule unité.

Se donnant quatre principes fondamentaux pour une métropole écologique participative, attractive et inclusive, il propose dix grandes priorités pour le projet métropolitain :

- 1- Une métropole économiquement intelligente et attractive
- 2- Le réseau de transport du quotidien
- 3- La grande accessibilité d'une métropole connectée au monde
- 4- Réinventer les modèles d'aménagement urbain
- 5- Une métropole plus égalitaire et inclusive
- 6- Les espaces naturels et agricoles de la métropole, des écrins à préserver
- 7- La transition énergétique comme levier de transformation
- 8- L'étang de Berre, déclinaison majeure pour le projet métropolitain
- 9- La culture comme vecteur économique, de qualité de vie, de rayonnement et de solidarité
- 10- Initier une démarche de participation citoyenne

2-Le Projet Métropolitain 2018

Largement issu des travaux de « la fabrique du projet », le projet métropolitain a été voté à l'unanimité par le conseil métropolitain le 28 juin 2018. Il retient 12 engagements pour vivre mieux, vivre ensemble, vivre monde et l'art de vivre.

Vivre mieux : Déplacements- Centres des ville-Transition écologique

1-Faciliter les déplacements en transports collectifs par la mise en œuvre de l'agenda de la mobilité. Le réseau Métro express prévoit 30 lignes et 100 kilomètres de voies bus en 2025 avec une qualité de services « premium ». Cet engagement interroge sur un aménagement du territoire qui doit être conçu pour rapprocher les lieux de résidence des pôles d'emploi.

2-Requalifier les centres ville pour faciliter la vie et recréer des proximités. Le modèle de développement urbain a montré ses limites. Le retour au centre-ville des commerces et des services est une tendance nationale. Un plan « cœurs de ville », fonctionnant par appel à projet, complète les démarches engagées pour construire un nouvel urbanisme méditerranéen.

3-Conduire la transition écologique. La fragilité de l'environnement naturel, les pollutions, les rejets en CO2 et les dépendances énergétiques exigent une politique rigoureuse pour valoriser les ressources naturelles et développer les énergies renouvelables. Sont prévus à cet effet un plan de rénovation énergétique des bâtiments, des emplois durables dans de nouvelles filières et la mutation industrielle de l'étang de Berre.

Vivre monde : Infrastructures de transport-Filières d'excellence-Ouverture à l'international

1-Augmenter nos flux de transports à l'international. La connexion au reste du monde, indispensable dans la mondialisation de l'économie, exige de pouvoir disposer d'infrastructures performantes et de hubs de qualité en matière routière, ferroviaire, aéroportuaire, portuaire et savoir tirer parti de la position stratégique de la métropole.

2-Faire des six filières d'excellence des moteurs de l'emploi. Les entreprises de ces filières, à vocation internationale et fortement exportatrices, ainsi que les PME qui leur sont associées, sont peu créatrices d'emploi. Des actions sont à conduire, dans le cadre notamment de l'agenda du développement économique pour faciliter leur développement en matière foncière, immobilière et de services.

3-Ouvrir la métropole à l'international. Au carrefour de l'Europe et de la Méditerranée, la métropole doit consolider sa place dans l'économie mondiale dans la concurrence avec les autres métropoles internationales. Cette priorité passe par un appui aux filières d'excellence, une place affirmée pour l'accueil d'étudiants et de touristes étrangers, la valorisation d'un potentiel de recherche de haut niveau.

Vivre ensemble : Inégalités-Logement-Citoyenneté

1-Réduire les inégalités d'un territoire éclaté. Un quart des habitants de la métropole vit en situation de précarité et certains territoires (nord et centre de Marseille, pourtour de l'étang de Berre, quartiers prioritaires de la politique de la ville) sont fragiles. Le projet propose un plan Marshall de la formation pour les 20 000 décrocheurs, des mesures pour casser les dynamiques d'isolement et pour insérer les populations les plus fragiles dans l'activité économique et culturelle.

2-Loger dignement tous les habitants. Le niveau des prix, l'insuffisance de logements sociaux et l'habitat indigne impliquent un effort important de construction susceptible de permettre à la métropole de retrouver son attractivité résidentielle. Tous les outils en faveur du logement

doivent être mobilisés et les grandes opérations métropolitaines doivent prendre en compte cette dimension. La fédération de la chaîne de l'habitat et un label métropolitain qualifié vont y contribuer.

3-Mobiliser la société civile. Au-delà même de son conseil de développement, la métropole doit être à l'écoute de tous les citoyens et favoriser toutes les formes de participation. Le citoyen doit devenir un acteur du projet dans le cadre d'une charte de la participation citoyenne qui mobilise tous les outils disponibles à cette fin. La métropole doit appuyer toutes les initiatives citoyennes, associatives et collaboratives.

L'art de vivre : Agriculture et nature-Littoral-Culture et Sports

1-Valoriser l'agriculture et préserver les espaces naturels. Si les grands paysages et les terres agricoles participent de l'identité du territoire, le mode de développement actuel entraîne une forte consommation de ces espaces et une réduction drastique des terres agricoles. Au-delà de la réglementation, il convient de faciliter les productions locales, les circuits courts, la pérennisation du foncier pour l'agriculture et toutes les formes de l'économie circulaire.

2-Porter un projet pour le littoral. Les 250 kms de côtes du littoral de la métropole et son cœur marin constituent un atout spécifique à protéger et à valoriser. Plusieurs acteurs sont mobilisés en faveur des filières littorales (industries maritimes, domaine portuaire, grande plaisance, filière nautique, énergies renouvelables, tourisme balnéaire, croisières...). Ces dimensions doivent prendre leur place dans une démarche partenariale et une gestion intégrée du trait de côte. La réhabilitation de l'étang de Berre est un projet prioritaire.

3-Développer la culture et le sport. Ces activités sont source d'attractivité et de partage. Elles participent de la qualité de la vie. Une métropole sportive et culturelle doit non seulement pouvoir porter de grands événements mais aussi faciliter un accès égal à la culture et aux activités sportives pour tous. Un tourisme de la compréhension et un patrimoine naturel et construit doivent y contribuer.

11 : Le livre bleu du littoral

1-Appports de la concertation

Une synthèse de la concertation institutionnelle conduite en 2017 a été réalisée par l'AGAM. Elle souligne l'importance de cette zone de contact entre terre et mer qui concentre le tiers de la population et des emplois de la métropole sur une bande de 2 kms à partir du trait de côte. Cet espace fragile de ressources économiques, naturelles et touristiques est l'objet de conflits dans l'utilisation du rivage entre friches industrielles, activités économiques, activités ludiques et zones protégées.

La concertation a dégagé de nombreuses pistes d'orientation autour de 4 priorités :

1-Faire du littoral le moteur du rayonnement de la métropole

- Développer les filières portuaires liées à la plaisance et accompagner les TPE/PME de la filière nautique et exploiter les potentiels en énergie renouvelables en mer
- Accompagner le développement économique du grand port maritime de Marseille-Fos
- Valoriser les ressources littorales en misant sur l'innovation et rapprocher la production halieutique⁴⁷ locale des consommateurs
- Faire de l'étang de Berre le poumon bleu de la métropole
- Renforcer le rayonnement touristique et culturel, accroître l'attractivité des espaces balnéaires et nautiques et améliorer l'accès au littoral

2-Préserver les espaces et les milieux littoraux

- Préserver la biodiversité littorale
- Améliorer la qualité des eaux et des milieux aquatiques
- Adapter le territoire aux évolutions du trait de côte

3-Valoriser l'atout plaisance

- Développer la qualité des services
- Améliorer la capacité de l'accueil

4-Fédérer les acteurs et renforcer la gouvernance littorale

- Renforcer la coopération des acteurs
- Proposer des outils de planification du littoral à l'échelle du territoire métropolitain

Cette approche doit trouver sa place dans tous les documents de planification de la métropole et notamment du schéma de cohésion territoriale (SCOT).

⁴⁷ La ressource halieutique est celle des ressources vivantes en milieu aquatique



2-Les actions retenues

Fruit d'une large concertation, le livre bleu comprend deux parties : un état des lieux (tome 1) et 100 actions articulées autour de 3 enjeux (tome 2).

Développer et aménager pour améliorer la qualité et l'accessibilité du littoral, la capacité d'accueil dans les ports de plaisance ; et explorer les ressources énergétiques de la mer, repérer et développer les filières professionnelles de la mer. Des actions sont prévues en matière de tourisme balnéaire.

Protéger les milieux et sécuriser en luttant contre les pollutions et les nuisances qui dégradent la qualité de l'espace littoral. Cette dimension sera intégrée au futur schéma de cohérence territoriale de la métropole. La protection de milieux représente 80% du coût total du programme.

Gérer et entretenir pour améliorer les services, développer un réseau d'experts, engager des actions de communication et de valorisation.

100 actions pour le littoral		
<i>Développer et aménager</i>	Coût en €	Opérations
Améliorer l'accessibilité du littoral	13 900 000	10
Améliorer les capacités d'accueil des ports de plaisance	280 000	4
Valoriser et aménager les espaces littoraux	15 600 000	9
Exploiter les ressources énergétiques de la mer	470 000	5
Développer les filières professionnelles de la mer	265 000	9
Tourisme bleu et vert	11 900 000	7
<i>Protéger et sécuriser</i>		
Sécuriser	240 000	11
Restaurer	35 000 000	8
Protection des milieux	304 000 000	7
Protection contre les pollutions portuaires	50 000	4
<i>Gérer et entretenir</i>		
Améliorer les services	150 000	7

Développer le réseau d'experts et la gouvernance	221 000	8
Communication, évènements, sensibilisation	315 000	7
Mise en œuvre du programme annuel	120 000	4
	382 511 000	100

Le contrat de baie de 2015 constitue le volet qualité des eaux et des milieux du livre bleu. En cours de révision il va être élargi au golfe de Fos. Chaque opération fait l'objet d'une fiche qui précise, à titre indicatif, le niveau financier attendu de chaque partenaire du livre bleu. Ce programme d'actions pourra être modifié et complété en fonction des possibilités de la métropole.

12 : Les schémas de cohésion territoriale (SCOT) des territoires

Les 21 secteurs à enjeux des SCOT actuels sont les suivants⁴⁸

1-SCOT de Marseille-Provence-Métropole

- 1-Le grand centre-ville de Marseille, élargi à Euroméditerranée, comme locomotive du territoire métropolitain,
- 2-La façade maritime nord dont St Antoine et le Grand Littoral, comme espace économique portuaire ouvert sur la ville,
- 3-St Antoine-La Rose comme espace de rénovation urbaine à conforter par l'économie de la connaissance,
- 4-La vallée de l'Huveaune, comme espace économique majeur en pleine mutation,
- 5-Le boulevard urbain sud, axe structurant entre les entrées sud et est de Marseille,
- 6-La plaine de Châteauneuf et la centralité de Marignane, territoire à équilibrer entre agriculture, développement résidentiel et économique,
- 7-La Ciotat, comme centralité d'équilibre à l'est de Marseille-Provence.

2-SCOT du Pays d'Aix

- 8- L'axe RD9 Aix-Vitrolles comme support de développement économique et résidentiel en s'appuyant sur les gares TER et TGV,
- 9-L'axe Nord-Sud Aix-Marseille présentant un fort potentiel de développement économique sur les communes de Bouc-Bel-Air, Cabriés et le Pennes-Mirabeau,
- 10-Axe Est-Ouest Gardanne-Trets, espace stratégique à équilibrer entre développement urbain et préservation des espaces naturels et agricoles,
- 11-Lignane-Calade, secteur prioritaire de renouvellement urbain à vocation économique,
- 12-Pertuis-Meyrargues, centralité en lien avec ITER, à développer au nord du pays d'Aix en tenant compte des enjeux naturels, agricoles et paysagers.

3-SCOT du Pays de Salon

- 13-Salon de Provence, comme centralité principale du SCOT à conforter avec la requalification de la RD 113 comme support de renouvellement urbain,
- 14-Rives de l'étang de Berre comme espace à réhabiliter en poumon bleu,
- 15-Val de Durance-Alpilles comme cœur rural de l'arrière-pays Salonais à structurer autour de Sénas, Mallemort et Charleval.

4-SCOT du pays d'Aubagne et de l'Etoile

- 16-Axe ouest de la vallée de l'Huveaune comme support d'intensification urbaine, économique et résidentielle autour des pôles d'échanges multimodaux d'Aubagne et de la Penne/Huveaune,
- 17-Axe Nord-Sud de la voie de Valbonne, comme support d'intensification urbaine, au tour des stations du tramway de la Bouilladisse à Aubagne, via Roquevaire et la Destrousse.

5-SCOT Ouest Etang de Berre

- 18-Martigues, comme espace à structurer autour du centre-ville et du chenal de Caronte,
- 19-Istres, comme espace à structurer autour du développement économique du pôle avionique,

⁴⁸ Les échos du SCOT. Des Scot existants au SCOT métropolitain, Analyses et perspectives, Agam-AUPA 01-2018

20-Miramas c/o espace de renouvellement urbain adossé à l'activité commerciale de la Péronne,
21-ZIP de Fos comme espace portuaire et économique à conforter en renforçant son accessibilité multimodale.

13 : Profil des communes de la métropole

7 profils de communes sont distingués :

Type 1 : Un rôle majeur dans le système résidentiel métropolitain avec une attractivité pour les non métropolitains

Type 2 : Une offre résidentielle très qualitative qui attire des familles des autres centres de la métropole mais trop sélective pour loger les jeunes ménages

Type 3 : Un rôle majeur dans l'arrivée de nouveaux ménages mais des difficultés à les retenir

Type 4 : Une attractivité pour les familles des pôles urbains mais dont l'ampleur est limitée par le faible dynamisme du secteur immobilier

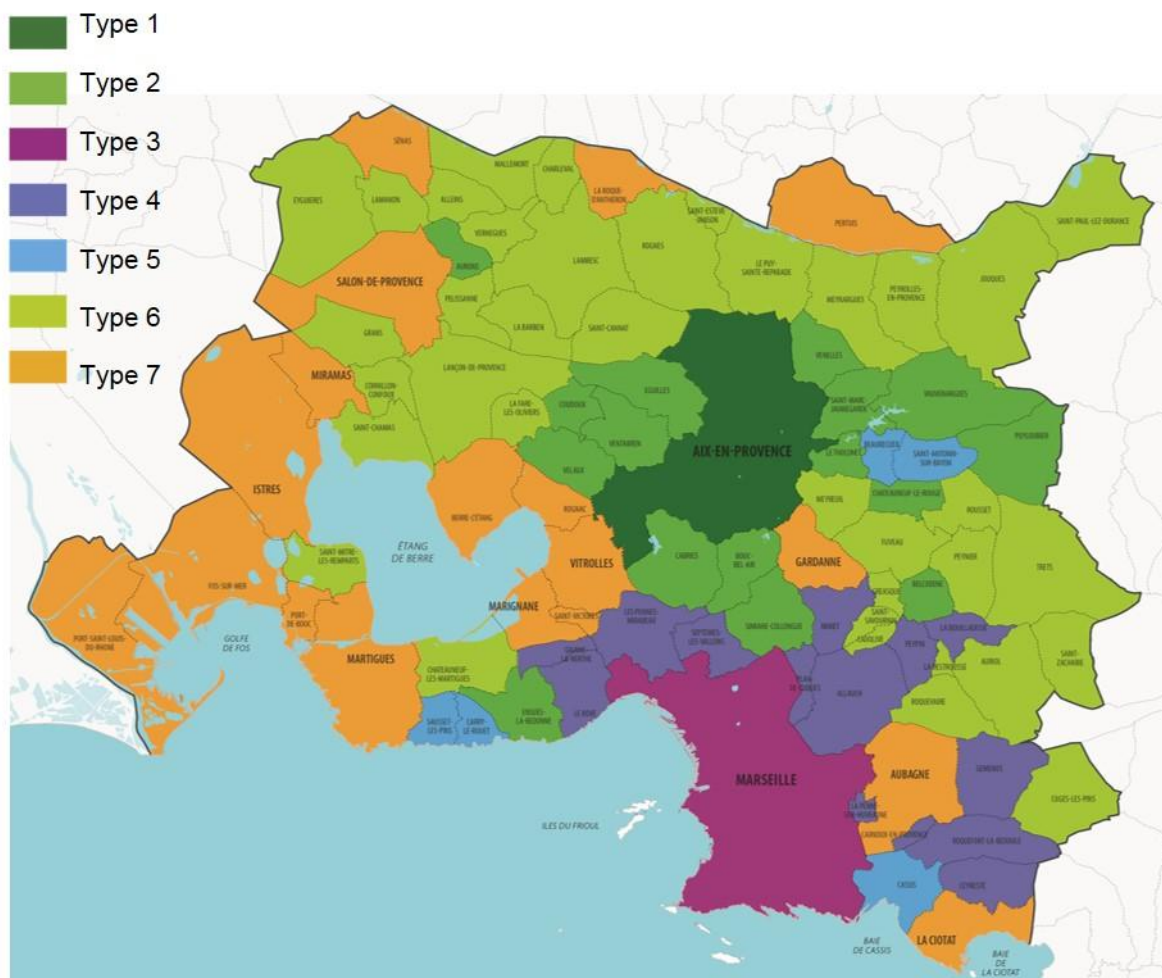
Type 5 : Des communes au profil résidentiel atypique qui contribuent peu au fonctionnement résidentiel de la métropole

Type 6 : Des communes attractives qui participent au parcours résidentiel des classes moyennes de la métropole

Type 7 : Des communes qui contribuent au fonctionnement résidentiel du territoire mais peu attractives

Type	Territoire	Vocation	Logements	Construction	Habitants
Type 1	Une commune Aix-en-Provence 141 545 h	Un pôle d'emploi majeur pour la métropole	Parc de logements diversifié dominé par le logement collectif et une surreprésentation du parc locatif privé	Rythme de construction soutenu et des prix supérieurs à la moyenne	Sur représentation de la population étudiante Forte mobilité résidentielle Sous- représentation des familles
Type 2	16 communes 78 162 habitants	Vocation résidentielle dominante	Offre résidentielle exclusivement tournée vers la maison en accession à des prix élevés		Sur- représentation des cadres et des familles aisées
Type 3	Une commune Marseille 855 393 h	Un pôle d'emploi majeur pour la métropole	Parc de logements diversifiés Forte proportion de logements anciens	Rythme de construction soutenu	Forte proportion de jeunes et de personnes seules
Type 4	14 communes 121 245 habitants	Vocation résidentielle dominante	Offre résidentielle orientée vers l'accession	Rythme de construction faible	Forte proportion de personnes âgées Faible mobilité

Type 5	5 communes 21 821 habitants	Vocation résidentielle dominante	Offre résidentielle orientée vers l'accession	Rythme de construction très faible	résidentielle Sur représentation de résidences secondaires et de personnes âgées Ménages très aisés
Type 6	37 communes 196 933 habitants	Vocation résidentielle dominante	Offre résidentielle orientée vers l'accession Prix inférieurs à la moyenne	Rythme de construction dynamique Parc de logements anciens	Accueil de familles de doubles actifs avec enfants
Type 7	18 communes 433 989 h	Pôles d'emploi	Offre résidentielle diversifiée	Fort taux de logements sociaux	Forte proportion d'ouvriers Solde migratoire négatif



14 : Taux de logements sociaux par commune

Communes de la métropole en dessous de 25% de taux de logement social					
	Tx L.S.	Objectif		Tx L.S.	Objectif
		Triennal			Triennal
Aix-en-Provence	19,80%	1 270	Marignane	12,81%	563
Allauch	5,60%	546	Marseille	20,63%	7 090
Auriol	8,02%	286	Meyrargues	11,77%	66
Bouc-Bel-Air	9,45%	299	Meyreuil	9,76%	115
La Bouilladisse	2,68%	182	Mimet	4,39%	121
Cabries	5,50%	257	Pelissanne	4,54%	293
Carry-le-Rouet	1,50%	237	La Penne/Huveaune	20,41%	41
Cassis	5,50%	204	Les Pennes-Mirabeau	7,35%	505
Ceyreste	2,22%	152	Peypin	3,61%	166
Coudoux	5,23%	95	Peyrolles-en-Provence	8,51%	111
Chateauneuf les Martigues	19,32%	151	Plan-de-Cuques	8,07%	264
La Ciotat	20,85%	144	Rognac	10,21%	265
Cuges les Pins	2,85%	146	Rognes	4,40%	134
Eguilles	4,67%	235	Roquefort-la-Bédoule	9,13%	116
Ensuès-la-Redonne	0,94%	177	Roquevaire	8,22%	223
Eyguières	5,95%	215	Rousset	17,48%	49
La Fare les Oliviers	3,87%	240	Saint-Cannat	8,59%	126
Fos/Mer	19,79%	163	Saint-Chamas	14,42%	126
Fuveau	5,18%	273	Saint-Mitre-les-Remparts	5,47%	185
Gardanne	23,60%	48	Salon-de-Provence	23,11%	174
Gémenos	4,35%	190	Sausset-les-Pins	3,67%	277
Gignac la Nerthe	5,39%	249	Sénas	11,56%	124
Grans	9,69%	116	Septemes-les-Vallons	14,96%	166
Gréasque	10,83%	83	Simiane-Collongue	6,91%	138
Jouques	9%	99	Trets	7,99%	256
Lambesc	6,64%	249	Velaux	6,77%	220
Lançon-Provence	3,07%	275	Venelles	5,36%	242
Mallemort	8,46%	143	Ventabren	0,70%	178
Total		6 724			12334

En gras, les communes carencées

15 : Quartiers prioritaires de la politique de la ville

Quartiers prioritaires de la politique de la ville 2015-2020				
Commune	Quartier	Population	Tx pauvreté	Tx Bas revenus
Aix en Provence	Jas de Bouffan	6 900	33,7	52,8
Aix en Provence	Beisson	1 312	45	67,9
Aix en Provence	Encagnane	4 642	38,8	56,9
Aix en Provence	Corsy	1 173	42,6	66,5
Aubagne	La Charrel	2 207	38,6	53,6
Berre l'étang	Centre-Ville	1 080	30,4	56,6
Berre l'étang	Bessons Marielle	1 361	39,7	58,8
Gardanne	Notre Dame	1 226	21,6	45,9
Istres	Le Prépaou	3 048	35,2	58,1
Marignane	Florida Parc	945	59,8	78,9
Marignane	Centre-ville	6 094	41,4	57,5
Marseille 11	Valbarelle ND des Bosquets	2 732	50,1	66,4
Marseille 1,2,3,6,15	Centre-Ville, Canet Jaurés	97 048	51,2	65,3
Marseille 10	Château St Loup	960	48	70,1
Marseille 10	La Capelette	2 043	nd	nd
Marseille 10	Benza	1 041	50,9	69,1
Marseille 10	Saint Thys	1 528	46,1	61,4
Marseille 10,11,12	Air Bel	5 932	46,8	64,3
Marseille 11	La Rougrière	2 016	49,4	63,7
Marseille 11	Les Escourtines	1 093	39	54,1
Marseille 12,13	Le Petit Séminaire	1 428	49,2	66,3
Marseille 12,13	Caillols La Moularde	1 758	36,7	55,4
Marseille 13	Malpassé Corot	10 439	58,2	77,1
Marseille 13	La Marie	1 256	51,4	70,7
Marseille 13	Les Olives	882	41,9	54,5
Marseille 13	Balustres Cerisaie	2 122	42,9	60,5
Marseille 13	Frais Vallon La Rose	8 777	53,1	72,9
Marseille 13,14	Bon Secours, Marine Bleue	24 803	55,2	72,8
Marseille 14	La Simiane La Paternelle	3 123	43,3	60,2
Marseille 14,15	Le Castellas St Joseph	3 556	51,4	70,1
Marseille 15	La Viste	2 887	53,2	73
Marseille 15	Campagne Lévêque	4 692	51,5	65,8
Marseille 15	Kalliste La solidarité	8 191	61	77,3
Marseille 15	La Savine	2 802	59,5	81,4
Marseille 15	Les Tilleuls la Maurelette	2 262	52,1	67,2
Marseille 15	Les Aygalades	1 660	59	80,5
Marseille 15,16	La Castellane Plan d'Aou	10 040	54,4	74,3
Marseille 15,16	Consolat Ruisseau Mirabeau	4 456	50,2	64,7
Marseille 16	Saint-Henri	2 019	33,8	55,9

Marseille 16	Saint André	1 788	38,6	54,3
Marseille 2,15	La Cabucelle	14 231	53,4	67,8
Marseille 9	la Cravache Le trioulet	1 889	39,9	54,1
Marseille 9	La Soude Bengale	1 982	35,6	54,1
Marseille 9	La Cayolle	2 110	41,7	60,9
Marseille 9,10	La Sauvagère	1 418	48,9	63,4
Marseille 14, 15	la Visitation Bassens	1 814	39,2	58,6
Martigues	Mas de Pouane	1 430	45,4	65,4
Martigues	ND des marins	1 875	42,6	61,9
Martigues	Canto-Perdrix	1 798	35,3	56,9
Miramas	La Carraire	1 623	32,8	53
Miramas	La Maille	5 769	43,5	63,2
Port de Bouc	Les Aigues Douces	2 353	42,6	60
Port de Bouc	Les Comtes	4 008	33,6	49,2
Salon de Provence	Les Canourgues	3 648	53,3	73,3
Salon de Provence	La Monaque	1 567	38,5	55,5
Septèmes les Vallons	La Gavotte Peyret	1 403	53,7	76,4
Vitrolles	Centre-Ville	6 505	41,1	64,7
Vitrolles	La Frescoule	1 162	34,6	59,2
Total		299700		

En italique, les quartiers d'intérêt régional

En gras, les quartiers d'intérêt national

16 : Programmes de rénovation urbaine à Marseille

Projet	Programme de rénovation urbaine 2000-2015	Convention	Coût en M€	Poursuite dans le nouveau programme de rénovation urbaine 2016-2020
Centre Nord	Un projet atypique en quartier ancien dégradé	2010	149	Oui
Flamands Les Iris	Un nouveau projet urbain	2005	158	Oui
Parc Kallisté	Intervention publique dans une copropriété	2011	28	Oui
Malpassé	La mutation d'un quartier d'habitat social	2010	159	Oui
Plan d'Aou	La reconnexion à la ville	2005	116	Non
St Barthélemy-Picon-Busserine	Le remodelage total de trois quartiers	2011	132	Oui
St Joseph Vieux Moulin	La complète restructuration	2008	20	Non
St Mauront	La transformation d'un faubourg paupérisé	2009	81	Oui
St Paul	L'ouverture du vallon	2006	31	Oui
La Savine	L'ouverture d'une citadelle	2009	135	Oui
La Solidarité	La requalification d'une cité éloignée de la ville	2010	79	Non
La Soude hauts de Mazargues	L'espace public pour assembler le puzzle	2011	70	Non
La Viste	Un projet 100% de réhabilitation	2010	43	Non
	Nouveau programme de rénovation urbaine			
La Castellane, la Bricarde	L'essor du territoire et l'ouverture du labyrinthe	2014		En cours
Air Bel	Le premier projet de l'est marseillais	2014		En cours
Ruisseau Mirabeau	La requalification d'une cité singulière	2014		En cours

En gras : Quartiers d'intérêt national

Source : MRU

D'autres quartiers sont en phase d'études : Oliviers, Lilas, Lauriers, Frais Vallon, La Rose, Petit Séminaire, Font Vert, Saint-Antoine, les Crottes.

Dans 6 autres communes, 7 autres programmes de rénovation urbaine sont en cours. Deux sont d'intérêt national :

		Protocoles de	Coût
--	--	---------------	------

		préfiguration	
Port de Bouc	Les Comtes	2016	
	Les Aigues Douces	2016	
Martigues	Mas de Pouane	2016	
Miramas	La Maille	2016	100
Salon de Provence	Les Canourgues	2015	
Vitrolles	Les Pins	2015	46
Aix-en-Provence	Beisson-Corsy	2015	36

Source : observatoire des territoires

17 : Programme d'insertion des personnes en difficulté

Les objectifs de ce programme sont les suivants :

1-Favoriser l'emploi en rapprochant les entreprises et les branches professionnelles

- Déploiement sur tout le territoire métropolitain des Lab'Emploi, espaces d'échange entre entreprises et acteurs de l'emploi,
- Conventions avec les branches professionnelles des métiers en tension (transport de voyageurs, bâtiment, propreté, hôtellerie) pour anticiper les recrutements des personnes en difficulté d'insertion,
- Organisation de forums emploi (30 en 2018),
- Parrainage vers l'emploi (dispositif Tandem Hub Mentorat) : 154 entreprises mentors,
- Partenariat avec Pôle emploi pour mettre en place des actions communes.

2-Rendre autonome les personnes en difficulté pour une insertion professionnelle réussie

- Soutien au dispositif des 6 plans locaux pour l'insertion et l'emploi (12 265 personnes accompagnées en 2018),
- Financement d'actions d'accompagnement innovantes ("Job Academy" en partenariat avec AG2R le Mondiale et en préparation avec Nexcity) : 364 personnes accompagnées sur 2018-2020 avec un taux de sortie moyen à l'emploi de 70%,
- Structuration du dispositif des clauses sociales d'insertion : 130 000 heures d'insertion sur la commande publique au bénéfice de 448 personnes sur 70 marchés,
- Engagement d'une démarche d'évaluation des PLIE dans une logique de sécurisation des parcours.

3-Innovation sociale et levée des freins à l'emploi

- Favoriser et encourager l'émergence de nouveaux modèles d'innovation sociale dans le cadre de la labellisation du territoire métropolitain aux dispositifs « Territoire French Impact » et « 100% inclusion »,
- Appui à l'émergence de projets d'insertion par l'activité économique portés par les 90 structures présentes sur le territoire métropolitain (conventionnement avec France Active PACA, partenariat avec l'Etat et les collectivités territoriales),
- Lever les freins périphériques pour favoriser le retour à l'emploi (plate-forme de mobilité WIMOOV).

18 : Les plans climat-énergie des territoires

Le plan climat-énergie de Marseille-Provence Métropole

Adopté à l'unanimité le 26 octobre 2012, le plan climat-énergie de Marseille-Provence Métropole se fixe comme objectif pour 2020 de réduire de 11% les émissions de gaz à effet de serre, et de 12% les consommations d'énergie. Sur son propre patrimoine et dans l'exercice de ses compétences, le plan climat-énergie se fixe des objectifs plus ambitieux de réduction de 19% émissions de gaz à effet de serre, de 30% des consommations d'énergie et de porter la part des énergies renouvelables à 40%. Ce plan représente un investissement de 1,5 milliard d'€ sur 10 ans avec comme priorité les transports en commun qui mobilisent 90% des financements. Ce plan se décline en 32 actions qui regroupent 114 opérations. Il faut noter que la ville de Marseille avait déjà approuvé son propre plan climat énergie.

Le Plan climat-énergie du pays d'Aix-Gardanne-Vitrolles

Lancé le 5 avril 2013, le plan climat-énergie du pays d'Aix-Gardanne-Vitrolles est un engagement extrêmement précis pour réduire à l'horizon 2020 les émissions de gaz à effet de serre de 25% pour les transports, de 27% pour le secteur résidentiel et de 20% pour les bâtiments et activités des services de la communauté. Il part d'un constat sur la consommation énergétique sur ce territoire (42% pour les transports, 29% pour l'industrie et 24% pour le résidentiel) et la part relative de ces activités dans les émissions de CO₂ : 48% pour les transports, 27% pour l'industrie et 22% pour le résidentiel. Il retient huit actions prioritaires déclinées en 40 opérations pour atteindre ses objectifs.

Le Plan climat-énergie du pays de Martigues

A la suite d'une démarche engagée en juillet 2010 et adoptée le 5 novembre 2015, le Plan climat-énergie du pays de Martigues se fixe comme objectifs la réduction des émissions de gaz à effet de serre de 20%, la réduction des consommations d'énergie à 20% et l'augmentation de la part des énergies renouvelables à 20%. Il prévoit une série de mesures pour l'adaptation de son territoire au changement climatique et la lutte contre la précarité énergétique. Les cinq axes stratégiques retenus (déchets, transport et urbanisme, maîtrise de l'énergie, adaptation du territoire et air) sont déclinés en 35 opérations.

Le Plan Agenda 21-climat-énergie du pays d'Aubagne et de l'Etoile

Adopté en octobre 2012, le plan climat-énergie du pays d'Aubagne et de l'Etoile est commun avec l'agenda 21. Il se fixe pour objectif la réduction de 20% des émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2020 dont les transports en représentent 50%. Il s'inscrit dans 5 dimensions : Les déplacements (gratuité du réseau bus, projet de tramway Aubagne-La Penne/Huveaune, tram-tram de Valdonne) ; l'habitat (réglementation technique, performance énergétique) ; la consommation (circuits courts, charte agricole) ; la valorisation (forêt et eau) et un « agir ensemble » pour réduire la vulnérabilité du territoire au changement climatique.

Le Plan Climat d'Ouest Provence

Le territoire d'Ouest Provence s'est doté en 2016 d'une charte de l'environnement et a pris de nombreuses initiatives qui ont abouti au vote de son plan climat en 2014. Fortement consommateur d'énergie avec la ZIP de Fos, Ouest-Provence produit 11% de l'énergie qu'il consomme. Hors ZIP, les transports et le résidentiel sont les plus gros consommateurs d'énergie. Les énergies renouvelables couvrent 0,3% de la consommation hors industrie et transport maritime. Le territoire se donne comme objectif à l'horizon 2020 de réduire sa

consommation d'énergie de 20%, ses émissions de gaz à effet de serre de 20% et à augmenter de 23% la part des énergies renouvelables dans la consommation finale d'énergie. Le plan retient 44 actions autour de 5 axes : charte du développement durable, priorité au capital nature, place aux citoyens, défi pour une intercommunalité exemplaire, tout sur l'innovation économique.



Site des Semaines sociales de France :
www.ssf-fr.org



**SECRETARIAT SOCIAL
DE MARSEILLE**

Siège social :
Centre le Mistral
11 impasse Flammarion 13001 Marseille

Téléphone : 04 91 50 83 64 (Rép.)

Messagerie : contact@secretariatsocialccr.org

Site : <https://secretariatsocialccr.org/>

ISBN : 978-2-9570212-0-8

Impression : impisb.com

Prix : 10 €