

Chez nos cousines métropoles

À la veille du débat organisé par la ministre à Marseille, focus sur l'avance prise par Gênes, Lyon et Barcelone

Les tenants de la métropole à Marseille les érigent parfois comme des modèles incontournables, tantôt comme des ogres prêts à nous dévorer tout crus dans la fameuse "compétition des territoires." D'Est

en Ouest, Gênes, Lyon et Barcelone forment un triangle de métropoles cousines, si proches par leur profil géographique, culturel ou humain, mais déjà si éloignées dans la conception économique, voire politique, du

développement. Qu'en est-il en réalité? En se penchant sur le CV de ces puissantes voisines, on s'aperçoit qu'elles n'ont pas grand-chose à voir avec la métropole imaginée, diabolisée ou fantasmée ici. Ces agglomérations

qui ont manifestement mieux réussi que Marseille se sont construites selon leurs propres règles, avec leur imagination et/ou leurs volontés politiques.

À la veille d'une conférence métropolitaine qui, à Marseille,

risque avant tout d'être un improbable capharnaüm politique, l'histoire récente de ces villes est une source d'inspiration à entrées multiples. Où l'on se rend compte que, s'il faut effectivement aller vite, toutes les op-

tions sont permises. À condition que les élus se regardent moins le nombril. La parole leur sera donnée demain, concluant notre série consacrée à la métropole, à ses enjeux, à ses habitants.

François TONNEAU

LA PLUS PRESSÉE

À Lyon, l'eurométropole est déjà dans les tuyaux

La métropole est une question tellement avancée à Lyon que Gérard Collomb, le maire socialiste et Michel Mercier, le président UDI du Conseil général, ont réussi à prendre de cours le gouvernement. Début décembre, ils annonçaient vouloir créer au plus vite une "eurométropole", à l'aide d'un projet de loi spécifique qui serait déposé en juin 2013 pour entrer en application en 2014.

Dans leur idée, l'actuel Grand Lyon, soit 58 communes pour 1,3 million d'habitants, récupérerait toutes les compétences du Conseil général sur son espace. Dont l'aide sociale, les collèges, la petite enfance, les handicapés... Le Département, n'aurait plus autorité que sur les 450 000 habitants des zones agricoles. Une révolution qui, bien entendu, fait grincer des dents chez les élus de gauche comme de droite. Certains arguant que les charges seront trop lourdes, d'autres que récupérer les emprunts toxiques du Conseil général du Rhône n'est pas la meilleure idée de l'année. Beaucoup, surtout, s'insurgent du manque de concertation. Toujours est-il que Gérard Collomb vise la comparaison avec Milan, Manchester ou Barcelone, son modèle.

Avant de jouer dans cette cour-là, la cité des Gaules s'est offert des fondations métropolitaines solides. Créé en 1969 sous l'impulsion de l'État, le Grand Lyon était à l'origine conçu comme une communauté de moyens, l'astuce étant de mutualiser les compétences pour diviser les coûts. Peu à peu, les projets communs sont nés sur les réseaux de transports, l'eau et l'assainissement, les déchets, mais aussi l'urbanisme et certaines zones d'habitat. L'ambition de Gérard Collomb étant aujourd'hui de gérer le logement de A à Z, y compris sur le social. Également impliqué dans la création d'entreprises et le soutien aux pôles de compétitivité, le Grand Lyon s'est octroyé en 2005 de nouvelles compétences sur la culture et les équipements sportifs.

Fonctionnant comme une super communauté urbaine sur un espace géographique plutôt plat, donc facile à organiser et à desservir, il attire aisément les entreprises. Côté gouvernance, rien de très neuf, un conseil de 155 membres, chaque commune disposant d'au moins un siège assurant la continuité. Les ambitions devraient toutefois le bouleverser.

F.T.

Les grandes agglomérations qui entourent Marseille



LA PLUS PRAGMATIQUE

Barcelone, la grande sœur idéale

Un port industriel au pied de la ville, un "corset montagneux" selon l'expression chère à Jean-Claude Gaudin que Barcelone a percé de tunnels, un visage méditerranéen dont Marseille a imité le sourire movida. Physiquement, la capitale catalane et sa petite sœur phocéenne se ressemblent. Avec ses cinq millions d'habitants, la métropole barcelonaise a tellement grandi vite... Le point de départ de cette croissance d'adolescente? Les Jeux Olympiques de 1992. "Ce projet allait au-delà de la ville", explique l'aménageur Jean-Claude Juan. Les Catalans étant comme les Lyonnais très pragmatiques, ils ont vite dépassé les antagonismes politiques et profité de l'absence d'échelon administratif entre la Région et la Ville pour imaginer un territoire de projets. Tout de suite, ils ont vu grand.

En même temps qu'elle misait sur sa nouvelle visibilité internationale avec les JO, Barcelone a rénové son port, n'hésitant pas à aller chercher des terrains d'extension à Llobregat, au sud, pour en faire une zone franche. Dans le même temps, l'aire métropolitaine qui se mettait en place de facto est allée à l'intérieur des terres, transperçant les montagnes, pour installer des pôles de compétitivité. C'est donc par le développement économique et la capacité à faire fructifier son image que s'est créée

la métropole. Marseille pourrait-elle en faire autant avec la capitale européenne de la culture et son port? L'État pourrait apporter une réponse en donnant la maîtrise du port à la future structure. Surtout, il faudrait que les bonnes intentions culturelles qui masquent mal, en fait, les blocages politiques et culturels entre Marseillais et Provençaux, soient suivies d'effet. "À Barcelone, c'est ce qui s'est passé", rappelle Jean-Claude Juan.

Construite administrativement grâce aux délégations de l'État et de la Région, la métropole barcelonaise n'a cependant rien à voir avec celles imaginées dans l'esprit centralisateur français, où l'on cherche d'abord à plaquer une structure administrative. "C'est le seul pays qui fonctionne ainsi en Europe", pointe la géographe Nicole Girard. "À Barcelone, on a créé des coopérations à géométrie variable qui ont fini par s'agréger. En réalité, c'est la ville qui est multipolaire." Puissance économique de premier rang en Europe qui lorgne aujourd'hui sur le port en eaux profondes de Sète (Hérault), Barcelone n'a en revanche pas réussi à organiser un réseau de transports en commun unique. Ceux de la ville, de la Région et de l'État se superposent en se complétant. D'où des coûts trop élevés de fonctionnement. Personne n'est parfait.

F.T.

LA PLUS DÉBROUILLARDE

À Gênes, tout est parti du port

Encore une Méditerranéenne enclavée entre mer et montagne. Gênes, au visage encore plus étiré que Toulon, est le port qui a inventé la notion de banques et possède une histoire aussi forte que ses cousines marseillaise ou barcelonaise. C'est d'ailleurs par un truchement de l'histoire qu'elle s'est imposée dans le paysage des métropoles européennes. En 1992, le 500^e anniversaire de la découverte des Amériques par le Génois Christophe Colomb met le focus sur la capitale ligure. L'occasion rêvée pour donner un coup de neuf à un port qui, dès les années 70, s'était développé au-delà de la ville et de ses 650 000 habitants. "En s'étalant vers l'Ouest, en s'imposant aux communes environnantes tout en leur offrant des garanties fiscales et d'emploi, le port autonome de Gênes a organisé une métropolisation économique de fait", souligne l'aménageur Jean-Claude Juan. Sauf que l'administration n'a pas réellement suivi.

D'abord parce que les Régions au pouvoir particulièrement élevé ont observé avec méfiance. Ensuite parce que dans le millefeuille administratif italien, les provinces, plus petites que nos départements, remplissent peu ou prou ce rôle métropolitain. "En 1990, précise la géographe Nicole Gi-

raud, une loi sur les aires métropolitaines a bien vu le jour. Mais elle n'a pas été concrétisée." Qu'à cela ne tienne. Décidés à dépasser le stade de la conurbation et de ses blocages politiques, les entrepreneurs et les acteurs sociaux génois ont forcé le passage. Passant par-delà les montagnes ligure, ils sont allés dans la région voisine, le Piémont, pour créer une nouvelle zone économique en liaison avec le port industriel. Progressivement, des moyens financiers ont été mis en commun pour créer un réseau de transports notamment. Certes trop linéaire, il a été maillé par l'État. La démarche fait toujours rêver les chefs d'entreprises marseillais. "À l'arrivée, reprend Nicole Girard, Gênes a rattrapé Marseille dans le trafic de conteneurs et s'est imposée économiquement." Aujourd'hui, elle tente de multiplier les accords et les partenariats avec Nice, étendant son influence à l'échelle européenne.

Une croissance qu'elle doit aussi à l'appui de Milan et Turin, deux métropoles économiques d'importance pour qui le débouché portuaire génois est vital. Ce qui fait dire à certains observateurs que si Marseille n'accélère pas, Lyon se fera un plaisir de tirer les ficelles à la manière milanaise.

F.T.

DIAMANT BLANC

DIAMANT BLANC

Joaillier - Diamantaire

Promotions exceptionnelles

*uniquement sur la bijouterie et la joaillerie

-20%* -30%* jusqu'à -40%*

50, rue Saint Ferréol - 13001 Marseille - Tél. : 04 91 33 32 14

50^{ème} Anniversaire