

AIX MARSEILLE  
PROVENCE  
2030

LE GRAND DESSEIN ÉCONOMIQUE  
POUR RÉUSSIR LA MÉTROPOLE

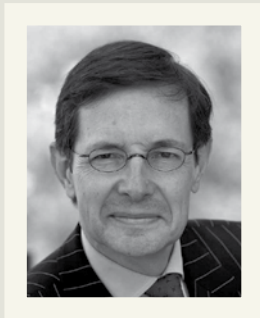
---



AIX MARSEILLE  
PROVENCE  
2030

LE GRAND DESSEIN ÉCONOMIQUE  
POUR RÉUSSIR LA MÉTROPOLE

---



Christian Saint-Étienne est professeur titulaire de la Chaire Jean-Baptiste Say d'économie au Conservatoire national des arts et métiers (CNAM) et président de l'Institut France Stratégie.

Il est docteur d'État en Sciences économiques (Université Paris II), titulaire d'un master en économie de la London School of Economics et d'un master en économie mathématique de l'Université Carnegie Mellon.

Il a travaillé dans des organisations internationales (FMI, OCDE) avant de créer une entreprise de conseil en stratégie. Il travaille sur les révolutions industrielles, la métropolisation de la croissance et la gouvernance des territoires.

---

# UNE ANALYSE EN TROIS OBJECTIFS ET DEUX AXES

---

## **L'ÉTUDE PRODUITE PAR CHRISTIAN SAINT ÉTIENNE A ÉTÉ GUIDÉE PAR TROIS OBJECTIFS**

- 1** • Comprendre la troisième révolution industrielle dans laquelle la métropole Aix-Marseille-Provence va évoluer dans les vingt prochaines années.
- 2** • Appréhender le phénomène de métropolisation de la croissance par lequel la croissance se concentre dans des métropoles dynamiques et attractives.
- 3** • Identifier les leviers de développement économique d'une métropole.

## **ELLE S'ARTICULE EN DEUX AXES**

- La métropole Aix-Marseille-Provence face à la troisième révolution industrielle et à la métropolisation de la croissance : forces et faiblesses.
- Quelle ambition pour la métropole Aix-Marseille-Provence ?

Pour la rédaction de ce rapport Christian Saint-Etienne a rencontré de mars à juin 2015 une cinquantaine de personnes issues du monde politique et économique, porteurs de projets du territoire Aix-Marseille-Provence. Il a été accompagné par les équipes de la CCI Marseille Provence dans le cadre de la rédaction de ce rapport.

---



# RÉUSSIR LA MÉTROPOLE

A quelques mois de sa création, la plus grande métropole de France, Aix-Marseille-Provence – puisqu’il s’agit d’elle – doit s’inventer un avenir économique prospère, attractif et innovant. Penser la métropole économique à l’horizon 2030, c’est agir dès aujourd’hui en prenant les décisions qui conditionnent l’essor d’Aix-Marseille-Provence dans la 3<sup>e</sup> révolution industrielle.

La métropolisation de la croissance n’est plus à démontrer. L’économie mondiale se pense, s’organise et se développe autour de ces grands ensembles urbains qui concentrent les fonctions de décisions et constituent le réceptacle des investissements structurants.

Il appartient au monde économique de travailler aux côtés des élus politiques pour bâtir cette métropole de conquête et faire émerger la capitale « économique » du grand sud de l’Europe et de la Méditerranée.

Ce rapport s’appuie sur des notions-clés pour comprendre notre environnement économique et territorial. C’est autour des filières d’avenir, des grands projets structurants et de ses territoires qu’Aix-Marseille-Provence devra penser son projet.

Quelle stratégie ? Quels moyens financiers ? Quelles perspectives d’investissement ? Quelle gouvernance ? Autant d’enjeux que ce document explore en proposant, en interpellant souvent, en bousculant parfois.

Une chose est sûre, l’avenir économique des quinze prochaines années devra naître d’un projet collectif et partagé.

Proposer les lignes de force d’une grande stratégie de développement économique offensive, volontariste, innovante pour réussir la métropole Aix-Marseille-Provence : telle est notre ambition afin de réussir la métropole !

Le potentiel économique d’Aix-Marseille-Provence impose à l’ensemble des acteurs impliqués dans son développement d’exercer collectivement leurs responsabilités au service des femmes, des hommes et les générations futures qui façonnent et façonneront au quotidien le devenir de notre métropole à l’horizon 2030.

*Jacques Pfister et Christian Saint-Étienne*

# **AIX-MARSEILLE- PROVENCE 2030**

---



# LE GRAND DESSEIN ÉCONOMIQUE POUR RÉUSSIR LA MÉTROPOLE

Face à une France en état d'urgence<sup>(1)</sup>, comment sortir de la crise et quelle stratégie pour demain ? « La France 3.0 », répond l'économiste Christian Saint-Étienne, dont les derniers essais proposent un nouveau modèle de stratégie économique pour s'intégrer dans la dynamique de la troisième révolution industrielle qui est en train de s'opérer.

Pour le spécialiste de l'économie industrielle, la France vient de traverser une crise très grave, comme l'ensemble du monde industriel, et sa capacité de rebond est amoindrie en raison de ses faiblesses structurelles : sa fiscalité contre-productive, la vulnérabilité de son tissu d'entreprises avec un cruel déficit en entreprises à la taille critique (ETI) et exportatrices, la spirale infernale de ses dépenses publiques et sa difficulté à transformer à grande échelle ses innovations en produits...

Comment relancer l'économie française tout en améliorant la qualité de vie des territoires ? C'est la question qui sous-tend l'ensemble de ses recherches et publications de M. Saint-Étienne.

Alors qu'est imminent le lancement de la Métropole Aix-Marseille-Provence au 1<sup>er</sup> janvier 2016, la CCIMP a demandé à Christian Saint-Étienne de partager sa vision du territoire à horizon 2030.

Auteur des notions d'*économie entrepreneuriale* et de *métropolisation de la croissance*, Christian Saint-Étienne a appliqué son approche économique à l'analyse stratégique de la métropole Aix-Marseille-Provence à cet horizon. L'auteur de *La France 3.0 – Agir, espérer, réinventer*<sup>(2)</sup> a ainsi évalué les forces et faiblesses de notre territoire en le replaçant dans le contexte de la troisième révolution industrielle et dessine les contours d'un « master plan de développement » qui pourrait servir de projet stratégique métropolitain « *par-tagé entre tous les acteurs de la métropole.* »

L'économiste, auteur de plusieurs rapports sur les dynamiques métropolitaines commandés en 2008 et 2009 par la présidence de la République<sup>(3)</sup>, préconise, depuis quelques années déjà, la mise en place d'une stratégie de développement

*« La troisième révolution industrielle et la métropolisation de la croissance transforment tous les territoires. La Méditerranée de la troisième révolution industrielle sera constituée de territoires ayant des stratégies ambitieuses de développement, lisibles et visibles par les principaux décideurs mondiaux qui allouent usines, centres de recherche et capitaux aux seuls territoires identifiables et attractifs. »*

métropolitaine favorisant l'essor de trois grandes métropoles : Grand Paris, Grand Lyon et Grand Marseille, assorti d'un réseau métropolitain de villes « iconomiques ». Son analyse a d'ailleurs servi de support au développement des notions de métropole et de pôle métropolitain dans la loi de décembre 2010 relative à la réforme des collectivités territoriales.

1. Pour paraphraser l'un de ses derniers ouvrages (*France : état d'urgence*, Odile Jacob, janvier 2013). 2. Éditions Odile Jacob, janvier 2015. 3. « Mobiliser les territoires pour une croissance harmonieuse » ; « Les infrastructures nécessaires au renforcement du potentiel de croissance de la France »

# LA FRANCE DANS LA TROISIÈME RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

---

*« Une révolution industrielle est une mutation technique  
mais aussi politique et culturelle qui transforme tout autant la société  
que le système économique »*



# ICONOMIE ENTREPRENEURIALE OU LES TROIS NOUVELLES FORMES D'INNOVATION

Pour Christian Saint-Étienne, notre monde est en train de vivre une mutation majeure, amorcée dans les années 1980 et qui s'accélère depuis le milieu des années 1990. Une transformation d'ampleur, technique mais aussi politique et culturelle, à la manière d'une nouvelle révolution industrielle : l'activité, les modes opératoires et tous les systèmes de production et de distribution publics et privés, c'est-à-dire quasiment l'ensemble de l'économie, sont révolutionnés par l'informatique, Internet et les logiciels en réseau.

La machine à vapeur, couplée au chemin de fer, a été le moteur de la première révolution industrielle. L'électricité a été l'agent décisif de la seconde en conjonction avec le moteur à explosion. Et c'est le logiciel connecté en réseau, désormais élément-clé de la compétitivité scientifique et productive d'un pays, qui est le pivot de la troisième. Le monde est ainsi en train de basculer d'un modèle 2.0 – celui de la deuxième révolution industrielle des années 1880 aux années 1970 – à un modèle 3.0 (des années 1980 à la décennie 2070, et qui va s'épanouir entre 2015 et 2030).

Selon la théorie de l'auteur de « *L'Iconomie pour sortir de la crise* », l'ensemble de ces transformations provoque l'avènement de l'« iconomie » entrepreneuriale (à ne pas confondre avec économie numérique). Ce nouvel écosystème hyper-connecté, hyper-entrepreneurial et hyper-mobile constitue « une industrie informatisée mue par des entrepreneurs réalisant des assemblages de biens et services grâce à des modèles d'affaires intégrant de puissants logiciels dans des logiques de service personnalisé rendu au client final. »

Dans ce nouveau système technique, le cerveau d'œuvre remplace la main d'œuvre comme facteur de production clé. L'innovation doit intervenir en continu grâce à la mise en réseau des intelligences.

*L'iconomie entrepreneuriale*, – I comme Intelligence, informatique, Internet, innovation, intégration –, est donc le fruit de trois nouvelles formes d'innovation, de production, de distribution et de consommation :

- l'économie de l'informatique, de l'Internet et des logiciels en réseau, qui s'appuie sur les progrès foudroyants de la microélectronique et de l'économie de l'intégration des systèmes (de conception, de production et de distribution par des logiciels co-intégrés conduisant toutes ces opérations) ; c'est une mutation scientifique et technologique ;
- l'économie entrepreneuriale de l'innovation ; c'est une mutation capitaliste, entrepreneuriale et organisationnelle ;
- l'économie servicielle des effets utiles qui n'est elle-même concevable qu'en faisant appel aux nouvelles technologies informatiques et de communication permettant de créer des assemblages de biens et services

gérés en temps réel par de puissants logiciels en interaction avec le client. Comme évoqué ci-dessus, je préfère le terme d'*industrie des effets utiles*. C'est une mutation des usages, qui privilégie le cognitif sur le physique.

## CETTE NOUVELLE ÉCONOMIE S'ENRACINE DANS LES MÉTROPOLIS COMPÉTITIVES

—  
La mutation vers l'*iconomie* est complétée par une mutation territoriale : la métropolisation de la croissance.

### COMMENT S'OPÈRE UNE RÉVOLUTION INDUSTRIELLE ?

Il apparaît que les deux premières révolutions industrielles ont été précédées par une série d'innovations techniques, souvent isolées les unes des autres au cours des trente ans précédant la décennie au cours de laquelle elles se conjuguent finalement pour provoquer le début d'une mutation technique.

Une révolution industrielle se déploierait donc en deux demi-siècles. Au cours du premier se développe le système de production et de distribution transformant les innovations techniques majeures en produits et services abordables par un nombre suffisant de clients ; ces derniers forment alors la « classe moyenne ». Le second voit s'affirmer cette classe moyenne qui fournit la « demande » correspondant à la nouvelle « offre » créée par la révolution industrielle.

Sur la base de cette maquette, Christian Saint-Étienne considère que la troisième révolution industrielle pourrait déployer des innovations techniques jusqu'en 2030 avant de se consolider au cours du demi-siècle suivant pendant lequel une nouvelle classe moyenne achètera alors massivement des voitures électriques auto-guidées à bon marché, des bio-organs permettant de remplacer des organes défaillants, des objets connectés obéissant à la voix de leur maître, etc.

L'élévation du niveau de vie dans les pays émergents permet d'anticiper la constitution d'une classe moyenne mondiale passant de 1,8 milliard de personnes en 2014 à 4,6 milliards de personnes en 2030.

*« Les applications sur Internet depuis 15 ans ne font que préfigurer le tsunami des innovations et des nouveaux usages qui se multiplieront à partir de la prochaine décennie. Dans cette transformation rapide des usages, les sciences de l'ingénieur et l'utilisation des données vont jouer un rôle clé. »*

Pour Christian Saint-Étienne, l'iconomie entrepreneuriale se développe essentiellement dans les métropoles et les territoires intellectuellement stimulants, fiscalement attractifs, aux projets de développement visibles et lisibles par les grands donneurs d'ordre. Des territoires dont l'écosystème socio-économique favorise les interactions entre entrepreneurs, capitaux-risqueurs et investisseurs, chercheurs, développeurs, ingénieurs de production et opérateurs de production, afin de développer en permanence de nouveaux produits et services aptes à répondre à une demande solvable dans un univers concurrentiel.

D'où l'idée défendue par l'universitaire d'une réorganisation de l'architecture institutionnelle de la France qui soit d'abord « iconomique » et stratégique, c'est-à-dire motivée par l'essor de cette nouvelle nature de l'économie.

### **CETTE ÉCONOMIE EST ESSENTIELLEMENT FONDÉE SUR LES LOGICIELS EN RÉSEAU**

C'est la révolution dans les processus d'innovation. Élément clef de la troisième révolution industrielle, les logiciels pénètrent tous les secteurs de l'économie et remodelent en profon-

deur produits et services. Les frontières entre les secteurs mais aussi entre les services et les produits, les nouveaux systèmes de gestion des flux de déplacement réorganisent les transports. Les outils de gestion de la production et de la consommation d'énergie transforment la ville. La santé est sur le point de vivre une révolution massive avec l'e-santé, tout comme l'éducation avec l'é-éducation. La finance est déjà totalement informatisée.

Ceux qui maîtrisent les logiciels vont dominer le monde, à l'instar de Google qui accumule les prises dans le traitement de l'information, la robotique, les systèmes autoguidés au point de constituer une menace globale pour l'indépendance des États.

Cette nouvelle donne va réorchestrer, au cours des quinze prochaines années, les rapports de force entre les métropoles selon leurs capacités respectives à s'inscrire dans le mouvement.

Pour Christian Saint-Étienne, le sort de la France dépendra précisément de sa capacité à favoriser le développement de puissantes entreprises opérant dans cette économie collaborative, à doper fortement les cursus d'ingénieurs et de programmeurs et à créer un environnement favorable à l'éclosion des usages nés des ruptures technologiques. Le tout reste subordonnée.

*« Ce sont des critères économiques et industriels qui doivent guider la réforme territoriale plutôt que des critères administratifs, lesquels doivent intervenir en accompagnement. »*

*« Nous voilà entrés dans un nouveau monde : l'iconomie entrepreneuriale est une révolution totale, déjà en marche. En ignorer la nature et les effets revient à signer un arrêt de mort. En comprendre la nature et les effets offre au contraire une chance extraordinaire de rebond ! »*

*« L'iconomie entrepreneuriale ne transforme donc pas seulement les systèmes économiques, mais aussi les systèmes sociaux et culturels : l'éducation et la santé vont être profondément modifiés par cette troisième révolution industrielle. »*

### **LES GRANDES MÉTROPOLES CONCENTRENT LA RICHESSE DE LEURS PAYS**

New York, avec 6,3 % de la population, représente 10 % du PIB des États-Unis ; Paris, respectivement 18 % et 30 %. La métropole Aix-Marseille-Provence atteint 2,8 % de la population de la France et 3 % de son PIB. Les 300 plus grandes métropoles du monde représentent 19 % de sa population et 48 % de son PIB.



# LA MÉTROPOLISATION DE LA CROISSANCE

## LES FACTEURS QUI INFLUENCENT LA COMPÉTITIVITÉ D'UN TERRITOIRE

Pendant longtemps, le niveau de croissance de son pays d'appartenance fut le principal facteur explicatif de la croissance d'une grande métropole. Il est avéré aujourd'hui, par les analyses économétriques, que les principaux ferments du développement économique, ceux qui sont en mesure de l'influencer positivement, sont pluriels : la géographie physique mais aussi le capital humain (connaissances accumulées au cours de la formation initiale et savoir-faire acquis au cours de la vie professionnelle), l'attractivité, la structure industrielle, l'entrepreneuriat, la connectivité, les talents et la créativité, la cohésion sociale et l'offre de logements.



### L'ATTRACTIVITÉ

La demande extérieure adressée à un territoire, qu'elle provienne du reste du pays ou de l'étranger, exerce une influence favorable sur sa croissance, à la fois directement par la création de revenus, et indirectement en incitant les entreprises locales à réaliser des gains de productivité qui leur permettent de résister à la concurrence extérieure et ainsi encouragent l'innovation et l'introduction de technologies nouvelles.

Le développement de la région dépend donc largement de la capacité de l'économie locale, d'une part à conserver et développer des activités soumises à une forte concurrence internationale, d'autre part à attirer des entreprises qui contribuent à la demande internationale adressée localement.

forme de positionnement « par le haut », peut prendre deux formes. Une « verticale » qui consiste à proposer aux entreprises des équipements plus nombreux et des services de qualité élevée dans les domaines stratégiques pour l'innovation et communs à l'ensemble des entreprises.

Et une « horizontale » qui vise un type particulier de sociétés (par secteur ou par taille).

Les stratégies de spécialisation sectorielle n'ont de chances de succès que si elles s'appuient sur une masse critique économique suffisante, à l'échelle des marchés des produits et services en cause.

#### Ni spécialisation sectorielle ni différenciation

L'idéal est donc plutôt de créer les conditions de la fertilisation croisée entre entreprises utilisant des compétences de base proches, même si elles appartiennent à des filières différentes.

*« Le facteur clé de la compétitivité réside dans la capacité à produire une grande diversité de biens et services ayant une haute valeur ajoutée. »*

*« La prospérité effective des villes dépend beaucoup des visions des dirigeants, publics comme privés, et de leur capacité à crédibiliser leurs ambitions auprès des investisseurs et donc de peser sur leur propension à investir et à entreprendre. »*



### LE POSITIONNEMENT

La question de la spécialisation des territoires a longtemps fait débat. Il est aujourd'hui reconnu qu'il n'y a pas de lien systématique entre spécialisation et croissance. Les travaux récents tendent d'ailleurs à primer les notions de qualité et de variété des produits comme facteurs de compétitivité internationale.

La stratégie de différenciation pour les territoires, que certains considèrent comme une



### L'ENTREPRENEURIAT

Les premiers grands constats réalisés sur le rôle de l'entrepreneuriat pour la dynamique des métropoles ont été effectués au début des années 60, notamment à partir de la comparaison entre Pittsburgh et New York puis sur les différences entre Boston et la Silicon Valley. L'industrie de la sidérurgie a assuré à

*« L'expérience montre que les trappes à chômage des grandes métropoles sont directement liées aux difficultés de déplacement des travailleurs pauvres »*

l'agglomération de Pittsburgh de glorieuses décennies, absorbant tous les talents et capacités d'initiatives, avec pour effet d'étouffer toute tentative de diversification. En France, la Lorraine et le Nord ont connu une situation comparable, aggravée de surcroît par un « *État protecteur qui a pu laisser entendre pendant près d'un demi-siècle qu'il avait la capacité de freiner une évolution économique inéluctable et d'offrir des emplois et un avenir de substitution par la seule grâce du prince.* » Le lien entre le niveau d'entrepreneuriat d'un territoire, son degré d'innovation et son niveau de croissance est aujourd'hui avéré.



## LA CONNECTIVITÉ

La capacité d'innovation d'un territoire dépend certes de ses ressources internes mais aussi, et a fortiori dans un contexte de changements technologiques rapides, des ressources extérieures. Les technologies nouvelles émergent dans un nombre limité de pays ou de régions avant de se diffuser en fonction des capacités d'absorption des territoires. Les métropoles internationalisées, les « villes-monde » ont constamment été, dans l'histoire, des plaques tournantes des activités les plus innovantes : commerce international et maritime au long cours, relayés par la finance et les services avancés et désormais par les technologies de l'information et de la communication.

En interne, la machine à innover dépend en particulier de la densité et de la souplesse des liens entre chercheurs et entrepreneurs et des dispositions à entreprendre des actifs. Enfin, la connectivité, interne comme externe, s'appuie sur des facteurs institutionnels sur lesquels la puissance publique, par la qualité de ses interventions, peut exercer une réelle influence.



## L'ATTRACTION DES COMPÉTENCES ET DES TALENTS

La concentration géographique de la créativité se retrouve de tous temps (se souvenir des peintres italiens et flamands à Florence, Anvers ou Amsterdam). La « classe créative », concept largement médiatisé aujourd'hui, est définie comme l'ensemble des professions dont la fonction économique est de créer de nouvelles idées et technologies, et de nouveaux contenus dans la société des médias. Les talents les plus qualifiés étant encore plus mobiles, l'attraction des compétences et des chercheurs passe d'abord par le renforcement d'universités compétitives et reconnues, bien insérées dans un environnement économique et urbain, qui soit de nature à incarner les districts innovants du 21<sup>e</sup> siècle.



## LES CLUSTERS

Concentration géographique d'entreprises et d'organismes relevant de la même activité ou se fédérant autour d'une ou plusieurs grandes entreprises (automobile, aéronautique, chimie...), le cluster obéit à un processus économique et social complexe d'agglomération d'activités, assimilable à un écosystème biologique mais dont les mécanismes de développement sont encore mal connus et où le rôle de l'action publique est incertain. On distingue principalement trois modèles : le « complexe industriel » autour d'une ou plusieurs grandes entreprises ; l'agglomération d'entreprises (souvent des PME) relevant de la même activité et enfin, les réseaux, formels ou informels, qui contribuent à renforcer la confiance et à faciliter la circulation des connaissances dans une aire géographique déterminée.

### Le capital humain, facteur central de la productivité des métropoles

La croissance du PIB par tête a un lien direct avec le capital humain : on peut estimer qu'une année de scolarisation supplémentaire de la population est à l'origine d'une majoration de 0,44 point du taux de croissance annuel du PIB.

*« Les clusters ayant une gouvernance ferme et une stratégie explicite évitent les écueils d'organisation et fécondent les relations entre universités, centres de recherche, entreprises et territoires. »*

*« Aux États-Unis, le fait de travailler dans une ville où 25 % des travailleurs sont diplômés de l'enseignement supérieur, plutôt que dans une ville où ils ne sont que 5 %, entraîne des salaires plus élevés de 27 % pour tous les travailleurs. »*

## UN PORT INFLUENCE LA CROISSANCE DES VILLES

Le port est un catalyseur au-delà de la seule activité induite par l'activité maritime : les 3/4 des 20 plus grandes villes du monde se sont développés autour d'un port. En 1900, sur les 20 plus grandes villes des États-Unis, les 17 plus prospères abritaient un port. Les ports de commerce au long cours, reliés à de puissants hinterland, ont toujours été des lieux de grand développement économique et financier à condition d'être en mesure d'apporter de la valeur ajoutée aux flux de commerce.

## LA MÉTROPOLE : LA BONNE ÉCHELLE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES ENTREPRISES COMME POUR L'ACCÉLÉRATION DE LA RECHERCHE ET DE L'INNOVATION

L'argumentation de Christian Saint-Étienne se structure autour d'une idée force : les métropoles modernes sont des villes multi-activités, à forte densité maîtrisée de population, qui visent à favoriser une économie entrepreneuriale et une innovation de conception dans un large spectre de domaines : NBIC<sup>(4)</sup> finance, défense, énergie ou cleantechs (technologies de l'environnement).

### STRUCTURER LE TERRITOIRE AUTOUR DE TROIS RÉSEAUX DE VILLES

L'auteur de « *L'économie pour sortir de la crise* » (2013) préconise de concevoir le territoire national comme un ensemble structuré par trois réseaux de villes, une quinzaine de métropoles de rang européen et une cinquantaine de « métropoles de la ruralité ».

Dans cette nouvelle organisation territoriale, seul le Grand Paris est potentiellement un attracteur global de premier rang, à même de se positionner face à Tokyo, Shanghai, Londres, Munich, la Silicon Valley ou New York. Notamment parce qu'il comprend :

- des réseaux puissants de recherche et d'innovation comptant plus de 100 000 chercheurs,
- une grande diversité d'activités et des systèmes de financement efficaces de PME en croissance opérant dans une véritable économie entrepreneuriale,
- une densité maîtrisée assurant un équilibre entre espaces de production et espaces de loisirs,
- une mobilité optimisée par une tarification des services rendus.

Ensuite, on retrouve les grandes métropoles. En nombre limité, elles doivent adopter une organisation en réseau stratégique. Aix-Marseille-Provence et le Grand Lyon ont alors

vocation à devenir de puissantes têtes de réseau visibles et attractives mondialement. Enfin, la France doit favoriser par ailleurs l'essor d'une dizaine d'autres métropoles de rang européen.

Les Régions doivent recevoir trois nouvelles responsabilités : le maillage des territoires

avec les PME par des réseaux d'innovation et de financement ; les réseaux de transports régionaux et inter-régionaux ; la lutte contre le mitage des territoires par une densification organisée.

*« L'État doit créer un nouveau contrat de plan État-Région-Département-Métropole dans lequel il arbitrerait entre les projets des métropoles et des régions, et d'autre part entre les métropoles pour éviter les doublons sur les grands investissements stratégiques de portée nationale. »*

### UN CONTRAT DE PLAN ÉTAT-RÉGION-DÉPARTEMENT-MÉTROPOLE

Dans son essai *France : état d'urgence*, l'universitaire qui a siégé au Conseil d'analyse économique du Premier ministre pendant 8 ans jusqu'à 2012, propose une nouvelle organisation institutionnelle. Selon lui, la loi Maptam du 28 janvier 2014 a bien jeté les bases de l'organisation territoriale qu'il défend, sans lever toutefois tous les obstacles : « *la loi aurait pu créer par exemple, des métropoles au statut de collectivité locale, plus à même de prendre leur destin en main.* »

Il regrette aussi que, dans le cadre de la loi NOTRe (Nouvelle organisation territoriale de la République), adoptée en première lecture par l'Assemblée nationale le 10 mars 2015, les métropoles, censées s'inscrire dans un schéma de développement économique régional prescriptif, n'intègrent pas suffisamment le phénomène mondial de métropolisation de la croissance. « *L'État doit créer un nouveau contrat de plan État-Région-Département-Métropole dans lequel il arbitrerait entre les projets des métropoles et des régions dans une stratégie de développement territorial tiré par les métropoles, et d'autre part entre les métropoles pour éviter les doublons sur les grands investissements stratégiques de portée nationale.* »

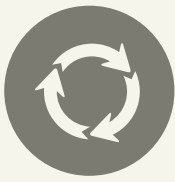
1. Nanotechs, biotechs, technologies de l'information et de la communication, technologies cognitives centrées sur le cerveau.

# LA MÉTROPOLÉ AIX-MARSEILLE- PROVENCE DANS LA TROISIÈME RÉVOLUTION INDUSTRIELLE

---

*« Aix-en-Provence et Marseille ont un riche passé historique, économique et culturel. Elles n'ont d'avenir que dans la complémentarité pour atteindre une taille critique au plan européen dans la troisième révolution industrielle »*





## LES MUTATIONS EN COURS

### DANS L'ACTUEL CONTEXTE FRANÇAIS ET EUROPÉEN,

un projet stratégique métropolitain doit :

- Favoriser l'éducation, la formation, l'innovation et la recherche fondamentale et appliquée.
- Assurer la mobilité et l'accessibilité pour toutes les composantes du territoire.
- Favoriser la cohésion sociale et territoriale en préservant les équilibres ville-nature.

### ET, POUR LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE PROVENCE,

un projet stratégique métropolitain doit :

- Développer et rendre mondialement visible un système logistique et portuaire faisant de Marseille la porte d'entrée de l'Asie et de l'Afrique en Europe, surtout au moment du doublement du canal de Suez.
- Développer un réseau universitaire, scientifique et créatif et des filières d'excellence permettant à la métropole de gagner en visibilité et en attractivité tout en créant des emplois qualifiés qui tirent la croissance économique et génèrent des recettes fiscales spontanées.

### UNE MÉTROPOLE INNOVANTE

Aix-Marseille Université est aujourd'hui la plus grande université francophone avec 74 000 étudiants en formation initiale et continue et 8 000 personnels. 361 diplômes d'université sont proposés couvrant tous les champs disciplinaires de la connaissance : arts, lettres, langues et sciences humaines ; droit et sciences politiques ; économie et gestion ; santé ; sciences et technologies.

Aix-Marseille Université rassemble 130 structures de recherche et 3650 doctorants, le plus souvent en partenariat avec les organismes de recherche nationaux.

Aix-Marseille Université est classée entre le 101<sup>e</sup> et 150<sup>e</sup> rang mondial au classement de Shanghai de 2014. Par discipline, Aix-Marseille Université se classe au 47<sup>e</sup> rang en Mathématiques et entre la 76<sup>e</sup> et 100<sup>e</sup> place en Physique. Dans le cadre des investissements d'avenir, 80 projets ont été labellisés.

### DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET AGGLOMÉRATION D'ACTIVITÉS

En 2010, les 38 métropoles principales de l'UE s'étendaient sur moins de 1 % de son territoire mais accueillaient 27 % des emplois et produisaient plus de 30 % de son PIB. Alors qu'en France, 14 métropoles rassemblaient 39 % de la population et 43 % de l'emploi, réalisant 51 % du PIB et 70 % des demandes de brevets. Le développement économique va bien de pair avec l'agglomération des activités.

**Aix-Marseille-Provence,  
au deuxième rang  
des 114 métropoles  
européennes  
en termes de création  
d'emplois**

Selon le rapport de l'OCDE de décembre 2013, l'emploi a crû de 2,1 % par an dans la métropole Aix-Marseille-Provence (périmètre OCDE) entre 2000 et 2012 contre 0,9 % par an dans les 275 métropoles de l'OCDE. Ce taux place la métropole au 39<sup>e</sup> rang des 275 métropoles de l'OCDE et au 2<sup>e</sup> rang des 114 métropoles européennes en termes de création d'emplois. De 2000 à 2012, la croissance de l'emploi place donc Aix-Marseille-Provence au 1<sup>er</sup> rang des métropoles françaises, devant Nice, Toulon et Montpellier.

**Aix-Marseille-Provence,  
troisième pôle  
de création de richesses**

La métropole Aix-Marseille-Provence est la deuxième agglomération de France avec une population de 1,85 million d'habitants (périmètre INSEE) et le troisième pôle de création de richesses mesuré par la contribution au PIB national (un peu plus de 3%). Soit une population comparable à celles de Manchester ou de Prague mais en-deçà de celles d'autres grandes villes portuaires du bassin méditerranéen que sont Barcelone, Naples ou Athènes.



# LE POTENTIEL DE LA MÉTROPOLE

## SEPT FILIÈRES D'EXCELLENCE

Christian Saint-Étienne distingue sept filières, accélérateurs de croissance, sur lesquelles le territoire peut capitaliser.



### AÉRONAUTIQUE

**10 000 emplois cœur de filière**  
**35 000 pour l'ensemble**

« C'est l'une des filières les plus innovantes du territoire » avec un pôle historique dans la construction et réparation d'aéronefs avec des entreprises emblématiques, telles que Dassault, Thalès et Airbus Helicopters, et son réseau de sous-traitants. Depuis 2008 une spécialisation se dessine vers des secteurs connexes et des projets innovants comme les drones et les dirigeables gros-porteurs.

entre l'Asie du Sud-Est, le sous-continent indien et le Moyen-Orient dont Marseille constitue le point de connexion à l'Europe). La métropole peut aussi capitaliser sur la présence d'opérateurs logistiques globaux (CMA-CGM, MSC, Kuehne Nagel, SDV, DHL, Daher International, Chronopost), des leaders de l'immobilier logistique (Prologis, Logiprest-Kaoten Natie, Distrimag, filiale logistique de Maisons du monde, Gazeley), des acteurs du dernier kilomètre (Adrexo, La Poste).

tiré par deux pôles de compétitivité, Cap énergies et le pôle Mer Méditerranée, l'un des plus importants centres de recherche européen de développement sur l'énergie (Commissariat à l'énergie atomique et aux énergies alternatives – CEA).



### NUMÉRIQUE ET PRODUCTION DE CONTENUS

**40 000 emplois marchands**

Le secteur pèse presque aussi lourd que le tourisme ou l'économie portuaire. La métropole est au 3<sup>e</sup> rang des métropoles françaises.



### EAU

**9 300 salariés privés**

La filière s'appuie sur la présence d'acteurs stratégiques (Société du Canal de Provence, Eaux de Marseille Veolia, ...), de centres de recherche importants (Cerege, Irstea et BRGM), du pôle de compétitivité Eau et du Prides Éco-entreprises et développement durable, porté par l'association Ea Éco-entreprises.



### SANTÉ ET MÉDICO-SOCIAL

**76 000 emplois publics et privés**

C'est « l'une des filières les plus prometteuses » avec un environnement (second pôle hospitalo-universitaire de France) propice à l'éclosion de startups innovantes qui exportent leur savoir-faire comme SuperSonic Imagine, Trophos, Immunotech (filiale du groupe Beckman-Coulter), Innate Pharma ou encore Ipsogen-Qiagen. Son développement s'appuie sur le pôle de compétitivité Eurobiomed ainsi que sur des unités de recherche à réputation internationale comme le Centre d'Immunologie de Marseille Luminy, le Cancéropole (2<sup>e</sup> de France), l'Infectiopole dans le domaine des maladies infectieuses, le Cerimed spécialisé dans l'imagerie médicale ou encore l'Institut des maladies rares qui positionne Marseille comme centre de référence dans ce domaine en Méditerranée.



### MARITIME, TRANSPORT ET LOGISTIQUE

**54 000 emplois directs**

La filière représente 10 % des emplois marchands de la métropole. AMP, outre son grand port maritime et son aéroport international, bénéficie d'infrastructures développées (autoroutes, rail, pipelines, fleuve) et plus spécifiques comme le câble SeaMeWE4 (câble sous-marin de télécommunications en fibres optiques de 18 800 km de long



### ÉNERGIE

**10 000 emplois cœur de filière**

La filière est représentée sur le territoire par des acteurs stratégiques dans les segments de l'électricité, du gaz, du nucléaire et des énergies renouvelables (photovoltaïque et solaire notamment). Elle bénéficie de la présence de centres de recherche (CEA, BRGM), de grands opérateurs (EDF, Snet, RTE, ERDF, ENGIE). Le territoire est également au premier plan des énergies décarbonées en accueillant le grand projet de recherche international de fusion Iter. L'ensemble est



### TOURISME ET ART DE VIVRE

**60 000 emplois salariés**

Le secteur est stimulé par la réussite emblématique de Marseille-Provence 2013, l'essor de la croisière et le positionnement dans le tourisme d'affaires.

## DES SECTEURS EN REDÉPLOIEMENT ET EN ÉMERGENCE

Outre ses sept filières en expansion, Aix-Marseille-Provence doit favoriser le redéploiement de filières en mutation : microélectronique, raffinage et chimie, métallurgie et sidérurgie, et développer celles qui sont en émergence. Aix-Marseille-Provence doit promouvoir son secteur d'économie créative (30 000 emplois), qui dispose d'un fort potentiel de croissance grâce à sa pluralité (livre, presse, musique, audiovisuel, cinéma, mode, etc.), et l'économie du sport grâce à une forte demande. Une offre reste à renforcer en termes de laboratoires, de logistique et de médecine du sport. De même, l'économie circulaire favorise le développement durable de la région.



### MICRO-ÉLECTRONIQUE

#### 5 000 emplois

La filière est portée par ses deux principaux leaders STMicroelectronics et Gemalto. La forte concurrence étrangère et l'absence d'ETI ont fragilisé ce secteur qui est toutefois en train de se régénérer grâce à des startups actives dans les applications et au pôle de compétitivité mondial Solutions communicantes sécurisées (SCS).



### RAFFINAGE, CHIMIE ET PLASTURGIE

#### 10 000 salariés

Le secteur est affecté par la baisse de régime de la pétrochimie à l'échelle européenne. Il est urgent d'investir dans la plasturgie, l'industrie pharmaceutique et l'industrie du caoutchouc.

La métallurgie et la sidérurgie (7 400 emplois) forment un secteur clé qui doit impérativement investir dans les matériaux du futur.

### UN DÉFICIT EN PME ET ETI

La métropole Aix-Marseille-Provence compte 200 PME en forte croissance, derrière Paris (près de 700) et presque au niveau de Lyon, sur environ 6 000 en France. Pour atteindre le même niveau de PME et d'ETI (en % du stock d'entreprises) que le Grand Lyon, qui est dans la moyenne européenne, AMP devrait compter 2 300 PME et 160 ETI de plus (et bien sûr 2 500 TPE de moins). On passerait alors de 5 300 PME (de 10 à 249 salariés) à 7 600, soit une augmentation de 43 %, et de 153 ETI (de 250 à 4 999 salariés) à 313, soit un doublement.

Par rapport à la moyenne française, le constat est un peu moins négatif (1 500 PME et 50 ETI manquantes). Ces entreprises « manquantes », par rapport à la moyenne française, emploieraient 60 000 personnes pour les PME et 25 000 pour les ETI, à comparer aux 175 000 demandeurs d'emploi sur le territoire.

### 3 150 ENTREPRISES EXPORTATRICES

Les exportations de la métropole sont réalisées par 3 150 entreprises, soit 2,5 % des entreprises (contre 3,9 % pour le Grand Lyon, 3,4 % pour Lille Métropole et 3,2 % pour Grenoble Alpes Métropole). Les entreprises, dont le siège est sur la métropole, ont réalisé plus de 20 Md d'euros d'exportations de biens et de services (2012), dont un tiers pour les seules exportations de services de la CMA-CGM. A noter que 4 % des entreprises réalisent 88 % des exportations.

### 24 % DES EMPLOIS INDUSTRIELS DE HAUTE TECHNOLOGIE

La métropole d'Aix-Marseille-Provence compte 735 000 emplois dont 545 000 salariés dans le secteur marchand au sein de 130 000 entreprises. 72 000 salariés (hors intérim) travaillent dans 7 000 entreprises industrielles (industrie chimique, aluminium, sidérurgie, pétrochimie, aéronautique, microélectronique et agro-alimentaire). 24 % des emplois industriels du territoire appartiennent à des secteurs de haute technologie, principalement dans l'aéronautique, contre 10 % à l'échelon national (données de 2013). Pour apprécier le poids réel de l'industrie dans l'économie métropolitaine, il faut ajouter aux 72 000 emplois recensés 50 000 emplois dans la sous-traitance et l'achat de services (étude CCIMP). Marseille apparaît par ailleurs en 41<sup>e</sup> place dans le classement mondial des 445 villes innovantes de l'Innovation Cities Global Index 2014 (soit au 19<sup>e</sup> rang européen).

5. Arts et spectacle vivant ; contenus audiovisuels, édition de jeux vidéos et de logiciels, programmation informatique...



## DEUX PROJETS STRUCTURANTS « ICONOMIQUES »

Compte tenu de l'accélération du développement scientifique et technologique, les entreprises ne peuvent plus se développer seules : elles doivent travailler en réseau, sur la base de projets et en lien avec tous les acteurs de l'innovation (académiques ou centres de recherche).

Les entreprises de l'iconomie doivent adopter des stratégies intégrant la culture de l'innovation dans les procédés, les produits et les services afin de pouvoir se différencier, monter en gamme et se repositionner dans la chaîne de valeur, en s'intégrant par exemple dans le processus de R&D de leurs clients.

**Deux projets structurants de la Métropole Aix-Marseille-Provence s'inscrivent déjà parfaitement dans l'iconomie entrepreneuriale : le projet Henri-Fabre et Marseille Immunopôle.**

### POURQUOI MARSEILLE IMMUNOPÔLE EST UN PROJET ICONOMIQUE ?

Parmi les nombreuses pistes de traitement du cancer, l'une des plus prometteuses est l'immuno-oncologie : elle pourrait représenter à terme un marché de 35 Md\$. L'immunothérapie, dont l'immuno-oncologie, sont au cœur des biotechnologies qui contribuent massivement à la troisième révolution industrielle.

Dans trois domaines d'application, la métropole a atteint la masse critique en recherche académique, universitaire, clinique et industrielle : la cancérologie, les désordres du système immunitaire et les maladies infectieuses. Cet ensemble est relié par une technologie commune – les anticorps monoclonaux – sur laquelle travaillent près de 650 personnes, au sein d'équipes privées et publiques de très haut niveau.

Le cluster Marseille Immunopôle a ainsi été retenu comme l'un des trois axes stratégiques du pôle de compétitivité Eurobiomed. Celui-ci réunit sous un seul et même label tous les acteurs de l'immunologie marseillaise et, déjà, quelques « biotechs » prometteuses, à l'instar d'Innate Pharma qui a signé en avril 2015 un accord de 1275 Md\$ avec AstraZeneca pour codévelopper et commercialiser un futur anticancéreux, l'anticorps IPH2201.

La métropole réunit donc, désormais, toutes les conditions d'une capitale mondiale pour la recherche et le développement de thérapies immunologiques.

### POURQUOI LE PROJET HENRI-FABRE EST UN PROJET ICONOMIQUE ?

En lien avec les notions d'usine du futur et d'entreprise étendue qui visent à développer l'innovation collective inter-filières, Henri-Fabre est un projet qui mobilise plusieurs filières fortes en PACA (énergie, aéronautique, naval, médical, solutions communicantes, numérique) tout en présentant de nouvelles opportunités d'activité pour les PME. Porteur de 7 000 emplois à l'horizon 2020 au sein, notamment, de quatre zones d'activité : Empallières à Saint-Victoret et Les Florides à Marignane (Marseille Provence Métropole), Couperigne-Estroublans à Vitrolles (Communauté du Pays d'Aix), le pôle aéronautique à Istres (SAN Ouest Provence), il est déjà entré dans une phrase concrète. Et d'ici à 2018-2019 vont s'échelonner les livraisons de bâtiments, dont le technocentre de quelques 16 000 m<sup>2</sup> qui hébergera et mutualisera des outils et équipements à destination des entreprises pour leurs travaux de R&D et de valorisation technologique.

Le projet Henri-Fabre propose déjà des moyens innovants hébergés dans des laboratoires académiques en fabrication additive, hautes puissances pulsées, thermoplastiques composites et usinage (robotique, laser, multidimension). D'autres plateformes d'innovation collaborative sont attendues : Innorev pour préparer les revêtements intelligents et multifonctionnels du futur, Innométal pour développer des solutions robotisées d'usinage, Innocomposite pour les applications robotisées dans les composites et Innotronic pour les technologies électriques et mécatroniques.



## DES DYSFONCTIONNEMENTS À RÉGLER DE TOUTE URGENCE

### PALLIER LES PROBLÈMES DE MOBILITÉ

Les dysfonctionnements urbains aggravent les inégalités socio-spatiales. Deux blocages principaux doivent être levés rapidement : l'inadaptation et l'engorgement des réseaux de transport et l'insuffisance de l'offre de logements abordables. Ces deux sujets sont intimement liés : la croissance durable exige la densification autour des réseaux de transport en commun.

### AUGMENTER LE POIDS DE L'INDUSTRIE ET DE LA R&D PRIVÉE

Dans le cadre de la mutation vers une « économie entrepreneuriale », il importe de développer les points forts actuels en accentuant les coopérations avec le monde économique et social. Il faut également amplifier de manière déterminée les formations d'ingénieurs et de techniciens ainsi que les formations en alternance au sein des entreprises et des centres de recherche. L'objectif est notamment d'augmenter le poids de l'industrie et de la R&D privée sur le territoire et de multiplier les PME et ETI opérant dans les NBIC, l'énergie durable, la santé, l'aéronautique, le numérique et la microélectronique, la chimie et la métallurgie avancées, la logistique, l'eau et l'art de vivre.



#### 650 000 DÉPLACEMENTS MÉTROPOLITAINS PAR JOUR

La métropole concentre 1/10<sup>e</sup> de l'ensemble des déplacements, les 9/10<sup>e</sup> étant de proximité au sein de cinq bassins de vie et d'emploi : Aubagne-Marseille, Pays d'Aix, Pays salonnais, Ouest et Est-Étang-de-Berre. Dans une métropole polycentrique ne disposant pas d'un système intégré de transports en commun, 96 % des déplacements se font en voiture, entraînant stress, pollution et inefficacité économique. Ces métró-déplacements se concentrent dans trois corridors : Marseille-Aubagne, Marseille-Aix et Marseille-Étang-de-Berre. La congestion des échangeurs entraîne des saturations chroniques et handicapent le développement de la métropole.



#### DES DÉPENSES MÉTROPOLITAINES EN TRANSPORTS INSUFFISANTES

Le budget annuel moyen sur la période 2009-2013 atteint 1,25 Md d'euros pour le Grand Lyon (GL) et 1,1 Md d'euros pour Aix-Marseille-Provence (AMP), soit par habitant : 900 d'euros pour GL et 600 d'euros pour AMP. Pour les seuls transports en commun : 680 d'euros pour GL et 380 d'euros pour Aix-Marseille-Provence.

### CONCEVOIR UN PROJET STRATÉGIQUE MOBILITÉ-HABITAT-ACTIVITÉ (MHA)

Il donnera la priorité aux transports collectifs en maximisant l'usage des infrastructures actuelles et en développant l'habitat et les zones d'activité sur les axes de transport en commun. Seule la gare Saint-Charles doit être restructurée pour en faire le grand nœud de communication permettant de relier de façon intensive Lyon, Marseille, Toulon et Nice. Parallèlement, il faut investir massivement sur Aix-TGV afin d'y construire des zones d'activité et de logement intégré à vocation métropolitaine et nationale. Le livre blanc de la mobilité<sup>(6)</sup> propose deux hypothèses structurantes coûtant chacune 7 Md € : le Ring et Inter-pôles. La nouvelle Autorité métropolitaine des transports (AMT) devra trancher tout en veillant à intégrer son choix dans le cadre Mobilité-Habitat-Activité à construire.

6. Mobilité(s), Le Livre blanc des transports métropolitains Aix-Marseille-Provence, produit par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence

# LE GRAND DESSEIN POUR LA METROPOLE AIX- MARSEILLE PROVENCE 2030

---

*« La métropole Aix-Marseille-Provence doit profiter de son potentiel de croissance et de la dynamique du développement dans le bassin méditerranéen pour prendre le leadership économique et scientifique en Europe du Sud et dans le monde méditerranéen »*



## S'IMPOSER COMME LA GRANDE CAPITALE ECONOMIQUE DU BASSIN MEDITERRANÉEN

Il faut « *cesser d'avoir une approche misérabiliste de la métropole Aix-Marseille-Provence : le potentiel de développement économique de la métropole Aix-Marseille-Provence est avéré. Le potentiel de recherche est important et sa qualité est reconnue* ». C'est ce que défend Christian Saint-Étienne, également membre du Cercle des économistes, dont les Rencontres Économiques organisées chaque été à Aix-en-Provence ont trouvé leur place dans l'agenda des plus grands patrons de la planète. Aix-Marseille-Provence peut s'imposer comme la grande capitale économique du bassin méditerranéen, à condition d'accélérer son développement dans l'économie entrepreneuriale.

Elle bénéficie pour cela :

- d'une fenêtre de tir historique au regard des développements entrepris le long des routes stratégiques du transport maritime mondial.
- et d'un positionnement géostratégique en Méditerranée, où la compétition entre ports est vive pour occuper une position dominante comme porte d'entrée régionale.

## TROIS ÉLÉMENTS SPÉCIFIQUES VONT FAÇONNER L'ENVIRONNEMENT DE LA MÉTROPOLE

### RÉORGANISATION DES FLUX LOGISTIQUES MONDIAUX

Elle est liée à la saturation des ports du Nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg) et à la recherche d'une alternative en Méditerranée située sur l'axe Bruxelles-Lyon. Marseille pourrait être cette porte d'entrée sud-européenne « à condition que le port soit mis en position de relever le défi. » Pour tripler le trafic conteneurs du GPM et accueillir tous les investissements en logistique qui en découlent, il est impératif de prévoir une liaison autoroutière et ferroviaire allant de Fos à Salon-de-Provence sans affecter les zones protégées.

### DOUBLEMENT DU CANAL DE SUEZ

Il permettrait au port métropolitain, que Christian Saint-Étienne rebaptise « GPM d'Aix-Marseille-Provence (GPM-AMP) » de devenir le port de liaison entre l'Asie et l'Europe. À condition que le couloir rhodanien, de Marseille à Lyon, devienne une grande zone de valeur ajoutée dans le traitement des flux logistiques, avec une voie de fret ferroviaire dédié à grand débit (du GPM-AMP jusqu'au nord de Lyon) et des liens rapides vers la Suisse-Allemagne et Paris-Benelux, ce qui suppose une stratégie nationale de développement de ces flux.

### LE DÉVELOPPEMENT ATTENDU DE L'AFRIQUE

Porté par un épisode de forte croissance économique, le continent africain est à ce jour une des zones de marché les plus prometteuses. La population devrait rapidement dépasser deux milliards d'individus et le taux de croissance est depuis dix ans le triple de celui de l'Europe. L'Afrique est notamment en pointe dans l'utilisation des téléphones portables pour la bancarisation de la population, l'obtention et le traitement des données d'échange sur les marchés de matières premières et le développement des activités commerciales.

### CAPITALISER SUR LES DÉVELOPPEMENTS DU CANAL DE SUEZ

Le président égyptien Al-Sissi a annoncé en août 2014 son projet d'agrandir le canal de Suez, consistant en réalité en un élargissement de 37 km, augmenté d'une nouvelle portion de 35 km. D'abord envisagée pour 2017, l'inauguration est prévue cet été à l'occasion de l'anniversaire de la nationalisation du canal. 17100 navires, transportant 963 millions de tonnes de marchandises, ont emprunté le canal de Suez en 2014, soit 1/10 du transport mondial de marchandises en tonnage. D'après l'Autorité du canal de Suez, il faudrait moins de 26 jours pour rallier la côte Est des États-Unis depuis Shanghai en passant par le nouveau canal de Suez ne présentera pas de restriction de taille des navires contrairement à son équivalent américain, le canal de Panama, où est prévue une deuxième voie de 286 km d'ici fin 2016.



# UN MASTER PLAN D'INVESTISSEMENTS STRUCTURANTS SUR 10 ANS

« Sans projet ambitieux affiché par les autorités politiques, fixant des engagements précis et chiffrés sur les investissements nécessaires et sans contrat fiscal et social fixant les obligations réciproques des acteurs du développement économique et social, il ne peut pas y avoir de développement durable d'un territoire, qu'il s'agisse de la métropole AMP ou de la France », note l'économiste, qui préconise d'établir un Master plan d'investissements structurants sur dix ans.

## PRIORITÉS : TRANSPORT, AMÉNAGEMENT ET DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

- Développer simultanément l'offre foncière et immobilière pour capter et fixer sur le territoire « *des entreprises de la troisième révolution industrielle* ».
- Construire les infrastructures portuaires de nature à tripler le trafic de conteneurs (proche désormais des 1,2 M EVP – Equivalent vingt pied), investir dans les dessertes ferroviaires (notamment sur l'axe Est vers la Suisse, l'Allemagne et l'Autriche) pour élargir l'hinterland marseillais et développer le trafic multimodal (notamment fluvial) sur le bassin Rhône Saône Méditerranée.
- Développer les équipements de transport en commun permettant d'interconnecter les prin-

cipaux bassins de vie et d'emploi au sein de la métropole.

- Accélérer la construction de logements intermédiaires.

Christian Saint-Étienne salue par ailleurs l'initiative du gouvernement, qui a annoncé le 29 mai la création d'un « comité des projets » regroupant les collectivités territoriales, l'État, les acteurs économiques en vue d'établir un « *recensement partenarial des projets métropolitains* ».

« Une excellente initiative, précise-t-il, à condition de l'inscrire dans des projets de la troisième révolution industrielle et de confier à la métropole le soin de conduire cet exercice. »

**Aix-Marseille-Provence :  
pas d'impact sans support  
national attractif**

L'économiste préconise trois orientations fiscales :

- Un alignement de la fiscalité des entreprises sur celle des pays comparables. Compte tenu des finances publiques, il est difficile d'envisager le passage du taux de l'impôt sur les sociétés (IS) de 33 % à 20 % mais il faut se diriger rapidement vers un taux d'IS de 20 % sur les bénéficiaires mis en réserve et de 25 % à 28 % sur les bénéficiaires distribués afin de préparer l'alignement ultérieur sur la fiscalité des pays concurrents.

- Un alignement de la fiscalité du capital sur celle des pays du Nord de l'Europe, notamment la Suède, qui a fixé un taux unique forfaitaire d'impôt prélevé à la source sur toutes les formes de revenu du capital à 30 % sur les intérêts, les dividendes et les plus-values.

- Une politique amplifiant les signaux donnés par le CICE et le pacte de responsabilité en limitant les impôts à la production et en favorisant la remontée du taux de marge des entreprises opérant dans le pays.

## UN MASTER PLAN À LA TRIPLE DIMENSION

### AU NIVEAU NATIONAL

Il est de l'intérêt du pays de capter les flux entre l'Europe et l'Asie avant qu'ils ne se consolident sur l'axe Suisse-Italie à travers le Saint-Gothard. De ce point de vue, mieux vaut investir sur l'axe ferroviaire Marseille-Lyon que sur le tunnel Lyon-Turin, « *piège stratégique pour la France car il ne vise qu'à renforcer le développement de l'Italie du Nord au détriment du Sud de la France* ».

### AU NIVEAU MÉTROPOLITAIN

L'apparition d'une puissante métropole iconomique Aix-Marseille-Provence est de nature à conforter l'attractivité de tout le sud du pays,

de Montpellier à Nice, et le développement des flux logistiques ainsi que leur traitement de Marseille-Montpellier à Lyon-Genève.

### AU NIVEAU LOCAL

Les enjeux sont considérables : la relance du BTP, le développement industriel, les emplois liés au traitement des flux logistiques et l'amélioration de la mobilité ...

Dans une telle approche, ce Master plan devrait bénéficier de l'appui stratégique et financier du Département des Bouches-du-Rhône et de l'État, ainsi que de la Région PACA dans ce qui pourrait être le premier contrat de plan Métropole- Région-État.





## QUEL PACTE DE GOUVERNANCE ?

Créée par fusion des six EPCI du territoire, la métropole recevra au 1<sup>er</sup> janvier l'ensemble de leurs compétences. Le projet métropolitain définit cinq compétences stratégiques non « déléguables » : définition du projet métropolitain ; mobilité ; aménagement et développement économique ; environnement et énergie ; gestion des déchets. La métropole pourra en revanche recevoir délégation de compétences de l'État, du Département et de la Région.

Au-delà, les pactes de gouvernance et pacte financier doivent être élaborés dans le cadre d'une gouvernance décentralisée avec missions déconcentrées au service d'un projet stratégique ambitieux. Au total, la métropole devra s'organiser avec une équipe de mission travaillant sur les compétences clés, avec déconcentration des tâches de gestion vers les Conseils de territoire.



## AVEC QUELS MOYENS FINANCIERS ?

### OBJECTIF : UN BUDGET DE 300 M€ EN 2018

Afin de financer l'ambition d'Aix-Marseille-Provence en tant que capitale économique du bassin méditerranéen à horizon 2030, la capacité d'autofinancement nette (CAF-N), de l'ordre de 150 M€ sur la base des données consolidées des six EPCI de 2013, est à ce jour nettement insuffisante pour l'économiste. « Les autorités métropolitaines devraient alors s'accorder sur un pacte budgétaire et fiscal permettant de doubler cette capacité d'autofinancement pour le budget 2018 à 300 M€, ce qui placerait la métropole dans la moyenne des autres métropoles, et de l'augmenter pour atteindre 700 M€ en 2020. »

### UN OBJECTIF ACCESSIBLE ?

La montée en puissance des capacités d'investissement se ferait progressivement :

- Un premier palier visant à doubler la CAF-N d'ici le budget 2018 à 300 M d'euros, ce qui placerait Aix-Marseille-Métropole dans la moyenne des autres grandes métropoles françaises en terme de capacité d'autofinancement nette par habitant.

- Un 2<sup>e</sup> palier visant à atteindre les 700 M d'euros, idéalement en 2020, année au cours de laquelle le PIB métropolitain devrait être un peu supérieur à 70 Md d'euros. La CAF nette par habitant approcherait le niveau de performance des meilleures métropoles françaises sur cet indicateur.

- Un 3<sup>e</sup> palier visant à hisser la capacité à investir dans de nouveaux projets de 1,4 à 2 Md d'euros à partir de 2020. Cette étape est conditionnée à la négociation dès 2016 d'un contrat de plan Métropole-Département-Région-État.

Quoi qu'il en soit, cela demandera à la future métropole une agilité financière et une rigueur budgétaire pour contenir la hausse des dépenses, améliorer l'efficacité de ses services (en particulier dans les transports) tout en optimisant ses recettes fiscales (au prix de difficiles arbitrages entre fiscalité des entreprises et fiscalité des ménages).

## UN BUDGET DE 2,25 MD€ POUR AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Les six EPCI (Marseille Provence Métropole, Communauté du Pays d'Aix, Pays d'Aubagne et de l'Étoile, Pays de Martigues, Agglopolo Provence, SAN Ouest- Provence), qui formeront au 1er janvier 2016 la métropole Aix-Marseille-Provence, ont actuellement un budget de 6 Md€ (4 Md€ de fonctionnement et 2 Md€ d'investissement).

La nouvelle métropole, après reversement, aurait un budget, sur la base des données de 2013, de 2,25 Md€ (en termes de dépenses) et une dette de 2 Md€. Les 93 communes de la métropole bénéficiant, elles, d'un budget de 3,8 Md€ de dépenses, avec une dette de 2,7 Md€. Une consolidation opérée sur le budget des 6 EPCI pour l'année 2013 donne une capacité d'autofinancement brute de 280 M€ et une capacité d'autofinancement nette (CAF-N) de 150 M€. L'objectif serait de porter la capacité d'autofinancement nette de la Métropole à 1 % du PIB en 2020, soit de l'ordre de 700 M€. Une fois cet objectif atteint, ou en passe de l'être, l'État doit accompagner/encourager ce mouvement pour porter les investissements supplémentaires à un niveau de 1,4 à 2 Md€, c'est à dire doubler ou tripler la CAF de la Métropole.

*« Avec les plans d'investissement envisagés on pourra faire de la métropole Aix-Marseille-Provence la capitale économique du Bassin méditerranéen en 2030 pour le plus grand profit de la France. »*

## LE PACTE FINANCIER : DEUX SCÉNARIIS ENVISAGEABLES

• Le premier est celui d'une métropole conduisant son renouveau en partenariat avec l'État, la Région et le Département, sur la base d'un effort important qu'elle conduirait elle-même, dégageant ainsi une capacité de financement nette de 700 M d'euros par an à partir de 2020. Avec l'apport de l'État et du Département, euro pour euro, la capacité nette de financement s'élèverait à 1,4 Md d'euros par an à partir de 2020, donnant une enveloppe d'environ 14 Md d'euros sur la période 2020-2030.

• Le second s'appuie sur une volonté commune de l'État, de la Région et du Département de faire de la métropole Aix-Marseille-Provence le levier de renouveau du pays avec une enveloppe annuelle à 2 Md d'euros à partir de 2020 soit au total 20 Md d'euros sur 2020-2030. Cette volonté se matérialiserait par le premier contrat de plan Métropole-Région-Département-État. Les projets et financements inclus dans le contrat de plan État-Région 2015-2020 (contrat de 1,65 Md d'euros pour PACA) et concernant la métropole, seraient intégrés dans le contrat de

plan Métropole-Région-Département-État 2018-2030 à négocier dès 2016.

Si les pactes de gouvernance et financier étaient conclus d'ici octobre à novembre 2015, le contenu du Master plan devrait être préparé pour avril 2016 en vue d'identifier les chantiers à mener sur la période 2016-2030 en deux phases : lancement des projets sur la période 2016-2017 (études précises, DUP, achat de terrains), et montée en puissance sur 2018 et 2020 pour une réalisation au cours de la décennie 2020-2030.

## QUELLE POLITIQUE MÉTROPOLITAINE ?

Selon l'économiste, il faudrait 1500 ha bruts pour répondre aux besoins de l'économie productive d'ici à 2030 sur la Métropole Aix-Marseille-Provence, aussi bien en matière de renouvellement du bâti que de croissance des effectifs. Le potentiel foncier actuel ne couvre qu'une partie de ces besoins. Des travaux menés actuellement posent les bases d'une réflexion sur l'« atterrissage » des filières au sein de la métropole : par exemple, l'aéronautique et la pétrochimie, les matériaux, la métallurgie-sidérurgie pourront être implantés prioritairement autour de l'étang de Berre avec les projets phares Henri-Fabre, Pliotto, Provence Grand Large, filières dirigeables ; ou les biotechs-médiatechs sur le Sud-Est de la métropole.

Il est urgent pour lui de promouvoir cette politique en lien avec les transports existants ou disponibles à bref délai, en veillant notamment à ce que ces développements fonciers et immobiliers

productifs soient à moins d'une demi-heure de voiture de l'aéroport ou des gares Saint-Charles ou Aix-en-Provence TGV. « Il est donc essentiel d'arrêter dès le printemps 2016, en liaison avec le Département des Bouches-du-Rhône, un plan transport qui doit apporter à court terme des solutions de transports en commun sur la base des infrastructures existantes, et qui doit prévoir les infrastructures nécessaires à moyen terme pour que l'essentiel des problèmes de transport de la métropole soit sous contrôle vers 2025-2027. »

Enfin, il faut réserver des logements pour les classes moyennes et moyennes supérieures servant de support au développement de l'écosystème d'innovation, d'enseignement supérieur et de recherche et prévoir à bref délai de construire un lycée international permettant d'attirer les entrepreneurs et chercheurs du monde entier et leurs familles sur le territoire métropolitain.

## RÉPARTITION DES FINANCEMENTS AVEC UNE ENVELOPPE DE 14 MD€ \*

PROJETS	FINANCEMENTS
Projets structurants du port	1 Md€
Plateau de l'Arbois	1 Md€
Restructuration du système de transport métropolitain	6 Md€
Recherche, innovation, université, formation	1 Md€
Foncier économique et immobilier d'entreprise (PPP)	2 Md€
Politique d'attractivité	1 Md€
Logements intermédiaires	2 Md€

## RÉPARTITION DES FINANCEMENTS AVEC UNE ENVELOPPE DE 20 MD€ \*

PROJETS	FINANCEMENTS
Projets structurants du port	1 Md€
Plateau de l'Arbois	1 Md€
Restructuration du système de transport métropolitain	6 Md€
Recherche, innovation, université, formation	1 Md€
Foncier économique et immobilier d'entreprise (PPP)	2 Md€
Politique d'attractivité	1 Md€
Logements intermédiaires	2 Md€
Ligne de fret ferroviaire, au grand gabarit européen, de Marseille vers Lyon, l'Allemagne et la Suisse, et Paris et le Benelux**	2,5 Md€
Investissements supplémentaires pour port et Euromed	1 Md€
Politiques de filières de l'Euro-région Monde	1,5 Md€
Supplémentaire pour le logement	0,5 Md€
Interconnexions de l'Euro-région Monde	0,5 Md€

\* Ces enveloppes sont purement indicatives et les séminaires de juillet et septembre 2015 auraient pour vocation de leur donner un contour précis. \*\* Les 3 Md€ d'origine française étant complétés par une somme équivalente venant des fonds européens.

# EN CONCLUSION

---

*« De l'affirmation d'une volonté métropolitaine rapidement exprimée de faire d'Aix-Marseille-Provence le grand pôle de développement du Sud de l'Europe, dépend le développement du quart sud-est du pays »*

# FAIRE D'AIX-MARSEILLE-PROVENCE UN LEVIER DE RENOUVEAU DU PAYS PAR LA CREATION D'UNE EURO-REGION DE TAILLE MONDIALE

La réussite de la métropole Aix-Marseille-Provence, qui se manifesterait par l'accord sur les pactes de gouvernance et financier et la réalisation d'un Master plan de développement d'ici au printemps 2016, pourrait enclencher d'autres initiatives politiques majeures :

- Harmoniser le développement de la métropole avec celui de Montpellier, Toulon et Avignon dans le cadre d'un pôle métropolitain ayant vocation à coordonner les actions des quatre agglomérations afin d'atteindre une visibilité globale en Europe et dans le monde.

La complémentarité des secteurs économiques des quatre agglomérations est en effet très forte et leur capacité d'intégration coordonnée dans la gestion des flux Europe-Asie autour du port de Marseille est considérable.

- Favoriser l'émergence de deux autres pôles métropolitains dans le quart Sud-Est de la France : Saint-Étienne-Lyon-Grenoble et Nice-Antibes-Cannes.

Ces trois pôles métropolitains sont largement complémentaires et atteignent ensemble une puissance économique et scientifique à la fois majeure en Europe et visible dans le monde. Ils constitueraient alors l'armature d'une Euro-Région monde qui mutualiserait les équipements collectifs à base de grandes infrastructures structurantes.



# L'ESSENTIEL À RETENIR

## 1 RÉVOLUTION COPERNICIENNE

Le monde a basculé d'un modèle 2.0, celui de la deuxième révolution industrielle (des années 1880 à la décennie 1970) provoquée par l'électricité et le moteur à explosion, à un modèle 3.0 marqué par la troisième révolution industrielle dans laquelle l'activité, les modes opératoires, les systèmes de production et les processus d'innovation sont révolutionnés par l'informatique, Internet et les logiciels en réseau.

## 2 CHANGER DE MODÈLE

Pour entrer dans ce monde 3.0, qui transforme tout à la fois les systèmes économiques, sociaux et culturels (éducation, santé, etc.), les entreprises doivent se réorganiser pour s'adapter aux mutations, et la France changer de modèle pour éviter un déclassement fatal. Le changement de donne économique ne pourra pas faire l'économie d'une transformation des institutions.

## 3 CERVEAU D'ŒUVRE

L'ensemble des mutations en cours provoque l'avènement de l'économie entrepreneuriale, un nouvel écosystème socio-économique dans lequel les technologies (grappes d'innovation de rupture qui définissent chaque révolution industrielle) redéfinissent l'équilibre entre les facteurs de production. Le cerveau d'œuvre remplace la main d'œuvre.

## 4 COURSE À LA VALEUR AJOUTÉE

Dans cette nouvelle nature d'économie, l'entreprise se retrouve au cœur d'un écosystème favorisant les interactions entre entrepreneurs et capitaux-risqueurs d'une part et, par ailleurs, entre investisseurs, chercheurs, développeurs, ingénieurs et opérateurs de production... afin de développer en permanence de nouveaux produits et services.

## 5 RÈGNE DES NBIC

Il y a quatre domaines où le changement scientifique et technique a été particulièrement rapide et dont l'essor a fortement influencé la prospérité des territoires : les NBIC pour Nanotechs (science de l'infiniment petit) ; Biotechs (ensemble des savoirs du vivant) ; Technologies de l'Information et de la communication (numérique, électronique et médias) et Technologies cognitives (centrées sur le cerveau). Les pays dans l'incapacité de favoriser l'essor des NBIC cesseront d'être dans la course à la valeur ajoutée.

## 6 MÉTROPOLE CONNECTÉE

La mutation vers l'économie s'accompagne d'une métropolisation de la croissance. Cette économie s'enracine essentiellement dans les métropoles connectées, aux projets ambitieux et lisibles, fiscalement accueillants et bénéficiant d'une intégration harmonieuse des transports, des activités et de l'habitat.

## 7 ARCHITECTURE TERRITORIALE

Cette nouvelle donne va réorchestrer, au cours des quinze prochaines années, les rapports de force entre les métropoles selon leurs capacités à s'inscrire dans cette dynamique. Aix-Marseille-Provence, dans la nouvelle architecture territoriale dessinée par l'économiste, apparaît dans le premier cercle des « métropoles naturelles » avec Paris et Lyon.

## 8 POTENTIEL

Deux projets structurants montrent que la Métropole Aix-Marseille-Provence est déjà entrée dans la 3<sup>e</sup> révolution industrielle : Projet Henri-Fabre et Marseille Immunopôle. Le potentiel productif métropolitain s'appuie en outre sur sept filières en expansion : l'aéronautique, le numérique, le transport-maritime-logistique, l'énergie, la santé, l'eau et l'environnement, l'art de vivre et le tourisme.

## 9 LEADERSHIP MÉDITERRANÉEN

Aix-Marseille-Provence doit capitaliser sur sa position géostratégique et la dynamique du développement dans le bassin méditerranéen pour prendre le leadership économique et scientifique en Europe du Sud et dans le monde méditerranéen. Elle bénéficie pour cela d'une fenêtre de tir historique au regard des investissements entrepris le long des routes stratégiques du transport maritime mondial : la réorganisation des flux logistiques mondiaux consécutive à la saturation des ports du Nord de l'Europe, le doublement du Canal de Suez et le développement attendu de l'Afrique.

## 10 DYSFONCTIONNEMENTS

Aix-Marseille-Provence a toutefois des dysfonctionnements à régler de toute urgence, à commencer par l'inadaptation et l'engorgement des réseaux de transport et l'insuffisance de l'offre de logements abordables.

## 11 MASTER PLAN

Un Master plan structurant sur 10 ans, piloté par la Métropole, permettrait de développer simultanément l'offre foncière et immobilière, construire les infrastructures portuaires nécessaires pour permettre au port de tripler son trafic de conteneurs et développer son hinterland, d'ajuster l'offre de transports en commun en interconnectant les principaux bassins de vie et d'emploi et enfin, d'accélérer la construction de logements intermédiaires.

## 12 ORIENTATIONS

Pour ce faire, il faut être en mesure d'adopter très rapidement un pacte de gouvernance et financier afin de préciser les orientations qui pourraient servir de base à la préparation du Master plan. Le contenu serait ainsi négocié de novembre 2015 à mars 2016 pour une réalisation des chantiers à mener entre 2016-2030.

## 13 PACTE FISCAL

Afin de financer l'ambition de faire d'Aix-Marseille-Provence la capitale économique du bassin méditerranéen à horizon 2030, les autorités métropolitaines devraient alors s'accorder sur un pacte budgétaire et fiscal permettant de doubler sa capacité d'auto-financement nette, estimée aujourd'hui à 150 M d'euros (données 2013), pour le budget 2018, ce qui placerait la Métropole dans la moyenne, et de l'augmenter ensuite pour atteindre 700 M d'euros en 2020.

## 14 PACTE FINANCIER

L'économiste envisage deux scénarii financiers : le premier permettrait de dégager une enveloppe d'environ 14 Md d'euros sur la période 2020-2030 ; le second de 20 Md d'euros. Cette volonté se matérialiserait par le premier contrat de plan Métropole-Région-Département-État.

## 15 GOUVERNANCE

Dans la future gouvernance, cinq compétences stratégiques ne seront pas « déléguables » : définition du projet métropolitain, mobilité, aménagement et développement économique, environnement et énergie, gestion des déchets. La Métropole pourrait en revanche déléguer aussi largement que possible toutes les tâches de gestion aux Conseils de territoire.

## 16 EURO-RÉGION

La réussite d'Aix-Marseille-Provence, qui se manifesterait par l'accord sur les pactes de gouvernance et financier à l'automne 2015 et la réalisation d'un Master plan de développement d'ici au printemps 2016, pourrait enclencher d'autres initiatives politiques majeures, comme celle de favoriser l'émergence d'une future Euro-Région monde avec deux autres pôles métropolitains : Saint-Etienne-Lyon-Grenoble et Nice-Antibes-Cannes.



TWITTER  
#AMP2030

AIX MARSEILLE  
PROVENCE  
2030

LE GRAND DESSEIN ÉCONOMIQUE  
POUR RÉUSSIR LA MÉTROPOLE

---