

DOCUMENT DE  
CONVERGENCE  
STRATÉGIQUE 

# La métropole en projets : intentions d'étape

MISSION INTERMINISTÉRIELLE **POUR LE PROJET MÉTROPOLITAIN**  
**AIX-MARSEILLE-PROVENCE**



- 3** Préambule
- 5** Une nouvelle étape : intentions de projet et dynamiques prioritaires
- 7** Un triptyque économie, culture et ville pour une attractivité renforcée
- 23** Pour les hommes comme pour les territoires, un accès équitable aux ressources métropolitaines
- 35** La structuration du territoire par un réseau de transport multimodal
- 51** Un rapport renouvelé entre ville et ressources naturelles
- 64** Une consultation territoriale et urbaine pour une vision d'avenir
- 68** Ouvrir le débat des représentations du projet métropolitain
- 73** Les prochaines étapes du projet métropolitain
- 75** Remerciements



## Préambule

Aix-Marseille-Provence est un territoire de contact entre terre et mer, de rencontre des Alpes et de la Méditerranée, de la Durance et du Rhône. Historiquement polycentrique, des réalités très diverses s'y combinent en trame serrée : espaces de nature et agricoles, réseaux de villages et de villes moyennes, deux pôles urbains majeurs, enfin, Aix et Marseille. Le tissu économique diversifié, industriel, de services high-tech et présentsiels, lui offre des perspectives de croissance certaines. Mais, l'OCDE le rappelait dans un récent rapport, elles pourraient bien être empêchées par de trop fortes inégalités socio-économiques entre populations et territoires riches ou pauvres.

Cette simple évocation, insuffisante à décrire la réalité métropolitaine, incite seulement à appréhender la multiplicité des mondes historiques, géographiques et socio-économiques qui forment la matière première du projet métropolitain. Cette longue histoire d'influences croisées, d'adaptations ou de conflits protège de toute tentation d'approche totalisante. Elle impose le regard des habitants, des acteurs, des élus de ce territoire comme une donnée de base et invite à leur mise en mouvement collective.

Telle est la philosophie qui a présidé, fin 2014, à la production de ce troisième document de convergence stratégique. Il marque une nouvelle étape dans le partage d'une vision de projet et d'intentions pour l'action stratégique. Des centaines d'acteurs, élus et représentants de la société civile, dans toutes ses composantes, ont co-construit ces propositions. En dix-huit mois, le collectif a progressé dans sa connaissance d'un territoire considéré à sa juste échelle. Il a pu formuler des interpellations stratégiques et sérier les choix politiques et techniques indispensables à un développement socio-économique métropolitain. L'élan ainsi créé reste à conforter, à court terme, par la participation accentuée des élus territoriaux, et, dans le temps long, sous leur direction, par l'action de la future institution métropolitaine.

Bien des préjugés sont à cette occasion tombés. Les chefs d'entreprises se montrent aussi soucieux de conditions d'habitat et de mobilité de leurs salariés que d'innovation ; les acteurs de la culture revendiquent l'organisation d'une économie touristique autant que des moyens d'expression ; les populations péri-urbaines veulent préserver la qualité des grands services hospitaliers comme

leur médecine de proximité. Tous conviennent que la pauvreté et la sous-qualification, qui touchent une part croissante de la population, fragilisent les équilibres, tous sont attachés à la qualité environnementale de ce territoire comme à son ancrage méditerranéen. Tous évoluent vers une plus grande responsabilisation individuelle et collective vis-à-vis du projet territorial.

Localement, cette articulation des approches et des représentations s'impose. Elle se prolonge dans un besoin de connexions territoriales avec les voisins immédiats de la métropole — Toulon, le Val de Durance ou la Vallée du Rhône — comme avec d'autres, plus lointains, méditerranéens et européens notamment. Elle se confronte ainsi aux défis qui, bien que renvoyant aux nécessités d'une régulation mondiale, parcourent la métropole : l'environnement et le réchauffement climatique, l'écart entre la demande sociale de biens et services et la production mondiale, les inégalités sociales et territoriales...

L'avènement d'une culture territoriale décompartimentée, incarnée dès à présent par les acteurs métropolitains, ouvre de nouvelles perspectives de projet. Il n'est plus seulement question de croissance, mais d'équilibre entre développement et protection, de spécialisations économiques mais d'hybridation entre économies métropolitaines, d'un modèle culturel mais de cultures croisées.

De façon récurrente, les acteurs ont traduit cet impératif d'interaction en une même affirmation : le rôle primordial des réseaux matériels et immatériels pour faire système métropolitain. C'est un fil rouge du projet, invoqué aussi bien pour renforcer les conditions de l'attractivité internationale, que favoriser la réussite des populations exclues des réseaux sociaux ou optimiser la mobilité au sein du territoire. Les acteurs ont aussi souvent prôné le décloisonnement, social comme technique : l'innovation, sortie des laboratoires, à la rencontre de l'usager, le lien entre planification et urbanisme de projets, les transports déconnectés de la seule logique des infrastructures pour se penser en termes de mobilité et d'accessibilité...

Cette tendance marquée interpelle, enfin et surtout, l'action publique. Elle est désormais attendue comme ouvrant des espaces de dialogue, impulsant la gouvernance collective de projets structurants essentiels pour la dynamique métropolitaine, inventant dans un rôle d'ensemblier de nouvelles synergies entre sphères publique et privée.

Inspire-elle la méthode du projet ? Oui, elle qui au-delà d'incontournables approches spécifiques, ne le conçoit que dans la transversalité.

## Une nouvelle étape : intentions de projet et dynamiques prioritaires

Début 2013, la Mission interministérielle pour le projet métropolitain produisait un premier fascicule, « Vers une vision commune de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence », pour mettre en évidence quatre piliers de la réalité métropolitaine (« cette métropole qui nous rassemble ») et les quatre orientations de la vision métropolitaine (« la métropole que nous voulons ») :

- Aix-Marseille-Provence, ouverte sur la Méditerranée, l'Europe et le monde ;
- La métropole pour tous et avec tous ;
- Une métropole reliée par ses réseaux et ses services ;
- Une métropole plus respectueuse de ses territoires et de ses ressources.

Sept chantiers ont ainsi été ouverts pour mieux connaître la métropole, partager ses enjeux et ses plus-values — comment faire mieux, plus et autrement ? — ensemble et à cette grande échelle et, enfin, engager des dynamiques de projets, certains relevant de l'urgence et du court terme, d'autres de mutations à entreprendre dans la durée.

Plus d'une dizaine de recherches pour affiner la connaissance du territoire Aix-Marseille-Provence (OCDE, INSEE, Universités...), des chantiers regroupant environ 700 participants pour affirmer des perspectives de plus-values métropolitaines et travailler, déjà, à l'opérationnalité de 21 projets, un accompagnement de quelques autres, plus spécifiques, selon les opportunités, telles sont les principales coproductions d'élaboration du projet métropolitain de cette année 2014.

**À ce moment, se sont précisées un certain nombre d'interpellations stratégiques, pour donner sens à la construction métropolitaine, ainsi que des intentions de projets formant un cadre d'actions collectif. Toutes se nourrissent de la transversalité du projet qui a orienté l'ensemble des travaux, sans prétendre, pour autant, à l'exhaustivité de ce que pourrait être un projet métropolitain intégré.**

**Ce nouveau document de convergence stratégique « La métropole en projets, intentions d'étape » restitue cet état d'avancement par orientations. Pour chacune d'elles, des interpellations stratégiques sont exposées en introduction, certaines territorialisées. Elles orientent des intentions de projets qui ont été mises en débat au sein des chantiers et ont entraîné une adhésion explicite. Elles posent donc des choix.**



Aix-Marseille-Provence,  
ouverte sur la Méditerranée,  
l'Europe et le monde



**Un triptyque  
économie, culture  
et ville pour  
une attractivité  
renforcée**



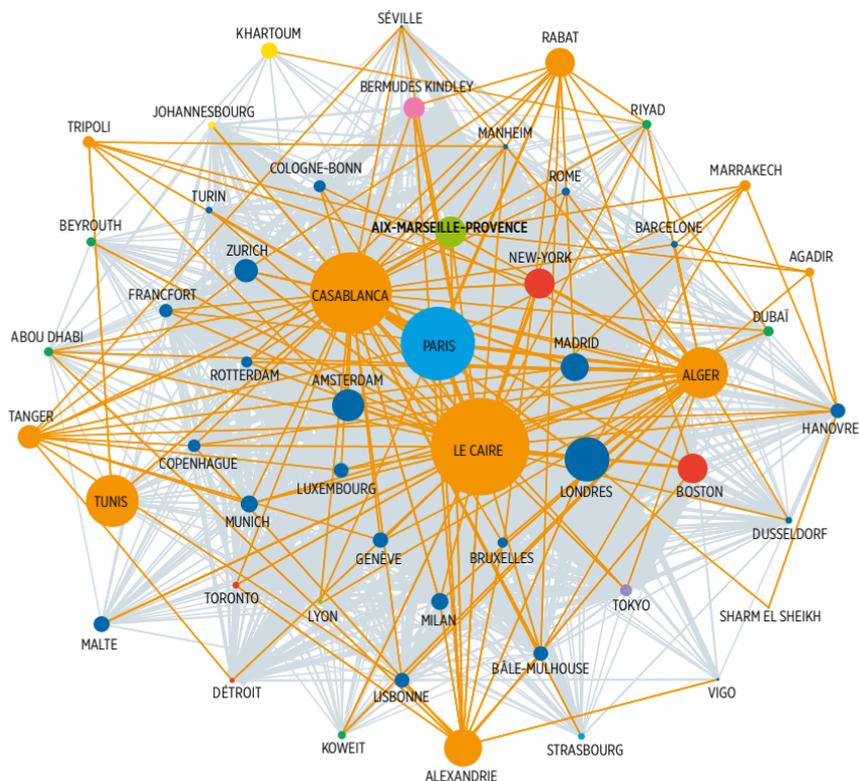
Processus de métropolisation et d'internationalisation se renforcent mutuellement sur le territoire d'Aix-Marseille-Provence. La taille et la diversité de ses fonctions urbaines et économiques inscrivent la métropole dans des circulations de personnes, d'idées, de capitaux ou de biens, de plus ou moins longue portée, en Europe et au-delà.

L'insertion croissante de la métropole dans les réseaux d'échanges mondiaux est confirmée par de nombreux indicateurs : le trafic international de l'aéroport Marseille-Provence représente désormais 56 % du trafic total de l'aéroport (8,3 millions de passagers en 2013). En 2013, « année européenne de la culture », le nombre de nuitées d'hôtellerie de la clientèle étrangère augmente de 23 % contre 4 % pour la française. Classée 80<sup>e</sup> métropole mondiale<sup>1</sup> par le nombre de liens capitalistiques des firmes multinationales présentes, Aix-Marseille-Provence se distingue des autres métropoles par l'équilibre entre le pouvoir de ses sièges (rayonnement) et le nombre de ses filiales (attractivité). Un équilibre qui qualifie habituellement des villes de plus grande taille comme Londres, Paris, New-York ou Tokyo... Pour autant, ces liens sont à plus de 50 % le fait de relations avec des filiales installées en France.

Cet accroissement des flux d'échanges internationaux n'est pas spécifique à Aix-Marseille-Provence. Il est la conséquence de la mondialisation qui accentue le rôle de carrefour joué par les métropoles. Être seulement un territoire traversé ne permettrait pas d'optimiser ces flux en termes d'emplois, d'innovation, de notoriété, etc.

---

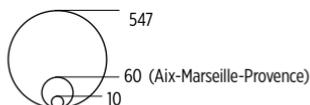
1. « Pouvoirs et attractivités de la Métropole Aix-Marseille-Provence dans les réseaux mondiaux d'entreprises multinationales », Université de Lausanne – Céline Rozenblat, Antoine Bellwald, Paola Gomez, pour le Commissariat Général à l'Égalité des Territoires et la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix – Marseille – Provence



## RÉSEAUX D'ENTREPRISES DES VILLES D'AFRIQUE DU NORD

La métropole AMP a un rapport tout à fait privilégié avec les villes d'Afrique du Nord. En particulier, elle se positionne à la 2<sup>e</sup> place parmi les ports d'Europe — derrière Amsterdam, mais largement devant Barcelone — pour les relations avec la rive sud méditerranéenne. En France, elle est également en 2<sup>e</sup> place derrière Paris, et largement devant Lyon et Strasbourg.

### Nombre de liens de filiation par ville\* dans le réseau de l'Afrique du Nord



\* Villes qui ont plus de 5 liens avec les villes nord-africaines

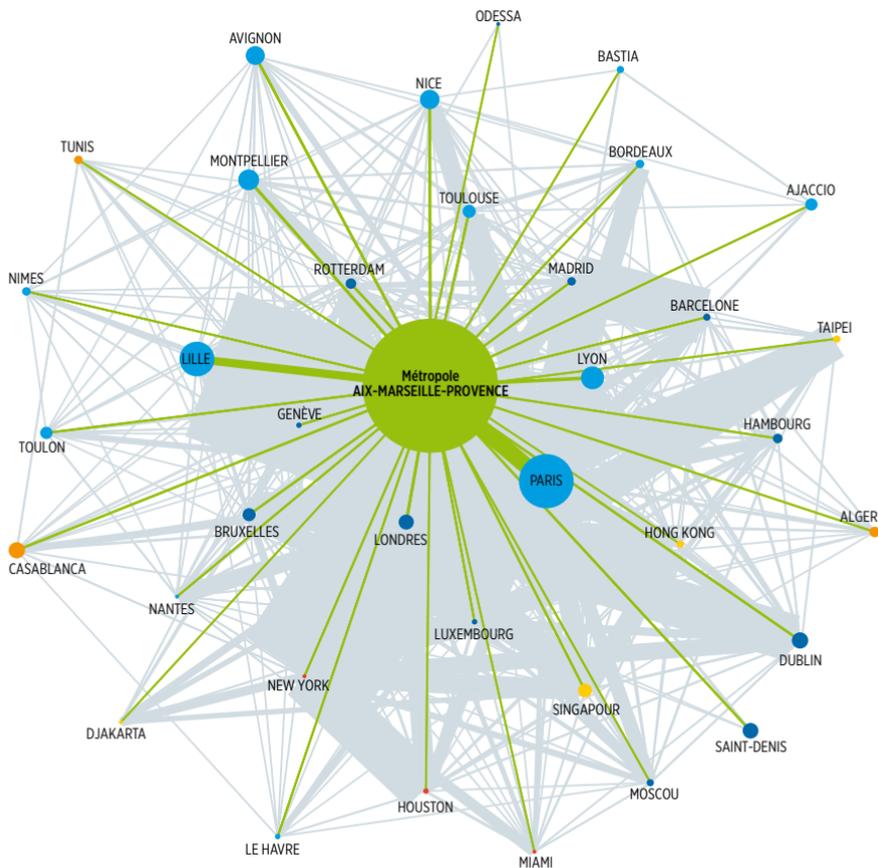
### Nombre de liens de filiation entre les villes

- Lien avec les villes nord-africaines
- Lien entre les autres villes
- 116 (Casablanca/Paris)
- 61 (Le Caire/Londres)
- 5 (Alexandrie/Lisbonne)

- Ville nord-africaine
- Ville française
- Métropole Aix-Marseille-Provence

### Continents des autres villes

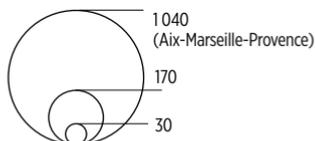
- Asie
- Afrique
- Europe
- Amérique du Nord
- Amérique du Sud
- Moyen Orient



## POUVOIRS DES SIÈGES DE LA MÉTROPOLE AMP

50% des filiales externes des sièges de la métropole sont localisées en France, en particulier à Paris (16%), Lille (7%), Lyon ou Montpellier (3%). Les filiales hors de France concernent principalement des ports, à l'exception de Londres et Bruxelles. Ainsi, Casablanca est la première ville étrangère, suivie de Dublin et Singaïour. Parmi les filiales hors d'Europe contrôlées depuis la métropole, 50% appartiennent à CMA CGM, suivent ensuite les entreprises contrôlant des filiales du secteur financier ou des industries de haute technologie.

### Nombre de liens de filiation depuis la métropole AMP vers les autres villes\*



\* Villes qui ont plus de 5 liens avec Marseille

### Nombre de liens de filiation entre les villes

— Lien depuis la métropole Aix-Marseille-Provence  
— Lien entre les autres villes

■ 170 (Aix-Marseille-Provence/Paris)  
■ 70 (Aix-Marseille-Provence/Lille)  
— 5 (Aix-Marseille-Provence/New-York)

● Métropole Aix-Marseille-Provence  
● Ville française

### Continents des autres villes

● Asie ● Europe  
● Afrique du Nord ● Amérique du Nord

## ► Comment tirer parti des flux pour positionner Aix-Marseille-Provence comme un hub international ?

Les métropoles françaises et européennes, quelques grandes places mondiales (New York, Singapour, Hong Kong, Moscou...) et la Méditerranée constituent les horizons géographiques de la métropole. Être un hub international, c'est organiser des systèmes d'acteurs et de services pour diversifier et densifier les liens matériels et immatériels, accueillir et fidéliser les talents, accélérer les projets et les innovations. L'enjeu pour la Métropole est de s'inscrire de façon volontariste dans ce processus pour s'affirmer comme un espace attractif en jouant sur le triptyque économie, culture, et ville. La qualité des réseaux d'acteurs, leur potentiel de partage de projets d'envergure, leurs capacités individuelles et collectives de connexions à l'international seront des composantes essentielles de cette attractivité, bien au-delà du seul marketing territorial qui n'en est qu'une expression.

## ► La géographie, l'histoire, la culture seront-ils des points d'appui pour positionner la métropole Aix-Marseille-Provence dans la construction de nouvelles organisations mondiales ?

Aix-Marseille-Provence est une porte de l'arc latin européen depuis l'Antiquité, fonction insuffisamment confortée ces dernières décennies alors que d'autres grandes métropoles italiennes ou espagnoles développaient, elles, leurs positions. Dans la constitution des grands espaces mondiaux, la région Europe-Méditerranée-Afrique comptera 3 milliards d'habitants en 2050, c'est-à-dire un tiers de l'humanité.

Aix-Marseille-Provence représente cet enjeu national de hub entre l'Europe du Nord, la Méditerranée et l'Afrique.

Le potentiel de réseaux humains, scientifiques, techniques, créatifs ou encore territoriaux est une des ressources fondamentales de ce rapprochement. Il devrait permettre de diversifier les liens au-delà des seules multinationales, de favoriser les conditions de développement de start-up en quête d'alliances, de soutenir une innovation centrée sur les nouveaux usages économiques, sociaux, culturels, en lien avec nos spécificités euro-méditerranéennes.

**Dix-huit mois intensifs dans le cadre notamment du chantier « cultures d'innovation » ont permis d'énoncer des intentions de projets pour tracer le chemin vers ces perspectives de développement.**

## Densifier les réseaux économiques pour renforcer leur inscription dans de nouvelles connexions internationales

Six économies métropolitaines, organisées en « archipels<sup>2</sup> », positionnent le système productif et de services à l'international : l'économie portuaire et de services, la transformation énergétique, l'industrie et les activités à haute valeur ajoutée, la promotion et la mutation urbaines, l'encadrement public et les services supports. Ces économies sont toutes internationalisées à des degrés divers. Contrairement à ce qu'une première appréciation pourrait conduire à penser, chacune de ces familles d'activités n'est pas affectée à une seule et unique place dans la métropole. Certes, il existe des spécialisations dans les territoires, mais dès lors que l'on considère des groupes d'activités économiquement liées — par exemple, les activités logistiques plutôt que strictement portuaires — alors ce sont des systèmes de territoires que ces groupes d'activités dessinent par leurs localisations et interactions. La grande échelle métropolitaine ouvre donc de nouvelles perspectives en s'adaptant au fonctionnement réel de l'économie.

Être plus visible et attractif et, donc plus international, suppose à l'échelle métropolitaine de renforcer concomitamment l'efficacité de ces économies métropolitaines et le bien-être de leurs actifs. Les grands projets industriels et d'innovations à l'instar de French Tech, Henri Fabre, Marseille immunopôle, PIICTO joueront des rôles moteurs non seulement d'un point de vue économique, mais encore comme stimulateurs des organisations locales. Gouvernances organisées, offres de services qualifiés dans les champs de l'économie, de l'innovation, du financement, des connexions aux marchés de l'emploi ou encore offres territoriales de bon niveau (foncier et immobilier d'activités, logements des actifs, transports, accès à l'énergie et l'économie circulaire, etc.) peuvent être précisément définies à partir de ces projets structurants. L'objectif est, ainsi, de créer des prototypes de systèmes d'acteurs et de services pour être ensuite transférés et adaptés à d'autres secteurs d'activité.

Par ailleurs, si certains services restent très spécifiques à des contextes particuliers, d'autres peuvent être mutualisés, voire industrialisés. C'est un enjeu de maîtrise des coûts qui pourrait être décisif pour l'attractivité de ce territoire.

---

2. *Économies et territoires, la métropole des archipels*, Acadie, Martin Vanier, Daniel Béhard et Manon Loisiel, 2014.

Enfin, ces projets impactent l'écosystème métropolitain d'innovation, les accélérateurs de French Tech en témoignent. Ils peuvent donc être des points d'appui pour concevoir un éco-système d'innovation en dynamique, ouvrant la voie vers des évolutions de services.

De la qualité du maillage des projets, de l'intensité de leurs connexions à l'économie territoriale, de la capacité de l'écosystème d'innovation à s'adapter aux attentes des entreprises dépend la performance internationale de la métropole.

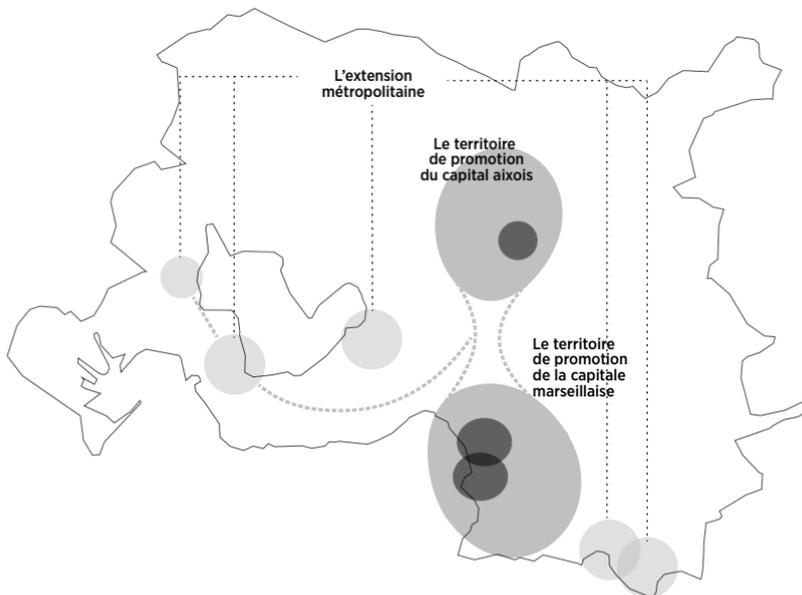
---

### Projets exemplaires

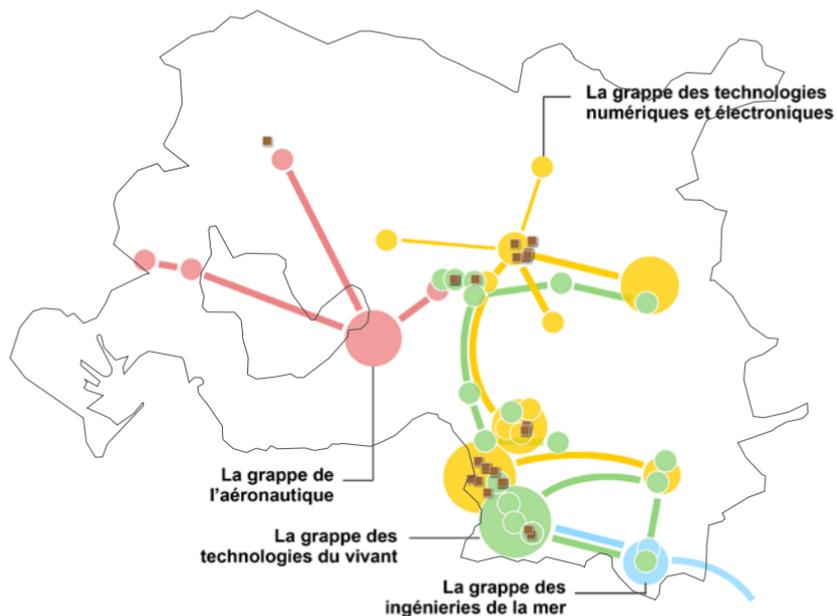
- *Une plateforme euro-méditerranéenne d'accélération de projets sud-nord, conçue comme un réseau de services et d'acteurs à forte valeur ajoutée.*
  - *Un réseau des technoparcs à déterminer en fonction d'une étude en cours sur les dynamiques de marché et le marketing à des échelles internationales.*
  - *Une cité de la coopération internationale, réseau d'acteurs organisé autour de l'IRD et de l'AFD sur le site d'EuroMéditerranée.*
- 

## ◆ LES ARCHIPELS ÉCONOMIQUES QUI INTERNATIONALISENT LA MÉTROPOLE

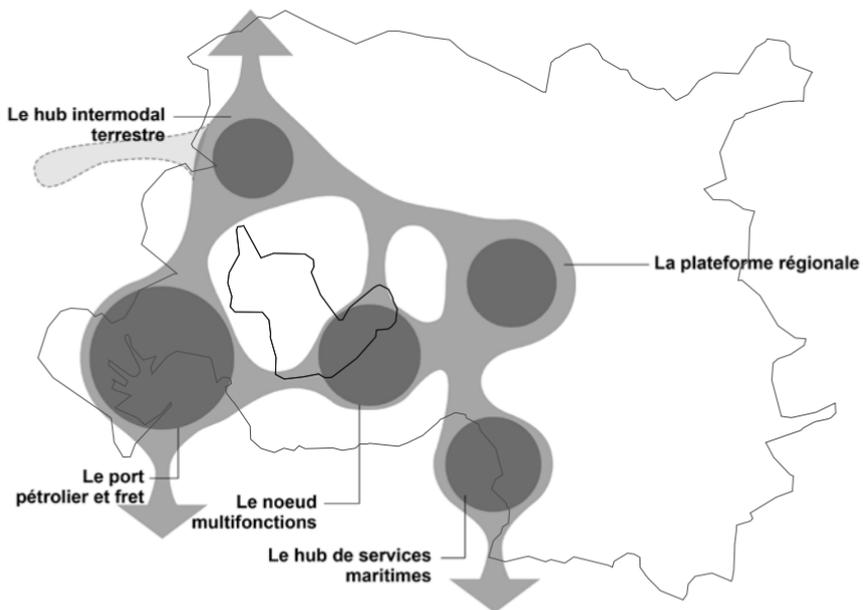
### Archipel de la promotion et de la mutation urbaines



## Archipel de la production mondialisée



## Archipel portuaire et logistique



## **Le Port, premier acteur du hub à l'échelle de la grande région Europe-Méditerranée-Afrique**

Pour tirer le meilleur profit de sa position stratégique dans la grande région Europe-Méditerranée-Afrique, la Métropole Aix-Marseille-Provence devra porter haut son ambition d'être le hub portuaire international euro-méditerranéen. Elle s'appuie sur de réelles perspectives, fruit d'un travail partenarial conduit dans le chantier « systèmes logistiques et portuaires ». Une première plateforme de recommandations a ainsi été produite et soumise au débat. Celle-ci intègre non seulement les axes du nouveau projet stratégique du Grand Port Maritime de Marseille mais également la lecture collective des enjeux logistiques révélés à l'échelle métropolitaine : croisement de flux internationaux, régionaux et locaux, accessibilité des zones industrielles et logistiques pour les salariés, optimisation du foncier d'activité dans une situation de déficit, report modal vers le fer et le fleuve, développement durable et logistique urbaine.

Outre son rôle d'acteur structurant du système logistique métropolitain, le port s'adapte à la complexification de ses fonctions, notamment à la nécessité de diversification énergétique de son modèle de développement. Ainsi, a été structurée une plateforme d'innovation industrielle sur la zone de Fos (PICTO) qui répond à deux enjeux : l'écologie industrielle pour la mutualisation des flux et matières entre industriels présents sur le site et l'innovation dans le domaine de la transition énergétique. Le Port aménage à cet effet une parcelle réservée à l'expérimentation pour des pilotes préindustriels (Innovex) dédiés à de nouveaux opérateurs.

Ces projets s'inscrivent dans les dynamiques d'acteurs mobilisés à l'échelle métropolitaine pour accompagner et encourager l'innovation, les nouvelles activités et la valorisation des interactions entre sites. Ainsi, l'offre foncière et technique spécifique d'Innovex, unique sur la métropole, s'inscrit en complémentarité avec la Vallée des énergies, entre le laboratoire et l'usine.

---

### **Projets exemplaires**

***• Une étude prospective sur les développements de l'écologie industrielle au niveau métropolitain valorisant les mutualisations potentielles à cette échelle territoriale.***

• *Une charte Métropole-Port, en cours d'élaboration dans le projet stratégique du Port 2014-2018, dans le prolongement de la charte ville-Port. Elle confirmerait la pertinence et le portage des projets de cette dernière en donnant une visibilité à la volonté commune des acteurs. Aix-Marseille-Provence serait réaffirmée comme la plateforme portuaire, industrielle et d'économie circulaire reliant Europe et Méditerranée.*

---

## Revendiquer une ambition culturelle et urbaine comme marqueur international

L'attractivité d'une métropole tient, en partie, à sa qualité de vie. La métropole Aix-Marseille-Provence peut offrir de nombreuses situations très qualitatives de nature à renforcer son attractivité. Elle concentre sur son territoire une diversité d'atouts exceptionnels qui positionnent la métropole au niveau international : une université classée dans les 150 premières mondiales, un réseau de sites naturels (les Calanques, la Sainte-Victoire, la Camargue...) des évènements à forte notoriété (les festivals internationaux de Piano de la Roque d'Anthéron ou d'Art lyrique d'Aix-en-Provence...), des musées ou des lieux d'exposition (MUCEM, Musée Granet, FRAC...), des technopôles d'excellence scientifique ou encore des sites de création moins conventionnels comme La Friche de la Belle de Mai. Rendus lisibles, organisés en réseaux, notamment dans une perspective touristique et scientifique, ce sont de puissants vecteurs d'attraction internationaux.

Marseille Provence, capitale européenne de la culture en 2013 ou une opération à forte résonance comme EuroMéditerranée montrent la voie récente d'une transformation urbaine qui, résolument, inscrit le territoire à l'international. Marseille, Aix, mais aussi Aubagne, La Ciotat et certaines communes de l'étang de Berre comme Istres ou Martigues portent déjà cette nouvelle économie de la promotion et de la mutation urbaines, c'est-à-dire de toutes les activités et marchés liés à la ville : marchés immobilier, touristique, festif et récréatif, culturel et artistique, de services intellectuels, d'informations, etc. C'est l'intensité de cette production-consommation urbaine liée à des facteurs socio-culturels très spécifiques à ce territoire – créativité, culture du vivre ensemble, rapport à l'espace public, ouverture sur la Méditerranée – qui fait, en grande partie, le rayonnement métropolitain. Le fait que cette économie, qui représente plus de 20 % des emplois métropolitains, soit en croissance (plus 8 % d'emplois entre 2007 et 2010), même à travers

la crise actuelle, est sans doute la preuve la plus explicite de la trajectoire de promotion métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence. Le tourisme est sûrement un des secteurs stratégiques de cette métropole, sachant que le pourtour méditerranéen accueille chaque année un tiers des touristes mondiaux.

Activer le potentiel de cette urbanité, pérenniser ce dynamisme émergent, suppose d'amplifier le processus par une qualité d'aménagement et de services dans un assemblage de la diversité des territoires métropolitains : les villes, les villages et les espaces de nature. L'attraction des talents et des énergies internationales nécessite de poursuivre la mise en mouvement de ce nouveau modèle de ville-territoire, lieu de cultures et d'économie, de créativité et de productions, d'hybridations ville-nature, de diversités sociales et culturelles.

Territorialement, au-delà de Marseille et Aix, s'étendent de nouveaux espaces urbains et culturels de qualité. La construction métropolitaine invite à diversifier, mieux reconnaître et multi-localiser cette offre, à partir de Martigues, Istres, Vitrolles et Marignane, Aubagne, mais aussi de tous les centres urbains de qualité. Une métropole de la superficie d'Aix-Marseille-Provence ne peut pas se permettre de concentrer l'offre d'urbanité sur seulement deux places privilégiées.

---

### Projets exemplaires

• *Le prolongement de Marseille-Provence 2013 sur le thème de l'art et l'espace public. Fin 2013, le projet était ébauché : « À partir des avancées qu'a pu représenter Marseille Provence, capitale européenne de la culture, on peut imaginer et tenter de combiner les perspectives suivantes :*

- Créer un événementiel réunissant le territoire en continuant à relier le territoire métropolitain et sa sphère culturelle provençale Arles, Nîmes...
- Prolonger une dynamique urbaine incluant les quartiers en difficulté par des résidences d'artistes, d'urbanistes, d'architectes, de paysagistes développant des projets concrets, des ateliers avec la population, etc.
- Faire vivre des lieux culturels atypiques ;
- Renforcer l'axe de programmation méditerranéen. »

*Il reste à développer cette initiative avec un collectif de travail mobilisant les collectivités publiques.*

---

# ACCESSIBILITÉ ET RAYONNEMENT INTERNATIONAUX



## Portes de la métropole

- Grand Port
- Aéroport
- Gares TGV
- NLF Paca

## Sites et projets économiques

- Projet industriel et d'innovation majeur
- Activités économiques et quartier d'affaires
- Technopôle
- Entreprise emblématique et historique
- Pôle de compétitivité

- Site d'enseignement supérieur et de recherche

- Patrimoine, culture
- Élément naturel remarquable



# Faire de la métropole un lieu « d'innovations d'usages »

Les participants aux chantiers de coproduction du projet l'avaient exprimé dès leur première rencontre, l'innovation n'est plus seulement technologique mais sociale, urbaine, environnementale... Elle ne concerne plus les seuls chercheurs mais la société toute entière, usagers-citoyens ou entreprises, ingénieurs, designers, artistes... Aux marchés de masse, se substituent des marchés de niches, très adaptés aux contextes locaux. Les entreprises innovantes et réactives auront donc une place de choix dans ce nouvel ordre économique. Il s'agit donc de tester des biens et services, de les adapter, de les personnaliser en fonction des habitudes et attentes locales pour investir de nouveaux marchés en des délais les plus courts possibles. La société d'Aix-Marseille-Provence peut se mobiliser dans ces nouvelles formes d'innovation, renforçant ainsi le lien entre le citoyen, l'entreprise et le chercheur dans une culture commune. Cette innovation d'usages suppose d'organiser une plateforme *living labs* et des résidences d'innovation ouverte qui mettent en relation différentes communautés (usagers, entreprises, chercheurs...) pour des expérimentations évaluables et diffusables.

---

## Projets exemplaires

- *Deux résidences d'innovation ouverte (chercheurs, entreprises et utilisateurs) dédiées à des défis métropolitains, la précarité énergétique et les perspectives de mutation de certains grands équipements métropolitains, à l'instar du pôle hospitalier universitaire nord. Dans ce second cas, la résidence d'innovation ouverte propose de tester les évolutions possibles de services, notamment aux habitants du quartier et de la métropole.*
  - *Une compétition internationale pour mobiliser des talents autour de projets d'innovation sur des grands défis de la métropole : vieillissement, sport et santé, sécurité, économies d'énergie.*
-



## Étude-action Organisation et mise en synergie des principaux projets industriels et d'innovation

Le territoire métropolitain peut s'enorgueillir, dès à présent, de projets territoriaux structurants à fort effet d'entraînement sur l'économie locale et son internationalisation : Henri Fabre et dirigeables charges lourdes, French Tech, PIICTO, Marseille Immunopôle et Maladies infectieuses, cité des énergies-ITER... La réussite commune de ces projets complexes tient à la qualité d'organisation des acteurs et à la transversalité de leurs approches en termes d'innovation et de synergies locales comme internationales. Il convient donc que soient étudiées concomitamment les conditions de l'innovation, les conditions de mise sur le marché des produits ou services, notamment à l'international, l'optimisation des liens avec les entreprises TPE et PME locales, les perspectives de réduction des coûts de production, les offres foncières et immobilières adaptées, ou encore la qualification du bassin d'emplois et les services nécessaires à la qualité de vie des salariés.

L'étude-action programmée vise à construire, à partir de cas concrets, des organisations sur mesure en fonction d'objectifs identifiés et de créer ainsi des processus vertueux de développement. Au-delà, l'objectif est d'élaborer des méthodes transférables à d'autres projets assurant ainsi dans le temps une qualité de services et donc une visibilité à la future métropole. Un partenariat associant Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Caisse des Dépôts et Consignations, acteurs économiques et Mission interministérielle a chargé la nouvelle Agence régionale de l'innovation et de l'internationalisation (ARI) de mener à bien cette démarche. Les intercommunalités volontaires seront associées à son pilotage.



La métropole  
pour tous et avec tous



**Pour les hommes  
comme pour  
les territoires,  
un accès équitable  
aux ressources  
métropolitaines**



Aix-Marseille-Provence, c'est d'abord la diversité des populations et des identités territoriales plurielles : villes et villages, mer et terre, Méditerranée et Provence. Miser sur ces diversités, ces cultures, ces réseaux potentiels est stratégique pour amplifier la capacité d'action de tous et le confort de vie sur ce territoire. Mais cette force peut aussi être perçue, comme le pointe l'OCDE<sup>3</sup>, comme une fragilité de la métropole, « *les défis les plus importants pour l'aire métropolitaine Aix-Marseille-Provence ne viennent pas tant de l'extérieur, dans la concurrence avec les autres métropoles européennes et mondiales, que de l'intérieur comme frein à une croissance inclusive et soutenable du territoire* ». La métropole est l'une des plus inégalitaires de l'OCDE, avec de très forts écarts de revenus et de situations socio-économiques au sein du territoire. Ces fragilités sociales sont inhérentes à l'histoire et à l'organisation spatiale d'Aix-Marseille-Provence, résultats d'interactions entre des dynamiques sociales et territoriales. Les questions de cohésion sociale et territoriale ne sont pas réductibles aux quartiers nord de Marseille. Elles concernent tous les territoires de la métropole et la solidarité interterritoriale à imaginer est désormais un enjeu commun à tous les territoires !

La métropole devra savoir créer les conditions d'un développement plus inclusif en agissant sur des mécanismes structurels incluant les questions de cohésion au regard des spécificités de ce territoire. Comme la récente loi sur la Programmation de la ville et de cohésion urbaine l'indique, c'est un processus à engager, de la cité, lieu de la proximité, à la métropole, lieu de conception des principales politiques. L'interaction constante entre ces échelles est sûrement une première clé de la réussite. La métropole aura à apprendre des formes d'innovation nées dans les quartiers et ceux-ci devront se sentir parties prenantes de son développement et de ses choix majeurs notamment en matière de formation et de mobilité, deux des principales difficultés actuelles. La place donnée aux habitants-acteurs est une autre clé de la réussite. Les politiques de cohésion ne peuvent plus se réduire à des dispositifs sociaux de transfert de revenus, de plus en plus insuffisants, mais devront ouvrir aux populations concernées de nouvelles perspectives d'actions et de capacités d'initiatives. La cohésion sociale et territoriale doit être abordée selon deux registres à la fois distincts mais interdépendants : les hommes et les territoires.

## ► **Diversités sociale et culturelle, peuvent-elles se transformer en richesse des métropoles du 21<sup>e</sup> siècle ?**

La métropole accueille une population composite. Produit d'une activité commerciale exercée dans un cadre géographique étendu — escale, comptoir, tête de réseau — le caractère pluri-ethnique du territoire métropolitain est une réalité de son développement. La population métropolitaine est historiquement et intrinsèquement cosmopolite. Cette longue histoire d'accueil, d'assemblages culturels, d'hybridation peut être un fort atout dans une perspective mondiale où les flux migratoires de tous ordres ne devraient pas diminuer. « *On s'accorde à penser que les espérances de prospérité et de bien-être au XXI<sup>e</sup> siècle dépendront probablement de la manière dont il sera possible de capitaliser sur la diversité sociale pour encourager le dynamisme technologique, économique et social* »<sup>4</sup>. En considérant la diversité comme un réel potentiel, en mettant en avant la complémentarité des cultures qui la compose, la métropole s'inscrit dans de multiples réseaux internationaux de l'inter-familial aux réseaux diplomatiques, Marseille étant déjà la deuxième place diplomatique française. L'Afrique occupe une place particulière dans cette ouverture internationale, ce qui confirme le positionnement géostratégique de la métropole. La diversité des femmes et des hommes de la métropole peut donc être reconnue comme un indicateur majeur de dynamisme. Fertiliser les pratiques sociales, mettre la diversité des modes de vie au profit d'une diversification des modes de productions et d'échanges, renouveler les contenus et les pratiques culturelles sont autant de ferments pour l'avènement d'une métropole qui fonderait sa richesse sur les hommes qui la peuplent.

## ► **Les politiques de cohésion sauront-elles dépasser la logique de réparation sociale pour s'imposer comme enjeu majeur des politiques métropolitaines ?**

Les processus de métropolisation entraînent des développements de flux internationaux, de nouvelles richesses et opportunités, mais potentiellement de nouvelles formes d'exclusion : des exigences de compétences plus fortes, l'accès à des systèmes d'information plus performants liés à la rapidité des mutations, des difficultés locales d'accès à l'emploi renforcées par un marché du travail internationalisé, etc. Cet envers de la métropolisation est un phénomène structurel qui appellera une politique permanente de cohésion sociale et territoriale adaptée aux différents contextes. Ce choix politique stratégique sera le facteur déterminant qui permettra d'assurer une qualité de vie sociale.

---

3. *Vers une croissance plus inclusive de la métropole Aix-Marseille*, OCDE, 2013 Paris

4. *La société créative du XXI<sup>e</sup> siècle*, OCDE, 2001 Paris.

À partir de ces deux interpellations stratégiques, le travail collectif dans le cadre des chantiers et, en tout premier lieu, du chantier « cohésion sociale et territoriale » a permis de préciser deux intentions de projets essentielles pour s'engager dans la voie d'une plus grande cohésion sociale et territoriale métropolitaine.

## **Ouvrir les capacités d'action à tous les habitants, par un accès facilité aux ressources métropolitaines : l'emploi, la formation, la créativité, la mobilité**

La métropole offre une chance d'insertion des populations dans une dynamique socio-économique, mais les individus sont inégalement armés pour accéder à ses nouvelles ressources. Elle affiche notamment d'importantes inégalités de formation (24 % de non-diplômés à Marseille contre 12,3 % au plan national en 2010) et de grandes difficultés de mobilité qui réduisent les capacités de carrières métropolitaines. Ce constat appelle, aux bonnes échelles de gouvernance, de fortes réponses en matière de politiques publiques et de mobilisation des acteurs privés.

Fluidifier les parcours à travers tous les marchés métropolitains (emploi, formation, logements...) et sécuriser celui des individus les plus vulnérables sont des objectifs prioritaires d'action partagés par les acteurs du chantier. Ces derniers supposent de nouvelles logiques de coopération et une dynamique de projets pour construire des solutions à la grande échelle. Des initiatives existent, mais encore trop segmentées. Pour ne citer que la seule mobilité, des solutions ont été avancées, notamment par les Maisons de l'emploi, mais sur des périmètres restreints. Ainsi, restent sans réponse les attentes de liaisons à moyenne ou grande distance comme celle entre les quartiers nord et l'étang de Berre.

D'autres anticipent la grande échelle, à l'exemple de la plateforme de mutations économiques. Celle-ci met en relation les bassins d'emplois métropolitains, en qualifiant précisément les besoins prévisionnels d'emplois et de compétences, et les ressources en capital humain. Gouvernance collective, organisation des formations à court et moyen terme, parcours à l'emploi, mise en place de solutions adaptées pour faciliter les accès, tels sont les principaux axes d'actions de cette plateforme qui devrait se renforcer pour confirmer sa dimension métropolitaine.

Ouvrir de nouvelles capacités d'action aux populations aujourd'hui éloignées de la ressource, suppose de multiplier ce type d'organisations autour de réseaux d'acteurs moins morcelés, en capacité d'investir concomitamment la proximité, l'échelle intermédiaire des conseils de territoire et l'échelle métropolitaine, voire internationale. L'initiative Hôtel du Nord est un bon exemple de cette articulation entre le très local — formation des guides locaux, chambres d'hôtes dans les quartiers nord — et l'international, avec la convention européenne du FARO.

Passer d'une logique de compensation des inégalités à une ambition de mise en capacité et en mouvement des habitants suppose donc d'établir le rapport entre la proximité (services et équipements) et les stratégies métropolitaines (transports, habitat, économie, création d'entreprises...). Déségmenter actions publique et privée, donner de nouvelles échelles aux initiatives privées, notamment associatives, souvent cantonnées à l'action sociale de grande proximité, créer les conditions de mise en réseau des acteurs du territoire et de croisements entre ceux « qui ont réussi » et ceux qui ont trop peu de perspectives, voici quelques objectifs qui pourraient être assignés à la lutte métropolitaine contre les inégalités.

Pour mettre en capacité les habitants de la métropole, les futurs décideurs auront, en lien avec les acteurs et les habitants, à élaborer une stratégie volontariste, partagée, s'inscrivant dans la durée. Elle devra permettre d'associer des actions territoriales structurantes d'envergure et des actions sociales et territoriales plus ciblées : accompagnement à l'emploi, services et équipements publics, aide à la création d'entreprise...

---

### Projets exemplaires

• *Une enquête-actions métropolitaine auprès des habitants des quartiers prioritaires, sur la question de l'accès aux ressources métropolitaines (formation, emploi, logement, transports...) pour identifier les difficultés de parcours et les principaux empêchements. Il s'agit de se donner les moyens de comprendre, d'identifier les blocages et les perspectives pour accompagner et faciliter l'intégration métropolitaine des populations concernées.*

• *Un fonds de quartiers pour la création d'entreprises, en lien avec l'École de l'entrepreneuriat (appel à projet européen), qui doit non seulement adapter les financements mais activer des réseaux entre les jeunes chefs d'entreprise qui ont réussi et ceux qui se lancent dans cette aventure. Pour lancer ce fonds, la Mission propose d'organiser un week-end « projets fonds de quartiers », qui réunira les mentors, les investisseurs, les accompagnateurs..., afin qu'ils s'engagent, à travers une charte, dans leur réalisation.*

◆ UN BUDGET MOBILITÉ QUI EXCLUT LES MÉNAGES MODESTES  
DES OFFRES D'EMPLOI : L'EXEMPLE DE VITROLLES ET MARIGNANE



Entre 1998 et 2012, l'accessibilité aux zones d'emploi pour les ouvriers non qualifiés se réduit selon l'hypothèse d'un budget mobilité < 15 % du budget global du ménage.

## Adapter des politiques de cohésion fortes aux diverses situations de fragilité territoriale

Tous les territoires sont concernés par les enjeux de la cohésion sociale et territoriale, mais sous des formes différentes. L'analyse des fragilités du territoire métropolitain laisse, en effet, percevoir une interdépendance des territoires de la métropole.

Une forte concentration des pôles d'habitat social a rendu difficile tout parcours résidentiel et produit, depuis plusieurs décennies, des territoires précaires marqués par des situations de pauvreté massives (quartiers nord de Marseille, val-

lée de l'Huveaune, étang de Berre...). La grande dispersion du tissu industriel et de haute technologie, très intégré dans la concurrence mondialisée et donc réactif à la crise actuelle, a plus récemment conduit à l'affaiblissement de nombre de territoires dits exposés. Augmentation du taux de chômage et recours à l'interim fragilisent les classes moyennes. En 2010, la géographie des communes et populations les plus exposées semble avoir basculé vers l'est et le nord de la métropole — vallée de l'Arc, bassin salonnais — jusqu'alors protégés. Enfin, un nombre croissant de communes, entièrement portées par l'économie résidentielle et publique, dépendantes de sources de revenus externes pourraient basculer, elles aussi, dans une situation de fragilité, même si elles ne sont pas aujourd'hui socialement pauvres.

Cette approche dessine une nouvelle cartographie des enjeux de la cohésion qui appellera donc des politiques territoriales différenciées. Même si la géographie prioritaire demeure une référence pour l'action publique, cette nouvelle cartographie peut venir l'enrichir, éclairant les phénomènes de fractures sociales et territoriales pour permettre la mise en place de politiques publiques plus ciblées et efficaces, non plus pour compenser mais pour accompagner le développement des territoires.

Face à ce constat, il reviendra à la métropole d'adapter sa politique aux diverses situations pour construire les solidarités territoriales nécessaires et permettre à chaque territoire de négocier sa place au sein de ce système d'interdépendances. Au-delà des analyses macro-économiques, la connaissance du fonctionnement social et urbain des territoires, mais aussi des dysfonctionnements et empêchements, sera essentielle pour faire émerger leurs potentialités et envisager leur rôle, à plus ou moins long terme, dans la dynamique de développement de la métropole.

---

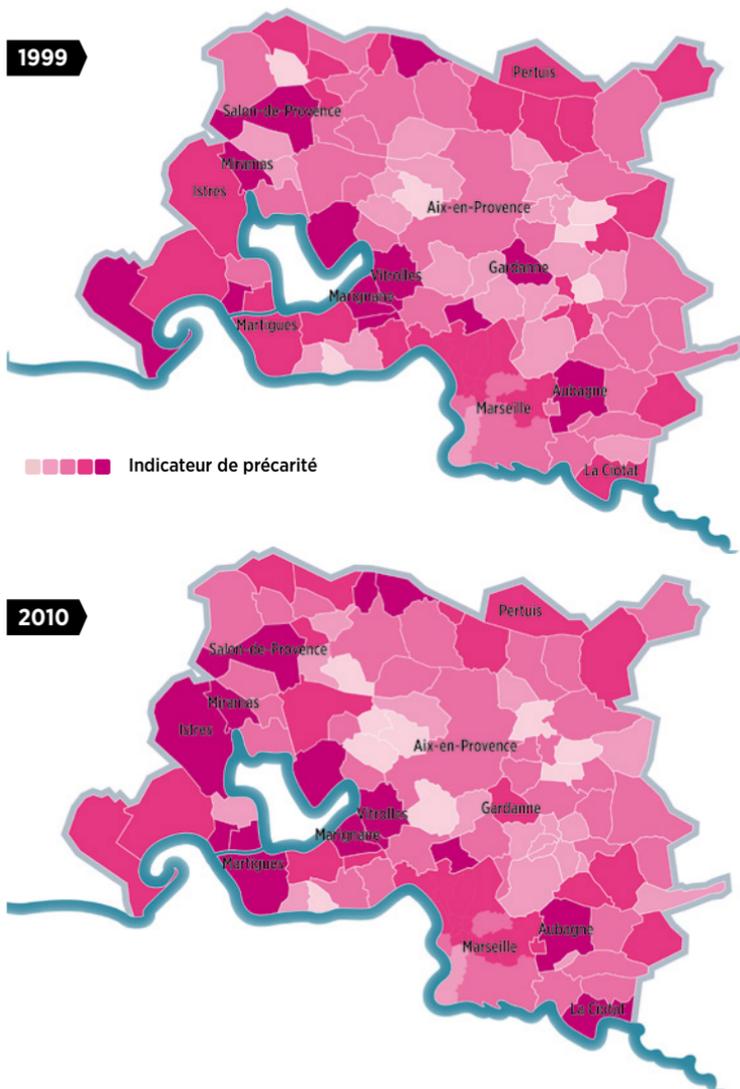
### Projets exemplaires

- *Le projet de l'association d'entrepreneurs Cap au Nord pour valoriser le tissu économique du nord de Marseille, créer les conditions de leur fonctionnement (aménagement et services) et assurer le marketing de cette offre à l'échelle métropolitaine.*
  - *Le Nouveau programme national pour le renouvellement urbain (NPNRU) de l'ANRU, dont les sites sont en cours de définition.*
-

**Les territoires précaires** sont marqués par la concentration et la massivité de situations de pauvreté. Ils regroupent les bénéficiaires des minima sociaux les plus nombreux, les parts de foyers non imposables les plus importantes et des situations de fragilités sociales lourdes (familles monoparentales, qualifications

sociales moyennes, etc.). Ces territoires souffrent également d'un manque de perspectives (importance de la part des jeunes sans aucun diplôme).

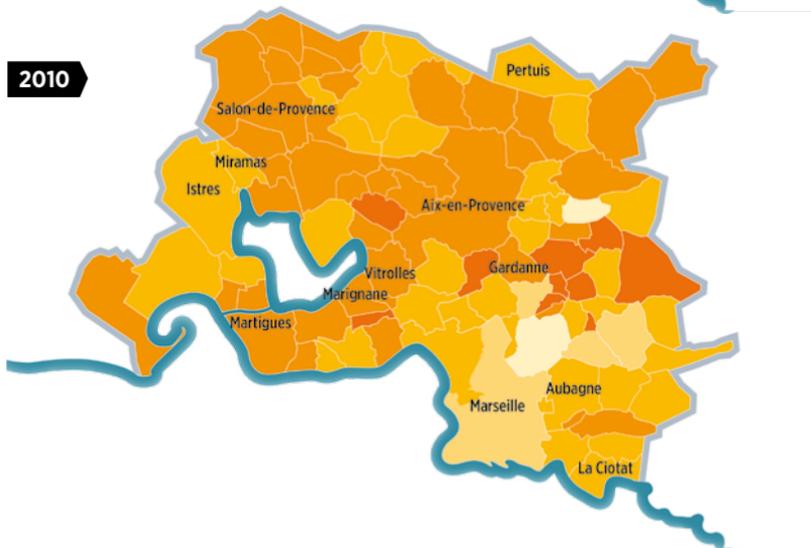
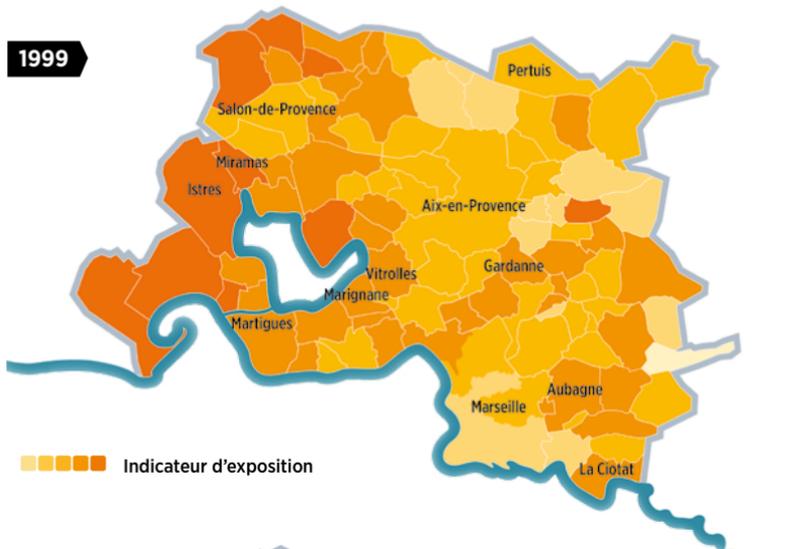
**Variables agrégées :** part des foyers non imposables ; part des familles monoparentales ; part des jeunes sans diplôme



**Les territoires exposés** reflètent « l'envers de la métropolisation ». Ils regroupent des fonctions mondialisées, des qualifications supérieures et des dynamiques économiques très intégrées dans la concurrence mondialisée. C'est précisément parce qu'ils sont intégrés qu'ils sont fragilisés : ces territoires sur-réagissent aux variations conjoncturelles, ils s'emballent quand la conjoncture est dynamique et ralentissent nettement quand elle est difficile.

Les premiers à en pâtir sont les publics fragiles, intérimaires et temps partiels, qui servent de variables d'ajustement pendant les chocs.

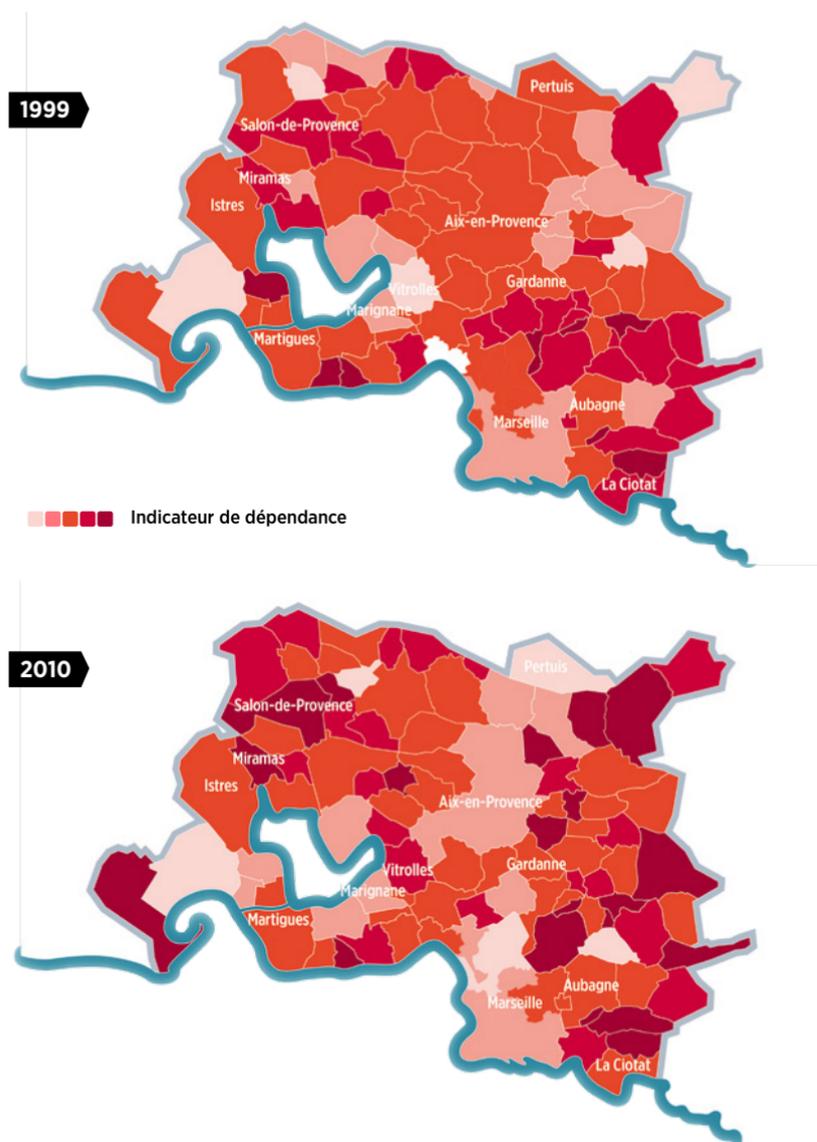
**Variables agrégées** : amplitude de la variation du taux de chômage ; part des actifs qui travaillent dans des secteurs concurrentiels mondialisés ; part du recours à l'intérim



**Les territoires dépendants** sont marqués par la baisse de secteurs économiques en déclin, non compensée par la croissance des secteurs pérennes. Ils sont tournés vers l'emploi public et les fonctions pré-sentielles alors que leurs performances en matière de création d'emplois privés sont faibles. Ces territoires sont dépendants des transferts de revenus et de richesse :

la présence des revenus pendulaires est élevée, de même que celle des emplois publics et des retraites, amortisseurs puissants en temps de crise.

**Variables agrégées :** ratio emploi-actifs ; part des retraités ; part de l'activité présentielle





## Un Programme d'études de cohésion sociale et territoriale qui intègre les deux dimensions territoire et publics

Le programme d'études de cohésion sociale et territoriale métropolitain doit permettre de définir un projet de territoire qui servira de cadre commun aux futurs contrats de ville. Il devra permettre de préparer les conditions de réalisation d'un projet de développement intégré du territoire, en respectant les objectifs de la nouvelle politique de la ville, en mettant en synergie les acteurs, les outils, les échelles avec les nouveaux enjeux métropolitains de la cohésion sociale et territoriale sur la base de la nouvelle cartographie de la cohésion sociale métropolitaine qu'il s'agira de définir.

Ainsi, l'État, via l'ANRU, propose d'accompagner l'élaboration des premiers contrats de ville intercommunaux en formulant, au terme de ce programme d'études mené en relation avec les collectivités, un cadre commun métropolitain aux futurs contrats de ville. Ce programme se décomposera en deux étapes :

- **étape 1** : une approche stratégique à la grande échelle, qui permettra de définir une stratégie de cohésion sociale et territoriale, afin de permettre la croissance et la compétitivité de la métropole,

en soutenant son développement inclusif et en luttant contre les inégalités, en articulant les échelles des politiques publiques de l'aménagement du territoire et celles de la politique de la ville. Elle apportera de nouvelles réponses aux problématiques de cohésion sociale et territoriale, à différentes échelles. Celles-ci alimenteront les futurs contrats de ville et les projets du NPNRU, notamment sur la question de la programmation de l'habitat, de l'accès aux zones d'emploi ou encore de l'articulation entre quartiers populaires et offre de mobilité.

- **étape 2** : une approche projet, plus territorialisée et plus opérationnelle, sur la base de zooms prédéfinis. Elle s'attachera à réunir toutes les conditions du projet pour que les élus puissent agir dès 2016. Il s'agira, de proposer des stratégies intégrées de requalification urbaine, d'accessibilité, de développement économique et d'initier de nouvelles formes d'organisation du projet pour une mise en capacité des habitants.



Une métropole  
reliée



**La structuration  
du territoire  
par un réseau  
de transport  
multimodal**



Les freins à la mobilité sont unanimement perçus comme l'une des principales entraves au développement de la métropole Aix-Marseille-Provence : dépendance exagérée à l'automobile, obstacle au fonctionnement de l'économie, source d'inégalités et d'atteintes à la santé, baisse de la qualité de vie, dégradation de l'environnement... Plus préoccupant encore, les tendances à l'œuvre aggravent chaque jour un peu plus la situation. En témoignent les bouchons automobiles qui s'allongent d'une année à l'autre et touchent des plages horaires de plus en plus larges... Sans parler des quelque 200 000 habitants supplémentaires qui devraient s'installer dans la métropole dans les quinze à vingt prochaines années et qui eux-mêmes généreront de nouveaux déplacements.

Partant de ce constat et du fait que la mobilité métropolitaine n'a pas fait l'objet d'une action collective vigoureuse apte à lui apporter des solutions plus satisfaisantes, agir sur l'offre de mobilité à l'échelle métropolitaine promet d'immenses progrès dans bien des aspects du projet métropolitain et donc de la vie quotidienne. La mobilité peut alors devenir un des leviers essentiels du développement d'Aix-Marseille-Provence, à condition de se doter des moyens mis en place il y a déjà de nombreuses années d'autres territoires métropolitains comme, par exemple, le Grand Lyon ou le Grand Toulouse.

Les participants du chantier « mobilité et accessibilité » ont fortement insisté sur la nécessaire augmentation de l'offre en transports collectifs, ciblée notamment sur les réponses les plus adaptées au caractère polycentrique de ce territoire en termes de niveau de service. Un doublement de la fréquentation des transports collectifs en 15 ans est à portée de main.

## ► Une autorité organisatrice des transports métropolitains pour développer un réseau enfin multimodal ?

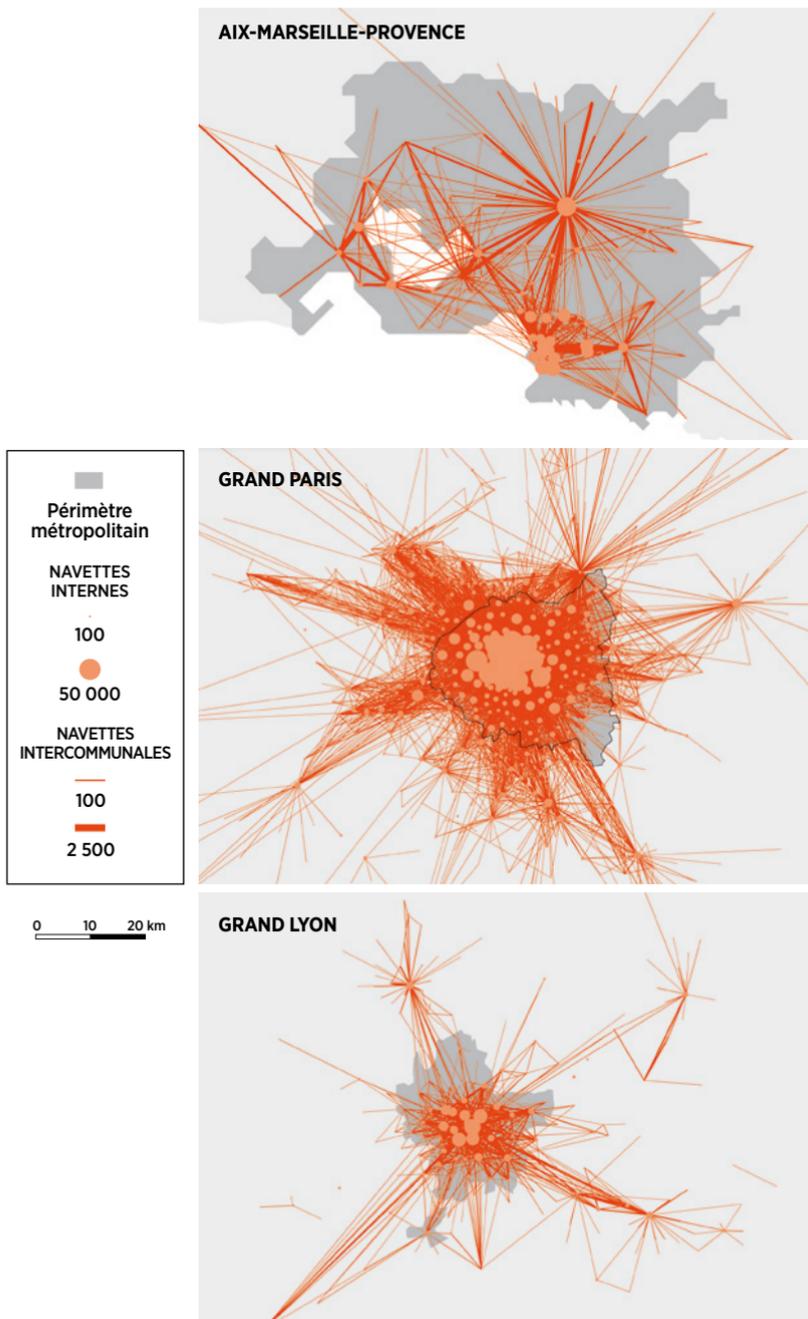
Jusqu'ici, le fractionnement des décisions n'a pas permis l'émergence d'un réseau multimodal métropolitain performant et attractif. Ce fractionnement est lié aux multiples autorités de transport agissant sur le territoire sans coordination ni ambition commune. Il est lié, aussi, à la compartimentation des compétences par mode de transport : État pour les autoroutes et TGV, Région pour le TER, Département pour les autocars, intercommunalités pour les autobus-tram-métros, communes ou intercommunalités pour les voies piétonnières ou cyclables. Le fractionnement est lié, enfin, à un relief particulier qui contraint fortement la mobilité et la concentre sur d'étroits corridors saturés. Une telle spécialisation géographique et modale des outils et des acteurs sur le territoire est inévitablement source de cloisonnement des stratégies... dont les conséquences sont lourdes à l'échelle métropolitaine : les déplacements métropolitains dépassant 7 km représentent près de 660 000 déplacements chaque jour.

Ce morcellement institutionnel du territoire conduit :

- soit à la mise en place de services avec un niveau d'offre trop faible pour constituer une réponse satisfaisante aux problèmes ;
- soit à des carences d'offre de transport au niveau des frontières entre Périmètres de Transport Urbain. Par exemple, la vallée de l'Huveaune entre MPM et la CAPAE, Plan-de-Campagne entre MPM et la CPA, ou encore, à l'ouest, la Côte Bleue entre MPM et le Syndicat mixte de gestion et d'exploitation des transports urbains (SMGETU) ;
- soit à une superposition de compétences produisant une offre peu lisible par les usagers à l'exemple du syndicat mixte des Transports de l'Est de l'étang de Berre assurant des services que ni MPM, ni la CPA, ni AgglopoLe-Provence ne pouvaient assurer ensemble. Quoi qu'il en soit, le résultat est sans appel : l'offre de transports collectifs au sein d'Aix-Marseille-Provence est l'une des plus faibles parmi les métropoles françaises... D'où une moyenne annuelle de 110 voyages par habitant en transports collectifs (hors TER), qui n'a augmenté que de 1% par an depuis 2004, contre 323 dans le Grand Lyon, qui a augmenté de 4% par an dans la même période.

Un « saut quantique » dans l'offre multimodale alternative à l'automobile individuelle est donc nécessaire. C'est ce que recherchent les partenaires du chantier « accessibilité et mobilité » du projet métropolitain, qui ont identifié près de trente itinéraires majeurs appelant une offre de transports collectifs élevée, et nommées par eux « lignes de désir » !

## ◆ LES NAVETTES DOMICILE-TRAVAIL : TROIS EXEMPLES MÉTROPOLITAINS



Se dessine ainsi, potentiellement, un système de transport hiérarchisé, efficace, dimensionné en proportion des marchés de déplacements, utilisant le « meilleur réseau » pour une relation donnée, et correctement maillé avec les réseaux plus locaux dont l'objectif premier sera de diffuser, à partir des pôles d'échanges, la mobilité sur les différentes portions de territoire.

Un principe fort devrait être celui d'une priorité absolue donnée aux transports collectifs dans les moyens financiers (en investissement et en fonctionnement) des vingt prochaines années. Quitte à ce que ce soit au détriment de l'usage de la voiture individuelle, dont la place dans la chaîne de mobilité sera repensée : des sites propres réservés aux cars sur les autoroutes pourront ainsi être créés. De même, dans les noyaux urbains, les transports collectifs devront bénéficier de meilleures conditions de circulation, en usant de l'espace créé par la suppression de places de stationnement sur voirie et la facilitation des modes actifs, marche et vélo. Les investissements ferroviaires seront également favorisés et financés, selon une programmation à définir.

### ► **Quelle équation financière combinant plus d'offre, plus de recettes et des coûts d'exploitation optimisés ?**

Une des raisons principales de l'offre insuffisante de transports collectifs est naturellement celle des moyens financiers dédiés à la mobilité. Ils accusent, en investissement comme en fonctionnement un sérieux retard par rapport aux métropoles comparables. Le versement transport, principale source fiscale de financement des transports (par les entreprises de plus de 9 salariés), pourra, une fois unifié au sein de la future métropole, contribuer aux réponses nécessaires à cette échelle. Mais, même harmonisé par le haut (taux maximum de 2 %, que les collectivités peuvent choisir ou non d'appliquer), il ne permettra pas de résoudre seul l'équation financière. Comparativement à la métropole de Lyon, où le versement transport est inférieur à 2 %, où le nombre d'emplois/hab est plus élevé, où la proportion d'entreprises de plus de 9 salariés est plus forte, le versement transport sur Aix-Marseille-Provence produit annuellement près de 150 euros/hab, soit près d'un tiers de recettes/hab de moins que dans le Grand Lyon. Sur 15 ans, le différentiel d'investissement dans les transports représente ainsi proche de 1,5 milliard d'euros.

La solution ne peut pas résider dans une hausse du tarif pour l'usager payant, déjà plutôt élevé ici en moyenne. Il faut d'ailleurs mesurer que près d'un quart des voyages sont gratuits ici, contre 2 % seulement dans le Grand Lyon (qui en comptait 8 % en 2004), ce qui explique des recettes tarifaires globalement modestes.

La question du sous-investissement dans les réseaux de transport collectif est finalement à la fois une cause et une conséquence des phénomènes précédents. Elle s'inscrit dans un cercle vicieux qu'il est possible de briser. Investir plus dans les transports (infrastructure et haut niveau de service) est une clé potentielle : plus de fréquentation, plus de recettes. On peut ainsi estimer qu'une hausse de 25% de l'offre interurbaine, pourrait induire, selon un scénario ambitieux + 115% d'usage et + 110% de recettes : soit, au total, 176 déplacements en transports collectifs / habitant / an (94 en 2012), soit une part modale de 16% (9% en 2012)... sous réserve d'une totale articulation avec le développement urbain, des politiques volontaristes de rabattement et de maîtrise du stationnement. Un plan de mobilisation collectif, impliquant l'ensemble des collectivités de la future métropole — Région, Département, État, Europe et acteurs privés — optant pour un effort financier exceptionnel et convergent, est susceptible de permettre en dix à quinze ans de démultiplier les offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Tous les leviers potentiels devraient pour ce faire être utilisés.

### ➤ **Quelle offre de mobilité à l'appui d'un développement urbain moins dépendant de l'automobile individuelle ?**

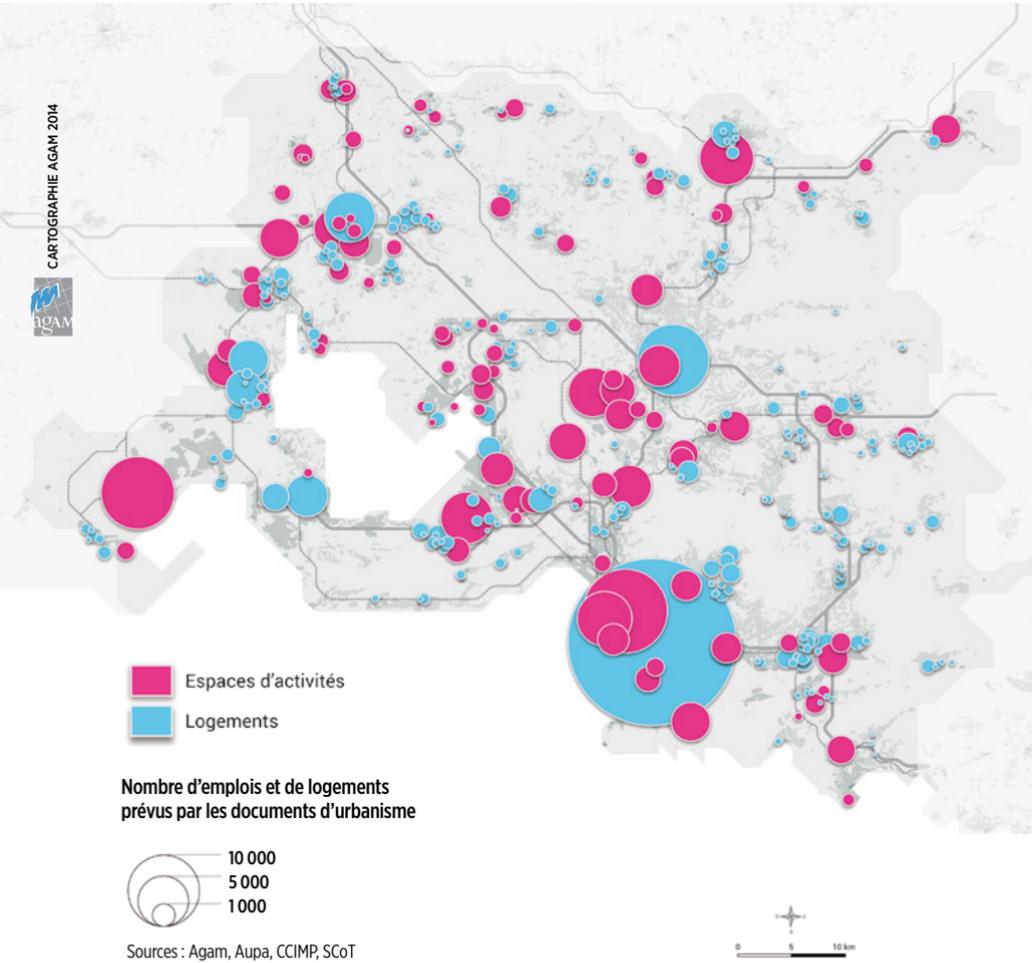
Si la contrainte géographique liée au relief singulier du territoire explique une part de la mobilité métropolitaine, les caractéristiques de l'urbanisation des dernières décennies sont venues fortement l'influencer au profit des déplacements en voiture (voir carte ci-contre).

Le développement territorial ne s'articule pas assez autour d'un réseau structurant de transports collectifs. Par exemple, sur les quinze dernières années, les constructions de surfaces de bureaux se sont faites à 50% dans des communes irriguées par un transport collectif en site propre, contre plus de 70% dans les métropoles de Lyon ou de Bordeaux. Le constat est le même pour les nouvelles surfaces commerciales : 39% dans la métropole AMP contre près de 50% pour les métropoles de Lyon et Bordeaux.

Les notions de densité, de compacité, de mixité des fonctions, pourtant vues par les spécialistes comme des « recettes urbaines » aptes à limiter les déplacements automobiles, n'ont pas connu de succès dans les projets urbains, sauf quelques rares exceptions.

Près de 500 000 habitants de la métropole — sur 1,8 million — n'ont pas de voiture à disposition (enfants, personnes dans l'incapacité de conduire ou sans voiture...). Quelle mobilité métropolitaine leur proposer pour que l'accès aux

◆ LES PERSPECTIVES D'ACCUEIL DES NOUVEAUX HABITANTS ET EMPLOIS D'ICI 2030...  
UN RISQUE DE DÉPENDANCE ACCRUE À L'AUTOMOBILE



ressources du territoire ne reste pas inégalitaire ? Les populations aux revenus modestes, par exemple, sont dans une équation difficile dans leur accès à l'emploi.

Le « futur engagé », tel que le préparent les documents de planification des intercommunalités de la métropole, laisse présager une aggravation de l'écart entre dynamiques territoriales et offre de mobilité :

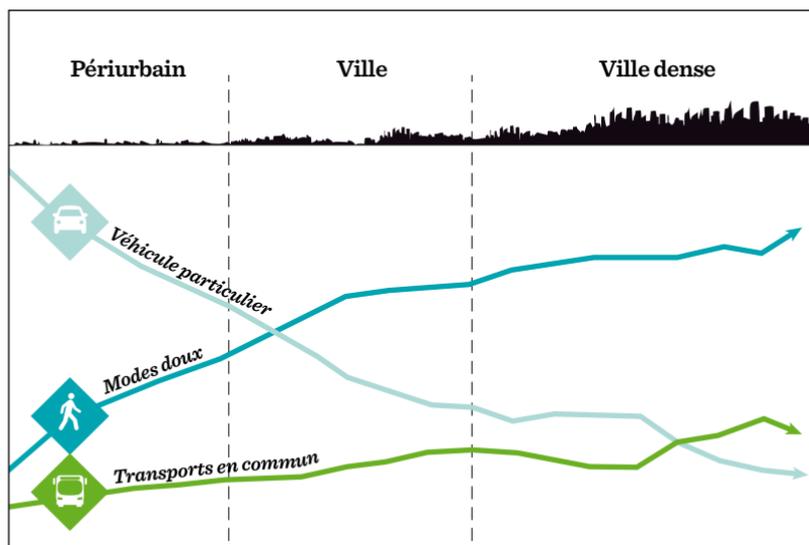
- réel déséquilibre local entre nouveaux logements et nouveaux emplois dans

la prochaine décennie, qui ne corrigerait donc pas la situation actuelle. Le Pays d'Aix et l'Ouest de l'étang de Berre, devraient voir leur nombre d'emplois par habitant, déjà plus élevé, augmenter beaucoup plus vite qu'ailleurs dans la métropole, générant des déplacements de longue distance en forte croissance ;

- émiettement du développement, notamment dans les zones d'activités économiques ou commerciales et dans l'urbain diffus, risque d'amplifier la difficulté de desserte en modes alternatifs à l'automobile ;
- faible valorisation et densification des quartiers les mieux desservis par les transports structurants.

Il en résulte que la mobilité métropolitaine de demain doit s'anticiper dès à présent en la coordonnant mieux aux logiques de développement urbain.

### ◆ DENSITÉ URBAINE ET QUALITÉ DE LA DESSERTE EN TRANSPORT EN COMMUN



## Exploiter pleinement les réseaux existants et optimiser le niveau de service

Il apparaît peu raisonnable de vouloir créer de nombreuses infrastructures qui, du fait du relief, seraient très dispendieuses et assécheraient rapidement les budgets d'investissement. De plus, les infrastructures actuelles, notamment ferroviaires — à l'exception de la gare Saint-Charles — n'ont pas encore atteint leur pleine capacité, soit par leur dimensionnement (celui, par exemple de nombreux tronçons ferroviaires à voie unique), soit par leurs caractéristiques d'exploitation (voirie autoroutière entièrement dédiée à la circulation générale, alors que des portions de sites propres pourraient être réservées aux cars, voire aux covoitureurs).

Dès lors, **un principe de rationalité de l'affectation des investissements** conduit à les fléchir vers les infrastructures existantes, dans le but d'accroître leur capacité ou de faciliter la circulation des véhicules de transport collectif. Par exemple :

- par une coordination des offres de services (harmonisation tarifaire, information voyageurs, cohérence des interconnexions horaires, systèmes d'exploitation mutualisés...) pour la lisibilité, l'ergonomie et la performance d'un vrai réseau métropolitain multimodal ;
- par un aménagement des gares multimodales (humanisation, sécurité, information, parcs à vélos, rabattement bus...) et des quartiers environnants.

Les modes actifs (marche et vélo), les modes alternatifs (autopartage, covoiturage), les organisations collectives « auto-générées » (plans de déplacements d'entreprises, PDIE...) devront tous être mobilisés pour atteindre un objectif de changement radical de la mobilité dans la métropole. Ils sont porteurs d'un réel potentiel vertueux. Mais, du fait de la masse des déplacements et de leurs caractéristiques, les estimations montrent qu'ils ne suffiront pas. Il s'agit de les développer fortement et de les articuler dans un réseau métropolitain multimodal, pour lequel un effort d'investissement — au moins temporaire — dans les transports collectifs mécanisés semble incontournable.

## Combiner vitesse et desserte fine du territoire

Une offre complémentaire entre cars et TER dans les principaux corridors peut articuler vitesse et desserte fine, beaucoup plus qu'aujourd'hui.

Les voies réservées aux cars sur les autoroutes et une diversification des origines-destinations des lignes de cars irriguant les principaux corridors pour desservir les polarités internes aux principaux pôles et les lieux d'emploi (Les Milles, Plan d'Aillane, Les Paluds, Euromed, etc.) sont des leviers puissants d'articulation au réseau ferroviaire. Elles permettent, en outre, de panacher des réponses de court et moyen-long terme. Les pôles d'échanges multimodaux peuvent ainsi devenir stratégiques pour la mobilité métropolitaine, à partir d'une réflexion sur le niveau de desserte des gares. Dans certains cas, le remplacement de certaines gares — existantes ou en projet — par une desserte bus/car peut s'avérer pertinent pour un quartier et pour le fonctionnement d'une ligne ferrée.

Il faut, de fait, « placer le curseur » du cabotage. Si on offre trop de dessertes directes vers les grands pôles, on freine fortement le développement dans les espaces intermédiaires ; à l'inverse, si on offre trop de dessertes fines et omnibus, on risque une diffusion urbaine le long des corridors et une moindre attractivité des lignes.

---

### Hypothèses

*Sur la ligne ferrée Aix Marseille, qui compte déjà de nombreuses gares et de nouvelles en perspective, le débat sur une future gare de TER à Plan-de-Campagne est emblématique. Sur ce corridor, le choix peut se faire entre :*

- *une desserte ferroviaire pure, avec services directs et services de cabotage, nécessitant un investissement très important permettant une capacité de 6 trains/h/sens ;*
  - *une desserte mixte, les services directs étant assurés par car avec sites propres réservés sur l'A51, et les services de cabotage par le réseau ferroviaire, dont le dimensionnement peut alors être porté à « seulement » 4 trains/h/sens.*
-

## Cibler les pôles de développement à soutenir par l'offre de transport

Le « modèle » urbain de la métropole, unique si on le compare aux autres métropoles françaises, est appelé à perdurer. Pour autant, le schéma de transport métropolitain peut devenir suffisamment structurant pour générer un effet d'appel autour des axes ainsi créés et des pôles d'échanges qui les articuleront. Mais des choix sont à faire sur les logiques territoriales à soutenir, à accompagner, à accélérer, à anticiper..

Les polarités métropolitaines ne sont reliées que par des réseaux régionaux ou départementaux le plus souvent concurrents entre eux. Pour concevoir la charpente des transports métropolitains, un choix doit être fait quant aux pôles à développer.

Les points d'accès au réseau métropolitain, au-delà des pôles urbains et des « portes d'entrée » de la métropole (port, aéroport, TGV), devront faciliter les échanges multimodaux dédiés aux zones peu denses (parcs relais pour les voitures et vélos).

---

### Hypothèses

*Entre Aix et l'est de l'étang de Berre (Marignane, Vitrolles), le choix peut se faire entre :*

- *une desserte ferroviaire par la voie Aix-Rognac rouverte aux services voyageurs (capacité minimale de 2 trains/h/sens compte tenu du marché des déplacements), dont le centre d'Aix et Vitrolles, et les zones résidentielles autour de Velaux seraient les territoires bénéficiaires ;*
  - *une desserte plus directe par cars, en utilisant la RD9 sur laquelle des sites propres auront été réservés pour les cars, ce qui permet au passage de bien relier la gare d'Aix-TGV au reste de la Métropole : la zone de l'Arbois et la zone d'activités d'Aix seraient ici les principales bénéficiaires.*
-

# Créer de nouvelles liaisons métropolitaines transversales

Le nœud que constitue la gare Saint-Charles, dont la saturation est déjà préoccupante, impose sa transformation. La réalisation de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur — chaînon manquant sur l'arc Gênes/Marseille/Barcelone —, est jugée prioritaire par l'État et ses partenaires et impose le traitement du nœud marseillais. L'augmentation de la capacité d'accueil de Saint-Charles pour des TGV, grâce à quatre quais souterrains et 11 km de tunnel, est une opportunité exceptionnelle de repenser le réseau métropolitain de transports collectifs. Un doublement du nombre de TER à Saint-Charles devient possible à terme. Mais cela offrira-t-il de nouvelles liaisons traversantes, sans rupture de charge, ou augmentera-t-il les seules liaisons actuelles ?

Pour la desserte de l'espace régional proche (Avignon, Toulon...), pour favoriser les échanges économiques, universitaires, culturels, décisionnels, touristiques, mais aussi la desserte de l'aéroport, il est important que toute la métropole bénéficie d'une diagonale de développement, à travers trois points d'accès : Aubagne, Vitrolles et Miramas.

De nouvelles liaisons directes, fiables, fréquentes et confortables, entre Aubagne et les zones d'emplois de Vitrolles-Marignane, ou entre Aix et Aubagne, donneraient corps et consistance au marché de l'emploi métropolitain, trop cloisonné actuellement par manque de ce type de liaisons.

On peut donc miser sur la transformation métropolitaine de la gare Saint-Charles et chercher à en maximiser le bénéfice pour l'ensemble du territoire de la métropole.

---

## Hypothèses

*Entre Aubagne et Vitrolles, le choix peut se faire entre :*

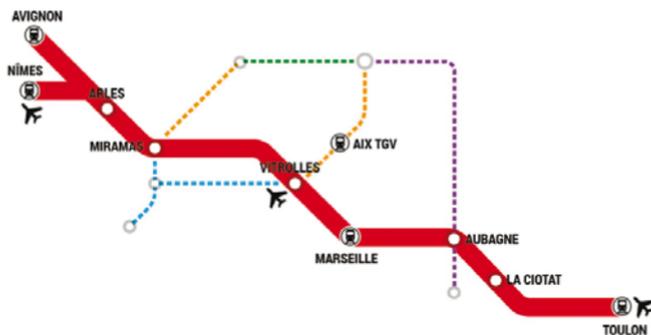
- *un itinéraire via Blancarde, sans attendre la réalisation de Saint-Charles en souterrain, avec une irrigation de la vallée de l'Huveaune, mais avec des limites de capacités horaires*
  - *un itinéraire via le futur tunnel et Saint-Charles souterrain, après 2028, mais sur quel niveau de service tablez (2 trains / heure ou plus ?) et quelle offre nouvelle entre Miramas et Aubagne ?*
-

## ◆ PRINCIPES SCHÉMATIQUES DES SCÉNARIOS DU LIVRE BLANC DES TRANSPORTS MÉTROPOLITAINS

La Mission interministérielle, dans la poursuite des travaux du chantier « mobilité et accessibilité », a produit avec ses partenaires un livre blanc pour la mobilité. Autour d'un **socle commun**, deux scénarios contrastés sont proposés : **le Ring** et **le réseau Inter-pôles**. Tous deux répondent à l'ambition multimodale nécessaire.

### SOCLE COMMUN

Il regroupe notamment la création d'une liaison ferrée traversant Marseille en souterrain et la transformation de la gare Saint-Charles, une diagonale ferrée est-ouest desservant les portes de la métropole, l'organisation des échanges métropolitains par des navettes de cars performantes de Martigues à Fos ou Istres, d'Aix à Salon ou la Ciotat.



### SCÉNARIO « RING »

Ce scénario cherche à profiter des infrastructures ferrées pour relier rapidement les principaux générateurs de flux, sur les « lignes de désir » les plus importantes.

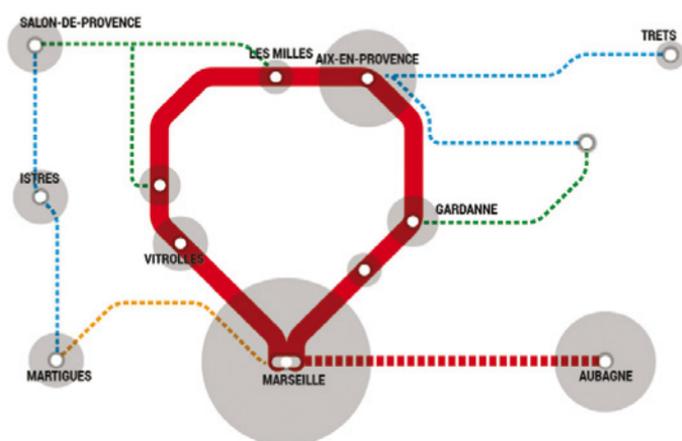
Un train à haut niveau de service relie rapidement les grands pôles urbains de Vitrolles, Aix-en-Provence et Marseille, ainsi que Marseille et Aubagne. Autour de lui, s'organisent les échanges métropolitains grâce à des correspondances renforcées.

Il privilégie les relations Marseille vers Aubagne Aix et Vitrolles, ainsi que les échanges Aix / Vitrolles.

Le fonctionnement « en boucle » permet d'imaginer une exploitation offrant de multiples trajets directs (Aix - Vitrolles aéroport ; Aix - Euroméditerranée ; Vitrolles - Gardanne...).

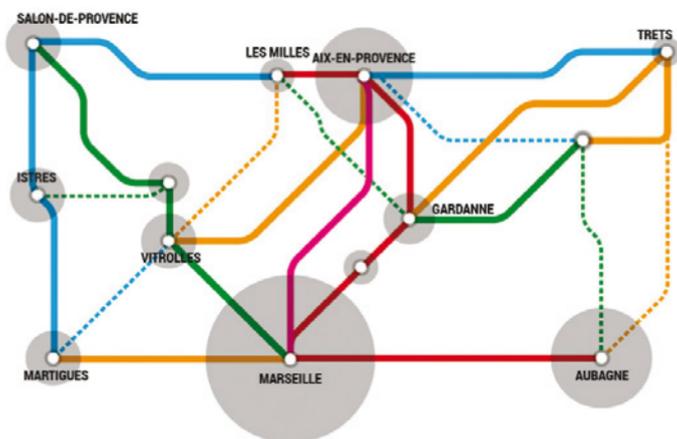
(voir schéma page suivante)

## SCÉNARIO « RING »



## SCÉNARIO « INTER-PÔLES »

Ce scénario est conçu à partir d'une réflexion sur les polarités et des liens qui les unissent (ou devraient les unir). La métropole est dotée de pôles urbains, plus ou moins puissants, que le réseau structurant doit relier avec le mode le plus performant pour la relation considérée : train, car ou tram-train en fonction des caractéristiques propres à chacun de ces modes.





## Préparer, à court terme, un Plan de mobilisation partenariale pour les transports métropolitains

Le Plan de mobilisation partenariale transports métropolitains vise à penser un réseau de transport métropolitain multimodal articulé aux logiques de développement urbain. Il le préfigure dans un accord stratégique sur l'armature des transports métropolitains auquel s'emploient dès à présent le conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, l'État, des contributeurs majeurs (Caisse des Dépôts, Banque Européenne d'Investissement, RFF, CCIMP...).

Le Plan de mobilisation partenariale transports métropolitains devrait ainsi faciliter la convergence des projets actuellement portés par les huit autorités organisatrices des transports existantes, et l'inscription d'une ambition commune dans le prochain contrat de projets État-Région... et dans le suivant.

La Mission interministérielle est en mesure d'énoncer, d'ici la fin 2014, une première série de propositions ou scénarios de projets pour éclairer les choix collectifs en vue de cet ambitieux plan de mobilisation partenariale, que les premiers mois de 2015 permettront de consolider. Elle a élaboré en effet un « livre blanc » qui présentera non pas un projet unique mais des hypothèses de projets multimodaux, argumentées et évaluées (plus ou moins de vitesse entre les pôles, plus ou moins de desserte de proximité, etc.). Ce territoire suppose en effet une articulation originale de la diversité des modes de déplacement.



Une métropole plus  
respectueuse de  
ses territoires et  
de ses ressources



**Un rapport  
renouvelé entre  
ville et ressources  
naturelles**



Le constat dressé fait aujourd'hui consensus. Le vaste territoire de la métropole, six fois la superficie du Grand Lyon, quatre fois celle du Grand Paris, recèle une diversité de ressources remarquable. Les métropolitains partagent ainsi une grande qualité paysagère, entre terre et mer, entre montagnes et collines, plateaux, piémonts, vallons et le plus grand linéaire côtier des métropoles françaises. L'eau ? Bien que 80 % de la ressource provienne d'autres territoires, Durance et Verdon, les populations bénéficient d'eau en abondance pour les prochaines décennies. Idem pour la production agricole diversifiée et de qualité. La biodiversité ? Remarquable, tout comme le réseau d'espaces naturels protégés, ou encore le potentiel de production d'énergie renouvelable, aussi élevé que divers. Il est unanimement reconnu que ces ressources contribuent à la notoriété internationale du territoire et au confort de vie de ses habitants. Une richesse de savoir-faire locaux et d'infrastructures techniques y est associée, notamment sur le transfert et la distribution de l'eau ou encore dans les pratiques agricoles.

Pour autant, se manifestent des conflits d'usages des sols et un mode de consommation de la ressource susceptible de remettre en cause, à plus ou moins long terme, cette abondance. Deux constats parallèles l'expliquent : des dynamiques démographiques et d'emplois sur la métropole qui se poursuivent et des réponses qui n'ont pas encore été, en termes d'accueil, substantiellement modifiées. Même si la part de renouvellement urbain s'accroît et que l'urbanisation nouvelle est désormais plus dense, celle-ci se réalise dans une grande dispersion territoriale, et avec une faible anticipation, moins de 30 % de l'urbanisation bénéficiant d'opérations d'aménagement d'ensemble.

Le diagnostic est partagé : perte de 900 hectares par an de foncier agricole sur la métropole (RGA entre 2000 et 2010), banalisation du paysage jusqu'aux franges des grands « monuments de nature », coupures dans les continuités de biodiversité, baisse de la qualité des eaux souterraines et de rivières et pressions sur les milieux marins. Par ailleurs, la consommation d'énergies sur le territoire ramenée au nombre d'habitants est 50 % plus élevée qu'au niveau national, consommation industrielle comprise.

Le mode de production de la ville doit donc être pensé dans un rapport renouvelé avec la ressource. Un de ses enjeux est de concilier développement et protection, les préceptes « de la ville sur la ville » et de la pro-

tection péri-urbaine se révélant peu efficaces au regard d'une réalité nécessairement plus imbriquée et complexe ! Concevoir la métropole de l'après-Kyoto en prenant en compte les futures évolutions climatiques, démographiques et énergétiques suppose un changement de paradigme pour l'aménagement de ce territoire.

### ► **Quelle co-responsabilité entre développement et préservation ?**

La vision à la grande échelle que peut porter la métropole est une opportunité pour partager une culture de projet entre les « développeurs » et les « environnementalistes ». La prise de conscience collective et le dialogue autour de l'impact territorial direct et indirect de leurs actions respectives — report de l'urbanisation sur le Val de Durance et la vallée du Rhône — paraissent essentiels dans ce contexte prévisible d'élévation des tensions.

Le propos est de concilier les nouvelles urbanisations, la croissance économique et la valorisation de l'espace environnemental et agricole. Il est aussi de minorer la pression sur la ressource et de promouvoir une croissance verte à partir des atouts du territoire.

Le territoire le plus concerné est cet entre-deux urbain — ni ville, ni monument de nature — qui évolue, au fil de l'eau, entre préservation réglementaire et expansion urbaine. Le résultat final est une disparition progressive des terres agricoles et le mitage des piémonts.

L'alternative, déjà engagée par certaines collectivités, est de reconnaître et valoriser le potentiel de projets de l'espace ouvert, naturel et agricole, pour des usages sociaux et économiques. L'avenir des économies agricole, forestière, maritime, touristique en dépend.

### ► **La métropole, garante d'une diversité de paysages et de situations urbaines ?**

Le paysage de la métropole s'est construit dans un rapport quasi-symbiotique entre ville et nature, en atteste la présence de la nature en ville, le nombre de villages, l'interpénétration entre usages industriels, résidentiels, agricoles et nature, très caractéristique sur l'étang de Berre, ou encore la puissance d'attractivité résidentielle de l'eau (littoral et cours d'eau). La force de la géographie a produit ce territoire aux allures si diversifiées, entre villes et villages, Provence et Méditerranée.

La métropole est de culture urbaine mais elle est aussi rurale, industrielle, portuaire dans de multiples croisements. Construire le territoire métropolitain, c'est donc considérer avec beaucoup d'attention cette diversité des territoires, cette imbrication entre l'urbain et la nature et donc s'engager résolument contre une homogénéisation des paysages ou contre un processus de continuum urbain, déjà en partie observable.

La géographie métropolitaine dans sa complexité entre mer, système des vallées, réseau de monts, constitue une réelle opportunité pour charpenter le futur paysage de ce territoire.

Pour autant, cette seule approche géographique pourrait apparaître comme un archaïsme si elle ne posait pas immédiatement les choix politiques associés : territoires en liens ou segmentations territoriales ? Paysages, comme biens communs ou privatisation de territoires socialement spécialisés ? Ces seules alternatives posent clairement la question de l'interconnexion de ces lieux, de leurs solidarités et complémentarités nécessaires pour produire dans cette diversité un développement territorial pour tous.

### ► **La grande échelle, condition pour une gestion intégrée des ressources ?**

Quatre types de ressources ont été à ce jour étudiés par une centaine d'acteurs dans le cadre du chantier ville-nature : la ressource en eau, en biodiversité, en agriculture et en foncier. 3 173 km<sup>2</sup> et 1,8 million d'habitants ouvrent de nouvelles perspectives de développement mais également d'économies.

À partir d'approches segmentées, ressource par ressource, ou d'approches plus transversales, les acteurs des chantiers ont conclu au besoin d'une gestion intégrée à la grande échelle. D'où la nécessité générale de coordination exposée par les acteurs de l'eau pour optimiser la ressource, par les environnementalistes pour préserver des continuités écologiques ou encore par les professionnels de l'agriculture pour renforcer le système agricole et alimentaire métropolitain.

En prolongement de la coordination, l'idée d'une autre gestion apparaît à partir d'une vision plus globale et transverse de la ville-territoire.

**À partir de ces trois interpellations stratégiques, les acteurs des chantiers ont émis trois intentions de projets.**

## Un rapport ville-nature à penser par le projet urbain

La planification joue son rôle même si le passage à la grande échelle territoriale supposera de construire une vision unifiée du devenir de ce territoire et plus de cohérence et d'efficacité globale. Aujourd'hui, Schémas de Cohérence Territorial (SCOT), Schéma Régional de Climat de l'Air et de l'Énergie, Plans Climat Énergie Territorial (PCET)... ont initié une certaine prise de conscience collective et une dynamique d'actions qui se traduisent particulièrement dans la préservation et la gestion des grands paysages — les protections règlementaires et foncières couvrent désormais 44% des espaces de la métropole. Préservation de certaines continuités écologiques, règles plus strictes d'urbanisation, protections agricoles, efficacité énergétique renforcée par un « mix énergétique » davantage décarboné sont désormais des objectifs partagés.

Pour autant, les résultats ne sont pas toujours là, notamment du fait du manque de projets ou, lorsqu'ils existent, de leurs grandes segmentations : études partielles sur les vallées, vision de l'interface terre-mer seulement émergente dans le cadre du contrat de baie, ou encore approches très localisées de la connexion entre développement urbain et services de mobilité.

Les acteurs des chantiers « ville-nature » et « transition énergétique » soulignent donc l'intérêt d'investir la question du projet urbain et environnemental. Quelques perspectives sont proposées :

- Un renforcement de l'ingénierie autour des projets structurants ;
- De nouvelles pratiques d'aménageurs qui assurent une plus grande densité, compacité et mixité fonctionnelle de la production urbaine. La traduction peut être double, plus d'opérations d'aménagement d'ensemble, l'objectif pouvant être de passer de de 30 à 50%, plus d'opérations de recyclage urbain à la micro-échelle de la parcelle dans les villages et les villes ;
- Une dynamique de projet intégré en renouvellement urbain et autour des grands axes métropolitains, le littoral et les rivières, l'Huveaune, les Aygalades, l'Arc, la Touloubre et la Durance. Maîtrise des eaux — qualité et risques d'inondation — préservation des continuités de biodiversité, viabilité de l'agriculture et mutation de l'urbanisation (logements, industries, commerces) en lien avec les outils de mobilité sont à concilier dans le projet ;
- L'intégration systématique dans tous projets urbains de la dimension énergétique sous ses différentes facettes (performance énergétique, production

# SECTEURS DE VIGILANCE POUR LES RESSOURCES NATURELLES ET AGRICOLES



Espace agricole



Espace naturel réservoir de biodiversité

## Biodiversité



Territoire de projet à forts enjeux :  
corridor écologique dégradé ou rompu,  
interface agriculture/espace naturel

## Agriculture



Géomarché  
sous très forte pression urbaine



Géomarché  
sous forte pression urbaine

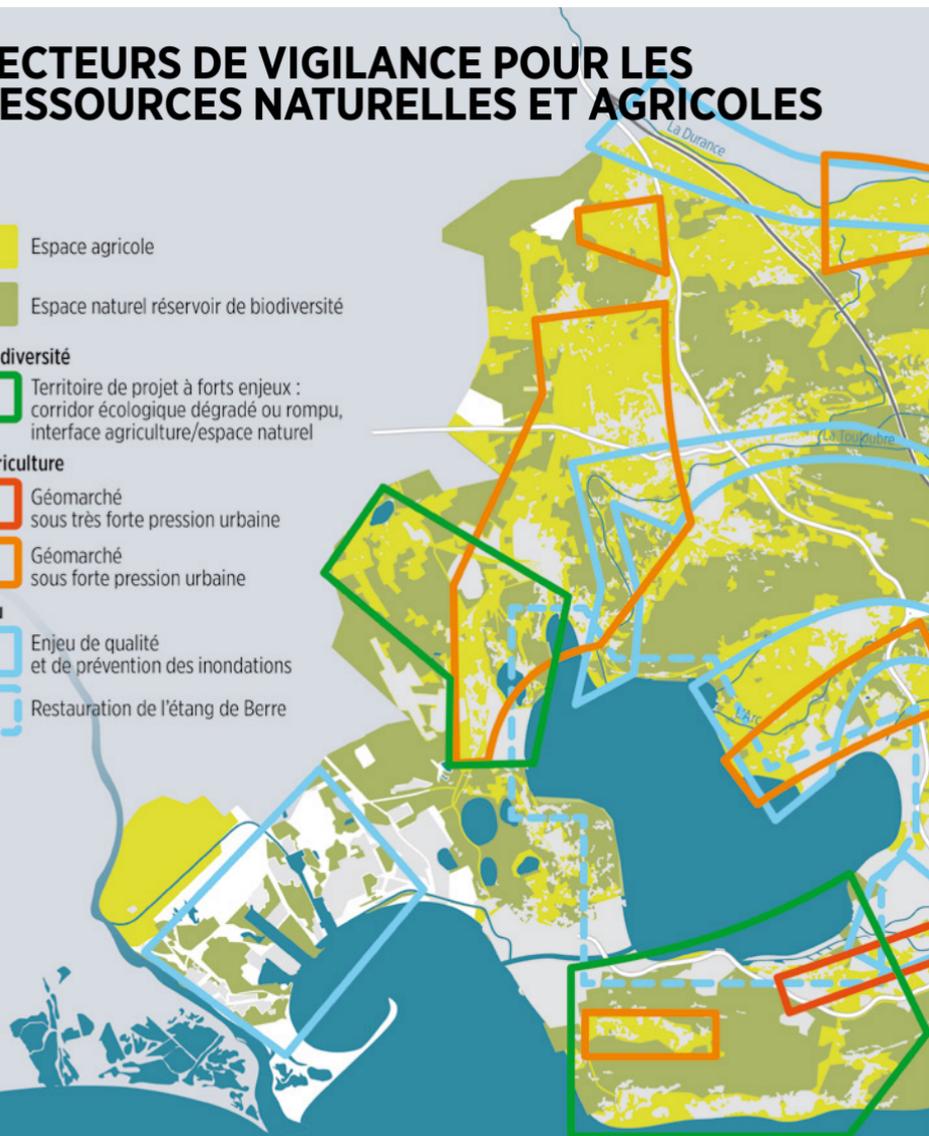
## Eau



Enjeu de qualité  
et de prévention des inondations



Restauration de l'étang de Berre





d'énergie verte, auto-consommation et régulation à l'échelle de l'îlot urbain, réseaux de chaleur et de froid...);

- Une sensibilité aux mobilités induites par les projets urbains pour minimiser les distances (marche, vélo) et réduire la dépendance à l'automobile;
  - Une politique foncière à la dimension des enjeux résidentiels et économiques qui pourrait rendre possible l'ensemble.
- 

### Projets exemplaires

- *La vallée de l'Huveaune et le parc des Ayyalades comme démarches de projets intégrés, à partir de dynamiques initiées autour de ces derniers.*
  - *Un contrat de baie métropolitain pour créer les conditions de connaissance et de gestion intégrée de l'espace littoral.*
  - *Un plan paysage, des projets d'aménagement et de loisirs sur un espace majeur, le parc des Calanques, premier parc national métropolitain.*
  - *Une étude-action pour concevoir l'implantation de l'activité productive de demain, à l'initiative de l'EPF PACA, la Mission interministérielle, la CCIMP et la CDC.*
- 

## Mettre en projet le système paysager métropolitain

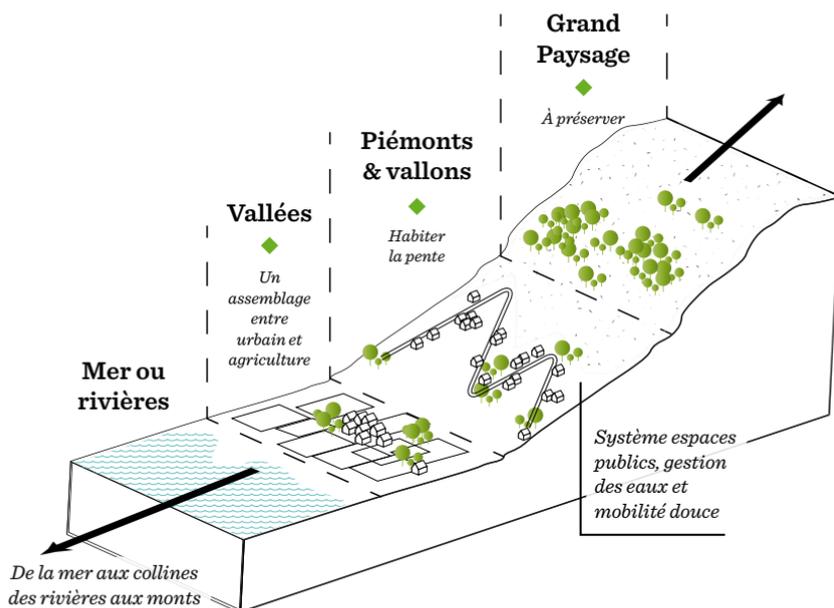
Urbanisation intense du littoral et des vallées — sur l'espace irrigué à forte valeur agronomique — mitage des piémonts sur un segment de marché souvent haut de gamme (le prix de la vue et de la tranquillité), isolement des collines et protection des monts, tels sont les éléments de constat.

Ils auront comme conséquences la disparition de l'agriculture métropolitaine, une privatisation des piémonts pour un nombre restreint d'habitants, une perte d'attractivité des sites de promenade par défaut d'accessibilité et, finalement, une non réponse quantitative et qualitative aux besoins des métropolitains, logés dans des lotissements à faible qualité urbaine, de plus en plus loin des espaces de travail et disposant de peu de services, notamment de mobilité.

Le système paysager est un élément fondamental pour réinventer le développement de ce territoire et refonder un rapport ville-nature, contexte par contexte. Toutefois quelques principes de projet peuvent être proposés.

Un premier consiste en la mise en système monts-piémonts-vallons et vallées : préserver les monts ; éviter le colmatage des vallées irriguées et gérer les compensations de pertes agricoles ; habiter la pente, c'est-à-dire les coteaux secs autour de vallons organisés en réseaux d'espaces publics ombragés et gestionnaires des eaux. À cette organisation systémique, applicable à des échelles territoriales différentes, s'ajoute la conception de transversales de la vallée aux monts, de la mer aux collines.

## ◆ UNE NOUVELLE APPROCHE URBAINE DE LA GÉOGRAPHIE MÉTROPOLITAINE



### Projets exemplaires

• *Le renforcement de la recherche et l'enseignement supérieur autour des questions de l'urbain et de l'environnement par le regroupement de l'École nationale supérieure du paysage, de l'Institut d'urbanisme et d'aménagement et de l'École nationale supérieure d'architecture dans le projet d'Institut méditerranéen de la Ville et des Territoires en lien avec le potentiel de l'Institut de recherche pour le développement.*

## Faire d'une économie des ressources un moteur du développement métropolitain

Économies maritime, agricole, de l'eau et de la transition énergétique représentent quatre marchés à fort potentiel pour la métropole Aix-Marseille-Provence. Les activités maritimes, autour de la pêche et des activités du pôle de compétitivité « mer Méditerranée » à vocation mondiale, constituent un positionnement stratégique de la métropole, en alliance avec son voisin toulonnais.

21 % du territoire est occupé par une économie agricole, pour plus d'un tiers irriguée, caractérisée par l'atout majeur d'une grande diversité. La complémentarité entre les agricultures du nord et du sud de la métropole ouvre de réelles perspectives de croissance. Outre, le caractère économique, les services de cette agriculture sont également d'ordre social (création d'emplois, capacités d'insertion et approvisionnement alimentaire), culturel (production du paysage et référence aux produits du terroir) et environnemental (protection de la biodiversité). Les attentes quantitatives et qualitatives de 1,8 million de consommateurs métropolitains auxquels s'ajoutent les touristes permettent de crédibiliser la perspective d'un projet alimentaire métropolitain. Ce type de projet, inscrit dans la Loi d'Avenir, pour l'Agriculture et l'Alimentation concilierait les objectifs de développement de l'agriculture, de qualité environnementale et de qualité de l'alimentation. Aujourd'hui, seulement 5 à 10 % de la production locale est consommée dans la métropole. Les termes d'une stratégie pour ce projet alimentaire métropolitain sont à construire en lien avec l'ensemble des acteurs concernés, collectivités locales, État, chambre d'agriculture, producteurs, associations... De grandes métropoles se sont engagées dans cette voie à l'instar de Vancouver ou Portland.

Les filières de l'alimentation et du traitement de l'eau génèrent un nombre d'emplois équivalent, pour la métropole, à l'aéronautique. Organisées autour du pôle de compétitivité eau, elles bénéficient de laboratoires de recherche mondiaux et d'institutions internationales : le Conseil mondial de l'eau et l'Institut méditerranéen de l'eau. La consolidation des réseaux entre acteurs est un enjeu d'ancrage territorial de ces secteurs et d'ouverture aux marchés méditerranéens où l'eau est une problématique prioritaire.

Historiquement, la métropole est ancrée dans la recherche et l'économie de la transformation énergétique notamment à partir du Port et du pôle de Cadarache. Renforcée récemment avec le programme international ITER et la

Cité des énergies (CEA), elle peut conforter sa capacité d'innovation, d'expérimentation et de production. Le Pôle Cap énergies oeuvre à la structuration et à la visibilité internationale de la filière, à la fertilisation croisée entre secteurs d'activités en lien avec l'énergie, à l'amplification et à l'accélération des mises sur le marché de nouveaux produits et services. Le GPMM est engagé dans une stratégie de diversification de ses activités énergétiques encore centrées sur le raffinage et la pétrochimie, en s'ouvrant à l'accueil d'expérimentations, de pilotes industriels et d'unités productives et logistiques.

Le renforcement du potentiel de ces quatre économies de la ressource supposera un engagement de la future métropole pour leur donner une visibilité et renforcer les conditions de leur fonctionnement.

---

### Projets exemplaires

- **Géothermie marine** pour la fourniture de chaleur et de froid sur le périmètre d'Euroméditerranée
- **Programme de développement dans l'éolien flottant off-shore** autour des sociétés Nénuphar et EDF Energies Nouvelles au large de Port-St-Louis du Rhône.
- **Étude prospective** portée par la Mission interministérielle en partenariat avec l'École des Mines d'Alès pour développer et diffuser des outils et méthodes de diagnostic des flux de matières et d'énergies et établir des scénarios possibles de synergies.
- « **Une rivière, un territoire** », projet de structuration d'un réseau d'acteurs économiques porté par EDF, principalement eau, énergie, environnement. Appui en expertise et en financement pour consolider le réseau des entreprises et leurs compétences.

#### Et à court terme....

- **Préfiguration d'un système alimentaire métropolitain.** Il s'agit d'optimiser l'approvisionnement de la métropole par la commande publique et les circuits courts, intensifier la production du pourtour de l'étang de Berre, de la Vallée de l'Huveaune et du pays aixois, développer l'agriculture biologique et un modèle d'installation et de transmission d'exploitation. Cette politique agricole se doublera d'une politique foncière de reconversion des friches agricoles (serres de Berre) et de création de parcs agricoles co-investis et co-gérés public-privé.
- **Accompagnement des zones commerciales dans la transition énergétique et déploiement de photovoltaïque.**

# LES PREMIERS ACCORDS D'UN PROJET VILLE-

-  Réseau des grands massifs
-  Continuité écologique à assurer
-  Réseau de parcs aménagés ou semi-aménagés à développer
-  Activité humaine à concilier avec la reconquête écologique du littoral
-  Fonctionnalité écologique des cours d'eau à assurer
-  Milieu aquatique à restaurer
-  Projet intégré de vallée
-  Préservation et développement de l'agriculture productive en limite de l'urbain
-  Préservation et développement de l'agriculture productive dans l'urbain

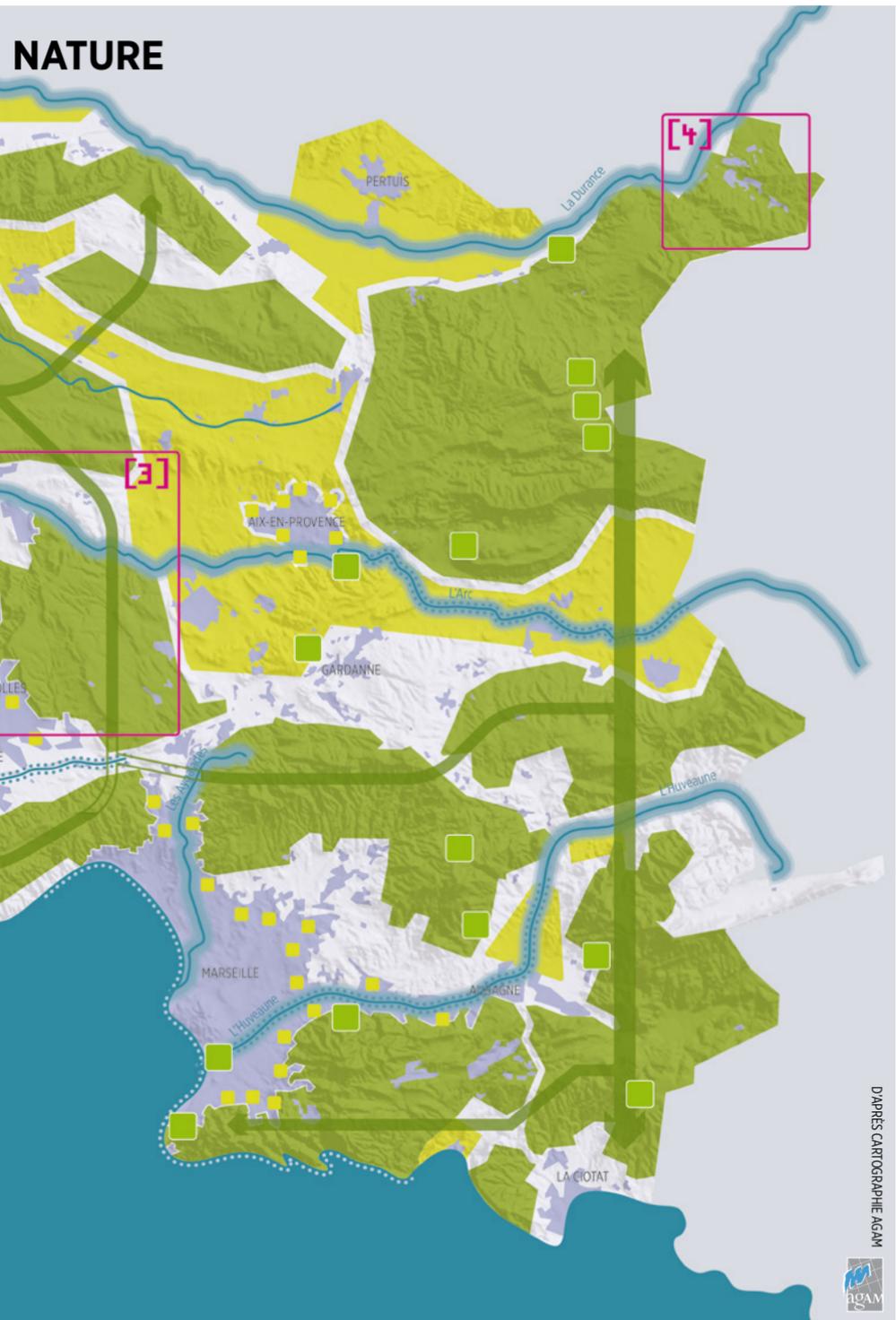
[1]

[2]

-  Secteur de conciliation entre développement et écologie
-  [1] Rechercher l'équilibre entre le développement du GPMM et la préservation de la biodiversité
-  [2] Concilier la reconquête écologique de l'étang de Berre avec le développement de la plaisance et des activités nautiques, dans une logique de desserrement du littoral
-  [3] Rechercher l'équilibre entre le développement économique et la préservation de la biodiversité
-  [4] Accompagner le développement prévisible autour d'ITER

10 km

# NATURE



D'APRÈS CARTOGRAPHIE AGAM



# Une consultation urbaine et territoriale pour une vision d'avenir



Les chantiers organisés depuis deux ans avec un ensemble d'acteurs, publics et privés autour de l'émergence du projet métropolitain ont été l'occasion d'enrichir la connaissance du territoire de la métropole Aix-Marseille-Provence, d'élaborer des orientations stratégiques et d'initier ou d'enrichir un ensemble de projets de tous ordres : économique, social, urbain, environnemental ou culturel.

L'interconnexion de ces projets est essentielle pour optimiser l'action de tous. Comment imaginer les transports sans lien avec l'urbanisme ? Concevoir un avenir agricole sans évoquer l'évolution des vallées et la gestion des eaux ? Parler cohésion sociale et territoriale sans parler d'accessibilité aux emplois ? Projeter le réseau des technoparcs sans concevoir les futurs espaces d'accueil d'activités et les services nécessaires aux salariés en termes de logements, de transports ?

Tous ces projets devront s'assembler au sein du même espace métropolitain pour en proposer une représentation et une structuration. Cet assemblage territorial induit des choix techniques et surtout politiques qui construiront une vision future de la métropole, référence commune aux élus, aux acteurs et aux citoyens. L'exercice est complexe et suppose une ingénierie de haut niveau.

**Dans cette perspective, la Mission interministérielle pour le projet métropolitain a initié une Consultation urbaine et territoriale inscrite dans la démarche globale de préfiguration du projet. Au terme d'un processus partagé, les équipes pluridisciplinaires invitées à projeter la future métropole, présenteront leur vision dans des scénarios d'aménagement et de développement, inscrivant le projet dans l'espace et dans le temps. C'est notamment sur la base de ces visions que les futurs élus métropolitains pourront formuler des choix d'avenir pour Aix-Marseille-Provence.**

## Une consultation urbaine et territoriale, pourquoi ?

Deuxième métropole française, Aix-Marseille-Provence défend également son rang dans une compétition mondiale sans cesse plus exacerbée. Elle a besoin de se projeter et de faire appel aux compétences les plus reconnues nationalement et internationalement pour le faire avec ambition. La démarche même de la Consultation urbaine et territoriale constitue un signal fort par le niveau d'exigence de ses objectifs, l'étendue de la mobilisation de personnalités majeures du monde de l'aménagement et du développement, l'écho médiatique dont elle bénéficiera. Ces caractéristiques expriment, dès le stade du projet, la revendication de statut et de rayonnement auxquels prétend Aix-Marseille-Provence.

L'aboutissement de toutes les réflexions du projet ne peut se montrer pleinement satisfaisant s'il ne trouve pas un cadre de représentation commun : leur inscription dans le territoire. L'ensemble des intentions et des projets, quelle que soit leur nature, doivent à un moment prendre place dans l'espace métropolitain Aix-Marseille-Provence et révéler leurs interactions et leur cohérence d'ensemble.

La question de la grande échelle sera centrale pour proposer des liens de tous ordres — humains, économiques, scientifiques — et à toutes les échelles. La perspective de cette « métropole des liens » n'est pas univoque, elle supposera de nombreux choix au titre de visions d'avenir et de processus à mettre en œuvre pour y accéder. L'exercice s'avère, grâce à la consultation, d'autant plus profitable à l'analyse politique et technique qu'il révèle non pas une unique représentation de la métropole en projet, mais autant de visions différentes que d'équipes de concepteurs engagées, autant de partis pris d'avenir.

## Une consultation urbaine et territoriale, comment ?

La consultation s'organise en deux temps. Le premier est consacré à l'élaboration d'une vision d'avenir dynamique inscrite dans une temporalité définie. Elle se traduit en une constitution progressive de l'organisation territoriale de la métropole. Ce choix permet non seulement de considérer une représentation *in fine* du projet d'espace métropolitain — et de la comparer à d'autres hypothèses — mais aussi d'en analyser les représentations successives à partir de la situation initiale en passant par les diverses étapes de structuration et de développement du territoire. Cet exercice dynamique consiste autant à figurer les différents axes stratégiques et formes de l'organisation spatiale qu'à expliciter les différents dispositifs d'action collective et jeux d'acteurs susceptibles

d'orienter et d'accompagner le projet d'ensemble. Les projets singuliers les plus significatifs, émergents ou en cours, s'intègrent à cette réflexion.

Le second temps de la consultation urbaine propose d'approfondir la vision de la future métropole à travers une dizaine de projets de natures différentes — projets urbains, de mobilité, culturels, agricoles — inscrits dans des contextes locaux. Ces projets opèrent comme démonstrateurs de l'évolution désirée pour l'ensemble du territoire.

## **Une consultation urbaine et territoriale, avec qui ?**

La consultation urbaine et territoriale marque l'entrée dans le processus de construction du projet métropolitain de concepteurs et experts s'appuyant, par delà des compétences reconnues, sur une expérience avérée de la pensée de territoires métropolitains, en France ou à l'étranger.

La Consultation urbaine et territoriale fait appel à des équipes pluridisciplinaires composées d'architectes, urbanistes, paysagistes, écologues, spécialistes de la mobilité, économistes, sociologues, créateurs... Un jury sélectionnera trois équipes. La spécificité de l'intervention de ces équipes tient à leur association étroite aux acteurs locaux impliqués depuis l'origine dans le processus de préfiguration du projet. Le cahier des charges de la consultation se fera largement l'écho des analyses et préconisations exprimées lors des différents chantiers de réflexion conduits avec de nombreux représentants de la société civile et des élus locaux. Celles-ci se matérialiseront d'ailleurs dans des « *Carnets d'acteurs* » remis aux participants à la consultation urbaine et territoriale. De plus, tout au long de la démarche, des moments de dialogue et de débat seront organisés entre les concepteurs et les acteurs du territoire.

La maîtrise d'ouvrage de la consultation est assurée par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain, selon une organisation ouverte aux élus et acteurs du territoire. Sur le principe, il est prévu une instance politique de pilotage et une régie technique collective. La première associe l'État, les élus volontaires dont le président du Conseil régional ou son représentant, le maire de Marseille ou son représentant et les présidents des six EPCI ou leurs représentants, la CDC co-financier et des représentants de la société civile, membres du conseil des partenaires. La seconde a la charge de la préparation de la consultation ainsi que son suivi. Elle associe des techniciens de l'État, des collectivités locales et de l'ingénierie métropolitaine — agences d'urbanismes, chambres consulaires, universités.

Dans la durée, le conseil des partenaires sera fortement sollicité. Dès aujourd'hui, les acteurs et experts, dont les agences d'urbanisme, sont mobilisés pour co-construire le contenu de la consultation.

## **Une consultation urbaine et territoriale, pour qui ?**

La consultation urbaine et territoriale se fait dans la perspective de la métropole. Elle est conçue comme un outil de travail pour les futurs élus métropolitains.

Elle sert également les acteurs de la société civile, qui trouveront dans cette démarche une vision des avenir possibles de la métropole et donc un cadre de convergence de leurs actions avec celles des décideurs territoriaux, des perspectives de réponses à leurs besoins et ainsi qu'une expression valorisante de leur environnement.

Elle permet dans le même temps de s'ouvrir à la société métropolitaine tout en lui proposant, pour la première fois depuis le lancement de la démarche de projet des visions du devenir territorial porteuses de sens.

La représentation, les représentations du projet métropolitain préfiguré constitueront donc un élément fondamental d'une mise en débat démocratique.

# Ouvrir le débat des représentations du projet métropolitain



Représenter la métropole ! Cet impératif est la condition du projet, autant que son produit le plus puissant. Ce qui se conçoit bien, se dessine aisément.

La nécessité de la représentation est triple : nécessité politique bien-sûr, car tout territoire existe en désignant ses représentants ; mais, en même temps, nécessité culturelle et sociale, puisqu'il faut bien, d'abord, que les habitants du territoire affirment, et s'entendent sur la représentation qu'ils ont d'eux-mêmes ; et enfin, nécessité tout bonnement graphique et cartographique, pour que cette représentation collective puisse prendre figure, qu'elle soit portée par une image.

Dessiner Aix-Marseille-Provence, pouvoir le faire simplement, presque « sur un coin de table », pour pouvoir s'en saisir, pour s'expliquer, pour littéralement « s'y retrouver »... mais aussi dessiner le projet métropolitain, sinon dans le détail de toutes ses dimensions, du moins dans son principe-guide, son intention globale : tel est l'enjeu de l'exercice de la représentation.

## ► Les imageries d'hier ne porteront pas le projet de demain.

On ne part jamais de rien. Dessiner la métropole, c'est aussi bousculer et dépasser les représentations qui empêchent son avènement.

### **Première représentation à dépasser : Marseille contre la Provence, et réciproquement.**

Marseille la maritime, ouverte au monde, au cosmopolitisme, à son effervescence mais aussi à ses tensions, contre la Provence terrienne, toute de traditions et d'enracinements. Cette représentation a de puissantes raisons historiques. Mais elle est désormais archaïque au regard du fonctionnement du grand territoire. Par définition, c'est la représentation hostile au fait métropolitain, à son constat, à sa reconnaissance politique, à son projet.

### Marseille et la Méditerranée contre le reste de la Provence



### La métropole en nid d'abeilles



### La métropole des plaques



### Deuxième représentation à dépasser : la métropole des villages.

Tous ensemble, mais chacun chez soi. Solidaires, mais seulement entre-soi. Et dépendants pour le reste d'un fonctionnement aussi délicat qu'un « nid d'abeilles ». Cette représentation a sa part de vérités culturelles et territoriales, y compris jusque dans Marseille, agglomération de villages. Mais elle laisse la métropole face à sa complexité, ses besoins, ses difficultés. En somme, la métropole c'est les autres, et le projet local, micro-territorial, prime sur tous les autres. Impossible de grandir sur ces bases.

### Troisième représentation à dépasser : la métropole des plaques, ou pôles spécialisés.

C'est la plus récente des représentations courantes, celle qui s'est affirmée à partir des années 1970, avec l'extension de la région métropolitaine vers l'ouest, l'intégration croissante du binôme Aix-Marseille, la puissante division sociale et spatiale qui s'est alors instaurée. Là encore, cette représentation a sa légitimité, mais elle n'offre pas de perspective à un projet commun. Qui veut d'une métro-

pole aussi segmentée, aussi déséquilibrée et, somme toute, aussi socialement injuste ? Même si les spécialisations sont fortes, il faut aller bien au-delà d'elles pour représenter le projet métropolitain.

**Première représentation à affirmer par le projet : Aix-Marseille-Provence est une métropole polycentrique et veut le confirmer.** C'est un système de pôles et de territoires qui partagent une série de fonctions économiques et de services. Ni spécialisation à outrance, ni confusion généralisée, le projet métropolitain c'est d'abord l'organisation des liens entre ces pôles et territoires, et l'augmentation des capacités de chacun par combinaison des fonctions.

● Avignon

Toulouse  
Bordeaux  
Paris  
Bruxelles  
Londres  
Amsterdam  
...

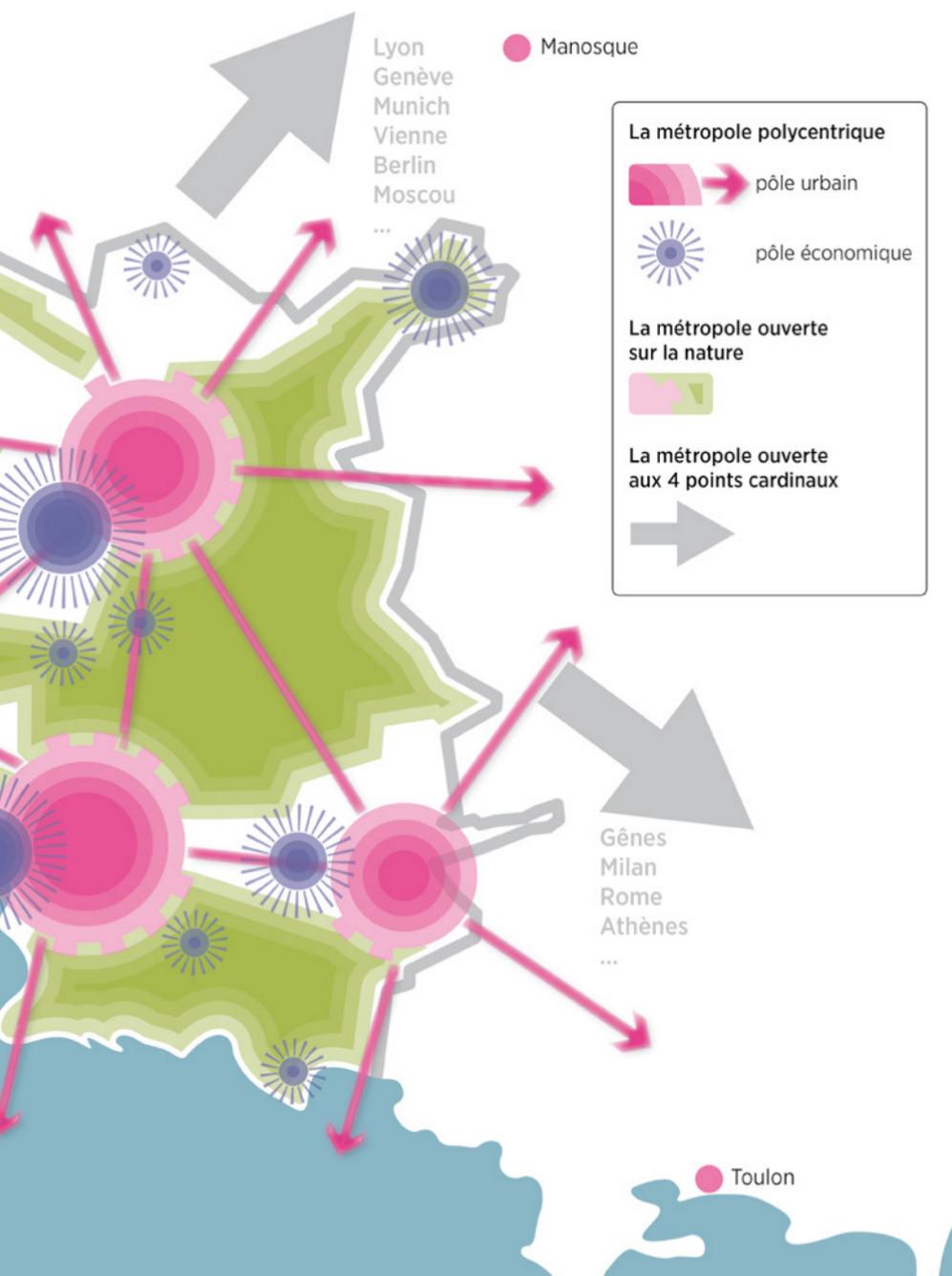
● Cavaillon

● Arles

Montpellier  
Barcelone  
Lisbonne  
Casablanca  
Dakar  
...

Ajaccio  
Alger  
Tunis  
Le Caire  
...

# VERS LA MÉTROPOLE DES LIENS



Ce qui appelle un meilleur partage des fonctions métropolitaines entre l'est et l'ouest de la métropole, ainsi que pour les deux pôles majeurs que sont Marseille et Aix avec leurs voisinages respectifs. Mais, ce qui appelle surtout une puissante politique en faveur de l'armature métropolitaine des transports. Cette armature de pôles et de liens, c'est la base de la représentation métropolitaine d'Aix-Marseille-Provence.

**Deuxième représentation à affirmer par le projet : Aix-Marseille-Provence est une métropole ouverte sur la nature**, très liée à ses massifs, son littoral, ses campagnes, et qui veut conserver et épanouir cette qualité. Mais le système des espaces naturels, agricoles, forestiers, littoraux et maritimes est fortement concurrencé par le précédent, qui le fragmente et le grignote. Il faut lui donner droit lui aussi, le reconnaître en le représentant avec la même capacité structurante que le précédent, pour mieux le préserver. Les deux systèmes entremêlés font une image complexe faite de liens de nature économique autant qu'écologique, humains autant que naturels. Le défi de la représentation du projet métropolitain, c'est de rendre cette complexité lisible, appréhendable par tout un chacun. Il ne s'agit ni de la nier en simplifiant la réalité, ni de la sophistiquer par le détail, mais seulement de la reconnaître, de la rendre compréhensible dans ses principales logiques, et d'en tirer le meilleur parti au plan de la qualité de vie métropolitaine, en maintenant cette double structure territoriale.

**Troisième représentation à affirmer par le projet métropolitain : Aix-Marseille-Provence est une métropole ouverte aux quatre points cardinaux**, sur sa région, la Méditerranée, l'Europe. Les deux systèmes entremêlés ne s'arrêtent pas aux limites institutionnelles. S'ils ont tant d'importance au sein de la métropole elle-même, c'est qu'ils la relient sur ses quatre côtés à tous les systèmes environnants. Le sens du projet, c'est de mutualiser ses liens et les relations qu'ils portent, au bénéfice de tous les territoires de la métropole, en augmentant l'utilité et le bénéfice de ce qu'on fait « au-dedans », par les relations « au dehors ».

D'autres représentations sont à mettre en débat, selon le rôle qu'on veut leur voir jouer dans la dynamique du projet.

## **Des représentations de projets**

Le principe même du projet, ce n'est pas de dessiner la métropole une bonne fois pour toutes, en arrêtant un schéma planificateur pour la génération à venir. C'est au contraire de faire émerger sans fin les représentations stimulantes qui donnent à voir les projets métropolitains, et les font converger dans une même forme organisée.

# Les prochaines étapes du projet métropolitain



Comme il est désormais coutume, la troisième conférence métropolitaine marque la fin d'une étape restituée dans ce document, « *La métropole en projets : intentions d'étape* ».

Le travail sur le projet se poursuivra, mais selon de nouvelles formes. 2015 étant la dernière année de sa préfiguration avant la création de la métropole, la perspective générale sera, d'une part de créer les cadres d'actions collectifs sur les dynamiques prioritaires et, d'autre part, de poursuivre l'accompagnement de certains projets exemplaires, en cours ou à engager, majoritairement portés par des acteurs partenaires.

L'organisation du travail collectif se réorientera donc autour de quatre dynamiques prioritaires, accélératrices de projets, présentées dans ce document :

- Le Plan de mobilisation partenarial pour les transports métropolitains ;
- Une étude-action des écosystèmes économiques innovants pour engager la diffusion des modèles industriels structurants ;
- Un programme d'études de cohésion sociale et territoriale métropolitaine pour définir le contrat de ville métropolitain ;
- Une consultation territoriale et urbaine pour proposer des visions territorialisées du développement métropolitain.

Un comité de pilotage spécifique pour chacun de ces projets, doublé dans certains cas d'une régie collective technique, associera élus, techniciens et acteurs de la société civile.

Le Conseil des partenaires devrait poursuivre son rôle structurant dans l'année à venir. Il sera notamment consulté pour l'orientation et le suivi des quatre dynamiques prioritaires.

Enfin, les chantiers se poursuivront, en articulation avec la consultation urbaine et territoriale, point d'orgue du projet dans toute sa transversalité.



## Remerciements

« *La métropole en projets, intentions d'étape* est le troisième titre des *Documents de convergence stratégique*, collection témoin des avancées d'un projet métropolitain coproduit. Il est le fruit d'une année entière de contributions et d'échanges, de réflexions et d'études, d'analyses de projets portés par les acteurs du territoire métropolitain. Cet apport, souhaité et reconnu dès l'origine, est le fondement et la légitimité à la fois de notre démarche prospective. Je tiens à nouveau à les en remercier



**Laurent Théry,**

préfet délégué en charge  
du projet métropolitain  
Aix-Marseille-Provence

La métropole en projets :  
**intentions d'étape**

**DOCUMENT DE CONVERGENCE STRATÉGIQUE 3**

---

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

Conception éditoriale : à vrai dire la ville

Rédaction : Mission interministérielle – Marie Baduel, Frédéric Dagnet,  
Sandrine Dujardin, Vincent Fouchier, Nicolas Frachon, Cyril Madar

Conception et réalisation graphique : Flgraf

Cartographie : Dominique Ragu, AGAM, Acadie

Photos ouvertures : p.6 : vic\_206 / Foter ; p. 22 : DeGust / Foter ;  
p. 34 : Amodalie / Foter ; p. 50 : Brice Dacheux et Alain Millias (IUAR)

Impression : Azur Offset

Décembre 2014





MISSION INTERMINISTÉRIELLE  
**PROJET MÉTROPOLITAIN**  
Aix/Marseille/Provence