

---

# Construire la métropole Aix-Marseille-Provence : bilan d'étape 2023

NOTE D'ÉCLAIRAGE - JUIN 2023



Think tank de référence en France et en Europe, l'Institut Montaigne est un espace de réflexion indépendant au service de l'intérêt général. Ses travaux prennent en compte les grands déterminants économiques, sociétaux, technologiques, environnementaux et géopolitiques afin de proposer des études et des débats sur les politiques publiques françaises et européennes. Il se situe à la confluence de la réflexion et de l'action, des idées et de la décision.

NOTE D'ÉCLAIRAGE - Juin 2023

## **Construire la métropole Aix-Marseille-Provence : bilan d'étape 2023**



*Les notes d'éclairage de l'Institut Montaigne permettent de se situer et de rendre intelligible l'environnement dans lequel nous évoluons.*



Le territoire Aix-Marseille-Provence, par sa dimension, son poids démographique et son positionnement géographique stratégique ouvert sur la Méditerranée, bénéficie d'un potentiel considérable. Pour autant ce territoire concentre des difficultés endogènes qui brident ce potentiel.

La métropole Aix-Marseille Provence fait face à de nombreux défis – croissance économique, transitions écologique et énergétique, cohésion sociale, etc. – et la ville de Marseille concentre en son sein les principales difficultés auxquelles doit faire face la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Lors de son allocution au palais du Pharo le 2 septembre 2021, le président de la République avait rappelé l'urgence sécuritaire, sociale, économique et sanitaire ainsi que « *le devoir de la Nation d'être aux côtés des Marseillaises et des Marseillais* ». Le plan « Marseille en Grand » doit permettre de bâtir le Marseille de 2030.

Les défis identifiés dans notre rapport *Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030*, comme l'école, les transports, la rénovation des centres urbains ou encore les enjeux de gouvernance locale ont fait l'objet d'engagements importants. Force est de constater que les pouvoirs publics locaux et nationaux ont pris conscience que la métropole Aix-Marseille-Provence se situait à un moment décisif de son histoire et qu'une véritable dynamique s'est engagée sur le territoire.

Sur l'aspect éducatif, une action ambitieuse de rénovation du bâti scolaire est en cours. La société publique des écoles de Marseille (SPEM), nouvellement créée, pilotera la rénovation de 470 établissements marseillais, dont 174 ont été identifiés comme prioritaires. Outre la question du bâti, l'expérimentation dans 59 écoles « laboratoires », qui a permis aux directeurs d'établissement de mettre en place un mode de recrutement des enseignants dérogatoire de la seule application du principe du barème et offert davantage de liberté aux équipes éducatives pour développer

des projets pédagogiques spécifiques, permet d'appréhender Marseille comme une capitale de l'expérimentation éducative.

En matière de mobilités, la constitution du Groupement d'intérêt public (GIP) Aix-Marseille-Provence Mobilités, présidé par la présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, permet d'accélérer la réalisation concrète de différents projets considérés comme prioritaires et identifiés par la métropole dans le cadre de son plan de déplacements urbains (PDU). Par ailleurs, un protocole de financement de 3,5 milliards d'euros pour la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur a été signé. Le lancement des travaux est prévu pour 2023, avec un achèvement prévu pour 2032, soit le scénario ambitieux souhaité par les acteurs ayant participé au projet AMP 2030.

En matière de rénovation urbaine, une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) dédiée a été créée, dans laquelle la ville, la métropole et l'État sont associés. La SPLA-IN a particulièrement vocation à prendre en charge la rénovation du centre-ville de Marseille. Concernant le rééquilibrage de l'offre de logements sociaux, la commune de Marseille affiche une volonté de rééquilibrage entre les arrondissements, dans le cadre du futur programme local de l'habitat (PLH). La loi du 21 février 2022 donne à la Métropole davantage de latitude pour porter une vision stratégique et de long terme en termes de mixité sociale sur son territoire

En matière de transition écologique, conscients que la gestion des activités maritimes en Méditerranée est primordiale pour trouver un équilibre entre le développement économique de la Métropole et la préservation de son environnement et de sa biodiversité, de nombreuses actions ont été engagées. Notamment la deuxième phase du projet CENAO (Connexion Électrique des Navires À Quai), qui concerne les ferrys à destination des pays du Maghreb, est en cours de déploiement. Elle a nécessité la construction d'une sous-station électrique. Le branchement électrique des navires de croisière figure également à l'agenda, et la Région Sud a

annoncé dans le cadre de son plan « escales zéro fumée », un soutien de 3 millions d'euros à la construction d'une centrale solaire sur le port pour soulager le réseau.

Concernant la filière hydrogène, conscients du potentiel de leur territoire, les acteurs locaux se sont structurés pour soutenir le développement de cette filière. Ainsi, le conseil régional a voté un « Plan hydrogène » et la Métropole a présenté sa stratégie pour devenir, d'ici à dix ans, un hub méditerranéen de production et de distribution de l'hydrogène. Ce plan prévoit notamment d'augmenter la part de bus propulsés à l'hydrogène, mais également de soutenir la création de stations d'avitaillement pour les poids lourds ou encore de développer les navettes maritimes et le fret ferroviaire utilisant cette technologie.

Sur l'aspect institutionnel, dans le cadre de la loi du 21 février 2022, les six conseils de territoire ont été supprimés et plusieurs compétences identifiées comme d'intérêt communal ont été restituées aux communes. Outre la question des compétences, la loi 3DS prévoit qu'il appartient à la Métropole et à ses communes membres de réviser les attributions de compensation. Toutefois, il demeure difficile de modifier le montant de ces attributions de compensation car chaque commune doit donner son accord pour toute évolution. Par ailleurs, une remise à plat pourrait engendrer des déséquilibres budgétaires importants pour les communes, comme les conclusions des échanges organisés par la Métropole ont pu le souligner.

Synthèse .....	5
----------------	---

<b>1 Fonder l'école de demain à Marseille</b> .....	11
1.1. Le constat initial .....	11
1.2. Préconisations issues du rapport AMP 2030 .....	12
1.3. Bilan et perspectives .....	12

<b>2 Répondre au défi des fractures territoriales et des transports</b> .....	14
2.1. Le constat initial .....	14
2.2. Préconisations issues du rapport AMP 2030 .....	14
2.3. Bilan et perspectives .....	15

<b>3 Rénover les centres urbains dans un objectif d'attractivité</b> .....	17
3.1. Le constat initial .....	17
3.2. Préconisations issues du rapport AMP 2030 .....	18
3.3. Bilan et perspectives .....	19

<b>4 Profiter des atouts de la Métropole pour en faire un territoire plus résilient et leader dans le domaine de l'environnement</b> .....	21
--	----

4.1. Le constat initial .....	21
4.2. Préconisations issues du rapport AMP 2030 .....	22
4.3. Bilan et perspectives .....	23

<b>5 Soutenir une évolution institutionnelle dotant la Métropole de moyens adaptés et d'une gouvernance refondée</b> .....	25
--	----

4.1. Le constat initial .....	25
4.2. Préconisations issues du rapport AMP 2030 .....	26
4.3. Bilan et perspectives .....	27

<b>Méthodologie</b> .....	30
---------------------------	----

<b>Remerciements</b> .....	31
----------------------------	----

En octobre 2019, l'Institut Montaigne initiait une démarche novatrice conduite autour du Club Top 20, de la CCI Aix-Marseille-Provence et de l'Union Pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône (Upe 13), avec l'appui du cabinet Stan, spécialiste de l'ancrage territorial. Cette initiative visait à proposer une vision ambitieuse et partagée pour la Métropole Aix-Marseille Provence à 10 ans.

Durant plus d'une année, rythmée par l'organisation de nombreux ateliers de travail, conférences, et la réalisation de plus d'une cinquantaine d'auditions, la démarche Aix-Marseille Provence 2030 (AMP 2030), coordonnée par un comité de pilotage, réunissait plus de deux cents acteurs issus de la société civile. Elle visait à identifier les défis prioritaires que devait relever le territoire à l'horizon 2030.

Cette mobilisation collective d'envergure a permis de dessiner un projet de territoire et de formuler une quarantaine de propositions concrètes et partagées pour permettre de relever ces défis.

Plus de deux ans après la parution du rapport « *Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030* », publié en novembre 2020, les préconisations d'intérêt général formulées par les acteurs du territoire ont-elles été entendues par les pouvoirs publics ? Quels chantiers ont été engagés ? Quels freins sont encore identifiés et quels blocages doivent être levés ?

Dans une démarche de suivi de ses recommandations et de mesure de leur impact, l'Institut Montaigne a souhaité établir un premier bilan des actions initiées sur ce territoire.

Force est de constater que les pouvoirs publics, locaux et nationaux, ont pris la mesure des défis que devait relever ce territoire. De nombreux projets d'envergure ont été amorcés, notamment dans le cadre des annonces présidentielles « Marseille en Grand » de septembre 2021.

Les thèmes identifiés comme prioritaires dans le rapport AMP 2030, comme l'école, les transports, la rénovation des centres urbains, l'environnement ou encore les enjeux de gouvernance locale, ont fait l'objet d'engagements importants.

Si le bilan est positif et encourageant, avec une véritable dynamique engagée pour le territoire, plusieurs sujets restent encore à traiter et des mesures supplémentaires semblent nécessaires pour accélérer et amplifier ces changements, afin de faire du territoire métropolitain un territoire d'innovation sociale, économique et environnementale.

## 1 Fonder l'école de demain à Marseille

### 1.1. LE CONSTAT INITIAL

Près de trois jeunes sur dix âgés de 15 à 24 ans n'ont aucun diplôme à l'échelle du territoire métropolitain. Après Toulon, il s'agit de la métropole au sein de laquelle la proportion des jeunes de 15-29 ans sans diplôme, sans formation et sans emploi est la plus importante en France. Le chiffre de non-diplômés est de 24 % pour la seule ville de Marseille mais dépasse les 39 % dans les quartiers nord de la ville. Enfin, selon les évaluations effectuées lors de la journée défense et citoyenneté, les difficultés de lecture concernent 12,5 % des jeunes de nationalité française dans le département des Bouches-du-Rhône, contre 12,3 % en Seine-Saint-Denis ou 5 % à Paris.

Par ailleurs, même si l'action éducative est le deuxième poste de dépense de la Commune de Marseille, en 2020, le budget consacré à l'éducation rapporté au nombre d'habitants était parmi les plus faibles des grandes villes françaises (1 355 euros par enfant, contre 2 806 euros à Bordeaux), alors même que les écoles marseillaises connaissent un état de

délabrement préoccupant (la chambre régionale des comptes de PACA identifiait 54 écoles délabrées en 2019).

### 1.2. PRÉCONISATIONS ISSUES DU RAPPORT AMP 2030

Fort de ce constat, le rapport AMP 2030 préconisait en priorité de mettre en place un programme pluriannuel de rénovation du bâti scolaire, en mobilisant notamment les financements de l'État dans le cadre d'une convention Ville-État, chiffrant cette mesure de 600 millions à 1 milliard d'euros sur 12 ans.

Par ailleurs, l'Institut Montaigne proposait de faire de la Métropole un territoire d'expérimentation éducative dans la lutte contre le décrochage scolaire.

### 1.3. BILAN ET PERSPECTIVES

À la suite des annonces présidentielles « Marseille en grand » de septembre 2021, l'État s'est engagé à financer des travaux de rénovation du bâti scolaire marseillais à hauteur de 404 millions d'euros. Ces financements sont complétés par une garantie d'emprunt accordée par l'État à la ville de Marseille d'un montant de 650 millions d'euros. En parallèle et en accompagnement de ces financements étatiques, une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) dédiée a été créée en janvier 2022 : la société publique des écoles de Marseille (SPEM).

Au total, la SPEM pilotera la rénovation des 470 établissements marseillais, dont 174 ont été identifiés conjointement par l'État et la mairie comme prioritaires, avec un budget de 1,2 milliard d'euros. Selon la municipalité, ce nouveau plan devrait créer 14 000 nouveaux emplois et générer 2,27 milliards d'euros de retombées économiques. À ce stade, une quinzaine de chantiers ont d'ores et déjà été amorcés. Comme le préconisait l'Institut Montaigne en 2020, dans un souci de rattrapage et d'équilibre

nécessaire à la sécurité nationale, la mairie de Marseille s'est attachée, par exemple dans le cas de l'école des Abeilles, à doter la ville de bâtis modulables, permettant d'adapter les écoles aux évolutions démographiques et pédagogiques futures.

Outre la question du bâti, en septembre 2021, le Président de la République avait annoncé la mise en place d'écoles « laboratoires ». Cette expérimentation a permis aux directeurs d'établissement de mettre en place un mode de recrutement des enseignants dérogatoire de la seule application du principe du barème et offert davantage de liberté aux équipes éducatives pour développer des projets pédagogiques spécifiques.

L'appel à projet lancé auprès des écoles marseillaises a permis de sélectionner 59 d'entre elles (majoritairement situées dans des quartiers prioritaires de la ville), avec un appui financier de 2,5 millions d'euros. Cette expérimentation a permis de faire du territoire marseillais un territoire pilote au niveau national et le 2 juin 2022, le président de la République avait annoncé vouloir généraliser l'expérimentation en cours à l'ensemble du territoire national. Telle est désormais chose faite : le projet des écoles du futur a été étendu à l'ensemble du territoire et la création d'un fonds d'innovation pédagogique, doté de 500 millions d'euros sur 5 ans doit permettre de soutenir les projets de terrain innovants sur l'ensemble du territoire.

Au global, sur l'aspect éducatif, l'ensemble des acteurs semble avoir pris la mesure de la tâche et les mesures prises paraissent adaptées aux enjeux. Une action ambitieuse de rénovation du bâti scolaire est en cours et, d'un point de vue pédagogique, Marseille pourrait devenir la capitale française de l'expérimentation éducative. Telle est l'ambition que doit désormais poursuivre la communauté éducative.

## 2 Répondre au défi des fractures territoriales et des transports

### 2.1. LE CONSTAT INITIAL

En 2020, l'Institut Montaigne faisait le constat que la métropole souffrait d'un retard en matière d'infrastructures de transport collectif, au regard de celles proposées aux habitants de Lyon ou Paris. À titre d'exemple, la métropole ne comptait que 1 130 kilomètres de lignes de bus, tramway et métro, et 130 kilomètres de pistes cyclables, pour une superficie de 3 149 km<sup>2</sup> contre respectivement 3 890 kilomètres et 750 kilomètres pour l'agglomération lyonnaise qui fait 533 km<sup>2</sup>. Ainsi, un Marseillais réalisait en moyenne 119 voyages en transports en commun par an, contre 278 pour un Francilien ou 242 pour un Strasbourgeois.

### 2.2. PRÉCONISATIONS ISSUES DU RAPPORT AMP 2030

En 2020, en matière de mobilités, la Métropole était d'ores et déjà porteuse de nombreux projets ambitieux dans le cadre de son plan de déplacements urbains (PDU), toutefois, le rythme de réalisation et l'ampleur des projets ne semblaient pas pouvoir être assumés par la collectivité seule. Aussi, le rapport AMP 2030 plaidait pour un engagement budgétaire conséquent de l'État, mais également pour la mise en place d'une gouvernance de projet stable, associant notamment les acteurs socio-économiques.

Les acteurs associés à la démarche AMP 2030 plaidaient également pour une accélération du calendrier envisagé du chantier de la gare Saint-Charles. Cette accélération supposait de mettre en service la phase 1 dès 2023 et la phase 2 dès 2027, pour un achèvement de la ligne nouvelle Provence Côte d'Azur (Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur) en 2032. Le rapport faisait valoir que les travaux prévus autour de la gare Saint-Charles, plus particulièrement ceux de la phase 2, initialement prévus pour 2028,

étaient essentiels pour desserrer le nœud ferroviaire marseillais et faciliter la mobilité métropolitaine, notamment vers les zones d'emplois comme celle(s) d'Aix-en-Provence.

Enfin, prenant acte de la volonté portée par la France et l'Union européenne d'abandonner progressivement les moteurs thermiques au profit de l'électrique, le rapport recommandait des investissements dans le déploiement d'infrastructures de recharge électrique pour les flottes de poids lourds, cars et bus à faibles émissions et la construction de stations de gaz naturel et de bornes électriques.

### 2.3. BILAN ET PERSPECTIVES

En septembre 2021, dans le cadre des annonces présidentielles « Marseille en grand », un financement d'un milliard d'euros (pour un coût global estimé à 3,5 milliards d'euros), dont 256 millions d'euros en subventions, a été décidé, contre l'engagement de la Métropole de renforcer la desserte des quartiers nord de Marseille.

Ces financements étatiques ont notamment vocation à financer l'automatisation du métro, la création de quatre lignes de tramway, ou encore de cinq lignes de bus à haut niveau de service.

Sur le plan de la gouvernance, le groupement d'intérêt public (GIP) pour les transports, associant la région, le département, les six communes principalement concernées, les représentants du monde économique et les usagers, a officiellement été mis en place le 10 février 2022. L'État y est majoritaire, avec 55 % des parts, contre 45 % pour la Métropole. L'une des missions du GIP est de veiller à une affectation efficiente des financements de l'État.

Concernant la réalisation concrète des différents projets portés par ce GIP :

- l'automatisation du métro est en cours. La première rame du nouveau métro est sortie d'usine à l'été 2022 et le lancement est prévu pour 2024 ;

- la création d'une ligne de tramway de 14,4 kilomètres pour l'Est de la Métropole, le Val'Tram, a également été décidée;
- le tracé des lignes de bus à haut niveau de service a été décidé, ces dernières desserviront principalement les villes de Martigues, Port-de-Bouc, Aubagne ou encore Marignane;
- la deuxième phase de l'extension du tramway vers La Castellane au nord et vers La Rouvière au sud devrait être terminée en 2029. La nouvelle ligne entre la rue de Rome et la place du 4-septembre sera livrée d'ici à 2028, contre 2025 initialement. Du côté de Belle-de-Mai, la Métropole prévoit maintenant une prolongation du tramway jusqu'à ce quartier pour 2030. Ces nouvelles échéances ont un impact sur le désenclavement du nord de la ville : la phase 1 de l'extension du tramway, qui sera livrée dans les temps, comprend un allongement de 1,8 kilomètre vers le nord contre 4,4 au sud, alors que la deuxième partie, qui connaît déjà un an de retard, permet d'ajouter 7,1 kilomètres de ligne au nord et 1,5 kilomètre au sud.

Outre les projets financés par le GIP, d'autres mesures ont été prises sur le plan des transports. Ainsi, un protocole de financement de 3,5 milliards d'euros a été signé en mars 2022 pour la Ligne nouvelle Provence Côte d'Azur. Le lancement des travaux est prévu pour 2023, avec un achèvement prévu pour 2032, soit le scénario ambitieux souhaité par les acteurs ayant participé au projet AMP 2030.

Enfin, en 2021, la Métropole a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour le déploiement d'environ 450 bornes électriques supplémentaires sur quatre ans. Ces chiffres correspondent aux investissements envisagés en amont du rapport AMP 2030, quand ce dernier préconisait d'importants efforts supplémentaires pour atteindre le ratio de 1 point de recharge pour 10 véhicules, préconisé par l'Union européenne (UE).

L'objectif fixé par la Métropole, à l'horizon 2030, est d'avoir constitué un parc de véhicules électriques de 10% et un parc de poids lourds à faible émission de 25 %, ce qui représenterait environ 90 000 véhicules

électriques ou hybrides rechargeables sur le territoire métropolitain. Dès lors, 9 000 points de recharge seraient nécessaires pour respecter le ratio préconisé par l'UE. Le rapport AMP 2030 chiffrait alors à 3 550 le nombre de bornes supplémentaires à financer d'ici là (une borne équivalant à deux points de charges). Des efforts restent donc à fournir sur ce plan et un soutien de l'État en la matière serait bienvenu.

## 3 Rénover les centres urbains dans un objectif d'attractivité

### 3.1. LE CONSTAT INITIAL

En 2020, l'Institut Montaigne faisait le constat que le nombre de logements indignes ; c'est-à-dire exposant leurs occupants à des risques manifestes pouvant porter atteinte à leur sécurité physique ou à leur santé ; était cinq à dix fois plus élevé au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence que dans les autres métropoles françaises. En 2017, sur 377 000 résidences principales à Marseille, près de 40 000 (13 % du parc) étaient en effet des logements potentiellement indignes et plus de 140 000 personnes vivaient dans un logement dégradé à l'échelle de la Métropole.

Par ailleurs, le rapport faisait le constat d'une forte périurbanisation, générant un éclatement des lieux d'habitat, d'emploi et d'achat, une multiplication des déplacements routiers, des émissions et une consommation excessive du foncier agricole. Ce constat appelait alors à renforcer l'attractivité résidentielle des centres-villes, qui pâtissent notamment de l'état dégradé du bâti. Singularité de la ville de Marseille, le centre-ville est en effet plus paupérisé que sa périphérie. À titre d'exemple, le 3<sup>e</sup> arrondissement est considéré comme l'un des quartiers les plus pauvres d'Europe, le taux de pauvreté y dépassant les 50 %.

Plus généralement, les six villes-centres (Marseille, Aix-en-Provence, Martigues, Salon de Provence, Aubagne, Istres) concentrent à elles seules 75 % de l'offre sociale. Les taux de logements locatifs sociaux par commune oscillent en effet entre moins de 1 % à plus de 40 %. Au sein même de la ville de Marseille, ce taux oscille également très fortement, passant de moins de 10 % pour les 4<sup>e</sup>, 5<sup>e</sup>, 6<sup>e</sup>, 7<sup>e</sup> et 8<sup>e</sup> arrondissements à plus de 35 % pour les 13<sup>e</sup>, 14<sup>e</sup> et 15<sup>e</sup> arrondissements.

### 3.2. PRÉCONISATIONS ISSUES DU RAPPORT AMP 2030

Compte tenu de ce constat et prenant acte du drame des effondrements de la rue d'Aubagne de novembre 2018, le rapport préconisait en priorité de déployer des moyens au profit de la rénovation du bâti dégradé et de l'efficacité énergétique. L'Institut Montaigne estimait alors l'ampleur des travaux à 2 000 immeubles et 20 000 logements à rénover.

Afin d'accompagner cette politique ambitieuse, créer une société foncière d'intérêt public, établissement public foncier local et propre au territoire métropolitain semblait pertinent, afin de limiter les effets de la spéculation et de restaurer le parcours résidentiel des entreprises et des actifs. Le rapport AMP 2030 préconisait que cette société foncière puisse disposer d'un droit de préemption, et acheter de vastes lots afin de constituer une banque de terrains, qui pourraient être revendus à prix réduit. L'Institut Montaigne préconisait également qu'elle soit en mesure d'accompagner des entreprises souhaitant s'installer sur le territoire.

Enfin, actant la forte ségrégation territoriale et dans une logique de revalorisation des centres villes paupérisés, le rapport AMP 2030 préconisait de rééquilibrer l'offre de logement social au sein de la Métropole, *via* l'action de la conférence intercommunale du logement (CIL) de la Métropole. L'Institut Montaigne proposait ainsi de définir un plan partenarial de gestion de la demande de logement social, visant à développer la mixité sociale (engagements chiffrés en matière d'attributions de logements pour atteindre les obligations posées par la loi, cotation de la demande...).

### 3.3. BILAN ET PERSPECTIVES

En septembre 2021, dans le cadre des annonces « Marseille en grand », le Président de la République a pris plusieurs engagements visant à relever ce défi.

En priorité, 10 000 logements seront rénovés, sur des fonds étatiques, en 15 ans. Ainsi, le 16 mars 2022, un budget de 760 millions d'euros a été acté entre l'agence nationale de la rénovation urbaine (ANRU), l'agence nationale pour l'habitat (ANAH), la Métropole et la ville de Marseille.

La mise à disposition de ces fonds doit permettre :

- de démolir puis reconstruire 2 800 logements sociaux ;
- de rénover 2 300 logements sociaux ;
- de recycler (c'est-à-dire transformer l'usage) 1 300 logements privés.

Une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) dédiée a été créée, dans laquelle la ville, la métropole et l'État sont associés. Cette société a initié, dès octobre 2021, une enquête pour préciser la situation de chaque immeuble des périmètres tracés. La SPLA-IN a particulièrement vocation à prendre en charge la rénovation du centre-ville de Marseille. Dans le cadre du budget décidé en mars 2022, l'ANRU a ainsi fléché 197 millions d'euros vers des projets concernant le centre-ville. Les premières actions concerneront 1 829 logements situés à Clovis Hugues-Belle de Mai, Noailles-Ventre, Noailles-Delacroix et Hoche-Versailles, avant un déploiement à l'échelle des 1 000 hectares couverts par le projet partenarial d'aménagement (PPA) du Grand Centre-Ville de Marseille (soit 200 000 des 800 000 habitants de Marseille).

L'objectif de la SPLA-IN est de réhabiliter 70 à 80 % des immeubles, avec une intervention de l'ANAH jusqu'à hauteur de 100 %. En cas d'impossibilité de relever le parc privé de cette manière, la puissance publique interviendra elle-même et procédera à son recyclage. Les logements concernés deviendront alors majoritairement sociaux. Ce modèle permet d'éviter aux bailleurs de porter les risques techniques et financiers,

qui seront assumés par la SPLA-IN. Largement plébiscité par les acteurs, il pourrait, dans un second temps, être opportun de redimensionner la SPLA-IN et d'en étendre le périmètre.

Concernant la gestion du foncier, une délibération de la Métropole, votée le 17 décembre 2020, envisage, comme l'y invitait le rapport, de créer une société foncière dédiée à la redynamisation économique des centres-villes. Son objectif serait d'acheter, louer, éventuellement rénover et commercialiser, puis revendre des locaux commerciaux situés dans des rues et sites stratégiques des centres-villes. Compétente sur l'ensemble des 92 communes de la métropole, cette société foncière demeure toutefois au stade de projet, quand la délibération de décembre 2020 indiquait pourtant que *« les équipes de la métropole mettront en place dans les meilleurs délais le cadre partenarial permettant d'aboutir au montage juridique, financier et technique de cette société foncière »*.

Enfin, concernant le rééquilibrage de l'offre de logements sociaux, la commune de Marseille semble afficher une volonté de rééquilibrage entre les arrondissements, dans le cadre du futur programme local de l'habitat (PLH), adopté le 16 mars 2023.

La loi du 21 février 2022, dite loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification), instaure un contrat de mixité sociale entre le préfet, le maire et le président de l'EPCI. Ce nouvel outil de gouvernance doit permettre de servir de cadre à l'approche concertée mais différenciée prônée en 2020 par l'Institut Montaigne. En effet, en permettant la reconnaissance des EPCI comme autorités organisatrices de l'habitat, la loi 3DS donne à la Métropole davantage de latitude pour porter une vision stratégique et de long terme en termes de mixité sociale sur son territoire. Il faut désormais que la Métropole se saisisse sans tarder des nouveaux outils que l'État a mis à disposition des acteurs locaux pour renforcer davantage la mixité sur son territoire.

Enfin, les États généraux du logement qui se sont tenus à Marseille du 28 au 29 novembre 2022 ont conduit à acter différentes mesures entre l'État, la ville de Marseille et la Métropole :

- la modification du PLUI pour permettre la création de 4 500 logements neufs/an à Marseille ;
- l'abaissement du seuil de mixité pour les programmes neufs (seuil d'activité à partir de 30 logements) ;
- la création d'une direction commune de l'habitat entre la ville et la métropole ;
- l'extension du permis de louer dès 2023 ;
- la signature d'une convention État-ville pour lutter plus efficacement contre les marchands de sommeil.

## 4 Profiter des atouts de la Métropole pour en faire un territoire plus résilient et *leader* dans le domaine de l'environnement

### 4.1. LE CONSTAT INITIAL

La pollution atmosphérique constitue probablement le risque le plus important pour la population de la Métropole : 250 000 personnes sont exposées quotidiennement au dépassement des valeurs limites européennes d'émissions polluantes, selon Atmosud. Marseille est ainsi la dernière des douze plus grandes agglomérations françaises du classement de la lutte contre la pollution de l'air, réalisé par le Réseau Action Climat (RAC), Greenpeace et l'Unicef.

Parmi les défis, l'Institut Montaigne avait identifié la question de la pollution liée aux activités maritimes comme l'un des premiers axes d'amélioration possible. Avec 2,7 millions de passagers et 1,6 million de croisiéristes,

Marseille est devenue en quelques années l'un des tout premiers ports de croisière de Méditerranée. Elle est également le point de départ et d'arrivée de ferrys vers la Corse et le Maghreb, qui transportent des passagers aussi bien que des marchandises. Cependant, les habitants, en particulier ceux des arrondissements limitrophes de l'emprise portuaire sur les Bassins Est, sont en prise directe avec les activités de navigation, de réparation navale, de manutention et de transport opérées sur et en dehors du grand Port Maritime de Marseille Fos.

Toujours autour du port, le territoire métropolitain a été identifié comme un parfait laboratoire pour le développement de la filière hydrogène, alors que le plan hydrogène ambitionne de faire de la France un *leader* mondial de cette technologie. En effet, une étude prospective de 2018 estimait qu'en 2050, l'hydrogène pourrait représenter 20 % de la demande d'énergie en France, et alimenter 18 % du parc de véhicules.

#### 4.2. PRÉCONISATIONS ISSUES DU RAPPORT AMP 2030

Concernant les activités maritimes, l'Institut Montaigne faisait le constat que des efforts visant à valoriser le branchement des navires à quai étaient indispensables, et que les différents acteurs publics, locaux et nationaux, devaient appuyer davantage le grand port maritime de Marseille (GPMM) dans les efforts déployés en ce sens.

En outre, le GPMM cherchait à miser sur le gaz naturel liquéfié (GNL), afin de préparer son entrée dans la catégorie des ports propres. À cet égard, la mobilisation des acteurs économiques est complémentaire des efforts déployés par le port. Ainsi, le groupe CMA-CGM s'est récemment engagé à se doter de futurs navires « propres », à propulsion au GNL. Plus largement, les acteurs publics locaux ont un rôle décisif à jouer pour accompagner les acteurs économiques en contribuant à structurer les initiatives et à faciliter l'implantation de la filière hydrogène, afin d'inscrire au mieux ces projets dans le cadre de la stratégie nationale de développement de cette filière.

#### 4.3. BILAN ET PERSPECTIVES

L'acte 1 du projet CENAQ (Connexion Électrique des Navires À Quai) lié au raccordement électrique des navires de ferry et de croisière est finalisé. Depuis 2020, l'ensemble des ferrys à destination de la Corse sont raccordés électriquement à quai. Le raccordement des ferrys à destination du Maghreb sera opérationnel en 2023, suivi du raccordement des navires de croisière à partir de 2025.

La deuxième phase du projet CENAQ, qui concerne les ferrys à destination des pays du Maghreb, est en cours de déploiement. Elle a nécessité la construction d'une sous-station électrique pour distribuer l'électricité sur 5 postes à quai au Cap Janet, pour des navires nécessitant une puissance électrique deux fois supérieure aux navires à destination de la Corse (5 mégawatts).

Le branchement électrique des navires de croisière figure également à l'agenda du second volet du projet CENAQ. Ce projet d'électrification à quai est le plus complexe. Outre le fait qu'il nécessite une puissance électrique allant jusqu'à 16 mégawatts, il doit également composer avec un nombre de compagnies maritimes beaucoup plus important et des configurations de branchement disparates.

Dans cette perspective, la Région Sud a annoncé, en avril 2022 et dans le cadre de son plan « escales zéro fumée », un soutien de 3 millions d'euros à la construction d'une centrale solaire sur le port pour soulager le réseau. Cette centrale, d'une puissance de 9 mégawatts, représente un coût total de 15 millions d'euros. Une mise en service est envisagée pour fin 2025. Ces installations photovoltaïques doivent permettre de soulager le réseau et d'éviter une surcharge.

Conscients que la gestion des activités maritimes en Méditerranée est primordiale pour trouver un équilibre entre le développement économique de la Métropole et la préservation de son environnement et

de sa biodiversité, l'État et les compagnies maritimes ont signé une charte de la croisière durable en Méditerranée le 20 octobre 2022. Cette charte inédite prévoit la mise en œuvre de 13 engagements, qui concernent l'ensemble des ports français de la Méditerranée et anticipent de manière volontaire des mesures qui ne rentreront en vigueur pour l'ensemble des acteurs du secteur maritime qu'à partir de janvier 2025 (qualité de l'air, traitement des eaux usées, sobriété énergétique, biodiversité, etc.).

Concernant la filière hydrogène, l'État a pris des engagements forts pour soutenir son développement. Ainsi, un plan à 7,2 milliards d'euros d'ici à 2030 avait été annoncé en septembre 2020. En novembre 2021, le président de la République avait annoncé une rallonge de près de 2 milliards d'euros à ce dernier. Conscients du potentiel de leur territoire, les acteurs locaux se sont structurés pour soutenir le développement de cette filière. Ainsi, le conseil régional a voté en décembre 2020 un « Plan hydrogène » et la Métropole a présenté, en avril 2021, sa stratégie pour devenir, d'ici à dix ans, un hub méditerranéen de production et de distribution de l'hydrogène. Ce plan prévoit notamment d'augmenter la part de bus propulsés à l'hydrogène, mais également de soutenir la création de stations d'avitaillement pour les poids lourds ou encore de développer les navettes maritimes et le fret ferroviaire utilisant cette technologie. À cet égard, la Métropole envisage notamment d'expérimenter cette technologie pour le train des ordures ménagères qu'elle opère entre Marseille et Fos-sur-Mer. Sur cette thématique, un soutien financier de l'État pourrait être recherché.

Les acteurs économiques se sont également pleinement saisis de cet enjeu. Ainsi, le GPMM va lancer la construction d'une centrale de production d'hydrogène « renouvelable » sur le site de Fos-sur-Mer, qui devrait permettre de réduire les rejets de  $\text{CO}_2$  de 750 000 tonnes par an, avec une capacité de production de 600 mégawatts d'ici 2031, pour un investissement total de 750 millions d'euros. De leur côté, Total et Engie, autour du projet « Masshyla » lancé en 2021, visent à développer

le plus grand site d'hydrogène vert sur électricité 100 % renouvelable en France. Ce site sera implanté d'ici 2024 à Châteauneuf-les-Martigues et vise à produire en moyenne 5 tonnes d'hydrogène par jour. Il fait ainsi partie des quinze projets français sélectionnés par le gouvernement, en mars 2022, dans le cadre du projet important européen commun en matière d'hydrogène (PIIEC), afin de bénéficier de financements européens.

## 5 Soutenir une évolution institutionnelle dotant la Métropole de moyens adaptés et d'une gouvernance refondée

### 5.1. LE CONSTAT INITIAL

Fortement endettée (environ 2 750 millions d'euros en 2020), la Métropole d'Aix-Marseille-Provence (AMP) se distinguait par ailleurs de façon assez significative quant à son coefficient d'intégration fiscale, qui est plus faible que pour les autres métropoles de taille comparable.

Cela signifie que la fiscalité perçue par la métropole est largement inférieure à celle collectée pour les communes et cette différence s'explique en grande partie par les reversements que la Métropole effectue au profit de ses communes membres. Les reversements représentent plus de 60 % des dépenses réelles de fonctionnement (environ 1 milliard d'euros) de la Métropole, quand la moyenne nationale de reversement aux communes pour les métropoles s'établit à 28 % des dépenses réelles de fonctionnement. Les conséquences d'une telle situation sont clairement établies : la Métropole ne dispose en réalité que de peu de moyens en propre pour porter des projets structurants et stratégiques à l'échelle de son territoire.

Par ailleurs, sur le plan de la gouvernance, une réforme d'ampleur semblait nécessaire : de nombreux échelons administratifs se superposent les uns sur les autres, du conseil départemental – la métropole représentant 91,5 % de la population et 62,4 % de la superficie du département – aux communes, en passant par la métropole et les conseils de territoires, venus remplacer les anciens établissements de coopération intercommunale (EPCI), qui préexistaient à la création de la métropole. La multiplication de ces échelons de décision favorise une juxtaposition de projets « locaux » et la pérennisation des anciennes stratégies locales au détriment d'une véritable stratégie métropolitaine.

### 5.2. PRÉCONISATIONS ISSUES DU RAPPORT AMP 2030

Aussi, le rapport AMP 2030 préconisait-il de suivre les recommandations de la Mission du préfet Pierre Dartout au sujet du devenir de la Métropole Aix-Marseille-Provence et du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, qui proposait par exemple, un plafonnement des attributions de compensation en pourcentage des recettes réelles de fonctionnement des communes récipiendaires, ou un plafonnement global à l'échelle métropolitain. L'objectif de cette mesure était à la fois d'éviter des transferts excessifs de la métropole vers ses communes, mais également de garantir à la métropole un niveau minimal de moyens propres.

Également, en cas de fusion entre la Métropole et le conseil départemental, le rapport proposait de remplacer les aides aux communes du département par une véritable dotation de solidarité communautaire, ainsi que de réaliser d'importantes économies d'échelles, notamment sur les dépenses de fonctionnement. Cumulées, l'ensemble des mesures préconisées par le rapport AMP 2030 représentaient environ 121 millions d'euros supplémentaires par an pour le budget métropolitain. Ce montant représente, par exemple, la quasi-totalité des recettes d'exploitation du réseau de transports en commun métropolitain.

Sur le plan de la gouvernance, le rapport AMP 2030 plaidait pour une importante simplification. Dans l'hypothèse d'une fusion avec le département, il était préconisé de renforcer la légitimité démocratique du conseil métropolitain, en permettant son élection au suffrage universel direct, ainsi qu'en recentrant cet organe sur l'exercice des compétences d'ampleur véritablement métropolitaine, tout en restituant aux communes des compétences plus locales. En parallèle, était par ailleurs proposée la suppression des conseils de territoire.

### 5.3. BILAN ET PERSPECTIVES

Dans le cadre de la loi du 21 février 2022, dite loi 3DS (différenciation, décentralisation, déconcentration et simplification), les six conseils de territoire ont été supprimés au 1<sup>er</sup> juillet 2022, et plusieurs compétences identifiées comme d'intérêt communal ont été restituées aux communes, comme la voirie de proximité ou les parcs et aires de stationnement.

Il appartient dès lors à la Métropole de définir le champ de cet intérêt métropolitain, notamment en matière d'équipements culturels, socio-culturels, socio-éducatifs et sportifs. À cet égard, il s'agira de veiller à ce que les travaux de la commission chargée de cette définition ne soient pas guidés par des intérêts trop localistes mais bien par des considérations d'économies d'échelle, de rationalisation de la dépense publique et d'équité intercommunale. En cas de difficulté quant à la définition claire du périmètre des compétences, le modèle de la convention d'exercice concertée, comme celle récemment adoptée en matière de gestion de la voirie publique entre la Métropole et la ville de Marseille, pourra toutefois constituer une piste de solution, notamment sur le plan des conséquences budgétaires.

Outre la question des compétences, la loi 3DS prévoit qu'il appartient à la Métropole et à ses communes membres de réviser les attributions de compensation. Pour ce faire, la Métropole est tenue, par la loi, de s'appuyer sur l'avis de la chambre régionale des comptes, rendu le 1<sup>er</sup> septembre 2022.

Ce dernier aboutissait au même constat que le rapport Dartout, cité dans le rapport AMP 2030, à savoir que les attributions de compensation représentent des montants diminuant fortement les moyens de la métropole. Ainsi, pour la seule année 2021, la chambre évalue à plus 178 millions d'euros les versements en direction des communes sans lien avec des transferts de compétences.

Toutefois, il demeure difficile de modifier le montant de ces attributions de compensation car chaque commune doit donner son accord pour toute évolution. Par ailleurs, les échanges organisés par la Métropole avec les acteurs publics locaux ont fait émerger les risques de déséquilibres budgétaires que pourraient engendrer une remise à plat des attributions de compensation pour certaines communes. Pour autant, il semble nécessaire, pour l'Institut Montaigne que l'État intervienne, par exemple *via* la loi de finances rectificative pour 2023, afin de réintroduire la disposition, rejetée par le Sénat, prévoyant, que le préfet puisse intervenir dans le mécanisme des attributions de compensation. Le cas échéant, une approche au cas par cas semble toutefois nécessaire, en prenant en compte le potentiel fiscal des communes. Un plafonnement global pourrait également être envisagé.

En l'absence d'une telle rectification, la Métropole a cherché à mettre en place des correctifs. En adoptant en décembre 2022 son nouveau pacte financier et fiscal, la Métropole s'est récemment engagée à un renforcement de la solidarité financière envers certaines communes, prenant en compte les conclusions de la CRC. Est ainsi mise en place une dotation de solidarité communautaire (DSC) à destination des villes à plus faible potentiel fiscal et disposant de quartiers en politique de la ville (QPV). Cette dotation représente, dès 2023, 22 millions d'euros, dont 15 millions pour Marseille. La DSC représentera 45 millions d'euros en 2024 et 65 millions en 2025. Elle sera financée, pour partie, par des recettes nouvelles (notamment l'augmentation des taxes sur les résidences secondaires et sur l'enlèvement des ordures ménagères, ainsi qu'une augmentation de la contribution foncière des entreprises). À ce stade, le financement de

cette dotation ne pourra toutefois vraisemblablement pas faire l'économie d'une ponction sur d'autres postes budgétaires de la Métropole, ce qui peut représenter un frein pour mener des projets ambitieux, par exemple en matière de transition énergétique. Une solution alternative consisterait à ponctionner les attributions de compensation, si le cadre législatif était modifié en conséquence.

Enfin, sur la question de la gouvernance, d'éventuelles évolutions concernant le mode d'élection des conseillers métropolitains au suffrage universel direct ou la fusion entre le conseil départemental et la Métropole restent au point mort. Si, à court terme, ces chantiers semblent difficiles à mener, une mobilisation des acteurs locaux et de l'État afin de permettre, à terme, leur réalisation, semble nécessaire.

Les développements et les chiffres contenus dans la note sont principalement issus des sources suivantes :

- Projet de loi de finances n° 4482 pour 2022.
- Plan de rénovation des écoles de la Ville de Marseille.
- Plan de mobilité de la Métropole Aix-Marseille-Provence 2020/2030.
- Rapport au président de la République relatif à l'ordonnance n° 2022-306 du 2 mars 2022 relative à la « Société de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur ».
- Métropole Aix-Marseille-Provence, PROGRAMME D' ACTIONS 2022 En faveur de la réhabilitation du parc privé.
- Métropole Aix-Marseille-Provence, note de synthèse relative au rapport au conseil de territoire. Réhabilitation de l'habitat privé : Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat (OPAH) « Lutte contre l'Habitat Indigne Marseille Centre » – Renforcement du dispositif d'animation – Avenant d'actualisation des objectifs.
- Métropole Aix-Marseille-Provence, Programme Local de l'Habitat, Tome 1 : diagnostic.
- Métropole Aix-Marseille-Provence, Programme Local de l'Habitat, Tome 2 : objectifs et plan d'actions.
- Métropole Aix-Marseille-Provence, Programme Local de l'Habitat, Tome 3 : territorialisation de l'action.
- Le cadre d'intervention pour le soutien à la filière hydrogène adopté en Conseil métropolitain du 15 avril 2021.
- États Généraux du Logement, 28 et 29 novembre 2022, Les premiers engagements pour un logement accessible et digne à Marseille.

L'Institut Montaigne remercie l'ensemble des membres de l'équipe ayant permis sa réalisation particulièrement **Baptiste Larseneur**, rédacteur de la note.

Ainsi que, l'ensemble de l'équipe de Stan, particulièrement **Katia Fiorentino**, directrice associée, **Ludivine Philippon**, directrice associée, et **Jean-Baptiste Geissler**, secrétaire général du Club Top 20.

Le rédacteur remercie également toutes les personnes avec qui il a pu échanger, de manière formelle ou informelle, sur les évolutions en cours au sein de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou qui ont, grâce à leurs relectures attentives permis d'enrichir le document.

Les membres du comité de pilotage du projet Aix-Marseille-Provence 2030 et leurs fonctions respectives au moment où a été engagée cette réflexion collective étaient les suivants :

- **Philippe Bernard**, président du directoire, Aéroport de Marseille Provence
- **Jean-Daniel Beurnier**, président-directeur général, Avenir Telecom
- **Jérémy Brousse**, directeur général délégué, Brousse Vergez
- **Bruno Cagnol**, directeur général, Foselev
- **Elisabeth Coquet-Reinier**, présidente HOLDING REINIER et présidente du conseil de surveillance, ONET SA
- **Damien Denizot**, directeur adjoint de la communication groupe, responsable des relations institutionnelles Marseille, Groupe CMA CGM
- **Georges Maregiano**, directeur de région Grand Sud-Est, KPMG
- **Olivier Mathiot**, président, The Camp
- **Antoine Metzger**, président, NGE
- **Denis Philipon**, fondateur et président, Voyage privé
- **Frédéric Ramé**, président, ALTEO Holding

- **Tanya Saadé Zeenny**, directeur général délégué, Groupe CMA CGM
- **Pierre-Laurent Soubra**, partner, KPMG
- **Maurice Wolff**, associé, Santé mobilité services
- **Cyril Zimmermann**, président de l'école La Plateforme

*L'Institut Montaigne vous propose de contribuer à la réflexion sur ces enjeux afin d'élaborer collégalement des propositions au service de l'intérêt général.*



*Les opinions exprimées dans cette note d'éclairage n'engagent ni les personnes précédemment citées ni les institutions qu'elles représentent.*

ABB France	Compagnie Plastic Omnium	Katalyse	Raise
Abbvie	Conseil supérieur du notariat	Kea & Partners	RATP
Accenture	Crédit Agricole	Kearney	RELX Group
Accuracy	D'angelin & Co.Ltd	Kedge Business School	Renault
Adeo	Dassault Systèmes	KKR	Rexel
ADIT	De Pardiou Brocas	KPMG S.A.	Ricol Lasteyrie
Air France - KLM	Maffei	Kyndryl	Rivolier
Air Liquide	Doctolib	La Banque Postale	Roche
Airbus	ECL Group	La Compagnie Fruitière	Rokos Capital Management
Allen & Overy	Edenred	Linedata Services	Roland Berger
Allianz	EDF	Lloyds Europe	Rothschild & Co
Amazon	EDHEC Business School	L'Oréal	RTE
Amber Capital	Egis	Loxam	Safran
Amundi	Ekimetrics France	LVMH - Moët-Hennessy - Louis Vuitton	Sanofi
Antidox	Enedis	M.Charraire	SAP France
Antin Infrastructure Partners	Engie	MACSF	Schneider Electric
Archery Strategy Consulting	EQT	MAIF	Servier
Archimed	ESL & Network	Malakoff Humanis	SGS
Ardian	Ethique & Développement	Mazars	SIER Constructeur
Arqus	Eurogroup Consulting	Médiaparticipations	SNCF
Astrazeneca	FGS Global Europe	Mediobanca	SNCF Réseau
August Debouzy	Fives	Mercer	SNEF
Avril	Getlink	Meridiam	Sodexo
AXA	Gide Loyrette Nouel	Michelin	SPVIE
Bain & Company France	Google	MicroPort CRM	SUEZ
Baker & Mckenzie	Groupama	Microsoft France	Taste
Bearingpoint	Groupe Bel	Mitsubishi France	Tecnet Participations
Bessé	Groupe M6	S.A.S	SARL
BG Group	Groupe Orange	Moelis & Company	Teneo
BNP Paribas	Hameur Et Cie	Morgan Stanley	The Boston Consulting Group
Bolloré	Henner	Natixis	Group
Bona Fidé	Hitachi Energy France	Natural Grass	Tilder
Bouygues	HSBC Continental Europe	Naval Group	Tofane
Brousse Vergez	IBM France	Nestlé	TotalEnergies
Brunswick	IFPASS	OCIRP	UBS France
Capgemini	Inkarn	ODDO BHF	Unibail-Rodamco
Capital Group	Institut Mérieux International SOS	Oliver Wyman	Veolia
CAREIT	Interparfums	Ondra Partners	Verlingue
Carrefour	Intuitive Surgical	Onepoint	VINCI
Casino	Ionis Éducation Group	Onet	Vivendi
Chubb	iQo	Optigestion	Wakam
CIS	ISRIP	Orano	Wavestone
Cisco Systems France	Jeantet Associés	Ortec Group	Wendel
Clifford Chance	Jolt Capital	PAI Partners	White & Case
Club Top 20	Kantar Public	Pelham Media	Willis Towers Watson
CMA CGM		Pergamon	France
CNP Assurances		Prodware	Zurich
Cohen Amir-aslani		PwC France & Maghreb	

Institut Montaigne  
59 rue La Boétie, 75008 Paris  
Tél. +33 (0)1 53 89 05 60  
[institutmontaigne.org](http://institutmontaigne.org)

Imprimé en France  
Dépôt légal : mai 2023  
ISSN : 1771-6756

En novembre 2020, près d'une année après le lancement d'une démarche novatrice ayant rassemblé plus de 200 acteurs du territoire, l'Institut Montaigne publiait avec l'appui du cabinet Stan et en coopération avec le Club Top 20, la CCI Aix-Marseille-Provence et l'Union Pour les Entreprises des Bouches-du-Rhône (Upe 13) le rapport Construire la métropole Aix-Marseille-Provence de 2030 qui formulait 40 propositions concrètes.

Alors que le président de la République doit lancer l'acte 2 du plan Marseille en grand dans les prochains jours, l'Institut Montaigne a souhaité établir un premier bilan des actions initiées sur ce territoire depuis deux ans.

Quelles propositions ont été retenues ? Quels chantiers ont été engagés ? Quels freins subsistent encore ?

Les acteurs publics territoriaux et nationaux semblent avoir pris la mesure des défis à relever. L'école, l'amélioration du réseau de transports, la rénovation des centres urbains, la transition écologique ou encore les enjeux de gouvernance locale, ont fait l'objet d'évolutions importantes sous l'impulsion du gouvernement, des pouvoirs locaux et des acteurs issus de la société civile.



10 €  
ISSN : 1771-6756  
NCL2306-01