



CONTRAT *NOS TERRITOIRES D'ABORD* 2023-2028

**REGION PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR /
METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE**



ENTRE

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, représentée par son Président, Monsieur Renaud MUSELIER, dument habilité par la délibération de l'Assemblée régionale n°....., en date du, ci-après désignée « la Région »

D'une part,

ET

La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par sa Présidente, Madame Martine Vassal, dument habilitée par délibération du Conseil de la Métropole n°....., en date du, ci-après désignée « le Territoire »

D'autre part,

Vu la délibération n° 19-350 du 26 juin 2019 du Conseil régional adoptant le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur approuvé par arrêté préfectoral du 15 octobre 2019,

Vu la délibération n° 21-163, du 23 avril 2021 du Conseil régional approuvant le Plan Climat régional « Gardons une COP d'avance »,

Vu la délibération n° 21-638, du 17 décembre 2021 du Conseil régional approuvant les principes fondateurs de la future politique contractuelle régionale,

Vu la délibération n° 22-5 du 25 février 2022 approuvant les nouvelles modalités de mise en œuvre de la politique contractuelle régionale « Nos territoires d'abord »,

Vu le règlement budgétaire et financier de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur,

PREAMBULE.....	5
Article 1 - Territoire concerné.....	6
Article 2 - Objet du contrat.....	6
Article 3 - Structuration du contrat.....	6
Article 4 - Gouvernance du contrat.....	6
Article 5 - Durée du contrat – Clauses de revoyure.....	7
Article 6 - Enveloppe financière et programmation.....	7
Article 7 - Taux et montant de subvention.....	7
Article 8 – Engagement des bénéficiaires.....	7
Article 9 - Conditions de mise en œuvre.....	8
9-1 Evolution de la programmation.....	8
9-2 Dépôt des demandes de subventions.....	8
9-3 Mise en œuvre des subventions.....	8
9-4 Conditions d'utilisation des subventions.....	8
9-5 Suivi de la programmation annuelle et du programme prévisionnel d'investissement.....	8
Article 10 - Outils partagés.....	9
Article 11 - Communication.....	9
Article 12 - Evaluation du contrat.....	9
Article 13 - Conditions et modalités de résiliation du contrat.....	9
Article 14 - Responsabilité de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur.....	9
Article 15 - Litiges.....	10
ANNEXE 1.....	11
ANNEXE 2.....	16

PREAMBULE

Depuis 2017, la lutte contre le changement climatique est au cœur de toutes les politiques publiques de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Dans la continuité, une nouvelle étape s'est amorcée en 2021 avec l'adoption du plan climat « Gardons une COP d'avance » qui s'articule autour de six axes : *air, terre, mer, énergie, déchets et chez vous, au quotidien*.

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur adopté par délibération n°19-350 du 26 juin 2019 du Conseil régional et approuvé par arrêté préfectoral du 15 octobre 2019, propose une stratégie régionale pour l'aménagement durable du territoire à moyen et long terme (2030-2050). Déclinée en 68 objectifs et 52 règles, cette stratégie définit un nouveau modèle de développement, en rupture avec le schéma de développement actuel pour inverser la tendance :

- Réinventer le modèle de développement territorial pour une région plus attractive pour la population et les entreprises ;
- Rompre avec les logiques de consommations extensives des ressources naturelles et foncières ;
- Atténuer les logiques de concurrence territoriale.

Sur la base du Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et du Plan climat « Gardons une COP d'avance », trois objectifs sont fixés pour la durée du mandat :

- Être la première région verte de France ;
- Être la première région neutre en carbone ;
- Devenir une région autonome dans la gestion de ses déchets en 2030.

A travers le Contrat *Nos territoires d'abord*, la Région entend accompagner les territoires dans leur stratégie d'aménagement et de développement et organiser au mieux la rencontre entre priorités locales et régionales. Cette nouvelle génération de contrat doit permettre de mieux articuler les politiques régionales, de leur donner plus de lisibilité en les mobilisant sur des opérations structurantes et de renforcer ainsi les effets leviers de l'intervention régionale.

Conclus pour une durée de cinq ans, les contrats comportent une clause de revoyure et constituent des déclinaisons opérationnelles des axes de la délibération du Plan climat « Gardons une COP d'avance », eux-mêmes s'inscrivant dans les orientations du SRADDET et précisant certains objectifs de ce schéma.

TITRE I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1 - Territoire concerné

Le Territoire engagé dans le présent Contrat Nos territoires d'abord correspond au périmètre la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Article 2 - Objet du contrat

Le Contrat définit les orientations stratégiques et les projets structurants sur lesquels la Région et le Territoire s'entendent afin de poursuivre le développement du territoire, ainsi que les modalités de financement de ces projets par la Région.

De plus, la stratégie du Territoire s'inscrit dans les orientations promues par le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité du territoire (SRADDET) porté par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ainsi que dans les objectifs Plan climat « Gardons une COP d'avance ».

Article 3 - Structuration du contrat

Le contrat comprend deux annexes :

- Le tableau de programmation,
- Les orientations stratégiques du Territoire.

L'ambition environnementale de chaque projet inclus dans la programmation du contrat devra se concrétiser tout au long de la phase d'élaboration et de mise en œuvre des opérations.

Lorsque des actions inscrites dans la programmation du contrat *Nos territoires d'abord* relèvent d'un appel à projet ou d'un appel à manifestation d'intérêt, le territoire devra se conformer aux conditions de ces dispositifs. Les services régionaux apporteront l'accompagnement nécessaire à cette démarche.

Article 4 - Gouvernance du contrat

La gouvernance du contrat est assurée par un comité de pilotage territorial, instance partenariale qui assure la mise en œuvre, le suivi et l'évaluation du contrat.

Ce comité est composé de deux conseillers régionaux référents ainsi que ainsi que de la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence ou de son représentant.

Il se réunit a minima une fois par an. Il dresse un bilan intermédiaire de la programmation et propose d'éventuelles modifications de celle-ci à enveloppe globale constante.

Des comités techniques composés des services de la Région et du Territoire se réuniront a minima en phase d'élaboration et lors de chaque revoyure annuelle. Ils seront mobilisés aussi souvent que nécessaire et leur composition sera adaptée en fonction des compétences requises.

Pour chaque projet, les techniciens de la Région seront associés à la phase de conception (études préalables, études de programmation), et de réalisation (études de maîtrise d'œuvre, suivi de chantier aux étapes significatives ...).

Article 5 - Durée du contrat – Clauses de revoyure

Le contrat *Nos territoires d'abord* est conclu pour une durée de cinq ans et prend effet dès sa notification.

A la demande du Territoire ou de la Région, un avenant modifiant la programmation pourra être proposé durant le contrat et un an avant la fin du contrat.

TITRE II - MODALITES FINANCIERES

Article 6 - Enveloppe financière et programmation

Le montant contractualisé de l'intervention régionale totale est de **180 700 000 €** (cent quatre-vingt millions sept-cent mille euros) pour la durée du contrat.

Afin de garantir la faisabilité des opérations, la Région pourra accompagner la Métropole Aix-Marseille-Provence dans la recherche de cofinancements tels que les fonds européens ou ceux mobilisés par d'autres partenaires.

Les projets inscrits dans les conventions d'ambitions territoriales du territoire rattachés aux rubriques Équilibre et solidarité des territoires, Adaptation du territoire à la transition climatique, énergétique et environnementale et Culture et patrimoine (à l'exception des projets patrimoniaux) sont intégrés aux contrats *Nos territoires d'abord* et sont financés par la Région dans ce cadre.

Article 7 - Taux et montant de subvention

Le montant de l'aide régionale sollicitée devra correspondre à celui indiqué dans le tableau de programmation de l'annexe 1.

Si le coût total réel du projet est diminué par rapport à celui qui est contractualisé, cette baisse sera répercutée sur le montant de subvention accordée, tout en conservant le taux d'intervention initial.

Dans tous les cas, le montant de l'aide régionale sollicitée ne pourra pas dépasser celui défini expressément dans la programmation annexée au présent contrat.

Article 8 – Engagement des bénéficiaires

Afin de favoriser la mise en réseau des acteurs, le Territoire signataire du contrat *Nos territoires d'abord* peut être amené à participer aux manifestations organisées par la Région dont la thématique le concerne.

TITRE III - MODALITES D'APPLICATION DU CONTRAT

Article 9 - Conditions de mise en œuvre

9-1 Evolution de la programmation

Le tableau de programmation annexé au contrat est prévisionnel. Il pourra faire l'objet d'ajustement à l'issue de chaque comité de pilotage.

9-2 Dépôt des demandes de subventions

Chaque projet mentionné dans la programmation fera l'objet d'une demande de subvention en ligne sur le site <https://subventionsenligne.maregionsud.fr>.

Pour pouvoir être votés dans le respect du délai de validité du contrat, les dossiers de demande de subvention doivent être déposés en ligne complets a minima six mois avant sa date d'achèvement (cinq ans après sa notification).

Ils doivent être déposés préalablement à tout commencement d'exécution et dans les délais impartis par le règlement financier régional.

Les dossiers de demandes de subvention déposés devront être conformes aux objectifs environnementaux annoncés dans la programmation et aux cadres d'intervention concernés.

Afin d'en faciliter l'identification par la Région, les demandes de subvention devront obligatoirement faire apparaître dans leur objet : « Contrat Nos territoires d'abord Métropole Aix Marseille Provence [*libellé du projet*] ».

9-3 Mise en œuvre des subventions

L'attribution des subventions au titre du contrat respecte les dispositions du règlement financier du Conseil régional.

A l'issue du vote, un arrêté attributif de subvention ou une convention spécifique préciseront les modalités administratives et financières applicables à la subvention allouée (conditions de versement, délai de validité de la subvention...).

9-4 Conditions d'utilisation des subventions

Le Territoire s'engage à utiliser les sommes attribuées par la Région conformément à l'objet de la subvention décrit dans le dossier de demande de subvention présenté à la Région.

9-5 Suivi de la programmation annuelle et du programme prévisionnel d'investissement

Un tableau de bord de suivi des opérations est communiqué au territoire afin de garantir la bonne réalisation du contrat.

Article 10 - Outils partagés

Différents documents/outils seront communiqués au Territoire pour l'élaboration, le suivi et le bilan du contrat (fiches actions, tableaux de bord de suivi des opérations, trame des indicateurs d'évaluation).

La production commune de travaux, de diagnostics, d'études, pourra faire l'objet de valorisation auprès des autres acteurs afin d'alimenter le débat sur les enjeux régionaux.

Article 11 - Communication

Toute information à destination du public et des médias doit faire état de la nature et du montant de la participation régionale.

Le Territoire s'engage à assurer la promotion des actions financées à travers différentes actions, notamment :

- Apposer une information sur le site de chaque opération pendant toute la durée des travaux, en particulier les panneaux de chantier comporteront l'indication de l'aide régionale et devront faire figurer le logo régional de façon identique ;
- Apposer les logos de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et faire mention de sa contribution de manière visible sur tout document, étude, édition ou publication et sur le lieu d'une manifestation, et de faire mention du soutien de la Région dans les communiqués de presse, au cours des interviews radio-télévisées, ainsi que sur les outils de communication auxquels le territoire a recours pour assurer la promotion de la manifestation (affiches, plaquettes, programmes, etc.) ;
- Apposer une information sur chacune des réalisations après la fin des travaux sur une durée raisonnable qui mentionne que l'opération concernée a été réalisée par le territoire avec la contribution de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur avec le logo et le montant de la contribution.

Le Territoire s'engage par ailleurs à associer systématiquement la Région aux inaugurations de projets.

Article 12 - Evaluation du contrat

A échéance du contrat, la production d'un bilan quantitatif et qualitatif partagé est réalisée, sous la responsabilité du Territoire, en lien avec les signataires et sur la base d'indicateurs proposés par la Région au cours de la première phase du contrat. Le Territoire pourra être sollicité pour faire remonter des données sur les projets pour alimenter des bilans régionaux tels que le Plan climat régional.

Article 13 - Conditions et modalités de résiliation du contrat

En cas de non-respect par l'une des parties de ses engagements au titre de ce contrat, celui-ci peut être résilié de plein droit par l'autre partie, à l'expiration d'un délai d'un mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Article 14 - Responsabilité de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'aide financière apportée par la Région ne peut entraîner sa responsabilité à aucun titre, que ce soit pour un quelconque fait ou risque, préjudiciable au titulaire ou à un tiers, pouvant survenir en cours d'exécution.

Article 15 - Litiges

En cas de difficultés liées à l'interprétation ou l'exécution de la présente convention, quelle qu'en soit la cause ou l'objet, il est expressément convenu, et ce avant tout recours contentieux, que les parties tenteront de procéder par voie de règlement amiable. Pour ce faire, l'une des parties au moins déclenche une procédure de conciliation par courrier recommandé adressé aux autres parties. Les parties s'engagent à fixer une date de réunion dans les quinze jours à compter de la réception de la première saisine et à désigner des représentants pour assister à cette réunion. En cas de refus exprès d'une des parties de participer à cette réunion ou en cas d'échec des négociations le litige pourra être soumis au tribunal administratif de Marseille.

Fait à Marseille, le

<p>Le Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur</p> <p>Renaud MUSELIER</p>	<p>La Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence</p> <p>Martine VASSAL</p>
---	---

ANNEXE 1

TABLEAU DE SYNTHÈSE DE LA PROGRAMMATION

N°opération	Intitulé de l'opération	Maître d'ouvrage	Coût total (HT)	Montant régional proposé	Taux d'intervention régional
AXE 1 : GESTION ET VALORISATION DES DECHETS					
1.1	Contrat d'objectifs déchets métropolitain : construction d'un centre de tri métropolitain	Métropole Aix-Marseille-Provence	44 850 000 €	3 000 000 €	7%
1.2	Contrat d'objectifs déchets métropolitain : mise en œuvre d'une stratégie de desserte, de réemploi et de valorisation par l'adaptation du réseau ressourceries/déchèteries	Métropole Aix-Marseille-Provence		4 610 000 €	
1.3	Contrat d'objectif déchets : mise en œuvre de la stratégie biodéchets : généralisation du tri à la source et soutien aux équipements de valorisation des biodéchets	Métropole Aix-Marseille-Provence		5 000 000 €	
Sous-total thématique (3 opérations)			44 850 000 €	12 610 000 €	
AXE 2 : MOBILITE DURABLE – INFRASTRUCTURES CYCLABLES ET PIETONNES					
2.1	Aménagement de la voie verte de la vallée de l'Huveaune	Métropole Aix-Marseille-Provence	10 430 000 €	3 100 000 €	30%
2.2	Extension de la ligne de bus à haut niveau de service ZENIBUS entre Marignane et Pennes Mirabeau	Métropole Aix-Marseille-Provence	18 390 000 €	5 520 000 €	30%
2.3	Mise en œuvre opérationnelle du plan vélo métropolitain	Métropole Aix-Marseille-Provence	29 120 000 €	10 300 000 €	35%
2.4	Déploiement d'un transport par câble sur le site Vitrolles Aéroport Marseille Provence	Métropole Aix-Marseille-Provence	31 000 000 €	4 000 000 €	13%
2.5	Aménagement du pôle d'échanges multimodal de Miramas	Métropole Aix-Marseille-Provence	35 000 000 €	7 000 000 €	20%
2.6	Aménagement du pôle d'échanges multimodal Cap Horizon à Vitrolles (parc relais et aménagement d'un ascenseur incliné)	Société Publique Locale du Pays-d'Aix	11 500 000 €	1 980 000 €	17%
Sous-total thématique (6 opérations)			135 440 000 €	31 900 000 €	

AXE 3 : ENERGIES RENOUVELABLES					
3.1	Création d'une unité de méthanisation sur la station d'épuration de Salon-de-Provence	Métropole Aix-Marseille-Provence	14 051 000 €	2 250 000 €	16%
3.2	Mise en œuvre opérationnelle du Plan Climat Air Energie Territorial métropolitain : Développement des énergies renouvelables : solaires photovoltaïque et thermique, géothermie, méthanisation, chaleur fatale	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes, Sociétés d'Economie Mixte, Sociétés Publiques Locales, entreprises, organismes de logement social		13 750 000 €	
Sous-total thématique (2 opérations)			14 051 000 €	16 000 000 €	
AXE 4 : STRATEGIES PATRIMONIALES BATIMENTS TERTIAIRES PUBLICS – MAITRISE DE L'ENERGIE – REHABILITATION ENERGETIQUE DES LOGEMENTS					
4.1	Mise en œuvre opérationnelle du Plan Climat Air Energie Territorial et du Programme Local de l'habitat métropolitains : Rénovation énergétique du parc social	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes, organismes de logement social	45 000 000 €	15 000 000 €	33%
4.2	Mise en œuvre opérationnelle du Plan Climat Air Energie Territorial et du Programme Local de l'habitat métropolitains : Rénovation énergétique du parc privé	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes, propriétaires privés	45 000 000 €	15 000 000 €	33%
4.3	Accompagnement des stratégies patrimoniales des collectivités : Réhabilitation énergétique de bâtiments tertiaires publics	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes		7 000 000 €	
4.4	Aménagement du projet PARAMED : construction et réhabilitation de bâtiments et espaces liés à la vie étudiante (PARAMED 2 - Eco-Campus - Site Santé nord) dans une démarche exemplaire	Autres	15 000 000 €	2 000 000 €	13%
Sous-total thématique (4 opérations)			105 000 000 €	39 000 000 €	
AXE 5 : SOBRIETE FONCIERE – AMENAGEMENT DURABLE – FONCIER ECONOMIQUE					
5.1	Requalification des centres-villes en accompagnement de la démarche <i>Envie de Ville</i>	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes	53 000 000 €	12 000 000 €	23%
5.2	Accompagnement des projets de nouvellement urbain d'intérêt régional - Quartiers en reconversion	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes, organismes de logement social		10 800 000 €	
5.3	Aménagement du quartier de gare dans le cadre du projet <i>Quartiers libres</i> et de la Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur (dont requalification de la place des Marseillaises)	Métropole Aix-Marseille-Provence		5 000 000 €	

5.4	Pôle d'expertise industrielle et technologique lié au yachting : La Ciotat Shipyards : réhabilitation des Nefs ABC (contrat d'avenir territorial)	Société Publique Locale La Ciotat Shipyards	26 200 000 €	3 350 000 €	13%
5.5	Aménagement du pôle nautique de Port-Saint-Louis du Rhône (achat foncier, réhabilitations friches, rénovation bâtiment tertiaire / Projet Windtech)	Pôle Nautisme	10 570 000 €	2 050 000 €	19%
5.6	Restructuration et aménagement durable du Marché d'intérêt national des Arnavaux	Métropole Aix-Marseille-Provence /SOLEAM	54 000 000 €	10 000 000 €	19%
5.7	Requalification et renaturation des Zones d'Activités Économiques (dont commerciales) engagées dans des démarches d'aménagement durable	Métropole Aix-Marseille-Provence	17 300 000 €	4 600 000 €	27%
5.8	Accompagnement à la reconversion de friches dans le cadre de démarches d'aménagement durable et de production de foncier industriel	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes, Sociétés Publiques Locales, Sociétés d'Economie Mixte		3 000 000 €	
5.9	Aménagement du Pôle aéronautique d'Istres	Société d'Economie Mixte Pôle aéronautique Istres Etang de Berre	40 559 105 €	10 000 000 €	25%
Sous-total thématique (9 opérations)			201 629 105 €	60 800 000 €	
AXE 6 : TRANSITION ECOLOGIQUE – PATRIMOINE NATUREL – RESILIENCE DES TERRITOIRES					
6.1	Requalification environnementale des espaces publics et gestion du risque inondation de la zone industrielle des Paluds à Aubagne	Métropole Aix-Marseille-Provence	15 000 000 €	4 100 000 €	27%
6.2	Accompagnement des projets de Réutilisation des eaux usées - REUT	Métropole Aix-Marseille-Provence		1 750 000 €	
6.3	Renaturation des cours d'eau dont la restauration morphologique du Fauge-Maire	Métropole Aix-Marseille-Provence, Sociétés d'économie mixte, Sociétés Publiques Locales, Établissements Publics d'Aménagement et de Gestion de l'Eau		3 700 000 €	
6.4	Mise en œuvre de la stratégie métropolitaine de désimperméabilisation	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes, Établissements Publics d'Aménagement et de Gestion de l'Eau, Sociétés Publiques Locales, Sociétés d'économie mixte	30 000 000 €	9 440 000 €	31%

6.5	Mise en œuvre opérationnelle du projet alimentaire territorial métropolitain : accompagnement de projet agricole	Métropole Aix-Marseille-Provence, communes, Sociétés Publiques Locales, Sociétés d'Economie Mixte	2 500 000 €	1 000 000 €	40%
6.6	Restauration écologique et renaturation des zones humides du pourtour de l'Etang de Berre, et restauration des sédiments organiques profond	Métropole Aix-Marseille-Provence, autres	800 000 €	400 000 €	50%
Sous-total thématique (6 opérations)			48 300 000 €	20 390 000 €	
TOTAL TERRITOIRE (30 opérations)			549 270 105 €	180 700 000 €	

ANNEXE 2

ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU TERRITOIRE

Table des matières

1. Portrait de territoire

- a. La Métropole la plus étendue de France, des espaces naturels et agricoles sous pression
- b. Une Métropole de 92 villes et villages au cadre de vie privilégié, marquée par l'étalement urbain
- c. Une économie diversifiée qui crée de l'emploi mais des fragilités structurelles qui persistent
- d. Une Métropole méditerranéenne face au réchauffement climatique

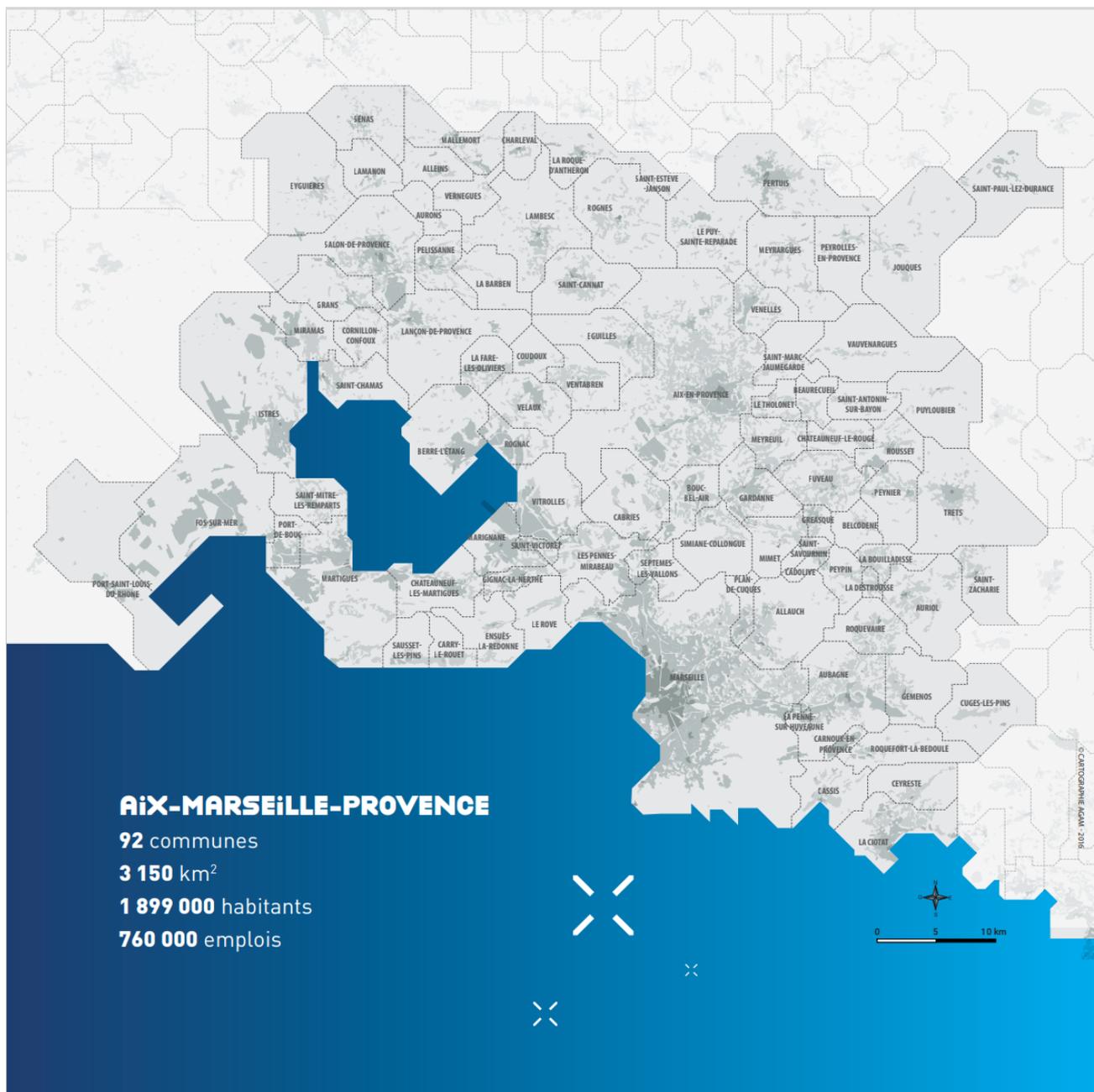
2. Le projet de territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence

- a. Les mobilités - Pour un investissement massif dans les transports collectifs et une mobilité décarbonée
- b- Le développement économique – Pour accompagner les entreprises et créer les emplois de demain
- c- L'aménagement – Pour des projets urbains transformateurs et économe en ressources
- d - Le climat – un engagement fort pour une autonomie énergétique et alimentaire, valorisant les circuits courts
- e- Le cadre de vie naturel et urbain – Pour une protection stricte et une valorisation des espaces agricoles et naturels même en ville

3. Six axes du contrat pour une perspective commune

- a. La gestion et la valorisation des déchets
- b. La mobilité durable - Infrastructures cyclables et piétonnes
- c. Les énergies renouvelables
- d. Stratégies patrimoniales, bâtiments tertiaires publics / Maitrise de l'énergie réhabilitation énergétique des logements
- e. La sobriété foncière, l'aménagement durable et le foncier économique
- f. La transition écologique, la préservation du patrimoine naturel et la résilience du territoire

1. Portrait de territoire



La Métropole Aix-Marseille-Provence est née le 1er janvier 2016. Regroupant 92 communes, elle exerce de nombreuses compétences sur un territoire très étendu.

a. La Métropole la plus étendue de France, des espaces naturels et agricoles sous pression

Plus vaste métropole de France, la Métropole Aix-Marseille-Provence s'étend sur 3 150 km², soit six fois la Métropole de Lyon et quatre fois celle du Grand Paris. L'urbanisation se concentre sur un gros quart de l'espace, ce qui en fait un territoire « peu dense ». La forte présence d'espaces naturels et ses 255 kilomètres de côtes offrent un cadre géographique privilégié et une exceptionnelle attractivité touristique, mais contraignent fortement le développement urbain.

Ces espaces sont les meilleurs alliés de la Métropole pour s'adapter au changement climatique et atténuer ses effets.

Des espaces naturels exceptionnels

La Métropole est constituée à 50% d'espaces naturels et forestiers formant 19 massifs. Ces espaces remarquables, réservoirs de biodiversité, sont souvent protégés et réglementés : le Parc national des Calanques (seul parc national à la fois terrestre, marin et périurbain d'Europe), le Grand Site Concors-Sainte Victoire et 4 parcs régionaux (Sainte-Baume, Alpilles, Luberon, Camargue). Au-delà de son caractère paysager, la forêt constitue un atout pour le développement du territoire avec près de 6 millions de mètres cubes de bois exploitables à l'échelle du département et la reconnaissance du pin d'Alep comme "bois d'œuvre".

Des paysages façonnés par l'eau

Le capital hydrogéologique du territoire couplé à d'importantes infrastructures (Canal de Marseille, Canal de Provence...) a pu mettre, ces dernières années, Aix-Marseille-Provence à l'abri des pénuries d'eau. Cette ressource est pourtant largement sollicitée par des activités industrielles et agricoles très présentes sur le territoire et de plus en plus pour l'adduction en eau potable (300 litres par jour et par habitant prélevés en 2017).

Une agriculture nourricière et diversifiée, marqueur identitaire et économique

L'agriculture s'étend sur un cinquième du territoire, auquel s'ajoutent les espaces pastoraux des grands massifs. Elle compte 2500 exploitations, dont 1300 professionnelles qui produisent une grande diversité de produits reconnus par de nombreux signes de qualité (Label Rouge, Appellations d'Origines Protégées...): céréales, vins, viandes, légumes et fruits, olives, etc. C'est le deuxième département français en matière d'agriculture biologique. On recense 45 marchés paysans et de producteurs, 200 marchés de plein vent et 37 Associations pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP), mais la production reste largement exportée. Les espaces agricoles de la métropole subissent de fortes pressions liées à l'urbanisation. La surface agricole utilisée a baissé de 4% et le nombre d'exploitations de 25% depuis 2000.

Une métropole maritime internationale mais aussi « premier port de plaisance » d'Europe

Avec 255 kilomètres de côtes (Méditerranée et Étang-de-Berre); Aix-Marseille-Provence est une métropole maritime dont le tiers de la population vit dans une commune littorale. Source d'activité économique, ce littoral accueille le Grand Port Maritime qui sous-tend toute la filière transport-logistique. La plaisance et la réparation navale sont également très développées avec 53 ports de plaisance totalisant 21 000 places de bateau (à flot et à sec). La pêche, la pisciculture et la conchyliculture sont des activités historiques du territoire. Enfin, les 70 sites de baignade et l'image "calanques" attirent usagers locaux et touristes pour des activités balnéaires et nautiques. Victimes de leur succès, les espaces littoraux, refuges pour la biodiversité terrestre et marine, subissent de fortes pressions, liées à l'artificialisation (1/3 du trait de côte), les rejets en mer, la sur fréquentation...

b. Une Métropole de 92 villes et villages au cadre de vie privilégié, marquée par l'étalement urbain.

La Métropole Aix-Marseille-Provence se caractérise par un cadre de vie diversifié qui lui confère une attractivité résidentielle contrastée. L'organisation urbaine est fortement structurée par la géographie avec des polarités entre lesquelles l'étalement périurbain continue de progresser.

Une structure territoriale unique

Les 92 communes de la Métropole vont du village de 125 habitants (Saint-Antonin-sur-Bayon) à Marseille, deuxième ville de France (860 000 habitants). L'organisation urbaine se structure autour de deux villes de plus de 100 000 habitants (Marseille et Aix-en-Provence) qui représentent 53 % de la population de la Métropole, 12 villes moyennes de 20 000 à 100 000 habitants (21% de la population), 49 petites villes de 5000 à 20 000 habitants (22%) et 29 communes de moins de 5000 habitants (4%). Cette situation unique explique également certains déséquilibres : les activités économiques continuent de reculer dans les centres-villes au profit des périphéries, et les petites communes connaissent une dynamique résidentielle importante, portée par la qualité de leur cadre de vie, alors que l'évolution de la population des villes plus grandes est atone voire négative.

Une mobilité contrainte par la géographie et l'absence d'alternatives satisfaisantes au tout-voiture

La grande taille du territoire, sa structure particulière (plusieurs villes) et le fait qu'une part importante de l'emploi soit située dans les zones périurbaines induisent d'importants problèmes de déplacements. Avec un important réseau routier et autoroutier, Aix-Marseille-Provence compte plus de 200 millions de trajets interurbains par an, majoritairement effectués en voiture. Ces mobilités de longue distance (métropolitaine ou régionale) engendrent de fortes congestions routières même si elles ne représentent que 10% des déplacements. En effet, 80% des déplacements métropolitains se font dans un rayon de 3 à 10km autour du lieu de vie.

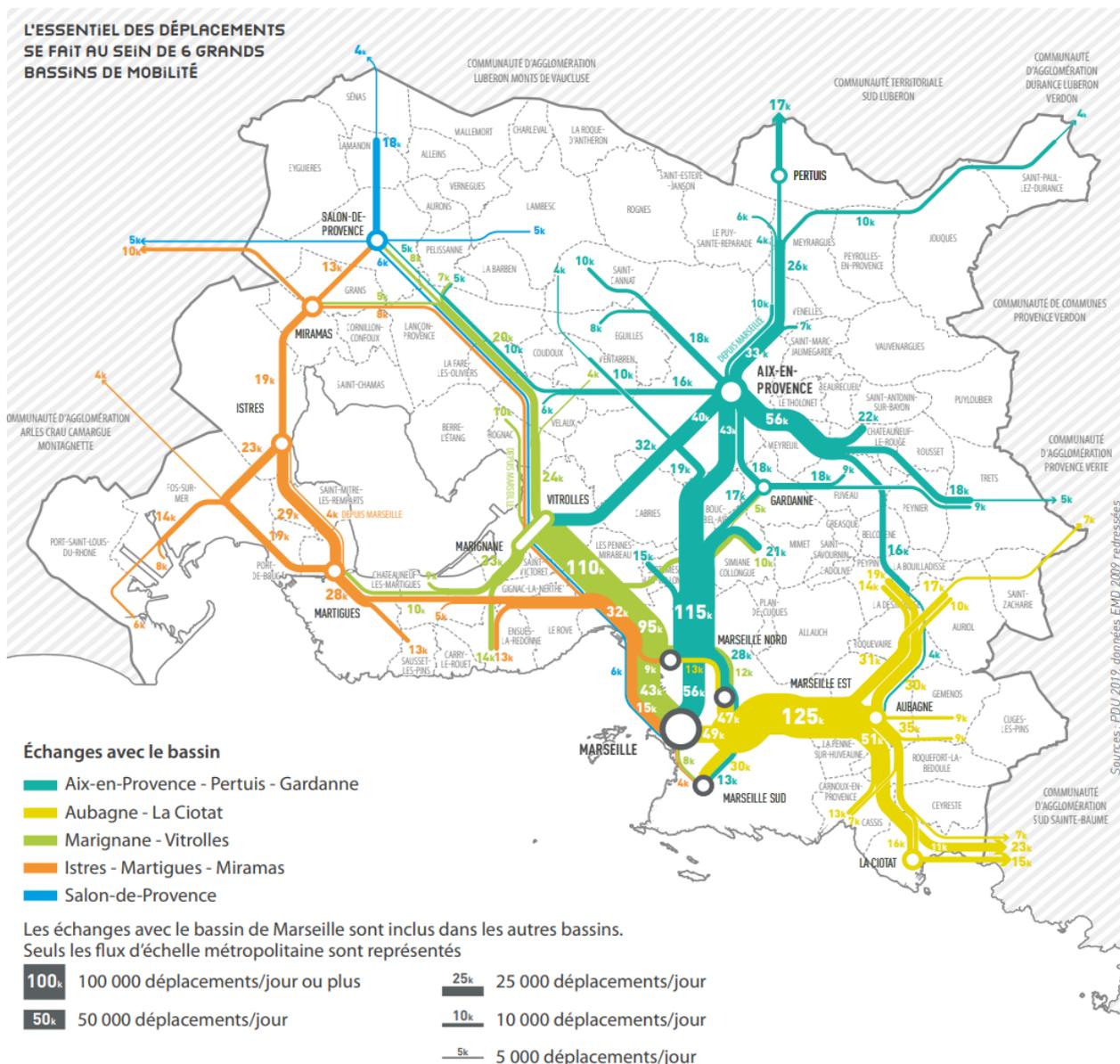
Parmi les modes de transport utilisés, la voiture demeure majoritaire (54%). L'importante localisation de l'emploi et de commerces en périphérie aggrave le phénomène car ces zones restent encore peu ou mal desservies par les transports en commun. Malgré un effet de rattrapage ces dernières années, le réseau de transports reste à développer : déficit de transports en commun, saturation de certaines lignes de bus, faible performance de certaines lignes TER, manque d'infrastructures cyclables, etc. Ainsi, les transports en commun sur voie réservée sont peu nombreux et concernent principalement les grandes villes de la métropole (métro à Marseille, tramway à Marseille et Aubagne et bus à haut niveau de service à Marseille, Aix et Étang de Berre).

Une métropole congestionnée, un faible usage des transports en commun

Il a été observé que 10% des déplacements se font à l'échelle métropolitaine, et représentent 50% des km parcourus. 90% d'entre eux se font en voiture.

La durée moyenne des déplacements domicile-travail est de 52 minutes alors qu'ils représentent 35 minutes ailleurs. On note qu'un emploi sur deux est situé dans une zone d'activité.

Dans le cadre des enquêtes mobilité, 22% des ménages n'ont pas de voiture. Ainsi, la Métropole est en tête des territoires les plus saturés et pollués de France.



c. Une économie diversifiée qui crée de l'emploi mais des fragilités structurelles qui persistent

Avec 760 000 emplois, Aix-Marseille-Provence bénéficie d'un tissu économique résistant car diversifié (industrie, économie résidentielle, filières d'excellence). Son économie dynamique contribue fortement au PIB national (environ 3 %), mais certaines fragilités structurelles demeurent : une population peu qualifiée, des déplacements difficiles et un foncier rare. Ainsi, le taux d'emploi y est plus faible que dans les autres grandes métropoles françaises.

Une économie protéiforme, des filières d'excellence en croissance

L'économie métropolitaine produit à la fois : des biens et des services pour les entreprises locales et pour l'export, dans des filières industrielles variées : énergie, aéronautique, naval, santé, etc. À l'ouest du territoire, l'industrie lourde (pétrochimie, sidérurgie,) fait l'objet de fortes modernisations et reconversions. D'autre part, la filière bois d'œuvre est en plein développement des produits et des services pour les habitants et touristes.

Ces activités s'appuient sur une offre commerciale et des services développés à l'échelle des bassins de vie, ainsi que sur une forte attractivité touristique et culturelle. 68% des emplois relèvent de la sphère présentielle.

Son tissu économique diversifié lui a permis de bien résister à la crise de 2008, mais son ouverture internationale l'a révélée plus vulnérable en 2020, lorsque ses nombreuses (très) petites entreprises et certains secteurs clés de son économie se sont trouvés en difficulté (hébergement/restauration, culture, tourisme, commerce, transport aérien, certaines branches industrielles, BTP/construction, cokéfaction/raffinage...). Par rapport aux autres métropoles, Aix-Marseille-Provence compte cependant proportionnellement moins d'emplois dits « stratégiques » (emplois tertiaires supérieurs dans le conseil, la recherche/conception, le commerce inter-entreprises, la culture...), en lien avec le plus faible niveau de qualification de sa population et sa vocation industrialo-portuaire.

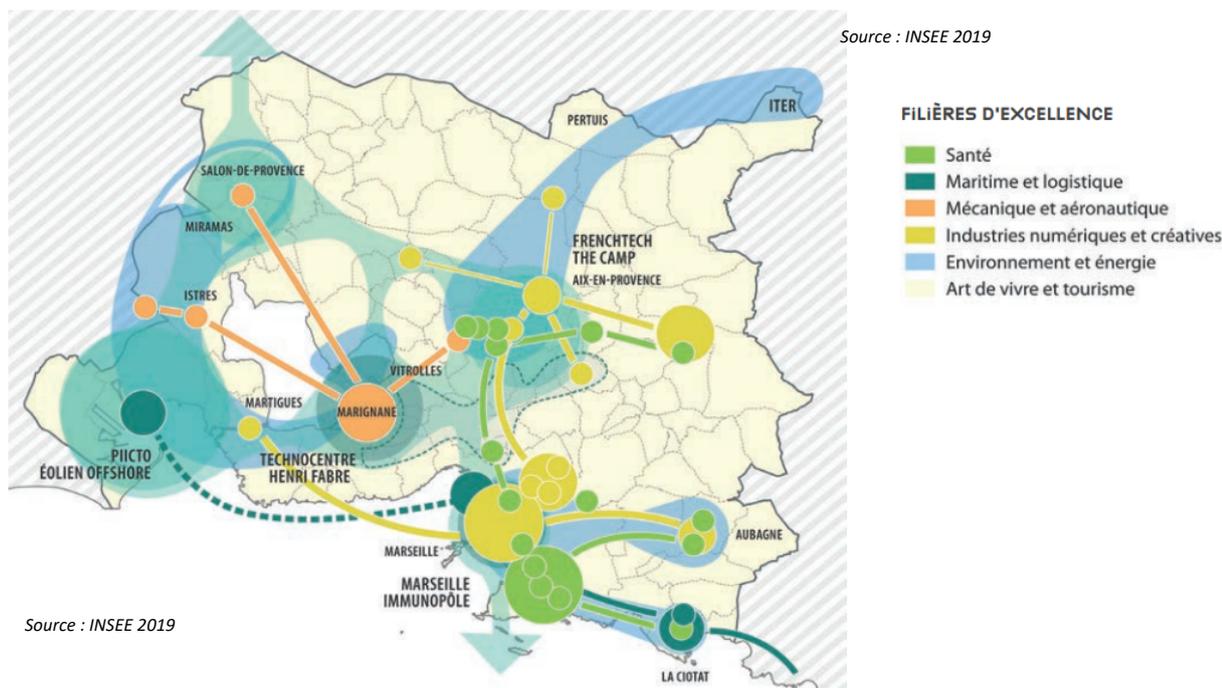
Des emplois « tertiaires supérieurs », mais pas sur l'ensemble du territoire

Avec 30 000 emplois créés chaque année au cours de la dernière décennie (essentiellement dans le secteur des services et du commerce), la géographie de l'emploi évolue. L'emploi reste concentré au sein et autour des grandes villes. La situation locale apparaît très favorable autour d'Aix, mais la croissance est plus faible ailleurs. Sur dix ans, on note même un recul dans les bassins industriels autour de l'Étang de Berre et dans certains arrondissements marseillais, l'industrie et le BTP ayant d'avantage supprimé d'emplois qu'ils n'en ont créés. À l'inverse, les emplois qualifiés augmentent sur la période récente, en lien avec l'attractivité métropolitaine auprès des cadres et professions intellectuelles supérieures.

Des fragilités socio-économiques qui persistent

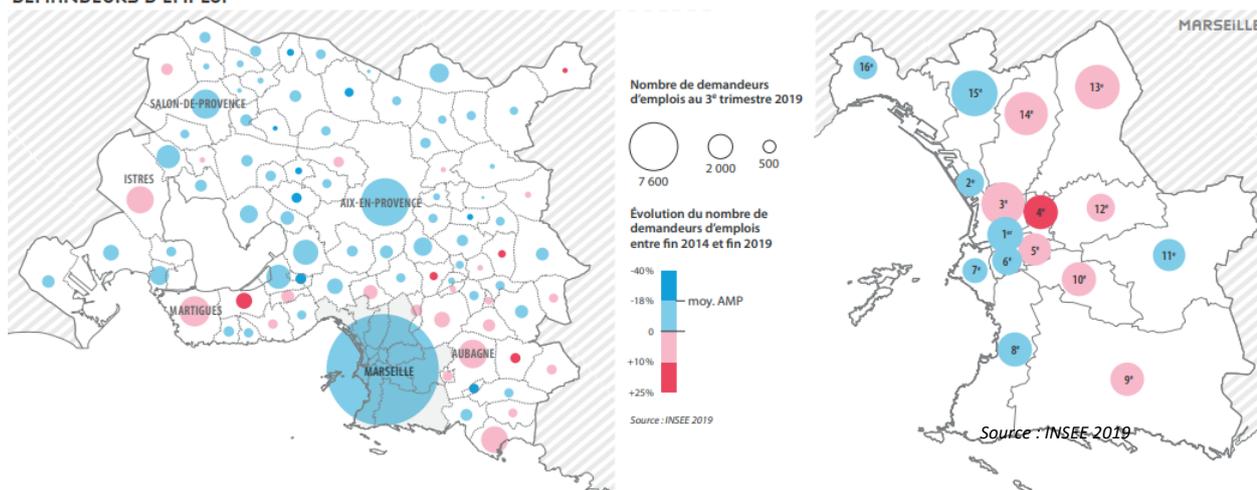
Aix-Marseille-Provence crée certes de l'emploi, mais pas suffisamment. Ce déficit d'emplois, estimé à environ 40 000, est encore aggravé par la crise récente et s'explique par le niveau plus faible de qualification de la population. Plus pauvre que dans les autres grandes métropoles, celle-ci est dans l'ensemble moins mobile et peine donc à accéder à des emplois dans les pôles en périphérie des villes, mal desservis par les transports en commun. Le taux d'emploi des femmes est également sensiblement inférieur à celui des hommes, ce qui renvoie aux fragilités sociologiques du territoire (davantage de familles monoparentales, recours au temps partiel...).

La Métropole - dont le solde migratoire est quasi-nul (-0,02 % sur la période 2013-2018) - éprouve des difficultés à retenir ses jeunes actifs. Ses nouveaux diplômés ne trouvent pas toujours d'emploi à la hauteur de leurs qualifications, ce qui les incite à partir, le marché du travail local apparaissant plus "étroit" (forte dimension présentielle et touristique). En baisse, le taux de chômage demeure structurellement plus élevé que la moyenne nationale (2 points de plus, à 9,4 % fin 2021 dans le département). Le manque de foncier constitue également un facteur limitant, mais les perspectives ouvertes par le renouvellement sont importantes (transformation d'anciens espaces pour accueillir de nouvelles activités).



Source : INSEE 2019

DEMANDEURS D'EMPLOI



d. Une Métropole méditerranéenne face au défi climatique

La Métropole dispose de ressources naturelles abondantes (soleil, mer, vent, forêts, terres arables...), mais elle les sous-utilise. Leur mobilisation au service de la transition écologique, énergétique et alimentaire peut-être porteuse d'un mieux-vivre à moyen et long terme. Mais, face à l'augmentation de la fréquence et de la sévérité des aléas climatiques, et face aux nombreux risques naturels et industriels, les capacités de résilience du territoire sont mises à l'épreuve.

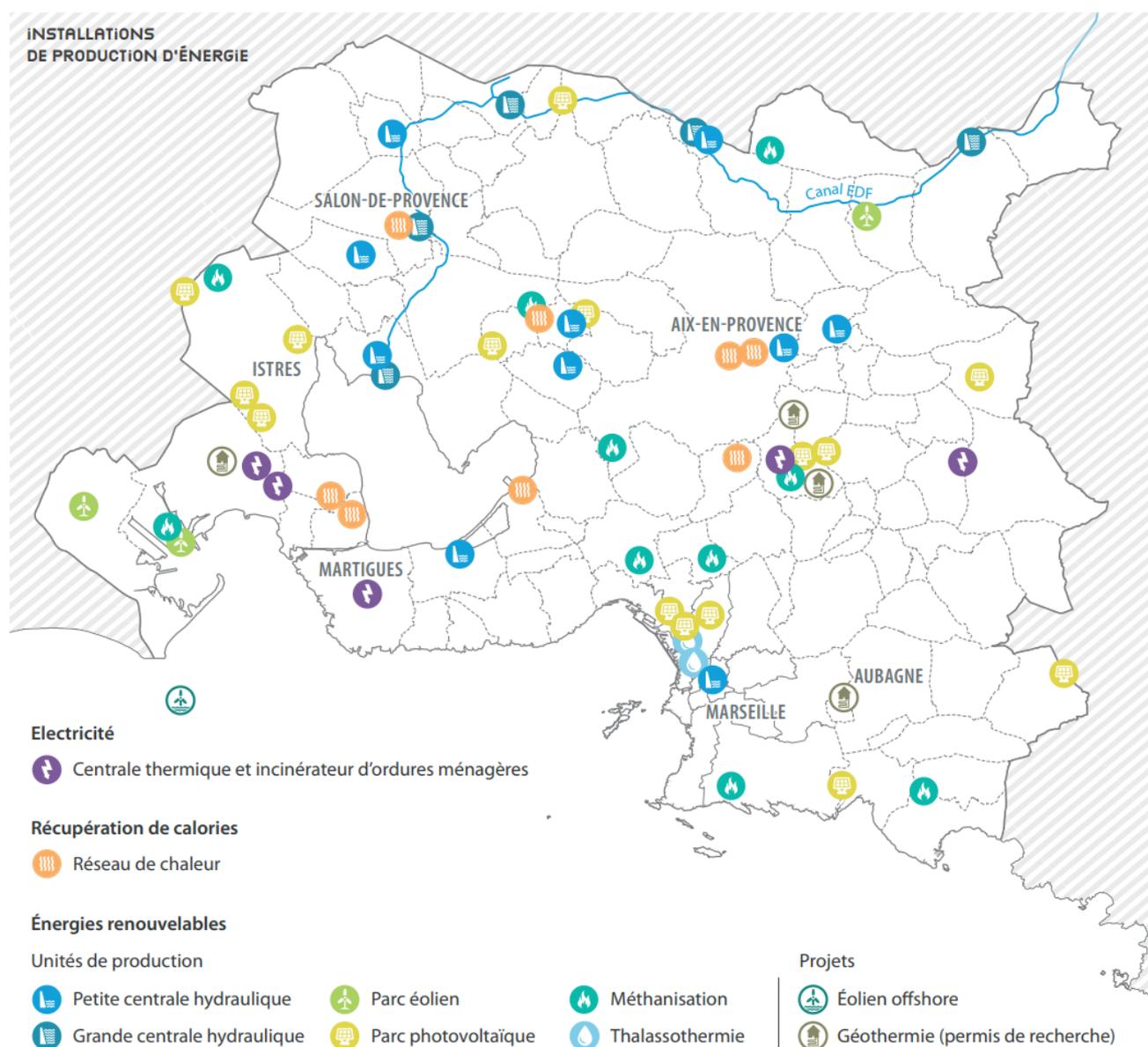
Des ressources naturelles nombreuses mais sous-utilisées

Le potentiel d'énergies renouvelables d'Aix-Marseille-Provence est considérable, d'autant que les compétences nécessaires pour les développer sont présentes sur le territoire : solaire, éolien, biomasse, thalassothermie, géothermie, filière hydrogène portuaire, récupération de la chaleur fatale d'industrie et des data centers, méthanisation des déchets... Pourtant, à ce jour, les énergies renouvelables proviennent essentiellement de cinq centrales hydroélectriques, le photovoltaïque ne

contribuant qu'à hauteur de 9% à la production d'énergie. Territoire aride, la Métropole bénéficie de l'eau des Alpes à partir duquel elle a organisé un vaste réseau de distribution et d'irrigation (par gravité ou souterrain) pour ses villes et ses cultures. Cette situation la met dans une grande dépendance avec les territoires alpins, qui pourraient manquer d'eau ces prochaines années. Enfin, les espaces naturels et forestiers jouent un rôle primordial dans l'atténuation du changement climatique (production d'oxygène, captation et séquestration du carbone...), dans cette optique leur bonne gestion est donc essentielle.

Une Métropole qui importe et consomme beaucoup d'énergie

La Métropole couvre seulement 15% de ses besoins en énergie et émet une quantité importante de gaz à effet de serre pour les produire (au moyen de deux centrales thermiques). Trois facteurs l'expliquent : la forte présence industrielle (notamment la pétrochimie), des mobilités encore largement dépendantes de la voiture, ainsi qu'un parc de logements et de bureaux, ancien et donc énergivore. Ses consommations d'énergie sont en diminution, mais le rythme actuel apparaît insuffisant pour atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.



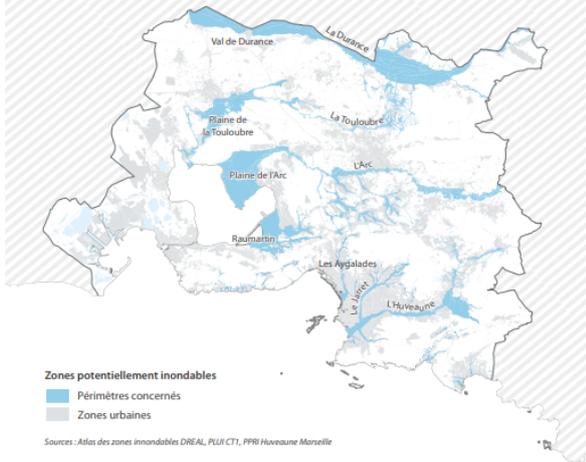
La pollution de l'air et les risques industriels, principales menaces sur la santé

La qualité de l'air métropolitaine est fortement impactée par les rejets industriels et ceux des transports. De fait, Aix-Marseille-Provence figure au rang des métropoles les plus polluées. La pollution de l'air est importante au sein et autour des grandes villes, carrières et zones industrielles, ainsi qu'à proximité des grands axes routiers et autoroutiers. Cela impacte la santé humaine, réduisant sensiblement l'espérance de vie. Au nord de Marseille, autour du Golfe de Fos et de l'Étang de Berre, les habitants sont concernés par les risques industriels et technologiques, ainsi que par ceux liés au transport de matières dangereuses. De nombreux établissements à risques (raffinage, pétrochimie, chimie fine, métallurgie, explosifs, gaz ou liquides inflammables) s'y concentrent.

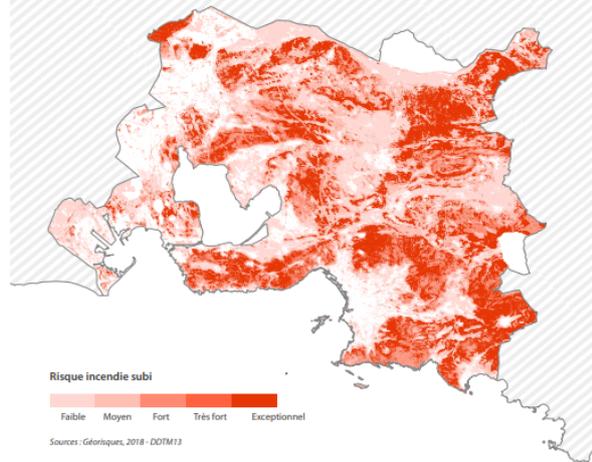
Des risques naturels majeurs, une vulnérabilité liée à l'urbanisation amplifiée par le changement climatique

Aix-Marseille-Provence est une métropole méditerranéenne, confrontée à des risques majeurs et au changement climatique, menaçant les conditions de vie dans ses villes (pics de chaleur, pollution...), sur son littoral (montée des eaux, risque d'érosion et de submersion des côtes notamment autour du Golfe de Fos), le long et à l'embouchure des principaux cours d'eau. Elle subit également les risques associés à l'imbrication forte entre ville et nature (feux de forêts principalement, avec l'étalement urbain jusqu'en limite des massifs) et à l'imperméabilisation des sols, qui favorise le ruissellement des eaux de pluie. Cela peut donner lieu à des crues torrentielles des principaux cours d'eau et à des inondations de plaine en aval des grands bassins versants (Durance, plaine de l'Arc et de la Touloubre...). Avec le changement climatique, l'érosion de la biodiversité s'accélère, le niveau de la mer monte et menace les côtes basses. Les risques naturels existants deviennent également plus intenses (méga-feux, périodes de sécheresses, inondations...).

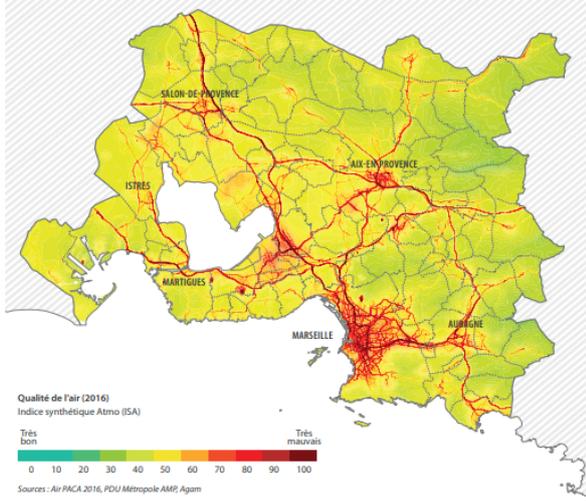
RISQUE INONDATION



RISQUE INCENDIE

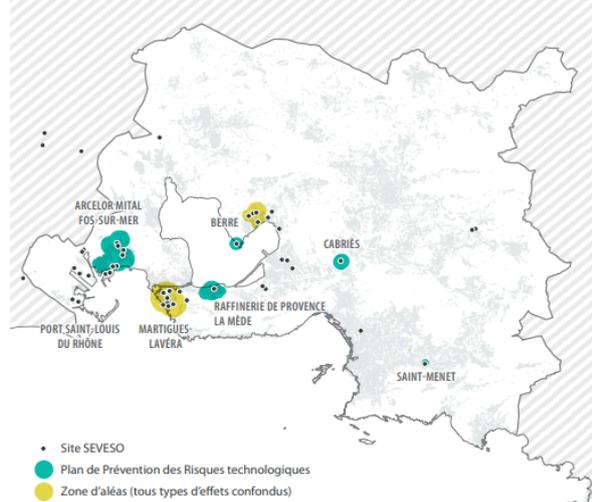


QUALITÉ DE L'AIR



RISQUES TECHNOLOGIQUES

Sources : Géorisques, 2018 – DDTM13



Sources : Air PACA 2016, PDU Métropole AMP, AGAM

Source : AGAM

2. Le projet de territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Par sa vocation de métropole euro-méditerranéenne ouverte sur le monde, au cœur d'importants flux d'échanges portuaires et touristiques, Aix-Marseille-Provence est une métropole à enjeux nationaux. À la suite de l'impact de la crise de la COVID-19, elle a fait le choix dès juillet 2020, de revisiter son projet métropolitain. La délibération-cadre AMP2R (« Aix-Marseille-Provence Relance et Renouveau ») a posé les principes d'une stratégie de sortie de crise et précisé les modalités de dialogue avec l'Etat et ses partenaires institutionnels. Le 18 février 2021, la délibération « Vers un contrat métropolitain 2021-2027 pour la relance et le renouveau de la Métropole Aix-Marseille-Provence » est venue confirmer l'ambition de la Métropole AMP en vue de la relance et mis en avant près de 200 projets d'investissement.

Plus récemment, à la suite de la loi dite « 3DS », elle a réaffirmé sa volonté de mettre les transitions de toutes natures (écologique, énergétique, alimentaire, numérique ...) au cœur de sa stratégie métropolitaine et de les décliner dans l'ensemble de ses stratégies sectorielles (Plan Climat Air Énergie Métropolitain, Plan de Mobilités, SCOT, Plan de Paysage, nouvel Agenda économique, etc.). Pour répondre aux enjeux de transition écologique d'inclusion sociale et de développement économique à l'échelle de son territoire, elle est notamment soutenue par l'Etat grâce au Plan Marseille en Grand, adopté en 2022, qui lui permettra d'accélérer la mise en œuvre de son plan de mobilité, en particulier pour la desserte des quartiers Nord de Marseille.

La Métropole s'inscrit dans une nouvelle étape institutionnelle, qui a conduit à la mise en œuvre d'une nouvelle gouvernance s'appuyant pleinement sur les compétences stratégiques et permettant aux communes d'assurer les compétences de proximité.

Cette stratégie vise à prioriser les moyens et les efforts autour de **chantiers transformateurs et transversaux prioritaires**.

a - Les mobilités – Pour un investissement massif dans les transports collectifs et une mobilité décarbonée

Indispensable pour bâtir un territoire résilient, la construction d'un réseau de transport collectif fiable, performant et durable est une urgence absolue et s'impose comme une des priorités de la Métropole Aix-Marseille-Provence, deuxième Métropole de France. Elle conditionne le succès des autres ambitions de la Métropole, d'où la forte sollicitation de cofinancements.

Le Plan de Mobilités (PDM) approuvé en décembre 2021 se donne des objectifs forts à horizon 2030 : l'augmentation de 50 % l'usage des transports collectifs TC urbains et le doublement de l'usage des transports collectifs « métropolitains » ; la réduction à 15 % des déplacements en voiture contre 54 % en 2017 ; l'augmentation de 5% de la part modale du vélo ; ou encore, l'augmentation à 10% du parc de voitures électriques ou hybrides à 10%.

Ces objectifs stratégiques et ambitieux de changement des conditions de mobilité **s'inscrivent dans le cadre des objectifs réglementaires de compatibilité avec le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET), le Plan Climat Air Energie**

Métropolitain et le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), en cohérence avec l'ensemble des stratégies de développement de la Métropole (Agenda de la Mobilité métropolitaine, Projet Métropolitain, Agenda du Développement économique). Le projet de Plan de Mobilité ambitionne une réduction substantielle de la part modale de la voiture de 13 % entre 2017 et 2030, soit 42 % des déplacements. Elle s'accompagne d'une volonté d'augmentation de 50 % de la part des transports collectifs urbains et non urbains. Ainsi, 94 % de Métropolitains seront situés à moins de 500 mètres d'un THNS ou à 15 minutes d'un pôle d'échanges ou d'un parking-relais. Par ailleurs, l'effort important en faveur du vélo permet d'atteindre 7 % de part modale.

Ce plan de mobilité sera accéléré grâce aux 256 millions d'euros de subventions directes de l'Etat du Plan Marseille en grand, en faveur d'un programme de 15 projets de transports en commun.

Le Plan de Mobilité se donne comme objectifs :

« **Un système vélo global** », dans lequel le vélo a vocation à devenir un mode de déplacement du quotidien pour les courtes et moyennes distances. La Métropole prévoit un ensemble d'actions cohérentes pour bâtir un véritable système autour de deux volets : un réseau cyclable maillé et sécurisé, et des services pour faciliter son usage. Ce maillage principal sera complété par un réseau secondaire, élaborée à l'échelle des 25 plans locaux de mobilité, permettant la desserte des équipements de proximité, ainsi que le déploiement de plusieurs services : stationnement sécurisé, équipements, réparation, intermodalité, information, communication digitale et sensibilisation ;

« **Un système de transport collectif performant** ». Le Plan de Mobilité s'inscrit dans une stratégie à long terme qui vise à décliner le concept de « RER métropolitain ». Dans son plan d'actions à 2030, il en préfigure la première étape selon trois axes :

- Débloquer et moderniser le nœud de St-Charles, qui contraint le développement et la fiabilité du système ferroviaire ;
- Développer le Réseau Express Métropolitain : un réseau de transport interurbain ferroviaire et routier rapide, fiable et à haut niveau de service ;
- Réaliser plus de 200 km de THNS urbains (Transport à Haut Niveau de Service) : métro, tramway, transport par câble et bus à haut niveau de service (Bus+), sur 14 communes.

« **Un système routier réinventé, innovant, efficace et durable** ». La stratégie de ce système repose prioritairement sur la réduction de la circulation automobile, l'introduction de la multimodalité et la hiérarchisation de ce réseau de manière à optimiser son usage, ainsi que sur un système logistique plus durable favorisant le fret ferroviaire et fluvial. Il s'agit de bâtir un schéma directeur de la logistique préservant le vivant et répondant à l'impératif climatique et à la nécessaire décarbonation du transport de marchandises sur l'aire métropolitaine. Ce schéma devra répondre à 5 axes stratégiques majeurs :

- Développer le transport alternatif au tout camion en lien avec le GPMM (fluvial, ferroviaire), Signé le 16 décembre 2021 Reçu en Contrôle de légalité le 5 janvier 2022 Métropole Aix-Marseille-Provence N° MOB-001-11063/21/CM
- Optimiser les flux de marchandises et les livraisons (partage des usages, harmonisation des règlements de livraison) tout en développant des infrastructures les moins impactantes pour l'environnement et le climat,
- Favoriser la transition des flottes vers des véhicules, non polluant, neutres en carbone et non bruyant,
- Intégrer les enjeux de la logistique décarbonée aux grands schémas d'aménagement

- métropolitains et régionaux,
- Sensibiliser les consommateurs aux enjeux de la logistique.

« **Un réseau hiérarchisé de pôles d'échanges multimodaux (PEM)** », situé au cœur des politiques de mobilité. Les PEM sont les garants de l'intermodalité, les pivots du système de mobilité métropolitain, le lieu où les usagers trouvent un panel de services de mobilité à leur disposition, adapté, varié et complémentaire.

« **Des espaces publics partagés et attractifs** », confortables et accueillants, condition déterminante pour développer les modes actifs et ainsi améliorer le cadre de vie et la santé des métropolitains. La Zone 30 devient la référence métropolitaine en matière d'aménagement des voies locales notamment des centres-villes. En matière de livraisons les communes de la Métropole devront harmoniser leur réglementation d'ici 2025. Le Plan de Mobilité organise la maîtrise et la régulation du stationnement afin de contribuer au report modal vers les transports collectifs et les modes actifs, en contraignant le stationnement dans les centres-villes, en particulier celui des actifs sédentaires, en le redéployant notamment dans les parcs-relais.

« **Un service de mobilité simple, agile et accessible à tous** », ces services devront être simples d'accès pour tous, à travers la tarification, l'achat des titres de transport et l'information. Ils devront également intégrer un bouquet de services publics et privés, facilitant la multimodalité. Le droit à la mobilité implique d'accompagner les publics les plus fragiles dans leurs pratiques et besoins, via des services dédiés avec une tarification adaptée.

« **Se donner les moyens de réussir** », dans la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité, de manière coordonnée, en lien avec les différents partenaires impliqués et acteurs concernés. Le Plan de Mobilité prescrit 6 schémas stratégiques (Schémas directeurs : des Transports Collectifs en Site Propre, du stationnement, de la logistique, des modes actifs, schéma armature ferroviaire, schéma stratégique de la voirie structurante) définissant le cadre et la vision à 2050 de la mobilité métropolitaine. Ces schémas alimenteront les 25 Plans Locaux de Mobilité.

Ces objectifs pour une mobilité accessible à tous et une mobilité plus verte et plus durable doivent se traduire nettement dans les choix partenariaux. L'accompagnement financier de l'Etat dans le cadre du plan « Marseille en grand » permet d'accélérer et d'amplifier la réalisation de ce chantier (15 projets mobilité sont engagés dans ce plan avec un montant d'investissements de 2 milliards d'euros grâce au soutien de l'État). Le soutien de la Région viendra soutenir les réalisations complémentaires au Plan Marseille en grand.

b – Le développement économique – Pour accompagner les entreprises et créer les emplois de demain

Premier pôle économique de la région, la métropole dispose d'une attractivité économique renforcée et d'un potentiel d'accélération reconnu qui séduit les investisseurs. La Métropole accompagne les entreprises au quotidien en proposant une offre de services sur mesure et en répondant à leurs besoins de développement. Elle structure, fédère et renforce les outils, les lieux et les services pour leur permettre d'innover dans un contexte de concurrence internationale.

En synergie avec la Région sud, elle anime les filières et porte une démarche de promotion à l'international pour renforcer sa compétitivité et son attractivité. Enfin, elle coordonne un ensemble de partenaires qui œuvrent dans le même sens, afin de proposer un parcours résidentiel complet aux entreprises qui créent de l'emploi.

La Métropole entend accompagner le développement de ses filières d'excellence et attirer investisseurs privés et grands événements ainsi que des porteurs de projets dans des champs aussi divers que l'enseignement supérieur, les organisations internationales à vocation euro-africaine ou la culture.

L'Agenda du développement économique de la Métropole adopté en 2017 s'est ainsi réajusté en juin 2022 de manière synchronisée avec le renouvellement du Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (**SRDEII**) de la Région, avec comme objectif principal, celui de privilégier un développement durable qui profite aux habitants. L'urgence économique croise aujourd'hui l'urgence écologique imposant à la Métropole d'être plus innovante, créatrice d'emplois, inclusive, entrepreneuriale et ouverte sur le monde.

Favoriser le développement de nos entreprises et accroître notre attractivité

La Métropole soutient activement la croissance et l'implantation d'entreprises et de centres de recherche en œuvrant à **l'aménagement de zones d'activité et au développement de programmes immobiliers dédiés aux entreprises** (400 hectares de foncier à vocation économique et commerciale aménager en 5 ans dont 30% en requalification ; 700 hectares en cours d'aménagement ou à aménager dont 50% en requalification d'ici 2032). Elle apporte des solutions sur mesure pour tous les secteurs qui expriment des besoins spécifiques comme l'aéronautique (pôle aéronautique Istres-Jean Sarrail) ou les biotechnologies.

Consciente de l'enjeu de redynamisation des centres-villes et villages, la Métropole entend consolider leur offre commerciale et leur attractivité touristique et culturelle.

Miser sur l'innovation et prendre une longueur d'avance

L'innovation est un facteur clé de la transformation et de l'attractivité du territoire. Avec 2 millions d'euros de subventions par an, la Métropole soutient activement les acteurs de l'innovation et les fédère au sein d'Innov'Provence, club de l'écosystème métropolitain de l'innovation. 400 start-up sont ainsi accompagnées chaque année, notamment dans les 10 pépinières innovantes de la Métropole.

La Métropole a reçu le prix «iCapital» de la capitale européenne de l'innovation en décembre 2022, décerné par la Commission européenne, qui souligne son engagement aux côtés de ses partenaires pour développer un écosystème innovant à l'échelle internationale.

Elle entend accélérer ses efforts dans le soutien au Grand Port Maritime de Marseille (déploiement de la filière éolien offshore), au projet Syrius de décarbonation de l'industrie mais aussi au développement de ses trois **technopôles** (dont l'Arbois : 3ème technopole européen dédié à l'environnement), des pôles de compétitivité et du **techno centre Henri Fabre**.

c- L'aménagement – Pour des projets urbains transformateurs et économes en ressources

Par des efforts coordonnés dans la mise en œuvre de leurs compétences, Métropole et communes entendent préserver et développer leurs centralités, dont les commerces et services de proximité ont subi de plein fouet le contrecoup de la crise. Les documents de planification (**SCOT, PLUi**) permettront de développer une offre équilibrée de logements et de bureaux, des projets urbains intégrés (accessibilité, habitat rénové...) et des espaces et équipements partagés : espaces publics, accès à la nature, vie collective, sécurité, culture et sport pour tous, etc. **Un ambitieux plan de rénovation énergétique du bâti public et privé et une gestion urbaine adaptée (sécurité, propreté, ...) doivent être menés au service de la qualité de vie des habitants.** Le projet de Plan Partenarial d'Aménagement (PPA) pour le centre-ville de Marseille, dans la continuité du plan « Marseille change », est exemplaire en la matière.

D'autres espaces prioritaires seront fortement investis par des projets intégrés de grande envergure, à l'image de l'étang de Berre, des quartiers dégradés, de la façade maritime nord (Marseille) d'Euroméditerranée, de la vallée de l'Huveaune, autour des grandes infrastructures de transport.

Le renouvellement urbain, des solutions durables pour les villes et les habitants

La Métropole **porte, dans un rôle d'ensemblier, un ambitieux programme de renouvellement urbain**, le plus important programme de renouvellement urbain à l'échelle nationale, **qui comprend 21 projets répartis dans des quartiers fragilisés sur 7 communes.**

Depuis 2020, il s'accélère avec des investissements conséquents pour renforcer la qualité et l'attractivité des quartiers. Le coût total visé pour permettre leur réalisation est de 3 milliards d'euros HT sur 10 ans, avec un concours financier prévisionnel de l'ANRU de plus de 1,16 milliard d'euros et plus de 400 millions d'euros d'investissement de la Métropole.

Dans les quartiers populaires, la Métropole propose de nouvelles formes d'intervention autour des défis d'insertion et de cadre de vie au profit d'un projet de territoire équitable qui assure à tous l'égalité des chances.

Une métropole à vivre passe par un logement digne pour tous

La Métropole met en œuvre une stratégie ambitieuse en matière de logement, au travers de son **Programme local de l'habitat (PLH)** qui s'articule sur trois axes majeurs : l'amélioration du parc existant dont la lutte contre l'habitat indigne, le soutien à la production de logements et le développement d'une offre de logements diversifiée sur tout le territoire et pour tous.

La Métropole souhaite **renforcer son intervention dans le cadre des copropriétés dégradées. Les copropriétés privées très dégradées sont nombreuses à Marseille (12 500 logements concernés).**

Rechercher et acter des partenariats pour permettre le financement des aides (programme de renouvellement urbain d'intérêt régional (PRIR) ou programme de renouvellement urbain d'intérêt national (PRIN) est nécessaire à la réussite des plans de sauvegarde et à la priorisation des dispositifs visant le traitement de ces copropriétés privées dégradées.

d - Le climat – un engagement fort pour une autonomie énergétique et alimentaire, valorisant les circuits courts

Les ambitions de la Métropole Aix-Marseille-Provence en matière d'adaptation et d'atténuation des effets du changement climatique sont élevées et s'accordent pleinement avec les objectifs nationaux et régionaux. **Le Plan Climat Air Energie Métropolitain**, approuvé en décembre 2021, poursuit une triple orientation stratégique de :

- Inventer une Métropole neutre en carbone à l'horizon 2050 ;
- Réduire de 50% les consommations énergétiques de l'ensemble des secteurs ;
- Tendre vers une couverture à 100% des besoins de consommation énergétique par des énergies renouvelables

Les objectifs fixés sont à la hauteur de ces ambitions :

- Dès 2025, l'objectif est de réduire de 14% les émissions à effet de serre. Aujourd'hui 67% des GES sont produits par l'industrie, 20% par la mobilité et 9% par le tertiaire et résidentiel. Et dès 2050 d'inventer une Métropole neutre en carbone.
- En matière de consommation d'énergie, l'objectif est de réduire dès 2025, 15% les consommations d'énergie produites. Ces consommations sont réalisées par l'industrie à 52%, la mobilité à 26% et le tertiaire résidentiel à 20%. Dès 2050, l'ensemble des secteurs doivent réduire de 50% leurs consommations énergétiques.
- Enfin en matière de production d'énergies renouvelables (4 % de la consommation totale), la Métropole ambitionne une augmentation de 22% de sa production afin de couvrir en 2050, 100% de nos besoins de consommations d'énergie par des énergies renouvelables.

En matière de **production d'énergie**, les projets visant à diversifier le mix énergétique sont nombreux et se déclinent dans le solaire photovoltaïque, l'éolien flottant, les réseaux de chaleur, la thalassothermie et la méthanisation. Elle mise fortement sur la filière hydrogène. Mais la Métropole cherche également à diminuer les dépenses énergétiques des habitants, lutter contre la précarité énergétique en offrant une solution moins dépendante des énergies fossiles, et améliorer la qualité de l'air du quartier ciblé.

Le PCAEM propose treize axes d'intervention déclinés en plan d'action à la hauteur des enjeux climatiques. L'un de ces axes d'intervention est celui d'accompagner une agriculture et des pratiques alimentaires plus durables. La Métropole entend ainsi relever le défi d'une **alimentation locale, de qualité et accessible à tous**. Son ambition est de conforter le **Projet alimentaire territorial (PAT)** pour cultiver le « bien manger en Provence », valoriser la production locale (particuliers, restauration scolaire, grandes et moyennes surfaces...), et consolider le débouché prioritaire de nos productions en développant les circuits courts et les liens entre producteurs, distributeurs et consommateurs. Elle ambitionne de restructurer et développer le **Marché d'intérêt National de Marseille (MIN)**, en sanctuarisant sa vocation d'outil clé de la politique agro-écologique et alimentaire mais également en le faisant évoluer pour répondre aux enjeux du 21ème siècle, vers une logique de coopération d'acteurs économiques, environnementaux et sociaux au sein d'un cluster d'excellence autour de l'alimentation.

e- Le cadre de vie naturel et urbain – Pour une protection stricte et une valorisation des espaces agricoles et naturels, même en ville

La Métropole, notamment via son **Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)**, est un acteur majeur dans l'adaptation du territoire au changement climatique. L'ambition du SCoT est de faire des enjeux de transition le cœur de la stratégie d'aménagement et de développement d'Aix-Marseille-Provence. A ce titre, la Métropole souhaite intégrer le vivant dans la politique d'aménagement (notamment en préservant les ressources et la biodiversité et en valorisant les services rendus par la nature) ; développer une offre complète de mobilité ; poursuivre une politique d'attractivité raisonnée (économie, insertion professionnelle, formation, tourisme) ; construire un territoire solidaire et inclusif.

Consciente de la richesse et de la diversité de son environnement, et de la demande de nature de plus en plus forte des habitants au sortir de la crise pandémique, la Métropole entend protéger et valoriser ses espaces maritimes et littoraux, ses espaces naturels, agricoles et forestiers, ses zones humides et ses cours d'eau. Au-delà de la préservation des grands espaces, elle porte un regard particulier sur l'urbain, en vue de limiter l'îlot de chaleur urbain et de développer des espaces de nature et de respiration en ville.

En application de la **loi Climat et Résilience et tout particulièrement de l'objectif du « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN)**, la Métropole entend **favoriser une densification urbaine raisonnée, l'agriculture urbaine et des actions de désimperméabilisation ou de renaturation des sols**. La Métropole poursuit également ses grands chantiers d'aménagement durable **en faveur de la nature en ville ou de la gestion de l'eau dans les opérations**. Elle a par ailleurs identifié des territoires à forts enjeux environnementaux.

Enfin, pour la sauvegarde de l'environnement, la Métropole s'est fixé **l'objectif « zéro déchet » en relevant le défi de la réduction des déchets à la source**. Les projets à venir permettront non seulement de traiter plusieurs milliers de tonnes de déchets par an au sein d'un centre de tri métropolitain, mais aussi de produire de l'énergie verte.

Le présent contrat se veut donc être le document de mise en cohérence de la politique régionale et de la politique métropolitaine, concentré autour de six axes d'intervention partagés et prioritaires. L'objectif est la réalisation de projets territoriaux ambitieux s'inscrivant dans cette perspective commune entre Métropole et Région.

3. Six axes du contrat pour une perspective commune

A travers le prisme du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) et du projet de Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), le contrat "Nos Territoires d'Abord" est tourné autour de six axes stratégiques communs à savoir :

- ✓ La gestion et la valorisation des déchets
- ✓ La mobilité durable - Infrastructures cyclables et piétonnes
- ✓ Les énergies renouvelables
- ✓ Les stratégies patrimoniales, des bâtiments tertiaires publics, maîtrise de l'énergie et réhabilitation énergétique des logements
- ✓ La sobriété foncière, l'aménagement durable et le foncier économique
- ✓ La transition écologique, la préservation du patrimoine naturel et la résilience

a. La gestion et la valorisation des déchets

Le contexte régional en matière de traitement des déchets résiduels est sous tension. En effet, le déficit de capacité de traitement des déchets résiduels est aggravé par la non atteinte des objectifs de prévention et de recyclage pour les Déchets Non Dangereux. En outre l'article L.541-1 du Code de l'environnement fixe de mettre en œuvre une hiérarchie des modes de traitement des déchets consistant à privilégier, dans l'ordre :

- La préparation en vue de la réutilisation
- Le recyclage
- Toute autre valorisation, notamment la valorisation énergétique
- L'élimination.

Dès 2017, la Métropole a approuvé son Schéma de gestion des déchets qui fixe les axes prioritaires et les futures orientations d'une politique de gestion des déchets pour les dix prochaines années. Il vise à constituer une réponse cohérente et concrète aux objectifs très ambitieux définis par la loi n°2015-992 « Transition énergétique pour la croissance verte » du 17 août 2015.

Le Schéma métropolitain s'inscrit dans le Plan régional de prévention et gestion des déchets, désormais intégré au Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (approuvé par arrêté préfectoral le 15 octobre 2019). Celui-ci fixe notamment les moyens de réduction des déchets, de recyclage matière et organique et de traitement des déchets résiduels à l'échelle régionale aux horizons 2025 et 2031, conformément à l'article R. 541-16 du Code de l'Environnement.

Il participe également à l'enjeu national à savoir, rompre le lien entre croissance économique et production des déchets ménagers et assimilés, et à l'atteinte de l'objectif de la Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020 qui donne la priorité

à la prévention et à la réduction de la production de déchets, en réduisant de 15 % les quantités de déchets ménagers et assimilés produits par habitant. Une évaluation des gisements concernés au sein des déchets ménagers et assimilés résiduels met en exergue l'importance de travailler sur :

- Les déchets d'activités économiques, qui ne relèvent pas directement du service public de gestion des déchets, et qui représentent à minima 350 000 tonnes par an. Par ailleurs les professionnels sont soumis à plusieurs obligations de tri à la source de leurs déchets (9 flux dont les biodéchets alimentaires).
- Les biodéchets estimés à 230 000 tonnes par an et constitués de matières valorisables.
- Les mobiliers, équipements électriques et électroniques, textiles qui représentent environ 100 000 tonnes par an.

La Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020 fixe une augmentation de la quantité de déchets ménagers et assimilés faisant l'objet d'une préparation en vue de la réutilisation ou d'un recyclage en orientant vers ces filières 55 % en 2025, 60 % en 2030 et 65 % en 2035 de ces déchets mesurés en masse. L'objectif pour la Métropole est donc de revisiter les grands principes de la gestion des déchets en agissant sur la réduction des quantités tout en augmentant significativement le taux de valorisation Matière et Organique.

Rappelé dans le cadre du Schéma Métropolitain de Gestion des Déchets, la volonté de la Métropole Aix-Marseille-Provence est également de se doter d'équipements et d'outils susceptibles de fournir dans le respect réglementaire des solutions techniques, cohérentes et complémentaires, entre les différents dispositifs de traitement permettant l'atteinte des objectifs de valorisation sur l'ensemble du territoire métropolitain, en favorisant toutes les synergies possibles et en assurant pour la Métropole une maîtrise de ses coûts.

C'est dans ce contexte que le premier axe proposé pour le contrat Nos territoire d'abord concerne **le projet du Centre de Tri Métropolitain**. Celui-ci permettra d'effectuer le tri de toutes les collectes sélectives multi-matériaux de la Métropole Aix-Marseille-Provence, conformément aux exigences relatives à l'extension des consignes de tri et d'améliorer les performances du territoire.

La deuxième priorité du contrat concerne la mise en œuvre d'une stratégie de desserte, de réemploi et de valorisation des déchets par l'adaptation du réseau ressourceries/déchèteries. En effet, au vu de l'obligation réglementaire du tri à la source du biodéchets au 1er janvier 2024, un déploiement de la collecte des biodéchets de façon à diminuer les Ordures Ménagères Résiduelles est déjà en cours de déploiement. Il se divise en deux grandes orientations :

- le renforcement des opérations de gestion de proximité (compostage individuel et partagé, opérations ponctuelles de broyage des déchets verts et sensibilisation à la lutte contre le gaspillage alimentaire) ;
- la mise en place d'une collecte séparée des déchets alimentaires, principalement en apport volontaire dans les centres-villes et noyaux villageois et également en point de regroupement sur les résidences volontaires au tri et ne bénéficiant pas de jardin / espaces verts pour mettre en place des composteurs partagés.

Le tri à la source des biodéchets vise à desservir, à terme, plus de 109 000 foyers par la gestion de proximité des biodéchets et environ 553 000 foyers par la collecte séparée des déchets alimentaires, ce qui représente à terme environ 80% de la population du Territoire métropolitain équipée d'un outil pour le tri à la source des biodéchets (composteur ou Point d'Apport Volontaire). Les actions qui seront mises en œuvre visent à terme à éviter 11 500 tonnes de biodéchets par an grâce à la gestion de proximité et à détourner des ordures ménagères résiduelles (OMR), à terme, environ 33 200 tonnes par an grâce à la collecte séparée en point d'apport volontaire. Au total, ce serait environ 45 000 tonnes de déchets détournés des OMR qui seraient valorisés en matière organique, soit 7% de la production actuelle d'OMR sur le territoire métropolitain. A noter que le périmètre de cette stratégie de tri à la source des biodéchets pourrait être également élargi aux structures publiques comme les écoles, universités, hôpitaux (ou tout autre gros producteur de biodéchets) ...

Enfin, toujours sur la thématique des biodéchets, la Métropole réfléchit actuellement à une stratégie relative au traitement des biodéchets du territoire. Cette stratégie sera définie dans un second temps lorsque les actions listées ci-dessus permettront d'évaluer la performance atteinte en matière de tri et de collecte des biodéchets. Ces prévisions permettront de se projeter sur une solution ou plusieurs solutions adaptée(s) au territoire (compostage, méthanisation, ...).

Le dernier axe identifié par la Métropole consiste en la **mise en œuvre d'une stratégie de desserte, réemploi et valorisation des déchets occasionnels des ménages** (encombrants, gravats, déchets verts, déchets dangereux...) par l'adaptation du réseau d'équipements (déchèteries, ressourceries, etc.), et ce en tenant compte de la richesse de l'écosystème associatif et économique. La métropole s'est engagée à valoriser au maximum les déchets dont elle a la charge, et en particulier atteindre un taux de valorisation matière et organique de 65% fixé par le SRADDET et la Loi n°2020-105 relative à la lutte contre le gaspillage et à l'économie circulaire du 10 février 2020.

Les déchets de déchèteries représentent près d'un tiers des déchets ménagers et assimilés collectés par le service public. Aussi, avec une performance dépassant les 85% de valorisation matière et organique des apports, les déchèteries, ou Centres d'Apports Volontaires, constituent des équipements de toute première importance pour les collectivités avec de plus un coût global très inférieur à la gestion des déchets issus des Collectes de proximité.

L'objectif de cette stratégie, basée sur de nouveaux concepts, tels que la déchèterie à plat et le principe de « dé consommation » afin de performer au mieux tant le recyclage des déchets apportés que de permettre d'intégrer au maximum la prévention des déchets (espaces pour ressourcerie/recyclerie, donnerie etc.), est donc de compléter le maillage d'équipements déjà présents sur la Métropole.

L'ensemble de ces projets figure dans un contrat d'objectifs déchets Région- Métropole, soumis au vote du Conseil métropolitain le 7 décembre 2023. Celui-ci expose une stratégie globale de prévention et de gestion des déchets en cohérence avec la planification régionale et les objectifs du SRADDET dont une planification des équipements de prévention et de gestion des déchets parmi lesquels figurent ceux indiqués ci-dessus. Ce contrat engage en outre la Métropole à adhérer au minimum à un des différents réseaux régionaux de prévention et à adhérer à la charte régionale zéro déchet plastique.

b. La mobilité durable - Infrastructures cyclables et piétonnes

Plus grande Métropole de France et la plus peuplée après Paris, la Métropole Aix-Marseille-Provence se caractérise par sa multipolarité. L'organisation de la mobilité s'est imposée dès la création de la Métropole Aix-Marseille-Provence comme un thème non seulement majeur mais également fédérateur auprès de la population. Le défi est de taille.

Dans ce contexte, les projets proposés par la Métropole, sont une déclinaison du Plan de Mobilité (PDM), il s'agit d'une part des **pôles d'échanges multimodaux (PEM) structurants tels que le PEM de Miramas et celui de Cap Horizon à Vitrolles** organisé dans une double typologie - fonctionnelle et urbaine.

Il s'agit d'autre part des projets de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) comme par exemple l'extension du **BHNS Zénibus et la liaison par câble – Vitrolles Aéroport Marseille Provence** qui répondent également pleinement aux objectifs du SRADDET, en ce qu'ils contribuent à la diminution des émissions de GES ou de report modal.

Par ailleurs, le Plan Vélo de la Métropole Aix-Marseille-Provence a pour objectif de doubler la part modale du vélo des trajets du quotidien, avec l'abandon progressif de la voiture, en développant les services en faveur du vélo et les infrastructures cyclables. Les **opérations du réseau vélo** proposées au contrat NTDA permettent également de requalifier les espaces publics qui jouxtent ces aménagements cyclables pour une circulation agréable des cyclistes. Ces opérations sont également fortement attendues par les associations de cyclistes.

S'agissant des aménagements cyclables, la Région devra être associée aux instances de suivi afin que soient prises en compte les priorités qu'elle a identifiées indispensables à la mobilité du quotidien à l'échelle de la Métropole :

- Le projet de Voie verte sur l'Huveaune est intégré à la programmation avec la demande d'un engagement de la Métropole d'inscrire les études pour la réalisation de l'itinéraire d'intérêt national V65 a minima entre Marseille et Aubagne. Ces études auront pour objet de concevoir un axe cyclable structurant, sécurisé ... permettant d'accueillir une fréquentation cohérente avec la part modale visée dans le Plan vélo Métropolitain, sans oublier les rabattements à prévoir avec l'ensemble des gares situées à proximité de l'itinéraire ;

- Il en va de même pour les aménagements prévus autour de la Joliette, St Charles et Arenc, qui devront être connectés à l'itinéraire d'intérêt national V64 ;

- Enfin, la Région pourra accompagner la réalisation des sections prévues Ligne 3 Sud (Quai de la Joliette-Bd des Dames) et Ligne 1 littoral Sud (Pointe Rouge-Lycées Sud) à la seule condition de leur connexion et continuité cyclable avec les équipements d'intérêt régional que sont la Gare Saint-Charles d'une part et les 3 lycées du secteur (Cité scolaire Marseillevreyre, lycée Poinseau-Chapuis et le lycée des Calanques), d'autre part.

Ces sections seront prioritaires dans la programmation, objet du présent contrat.

D'une manière globale, la Région a voté, juin 2023, ses ambitions stratégiques ACoRS « Adaptation, Conversion, Report, Sobriété » pour une mobilité exemplaire et durable. C'est sur la base de ces orientations que les projets des contrats Nos Territoires d'Abord et dans le cas présent celui de la

Métropole AMP sont désormais appréciés et qu'ils seront analysés et accompagnés les cinq prochaines années.

Ambitions stratégiques ACoRS

La mobilité des personnes et des marchandises est un enjeu structurant majeur pour le territoire de Provence-Alpes-Côte d'azur, où cinq millions d'habitants réalisent plus de quinze millions de déplacements par jour en semaine et où le transport routier constitue le principal émetteur de pollution avec 36% des émissions régionales d'équivalent CO₂, dont un tiers est imputable au transport de marchandises, 50% aux Véhicules particuliers.

La Région, en tant que chef de file de la mobilité et de l'intermodalité, agit pour la transition vers des politiques de mobilité plus durable afin de diminuer l'impact de ces mobilités sur l'environnement et d'adapter le territoire régional au changement climatique. Cette transition nécessite de développer des actions sur les réseaux de transport régionaux Zou! mais également d'accompagner les territoires dans la prise en compte des nouveaux besoins, tant des usagers que des opérateurs économiques, cela dans l'optique de faire évoluer les comportements vers des pratiques de mobilité et de transport innovantes et vertueuses permettant d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050.

La Région identifie quatre orientations stratégiques régionales pour la transition écologique de la mobilité en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, formant l'acronyme ACoRS, qui constituent la grille d'analyse de la Région à la fois de ses propres actions et des projets qui lui sont soumis par les territoires :

- Les projets/actions visant l'adaptation (A) aux défis écologiques et sociaux mondiaux liés au dépassement des limites planétaires (changement climatique, tension sur la ressource en eau ...), dans l'objectif de gérer l'inévitable et d'éviter l'ingérable, en construisant la résilience aux bouleversements en cours et à venir ;
- Les projets/actions conduisant à la conversion (Co) des infrastructures, au bénéfice des modes de déplacement décarbonés et alternatifs à l'autosolisme, et des flottes, pour une meilleure efficacité énergétique des véhicules afin de sortir en 20 ans des énergies fossiles en utilisant l'énergie adaptée à l'usage ;
- Les projets/actions incitant au report (R) modal et la multimodalité, pour réduire les consommations énergétiques par unité (voyageur ou marchandises) en favorisant le transport collectif actif et partagé ;
- Les projets promouvant la sobriété (S) des déplacements motorisés, pour réduire les besoins énergétiques en questionnant les modes de vie, l'organisation des territoires et les circuits de production et de consommation, tout en améliorant la qualité de vie.

Dans l'objectif d'une décarbonation des déplacements des personnes et du transport des marchandises, la Région examinera les actions/projets des territoires au regard de leur compatibilité avec ces 4 orientations.

S'agissant du déplacement des personnes, trois thématiques sont à privilégier :

- L'intermodalité entre les services régionaux et les services urbains

Il s'agit de veiller à la bonne coordination/complémentarité des offres respectives des Autorités Organisatrices de Mobilité, y compris la tarification commune. Pour favoriser cette articulation des

offres, qui est souvent le point faible des projets portés par les territoires, peuvent être intégrés tous les types de projets s'inscrivant dans la perspective d'améliorer l'intermodalité ainsi que la fréquentation du réseau régional Zou!, comme l'aménagements de gares/PEM/parcs relais en connexion avec le réseau régional Zou !, les aménagements cyclables de rabattement, etc. ;

- **La mobilité collective et partagée**

Il s'agit ici de soutenir les projets visant une régulation des usages des voiries au bénéfice des modes déplacement collectifs, à savoir le développement du covoiturage (aires et services) et/ou d'infrastructures dédiées aux transports collectifs (TCSP) ;

- **La mobilité active**

La mise en œuvre du Schéma régional des véloroutes étant un objectif prioritaire de la Région, l'accompagnement des projets portés par les territoires dans cet objectif est l'un des axes à privilégier dans le contrat.

Il en est de même s'agissant du développement d'aménagements cyclables sécurisés en milieu urbain, favorisant, au quotidien, une mobilité vertueuse pour les pratiquants comme pour le climat.

- **La décarbonation et la sobriété du transport de marchandises et de la logistique**

La Région souhaite conférer à la logistique un caractère plus durable en favorisant sa structuration ainsi que la collaboration entre les différents acteurs des territoires.

A ce titre, et en tenant compte des spécificités des territoires et des filières en présence, les actions recherchées porteront sur le report modal (modes massifiés fer et fleuve), la transition des flottes (y compris les modes d'avitaillement), les changements de pratiques des différents acteurs (mutualisation des ressources, optimisation des livraisons et des espaces logistiques), les réglementations des livraisons dont ZFE (simplification, harmonisation, diffusion), la logistique du dernier km (circuits courts, cyclologistique, reverse-logistique).

La sécurisation de l'approvisionnement des différents territoires est également un enjeu pour la Région. Les mesures préventives pour garantir la robustesse des chaînes logistiques en cas d'aléas, ainsi que les mesures pour assurer l'approvisionnement quotidien de territoires excentrés seront appréciées.

Enfin, en accord avec les enjeux ZAN, la Région accompagnera la requalification des friches et délaissés, et encouragera la densification des Zones d'activités économiques (ZAE).

c. Les énergies renouvelables

La réalité du dérèglement climatique et la crise énergétique démontrent l'urgence de la sortie des énergies fossiles et rendent plus que jamais nécessaire les objectifs fixés par la Région et la Métropole de baisser de 75 % la émissions GES et de porter la part des Energies Renouvelables et de Récupération (EnR&R) à 100% de la consommation finale à horizon 2050.

Partant de ce constat, une politique d'action forte et collective doit être menée sur le territoire dans la poursuite des engagements pris récemment par l'Etat et la Région dans le cadre du protocole de planification écologique.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a d'ailleurs mis l'adaptation et la lutte contre le changement climatique au cœur de son action dès 2017. Un nouveau plan climat « Gardons une Cop d'avance » qui s'inscrit dans le prolongement direct des objectifs internationaux, nationaux, notamment ceux de la COP21 à Paris a été voté pour la période 2021-2024. Ce dernier ambitionne notamment de multiplier par 5 l'actuelle production d'énergies renouvelables et d'atteindre d'ici 2025 une neutralité carbone.

De même, l'approvisionnement énergétique et le développement des énergies renouvelables représentent l'un des axes d'intervention fort du Plan Climat Air Energie de la Métropole avec pour ambition l'équilibre de la balance énergétique commerciale et l'autonomie du territoire.

Cette ambition forte vise à faire à terme de la Métropole « Le laboratoire » des solutions énergétiques de demain et qui se décline de la manière suivante dans le cadre de la stratégie commune qui doit être menée avec la Région :

- Le développement massif de toutes les sources d'énergies renouvelables et de récupération disponibles sur le territoire, pour un usage direct : solaire photovoltaïque, solaire thermique, pompes à chaleur géothermiques, méthanisation, récupération de chaleur fatale, etc.
- Un important développement et le verdissement des réseaux de chaleur métropolitains, alimentés à 100% en Energies Renouvelables et de Récupération (EnR&R) à 2050.
- La contribution à l'évolution du mix énergétique des réseaux d'électricité et de gaz (ex. hydrogène).

Le contrat prévoit ainsi d'apporter des réponses opérationnelles et concrètes aux objectifs précités soit :

- Par la mise à disposition d'une enveloppe financière pour développer sur toute la durée du contrat des projets de production d'énergies renouvelables (solaires photovoltaïque et thermique, géothermie, méthanisation, chaleur fatale) portés par la Métropole mais également par les communes membres, les sociétés publiques locales, les opérateurs privés.
- Par l'accompagnement et le soutien à des projets de production d'énergies renouvelables, fondés notamment sur des potentiels de gisement énergétique ou de substitution d'énergies carbonés déjà identifiés par la Métropole. Des actions phares s'inscrivent dans ces finalités, opérationnelles ou pré-opérationnelles telles que :

****La création d'une unité de méthanisation sur la station d'épuration de Salon-de-Provence afin de se doter à moyen terme (dans un délai de 5 à 7 ans) d'ouvrages de traitement des eaux usées et des boues des stations d'épuration du secteur, performants et innovants, permettant de répondre aux futures exigences réglementaires et aux besoins de développement des communes concernées, à l'horizon 2050. Ainsi la Métropole souhaite développer les filières de productions des énergies renouvelables notamment de production du biogaz et du biométhane à partir de déchets organiques. Ce projet participera à l'économie circulaire du territoire métropolitain, en réduisant le volume des boues.***

Par ailleurs et concernant l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre, la Métropole veut travailler sur la maîtrise de sa consommation énergétique notamment de son **son parc de véhicules techniques**, en faisant migrer une partie de ses **véhicules poids lourds** les plus énergivores vers le Gaz Naturel Véhicule d'origine BIO (BioGNV) et de ses **véhicules utilitaires légers** les plus énergivores vers l'électrique afin de diminuer son empreinte environnementale, polluants et CO₂ (GES) et d'opérer des économies sur le long terme. L'objectif est de réduire de 30 % la production de GES (CO₂) dans les 3 ans sur sa flotte de véhicules. Cette action conforme aux dispositions de la Loi Energie et Climat du 8 novembre 2019, s'inscrit pleinement dans les mesures générales du PCAEM.

Le projet prévoit d'approvisionner en Gaz Naturel Véhicules BIO quatre-vingt-dix poids lourds. Il s'agit essentiellement de bennes de collecte de déchets qui fonctionneront au gaz naturel comprimé d'origine bio. Les véhicules seront avitaillés à partir de trois stations-services équipées de stations GNC gérées en régie et situées au nord et au sud de Marseille.

Il s'agira également de convertir près de 250 véhicules par an aux nouveaux carburants (électricité, bioéthanol, hydrogène), d'**accompagner le déploiement de stations d'avitaillement en énergie propre** (électrique, GNV, hydrogène) avec une borne tous les 25 km, de multiplier par deux les stations GNV et par 10 les stations hydrogène.

Au-delà d'un gain environnemental de réduction des GE évalué à 20 000 tonnes de Co² sur 15 ans soit près de 30% au regard de la flotte diesel renouvelée, et 1,1 tonnes de NOX, l'utilisation de gaz naturel véhicule permet baisser les émissions sonores des véhicules (50% de bruit en moins), mais surtout d'améliorer la qualité de l'air en supprimant une partie des particules fines générées. Ce changement de flotte s'inscrit dans la continuité de la mise ne place de la Zone à faible émission. En effet l'amélioration de la qualité de l'air est pour le territoire métropolitain un enjeu fort en termes de santé publique qui a été renforcé avec l'abaissement des seuils de référence par l'Organisation mondiale de la santé.

d- Stratégies patrimoniales, bâtiments tertiaires et publics, Maitrise de l'énergie, Réhabilitation énergétique des logements

Les secteurs du résidentiel et du tertiaire sont les secteurs les plus énergivores de la Métropole après l'industrie et le transport routier avec un niveau de consommation finale d'énergie de 20%, et génèrent ainsi près de 9% des émissions de gaz à effet de serre. Les habitants du territoire consacrent environ 1 230 €/an aux dépenses énergétiques de leur logement soit 800 millions d'euros dépensés chaque année. De même, les bâtiments à usage tertiaire public constitue l'un des principaux postes de dépenses des communes.

La rénovation des bâtiments est l'une des thématiques prioritaires identifiées par la Région et l'Etat dans le cadre du protocole de planification écologique signé le 14 novembre 2022. La Région a fixé comme objectif la réhabilitation énergétique de 50% du parc de logements anciens (construits avant 1975) à horizon 2050 en réalisant des réhabilitations de niveau règlementaire BBC (bâtiment basse consommation) Energétique Rénovation ou de niveau passif. L'effort en matière de réhabilitation énergétique devra également porter sur le parc d'équipements publics et bâtiments tertiaires. Cette trajectoire est suivie par la Métropole dans le cadre du PCAEM avec la projection de plus de 12 000 logements rénovés par an.

La stratégie patrimoniale menée sur le territoire doit donc permettre d'accélérer les efforts de sobriété et d'efficacité énergétiques sur son patrimoine et contribuer ainsi à la lutte contre le changement climatique dans la lignée des objectifs ambitieux que ceux sont fixés la Métropole et la Région à travers leurs plans climat.

Le développement de mesures d'efficacité énergétique à travers notamment la réhabilitation thermique et la construction de bâtiments très basse consommation ou encore la recherche et l'intégration de nouvelles sources d'énergies ou de nouveaux procédés visant une autoconsommation des bâtiments tertiaires peuvent constituer des réponses pertinentes et efficaces à la maîtrise des consommations et à la réduction des émissions de CO2 et à la lutte contre la précarité énergétique.

Le contrat « Nos Territoires D'Abord » prévoit ainsi de déployer sur toute la durée du contrat des actions en faveur de la réhabilitation énergétique du parc existant (social /privé). L'objectif est de soutenir le développement d'une offre de logement de qualité et prenant en compte le coût d'usage des logements via des faibles consommations énergétiques afin d'accompagner la transition énergétique sur les territoires.

Sur le volet tertiaire public, il s'agit d'accompagner les démarches de rénovation énergétique globales sur le territoire métropolitain. Il est attendu de la Métropole, avec le soutien de la Région, de repérer et d'identifier les projets qui relèvent du schéma directeur des bâtiments communautaires (accueillant des services publics) ou des projets de réhabilitation publics portés par les communes qui soient exemplaires en matière d'économies ou de production énergétique.

e- La sobriété foncière, l'aménagement durable et le foncier économique

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires promeut un aménagement durable des territoires et fixe l'objectif d'une diminution de 50% de la consommation d'espaces agricoles, naturels et forestiers (NAF) sur le territoire régional à l'horizon 2030, par rapport à la consommation observée entre 2006 et 2014.

La loi Climat et Résilience et tout particulièrement l'objectif du « Zéro Artificialisation Nette » (ZAN) renforce cette position en proposant une nouvelle approche de l'aménagement qui s'appuie sur une logique de renouvellement urbain. Cette loi modifie en profondeur la gestion du foncier économique des communes d'une part et requestionne la manière de construire, d'habiter et de produire du logement dans les territoires. La requalification des zones d'activités, le renouvellement urbain et la réhabilitation des cœurs de ville constituent des leviers d'action pour engager une planification plus sobre et plus efficace des projets de territoire.

Dans le domaine de l'aménagement, le paradigme doit changer. La Métropole qui avait à l'origine une vision d'accompagnement des projets des communes, souhaite aujourd'hui résolument inscrire l'aménagement de son territoire dans une vision stratégique et innovante permettant de concilier les objectifs parfois contradictoires de développement et de préservation, et répondre aux enjeux quantitatifs de productions de logements et de foncier/immobilier économique et qualitatifs d'amélioration du cadre de vie.

Dans ce contexte renouvelé, la Métropole Aix-Marseille-Provence entend impulser, avec le soutien de la Région, de nouveaux modèles d'aménagement durable qui sont à réinventer, en conjuguant sobriété et qualité paysagère.

Les « opérations d'aménagement durable » qui sont ou devront être menées concernent un large périmètre et doivent répondre à plusieurs problématiques, ce qui les différencie d'une opération de construction seule par exemple. Aussi, l'aménagement à l'échelle métropolitaine poursuit plusieurs objectifs :

- Renforcer le dynamisme économique et l'attractivité du territoire ;
- Garantir la cohésion en matière d'offre de logements ;
- Permettre un fonctionnement plus harmonieux, plus durable, plus respectueux de l'environnement.

Les « opérations d'aménagement d'ensemble » ainsi retenues par la Métropole et la Région dans le présent contrat « Nos territoires d'abord » s'inscrivent sur plusieurs échelles, territoriales et temporelles, et s'articulent autour de 4 thématiques :

- Intensifier les zones urbaines autour des grands axes de transport en commun et des pôles d'échange (Aubagne, Miramas, les Pennes...)

Le contrat prévoit notamment de soutenir les opérations qui s'inscrivent dans la **démarche Quartiers libres comme la requalification de la place des Marseillaises en lien avec l'intégration urbaine de la future gare Saint-Charles dans le cadre du projet LNPCA ou la **redynamisation du centre-ville d'Aubagne** en lien avec le développement du pôle d'échange multimodal qui va accueillir d'ici 2024 un BHNS reliant le centre-ville à la Zone Industrielle des Paluds et un tramway, « Valtram ».*

- Intervenir sur les cœurs des villes moyennes et des villages qui constitue une spécificité de la Métropole pour en accroître l'attractivité par l'amélioration du cadre de vie.

Afin d'accompagner les communes dans leur projet de requalification de leurs centres, le contrat s'appuie sur une ingénierie de projet portée par le dispositif **Envie de Ville. Des projets d'aménagement d'espaces publics et de réhabilitation de bâtiments engagés par les petites et moyennes communes sont étudiés dans une approche partagée et complémentaire avec l'ensemble des financeurs publics et privés ; ceci permettant de créer une synergie autour de la question de la revitalisation des centres-villes et centres-bourgs et d'appliquer des stratégies intégrées pour les communes identifiées et repérées par les parties prenantes de ce dispositif.*

- Privilégier les opérations en renouvellement urbain, revitaliser les quartiers dégradés, transformer les friches en espaces dynamiques, attractifs et durables

** La maîtrise de la consommation de l'espace est un enjeu fort pour l'avenir du territoire métropolitain. Le renouvellement urbain axé sur l'amélioration du cadre de vie dans des secteurs souvent enclavés où l'habitat, les équipements comme les espaces publics sont dégradés, constitue un outil au service de la sobriété foncière car il permet d'accompagner les communes dans leur dynamique de réhabilitation et de construction de logement sur des zones déjà urbanisées*

« ville plus compacte et désirable ». Le contrat prévoit ainsi d'intervenir sur les **projets d'intérêts régional (PRIR)**. Dans ce cadre, les réhabilitations des bâtiments et la requalification des espaces devront traduire les ambitions portées par la Région et la Métropole en matière de performance énergétique et de transition écologique. L'aménagement de ces espaces publics constitue un support pour réinvestir la nature et la biodiversité.

* Organisée autour de plusieurs polarités économiques et de bassins de vie, la Métropole veille à limiter son étalement urbain et cherche à mieux exploiter et densifier son foncier potentiel, notamment au sein des multiples friches qui maillent son territoire. Le contrat prévoit notamment de soutenir des actions en faveur de **la réhabilitation des friches** dans la continuité de l'Appel à manifestation d'intérêt reconversion de friches lancé par la Région.

- Soutenir l'attractivité du territoire en investissant sur les filières d'avenir à haut potentiel ou dans des activités qui s'inscrivent dans la transition environnementale et digitale que l'économie mondiale est en train d'opérer en lien avec les opérations d'intérêt régional (le projet **Windtech Méditerranée** ou le pôle aéronautique **d'Istres notamment**).
- Privilégier une requalification durable des zones d'activités économiques existantes à l'extension ou à la création de nouvelles zones.

*Dans cet objectif de sobriété foncière, le contrat prévoit de financer sur toute la durée du contrat des projets de requalification et renaturation des zones d'activités économiques, qui répondent au besoin de solutions immobilières pour l'accueil et le développement des entreprises industrielles, artisanales, logistiques et de services, et qui s'inscrivent dans un contexte de Zéro Artificialisation Nette (ZAN). Ces opérations économiques devront s'inscrire dans le label Parc+ et préserver la vocation productive des zones d'activités du territoire métropolitain. Parallèlement et dans une démarche prospective, la Métropole veut également engager une réflexion sur la mutation du tissu périphérique commercial de son territoire sur trois grandes zones commerciales afin d'envisager d'autres possibles en termes d'usages urbains sous l'angle notamment de la redirection écologique.

f- La transition écologique, la préservation du patrimoine naturel et la résilience du territoire

La Métropole Aix-Marseille-Provence se caractérise par des espaces de nature omniprésents et d'une très grande qualité écologique. Ces espaces sont constitutifs du cadre de vie et offrent des lieux de respiration et de bien-être au quotidien et garantissent aussi l'attractivité de la Métropole au travers de l'image d'excellence.

Aujourd'hui, le constat partagé révèle que tous les enjeux environnementaux exigent une gestion concertée et cohérente à l'échelle de l'ensemble du territoire métropolitain.

Affichant une volonté affirmée de développer une Métropole résiliente, la Métropole porte de **grands projets d'aménagement** pleinement inscrits dans la transition écologique et énergétique, et répondant aux préconisations de son PCAEM et de son SCoT. La préservation de la nature en ville constitue l'un des principes qui préside à ces projets d'aménagement notamment sur la perméabilité des sols et la présence de l'arbre en ville. Depuis le 1er janvier 2018, la compétence GEMAPI est

totalément prise en charge par la Métropole Aix-Marseille-Provence qui lui permet de mettre en œuvre une politique d'aménagement du territoire cohérente intégrant l'ensemble des enjeux de l'eau.

Dans ce cadre, la Métropole a souhaité se doter d'une stratégie de désimperméabilisation à la fois sous angle planification qu'opérationnel avec un plan d'actions en direction des 92 communes qui composent son territoire. Cette stratégie permettra de repositionner la gestion de l'eau dans les projets urbains comme une ressource et non plus un risque, et renforcer les services écosystémiques rendus par la nature.

Enfin, l'économie et le partage des ressources en eau constituent une priorité dans la politique publique de l'eau conduite par la Métropole amplifiée dans un contexte de changement climatique. La **Réutilisation des Eaux Usées Traitées (REUT)** est l'une des solutions pour s'adapter à des tensions saisonnières sur l'eau. Dans ce contexte, une étude de faisabilité avec une analyse multicritères coûts-bénéfices pour la Réutilisation des Eaux Usées Traitées (REUT) de la station d'épuration de l'agglomération de Marseille, dite « Géolide » est programmée dès 2024.