

# La métropole, à quoi ça sert ?

À deux jours d'une conférence métropolitaine très politisée, quelques pistes pour comprendre ce qui s'y cache

**M**aryse Lebranchu l'assure, "rien n'est encore décidé. L'avant-projet de loi qui a été diffusé n'est qu'un document de travail. À Marseille notamment, tout est ouvert aux discussions." À deux jours de la conférence métropolitaine qui se tiendra au parc Chanot, à Marseille, dans un climat très crispé, le ministre de la Décentralisation ne dit pas tout. Depuis l'été, ses services travaillent avec Matignon à la construc-

tion d'un espace qui s'étendrait d'Aubagne à l'étang de Berre et de Marseille à Aix et Salon. Et qui supprimerait de fait les six communautés de communes (EPCI) actuelles. Au-delà des interrogations et des blocages politiques sur le mode de gestion, la métropole ou son succédané devrait amener un plus, une nouveauté pour les quelque deux millions d'habitants qui composent ce bassin de vie. Même les opposants les plus farou-

ches au projet du gouvernement l'admettent, il y a quelque chose à faire en commun en matière de transports, de logement, d'économie ou de culture. Ne serait-ce que pour réaliser d'évidentes économies d'échelle. En quoi consisterait cette fameuse "métropole de projets" ? Quelle serait son utilité pour ses habitants ? En quoi cette structure pourrait-elle modifier la fiscalité ? Plusieurs pistes existent, s'appuyant à la

fois sur ce qui se fait déjà en France et à l'étranger et cherchant à s'adapter à la situation particulière de Marseille. Ceci dit, le rapport que présentera vendredi Laurent Théry, le préfet chargé du dossier, aux élus, sera encore une ébauche. Et donnera lieu à des changements d'ici le conseil des ministres de février où il sera validé. Avant une loi prévue au printemps.

François TONNEAU

## TRANSPORTS

### C'est par là que tout commence

**Le diagnostic.** La mise en place d'un réseau de transports est ce par quoi toutes les métropoles ont peu ou prou commencé en Europe. Dans les Bouches-du-Rhône, la constitution d'un syndicat mixte, toujours embryonnaire, a au moins montré qu'il existe une douzaine d'autorités différentes pour régir les transports en commun. Horaires, tarifications, intermodalités, tout est à composer. À cela s'ajoute un manque criant de lignes régulières entre Marseille, Aix et l'aéroport, ainsi Fos et la Provence. Résultat, toujours plus de voitures, d'embouteillages, de pertes de temps et de pollution.

**Les pistes.** Une autorité unique de développement des transports sur une aire métropolitaine bénéficiant de foncier mis à disposition par l'État permettrait à minima d'articuler les réseaux existants. Elle pourrait alors créer de nouvelles lignes, des pôles multimodaux trains/bus/méto desservant les universités, les technopoles, les zones commerciales et industrielles comme le port de Fos. Elle pourrait également se substituer à l'État pour coordonner la fin des rocades L2 à Marseille ou Leo à Avignon et transformer des autoroutes en boulevards urbains. Dans le projet du gouvernement, l'idée serait de donner aux Régions plus de compétences et de moyens, en leur confiant notamment le syndicat mixte des transports.

## La nouvelle "métropole" souhaitée par le gouvernement



Photos Cyril SOLLIER, Bruno SOULLARD, Guillaume RUOPPOLLO et Patrick NOSETTO  
Infographie Philippe AUBURTIN

## DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

### Miser sur le port et les technologies de pointe

**Le diagnostic.** Technopoles d'un côté, activités industrielles et portuaires traditionnelles de l'autre. Développement des croisières d'une part, agriculture de l'autre. Contradictoires en apparence, ces logiques ne devraient plus se "télescoper, mais se coordonner, car elles sont interdépendantes", notent les chercheurs Jean Viard et Jacques Boulesteix dans leurs réflexions pour la métropole. Suivi par quelque 1400 chefs

d'entreprises, urbanistes, architectes, etc... leur manifeste montre que les échanges de masse salariale s'équilibrent entre les communautés de communes du département et que les hégémonies marseillaise (1960) et aixoise (2000) ont disparu.

**Les pistes.** Elaborées via des ateliers et plusieurs tables rondes en préfecture, elles restent généralistes. Les plus concrètes consisteraient à miser sur l'économie de la

connaissance (laboratoires, universités, pôles de compétitivité actuels) en finançant fortement la recherche pour faire de la métropole une plaque de dimension européenne. L'idée de co-financements public-privé pour développer les PME avance, comme celle d'une agence d'aménagement. Mais l'essentiel des projets se concentrent sur le développement du Grand Port maritime.

## Notre série

**Demain :** Comment ça marche à Gènes, Barcelone et Lyon ?

**Vendredi :** Interviews croisées de Maryse Joissains (UMP) et Eugène Caselli (PS).

## CULTURE

### Le bon exemple ?

**Le diagnostic.** Dès que l'occasion se présente, les élus de droite comme de gauche rappellent comment, à quinze jours des sénatoriales 2008, ils ont mis sous leur mouchoir les antagonismes politiques pour défendre ensemble le dossier Marseille Provence 2013. La capitale européenne qui arrive montrera ce qui marche ou ne marche pas sur un territoire élargi. Actuellement, il faut savoir que les écoles d'art de Marseille, Aix ou Arles ne travaillent pas ensemble, que les ballets et les ensembles lyriques ne se parlent presque pas et que les musées vivent chacun dans leur petit coin, oubliant de se prêter des œuvres qui dorment dans les réserves.

**Les pistes.** Une autorité commune pour les musées serait à l'étude afin de mettre l'accent sur les dépôts de pièces importantes. L'objectif étant qu'à moindre coût, plus d'expositions ou des événements soient organisés afin d'améliorer une fréquentation correcte, mais loin du niveau de Barcelone par exemple. L'idée d'un pôle de création et d'enseignement fait son chemin sur la danse contemporaine. L'enseignement et la formation sont également au cœur des réflexions concernant le lyrique et les arts plastiques.

## LA FISCALITÉ

### Marseille réclame "justice"

**Le diagnostic.** Point d'ancrage des tenants de la métropole, la fiscalité se résume à quelques chiffres pour Jean-Claude Gaudin, le maire UMP de Marseille. "À Roussel, le potentiel fiscal par an et par habitant est de 4228 euros. Il est de 3012 euros à Berre-l'Étang et de 2053 euros à Fos. Dans la communauté urbaine MPM, il est de 641 euros. À Marseille, il est de 625 euros. Une injustice qu'il faut corriger." En retour, les élus hors Marseille répondent qu'ils participent "à hauteur de 40 millions d'euros par an", via la péréquation, au rééquilibrage vers Marseille. "Faux," rétorque la Ville qui, une fois les déductions faites, n'obtient plus que "2 millions alors qu'elle a toutes les charges de centralité en matière d'hôpitaux, de sécurité avec les marins-pompiers, de culture." Bref, le point de crispation est tel qu'il est à l'origine de divers blocages politiques.

**Les pistes.** En cassant les barrières des communautés de communes, une institution métropolitaine aurait un œil sur la fiscalité et pourrait procéder à des répartitions différentes. Cela impliquerait-il des changements sur les feuilles d'impôts ? Rien n'est moins sûr. Mais les élus en font un enjeu majeur.

## Le sujet de la métropole a encore fait débat au conseil municipal d'Aix

Tous les Aixois qui passent sous la façade de la mairie ces jours-ci sont au courant : "Aix dit non à la métropole", c'est inscrit en lettres géantes sur une banderole. Mais le débat s'est aussi invité à l'intérieur des murs de l'hôtel de ville, lundi soir, lors du dernier conseil municipal : un rapport était posé devant chaque élu, leur demandant de valider une motion "relative à la demande d'abandon du projet de loi portant création d'une eurométropole intégrant la commune d'Aix-en-Provence".

Initié par Fleur Skrivan (PS) qui jouait qu'il était "contre-productif de voter une motion contre quelque chose de dépassé" - la loi de la réforme des collectivités, votée sous la présidence de Nicolas Sarkozy en 2010 étant d'ores et déjà caducque - chaque élu aixois y est allé de la sienne à propos d'une nouvelle organisation administrative sur le territoire. Evoquant l'Université, ou encore Marseille Provence 2013, le socialiste Jacques Agopian a regretté qu'Aix ait "toujours pris le wagon de queue" : "Nous avons toujours dit 'Non, parce que', et jamais 'Oui, si'. C'est dommage : on aurait plus de force" - laissant présager que si les élus aixois s'accrochent à leur position, l'Etat passera en force.

Maryse Joissains a de nouveau martelé qu'elle avait fait partie "des rares députés UMP" qui avaient voté contre la réforme des collectivités. Pour autant, "Jamais, il n'a été question de refuser la coopération métropolitaine" - rappelant la proposition d'un "pôle métropolitain" plutôt qu'une métropole. Le "pôle métropolitain", qui faisait partie de la loi de 2010 ? "Inefficace, juge Jacques Agopian, aucune décision ne peut être imposée à une EPCI (1)", se basant sur l'expérience malheureuse d'un syndicat mixte des transports.



Pour Maryse Joissains, cette question doit être reprise en main par l'Etat. "Une autorité centralisatrice". André Guinde (PS), lui, rappelle le rôle central du rail dans la question des transports du territoire, regrettant tout de même "qu'on ait pas su élever le débat. Nous sommes à un tournant, ne le manquons pas". Gérard Bramoullé, adjoint aux Finances, estime que la situation actuelle relève d'une double faille : "Celle de l'Etat, et celle de Marseille ; on va prendre notre argent pour résoudre les problèmes de Marseille". Quant

à Alexandre Gallèse, élu à l'Urbanisme, "la métropole ne pourra jamais tout régler : car qui va payer ? Le train, par exemple ? Si on transfère la compétence à une métropole, ça va mettre 15 ans de plus". Conclusion de Jacques Agopian : "S'il n'y a plus d'argent, cela oblige à la réflexion, à l'imagination. Mais il ne faut pas craindre la disparition des EPCI". Le débat est encore loin d'être terminé.

**Julien DANIELIDES**  
(1) Établissement public de coopération intercommunale, comme la Communauté de pays d'Aix (CPA).