

A quoi ça sert, Euromed (5)

La bataille à ne pas perdre

Pour son avenir et peut-être pour sa survie, Marseille a besoin de clarté, de temps et de courage

« A Euromed, on ne sait pas ce qu'on va faire, mais on sait ce qu'il faut faire ». Cette phrase d'un journaliste marseillais très au courant des affaires de la ville résume bien les contradictions d'Euroméditerranée aujourd'hui. On sait qu'il faut avancer prudemment, car l'excès de vitesse serait lourdement sanctionné, comme on sait qu'il faut se dépêcher de donner des signaux forts aux investisseurs potentiels pour qui tout cela est fait. Sans intérêt pour Euromed à l'extérieur de la ville, point d'avenir. Ce que confirme André Jollivet (1) : « Euroméditerranée est une grande ambition, et des gens de grande qualité y travaillent ; mais si cela n'intéresse pas les investisseurs, on peut toujours s'agiter... » A quoi Renaud Muselier répond : « Les gens de l'extérieur réalisent que Marseille est en train de bouger ». Quant aux Marseillais, il convient de les sensibiliser au futur, mais si les responsables d'Euromed osaient vraiment, ils vous diraient volontiers que les Marseillais, oui, c'est un peu secondaire. Mais qui s'aventurera sur ce chemin ?

Les sociologues, les urba-



nos projets ». La SNCF a par ailleurs mené une nouvelle opération-concertation le 3 juillet.

Tout cela est bel et bon, mais le but premier, c'est d'attirer des entreprises qui créeront des emplois et des capitaux à Marseille. « On ne peut pas prendre de risques auprès des investisseurs » résume Dominique Becker. « Becker est l'homme des parapluies et il est paralysé par la mairie » ironise l'un de ses détracteurs. Il n'y a plus de grille d'analyse des critères, se plaint cet observateur. « Il faut attirer des capitaux privés rapidement, insiste Henri Roux-Alezais, mais rester dans la durée. Marseille

grand bureau du vaisseau bleu de Saint Just. Il n'y a pas de solution uniquement marseillaise. Tout cela risque de ressembler à une opération urbaine classique. Mais si Marseille meurt, les autres mourront aussi ». Propos repris au vol par un homme d'affaires très connu à Marseille : « Les politiques ont un rapport stupide avec le temps. Euromed est une grande idée mais pas encore un grand projet. Cela reste un projet à l'échelle de la DDE (2). Il faut lui laisser plus de temps. Il faut réussir. Ce serait grave d'aller vers une désillusion ».

De fait, Euromed reprend son souffle et tente de s'ins-

Philippe Sanmarco :
« On ne sait plus de quoi on parle »

Euroméditerranée est un excellent projet, auquel nous nous sommes ralliés, commente Philippe Sanmarco, porte-parole du groupe socialiste au Conseil municipal. A l'origine, il s'agissait d'un grand projet économique centré sur le Port autonome, qui devait rendre à Marseille son rôle de capitale maritime internationale. Or, ce volet a disparu. En tout cas, on ne voit rien apparaître.

On attend des informations sur le Port. Même son président, Henri Roux-Alezais, conteste la manière dont Euromed évolue. On nous parle du J4, et c'est tout. Nous craignons donc qu'Euromed ne soit finalement qu'une opération d'urbanisme centrée sur le TGV et sur le J4. De manière plus générale, nous craignons une vraie dérive du projet.

La population se demande ce qui va lui arriver, poursuit Philippe Sanmarco. Les concertations dont se targue Euromed ont été très ambiguës. Les populations concernées ne veulent pas voir des images virtuelles de la Joliette couverte d'arbres, mais, concrètement, veulent des emplois et des logements. La population locale,

Opinions

Euromed a, par ailleurs, perdu le contact avec les chefs d'entreprises. Si on continue, l'établissement public d'Etat qu'est Euroméditerranée risque de se désengager du projet, Saint-Charles et le J4 exceptés. Ce serait dommage.

Nous, au PS, nous sommes toujours à fond pour un des derniers projets urbains existant. Mais on ne sait plus de quoi on parle.

Robert Bret :
« Euromed manque d'ambition »

Le Parti communiste n'est pas contre Euroméditerranée, dit Robert Bret, président du groupe communiste au Conseil municipal. Mais il faut revoir sa copie. Pour nous, Euromed ne semble pas encore être la ligne de force qui nous fera entrer de plain-pied dans le XXI^e siècle.

Nous avons des inquiétudes pour les populations concernées. Il s'agit, en fait, d'une opération de recomposition sociale. On nous parle d'immeubles de standing. Les gens n'auront pas les moyens de s'aigner sur les nouveaux loyers ;

Euromed ne créera que peu d'emplois, poursuit Ro-

condition d'offrir un avenir... à des intérêts privés. Enterrer la passerelle, par exemple, n'offre guère d'utilité, mais cela livrerait au privé un foncier de qualité.

Les efforts annoncés ne sont pas en rapport avec ce qu'il faudrait. Sept-cents millions investis par l'Etat, c'est dérisoire. Cela risque, tout au plus, de tourner au gâchis. Alors que Marseille doit s'inscrire dans un espace géographique plus important, Lyon-Marseille, par exemple.

Aujourd'hui, 70 % du trafic de Rhône-Alpes se fait par le Nord. On a besoin de réorganiser l'Europe, on a besoin de synergies pour les pays du Sud. Exemple, la réparation navale. Il y a de fortes logiques pour un partenariat et une coopération avec l'Algérie. Mais la Méditerranée se trouve enfermée dans une logique ultra-libérale.

Notre ville, dit encore Robert Bret, possède un port dont il faut conforter les originalités. Développer les croisières ? Pourquoi pas ? Mais Marseille est aussi tout à fait capable de drainer de nouveaux trafics, avec Fos-distriport, par exemple.

Malheureusement, tout se passe comme si on avait dé-

c'est un peu secondaire. Mais qui s'aventurera sur ce chemin ?

Les sociologues, les urbanistes et les promoteurs intelligents - il y en a plus qu'on ne croit - savent pourtant de longue date que l'on ne fait pas le bonheur des gens mal gré eux et qu'il n'est point de rénovation, réhabilitation, innovation au sein des villes sans un maximum de consensus populaire. Il convient donc de persuader les 28.000 Marseillais directement concernés par Euromed que tout cela est bel et bon pour eux et leur avenir.

La mission Weiss le faisait. Aujourd'hui, Jean-François Escuit assure que l'on a tenu compte de la concertation avec les habitants pour les parkings ou le cadre de vie, par exemple, qu'un historien, un philosophe, un sociologue, un promoteur ont planché sur les espaces publics avec une préoccupation majeure : comment faire pour que l'on continue à bien vivre à Marseille. « L'opération de concertation que nous avons lancée en décembre 1996 a attiré 3.500 personnes. Elle a été très fructueuse et nous avons examiné les avis exprimés avec le plus grand soin » jure Jean-François Escuit.

Pour la nouvelle gare Saint Charles, même souci officiellement affiché. « On a voulu tout simplifier pour le confort des voyageurs en général et les Marseillais en particulier, explique Pierre Izard, le directeur de la SNCF. Et nous avons tenu compte du comportement de chaque individu pour établir

« Il faut attirer des capitaux privés rapidement, insiste Henri Roux-Alezais, mais rester dans la durée. Marseille a une grande notoriété dans le monde. Mais il faut des signaux, très vite ! » Des signaux forts ? L'Euromed n'apparaît à l'horizon qu'en tant qu'élément de la politique qui sera la contre-mécanique d'implantation et d'exploitation du produit Marseille. Est-ce que ce sera suffisant ?

Euromed veut faire autre chose que du portuaire, accuser Patrick Oheix et la CGT. Marseille est victime de son histoire, dit André Jollivet, c'est une métropole tout en n'étant pas une grande ville. Mais elle doit jouer les métropoles.

Une métropole autour de son port. Euroméditerranée et le Port autonome sont complémentaires. Sans grand port, point d'Euromed, dit un autre. « On ne touche rien, on ne voit rien, c'est vrai » admet Renaud Muselier. Pour lui, les cinq premières années sont capitales. « Il ne pense qu'à se faire réélire, ils ne pensent tous qu'à se faire réélire » persiflent les mauvaises langues qui pullulent à Marseille et lancent rumeur sur rumeur. La dernière en date : Euromed n'a plus d'argent et va s'arrêter bientôt, « ils » ont tout dépensé... Chacun y va de son couplet. Les responsables d'Euromed démentent avec sérénité, il n'est pas possible que l'opération s'arrête.

« Euromed s'inscrit dans l'ensemble des Bouches du Rhône et ce n'est pas le soleil, reprend pensivement Pierre Reboud dans son

silusion ».

De fait, Euromed reprend son souffle et tente de s'installer dans la durée. « Au début, Euromed pensait sortir des opérations rapidement et voulait une image forte » précise Patrick Audo. Mais à trop vouloir envoyer des messages à tout le monde, à vouloir brûler les étapes au début, Euromed n'est parvenu qu'à brouiller les cartes et sa propre image. Les Marseillais, quoi qu'on en dise, ne savent toujours pas très bien ce que c'est, ils doutent, « ils ne savent pas très bien où l'on va » admet Renaud Muselier. Le projet ne leur apparaît pas clairement parce qu'il est trop confus, trop brouillon, veut tout englober et laisse tout filer pour en arriver à un manque de lisibilité totale. Les textes de présentation officiels eux-mêmes, qui s'efforcent à la lisibilité, sont compliqués. Euromed veut tout faire, tout dire. Mais à trop vouloir prouver, on ne prouve plus rien.

Or il faudra bien prouver aux Marseillais, comme aux investisseurs étrangers à la ville, qu'Euromed fonctionne, qu'Euromed va gagner son pari.

Pour cela il lui faudra du temps, de la patience et du courage. Marseille joue peut-être sa survie dans cette dernière bataille. Une belle raison pour se battre. Et pour gagner.

Dominique PONS

(1) Dans un entretien accordé à La Marseillaise, le 27 juin 1997.

(2) Direction Départementale de l'Équipement.

mais, conception, mais des emplois et des logements. La population locale, en fait, gêne les responsables d'Euromed. J'en veux pour preuve cette phrase figurant dans le rapport d'orientation budgétaire déposé et lue : « Il faut déplacer la population. »

On demande maître d'ouvrage

Il n'y a pas de grand dessein sans grande passion. Les bâtisseurs d'envergure, comme Paul Delouvrier qui lança les villes nouvelles sous De Gaulle, sont des hommes animés d'une conviction profonde et d'une volonté forte, toute entière appliquée à la poursuite d'un projet qu'ils sont à même de synthétiser en quelques mots clés, précis, magiques. Cette conviction, sans cesse réaffirmée, même sur un long terme, surtout sur un long terme, fédère les hommes, les amène à se dépasser cent fois et renverse toutes les barrières.

Cette passion et cette volonté manquent à Euroméditerranée. Et l'ensemble du projet s'en ressent. Le président d'Euromed a peu de temps à lui, il est déjà premier adjoint et député. Même s'il travaille beaucoup, c'est trop. Les autres responsables, quelques soient leurs qualités personnelles, souvent considérables, ont dès lors tendance à agir chacun de son côté. Que les autres se débrouillent...

Euromed manque par ailleurs de lisibilité. Le projet reste confus, trop vaste, trop fumeux. Englobant tout et le

Euromed ne créera que peu d'emplois, poursuit Robert Bret. Il n'y a guère d'ambition économique de redéploiement à travers le territoire. Et l'on attend de moins en moins le privilège du privé que d'une activité économique. La Ville se met aujourd'hui en

reste, les espaces verts, l'informatique de cinquième génération, les crèches, la réhabilitation, la voirie et que sais-je encore, il mélange tout. On nous dit ainsi que le port doit tirer Euromed. Fort bien. Mais qu'est-ce que c'est, le port de demain ? Fos ? Le tourisme de croisière ? Les conteneurs ? Autre chose ? IL convient certes de tout envisager et les responsables manqueraient à leur devoir s'ils négligeaient quelques aspects du problème. Mais dans ce qui est présenté ici ou là, par écrit ou de vive voix, nul ne se retrouve. Où sont les priorités ? Les grands axes de travail ? Quelle est la direction suivie et pour quoi faire ? Autant de questions dont les réponses, si elles existent, sont mal formulées.

Ce manque de lisibilité tourne facilement à l'incohérence. Tout est mis sur le même plan, tout s'embrouille. Là encore se fait sentir l'absence d'un maître d'ouvrage qui indique le cap et tient la barre d'une main ferme, les yeux fixés au loin pour deviner la tempête.

Or les Marseillais ont le droit de savoir et de

Maineurement, tout se passe comme si on avait décidé de ne pas jouer dans la cour des grands. On joue petit bras. On manque d'ambition. Mal, vous savez, au-delà d'Euroméditerranée. J'ai envie de dégager des moyens pour notre ville.

comprendre. Personne ne discute plus l'existence d'Euromed et sa nécessité. Marseille avait besoin d'un grand projet pour ne pas devenir Trieste ou Liverpool. Il est là, ce projet, mal ficelé et boursoufflé, mais là quand même, et c'est sa force. Il dispose d'un peu d'argent, d'une logistique et d'hommes de qualité pour le servir. Il entrainera l'adhésion et l'appui des Marseillais quand ceux-ci seront au courant de tout, sans équivoque. Il s'agit de leur ville, qu'ils aiment passionnément, de leur vie, de leurs emplois et de leur avenir.

Euroméditerranée est pour l'instant une opération technocratique bien montée. Ce n'est déjà pas mal. Cette opération, qu'on l'apprécie ou pas, est condamnée à réussir. Si elle échoue, nous échouons tous avec elle. Pour réussir, elle a besoin de temps, d'unité et de volonté, choses que tout l'argent du monde ne peut lui procurer. Mais qu'elle peut trouver toute seule à condition de le vouloir vraiment. Sans oublier les hommes.

Dominique PONS