



Philippe San Marco : Pourquoi je ne voterai pas le Scot C'est une occasion ratée pour la métropole !

Depuis des mois est engagée la procédure visant à l'élaboration du schéma de cohérence et d'orientation territoriale de notre métropole.

Un document final sera adopté le 9 décembre dans un consensus apparent auquel je ne m'associerai pas pour plusieurs raisons essentielles.

1/D'emblée ce document s'est soumis à la norme nationale qui gomme l'originalité de la situation de l'aire métropolitaine marseillaise. Or il est impossible dans une réflexion de ce type de ne pas poser la question du périmètre pertinent. Renvoyer ces débats au dialogue inter-Scot, c'est encore une fois tenter de rentrer dans un moule qui nous étouffe, qui ne nous permet pas de respirer pleinement. Bien au contraire MPM est parfaitement en droit d'affirmer des ambitions métropolitaines, même si nous savons bien qu'en dehors du territoire étroit et inapproprié de son périmètre institutionnel, celles-ci ne valent pas décisions mais seulement propositions à débattre ensuite avec d'autres. Car bien sûr il faudra ensuite tenter de convaincre les structures voisines, mais il faut le faire sur des contenus préalablement affichés, sans attendre le résultat de petits compromis à partir de rien.

2/Au-delà de la question du périmètre, il est également inconcevable de ne pas aborder celle de la singularité de cette métropole, celle de l'exception marseillaise : le centre plus pauvre que la périphérie, la pauvreté, la faiblesse fiscale, le bas taux d'emploi, le faible niveau moyen de formation, etc. Or le système administratif dans lequel s'insère l'exercice du Scot ne prend absolument pas en compte cette dimension première et essentielle. La niant, il l'aggrave. Bien sûr que nous sommes contraints par les données d'un exercice national. Mais, raison de plus pour dire fortement que nous vivons une situation singulière qui appelle compréhension et réaction spécifiques. Si nous ne le faisons pas, si nous rentrons dans le processus « comme tout le monde » ou « comme si de rien n'était », alors nous cautionnons le système institutionnel présent dont il faut avoir conscience qu'il pénalise structurellement et fortement la métropole.

3/D'autant plus que le caractère inapproprié de ces procédures de planification urbaines rend celles-ci largement désuètes. Elles correspondent en effet à un autre temps, plus heureux, celui de la croissance forte et celui d'un État central régulateur ayant les moyens de ses ambitions. Nous n'en sommes plus là. Encore une fois, ne pas au moins le dire, c'est rentrer dans un processus trompeur, dont il ne sortira rien d'autre que des incantations, « déclinées » comme on dit du national au local, certains usant d'ailleurs de ce fait du « copié-collé » qui fait étrangement ressembler au-delà de leur surface le contenu des documents adoptés à Lille, Strasbourg, Bordeaux ou... Marseille.

4/Ensuite, et c'est bien sûr la conséquence des remarques précédentes, je regrette la tonalité légèrement euphorique et euphorisante du contenu même du document proposé. Faute de dire notre inquiétude et nos difficultés spécifiques pour ensuite bâtir et justifier une stratégie offensive adaptée, on en arrive inévitablement à une sorte de brochure de propagande, du genre de celle dont disposent à juste titre les agences de commercialisation de la France à l'étranger.

5/Enfin, on ne peut que déplorer, au-delà de propos lénifiants et « politiquement corrects », l'absence de réflexion stratégique sur les enjeux géopolitiques au sein desquelles nous devons nous situer.

Convention Citoyenne

§ 1 Par exemple, affirmer la vocation mondiale du port de Marseille est un non-sens, une sorte de gargarisme pour se rassurer. Il faut d'abord se poser les bonnes questions. Qu'est-ce qu'un port aujourd'hui ? La réponse n'est pas une évidence puisque ça n'a rien à voir avec le passé, même récent. Qu'est-ce qu'un port dans la Méditerranée ? Cette question apparemment simple accentue encore plus l'exigence de la réflexion. Quels sont les grands flux maritimes contemporains ? Quelles infrastructures imposent-ils ? Et où ? Bref, il ne suffit pas de se proclamer pour être. Surtout quand les décisions se prennent toutes par d'autres, et presque toutes ailleurs qu'en France et même qu'en Europe.

§ 2 On peut développer cette remarque à partir des grandes infrastructures ferroviaires européennes. Par exemple : quelles seront les conséquences de la ligne à grande vitesse Barcelone/Lyon/Turin/Milan ? Ne pas aborder cette question, la nier, c'est se faire plaisir et ne pas s'y préparer.

§ 3 Il en va de même des processus de structurations internes à l'aire métropolitaine marseillaise (la vraie, celle de l'Insee) et d'abord en matière de transports en commun en site propre. Ne pas en parler c'est cautionner l'existant et donc l'aggraver.

§ 4 Enfin sur le thème du logement, partie importante du Scot, j'ai développé des critiques et des propositions que l'on retrouve de manière circonstanciée dans le lien suivant : <http://www.conventioncitoyenne.com/debat159.htm>

J'avais exprimé ces remarques il y a deux ans. Il était alors possible d'en tenir compte. Je comprends qu'aujourd'hui ce soit plus difficile, voire impossible. Mais je ne suis pas responsable de ce fait. Et je ne vais pas changer d'avis sous prétexte qu'on n'aurait pas tenu compte du mien quand il était temps de le faire.

Lors de la toute dernière réunion du comité de gouvernance du Scot le 14 octobre dernier, et après que j'aie renouvelé mes propos, le Président Caselli a expressément demandé qu'un petit groupe de travail soit convoqué afin, sinon d'intégrer mes remarques, au moins de reprendre l'esprit d'une partie d'entre elles dans un texte qui servirait de préambule. Cette sage décision du Président n'a pas été suivie d'effet, ce qui ne peut manquer d'être interprété comme une ultime volonté de verrouillage.

Un document très technocratique et « hors sol » va donc être adopté dans une unanimité d'autant plus grande qu'elle ne s'appuie sur rien d'autre que de vagues intentions lénifiantes. Tel un élève zélé rend sa copie à un examinateur, les services de MPM rendent leur copie à l'État. Mais d'un grand dessein capable de nous rassembler pour affronter des difficultés singulières, il n'en sera pas fait état.

Confortant le statu quo, nous l'aggravons. Pour avoir fait croire qu'une communauté urbaine allait régler tous nos problèmes, nous avons régressé dans la gestion des affaires quotidiennes sans nous donner aucun outil à la hauteur des enjeux. Pire, nous avons régressé par rapport au temps où le Maire de Marseille par exemple et entre autres, présidait l'établissement public des rives de l'étang de Berre (Epareb), ou encore rassemblait l'ensemble des opérateurs de transports au sein d'un office de coordination des transports, de la circulation et du stationnement (Ocotram).

Avec ce Scot une belle occasion a ainsi une nouvelle fois été ratée. Il nous faudra donc en créer d'autres.