

activités du XXI^e siècle, le double de ce que fut le projet de Fos. L'ambition d'Euroméditerranée est donc à la fois de dynamiser l'économie marseillaise, de l'adapter au processus de globalisation de l'économie mondiale et d'offrir à la France et à l'Europe une véritable ouverture au sud.

Nul ne sait aujourd'hui si la greffe prendra et si Euroméditerranée saura répondre aux attentes et aux espoirs. Mais ce qui est sûr, c'est que de sa réussite ou de son échec dépend aussi la restructuration de l'espace méditerranéen français. Car, il faut être aveugle pour ne pas voir se dessiner une nouvelle échelle spatiale sur la façade méditerranéenne: cet ensemble urbanisé qui va de Montpellier à Toulon, de Marseille à Orange. Il y a là un ensemble fortement urbanisé, riche de complémentarités économiques et urbaines, relativement bien maillé sur les plans des transports, qui représente pour la France et l'Europe un pôle aux fortes potentialités. La possibilité de le voir émerger comme ensemble structuré et organisé dépend largement de la double dynamique

marseillaise. Mais elle dépend aussi de la capacité à renforcer les liens entre «le grand Montpellier», «le grand Marseille» et «le grand Lyon». Il y a, dans la perspective de la construction européenne élargie, à construire, entre ces trois capitales régionales, une véritable entente, apte à faire contrepoids à la domination écrasante de l'Europe du Nord. C'est là un défi majeur que Marseille et toute la métropole marseillaise doivent pouvoir relever. ■

(1) Lucie Delarue-Mardrus - Rouen - Ed. Defontaine, 1935, cité par Georges Boujou dans «Connaître Rouen»: le port de Rouen.

Dans le rapport du groupe sur l'évaluation de la qualité de la vie, que dirigeait en 1977 monsieur Claude Gruson, on peut aussi lire à propos d'une enquête sur Rouen (Rapport paru à la documentation française, dans la collection Recherche-Environnement, n°9, tome 2): «Ce qui est original dans la vie rouennaise, c'est que le port paraît se faire oublier et ce n'est pas le moindre des paradoxes que de constater que lors de notre enquête auprès des leaders d'opinion, personne ne nous avait conseillé de rendre visite à ses responsables.» (p. 28).

(2) Édition de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille, Marseille, 1990, p. 237.

Bernard Morel

Jean-Claude Gaudin :

«Faire de Marseille l'interface entre l'Europe et la Méditerranée»

Jean-Claude Gaudin,
maire de Marseille, président
du conseil régional de
Provence-Alpes-Côte d'Azur,
ministre de l'Aménagement
du territoire, de la ville
et de l'intégration

Emmanuel Todd rappelle, dans son ouvrage Le destin des immigrés, que Marseille s'est placée historiquement dans une position de fermeture vis-à-vis de son arrière-pays.

On peut en effet considérer que, par le passé, Marseille n'a pas manifesté une volonté farouche d'ouverture vers son arrière-pays et cela pour plusieurs raisons. D'abord sa configuration géographique; l'aire marseillaise est ceinturée de collines et ce rempart naturel, qui a souvent protégé la ville, ne l'a certainement pas incitée à s'ouvrir au-delà de cette barrière. Mais il y a surtout la vocation maritime de Marseille qui s'est affirmée dès sa fondation, il y a vingt-six siècles. (...) Elle a été le point de départ de la présence française dans le monde. De plus, si elle a connu une période industrielle florissante, cette activité était essentiellement tournée vers la transformation, l'arrière-pays ne pouvant lui

apporter la source d'énergie suffisante à l'implantation d'industries lourdes, comparable à celle dont disposaient alors le nord et l'est de la France.

Mais depuis plus d'un siècle, Marseille a généré de multiples activités, créant autour d'elle un véritable espace économique... Sans Marseille et son port, les chantiers navals de la Seyne et de la Ciotat auraient-ils un jour existé? Les ports de Lavera, Caronte, Fos, Port-Saint-Louis et bien d'autres ne se situent-ils pas dans le sillage de Marseille?

Marseille se trouve aujourd'hui être le pivot d'un réseau d'infrastructures qui irrigue la région et en fait le principal débouché de l'économie régionale. Mais il suffit d'examiner une carte récente de la région pour se rendre compte que la politique d'aménagement du territoire de Provence-Alpes-Côte d'Azur tend à établir un équilibre entre ses différentes zones, afin qu'il n'y ait pas de lais-

sés pour compte du développement régional. Ainsi la prospérité de Marseille sera bénéfique pour tous.

Dans un contexte politique méditerranéen, comment concevez-vous la place économique du port de Marseille ?

Née de la mer, Marseille s'est de tous temps tournée vers la mer. C'est son activité maritime et celles qu'elle a générées qui ont fait sa prospérité et établi sa renommée. Après des années difficiles, Marseille est toujours le premier port de France, le troisième d'Europe, et demeure le premier en Méditerranée, prééminence qui ne peut lui être contestée.

Certes Gênes est un concurrent sérieux et dynamique, avec lequel il faut compter, mais son trafic marchandises représente à peine la moitié de celui de Marseille et les fluctuations de commerce international ne lui sont pas épargnées.

Si, dans la décennie 1970, Marseille a perdu son rang de second port d'Europe, ce n'est pas à l'avantage d'autres sites méditerranéens, mais au profit d'Anvers, qui a bénéficié du développement industriel de l'Europe du nord. Il s'agit donc d'assurer en Europe un rééquilibrage entre le nord souvent privilégié et le sud, quelque temps délaissé en faveur de l'ouverture à l'est.

La vocation de Marseille ne se limite pas à son horizon méditerranéen. Grand port polyvalent, plate-forme de distribution reliée à tous les grands centres européens,

Marseille dispose de tous les atouts pour devenir le pôle du redéploiement économique de l'Europe vers le sud. C'est cette vision d'ouverture internationale qui a rassemblé autour du port toutes les collectivités territoriales pour mettre en place un outil de promotion baptisé «Marseille Europort», véritable acte de foi en l'avenir économique de la place portuaire.

Le port et l'aire industrielle forment-ils un tissu homogène ?

L'extension du port de Marseille s'est toujours effectuée dans la continuité de la croissance de ses besoins. Chaque site portuaire nouvellement aménagé a vu se construire autour de lui des espaces d'activités qui développaient aussi bien celles indispensables à son fonctionnement que les secteurs annexes qu'il pouvait générer.

Le port autonome de Marseille, qui gère l'ensemble des installations portuaires étendues sur plus de trente kilomètres, est également propriétaire des zones industrielles de Lavera et de Fos, cette dernière étant l'un des premiers complexes industriels et commerciaux d'Europe. De plus, d'autres zones d'activités se sont développées dans la périphérie de Marseille, et si cette présence constitue autant de pôles concurrentiels pour la ville elle-même, elle se situe dans le même bassin économique.

D'autre part, cet ensemble est couvert par un réseau de communications particulièrement dense et, malgré son étendue, l'aire industrielle marseillaise constitue avec son port un tissu homogène.

Les grands ports européens sont entourés d'une agglomération importante qui constitue un réservoir d'activités dont ils assurent l'essentiel des débouchés, ainsi qu'un potentiel humain indispensable à tout développement.

Dans ce domaine, Marseille n'est pas sans atouts, puisqu'elle dispose d'une aire métropolitaine forte d'un million six-cent mille habitants. Une grande partie de cet espace est structurée par «Marseille Provence métropole» qui, en rassemblant quinze communes, se trouve être la première communauté de communes de France.

Si cette mise en commun des moyens est avant tout destinée à favoriser le développement économique et l'implantation d'entreprises, elle intervient également en matière d'aménagement de l'espace, des transports publics, de traitement des déchets et de la protection de l'environnement.

Sur ces divers plans, Euroméditerranée est une opération majeure d'aménagement du territoire, qui fera de Marseille et de son agglomération la capitale de l'Europe du sud pour les échanges économiques internationaux. C'est à la fois une opération de développement économique et d'aménagement urbain qui redéfinira l'articulation entre la ville et le port.

Il s'agit de créer sur plus de trois-cents hectares un vaste centre de décisions, d'échanges et de services à proximité du centre-ville. Le périmètre retenu offre l'avantage de compter de nombreux terrains publics disponibles et d'être accessibles par tous les moyens de communication: trois autoroutes dont deux permettent une liaison rapide avec l'aéroport, la gare Saint-Charles, point d'arrivée du T.g.v.,



Jean-Claude Gaudin

PHOTO: PALUVAREL

Marseille est toujours le premier port de France, le troisième d'Europe, et demeure le premier en Méditerranée et «Marseille Provence Métropole» est la première communauté de communes de France

Un gouvernement pour la mer

Le rapport Dujardin souligne la « spécificité toute relative de l'activité maritime » et montre d'entrée à quel point les domaines et les enjeux de la mer sont composites. Ainsi, rappelant avec esprit que « le travailleur de la mer se distingue du travailleur de la ville ou des champs (...), il prend la mer, alors que ses compatriotes ne prennent ni la ville ni les champs », il note que, pour les caisses de retraite, le conchyliculteur est, dans la Manche, un agriculteur et, dans le Finistère, un marin..., et que la construction navale n'est qu'une branche de l'industrie mécanique lourde.

Une politique de la mer ressortit de la souveraineté, de l'aménagement du territoire, d'une économie dans un cadre européen et d'un patrimoine. À ces égards, Bernard Dujardin aligne ces chiffres cuisants : la flotte marchande française ? 0,8 % de la flotte mondiale contre 2 % en 1983 ; le trafic des six ports autonomes français ? 240 M.t. contre 288 M.t. pour Rotterdam seul ; la flottille de pêche ? elle a diminué de 37 % entre 1983 et 1991 ; le déficit des produits de la mer ? 10 milliards ; et l'outil de construction naval ? aux trois quarts disparu depuis 1976.

Comment administrer ce domaine composite pour réussir ce qui s'est « accompli en vingt ans pour les activités agricoles : changer l'image d'un secteur considéré comme passéiste et en déclin » ? Un ministre de la mer ne pourrait embrasser « l'économie côtière, l'aménagement du littoral, la recherche scientifique (...) et une marine de guerre » sans heurter de front « les compétences des grands ministères ». À l'inverse, la répartition des compétences entre les administrations cen-

trales « ne permet pas toujours un affichage politique clair des responsabilités ».

Comment organiser un « gouvernement de la mer » ? Bernard Dujardin propose la constitution d'un comité interministériel et d'un secrétariat général de la mer, adossés à des conférences maritimes nationale et interrégionales. Les compétences du premier lui feraient « prendre l'initiative des politiques maritimes, mettre en œuvre les décisions du Premier ministre, arbitrer les conditions d'exécution des politiques maritimes à caractère horizontal, se prononcer sur les politiques sectorielles [impliquant] plusieurs départements ministériels, exercer une vigilance particulière à l'égard des décisions internationales (...), mener les études prospectives indispensables à l'éclairage du gouvernement ».

Quant au secrétariat général de la mer, il se verrait confié « en liaison avec les départements ministériels concernés, la coordination des études sur l'évolution de la politique de la mer (...), l'analyse des propositions du conseil national de la politique maritime, le contrôle et l'évaluation des politiques maritimes, la responsabilité de l'action de l'État en mer (...) ».

Enfin, la conférence nationale réunirait « les hautes autorités administratives », les conférences interrégionales seraient réunies « par façade maritime », et le Premier ministre pourrait s'adjoindre un « organe consultatif politique » représentant les populations et l'ensemble des intérêts maritimes.

Source : Une structure de gouvernement pour la mer. Mission de réflexion et de proposition. Rapport à monsieur le Premier ministre, présenté par Bernard Dujardin, 14 juillet 1995.

les gares maritimes de passagers et de marchandises. De plus, il est sillonné par deux lignes de métro avec quatre stations sur le site et deux à la périphérie.

Les activités développées seront celles qui accompagnent le commerce international, les échanges nord-sud et la coopération – banques, assurances, informatique, bureaux d'études –, mais aussi tous les services aux entreprises et aux particuliers qui font appel aux métiers de demain, ceux du tertiaire et de la matière grise. Ce projet d'envergure internationale doit générer de forts investis-

sements privés, français et étrangers, autour de trois axes : les échanges économiques avec le bassin méditerranéen, l'Asie et le Moyen-orient, la coopération avec le Maghreb et l'Afrique, le tertiaire lié au port et à l'activité maritime.

Euroméditerranée est donc appelé à constituer la base arrière du développement du port et l'avenir de chacune de ces entités se trouve étroitement liée pour contribuer à faire de Marseille une métropole internationale du XXI^e siècle en position d'interface entre l'Europe et la Méditerranée. ■