

TROUVER ET ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES DE L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

Jacques Boulesteix

La situation actuelle de l'économie de l'aire métropolitaine

Trois axes d'action économique

Trois axes d'action sociale pour un développement économique

Enjeux et outils

TROUVER ET ACCOMPAGNER LES DYNAMIQUES DE L'ÉCONOMIE MÉTROPOLITAINE

Jacques Boulesteix

LA SITUATION ACTUELLE DE L'ÉCONOMIE DE L'AIRE MÉTROPOLITAINE

Des faiblesses héritées, depuis des décennies, de la désindustrialisation, de la faible captation de la croissance des échanges maritimes et d'un territoire au fonctionnement inefficace (transports, logements, absence de schéma de développement à l'échelle métropolitaine).

- Les emplois se créent dans de petites entreprises (les deux tiers des nouveaux emplois de la métropole proviennent de la création d'établissements de moins de 50 salariés).
- L'attractivité du territoire n'a que très peu participé à la hausse de l'emploi local : entre 2004 et 2011 à peine 4 % des créations nettes de postes sont le fait de l'installation dans la métropole d'établissements auparavant implantés ailleurs (soit + 0,1 % par an)¹.

Des points forts incontestables, de rayonnement mondial, porteurs aujourd'hui d'une large part de la création de richesses (portuaire et logistique, aéronautique, santé, tourisme, TIC's, ...), coexistant avec des secteurs en mutation, mais menacés ou fragilisés (pétrochimie, agriculture, ...).

	Emplois	CA (M€)
Portuaire	44 000	14 500
Transport, logistique	58 000	6 000
Aéronautique	35 000	5 500
Santé	75 000	7 500
Tourisme	30 000	3 000
TIC's, photonique, énergie	20 000	2 500
Pétrochimie	10 000	3 000
Agriculture	40 000	500

Sources²

1. Métropole Aix-Marseille Provence : Les services présents qualifiés, moteurs du développement économique, Analyse N° 39, INSEE PACA, Sylvain Adaoust, Frédéric Caste, Jacques Pougard, Rémi Belle, décembre 2013

2. Sources :

Regards de l'AGAM No 27 décembre 2014

<http://www.paca.pref.gouv.fr/zooms/La-filiere-aeronautique-ou-le-projet-Henri-Fabre>

http://www.ccimp.com/sites/default/files/zoomsantepaca2009_0.pdf

http://www.mouvement-metropole.fr/Public/Files/home_resource_doc/ca13metropole_f2c2d0951c.pdf

http://www.cluster-paca-logistique.com/pages/interieur.php?categorieTOP=5&id_categorie=29

http://www.mouvement-metropole.fr/Public/Files/home_re-

Ces 8 secteurs totalisent 68% des emplois privés que compte la métropole et participent à 72% de son PIB.

Une répartition atypique des différents secteurs économiques, moins favorable à la création de richesses brutes³.

- la part des économies d'entraînement (connaissance, transports, production) est inférieure à 50% alors qu'elle est de 55% à 60% dans les autres métropoles françaises ;
- l'économie résidentielle représente 52% des emplois alors qu'à Lyon, Toulouse ou Grenoble, elle ne représente que 30% à 36% des emplois salariés. Seule la métropole niçoise dépasse ce pourcentage⁴. A l'inverse, les deux métropoles de la région PACA sont celles où l'économie liée à la production est la plus faible⁵.

Une économie encore trop cloisonnée

- Des relations insuffisantes entre l'économie portuaire et les économies présentes sur le territoire métropolitain, notamment l'innovation.
- Une fluidité et une induction limitées entre les différents secteurs économiques, qui fait que la croissance de l'un profite toujours insuffisamment aux autres.
- Une absence de schéma de développement économique peu favorable jusqu'à présent aux projets d'envergure métropolitaine, et donc à l'interaction économique locale.
- La concurrence entre les territoires a fortement pénalisé le développement économique local. L'INSEE a regardé la création d'emplois privés entre 2004 et 2011 sur le territoire de la future métropole⁶. 46200 emplois ont été créés en tout en 7 ans, soit 20 % de moins que les autres grandes aires urbaines françaises, mais seulement 2000 emplois liés à l'implantation d'entreprises extérieures au territoire. Chaque année, 7 fois plus d'emplois (2000 par an) sont déplacés entre les six intercommunalités suite à des transferts internes. Une grande partie de l'énergie en matière de promotion économique revient donc à déplacer des emplois locaux plutôt que d'attirer de nouvelles activités sur le territoire.

source_doc/agam_metropole_en_chiffres_bd_e9e62328dc.pdf

http://www.ccimp.com/sites/default/files/chiffres_economie_2014_paca_0.pdf

http://insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=5&ref_id=21713

3. Rapport OCDE sur la métropole Aix-Marseille, 2013

4. Rapport OCDE sur la métropole Aix-Marseille, 2013

5. AGAM « Stratégie de développement économique 2008-2014 » http://www.agam.org/fileadmin/ressources/agam.org/publications/observatoire_edc/MeP_strat_eco_BR.pdf

6. Métropole Aix-Marseille Provence : Les services présents qualifiés, moteurs du développement économique, Analyse N° 39, INSEE PACA, Sylvain Adaoust, Frédéric Caste, Jacques Pougard, Rémi Belle, décembre 2013

Cette concurrence favorise aussi la spéculation concernant le foncier et l'immobilier d'entreprises. Les entreprises jouent les intercommunalités les unes contre les autres, mais subissent en retour le poids de la spéculation.

Cette situation économique a deux conséquences directes :

- Le taux de chômage est, depuis des décennies, constamment supérieur à la moyenne nationale (12 % actuellement contre 10.5%).
- La richesse produite est insuffisante. Le PIB estimé est de 58 G€. Ramené à une population égale et comparativement à Lyon, par exemple, il devrait être de 10 à 12 G€ supplémentaires.

La métropole : un taux de chômage toujours supérieur à la moyenne et une insuffisance chronique de la richesse produite.

Pourtant il existe des points forts incontestables : port, logistique, aéronautique, santé, tourisme, TICs, pétrochimie, agriculture. Mais l'attractivité est faible : les 2/3 des nouveaux emplois sont dans les entreprises de moins de 50 salariés.

En outre la part de l'économie résidentielle dépasse 50% des emplois.

L'économie est cloisonnée et la concurrence entre territoires est pénalisante : elle favorise la spéculation et l'on va plutôt chercher les emplois du voisin que ceux de l'extérieur.

TROIS AXES D'ACTION ÉCONOMIQUE

Décloisonner, rééquilibrer et mailler les économies, les rendre plus interdépendantes, rechercher les complémentarités, les synergies, favoriser l'induction mutuelle :

- Favoriser l'émergence de projets associant plusieurs secteurs (aéronautique et portuaire, TIC's et santé, pétrochimie et énergie, agriculture et santé, ...)
- Permettre l'introduction massive de l'innovation dans tous les secteurs traditionnels
- Favoriser les défis économiques associant des entreprises de compétences complémentaires afin d'accéder à de nouveaux marchés (ex : lasers et santé, TIC's et agriculture, ...)
- La croissance des entreprises est un enjeu majeur. Il y a peu d'entreprises de taille intermédiaire. Le rapprochement stratégique inter-entreprises, notamment d'entreprises complémentaires, la mutualisation, l'insertion dans des éco-systèmes de R&D et de production, la globalisation de l'approche économique sont des pistes à emprunter. Globaliser l'approche économique et notamment les liaisons entre l'innovation et la production ou les projets ambitieux et le tissu économique local. Il convient de structurer d'urgence la sous-traitance locale, voire les services afin, d'une part, qu'ils puissent bénéficier directement de l'innovation et des projets, et d'autre part, qu'ils ne restent pas isolés face à une concurrence régionale et européenne. Développer l'innovation (qui crée peu d'emplois à court terme) sans développer la sous-traitance locale est un non-

sens. Accepter le fatalisme d'un recours excessif à une sous-traitance éloignée fragilise le développement futur de l'innovation.

- L'induction économique sera facilitée si on considère, dès le départ, que tout projet doit s'inscrire dans un ensemble plus global. Par exemple, les entreprises innovantes contribuent aujourd'hui à la richesse locale, sans représenter des masses d'employés considérables. Pourtant, leur effet d'induction est réel. Un emploi d'ingénieur ou de chercheur crée, par induction, plusieurs emplois dans les services et la sous-traitance. Si l'approche n'est pas globale, la sous-traitance se fera largement en dehors du territoire innovant. L'induction sera faible. Pire, si la globalité n'est pas organisée, les entreprises de sous-traitance locale, non intégrées dans une politique globale, seront fragilisées par rapport aux territoires extérieurs qui eux, structureront leur sous-traitance. Il en va de même pour les services, la formation, la logistique, etc ... La globalité et l'induction permettent aussi d'élargir le pur champ économique pour introduire dans le schéma global le renforcement des fonctions décisionnelles ou financières, dont la localisation, trop souvent extérieure au territoire, fragilise habituellement le développement local. Ceci nécessite cependant un maillage économique de grande qualité.
- A terme, les poids de l'économie de la connaissance et celui de l'économie de la production doivent se rapprocher de ceux des autres métropoles, car ces économies constituent le meilleur moyen de créer de nouvelles richesses et d'attirer des projets et investissements extérieurs.
- Certes, une partie croissante de l'économie locale se nourrira des projets liés à l'amélioration attendue, sur le territoire métropolitain, de la qualité de vie [santé, culture, loisirs, éducation, habitat, transports, ...]. Mais il s'agit d'économie résidentielle qui ne peut, sur le long terme, remplacer les économies porteuses d'accumulation de richesses nouvelles.

Le port n'est pas seulement une activité majeure mais un moteur pour l'économie du territoire (y compris dans les domaines nouveaux de l'économie). D'où l'importance d'une technopole portuaire capable d'accueillir des activités transversales.

Faire de l'économie portuaire un véritable enjeu métropolitain. Crédible car intégré et en osmose avec l'économie métropolitaine. Performant car bénéficiant du potentiel d'innovation local. Réactif car disposant d'une ressource économique élargie.

- L'économie portuaire doit s'élargir encore plus vers l'innovation, les services, l'industrie.
- Le port est un lieu majeur et déclenchant de l'économie circulaire
- Il peut être un lieu pilote pour le numérique et les nouveaux usages

L'idée d'un technopôle portuaire («technoport» ou autre terme) doit être réactivée. Celui-ci devrait faire l'objet d'une mise en œuvre partagée entre le port et la métropole et occuper à la fois des surfaces portuaires et métropolitaines afin d'accueillir des technologies transversales intéressant aussi d'autres secteurs économiques. Il devrait être doté de plateformes technologiques (ex : test de moteurs propres) et être largement ouvert sur l'international (accueil de chercheurs et d'industriels, projets collaboratifs avec les autres ports méditerranéens, ...).

Se tourner vers les nouvelles économies : un moyen de se développer et de réconcilier la recherche de la réussite économique, les valeurs citoyennes et le développement durable.

Chercher et structurer les nouveaux moteurs économiques

- Numérique

Le numérique peut transformer les territoires, réduisant les distances et boostant les échanges. Le numérique peut gommer les disparités, atténuer l'enclavement.

Le numérique agit sur la compétitivité, l'attractivité, les mobilités, la proximité.

- Transition écologique et énergétique

La transition écologique et énergétique peut réduire les inégalités socio-territoriales.

Elle peut aussi engendrer de nouveaux domaines d'activité énergétique.

- Economie circulaire

L'économie circulaire vise une économie plus soucieuse des richesses naturelles. Elle rompt avec le schéma linéaire « extraction de matières premières > production > consommation > déchets ». Elle vise à valoriser et à recycler les matériaux et les énergies à chaque étape de la transformation.

Le port est l'un des lieux de développement de l'économie circulaire (ex: Kalundborg, DK).

L'économie circulaire touche aussi les usages (ex: Interface, USA)

- Economie des usages

L'économie des usages (ou économie de la fonctionnalité) vise à rationaliser la production et dépasser la logique du « produire plus pour gagner plus ». Elle substitue la vente de l'usage d'un bien (et de ses services associés) à la vente du bien lui-même. Elle modifie la notion de « propriété ». L'utilisateur est propriétaire d'un usage et non d'un bien personnel. C'est la performance de l'usage et du service qui est recherchée. Cette performance d'usage dépend de la performance territoriale et vice-versa.

- Economie collaborative

L'économie collaborative vise à partager et produire en commun des richesses. Ce peut être de la consommation collaborative (AMAP, co-voiturage, co-hébergement, ...), de la cohabitation collaborative (coworking, colocation, ...), de la culture collaborative (université des savoirs, ...), de la finance collaborative (crowdfunding, SEL, prêts, ...), de la production collaborative (fablabs, imprimantes 3D, Do It Yourself, ...).

Ces (nouvelles) économies ne sont pas fongibles en un seul concept, mais elles ont des points communs :

- Elles partagent des valeurs citoyennes et un objectif sociétal
- Elles modifient profondément les comportements individuels
- Elles changent la notion culturelle de « patrimoine »
- Elles produisent des services nouveaux, alternatifs et diversifiés au service de l'utilisateur et de l'habitant
- Elles s'expriment sur un territoire de vie (le territoire métropolitain) et résultent d'initiatives individuelles en dehors du cadre classique des interventions publiques
- Elles économisent des ressources et de l'énergie tout en limitant la production de déchets
- Elles créent du lien social entre acteurs devenus partenaires dans la production, la consommation et la commercialisation
- Elles participent au développement durable
- Dans la mesure où elles créent du lien social, elles favorisent l'insertion par des activités, et donnent de nouvelles pistes contre les inégalités et la pauvreté.

Décloisonner, rééquilibrer et mailler les économies, amener l'économie productive et celle de la connaissance au niveau des autres métropoles en favorisant les projets transversaux, en introduisant massivement l'innovation, en favorisant la croissance des entreprises, en renforçant les pôles de commandement. Développer l'innovation sans développer la sous-traitance locale est un non sens.

TROIS AXES D'ACTION SOCIALE POUR UN DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

La formation comme vecteur de mutations

- Selon l'INSEE⁷, les difficultés locales sur le marché du travail peuvent s'expliquer par le taux élevé de personnes non diplômées (14% des actifs de 15 ans ou plus, contre 11% pour les métropoles françaises). La proportion de diplômés du supérieur est également plus faible (37% des actifs de 15 ans ou plus contre 41%). Ce faible niveau d'études est triplement préjudiciable.
 - D'une part le niveau du diplôme est le premier déterminant de la qualité de l'insertion professionnelle⁸ et constitue donc un facteur aggravant du chômage.
 - D'autre part, les entreprises peinent à trouver des employés qualifiés et donc à se développer, notamment dans les secteurs nouveaux.
 - Et enfin, l'effet d'induction d'emplois qualifiés

vers des emplois peu qualifiés se heurte à un déficit d'emplois et de qualifications intermédiaires. La « percolation » est ici plus difficile qu'ailleurs, ce qui est dramatique dans un territoire où la recherche et l'innovation sont fortes et constituent un atout indéniable de développement économique.

- La formation initiale, la formation professionnelle et toutes les formes de formation et d'éducation citoyennes (« culture scientifique », « show rooms », espaces de créativité, espaces d'échanges, ...) doivent s'appropriier et développer la spécificité et atouts locaux et s'inscrire dans les grands projets communs de développement métropolitain. Il est tout à fait anormal qu'il y ait ici si peu de formations liées à la mer, la logistique, l'entretien des installations ou des bateaux, l'exploitation et la préservation des mers. Pas un IUT, pas une formation universitaire, pas une école supérieure technique à l'exception de l'école nationale de la marine marchande) ...

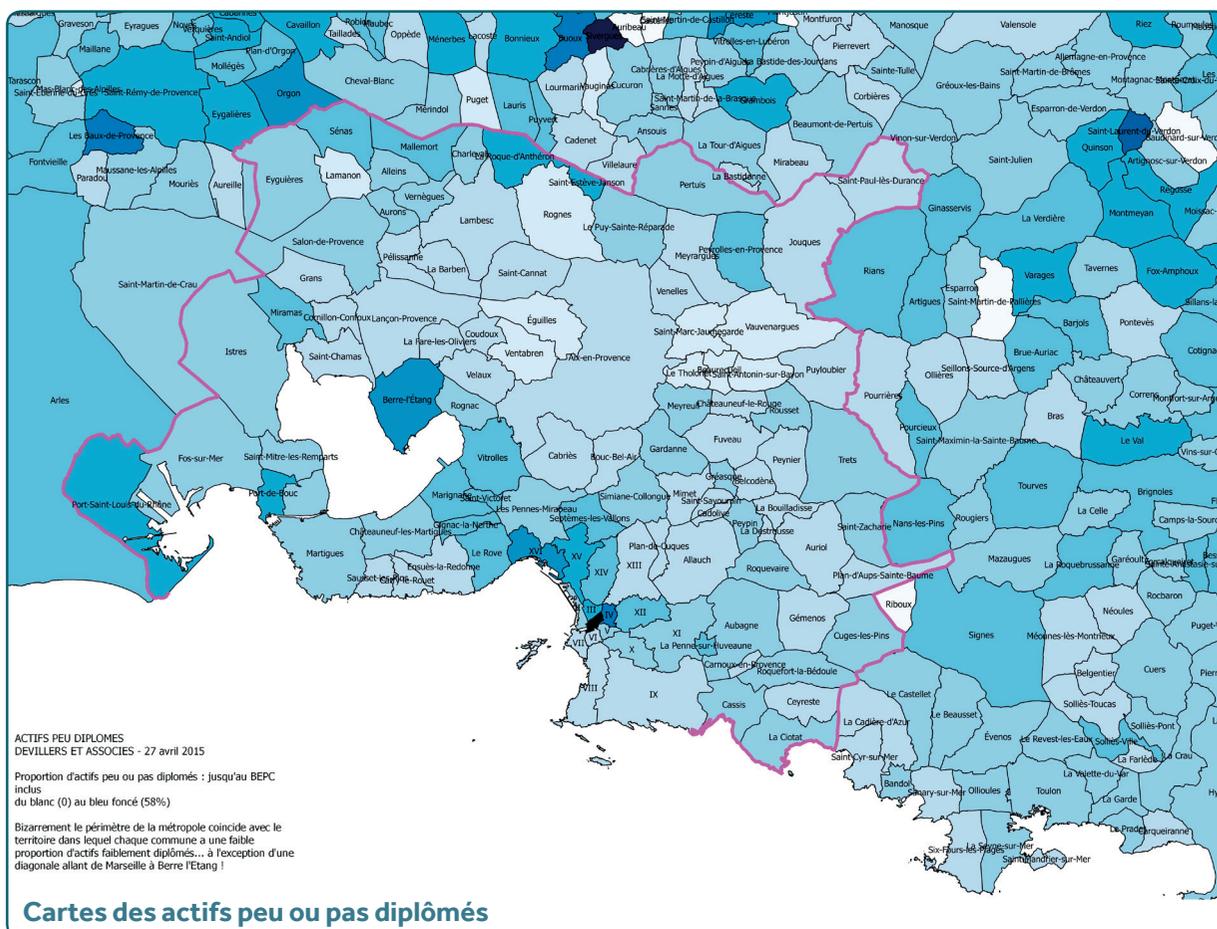
Les jeunes au cœur du projet métropolitain

- Un véritable problème social et démographique
- Selon l'INSEE⁹, la pyramide des âges est largement

7. Métropole Aix-Marseille-Provence : Un territoire fragmenté, des solidarités à construire, Analyse N° 34, INSEE PACA, Christophe Barret, Olivier Biau, Nicolas Chauvot, octobre 2013.

8. Diplôme et insertion sur le marché du travail : approches socioprofessionnelle et salariale du déclassement, Emmanuelle Nauze-Fichet et Magda Tomasini, Economie et statistique, n°354, 2002.

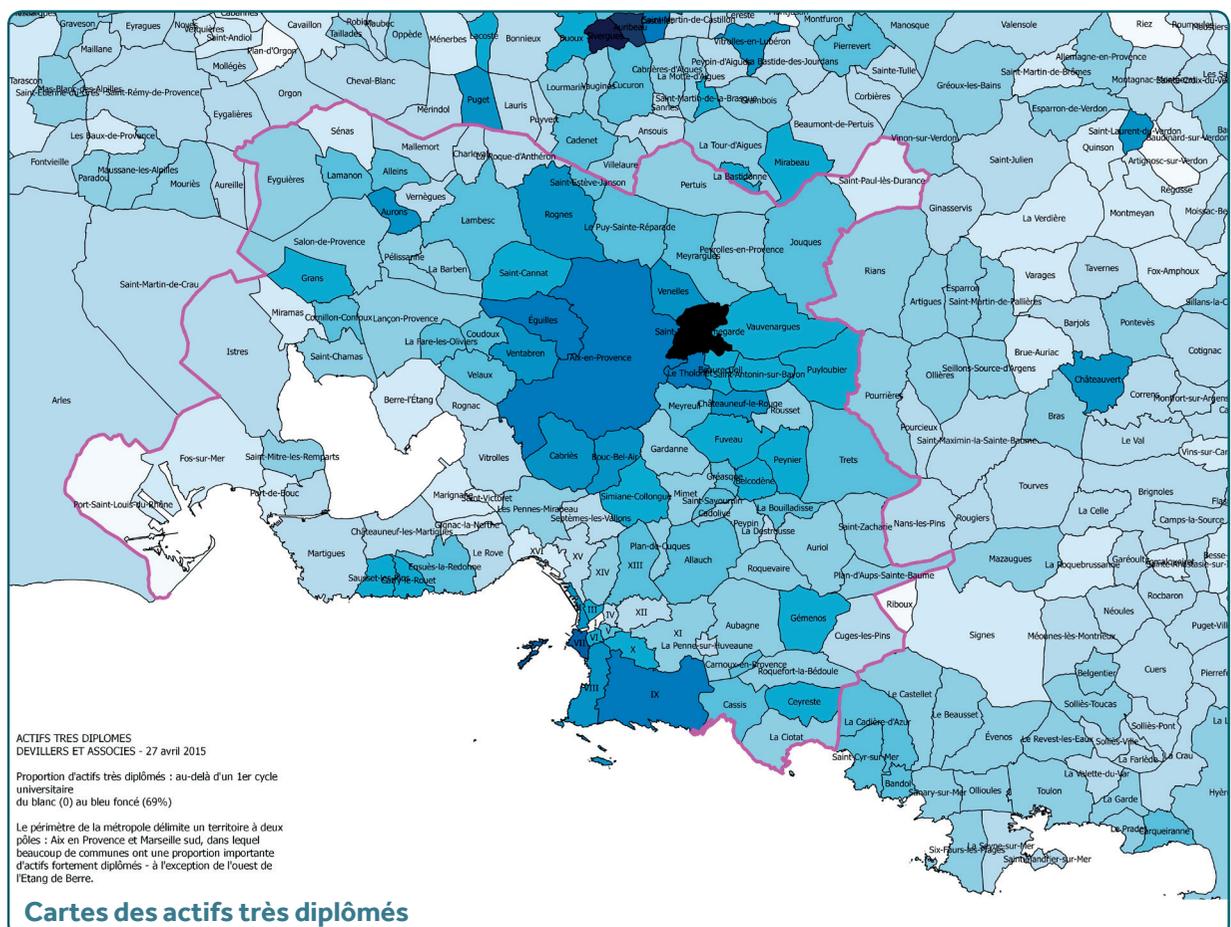
9. http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/analyse/ana34/ana34.pdf (le graphe est dans les annexes de l'étude : http://www.insee.fr/fr/insee_regions/provence/themes/analyse/ana34/ana34_de.xls)



distordue dans le territoire de la future métropole. Dans les tranches d'âge 28-40 ans, la population est déficitaire de 15 à 20% (chez les hommes) et de 12 à 35% (chez les femmes) en comparaison avec un référentiel de 4 agglomérations de 1,1 à 2,2 millions d'habitants (Lyon, Toulouse, Lille et Bordeaux).

- L'INSEE fait 3 remarques :
 - contrairement aux autres aires urbaines françaises, la population globale de la future métropole est en décroissance (moins 12 500 habitants en cinq ans) ;
 - pour toutes les catégories socioprofessionnelles, les départs sont plus nombreux que les arrivées ;
 - alors que les jeunes sont attirés par les grandes agglomérations, l'attractivité des jeunes est, dans la future métropole, moins forte que dans les autres métropoles du référentiel.
- Les jeunes sont particulièrement victimes du chômage. En 2009, 27.4 % des jeunes de 15-24 ans étaient à la recherche d'un emploi dans l'aire métropolitaine.
- Un jeune sur deux occupe un emploi précaire, alors que l'emploi précaire ne touche « que » 14,2 % des actifs. Les disparités territoriales sont fortes. Le pays d'Aix est le plus touché des EPCI par les emplois de jeunes à temps partiel (33.7 %). Ouest-Provence est le plus concerné par les jeunes en emploi précaire (53.6 %). Et à Marseille même, les 1er, 3è et 5è arrondissements affichent 41 à 46% d'emplois à temps partiel et 54 à 58 % d'emplois précaires.

- Et surtout, les revenus des jeunes sont bas, particulièrement sur le territoire de la communauté urbaine MPM. Le revenu médian annuel des moins de 30 ans (revenu fiscal par unité de consommation) est compris entre 14455 € (MPM) et 17200 € (Pays d'Aix). A comparer à 14960 € dans la communauté urbaine de Lille et 16910 € dans celle de Lyon. A Marseille, les jeunes ont un revenu médian particulièrement bas dans les 3è, 14è et 15è arrondissements (6261 € à 9560 €).
- La jeunesse peut donc être un véritable « ressort » du développement économique métropolitain. Du moins si elle peut se doter d'un meilleur niveau de qualification.
- La jeunesse est particulièrement créative dans les nouveaux secteurs économiques (numérique, usages, partages) et elle est beaucoup plus sensibilisée sur le développement durable.
- La jeunesse est également le moyen de relier les autres urgences métropolitaines au développement économique, notamment les inégalités territoriales et les transports.



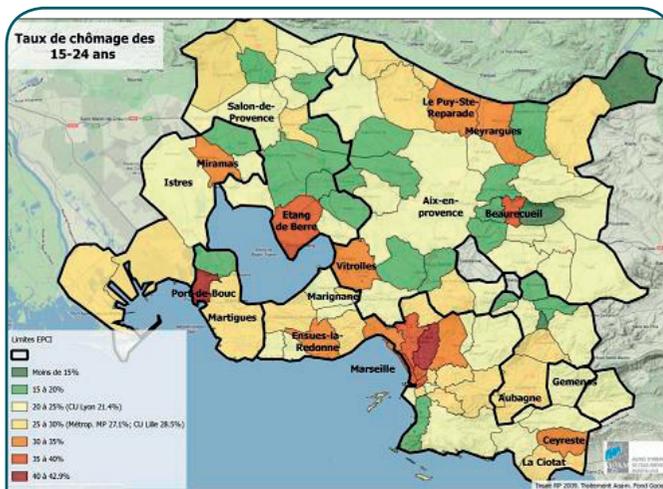
Les jeunes ne sont pas assez nombreux, ils souffrent du chômage et de l'emploi précaire plus qu'ailleurs. Leurs revenus sont très bas (moins de 10.000 € annuels par unité de consommation dans les 3^e, 14^e, 15^e art de Marseille (14.455 pour MPM, 17.200 pour le Pays d'Aix, 16910 pour le grand Lyon)

On pourrait au travers du plan de déplacement (lié à des équipements et activités ciblés) utiliser la jeunesse pour s'appropriier socialement le territoire et favoriser l'activité économique.

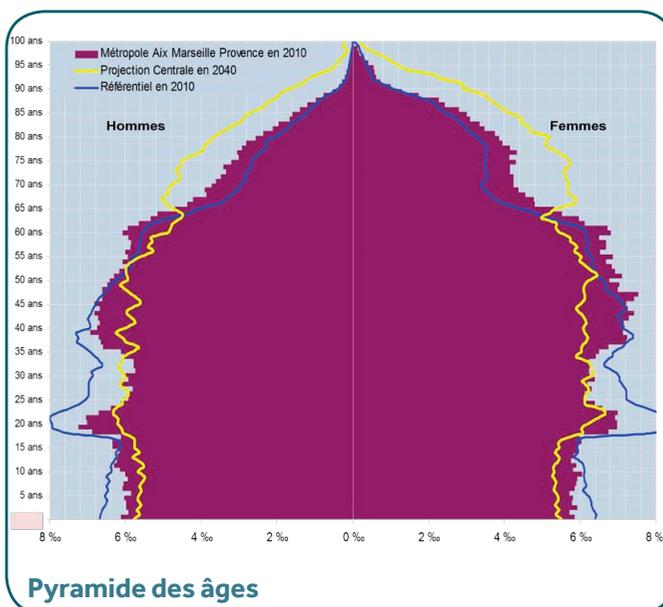
Les déplacements non pas comme fonctionnalité à corriger, mais comme outil du futur

- Sans revenir sur la constatation du facteur éminemment pénalisant pour l'économie de la carence actuelle des transports à l'échelle métropolitaine, il faut aussi considérer que l'accès aux mobilités est aussi un grand facteur d'inégalités et de marginalisation sociale.
- Les transports, le logement, l'habitat, la petite enfance, les services publics en général, sont des éléments essentiels d'attractivité.
- Une politique de transports audacieuse peut, par exemple, être épaulée par des projets d'implantations concernant les jeunes : universitaires (le territoire est de ce point de vue très inégal), culturelles (adaptées aux jeunes, pas forcément la course aux agoras, dômes ou autres monstres), lycées professionnels, espaces publics adaptés aux événements, commerces, habitat adapté aux jeunes, zones de forte concentration numérique, etc ...
- On pourrait ainsi, au travers du plan de déplacements et de ces projets, utiliser la jeunesse pour s'appropriier socialement le territoire et favoriser l'activité économique. On jouerait socialement et territorialement plutôt le futur que le présent.
- Outre les retombées économiques, l'impact social serait double : d'une part, retourner le handicap de la présence d'une forte population de jeunes précaires au centre de la métropole (quartiers nord) en un avantage et, d'autre part, corriger à terme le déficit de jeunes (stopper l'hémorragie due au chômage et à la dégradation des conditions de vie et rendre la métropole plus attractive pour les jeunes extérieurs). Et, au long terme, comme tous les jeunes deviennent vieux un jour, cela aura touché toute la population...

La formation (notamment professionnelle) est particulièrement stratégique car le niveau de qualification est peu élevé. Elle doit s'ancrer dans les spécificités du territoire (formations liées à la mer etc.)



Taux de chômage des 15-24 ans



Pyramide des âges

ENJEUX ET OUTILS

L'investissement, clé du développement

- L'investissement privé est, dans la métropole AMP, proportionnellement inférieur à la moyenne nationale, sans doute en raison d'un risque plus grand dû à la faiblesse de la vision du développement et à la complexité de la gouvernance publique. Il n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise. Mais aussi, l'histoire économique du territoire, fortement marquée par « l'économie de rentes », a freiné les projets et limité l'attractivité dont ont bénéficié, industriellement de nombreuses métropoles. La part d'emplois industriels est historiquement faible (10,5 % contre 12,6 % pour les métropoles comparables). Ce n'est donc que depuis un ou deux décennies que les fonds privés se sont vraiment réinvestis dans le secteur des services et de l'innovation technologique.
- L'investissement privé est, dans la métropole AMP, proportionnellement inférieur à la moyenne nationale, sans doute en raison d'un risque plus grand dû à la faiblesse de la vision du développement et à la complexité de la gouvernance publique. Il n'a pas retrouvé son niveau d'avant crise. Mais aussi,

l'histoire économique du territoire, fortement marquée par « l'économie de rentes » décrite par Jean Viard, a freiné les projets et limité l'attractivité dont ont bénéficié, industriellement de nombreuses métropoles. La part d'emplois industriels est historiquement faible (10,5 % contre 12,6 % pour les métropoles comparables). Ce n'est donc que depuis un ou deux décennies que les fonds privés se sont vraiment réinvestis dans le secteur des services et de l'innovation technologique.

- L'urgence est de faire émerger un nombre plus important de projets de développement de l'innovation, de la production, des services et d'attirer des financements extérieurs sur le territoire métropolitain. On n'attire pas les financeurs ou les créateurs uniquement avec la mer, le soleil et les collines. Cela exige une vision crédible, précise et compréhensible de l'avenir du territoire, afin de réduire, comme ailleurs, le risque pour ces nouveaux acteurs.
- Dans de nombreux domaines, il n'y aura ni investissement privé massif, ni mobilisation des financements nationaux et européens, sans le rôle moteur des politiques publiques locales. Cela nécessite d'être capable de minimiser les risques économiques, mais aussi sociaux, notamment par un effort de formations qualifiantes. Cela nécessite le renforcement des outils publics de co-investissement existants¹⁰ dont le capital pourrait être ouvert aux deux métropoles Nice et Aix-Marseille. Cela nécessite aussi des efforts d'infrastructures, notamment de transports et des outils financiers et de promotion très efficaces.
- Il manque annuellement 10 G€ d'activité économique, 1 G€ d'investissements privés sur la métropole, 100 000 emplois par rapport à Lyon. Un objectif d'une politique métropolitaine devrait être de créer 500 M€ à 1 G€ d'activités supplémentaires par an, ce qui nécessite 300 à 500 M€ d'investissement annuel supplémentaire. Si l'investissement privé est proportionnellement plus faible qu'ailleurs, l'investissement public est, pour sa part, supérieur à la moyenne nationale. L'investissement public constitue localement 7,2% du PIB et 33% de tous les investissements, alors que pour la France entière, ces chiffres sont respectivement de 3.2% et 15.9 %¹¹. Il convient donc de jouer sur les deux tableaux :
 - Attirer des capitaux extérieurs en minimisant intelligemment les risques,
 - Réorienter les investissements publics en faveur du développement.
- La refonte du financement public local constitue d'autant plus une urgence que les services et infrastructures qui sont offerts aux usagers leur coûtent finalement très cher pour des fonctionnalités limitées, voire médiocres.

La lisibilité des politiques publiques, un préalable à l'attractivité

- L'attractivité repose sur une certaine confiance en

10. Paca Investissement

11. Sources OCDE, INSEE, DGCF et étude VCA pour l'Association des Maires des Grandes Villes de France Economie territoriale des villes et agglomérations, novembre 2011.

l'avenir. L'incertitude des politiques publiques, voir des interlocuteurs est un repoussoir. La définition puis la mise en œuvre d'un projet métropolitain est une urgence.

- La cohérence et la convergence des politiques locales ne touchent pas que les collectivités. Les services publics, l'université, le port, les hôpitaux, les grands acteurs économiques, éducatifs, culturels et sociaux doivent être porteurs d'une stratégie partagée.

La nécessaire cohérence des politiques publiques et une stratégie partagée impliquent les collectivités, les services publics, le port, l'université, les hôpitaux, les grands acteurs éducatifs, économiques culturels et sociaux.

Les alliances et les réseaux internationaux

- Il n'y a pas de métropoles sans systèmes d'alliances. Ceux-ci ont changé. Il ne s'agit plus d'alliances exclusives, mais d'alliances à la carte (santé avec Lyon, aéronautique avec Toulouse, ...)
- L'international est aussi au cœur des stratégies d'alliances indispensables à une grande métropole. Marseille, la Provence, la région, sont très en retard sur ce point, mais le Sud l'est aussi, d'une manière générale. Il faut tisser des alliances en matière culturelle, technologique, universitaire, portuaire, politique...
- Au-delà de l'accumulation des richesses et des compétences, une métropole est avant tout le point d'entrée dans des réseaux. Il faut disposer d'un nombre limité de relais, de comptoirs modernes, identifiés à des nœuds, par lesquels elle puisse aussi bien écouler ses produits, tisser des alliances économiques, échanger des technologies, mutualiser des recherches. A ce niveau, les nœuds ne sont pas Barcelone, Gênes ou Marseille. Les nœuds sont d'abord l'Amérique du Nord, l'Europe, l'Asie. Ils peuvent être aussi le bassin méditerranéen, l'Amérique du Sud, les côtes Est et Ouest de l'Amérique du Nord.
- Pour la métropole, il faut à la fois consolider le nœud et développer les réseaux. Consolider le nœud, c'est jouer la carte méditerranéenne et africaine. C'est aussi, au-delà d'une approche trop souvent éducative et culturelle, y développer des approches économiques intelligentes, basées notamment sur les usages. Une partie de la croissance économique de l'Inde et du Brésil sont liées à des produits adaptés à des modes de vie bien différents de ceux de Los Angeles ou Wuhan. De la même manière, la Méditerranée et une partie de l'Afrique peuvent porter à des formes diversification technologique et économique inédites. Développer des réseaux planétaires, c'est s'appuyer sur des partenariats stratégiques sur d'autres continents. Les discours généraux, la sanctification d'une « capitale euro-méditerranéenne » sans territoire font trop souvent preuve d'un manque d'ambition, d'une approche provinciale, d'une méconnaissance de l'évolution du monde. La métropole marseillaise, doit sortir de la Méditerranée. Elle en a les moyens économiques. Elle doit s'en donner les moyens intellectuels et politiques. Elle peut aussi s'appuyer sur une diaspora

importante qui a souvent conservé des liens affectifs et culturels. Mais surtout elle doit s'affranchir d'une vision européenne aujourd'hui étriquée et s'affirmer dans un monde où les alliances et les perceptions politiques et culturelles sont en perpétuel changement : l'Amérique latine, qui construit son indépendance vis-à-vis des Etats-Unis, l'Asie, qui cherche à sortir d'une activité essentiellement productive, la Russie, avec laquelle nous sommes aussi reliés par la mer, ...

Pas de métropole sans système d'alliances avec d'autres métropoles et sans inscription dans des réseaux mondiaux : la métropole doit savoir sortir de la méditerranée pour se tourner vers le monde. Mais elle doit aussi jouer la carte méditerranéenne et africaine en développant des approches économiques basées sur l'usage (et l'usager) et recherchant des formes économiques et technologiques inédites.

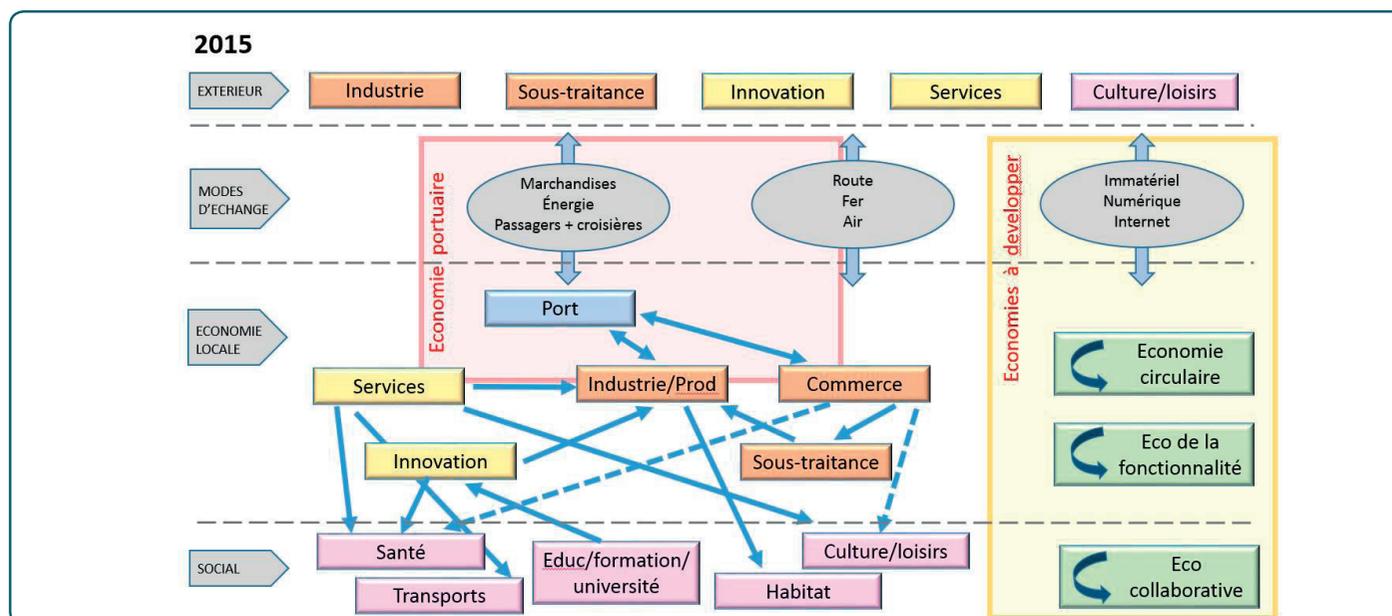
spontanément que ce qui s'avère le plus rentable : le logement, le tertiaire (bureaux), le commerce, pour lesquels les durées d'amortissement sont courtes. L'artisanat et la production, et bien sûr l'habitat, sont les grandes victimes des politiques publiques qui laissent au seul privé la maîtrise foncière. Dans certaines zones, le coût du foncier et de l'immobilier sont tels que les entreprises privilégient des opérations foncières plutôt que développer leur outil de production. Ceci est inconsciemment encouragé par les banques pour lesquelles l'immobilier est un patrimoine sécurisant et spéculatif, alors que la valeur de machines, mêmes neuves, se déprécie rapidement.

L'artisanat, la production et l'habitat sont les principales victimes de politiques publiques qui laissent au seul privé la maîtrise du foncier.

Un schéma de cohérence des services et des équipements publics, des commerces et des services privés, pour une meilleure efficacité du fonctionnement métropolitain

La politique foncière métropolitaine, un passage obligé

- L'absence de SCOT à l'échelle métropolitaine a bien évidemment pénalisé l'offre foncière économique, qui, de plus, subit les effets de la spéculation foncière induite par le développement pavillonnaire. Dans certains de territoires, les marges de densification de l'emploi constituent la seule offre foncière potentielle.
- La situation est donc paradoxale. La métropole dispose potentiellement d'espaces, mais peu sont immédiatement disponibles pour un développement économique important.
- Les outils fonciers existants (EPFR, SAFER) peinent, sur les zones sensibles à passer l'effet de seuil au-delà duquel un opérateur pèse sur les prix du marché. L'EPFR, par exemple, est intervenu pour 20 à 40 M€ annuellement dans le secteur économique sur l'ensemble du territoire régional. Sur la plupart des zones économiques, l'EPFR subit donc le prix du marché, intervenant essentiellement comme opérateur structurant. Or le marché ne génère
- Les services publics (santé, finances, éducation, transports, culture, ...) doivent partager des stratégies métropolitaines communes. En premier lieu dans l'intérêt des utilisateurs, mais aussi, dans un souci de complémentarité et de mutualisation, notamment dans des périodes de restrictions budgétaires.
- Afin d'améliorer les services aux usagers sans augmenter les coûts, les équipements publics doivent pouvoir, sous la responsabilité de la métropole, s'affranchir de la concurrence des territoires infra-métropolitains qui peut ne pas porter à conséquence pour les équipements de proximité mais peut s'avérer contre-performante pour tout le monde en ce qui concerne les autres.
- Enfin, les commerces et services privés doivent être perçus comme des activités structurantes complémentaires aux services publics.
- Une charte des services au public (publics ou privés) pourrait être proposée afin d'encadrer leurs principes



de base : accès pour tous, coûts (voire gratuité) socialement progressifs, développement durable.

- Un schéma de cohérence permettra de répartir intelligemment les services, mais aussi minimiser les déplacements de la population.

Un schéma de cohérence des services et des équipements publics et une politique volontariste d'accueil des activités et entreprises : deux outils indispensables pour le développement.

Une politique volontariste d'accueil des activités et des entreprises

Organiser l'accueil des entreprises est l'une des premières tâches d'une métropole, encore plus d'Aix-Marseille dont l'attractivité économique est faible.

- La structuration d'éco-systèmes par domaines d'activité est nécessaire. L'isolement des entreprises les fragilise. Le réseautage leur permet à la fois de partager les expériences et d'accéder à des veilles économiques, technologiques ou dans le domaine des processus de production ou du management. Il permet également le décloisonnement des activités, une plus grande fluidité des emplois, l'acquisition de nouvelles compétences et des stratégies partagées (ex : international).
- L'environnement de l'activité économique (formation, transports, habitat, services publics) est décisif. Dans toutes les grandes conurbations, les entreprises y participent (financièrement ou en nature) pour peu qu'elles soient associées à leur réflexion.
- Il va de pair avec l'accompagnement social (accueil de nouveaux arrivants, emploi du conjoint, parcours résidentiel, incitations à l'acquisition et à la valorisation des compétences, ...), qui est également un facteur d'attractivité et de développement.
- Enfin, naturellement, tous les outils « classiques » d'aide aux entreprises doivent être mobilisés et développés : offre immobilière, outils financiers, promotion, relations avec l'université, la recherche et l'innovation, formations, international, etc.

Quelles évolutions entre 2015 et 2030 ? (voir les deux schémas ci-après)

L'élargissement de l'économie portuaire (au sens large) traduit à la fois des interactions économiques et sociales nouvelles et une certaine croissance (espérée). Les relations avec les services et l'industrie sont plus fortes. La sous-traitance et le commerce en bénéficiant également.

De nouvelles formes d'activité économique (circulaire, de la fonctionnalité, collaborative) s'intègrent dans le paysage global. L'économie circulaire se développe d'abord dans les activités portuaires.

Le numérique, l'immatériel, sont des moteurs importants du développement.

Les alliances (à la carte) entre métropoles se développent et permettent de passer de la notion de point d'échange métropolitain à celle de point de fonctionnalité planétaire poly-métropolitain.

De nouvelles interactions fortes se créent ou se développent (flèches rouges des schémas). Ce sont donc les sujets majeurs sur lesquels la métropole devra repenser ses outils de développement.

Pour 2030 : développer de nouvelles interactions et de nouvelles alliances dans une économie renouvelée par de nouveaux modèles, fortement centrée sur le port, le numérique l'immatériel

Il manque à la métropole 10 G€ d'activité économique, 1 G€ d'investissements privés et 100.000 emplois par rapport à Lyon. L'investissement privé est historiquement faible : il est urgent de faire émerger plus de projets de développement de l'innovation, de la production, des services et d'attirer des financements extérieurs. Pour cela il faut renforcer les outils d'investissement publics en les réorientant vers le développement et attirer les capitaux extérieurs en minimisant les risques.

