

Discours de Jean-Pierre Weiss du 4 janvier 1996

Merci(blanc sur la bande)

... des responsables d'associations culturelles, des artistes, des créateurs, associations de quartiers, des architectes des urbanistes, il y a Marseille, il y a toutes celles et tous ceux qui ont, avec la petite mission de préfiguration, préparé ce projet Euroméditerranée.

Alors qu'est-ce qu'on peut faire d'une rencontre comme celle-ci ?

Certainement pas l'un de ces échanges protocolaires à deux qui, je crois, aurait été assez mal venu et aurait probablement gêné l'une et l'autre des deux parties. On ne peut pas non plus, sûrement pas, en faire une cérémonie d'enterrement avec condoléances, ce n'est pas le genre de la maison, et en plus je crois que ça ne collerait pas du tout avec ce qui va être l'histoire d'Euroméditerranée.

Alors, si vous le voulez bien, nous allons en faire une sorte de cérémonie de baptême où nous allons apporter au projet Euroméditerranée, ensemble, des cadeaux que nous avons mis 18 mois à fabriquer et je vais vous demander l'autorisation de vous raconter mais, rassurez-vous, en résumé, ce qu'a été cette épopée et le résultat de ce travail. Ensuite, si vous le voulez bien, nous boirons ensemble à la santé du nouveau-né Euroméditerranée en lui souhaitant longue vie, prospérité et succès.

Euroméditerranée, définie dans sa mission de préfiguration, cela consistait à essayer de mettre d'accord l'Etat, les collectivités locales concernées. Cela consistait à essayer de créer le partenariat, les partenariats, car il y en avait de nombreux à créer, à permettre qu'aussitôt après la création de l'établissement public décidé par l'Etat, l'opération puisse démarrer. Cela consistait à définir un projet.

Mais qu'est-ce que c'est qu'Euroméditerranée ?

C'est une question à laquelle on peut apporter tellement de réponses que j'y passerai tout le bref temps de parole que je me suis octroyé et je voudrais simplement en résumer l'histoire la plus récente. Mais en matière d'histoire récente, il faut quand même remonter à 1986 lorsque Henri Mercier, qui va nous rejoindre dans quelques instants, présidait la Chambre de commerce et d'industrie et a proposé de coiffer cette opération qui devait relancer Marseille, apporter prospérité et permettre à cette ville de franchir des étapes nouvelles dans sa longue histoire.

Trois gouvernements se sont intéressés à Euroméditerranée : celui de Pierre Bérégovoy qui a demandé à Alain Masson de mettre en place cette mission interministérielle qui a avancé des propositions, celui d'Edouard Balladur qui a regardé, par le détail, l'ensemble de ces propositions et pris la décision de proposer aux partenaires locaux la réalisation de l'opération, celui d'Alain Juppé qui a conclu en créant l'établissement public le 14 octobre dernier.

J'aurais envie, mais le temps ne me le permet pas, de remonter bien plus en amont dans l'histoire parce que, pour celui qui a découvert avec passion cette ville

extraordinaire de Marseille, il serait très tentant de raconter qu'Euroméditerranée ressemble à une vieille histoire de relations entre l'Etat et la ville de Marseille, entre le pouvoir central et la ville de Marseille, l'une de ces histoires aux amours compliquées où on appelle et où on rejette, mais peut-être qu'Euroméditerranée sera plus originale que ces péripéties passées.

Le travail était gigantesque. Il fallait faire tout cela, il fallait le faire vite. Il fallait jouer un rôle de maître d'oeuvre face à un maître d'ouvrage qui n'existait pas, comme lorsqu'on construit une maison et qu'on n'a pas en face de soi celui qui va définir le programme, qui va arrêter le budget et qui va dire si la proposition est bonne ou pas.

Mais il fallait d'abord comprendre. C'est compliqué de comprendre Marseille. Il y a de très nombreux livres sur Marseille et certains auteurs sont présents dans cette salle. Ces livres sont passionnants mais ils sont si nombreux qu'on imagine facilement que la ville est difficile à comprendre. Pour l'étranger, le parisien que j'étais, cette ville était riche de surprise et d'étonnement dès les premières semaines. Permettez-moi de résumer quelques unes de ces surprises et quelques uns de ces étonnements.

D'abord sur le plan économique, le port bien sûr avec cette dynamique réelle, cette présence, et en même temps cette inquiétude ; un port dont on vous apprend tout de suite, quand vous arrivez à Marseille, qu'il est le premier de France, le premier de la Méditerranée, le troisième d'Europe et pourtant, contrairement à ce que font les entreprises privées, un port qui a du mal à expliquer comment il va devenir le deuxième d'Europe (quand une entreprise privée est troisième de quelque chose, elle cherche à être seconde) aujourd'hui s'y attellent certainement des espoirs nouveaux qui peuvent se greffer derrière cela.

Surprise aussi sur le plan de l'urbanisme, sur le plan de la ville. J'ai mis longtemps à comprendre qu'on ne pouvait pas comprendre Marseille si on la comparait à d'autres villes. Elle ne ressemble à aucune autre ville. Marcel Roncayolo, à Paris, m'a dit « peut-être à New York ». Mais il faut son imagination et son talent pour faire une telle comparaison. C'est à partir du moment où on sait qu'elle ne ressemble à aucune autre ville qu'on peut commencer à l'aimer, à condition d'arriver à y marcher à pied, ce qui n'est pas tout à fait facile. Je dois dire que ce qui m'a le plus aidé à comprendre Marseille, ce sont les très nombreuses rencontres que les responsables politiques m'ont demandé avec eux, et cela de tous les côtés.

A la rencontre de dizaines et de dizaines de personnes pendant des dizaines de soirées, il a été possible petit à petit, en écoutant, de s'apercevoir que le projet Euroméditerranée était à la fois excessivement attendu et terriblement.....

Excessivement attendu puisque souvent on a entendu cette phrase « la dernière chance de Marseille ». Phrase tout à fait excessive, phrase inappropriée quand on sait ce qu'est cette ville et l'histoire de cette ville. Mais en même temps, inquiétude parce que, en se retournant pas si loin dans l'histoire, il était facile de s'apercevoir que d'autres tentatives avaient échoué, et que les risques étaient grands et qu'il fallait

bien des ingrédients pour parvenir à ne pas rajouter Euroméditerranée à cette liste là.

Et ensuite ... ensuite au travail, sur tous les fronts.

Il fallait d'abord faire un étude. Ca a été pour moi une grande joie que d'avoir eu immédiatement l'accord de Pierre Fiastre quand il a accepté de me rejoindre et que nous avons tous les deux, Pierre, d'abord eu la place d'Estienne d'Orves comme bureau puis les soupentes de la DDE grâce à l'hospitalité de mon administration d'origine et enfin, grâce au talent d'Eric Castaldi, les locaux extraordinaires des Docks.

Ensuite, l'équipe, le reste de l'équipe. Elle est là au complet ce soir. Je ne vais pas la citer, ils ne sont pas encore intégrés à l'établissement public. Mais j'aimerais leur dire que je ne regrette rien des épouvantables exigences que j'ai eues, d'abord par le recrutement. Ils ont passé un nombre d'examens non négligeable entre nous, le cabinet de recrutement, les coups de téléphone de vérification. Il fallait à la fois des vrais professionnels -ils le sont- et en même temps des gens d'origines très diverses, de cultures très diverses, capables de faire une équipe. Je vous ai admiré ; admiré notamment dans les moments difficiles où il fallait sortir, à toute allure, les propositions du maître d'oeuvre pour le futur maître d'ouvrage. Vous avez été fantastiques et c'est grâce à cela, mais pas seulement grâce à cela, grâce au travail de tous celles et ceux qui sont là, qu'on a pu aller plus loin.

Ensuite trouver l'accord. Ca c'est bien passé : vote du Conseil Général, vote du Conseil Régional, vote du Conseil municipal. Sauf erreur de ma part, pas une voix contre, quelques abstentions il est vrai, pour des raisons de structure, pas de voix contre. A partir du moment où l'Etat constatait cela, il devenait possible d'engager les crédits d'Etat et la crédibilité de l'opération à Paris. Cela je ne vais pas le raconter en détail. Ce n'était pas la sphère la plus facile. Peut-être est-il intéressant de vous dire aujourd'hui qu'à la première réunion interministérielle présidée par Henri-Michel Comet, à l'époque conseiller du Premier ministre, et qui a fait beaucoup pour cette opération, les représentants du ministère des finances se sont levés et ont dit « Nous ne participerons pas à cette réunion car nous ne croyons pas à ce projet et que la demande est provocatrice ». Ca a été une de mes grandes fiertés, car ce sont de doctes fonctionnaires, que d'obtenir 100 % des demandes que j'avais faites au ministère des finances quelques mois après parce que le projet était devenu crédible.

Trouver le consensus. Ensuite fabriquer le partenariat.

Nous avons multiplié les groupes de travail. Et je dis encore ce soir que nous n'en avons peut-être pas assez créés. Et pourtant.

Avec la SNCF. Nos amis de la SNCF sont là. Ils ont avec nous protesté justement sur le fait que la décision historique de relier Marseille à l'Europe du Nord par le TGV n'était pas assez présente au coeur des raisonnements et des hypothèses, et pourtant cet événement-là qui va intervenir dans 4 ans, 5 ans, va bouleverser dans le bon sens la ville de Marseille ; dans le bon sens à condition bien sûr que le développement économique soit au rendez-vous de l'histoire.

Avec le port. Avec le port, il fallait d'abord rassurer. C'était surprenant. Le port était là, il suffisait de regarder, avec les chefs d'entreprises, avec les salariés, avec les responsables de l'administration du port, et pourtant ils étaient inquiets. Inquiets d'Euroméditerranée, inquiets sans doute à cause de quelques gags en forme de marina inventés quelques années plus tôt pour faire croire qu'on allait transformer ce qu'on appelait encore des friches en terrains rentables, trop rentables pour quelques privilégiés. Euroméditerranée a besoin du port, il était facile de le dire, de l'écrire, de le proposer et, à partir de là, de travailler ensemble. Cela aussi dans de nombreuses séances qui ont permis, je le crois, d'avancer.

Groupe de travail avec la chambre de commerce et d'industrie naturellement, non seulement pour suivre la ligne ouverte quelques dix ans plus tôt, mais également pour que l'économie soit là, soit présente.

Et, en fait, petit à petit, à travers ces contacts, à travers ces groupes et d'autres encore, le projet est apparu comme ayant quatre exigences. Ce devait être un projet économique bien sûr, un projet urbain bien sûr, mais aussi un projet social et un projet culturel.

C'est Pierre Fiastre encore qui a eu l'idée des huit groupes de travail de la programmation détaillée de façon à définir de plus en plus précisément le contenu des propositions d'Euroméditerranée. Impossible de résumer ces débats absolument extraordinaires et passionnants qui se sont déroulés pendant tous ces mois. Je voudrais juste citer quelques souvenirs rapides, quelques anecdotes.

Avec le groupe de la vie quotidienne, c'est-à-dire ce groupe fait d'habitants du quartier, de gens qui travaillent dans ce quartier, qui nous ont dit « Pensez à l'école ». On ne pensait pas, c'est vrai, à l'école comme un sujet majeur. Pourtant l'école, ils nous l'ont fait découvrir, c'est essentiel dans la vie, l'animation et l'intégration sociale des quartiers.

Avec le groupe de l'Imaginaire, nous avons eu des débats redoutables, passionnés, polémiques. Il fallait ça et on en est tous très contents. Les deux groupes d'ailleurs se sont rejoints sur un sujet : quand on les a consultés pour leur demander quelles idées pouvaient se développer sur la place de la Joliette, ils nous ont dit « Surtout, surtout, ne faites pas de cette place un parking ». Je dois dire que, sur ce premier test, j'ai quelque inquiétude mais il est vrai que les personnes récentes n'ont pas tout à fait associé la mission de préfiguration Euroméditerranée à cette installation très provisoire de ce qui devrait être le coeur de l'opération Euroméditerranée aujourd'hui. Au moins cela a-t-il permis je l'espère que vous puissiez stationner ce soir.

Groupe du Moyen terme : qu'est-ce qu'on va faire sur le J4, vous savez, cette partie mystérieuse, magique d'Euroméditerranée ? un centre commercial ? des marinas ? « Non, écarterez tout cela dans vos propositions et on va proposer ». Mais on verra plus tard.

Groupe du Contenu : les chiffres. C'est peut-être beaucoup de chiffres avec, et c'est tout à fait rassurant, les évaluations de ce qui pouvait être réalisé dans Euroméditerranée.

Groupe du Long Terme, groupe de la prospective, l'un des plus redoutables, de ceux qui nous disait « Attention à l'avenir . Sur la Méditerranée, il peut y avoir des guerres. Sur la Méditerranée il n'y aura pas forcément l'essor économique dont vous rêvez », qui nous parlait de la ville et qui nous disait « La ville de demain, elle pourrait bien être complètement éclatée, elle pourrait bien ne plus exister. Alors votre projet, il est peut-être anachronique, ou peut-être devra-t-il avoir le talent d'intégrer les ingrédients qui empêcheront ces proportions ».

Groupe du court terme avec des chefs d'entreprises, notamment marseillais, qui nous disaient « Faites que nous prenions un peu moins les avions pour Paris. Pensez aux délocalisations de centres de décision à Bruxelles et pensez aussi que nous avons envie de places de villages même si ce sont des places modernes plutôt que de grandes tours en verre en bord de mer. On aime bien voir la mer mais pas forcément avec de grandes tours en verre ».

Court terme, moyen terme, long terme, contenu, fonctionnement, qualité.

Le groupe Fonctionnement, avec cette anecdote, le premier échange avec son animateur. Je lui dit : « Il faut que ce groupe réfléchisse à la façon de bien faire fonctionner le grand quartier que doit être Euroméditerranée et il faut en même temps qu'il soit marseillais » et il me répond -car c'est un impertinent !- « Mais comment voulez-vous que ce soit marseillais si vous voulez que ça fonctionne bien ? » Et pourtant ils ont formidablement travaillé et leurs propositions sont fascinantes, sur les questions de stationnement, sur les questions d'organisation, de signalétique, de télécoms et ce sont eux qui nous ont dit « La ville, celle de demain, celle sur laquelle nous travaillons, elle peut être soit une ville de tuyaux dans lesquels les gens ne se rencontrent jamais, dans lesquels simplement ils circulent le plus en sécurité possible, soit une ville de rencontres ». Devinez de laquelle nous rêvions.

Quant au groupe de la qualité, ce groupe devait nous dire comment faire de la qualité architecturale urbanistique. Je me souviens d'un échange parmi tant d'autres, celui qui, au moment où nous parlions tradition et modernité, a conduit un des membres du groupe et pas des moindres à dire « Si vous voulez concilier les deux, encouragez la création de nouvelles écoles de pensée en matière d'architecture et d'urbanisme sur le site marseillais ». C'était superbe.

Tout ce travail, pendant des mois, a conduit à des propositions. Il est exclu que je vous les détaille ici, mais je ne peux pas ne pas vous restituer votre propre travail en résumant le contenu.

Projet économique pour remettre Marseille dans la cour des grands, pour faire en sorte qu'au moment où la compétition économique s'accélère, au moment où, avec le TGV, l'heure du jugement sera là, Marseille grande ville européenne parmi d'autres, Marseille banlieue de Lyon comme certains l'ont dit, avec un point

d'interrogation entier. La stratégie économique que nous avons proposée comme maître d'oeuvre au futur maître d'ouvrage désormais en place par le conseil d'administration de l'établissement public consistaient à la fois à développer les activités classiques des grandes métropoles, à insister sur l'accent du commerce international et à proposer que Marseille devienne un lieu de référence en terme de formation et en déclinant complètement -ce serait long à résumer mais les documents existent, ils sont lisibles- au moins à les écrire

Stratégie urbaine avec nos propositions de respecter quelques règles fortes : un grand quartier, pas un quartier d'affaires, remettre le port dans la ville, remettre la gare dans la ville, se lier au centre ville pour éviter, pour arrêter la paupérisation de ce centre ville pour retrouver une référence, respecter l'histoire et la géographie -et ça crée le débat sur ce que voulait dire « tradition et modernité »- faire en sorte que cela fonctionne bien, redevenir une référence internationale en terme d'architecture et d'urbanisme, ce qui ne voulait pas forcément dire faire appel à des architectes internationaux. Mais on a toujours considéré qu'être architecte marseillais c'était un devoir et pas un droit ; c'est un devoir de bien travailler, d'avoir du talent -et il en est qui en ont formidablement- pour justement pouvoir incarner tout cela.

Projet social : la stratégie de l'habitat traduit concrètement les propositions pour concilier ce que tout le monde nous a affirmé être inconciliable : à la fois augmenter la population, la diversifier mais ne pas la changer, faire en sorte que l'on puisse retrouver Marseille, y compris dans Euroméditerranée, que ce ne soit pas simplement un quartier « propre sur lui » comme disent les enfants.

Projet culturel, avec ces débats, ces échanges de notes, tout au moins avec le groupe de l'Imaginaire. Mais un projet culturel, c'était difficile. Ça ne se décrète pas, ça ne s'écrit presque pas, ça se vit, ça se fabrique et

Alors le résultat de tout cela, c'est que ces cadeaux sont empilés maintenant sur le bureau de l'établissement public, de son conseil d'administration, de son directeur général et qu'après cette réflexion collective, nous avons pu traduire les choses en termes beaucoup plus concrets puisque

Le programme triennal d'Euroméditerranée proposé à la demande de l'Etat à l'ensemble des partenaires a mis en évidence que dans les 18 mois qui viennent 22 chantiers peuvent s'ouvrir sur le site d'Euroméditerranée, 4 concours d'architecture, 10 concours d'urbanistes permettront de traduire concrètement les propositions de la mission de préfiguration.

Euroméditerranée, en fin de compte, tel que vous avez aidé à le définir, tel que petit à petit le projet s'est précisé, c'était en fin de compte et ce sera peut-être de redonner sa légitimité à Marseille. Il est une clé, à mon sens, pour que le projet réussisse, une clé dont nous avons beaucoup parlé, c'est celle de considérer qu'Euroméditerranée n'est pas un territoire, mais un projet. Quand la crise est lourde, on a tendance à se refermer sur son territoire et à consacrer l'essentiel de ses talents à chasser les autres de son territoire. On a beaucoup plus de mal à faire un projet qui est à partager avec tous. Géographiquement d'ailleurs, Euroméditerranée n'existe pas. Il y a un

périmètre. On est soit en ville, soit sur le port, soit sur les terrains de la SNCF, soit chez un particulier et, si le projet réussit, on ne s'apercevra pas, en traversant la rue pour acheter son pain, qu'on a quitté Euroméditerranée pour entrer dans le reste de Marseille.

L'équipe qui a travaillé avec moi a cherché, tout au long de ces 18 mois de travail, à être digne de Marseille. Et c'est le vœux le plus cher que je formule en faveur de Monsieur Becker, directeur général de l'établissement public Euroméditerranée, que de maintenir cette volonté, cette détermination d'être digne de Marseille. Je suis certain qu'il y parviendra.

Merci de tout le travail que vous avez accepté de développer, merci d'avoir permis que ce projet commence à exister et bonne chance au projet Euroméditerranée.

REUNION DU PERSONNEL DE LA MISSION DE PREFIGURATION D'EUROMEDITERRANEE

4 décembre 1995

Le personnel de la Mission de Préfiguration s'est réuni le 4 décembre 1995 après avoir entendu les explications de son Directeur sur l'état d'avancement de la mise en place de l'Etablissement Public d'Aménagement et de la nomination de son Directeur Général.

Après discussion l'ensemble du personnel exprime son accord sur les points suivants:

1/ Le personnel entend faire jouer sa solidarité dans les deux éventualités ci dessous:

- La première au cas où le Directeur de l'EPA ne prendrait pas de lui même l'initiative ou ne pourrait assurer les modalités statutaires de continuité de l'activité professionnelle du personnel de la Mission de Préfiguration dans un délai de sept jours.

- La seconde, s'il s'avérait que les réponses individuelles gérant cette continuité étaient sélectives.

2/ L'arbitrage des autorités de tutelle serait demandé dans l'hypothèse où il y aurait absence ou empêchement du Directeur de l'EPA pour assurer les garanties minimales de continuité statutaire de l'activité du personnel avant le 11 décembre 1995.

3/ Il est en outre convenu pour le cas où le Directeur n'aurait pas pris, dans un délai de 48 heures à compter de son installation, d'initiative visant à donner l'assurance de la poursuite des engagements de la Mission de Préfiguration vis à vis du personnel, de désigner un ou deux représentants de l'équipe. La désignation se fera sur la base des personnes qui seraient volontaires au terme du délai fixé ci-dessus. Le mandat consistera à exprimer le contenu de l'accord intervenu au cours de la présente réunion du personnel.

4 / L'ensemble du personnel estimant qu'il y a continuité de leur contrat de travail entre la date de leur recrutement et le passage en Etablissement Public d'Aménagement, il n'y a pas lieu de marquer par un acte juridique ou par un événement particulier la fin de la Mission de Préfiguration. C'est pourquoi la signature d'un solde de tout compte du contrat à durée déterminée, ouvrant droit à la prime de précarité et au paiement de congés non pris, doit être refusée sauf pour les personnes qui ne souhaiteraient pas prolonger leur contrat.

.../...