

Etats généraux de Provence

Consultation du Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône

Novembre 2015



Propositions du réseau associatif pour la métropole Aix-Marseille-Provence



France Nature Environnement
Bouches-du-Rhône

Partout où la nature a besoin de nous

FNE Bouches-du-Rhône



France Nature Environnement Bouches-du-Rhône (FNE 13) est la fédération départementale des associations de protection de la nature et de l'environnement. Affiliée à la fédération régionale France Nature Environnement PACA, l'objet de FNE 13 vise l'amélioration de la qualité de vie et la promotion du développement durable sur le territoire provençal.

Elle fédère à travers son réseau des associations de protection de la nature et de l'environnement du département, et regroupe ainsi 35 associations.

FNE 13 est une force citoyenne dont les missions recouvrent l'interpellation des politiques publiques, la recherche d'un dialogue sur le développement durable au sein de la métropole Aix-Marseille-Provence, la sensibilisation, l'information et le renforcement de l'expertise des associations et des citoyens sur les enjeux départementaux en matière de développement durable. Elle oeuvre également à l'accompagnement de projets de développement durable et à la veille du respect du droit de l'environnement.

Propositions du réseau FNE 13

Ce document représente le fruit d'un travail partagé avec l'ensemble du mouvement FNE 13 et propose les orientations des associations du mouvement. Il se veut la contribution de la société civile pour un développement durable des territoires.

Il complète les positions de FNE 13 qui expriment la volonté d'œuvrer pour le bien commun, maintenant, et pour les générations futures, aussi bien sur des enjeux environnementaux que socio-économiques.

Il faut replacer l'Homme au cœur et en harmonie avec son environnement.

Les propositions s'inscrivent dans la consultation organisée par le Conseil Départemental des Bouches-du-Rhône, pour les Etats Généraux de Provence.

NOTRE VISION

FNE 13 émet le souhait d'un département s'inscrivant dans une **vision stratégique globale**, intégrée et partagée, s'appliquant à l'échelle de **territoires homogènes et cohérents**; d'une métropole à l'écoute des **différentes échelles locales**, mais prescriptive sur l'**intérêt général** ; d'une Provence **plus participative** (gouvernance à cinq, place du citoyen, etc.), **environnementale** et **résiliente dans ses choix** (évaluation, critères, etc.).

**Un territoire portant un projet ambitieux et digne des défis
du XXIème siècle**

SOMMAIRE

Faire de la jeunesse le premier atout	3-4
Assurer l'équité sociale et territoriale	5-6
Améliorer la mobilité	7-8
Protéger les ressources naturelles	9-10
Accompagner la transition énergétique	11-12
Créer les conditions d'une mobilité durable	13-14
Stimuler les innovations	15-16
Repenser l'ingénierie métropolitaine	17-18
Liens et Notes	19-20
Carte des associations	20-21

Faire de la jeunesse le premier atout

Pour l'implication de la
jeunesse sur le territoire
Provençal



Constat

Le territoire provençal est le siège de fortes inégalités qui ne cessent de se creuser et qui affectent particulièrement la **jeunesse** : échec scolaire, faiblesse des qualifications en sortie du système éducatif, paupérisation accrue, difficultés d'accès au premier emploi et d'autonomisation...

Pourtant les enfants (0-16 ans) et les jeunes (16-30 ans) constituent l'avenir du territoire: ils en sont les actifs et les citoyens d'aujourd'hui et de demain. Dans les Bouches-du-Rhône, **22%** de la population du département a moins de 15 ans, soit 230000 personnes. Ils sont frappés de plein fouet par les difficultés économiques et sociales, comme en témoignent les taux de pauvreté des enfants de certaines parties du territoire (45% des enfants sont pauvres à Marseille, 63% à Port-de-Bouc), ou plus globalement celui des jeunes (le taux de pauvreté des moins de 25 ans est le double du reste de la population), confrontés à des difficultés de parcours (8,4% des actifs sont des jeunes entre 15 et 24 ans).

Pendant, le territoire possède des réseaux de **coopération culturelle**, économique, institutionnelle très développés qui constituent une des **grandes forces** de ce territoire. Ces potentialités sont renforcées par les dimensions multiculturelles assez uniques de plusieurs villes de l'aire métropolitaine notamment à travers leurs multiples communautés, et la vitalité de leur jeunesse

Celui-ci doit donc savoir être ouvert, accueillant, divers, créatif, jeune. Dans cette perspective, les réactions de repli pourraient rapidement être contre-productives provoquant une spirale: **réduction de l'attractivité**, décrochage économique, réduction des ressources des collectivités, appauvrissement des populations à un stade d'iniquité qui rend inefficace toute politique redistributive.

Propositions

C'est pourquoi **FNE Bouches -du-Rhône**, propose que la politique jeunesse du département se structure autour de quatre **enjeux**:

- **Favoriser** l'expression de tous les jeunes en les impliquant réellement dans les politiques publiques
- **Encourager** les initiatives et les projets des jeunes
- **Accompagner** tous les jeunes vers l'autonomie et la citoyenneté (enseignement de la 2^o chance, etc...)
- **Faciliter** l'accès de tous les jeunes aux droits et aux ressources.

Assurer l'équité sociale et territoriale

Un territoire juste pour
tous



Constat

La métropole présente des **fractures sociales et territoriales** des plus graves parmi les métropoles françaises. Ce résultat est le fruit des logiques urbaines anciennes concomitantes de ghettoïsation de la population socialement la plus fragile (faible revenu, fort chômage, faible niveau d'éducation, problèmes de santé, précarité énergétique, etc...) et d'un étalement urbain périphérique non maîtrisé.

Cette logique urbaine s'est accompagnée d'une **spécialisation fonctionnelle de l'espace** avec des zones commerciales parmi les plus importantes d'Europe, des zones d'activité hyperspécialisées (le tertiaire supérieur à Aix, l'industrie à FOS-Etang de Berre, etc).

Cette logique trouve son prolongement dans des **politiques d'aménagement** et de planification malthusienne, notamment au regard de l'implantation du logement social, entre communes mais aussi au sein même de certaines villes entre les quartiers.

Aujourd'hui, la crise économique et la forte évolution des processus de production industrielle font craindre de **graves conséquences** sur la précarisation des populations et un déclin industriel aux conséquences sociales et spatiales, notamment sur le secteur Etang de Berre/Fos (chômage, friches industrielles polluées, ...)

alors que se poursuit la pression d'implantations extensives (exemple : la logistique) augmentant toujours plus les distances des déplacements et leur coût (bilan carbone, fatigue, coût financier, accidents de la route, ...).

Réflexions et propositions

Ce territoire doit permettre de traiter certains problèmes à la bonne échelle et de sortir des niveaux de décisions locaux, freins à leur résolution. Cela ne sera possible que si l'on change drastiquement de modèle de **développement urbain et économique**, que si l'on privilégie la recherche de solutions en termes d'entraînement et non seulement de rattrapage.

De même nous pensons qu'il ne peut y avoir de **mixité sociale** sans réelle mixité fonctionnelle, qu'il ne peut y avoir de mixité urbaine sans fondamentalement rechercher l'intensification de l'urbanisation, et que l'on ne résoudra ni la ghettoïsation ni l'étalement urbain si l'on n'est pas capable d'offrir des espaces urbains de grande qualité. Ce n'est pas forcément un problème de coût, c'est assurément un problème de choix politiques.

C'est pourquoi, **FNE Bouches du Rhône** propose de:

- **Décentraliser**, rendre itinérant les lieux culturels : osons le faire dans les zones les moins favorisées culturellement de l'espace métropolitain.
- **Quitter** les logiques sectorielles et tisser de la transversalité : par exemple sur les quartiers défavorisés, inventons concomitamment un plan de maîtrise de l'énergie dans l'habitat social privé et public, l'implantation d'unités de production d'énergie renouvelable, mobilisons les intelligences pour l'innovation !
- **Donner** à la métropole cette chance unique de pouvoir traiter les problèmes à bonne échelle et être prescriptif pour les documents de planification !
- **Créer** une identité métropolitaine ne peut se faire que si les habitants en partagent le projet. Faisons en sorte de créer un processus original, ambitieux de participation des habitants à la définition et la mise en oeuvre du projet.
- **D'intégrer** la desserte des quartiers en relégation sociale et spatiale dans le système métropolitain de transport collectif : ces quartiers doivent devenir des points de passage et non des terminus !

Améliorer la mobilité

Pour une nouvelle
mobilité dans la
métropole



Constat et Réflexions

Ce territoire s'est développé autour de l'automobile ; pendant longtemps les transports collectifs sont apparus comme le contre poids nécessaire pour limiter la croissance de la circulation automobile. Cependant des **réseaux de transport** urbains et interurbains existent.

Conformément à plusieurs documents officiels, notamment la **DTA 13** (Directive territoriale d'aménagement du département des Bouches du Rhône), la réflexion sur la mobilité et les déplacements dans la métropole peut s'organiser en deux grandes problématiques : la grande accessibilité extérieure et le fonctionnement interne.

• La grande accessibilité de la métropole

Ce sujet a été remarquablement traité, en termes d'objectifs, par la DTA 13 dont il constitue la priorité 1 de l'objectif 1. A ce niveau, il est proposé de retenir les urgences décrites dans cette priorité 1 de l'objectif 1 de la DTA 13. Ces objectifs ont fait l'objet de prises de position de FNE, notamment pour les urgences classées 1 (voir Qr Codes).

La directive européenne sur l'intégration air-rail, visant à une desserte ferroviaire directe sans rupture de charges de l'aérogare Marseille Provence, prescrite par la DTA 13 (urgence 3 de la priorité 1 de l'objectif 1), justifie une réflexion particulière. Cette réflexion sur la desserte aéroportuaire doit être liée à la problématique des déplacements de la zone d'activités d'Eurocopter.

• **Fonctionnement interne de la métropole**

Priorité première : le REM (Réseau Express Métropolitain). Il s'agit d'un réseau ferré, ce qui suppose que les différents véhicules porteurs sont compatibles avec une infrastructure commune et que l'usager de référence est bien l'usager PMR (Personne à mobilité réduite). Ceci implique la réduction, voire la suppression progressive des ruptures de charges sur ce réseau, donc des lignes longues allant chercher l'usager en périphérie et traversant les centres urbains sans terminus.

Ce réseau express est métropolitain, il doit relier les différentes centralités métropolitaines entre elles et dépasser les frontières des communes.

Parallèlement, les services offerts doivent être organisés pour une meilleure efficacité globale.

Concernant le trafic routier, les textes préconisent la séparation des flux de transit et des flux d'échanges locaux. De plus, la création des axes spécifiques de transit coûte peu aux contribuables et génère d'importantes rentrées fiscales locales, en diminuant fortement la pollution des centres urbains.

Propositions

C'est pourquoi, **FNE Bouches du Rhône** propose de:

- **Favoriser** la transformation des formes urbaines:
 - Renforcer les pôles d'échanges autour des gares en passant à la densification des équipements autour des gares et en favorisant la liaison avec les environs par les modes doux et la gestion des échanges avec les lignes de bus
 - Favoriser l'implantation des activités autour des gares existantes et imaginer les liens entre la gare et les activités existantes
 - Renforcer les échanges entre les lignes de car et les réseaux urbains
- **Dessiner** le réseau de transport de la métropole :
 - Imaginer plusieurs scénarios de développement des transports.
 - Engager un débat sur la structure du réseau à partir de la diamétralisation de la gare St Charles
 - Procéder aux évaluations socio-économiques permettant d'assurer une programmation cohérente des investissements
- **Définir** la place et le rôle des différents modes de transports :
 - Promouvoir l'apaisement des vitesses en ville.
 - Gérer les flux de personne sur les autoroutes
 - Définir des règles pour la gestion du stationnement au lieu de travail

Protéger les ressources naturelles

Pour un territoire
respectueux des enjeux
environnementaux



Constat et Réflexions

Nul ne conteste l'exceptionnelle qualité de notre territoire avec la diversité de ses paysages, de la mer à la montagne, en passant par toutes les nuances si bien rendues par de grands peintres; le tout bénéficiant d'un climat que beaucoup nous envie. Outre la qualité des paysages, perceptible par chacun, ces espaces regorgent d'une grande biodiversité faune/flore, plus discrète.

Ces espaces naturels se divisent en deux groupes :

- **les grands ensembles homogènes**, célèbres, quasi vierges, sauvages (Ste Victoire, Calanques, Ste Beaufort, Nerthe, Alpilles, Crau, Durance ...),
- **les espaces plus « classiques »** agricoles ruraux et périurbains, forêts, littoraux maritimes et des étangs ...).

Les premiers, par leur ampleur, leur réputation, des mesures de protection et, historiquement, leur difficulté d'accès, restent pour l'essentiel à l'abri de toute atteinte grave.

Les seconds, disséminés sur le territoire et moins emblématiques sont exposés à de fortes pressions urbaines qui souvent l'emportent. Ce sont eux les plus vulnérables et sur lesquels doit se porter notre attention.

La chance de ce territoire de plus de **1,8 million d'habitants** est de ne pas être « homogène et isotrope » ; mais au contraire multipolaire avec alternances de zones très urbaines et de zones quasi désertiques, sans oublier le littoral.

Cet atout constitue pour l'heure un handicap par le morcellement institutionnel conduisant chacun à vouloir son centre commercial, sa zone pavillonnaire, sa zone d'activité; la plupart du temps sans concertation ni cohérence avec son voisin.

Ainsi ce territoire en « **manteau d'Arlequin** » alternant nature sauvage et urbanisation anarchique voit de jour en jour l'étalement urbain de ses pôles tendre l'un vers l'autre, au détriment des espaces naturels et agricoles tampons.

Ce constat, évident pour l'urbanisation, l'est moins pour la biodiversité plus discrète mais essentielle à l'équilibre d'un territoire et de ses habitants.

La métropole doit accompagner les différents contrats de milieux aquatiques du département (Rhône, Durance, Camargues, Golfe-Fos-sur-Mer, Etang de Berre et affluents, Huveaune, Rade...).

Ce n'est pas l'urbain qui doit constituer **l'ossature du territoire provençal**, mais bien les espaces naturels et agricoles aux différentes échelles (massifs, espaces verts urbains, jardins partagés...). Cela peut en constituer l'originalité et l'attrait avec les enjeux positifs qui en résultent (sur la santé physique et le bien être des citoyens, sur l'économie touristique, sur une agriculture de proximité).

La métropole doit considérer le Parc National des Calanques comme étant animateur d'une politique territoriale assurant la cohérence écologique, la sauvegarde des paysages, la préservation des ressources...

Propositions

Suite à ce constat, FNE 13 propose de :

- **Identifier et cartographier** les consensus sur la qualité et les périmètres des espaces naturels et agricoles à préserver de toute urbanisation nouvelle,
- **Identifier** de même les points de désaccords,
- **Tendre** vers un futur commun souhaité en s'inspirant d'exemples de grandes métropoles polycentriques qui ont réussi cette alchimie ville/nature mais aussi en analysant les contre-exemples,
- **Définir** des périmètres pertinents, à l'échelle infra-métropolitaine pour assurer une cohérence globale tout en évitant le délaissement de certains territoires (urbains et/ou naturels) au détriment d'autres,
- **Elaborer** des schémas métropolitains ambitieux et prescriptifs pour atteindre l'objectif commun,
- **Mettre** en place les outils de gouvernance et moyens financiers pour y parvenir.

Quelle valeur ajoutée
pour le territoire ?



Constat et Réflexions

Le réchauffement climatique et l'épuisement des réserves en pétrole nécessitent de produire de l'énergie en limitant les émissions de gaz à effet de serre et en réduisant la dépendance aux énergies fossiles. Dans notre région nous avons la chance d'avoir du soleil et du vent même en hiver lorsque nous avons des besoins énergétiques importants.

• Solaire thermique

La ressource solaire étant importante dans notre région, la production solaire d'eau chaude pour la consommation sanitaire et le chauffage devrait être obligatoire pour les constructions neuves dans les habitats individuels et collectifs et une option à étudier pour le parc existant. Les avantages sont la réduction du pic électrique du réseau national (dû au chauffage électrique) et une diminution de la facture électrique pour les particuliers.

• Eolien offshore flottant

Le développement de l'éolien terrestre en région PACA est limité. En effet les enjeux paysagers, les zones protégées, l'éparpillement et la densité des constructions (toute installation éolienne doit se trouver à une distance minimum de 500 m des zones urbaines d'habitation) entraînent une difficulté à trouver des lieux d'implantation. Le véritable potentiel éolien en PACA est offshore. La technologie d'éoliennes flottantes est adaptée à la méditerranée (fonds trop profonds pour des éoliennes « classiques »). De plus la flottaison permet de réduire l'impact environnemental sur les fonds marins et certainement le coût de l'installation également.

• **Energie des vagues hydroliennes**

Des systèmes inventifs (serpent de mer, pendule oscillant...) permettent de récupérer l'énergie du mouvement des vagues pour la convertir en énergie électrique. Ces technologies présentent à priori un faible impact environnemental et pourrait être un complément très pertinent à la production d'énergies renouvelables en PACA.

Dans les fleuves, les estuaires, la mer, les hydroliennes utilisent le courant de l'eau pour produire de l'électricité. Assurément ce secteur représente un potentiel énergétique important qui doit être développé.

• **Photovoltaïque**

Nous soutenons deux voies complémentaires dans la filière photovoltaïque ; les centrales au sol reliées au réseau national et des installations qui recouvrent le bâti existant connectées à des réseaux autonomes à l'échelle de la zone urbaine.

• **Biomasse**

L'utilisation de la biomasse pour produire de l'énergie trouve son sens lorsque le projet est en cohérence avec son territoire d'implantation, au niveau de l'approvisionnement du système, et du besoin en énergie du territoire. Les projets nécessitant des approvisionnements très lourds sont incompatibles avec la disponibilité locale de la ressource. La cogénération, production électrique et valorisation de la chaleur, est indispensable pour avoir un système efficace.

• **Transition énergétique**

L'utilisation des énergies renouvelables doit s'accompagner d'une réduction du besoin en énergie et d'une meilleure gestion de la consommation, notamment à travers les systèmes de smart grid et par la sensibilisation et l'information du citoyen. Le consommateur doit devenir acteur de sa consommation, conso-acteur.

Nous soutenons le crédo de négaWatt : « Sobriété, Efficacité, Renouvelables ».

Propositions

Suite à ces constats, FNE 13 propose de:

- **Définir** des territoires géographiques dédiés à chaque filière.
- **Calculer**, pour chaque territoire : Le potentiel en MW, le coût d'installation en M€ / MW et en HommeMois* / MWh, le coût de production en M€ / MWh et en HommeMois* / MWh
- **Définir** le chemin optimal en coût à travers ces territoires afin d'atteindre les objectifs 2030-2040-2050.
- **En déduire** la planification au niveau de la Métropole ainsi que la production d'EnR qui en résulte.

Mieux déplacer les marchandises

«Pour des conditions
d'une mobilité durable
et performante des
marchandises»



Constat et Propositions

Pour FNE 13, le développement des activités logistiques dans l'aire métropolitaine de Aix-Marseille-Provence, donc le développement des flux de marchandises maritimes et terrestres et des nuisances induites, ne peut être accepté par les populations qu'en échange d'une conséquence positive en terme de développement de l'emploi.

Aussi, une première orientation pourrait être de mettre l'ensemble des acteurs en situation de mieux **cerner les enjeux et de les partager collectivement**. C'est un point de départ à ne pas manquer.

Il est nécessaire également de définir des points d'accord avec les autres parties prenantes sur les ambitions à concrétiser. Les limites effectives de l'hinterland actuel du GPMM doivent faire l'objet d'un consensus. Ainsi, des objectifs pourront être partagés sur les besoins réalistes, souvent posés en terme d'infrastructures, permettant un développement du GPMM.

FNE 13 demande que cessent les envolées lyriques sur des dossiers qui n'ont aucune chance d'aboutir comme par exemple l'engouement en faveur du projet Saône-Moselle/Saône-Rhin ou l'attente béate du second Lyon-Turin.

Pour FNE 13, le débouché vers la plaine du Pô est à la fois essentiel et crédible. C'est bien le percement d'un tunnel ferroviaire sous le Montgenèvre qui permettra d'accroître l'hinterland du GPMM. Cette infrastructure apporte en outre un élément de réponse à la volonté de limiter les flux de transits routiers.

FNE 13 partage la volonté affichée de mettre en place un nouveau modèle d'aménagement plus durable et respectueux des ressources. Les orientations adoptées dans le **Schéma Régional de Cohérence Écologique** offrent un support pour conduire un débat au cours duquel les différentes sensibilités pourraient rechercher des convergences en matière de préservation et d'utilisation du foncier. Si l'on peut penser que l'acceptabilité sociale du développement de la logistique est liée aux emplois générés, l'acceptabilité environnementale des projets d'infrastructures et d'aménagement se fera au regard des enjeux « biodiversité »

La préservation de l'existant, la réutilisation des espaces en friche sont des solutions à privilégier par rapport à l'utilisation de terrains disponibles. Cette orientation impose qu'une réflexion globale et coordonnée soit menée, à l'inverse de ce qu'il est constaté aujourd'hui. La logistique urbaine en est à ses premiers balbutiements. Actuellement, le juste à temps est le mode de gestion privilégié. L'absence de contraintes n'encourage pas à rechercher d'autres solutions dont la mise en oeuvre demande des organisations et des réglementations, générant un coût à répercuter sur le client. Les coûts générés par de telles organisations peuvent dans un premier temps majorer le prix de vente des objets de consommation mais cette évolution produira des bénéfices à long terme pour l'ensemble de la population et des collectivités. FNE 13 est favorable à un approvisionnement **des lieux de distribution en modes alternatifs**.

Pour FNE 13, l'augmentation des parts de transports de marchandises par le ferroviaire et le fluvial doit être un objectif partagé. FNE 13 a fait connaître ses nombreuses propositions pour développer le mode fluvial. Concernant le ferroviaire, la **question des infrastructures reste un enjeu déterminant** dans une zone qui accumule 40 années de retard dans ce domaine. Mais, pour FNE 13, cette situation est aggravée du fait d'un outil de production ferroviaire inadapté aux enjeux du territoire de la future métropole.

Stimuler les innovations

«Pour des innovations,
facteur de création de
richesses et d'emploi»



Constat et Réflexions

L'innovation ne saurait être limitée à sa seule dimension technologique ; mais dans les faits, les outils actuels d'accompagnement public à l'innovation restent très orientés vers les **technologies et la protection de la propriété intellectuelle**. Pour que la volonté d'élargir le champ de l'innovation soit suivie d'effets, il manque encore d'outils concrets pour l'accompagnement des PME en matière d'innovation organisationnelle et sociale.

On pourra citer notamment **l'économie circulaire**, qui recouvre les notions d'écologie industrielle et territoriale, **l'économie de la fonctionnalité** (qui consiste à vendre un service associé à un équipement et non plus l'équipement lui-même, ce qui permet notamment de découpler la création de valeur de la consommation de ressources), **l'économie collaborative**.

Concernant **l'innovation technologique**, FNE 13 souhaite relever qu'elle peut avoir pour conséquence de raccourcir la durée de vie des produits, avec un double inconvénient, rendre difficile les visions économiques à moyen et long terme, et accélérer les prélèvements de ressources naturelles

A minima faudrait-il favoriser celles qui permettent une création de **valeur sociétale** autre qu'une croissance économique à court terme génératrice, à long terme, d'externalités négatives sur le plan social ou environnemental ? Cette réflexion pourra être approfondie dans le cadre de la mise en place de la métropole, en intégrant une **gouvernance de l'innovation**.

Les innovations qui seront favorisées, dans le cadre de l'application sur le territoire métropolitain de **la SRI** (Stratégie Recherche et Innovation), doivent non seulement permettre le développement économique du territoire : elles doivent aussi répondre à ses besoins.

En la matière, on peut noter que les **5 axes de la SRI**, qui correspondent avant tout à des secteurs porteurs de croissance au niveau mondial, correspondent aussi à des enjeux forts du territoire métropolitain - et se retrouvent d'ailleurs dans le contenu de plusieurs des chantiers de réflexions.

Ainsi le soutien à l'innovation au sein des PME ne devrait pas dépendre uniquement d'un potentiel de création d'emploi lié à un marché mondial, mais aussi à leur pertinence par rapport à **notre territoire**. En amont, il convient donc de faire en sorte que l'analyse des besoins du territoire nourrisse les programmes de soutien à l'innovation.

On rejoint en cela le **développement de l'innovation** par les usages. La métropole peut, par sa gouvernance et les démarches de **co-construction** qu'elle pourra porter, faire remonter les besoins réels des populations métropolitaines en matière d'innovation d'usage, pour faire en sorte que le développement économique qu'elles permettront profite doublement à sa population.

C'est notamment ainsi que les **nécessaires réflexions** sur la prise en compte de l'innovation dans la commande publique, notamment de l'institution métropolitaine, pourra prendre toute leur dimension.

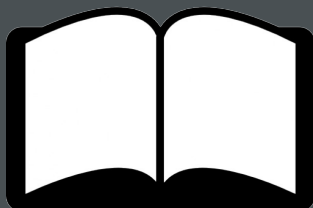
La question du foncier est un facteur limitant pour la création d'emplois sur le territoire métropolitain.

FNE 13 sera particulièrement vigilant sur les deux **points suivants** :

- **Les conflits d'usage** : le développement d'espaces d'activité économiques ne doit pas se faire au détriment des espaces naturels protégés ni des trop rares espaces agricoles du territoire métropolitain.
- **La cohérence globale** de l'implantation des espaces d'activité économiques (liens avec les infrastructures de transports en commun notamment). V

Repenser l'ingénierie métropolitaine

«Pour des conseils de territoire correspondant aux réalités des pratiques de leurs habitants»



Constat et Réflexions

Les conseils de territoire sont chargés d'élaborer les **PLUi**. Le choix du périmètre de ceux-ci au sein de la métropole est donc particulièrement important.

Ces périmètres doivent s'appuyer sur des critères de fonctionnalité correspondant **aux bassins de vie existants** et non pas sur des principes liés au découpage administratif tels que les intercommunalités ou les périmètres de SCOT qui ne correspondent pas toujours **aux réalités de territoire** et à **leurs fonctionnalités**.

D'après le Projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, l' « Art. L. 5218-3. - I, les limites des « territoires » de la métropole sont fixées par décret en Conseil d'Etat, en tenant compte des solidarités géographiques préexistantes.

La métropole doit être l'occasion de créer des « territoires » plus adaptés aux **réalités de terrain**, ne correspondant pas aux territoires des anciennes intercommunalités. Ainsi les « solidarités géographiques préexistantes » ne doivent pas être politiques mais fonctionnelles.

La Métropole approuvera les PLUi élaborés sur son périmètre. Afin d'avoir une cohérence dans l'aménagement de la métropole, il serait indispensable d'élaborer un **Schéma métropolitain d'aménagement durable prescriptif** vis-à-vis des SCOT existants.

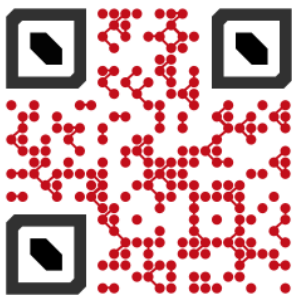
Cela permettra une meilleure articulation des différents documents d'urbanismes infra métropolitains.

Le **changement d'échelle** dans la gestion des politiques publiques est crucial pour un développement soutenable et équilibré du territoire, pour la mutualisation des moyens et l'amélioration des services publics locaux. Il est important que les politiques relatives à l'**habitat** (Programme local d'habitat - PLH) et aux **transports** (Plan de développement Urbain - PDU) soit portées par la Métropole pour une meilleure cohérence des politiques sectorielles. Un **PDU métropolitain** permettra ainsi de pallier le manque flagrant d'infrastructures de transports collectifs et de lutter contre l'asphyxie du trafic automobile.

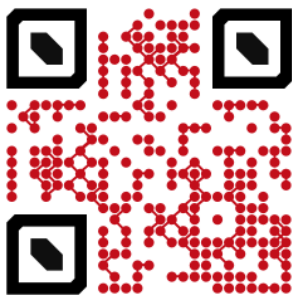
La métropole doit inventer un **processus original** et ambitieux de participation des habitants (par exemple : panel citoyen renouvelable, appel à contribution sur le web, conseil de développement des jeunes, ...). Le **Conseil de développement** est un espace de démocratie participative et remplit une mission consultative auprès des élus. Il serait souhaitable de changer la gouvernance locale en luttant pour la moralisation de la vie politique locale, en donnant plus de moyens au nouveau conseil de développement pour favoriser un **dialogue constructif de la société civile** sur l'aire métropolitaine et en privilégiant la co-élaboration des politiques .

Découvrez nos positionnements en ligne

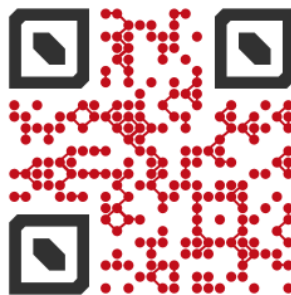
Scannez les QR codes et retrouvez nos différents avis !!



La mobilité dans les Bouches-du-Rhône

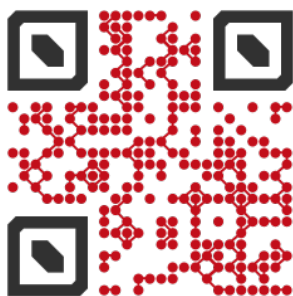


L'agriculture dans les Bouches-du-Rhône

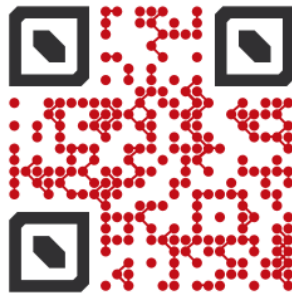


Les carrières dans les Bouches-du-Rhône

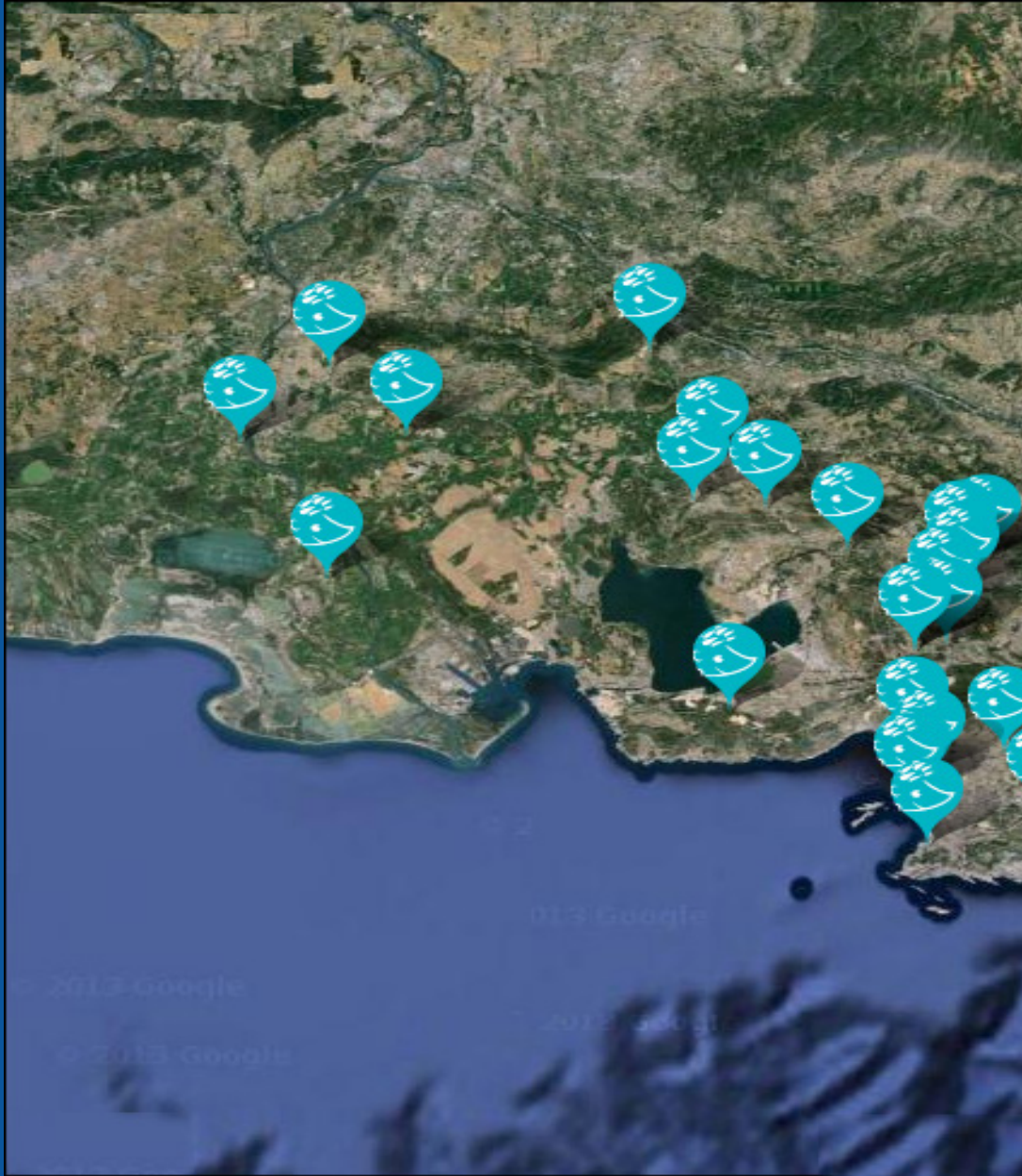
Scannez les QR codes et retrouvez les avis régionaux !!



Directive territoriale d'aménagement 13



France Nature Environnement PACA





CARTE DES ASSOCIATIONS DU RESEAU

FNE Bouches-du-Rhône est affiliée à France Nature Environnement PACA, fédération régionale des associations de protection de l'environnement.

> Voir la liste complète des associations membres



Retrouvez l'intégralité de nos propositions et nos actions sur notre site internet :

www.fne13.fr

