

## L'intercommunalité et la Région Marseillaise

Le moment est particulièrement bien venu, coup d'envoi de la Directive territoriale d'Aménagement, projets de loi Voynet et Chevènement, un colloque, le 3 Décembre, réunissant les principaux acteurs, un CIADT (Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire) le 15/12, consacré en partie à Marseille. Je terminerai donc par le point sur la situation, aujourd'hui, selon les principaux responsables.

Plus que la mondialisation, le phénomène le plus frappant de cette fin de millénaire, c'est la globalisation, financière d'abord, entraînant une polarisation spatiale du développement économique, puis une métropolisation accélérée, aussi bien dans les pays développés que sous-développés. De véritables réseaux intermétropolitains doublent l'ossature des Etats, les métropoles se développant aux points nodaux de ces réseaux. De tous temps, Marseille s'est située à l'un de ces carrefours majeurs de la planète, interface entre mondes grec/latin, terre/mer, Europe/Afrique, Orient/Occident... Ce fut sa raison d'être, sa richesse ! Est-ce toujours vrai aujourd'hui ? Possédons-nous toujours ces atouts indispensables ? Autrement dit, sommes nous à l'échelle, pouvons nous le rester et le voulons nous encore ?

Que le monde ait changé, c'est une évidence, je commencerai, donc, par brosser un grand tableau historico-géographique, avec les conséquences des nouvelles données pour la France et notre agglomération, l'état des lieux à Marseille, puis une vision stratégique possible. J'aborderai enfin, très sommairement, les diverses lois d'organisation territoriale, déjà en force ou en préparation, qui se multiplient depuis une quinzaine d'années, manifestant le besoin, vital pour notre pays, de changer de système.

### Un grand zoom avant :

Nous vivons, dans ce pays, une centralisation millénaire..., le comble ayant été l'organisation Napoléonienne, avec l'invention des Préfets, disposant de presque tous les pouvoirs jusqu'en 1983, la création du département à la taille de leur déplacement journalier, et la stratification des paroisses de l'ancien régime en 36.000 communes, bien plus que tout le reste de l'Europe !

La réforme Defferre de 82/83 ne fut qu'un leurre de décentralisation, elle maintenait communes et départements, en l'état, tout en enlevant une partie de la tutelle préfectorale, créait des régions sans guère de pouvoirs, bloquant le tout avec deux aberrations : la non hiérarchie des collectivités locales, belle ignorance du principe de subsidiarité, et le système des blocs de compétence, copieusement ignoré dans les faits.

Comme le dit justement D. Voynet, dans son projet de loi, nous sommes plus que jamais dans une "logique de guichets", qui justifie et explique le cumul des mandats, les grands exécutifs locaux devant obligatoirement avoir un pied à Paris, pour défendre leurs dossiers, puisque tout se décide à Paris...

### **Un grand zoom arrière :**

La décision de Nixon, le 15/8/71, de suspendre la convertibilité du \$, et tout ce qui en a suivi, particulièrement la chute du mur de Berlin en Novembre 89 ou l'acte unique européen le 1/1/93, ont fait basculer le Monde dans le non-règlementé, la globalisation, la mondialisation. Plus d'autres lois que celles du marché et de la vitesse : time is money !

Le Monde s'organise en 3 ou 4 grandes plaques continentales, de niveau économique très différent et qui comme leur modèle géologique, se déplacent ou se chevauchent... et provoquent parfois des séismes. Ce qui devient essentiel c'est la circulation, de tout, la plus rapide, la plus fiable, la plus libre d'entraves... Cf. l'acte unique européen et tous les traités qui en découlent...

Pour la finance ou l'information, tout se fait à la vitesse de la lumière, partout, dans le monde entier ; pour les hommes, il y a l'avion ou le TGV ; pour les marchandises c'est un peu plus difficile, mais comme pour le reste, 3 impératifs, économie, fiabilité, vitesse, d'où le règne du container.

Et l'on voit s'organiser quelques grandes "autoroutes", maritimes ou ferroviaires, avec des points nodaux, multi-modaux, on appelle ça des hubs. Les bateaux, de plus en plus énormes, les trains de plus en plus rapides, se spécialisent pour transporter ces énormes boîtes, de 20 ou 40 pieds de côté (de 15 à 40 tonnes chargées). On voit maintenant apparaître des énormes porte-conteneurs de 5 à 6000 "boîtes, dont seules comptent la vitesse et la régularité. Ils suivent 2 ou 3 grandes routes mondiales, s'arrêtent rapidement, dans très peu de ports, totalement fiables, et continuent la ligne. La France est bordée par deux routes, la grande transversale Est-Ouest, circumterrestre, dont les points de touche en Méditerranée sont, aujourd'hui, Malte, Gioia Tauro ou Algésiras, et la route Atlantique qui touche Le Havre, tout étant orienté, en fait, pour toucher le plus vite, le moins cher possible, les grands centres industrialoportuaires de l'Europe du Nord, par mer ou par transport combiné terre-mer.

Vous aurez bien compris que Marseille, pas plus que Gènes ou Barcelone, ne sont, pour l'instant, plus touchés par ces axes majeurs !

Sur terre, les grands axes s'organisent aussi en fonction des sites industriels ou des grands ports. En Europe, nous voyons se dessiner 3 ou 4 grandes voies Nord/Sud, le sillon Rhodanien existe... encore un peu, le sillon Lhotaringien est florissant, autour de ce qu'il est convenu d'appeler la "Grande Banane bleue", la grande voie Hambourg/Brindisi, par le tunnel du Brenner (à financement européen) se construit; et la voie Hambourg/Berlin/Trieste se prépare. Quant à l'Est/Ouest, les grandes voies se mettent en place, fluviales ou ferroviaires, on commence à les appeler des "sillons, organisées à partir du "triangle d'or" Londres, Paris, Hambourg. Des ports se créent sur la Méditerranée, qui n'existaient pas, il y a 5 ans, et qui sont aujourd'hui plus importants que Marseille. Connaissez-vous seulement Gioia Tauro ? Savez-vous que ce port inconnu, au Sud de l'Italie, traitera 2 Millions de containers en 98, contre 600.000 seulement à Marseille ?

Les très grandes métropoles européennes se préparent, Berlin, avec l'ambition de devenir capitale de l'Europe, Milan, avec son immense aéroport tout récent, financé par l'Europe, son rôle économique et de plaque tournante ferroviaire et routière.

Si nous n'y prenons garde, la France, et Marseille, est pratiquement en dehors de ces quelques voies majeures, qui à leurs connexions vont voir se développer les métropoles de demain. C'est le mérite de Ch. Pasqua d'avoir relancé, par la Loi dite LOADT du 4/2/95, après de multiples débats sur le terrain, l'aménagement du territoire. Nous en reparlerons en évoquant les DTA.

### **L'A M M : des dysfonctionnements flagrants :**

Quant à Marseille parlons en : bien sûr, tout n'est pas encore joué, des responsables politiques ou économiques se battent pour organiser des "hubs" fiables et opérationnels, pour créer des voies rapides vers le Nord et l'Est, pour lancer des alliances, avec Lyon ou Gênes ou Barcelone, pour donner corps au concept **d'Arc Méditerranéen**. Encore faut-il posséder la taille suffisante en terme d'offre de services aux entreprises, présenter un front uni, être crédibles, cesser les guerres picrocholines entre collectivités voisines (*cf. la guéguerre CLESUD/ le Canet, réglée par un accord, il y a seulement 8 jours*), ou la concurrence stérile avec les collectivités complémentaires, comme le Cl Général, (*problème de l'Arbois ou des gares TGV, réglées de la façon la plus stupide, sans avoir, par ailleurs, pensé à l'accessibilité de la gare de l'Arbois,...*)

L'absence d'un réseau de transports en commun, au niveau de l'agglo est dramatique, non seulement pour les particuliers qui s'épuisent sur les autoroutes, mais aussi en termes d'emplois. Tout a été conçu en fonction des transports individuels ! De plus, on a construit les lignes ferroviaires, TGV, autoroutières, en terme de lignes et non comme un système de réseaux. On retravaille au doublement de la voie ferrée Aix/Marseille, mais à l'horizon 2.010!

On est en situation de blocage sur les questions d'infrastructures, en raison du contexte social, financier, institutionnel surtout. Il n'y a pas de réseau dans l'AMM, car les "tuyaux" intermédiaires n'existent pas. Seule une autorité politique collective pourrait décider de traiter les 7 à 8 noeuds et pôles d'échanges (St-Charles, Aix, Aubagne, Marignane,...) indispensables à l'aire métropolitaine marseillaise. Sur Marseille, le système autoroutier correspond à la logique traditionnelle du 19<sup>e</sup> siècle, on a planté 3 seringues dans le centre, sans vraiment chercher à les relier. Il est indispensable de créer les lignes intermédiaires, pour faire fonctionner des noeuds, d'autant que d'ici 5 ans, nos gros tuyaux seront saturés ! Va-t-on doubler les autoroutes ?...

Tout ceci montre l'absence d'une maîtrise d'ouvrage forte, face à l'Etat (DDE) ou à la SNCF. L'un des obstacles majeurs, c'est l'absence d'autorité adéquate et légitime, organisatrice des transports en commun. Ce devrait être la Région, l'a-t-elle fait, a-t-elle l'intention de le faire ?...

Nous assistons à la constitution d'un axe méditerranéen au Nord : Barcelone/Montpellier/Avignon/Lyon/Turin, avec une marginalisation croissante des Bouches du Rhône, de la Région PACA et de la Ligurie. Le trafic poids lourds Espagne-Italie, sur cet axe, est désormais aussi important que celui de la vallée du Rhône et il ne passe pas par Marseille.

Je n'évoque que pour mémoire l'évolution de l'habitat, avec la multiplication des lotissements, répartis sur tout le territoire de l'AMM, d'où le mitage de l'espace, la non prévision des voies d'accès et des transports en commun. La gestion de notre territoire, pourtant particulièrement beau et

fragile, s'est faite sans la moindre précaution : pour un développement économique et démographique faible, nous avons eu, ces 25 dernières années, une consommation d'espace sans précédent. On a consommé pour une augmentation de population, pour le département, de 400.000 hab (soit à peine aujourd'hui 1.900.000 hab) la surface prévue par le schéma d'aménagement de l'OREAM en 68/70 pour 3.200.000 hab à la fin du siècle.

Malgré une agglomération de fait (INSSEE), de 1.230.000 hab (l'agglo de Lyon, avec 1.260.000 hab est de taille comparable, mais génère 602.000 emplois contre 475.000 à l'agglo marseillaise), plus de 95.000 personnes qui s'alternent tous les jours, avec Aix, Vitrolles ou Aubagne, il n'y a guère de cohérence politique ou administrative, dans l'agglomération. Le département se retrouve dans 12 structures, communautés de communes ou syndicats..., auxquelles il faut ajouter le CI Régional, le CI Général, deux CCI, le PAM, tous plus ou moins en compétition stérile !!

Un rapport de la DDE de Janvier 96 "*Métropolisation et Développement durable*", montre le déficit de croissance dans l'AMM, un véritable affaiblissement des structures économiques, masqué par l'illusion de la croissance tertiaire, fondée sur "une économie de services publics, sociaux, de santé, au détriment des activités de production qui périssent; il est frappant de voir que parmi les 30 établissements marseillais à dépasser les 500 emplois, il n'y a que 9 privés, le premier arrivant au 14° rang !

J'évoquerai plus loin le problème de l'Université, des universités plutôt.

Nous avons beau avoir des atouts fabuleux, climat, beauté du site, immenses espaces disponibles, eau profonde, absence de marée, liaison facile avec l'arrière-pays ou l'Europe, vieilles liaisons avec l'Afrique ou l'Orient... tout cela ne sert presque à rien, dans la faiblesse de notre organisation stratégique et logistique ! Et le sort de toute l'agglomération est liée, si Marseille implose que devient le développement du pays d'Aix, d'Aubagne ou de l'Etang de Berre ?

Conséquences : ni cohérence, ni rayonnement, ni dynamisme et à terme, malgré toutes les revendications indignées, le déclin, la mise à l'écart, la fuite des élites, au pire, une économie de type tiers-monde, l'Italie du Sud !...

D'ores et déjà, le taux de chômage, la difficulté pour les jeunes cadres à trouver un emploi, la dégradation de l'appareil économique traditionnel, la fuite des grands trafics du Port, la faiblesse de nos grandes écoles, l'incapacité pour nos Universités à atteindre le niveau d'excellence européen..., devraient attirer notre attention, d'autant que les autres pays, les autres grandes villes de la Méditerranée ne nous attendent pas s'organisent et investissent à tour de bras.

Ceci dit, notre territoire ne fonctionne pas si mal, mais autrement que ne l'imagineraient les urbanistes ou... l'Administration. Notre territoire est polynucléaire et des centralités naissent et se développent : qui aurait pu prévoir le phénomène Plan de Campagne, qu'on n'a pas vu venir et qui existe fortement ? La façon dont les habitants vivent l'AMM ne correspond pas à la manière dont les institutions, Administration ou Collectivités l'envisagent et pourtant elle vit !

De très grandes entreprises, de pointe, dans des domaines aussi divers que l'aéronautique, la micro-électronique, l'atome, la pétrochimie, la sidérurgie..., toutes avec des capitaux extérieurs, si ce n'est étrangers,

s'installent sur l'AMM, sans susciter, cependant, le tissu d'entreprises intermédiaires, qui pourraient en bénéficier. Sauf un peu aux Milles ou à Gèmenos, on ne voit pas se développer ce réseau dense d'entreprises moyennes, qui fait la richesse de la région lyonnaise, pour ne pas parler de l'Italie du Nord. Comme pour beaucoup d'autres choses, la métropole se fait toute seule et ça marche d'autant mieux que c'est un peu le désordre, la vie, on est à Marseille !

### **Des remèdes ?**

Face à la carence des responsables locaux, quel qu'ils soient, l'Etat, qui n'est pas fou, qui ne peut pas se permettre de laisser ainsi un grand trou noir au Sud, au bord de la Méditerranée, prendra peut-être les décisions à leur place: on le voit avec la préparation de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA), avec les projets sur la réorganisation de nos Universités, initiée par M. Allègre et aussi le projet de loi Chevènement.

Et pourtant une **stratégie** existe, élaborée par des techniciens de l'Etat, de la Région et même de Marseille, dont on se demande quand les responsables locaux, politiques, mais aussi économiques, la prendront vraiment en compte, comme une stratégie cohérente. Elle peut se figurer par une fusée à 3 étages :

- tout d'abord, retrouver une véritable centralité, riche, opérationnelle, attirante, c'est l'objet du Plan Centre-Ville et d'Euroméditerranée, de tous les aménagements réalisés ou en cours, lancés sans beaucoup d'échos par la Municipalité depuis plus de 10 ans. En effet, le centre de l'AMM n'est pas la ville de Marseille, mais le Centre-Ville de Marseille,

- ensuite, organiser une véritable agglomération autour d'elle, avec une taille "Européenne", cela a commencé avec Marseille Provence Métropole, mais elle ne regroupe que 19 communes, demain 20, sans Aix, ni Aubagne, ni Vitrolles ou le "carré ouest", qui ont bâti leur propre structure, sans compter les prolongements naturels vers Avignon ou Toulon (*à ce jour les 20 communes de MPM représentent près de 1.000.000 hab.*)

- enfin, déborder au Nord vers Lyon, à l'Est vers Nice, à l'Ouest vers Montpellier, pour retrouver le Grand Delta. Cela a commencé avec la signature d'une charte entre les 2 Conseils de Lyon et Marseille, de nombreux contacts professionnels, l'établissement d'une navette ferroviaire entre les 2 ports, un quai du Port de Marseille à Lyon,...

A ces conditions, la grande région Sud-Est de la France a toutes ses chances pour se situer dans le grand concert européen, avec la Lombardie, la Catalogne et les autres..., avec, comme elles, une capitale régionale, forte, équilibrée, rayonnante, centre économique, financier, culturel, touristique... Ne serait-ce qu'en poids démographique : la grande métropole du Sud-Est (de Sète à Toulon, de Marseille à Avignon) "pèse" 3 Millions d'hab. face à Barcelone et ses 5 millions ou le grand Milan et ses 12 Millions !

### **Problème de l'Université:**

Je n'en dirai que quelques mots, la Presse lui consacrant de nombreux articles. Notre Académie, avec 3 Universités concurrentes, mal réparties entre Aix et Marseille, sans oublier Avignon et Toulon, a fait la preuve de sa faible efficacité. A part le Droit, pratiquement concentré sur U3, et dont la réputation

est forte, aucune de nos disciplines n'atteint le niveau d'excellence européen, particulièrement les Sciences éclatées sur les 3 Universités. Et ne parlons pas des pertes de temps et d'argent de nos étudiants en déplacement perpétuel. Le Ministre Allègre a pris l'initiative de relancer l'organisation de nos U., en prévision du 3<sup>ème</sup> millénaire, projet U3M, relayé aussitôt par les scientifiques des 3 U., regroupés dans une Association ARUM. Des consultations ont été engagées, chaque Pdt a rendu sa copie, avec des choix totalement différents. Il faut espérer que la décision finale, prise par le Ministre, ne sera pas une segmentation croissante entre Aix et Marseille, allant jusqu'à la rupture, alors qu'il est vital que les 2 sites fonctionnent ensemble. Il semble, néanmoins, qu'on se dirige vers une grande Université scientifique, mais où ?, et un Institut Polytechnique, sans rupture entre les deux sites principaux.

Un Comité de Pilotage, co-présidé par le Préfet et le Recteur, avec les Pdts et les Vices-Pdts des Universités, se met en place ce 8 Décembre...

### **En conclusion :**

Une agglomération rayonnante et dynamique, tous ont à y gagner, mais si on ne la fait pas, c'est Marseille qui a le plus à perdre. C'est donc à nous de nous rendre attractifs ! Le processus est engagé depuis quelques années : image de la ville, meilleure gestion, effort sur la culture, sur les grands équipements, sur l'aspect du centre-ville, sur l'économie, ouverture au tourisme, aux croisières. Ce n'est pas suffisant, la communication est encore insuffisante, la sensibilisation du public doit se développer.

Responsabilité de l'opinion publique : il y faut l'engagement de tous ceux qui se sentent concernés, pas forcément dans l'action politique...mais, il ne faut jamais oublier que les responsables politiques, appelés par désignation électorale à prendre les décisions, sont à l'affût de leur opinion publique et qu'ils ne sont pas suicidaires. Depuis quelques temps, se multiplient les colloques, les débats, les interventions, les comités, sur le sujet (jeudi encore colloque Marseille 2015, ci-après les extraits des principales interventions). Un CIADT consacré à Marseille, le 15/12/98. Cela veut bien dire que tout le monde sent qu'on ne peut pas rester en l'état, face au mouvement accéléré, que beaucoup de choses restent encore ouvertes, que le moment de la décision est proche. Plus que jamais l'opinion publique - et nous en sommes - est sollicitée.

Je me permettrai de terminer en citant ce vers splendide, vieux de plusieurs millénaires, qui traduit l'aspiration des hommes, utopie ? rêve ? espérance ? David célébrant Jérusalem, "bâtie comme une ville où tout ensemble fait corps".

Pierre RASTOIN  
5 Décembre 1998

# Annexes

## **1- La succession des lois :**

Dans mon zoom avant, j'ai évoqué la tendance lourde de la puissance publique à centraliser. Tellement lourde que l'analyse d'une situation devenue bloquée, la comparaison avec d'autres économies peut-être plus performantes, pousse depuis 30 ans l'Etat à faire évoluer la structure du pays, déjà 4 lois existantes, plus 2 projets en cours, sans oublier la déformation bien française de ne pas annuler les lois, mais de les empiler les unes sur les autres ! J'en ferai une brève analyse, en soulignant les points qui nous intéressent :

### **• Loi du 31/12/66 sur les Communautés urbaines**

G.Defferre refusa à l'époque d'y souscrire, comme la plupart des autres maires concernés, d'ailleurs. Cela lui fut beaucoup reproché par ses successeurs. Il est à noter que G.Pompidou et O. Guichard ne l'imposèrent point. Ils avaient leurs raisons. A l'époque, la population de **Marseille** commune représentait 96,4% de son agglo INSEE (de 6 communes) et 62,3% du département. C'était complètement différent pour les 4 autres agglos concernées. C'est ainsi que pour **Lyon** c'était 59,6% de l'agglo (de 32 communes) et 47,3% du dépt, **Bordeaux** 54% (14 communes) et 26,7%, **Lille** 36,3 et 6,8%, **Strasbourg** 75,7 et 29,7%. Marseille à elle seule constituait un poids beaucoup plus important qu'ailleurs dans son agglo. Certes, peut-être, une réflexion prospective aurait pu permettre d'inclure des communes éloignées dans une éventuelle communauté, mais il aurait fallu une bonne dose d'optimisme que pas grand chose ne pouvait inciter à avoir.

Du point de vue fiscal, une colonne supplémentaire était ajoutée sur les feuilles d'impôts, la communauté prenant en charge de nombreuses compétences, particulièrement les transports en commun.

### **• Lois Defferre du 2/3/82 et suivantes, sur la décentralisation :**

Pour faire plaisir à F. Mitterrand, qui voulait le maintien des départements, G. Defferre les conserve, à côté des régions, et empile les collectivités sans aucune hiérarchisation, sans même chercher à réduire le nombre des communes. Il donne à chaque type de collectivités un bloc de compétences, avec théoriquement les budgets correspondants et, toujours théoriquement, l'interdiction des financements croisés, l'un et l'autre non respectés... Quant à la loi PLM, concernant Paris, Lyon et Marseille, elle a tellement de mal à fonctionner que beaucoup prédisent son abrogation à défaut de profondément la réformer.

### **• Loi Joxe-Baylet du 6/2/92, dite d'administration territoriale de la République ( ART ) :**

Les difficultés de fonctionnement des 36.000 communes imposent de revoir leur fonctionnement. Est prévue la création de Communautés de Villes et

de Communautés de Communes avec des compétences obligatoires ou facultatives, des aspects financiers et fiscaux différents et une "carotte" appréciable, la Dotation Globale. Pour Marseille, ce fut une Cté de Communes et la Taxe Professionnelle unifiée d'agglo. La dotation globale est de 133F/hab (il faut savoir que si nous étions une Cté Urbaine, comme Lyon, nous aurions 470F/hab, 270 Millions/an de plus !). Le rôle d'incitation de l'Etat, important en théorie, a été très faible en réalité. Il ne s'est opposé qu'à ce qui était trop aberrant et jamais, à ma connaissance, dans les BdR, qui ont vu la création de 8 communautés de communes et d'une de villes, sans compter le SAN Etang de Berre/Ouest, le multipôle de l'Etang de Berre et le district Salonnais !

La Cté de communes, Marseille-Provence-Métropole, compte aujourd'hui 20 communes, 17 en continu, plus 3 isolées, Eyguières, Cornillon-Confoux et St-Mitre. Des négociations traînent depuis 4 ans avec le multipôle de l'Etang de Berre. Le problème reste entier avec Aubagne et son pays, Aix et Vitrolles...

• **Loi Pasqua du 4/2/95, dite LOADT :**

Après une très large concertation, Ch. Pasqua présente un grand projet d'aménagement du territoire, défendant l'idée de **pays**, et lance l'idée de **Directives Territoriales d'Aménagement (DTA)**, qui après une large consultation locale, seront validées par décret en Conseil d'Etat ; elles s'imposeront aux collectivités locales. Cinq DTA sont décidées à titre expérimental, dont 2 dans notre région, une pour la Côte d'Azur et une pour l'Aire Métropolitaine Marseillaise. Notre DTA entre dans la phase d'élaboration (le Préfet vient d'en recevoir mandat du Gvt), à rendre fin 1999. Les directives ministérielles sont très intéressantes, portent un bon diagnostic et mettent l'accent sur des actions bien ciblées. Aux Marseillais, qui vont être consultés, de faire des propositions intelligentes, sinon l'Etat s'en chargera.

• **Projet de Loi Voynet, dite LOADDT :**

En discussion au Parlement, elle modifie légèrement la loi Pasqua, particulièrement par le redoublement du **D**, le développement **durable**. Elle veut renforcer les communautés géographiques : "l'objectif est de passer d'une logique de guichet à un politique de projet", elle met donc l'accent sur 2 autres points : le rôle de la Région et surtout celui des agglomérations, où se crée l'essentiel de la richesse et de l'emploi : "C'est pourquoi, le Gvt entend développer l'organisation des agglomérations". Elle confirme l'importance du processus DTA.

• **Projet de Loi Chevènement, relatif à l'organisation urbaine :**

Adopté en CI des Ministres le 28 Octobre dernier, en discussion à partir du 2/2/99, il relance le processus d'intégration communale, l'objectif clairement affirmé est de diminuer le nombre des collectivités, en leur donnant une taille minimale. Il renouvelle, notamment, l'idée de Cté Urbaine, réservée désormais aux agglos de plus de 500.000 hab. (il n'en reste que 3 : Marseille, Nice et Nantes...) Il simplifie les outils, crée des **Ctés d'Agglo**, renforce fortement les avantages financiers, l'Etat mettant dans la corbeille 500 millions par an. A nous de savoir si nous voulons en bénéficier.



## **2- Le Point aujourd'hui :**

Effectivement le mouvement semble brusquement s'accélérer et il me paraît intéressant de donner le point de vue exprimé par les principaux acteurs, lors du colloque **Marseille 2015**, organisé le 3/12/98 :

**L'Etat** (par la voix de J.P. Proust, Préfet de Région) :

"La métropolisation de Marseille est une question majeure, enjeu national qui justifie l'engagement de l'Etat. Après les gros efforts déjà réalisés, nous arrivons à la dernière étape décisive : redonner à Marseille et à son aire son rayonnement international. Le Préfet a un rôle fédérateur, avec l'aide de la DTA, pour recoudre le tissu social sur l'ensemble de l'AMM. La DTA est en chantier, avec l'objectif que les priorités s'inscrivent dans le prochain Contrat de Plan (Automne 99) et que le décret soit signé fin 99.

**Principales actions :**

- 1- Redéveloppement du Port (Marseille et Fos), avec une charte portuaire, signée par tous les partenaires, soumise à l'accord du Gvt., et un plan d'entreprise réalisé avec le soutien de l'Etat. Pour Fos, l'objectif est de 1 Million de containers dans 5 ans.
- 2- Euromed : L'Etat renouvelle sa volonté de le porter dans le 12<sup>ème</sup> Plan. Ce doit être un pôle à rayonnement international, de services, tertiaire supérieur, culturel et scientifique.
- 3- Université et Recherche : déjà le CEA, CNRS, INRA, INSERM, ont des implantations. Entre Rhône-Alpes et PACA, il y a plus de chercheurs qu'en Ile de France. Cela sera renforcé.  
U3M : il faut doter l'AMM d'une grande Université scientifique, en rassemblant les morceaux épars, et d'un Institut Polytechnique.
- 4- Les grandes filières économiques sur l'ensemble métropolitain : autour des grandes zones de l'Étang de Berre, du Petit Arbois et du Triangle Distriport, Clesud, Le Canet. L'ensemble de l'AMM doit tout mettre en œuvre pour soutenir les bassins d'emploi en difficulté, la Ciotat et Gardanne.
- 5- Il faut renforcer la cohésion sociale par une plus grande solidarité, une plus grande unité dans l'AMM. Un grand projet, le RTR et la liaison Marseille/Aubagne, pour permettre à toutes les populations de bénéficier des emplois et des services.
- 6- Poursuivre les actions de solidarité dans les Quartiers difficiles de Marseille et des autres villes, dans le cadre de la politique de la ville au niveau de l'agglomération.

Le Gouvernement est décidé à aider Marseille, mais en partenariat avec la Région, le Département et la Ville. Dans le cadre du projet de loi Chevènement, on pourra utiliser diverses formules et le syndicat ou la fédération d'agglomération permettrait de mieux organiser.

**Aubagne** : M. Alain Belviso 1<sup>er</sup> Adjoint, Député des BdR

Nous sommes d'accord pour travailler avec MPM dans le cadre de la Loi Chevènement, si Marseille affirme sa volonté d'être capitale de l'Europe du Sud et pour une coopération entre Aix et Marseille. Il faut passer des actes plus forts dans le cadre de syndicats multipolaires avec Marseille. Sans le redressement de Marseille, le déclin du Dpt est inévitable. Le rassemblement est un argument de bon sens. Marseille a un rôle essentiel pour faire vivre l'intercommunalité.

**Roquefort- la Bédoule** : M. Francis Giraud, Sénateur-Maire, V-Pdt MPM

Je témoigne des apports de MPM pour ma commune, j'ai pu réaliser des investissements que je n'aurais pas pu faire. L'important pour un Maire c'est de conserver le POS, le budget, la fiscalité et de garder les traditions. C'est ce qui se passe !

**Aix** : J.F. Picheral, Sénateur- Maire, A. Medvedovski 1<sup>er</sup> Adjoint

D'accord pour Marseille capitale, aujourd'hui, même si Aix l'a été hier. Le leadership doit être à Marseille. Mais il faut que les autres pôles vivent : structure multipolaire. Nous ne sommes pas défavorables au nouveau projet de Loi. Allons vers une Cté d'agglo sur le pôle Marseille, le pôle Aix, le pôle Etang de Berre, n'oublions pas le pays d'Arles. N'oublions pas qu'au delà des structures, il y a des projets, le Port, le RTR, les pôles technologiques, les filières culture, tourisme, c'est cela qui est important. Passons moins de temps sur les structures et plus sur les projets. Attention à ne pas monter des usines à gaz ! Par ailleurs, un Maire ne fait pas ce qu'il veut de ses élus, des citoyens. Dans ce Département (il ne faut pas oublier aussi le Cl Gl !), on aura 3 Ctés, une grande, autour de Marseille, une moyenne, Aix, et une petite, l'Etang de Berre. Il nous faut faire une charte intercommunautaire, avec des problèmes communs : les transports, le tourisme, les technopôles (qu'on arrête d'opposer l'Arbois et Euromed, il doit y avoir symbiose.), le tourisme (il y a totale synergie entre nos villes), l'Université (va-t-on couper en 2 ce qui marche, c'est fou, les élus ne suivront pas.). Il faut profiter de l'initiative de la DTA dans les 10 mois à venir.

Aubagne rentre dans MPM, nous non, mais on est décidés à travailler ensemble !

**Marseille** : J.Cl. Gaudin, Sénateur-Maire

La France a besoin d'une grande métropole, nous ne sommes pas seuls concernés, mais toute l'agglomération, avec la spécificité d'Aix, Aubagne, l'Etang de Berre. Marseille ne gagnera qu'avec son aire, tant la métropolisation est évidente et tous les grands problèmes échappent au découpage administratif actuel. La métropolisation est mal maîtrisée, sans cohérence

économique et sociale. L'Etat a souhaité que l'AMM fasse l'objet d'une DTA. Cela doit pouvoir se faire, beaucoup de choses vont changer. Sur les 119 communes du Dpt, 82 ont intégré une structure. Cela concerne 1.500.000 hab, 3 grosses, plus de 1.350.000 hab, ont déjà choisi la TPU. Si nous étions en Cté urbaine, nous aurions des ressources considérables en plus, c'est la force de Lyon.

"Il n'y a aucune volonté d'impérialisme de Marseille, ça ne correspond pas à mon tempérament ! Je souhaite de bons rapports avec le Cl GI"

Les premiers qui feront la Cté d'agglo auront le plus de manne ! On s'est mis sur les rangs. La volonté de rapprochement avec le pays d'Aix existe, les 2 maires discutent. Il y a déjà des endroits où nous travaillons ensemble : les agences d'urbanisme par exemple. Il n'y a pas d'opposition entre l'Arbois et Euromed.

Quant à l'Université, M. Allègre a donné son accord pour le Droit sur la Canebière, nous allons investir 100 Millions. Je ne veux pas m'immiscer dans le débat universitaire, mais ce ne serait pas infamant si la 2<sup>ème</sup> ville de France bénéficiait d'une Université. Mais nous serons d'accord avec ce que les universitaires et le Ministre décideront, et nous regarderons avec bienveillance les implantations que M. Allègre souhaite sur Euromed.

En conclusion, Marseille remonte, elle recommence à rayonner, pourquoi ne pas se rapprocher d'Aix, d'Aubagne. Marseille veut, en restant à sa place, rayonner, avec sa grande voisine Aix, en fraternité et générosité avec les autres peuples de la Méditerranée !!!

Pierre RASTOIN  
5 Décembre 1998