

FORUM CIVIQUE

débat du 11 Juin 1998 sur le thème "EUROMEDITERRANEE : MYTHE, REALITES ET ENJEUX"

Iz débat est animé par Christian Apothéloz

M. Apotheloz : Nous n'avons aucun mandat pour vous donner une information sur ce projet. Nous ne désirons pas nous limiter à une critique facile des lenteurs qui sont à déplorer.

En revanche dans un souci d'être positifs, nous désirons, d'une part, faire le point sur l'état d'avancement avec les informations dont nous disposons et, d'autre part, une étape importante étant franchie faire des propositions constructives par un memorandum que nous remettrons à ceux qui sont en charge du dossier. M. Daniel Carrière synthétisera nos propositions.

Pierre Fiastre donne l'historique du projet.

Un retour en arrière permet de s'apercevoir que la paternité du projet a été abondamment revendiquée
*par la Chambre de Commerce, dans un document de 1988 appelé "Marseille-Provence-Internationale"
*par l'équipe qui avait présenté le programme "Euthymènes" en 1989 (programme limité à la Place de la Liberté)
*par l'Agence d'Urbanisme à la même époque.

La véritable mise en oeuvre se situe en 1991 lorsque l'Europole de l'Arbois (dont on parle moins aujourd'hui) a été projeté (six mille hectares)

A la fin de l'année 91, la première décision du Conseil Municipal présidé par R. Vigouroux fut une Z.A.D. (système permettant de geler le prix des terrains pour que la puissance publique puisse les acheter).

Au début de l'année 92, le maire m'a demandé de diriger le projet. Le travail s'est accompli avec M. Villaret secrétaire général de la mairie. Le caractère ambitieux du programme, au dessus des moyens de la Ville de Marseille, nous a incités à en faire une "opération d'intérêt national" (prévue dans le code de l'urbanisme et jusqu'alors utilisé pour la création des "villes nouvelles") doublée de la création d'un "établissement public" (structure associant l'Etat et les collectivités locales)

L'opération a véritablement commencé le 22 Juin 1992 avec la réunion du président du Conseil Régional, le président du Conseil Général, le Préfet, le Directeur régional de la SNCF, le président du Port Autonome de Marseille et la signature d'un protocole.

Dès le lendemain, nous allions à Paris, à la DATAR, dans les Ministères, pour nous entendre dire : "C'est la première fois qu'à Marseille tout le monde est d'accord !"

L'Etat s'est dès lors intéressé très vite à l'opération : en Août, un C.I.A.T. (Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire) décidait d'envoyer une mission d'étude dirigée par l'Ingénieur Général Masson qui après plusieurs mois d'examen minutieux se prononçait sur le caractère sérieux du travail fait à Marseille.

A l'automne 93, le rapport était remis et l'avis favorable était acquis.

Au début de l'année 94, M. Balladur succédant à M. Bérégovoy lançait le programme Euroméditerranée, le déclarait opération d'intérêt national, créait un "établissement public" et, pour accélérer une telle réalisation, constituait une "mission de préfiguration" qui devait mettre en place les structures définitives. Cette mission était constituée le 1^{er} Juin 1994 sous la direction de J.-P. Weiss. Je le rejoignais dès le lendemain.

Une équipe très cohérente a mis en place les bases du projet, a défini les structures, a discuté avec les différentes collectivités locales (l'Etat devant financer à raison de 50 %, la Ville de 25 %, le Département de 10 %, la Région de 10 %, la Communauté de Communes de 5 %)

Pour les cinq premières années, l'Etat proposait que le budget s'élève à un milliard sept cents millions de francs.

L'idée était bien de constituer sur Marseille un pôle de développement économique permettant à la France d'avoir une stratégie d'échanges entre l'Europe et la Méditerranée. Fonctions portuaires pour les marchandises, services accompagnant les fonctions portuaires, activités de commerce international, services liés à la coopération avec la Méditerranée, l'Afrique et l'Asie.

Il s'agissait ensuite de savoir comment mettre en oeuvre cette idée de départ. Le travail de programmation s'est effectué en 95. Huit groupes ont été constitués. Plus de cent vingt personnes y ont activement participé.

A la fin de l'année 95, l'établissement public a été créé. Une nouvelle direction a été mise en place. Le travail accompli précédemment n'a jamais été diffusé à qui que ce soit.

C'est pourquoi le Forum Civique a pris l'initiative de publier la synthèse de l'ensemble de ces groupes de travail dont le contenu appartient légitimement à ceux qui s'y sont consacrés ainsi qu'à tous les Marseillais.

Au milieu de l'année 95, la municipalité a changé. Tout le travail accompli pour convaincre l'ancien maire de

l'intérêt qu'il y avait pour sa ville à solliciter l'Etat et à s'associer avec lui pour le développement de la région. L'opération était donc à refaire. Ce même travail de persuasion n'a pas réussi avec la nouvelle équipe municipale qui a considéré qu'elle était maîtresse chez elle. L'équipe dirigeante de la mission de préfiguration ne partageant pas cette optique a été remerciée à la fin de l'année 95 et une nouvelle équipe s'est chargée de l'établissement public. Depuis nous ne savons plus grand chose.

Jacques Balouzat se propose de donner "la suite du feuilleton"

En tant que membre du Forum Civique et que président de *Euroméditerranée Association*, je vous propose d'intervenir en trois parties.

- 1 Ce qui s'est passé après que l'équipe Weiss Fiastre a quitté la direction de la mission ;
- 2 Les relations de notre association (la seule en son genre) avec l'établissement public, technocratie lourde ;
- 3 L'analyse de l'audit qui a été diligenté à la demande du gouvernement.

* Comme cela avait été prévu dans le cadre de la préfiguration, le gouvernement décide la création d'un établissement public par décret du 13 Octobre 1995. Le Conseil d'Administration est constitué en décembre. On y trouvera une personnalité qualifiée (M.Maurel), nommée par le premier ministre.

Une première réunion importante va fixer les grandes orientations de l'établissement public(16 Février 1996). Le président sera le premier adjoint R. Muselier.

Le Conseil d'administration sera composé de représentants de l'Etat ainsi que des locaux (le président du conseil général, un membre désigné du conseil régional (S Andrieux) et le maire de Marseille) ; il doit fixer un programme triennal.

On entre alors dans une période de turbulence. En 96 et au début de 97, procédures de concertation (St Charles, Porte d'Aix) En Novembre 96 est présenté un "schéma de cohérence" censé développer une certaine harmonie. Après le changement de gouvernement en 97, on assiste à la destruction des hangars. Un audit est rapidement lancé et tout s'arrête. On se contente de modeler la place de la Joliette qui depuis quatre mois est en travaux.

* Comment l'établissement public fait-il connaître ses grandes décisions ? Par un film présenté à la Foire de Marseille constitué d'images virtuelles particulièrement chatoyantes ; par une plaquette grand public et une autre destinée aux "relais d'opinion" ; par des publications destinées aux "décideurs économiques".

Quatre directions : l'une pour le "marketing", la seconde pour les programmes, la troisième pour les affaires foncières, la quatrième pour les finances et "affaires générales". (16 Février 96 - 1^o Juin 97)

En tant qu'association donc en tant que citoyens, nous nous intéressons à ce grand projet qui doit faire émerger l'aire marseillaise (Pierre Fiastre vous l'a dit avec son goût du travail bien fait).

Nous avons rencontré plusieurs fois le directeur de l'établissement public : nous n'avons pas trouvé autre chose que de la sympathie. Nous nous sommes informés auprès du président de la Chambre de Commerce, du directeur du Port Autonome, de certaines entreprises concernées. Nous avons reçu le secrétaire général des syndicats du port (le port représentant un tiers du périmètre d'Euroméditerranée) . On nous a reproché d'avoir également pris contact avec les autorités religieuses musulmanes alors que le secteur comporte une grande part de leur communauté.

Ces rencontres nous ont permis d'enrichir notre réflexion. L'organisation étant "verouillée", il n'a pas été possible de présenter la moindre proposition.

* Le nouveau ministre des transports, le nouveau ministre de l'aménagement du territoire veulent savoir quelles orientations ont été prises. Ils s'informent et commandent un audit à un inspecteur des finances et à un ingénieur des ponts et chaussées. Dès Octobre 97, ceux-ci se rendent à Marseille. Leur rapport mérite d'être lu . Le ministre de l'économie et des finances a signé le rapport et les lettres d'accompagnement de cet audit. Ces lettres sont un encouragement pour Marseille. Elles témoignent de la volonté de l'Etat de mener à bien l'opération. La première partie rappelle les objectifs d'Euroméditerranée : structurer la centralité urbaine, consolider les fonctions métropolitaines de Marseille, redynamiser économiquement la région en tenant compte de ce qui se passe autour.

Aux termes de l'audit, un engagement de tous les partenaires est indispensable ; il déplore que tous ceux qui devaient participer au schéma de cohérence n'aient pas pu se réunir.

Il importe que les investissements financiers soient suivis d'effet.

L'audit soulève de fortes ambiguïtés sur le "cadrage" financier. Seul le J4 fait l'objet d'un accord entre le port autonome et l'établissement public. Son utilisation doit donc faire l'objet d'un débat.

Il faut redonner la priorité aux objectifs initiaux du dossier. (se rappeler les "effets d'annonce" 50 000 emplois créés !)

Le document parle de "processus de décisions détaillant". Il demande au Maire de prendre la responsabilité de l'établissement public.

Pour terminer je dirai qu'à la fin du XIX^e siècle, il y eut un projet qui pourrait s'apparenter à celui de la fin de siècle sur la partie portuaire. Les historiens qui sont dans cette salle pourront vous donner les raisons de son échec. Il ne faut pas persévérer dans l'erreur.

Enfin c'est la première fois que Paris s'intéresse autant à l'avenir de Marseille comme ville européenne.

PREMIERE QUESTION :

Combien coûte le fonctionnement mensuel d'Euroméditerranée? Qui paie? Quelle est la part de l'Etat dans l'Europe ?

REPONSE de Pierre Fiastre : L'Europe peut intervenir sur des projets ponctuels qui entrent dans le cadre des projets européens, en particulier l'objectif deux . L'Europe n'est pas partie prenante dans l'établissement public.

DEUXIEME QUESTION :

Si Euroméditerranée devait avoir une seule idée force, comment l'exprimerait-on ?

REPONSE de Pierre Fiastre : pour la mission de préfiguration, la grande idée force était l'emploi. Il fallait faire en sorte que tous les projets en tiennent compte, que le moindre franc dépensé ait comme unité de mesure l'emploi sur Marseille et sa région et ce, dès la conception du projet.

TROISIEME QUESTION :

N'y a-t-il pas plusieurs projets sur le même site ?

REPONSE de Didier Picheral : Quels sont les projets réels sur le J 4 ? Le port a demandé de conserver le quai pour y recevoir des navires de croisière. Il s'est réservé quinze mètres sur le J4. Il a demandé qu'une aire soit réservée pour l'accueil des passagers. La plus importante partie du site du J4 sera donc pour le projet Euroméditerranée. L'un des débats fondamentaux doit porter sur son utilisation.

REPONSE de Pierre Rastoin : Deux projets ont été examinés : l'un de caractère ludique, l'autre de type universitaire. Lorsque ces deux projets ont été soumis au Conseil d'Administration, le préfet a pris la parole pour dire que l'avant veille s'était tenu dans le bureau de M. Allègre une réunion avec les trois présidents d'université de Marseille qui d'un commun accord souhaitaient une université tournée vers la mer mais que son implantation devait se situer à l'intérieur entre St Charles et la Canebière.

REPONSE du vice-président de l'université de la Méditerranée : Le préfet nous a réunis pour prévoir des installations de l'ordre de 30 000 m² sur l'emplacement des J3 J4. Le directeur régional de la recherche et de la technologie a opté pour la localisation des secteurs commerce international, pôle environnement, pôle d'apprentissage des langues, multimédia, pôle européen interuniversitaire sur ce site, service commun des trois universités pour l'accueil des étudiants étrangers. On attend les décisions pour le début du mois de Juillet.

QUATRIEME QUESTION : peut-on se mobiliser pour que le pôle universitaire soit bien implanté sur ce site ? (l'intervenant souligne son importance comme "point clé", comme "catalyseur" d'Euroméditerranée dans l'ordre de l'emploi, de l'environnement, peu pris en compte, du "sens" de la mer, en dépit des réticences des politiques de quelque parti qu'ils soient).

CINQUIEME QUESTION posée à M. Balouzat : Qu'entendez-vous par aire métropolitaine ? S'agit-il d'accorder une importance aux territoires de proximité ? (l'intervenant habite Velaux qui, dit-il, occupe une place stratégique comme entrée de ville. L'image donnée par un tel village doit correspondre à l'image proposée pour Marseille)

REPONSE de M. Balouzat : Je vous reconnais le droit d'avoir un point de vue et de le faire savoir. J'apprécie le fait que pour la première fois à ce forum s'exprime quelqu'un qui n'est pas de Marseille. L'aménagement du territoire implique que se regroupent autour des grandes villes des relations de proximité. M. Balouzat évoque l'image de la mapemonde et de celui qui pointe son doigt sur Marseille. Vu de loin le point désigné couvre toute une surface.

Les statuts d'Euroméditerranée prévoient que la zone concernée par l'aménagement dépasse les limites de son périmètre. Il s'agit d'un projet d'intérêt national et il va intéresser l'Europe qui se construit. L'établissement public ne doit pas ignorer les communes qui entourent Marseille. L'audit y fait allusion.

SIXIEME QUESTION : La décision d'implanter une gare TGV à l'Arbois est-elle supportable ? Les investissements ne doivent pas se disperser : on est en présence de deux projets concurrents : les gares TGV doivent être au sein des villes)

REPONSE de Pierre Fiastre : Je pense que le projet de l'Arbois suit une logique classique qui est destinée à être concurrent. Le vrai problème est celui du pouvoir de décision de la logique urbaine sur l'agglomération marseillaise. Il y a eu d'abord l'incapacité de créer une communauté urbaine (il y a eu cette espèce de tradition bucco-rhodanienne qui engage le Conseil Général à défendre tout ce qui est hors de Marseille ; la lutte entre ville et département a conduit à toutes sortes d'aberrations. L'intérêt du centre Euroméditerranée est de renverser cette tendance vieille de trente ans et très coûteuse qui consiste à vider le centre au profit de la périphérie. Une des logiques très fortes d'Euroméditerranée est de revitaliser le centre de Marseille. L'Arbois aura la même vocation que Sophia Antipolis et les mêmes commerces au milieu des pins. Un centre urbain est différent. La concurrence est plutôt dans l'imagination des porteurs que dans les réalités.

M. Benaroche ajoute à cette réponse que les projets en question n'occupent pas la même échelle de temps: Château Gombert fonctionne dès maintenant, Euroméditerranée le fera dans un avenir proche et l'Arbois dans vingt-cinq ans.

SEPTIEME QUESTION posée par M. Benaroche : "Euroméditerranée, c'est qui ? Est ce le directeur général actuel ou le futur directeur ? Le projet, c'est quoi fondamentalement ? Fonction administrative ? Fonction commerciale ? Fonction culturelle ? ou les trois à la fois ? On ne peut pas s'abriter derrière le fait qu'il n'y a pas de responsables pour nous répondre.

REPONSE de M. Apotheloz : s'il n'y a pas aujourd'hui de réponse, il y a au moins des questions. C'est ces questions que nous nous proposons de poser dans notre memorandum accompagnées des propositions qui nous semblent essentielles.

Un exemple de préoccupation est donné par M. Hini concernant la gare principale TGV. Si elle est à l'Arbois elle ne sera pas au coeur d'Euroméditerranée.

Il ajoute que c'est la première fois en France qu'un établissement public a subi un audit quelques mois après sa création.

REFLEXION de Albert Hini concernant l'audit : L'audit est particulièrement accablant dans la mesure où le directeur général a été mis en retraite anticipée et qu'aucun remplaçant n'est nommé, dans la mesure où l'Etat a demandé au préfet de s'y substituer et au maire de Marseille de prendre la présidence au lieu de son premier adjoint.

Depuis deux ans, personne ne s'est impliqué correctement dans Euroméditerranée ce qui fait que l'Etat a formulé de vives critiques tant sur la gestion que sur les objectifs. Nous sommes actuellement à un moment crucial où il est nécessaire d'agir.

REFLEXION de Didier Picheral : vous connaissez la formule de Bernard Morel "on ne veut pas que Marseille devienne le Pirée d'Aix en Provence".

Si on ne veut pas que cette prédiction se réalise, il faut qu'Euroméditerranée réussisse. La région y gagnera y compris Aix. Pour le moment, les Aixois se trouvent très bien chez eux et pensent qu'ils n'ont pas besoin de Marseille.

Si Euroméditerranée échoue, l'équilibre sera faussé et on s'apercevra de ses conséquences désastreuses dans cinquante ans.

M. Picheral évoque l'intervention de l'Etat dans Euroméditerranée et rappelle qu'il y a trente ans, cette intervention a été nécessaire pour le développement du port avec ses extensions à Fos.

L'importante question qui se pose à la lumière du rapport d'audit se situe dans le fait que l'Etat juge à nouveau Marseille incapable de mener à bien une mission qui avait pris un bon départ.

COMMENTAIRE de Pierre Rastoin (membre de l'opposition municipale au sein du conseil d'administration d'Euroméditerranée).

Euroméditerranée résulte de la bonne coordination rappelée par Pierre Fiastre entre le maire de Marseille les présidents du Conseil Régional, du Conseil Général, du port autonome en face des Parisiens. Cette coordination a pu convaincre que Paris pouvait faire confiance à Marseille pour mener à bien l'opération.

Or en 95 la nouvelle municipalité n'avait pas une vision claire d'Euroméditerranée et sa présidence a porté sur un marchandage; le maire, par prudence, se décharge sur son premier adjoint. A la suite du rapport d'audit le préfet impose son autorité et annonce qu'un comité de pilotage est créé sous sa présidence,

Euroméditerranée étant une opération majeure pour l'équilibre du territoire et les locaux étant incapables de la soutenir. Il s'agit donc d'un véritable camouflet pour notre ville.

Desormais, à chaque conseil d'administration, celui qui décide, c'est le préfet. Cette prise en main qui écarte les locaux eu égard à leur incompétence inscrite dans le 11^e plan se poursuivra aux 12^e et 13^e plans. Sur les 21 membres du Conseil d'Administration, la majorité nationale occupe 15 sièges. Le nouveau directeur dont la nomination officielle est attendue ainsi que les fonctionnaires se conformeront aux décisions de la majorité siégeante.

Lors du dernier conseil d'administration, on nous a donné le "schéma de référence" d'Euroméditerranée contient le coût de six opérations d'autres villes du monde assimilables à la nôtre : Barcelone 7 milliards de francs, Baltimore 20 milliards, Londres 90 milliards, Rotterdam 3 milliards, Gènes, 18 milliards, Boston 15 milliards, Marseille 1 milliard 800 millions.

Pierre Fiastra insiste sur le fait qu'Euroméditerranée qui devait être une opération économique est devenue une opération immobilière;

22 Juin 1992, *le projet est économique et contribuera à la restauration du centre-ville* ;

17 décembre 1996, *déclaration de M. Becker "Euroméditerranée n'a pas vocation à créer des emplois"*
Emplois créés d'après le rapport d'audit : 150 emplois nouveaux dont une trentaine en création pure.

Il fait allusion à Angoulême dont il s'occupe : cette petite ville crée actuellement un pôle de développement lié à la bande dessinée. Depuis le début de l'année 98, 250 emplois ont été créés.

Rapport du conseil d'administration de vendredi : sur un volumineux document, quelques pages seulement consacrées à l'économie. Euroméditerranée, c'est trois mille hectares et trente mille habitants dont 30 % de chômeurs. Rien n'est prévu pour eux.

Pierre Roumel journaliste déplore qu'on n'ait pas d'interlocuteurs officiels. Il doit chercher l'information pour la diffuser ensuite. Il considère que rien n'a été dit sur l'urbanisme et les déplacements inévitables de la population qui vit sur le site. Il voudrait également que l'on évoque les projets d'ordre culturel.

Pascal Urbain, architecte, développe l'idée qu'à Marseille on se trouve dans une "forme urbaine qui va mal". Les "infrastructures" ont plus d'importance qu'on ne le croit. Il prend le pari que lorsque le projet sera réalisé, une grande partie des emplois aura disparu, plusieurs entreprises qui se seront installées auront fait faillite, plusieurs immeubles construits auront disparu, places et rues qui auront été tracées seront encore là dans deux siècles. Marseille nue est une mine d'or : avec ses rues et son urbanisme c'est une difficulté, la difficulté des "villes structurées". Il préconiserait une sorte de géométrie variable en fonction des besoins évolutifs. "Ville structurée" s'opposant à "ville émergente". L'exemple de la place d'Aix est selon lui le comble de l'incohérence.

Une dame de Cergy Pontoise : je trouve qu'à Marseille on est passif. Pour une question aussi importante nous ne sommes que 80 personnes dans cette salle.

M. Daniel Carrière chargé du mémorandum pense que le projet Euroméditerranée ne respecte plus son dessein initial, qu'il manque de lisibilité et que les objectifs majeurs ont été "oubliés". L'aspect démographique a son importance : de - 2 % on devrait passer à + 5 %. Toute une population immigrée est objet de mépris. Il faudra penser à ceux qui habiteront à l'intérieur du périmètre.

Tous ceux qui voudront participer à la rédaction du mémorandum sont invités à se joindre à lui le 19 Juin.