

# Le projet Aix-Marseille Provence

Réuni au palais de la bourse, le club de l'économie de "La Provence" a débattu sur le thème de la Métropole. Invité

Qu'apportera la Métropole aux entreprises de son territoire? Tel a été le thème du petit-déjeuner organisé hier par "La Provence" et la Chambre de commerce de Marseille, avec la participation des partenaires du club de l'économie. Un sujet d'actualité car la veille en soirée, le Sénat avait adopté par 310 voix contre 23, la constitution de la Métropole Aix-Marseille Provence. Une première étape qui ravit Jacques Pfister, le président de la CCIMP, lequel milite depuis de long mois pour que cessent les querelles de clochers. Une avancée qui par ailleurs conforte dans sa mission le préfet Laurent Théry, qui était l'invité de ce rendez-vous. Les deux ont répondu aux questions de "La Provence" et de l'auditoire.



Les membres du club de l'économie de "La Provence" se sont retrouvés hier matin au palais de la Bourse qui abrite la Chambre de commerce et d'industrie, autour de Jacques Pfister et de Laurent Théry, à droite sur la photo. / PHOTO GUILLAUME RUOPOLO

Jacques Pfister l'affirme: "La mobilisation des acteurs de notre économie a une influence". Pour le président de la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille Provence, "la semaine écoulée est historique". Inauguration du MuCEM par François Hollande; vote des sénateurs "qui change la dimension": "Le projet de Métropole est une étoile". Et pour l'atteindre, "les chefs d'entreprise ont eu raison de s'impliquer". Ils ont eu pour cela un ban d'essai: Marseille-Provence 2013, dont Jacques Pfister estime "qu'il est le ciment d'une nouvelle confiance". Bref, puisque le monde économique obtient des résultats en étant uni, il entend "continuer à réclamer", notamment pour convaincre les élus "qu'il faut davantage jouer collectif". Reste que la Métropole Aix-Marseille Provence demeure un projet à bâtir et que, pour y parvenir, plusieurs interrogations devront être levées.

## LE PORT, OUTIL MÉTROPOLITAIN?

Jacques Pfister n'en démord pas: "Il faut que le Grand port maritime de Marseille (GPM) appartienne à la Mé-

tropole. Tout comme l'aéroport qui gère la Chambre de commerce. Ils sont des outils métropolitains". Parce que leur influence n'est en rien captive d'un territoire, il préconise une évolution de la gouvernance "vers une place plus grande aux collectivités que la métropole résumera".

Faut-il que cette Métropole prenne les commandes du port? "L'État, qui possède le foncier portuaire, restera le patron car c'est lui qui a le carnet de chèques". En fait, Jacques Pfister, qui juge que "le conseil de surveillance du GPM s'apparente à un forum", souhaite "davantage d'ordre et d'efficacité". Qu'en pense le préfet Laurent Théry? "Le port peut davantage s'ouvrir, c'est un enjeu. Mais il n'y aura pas un changement de statut". Autrement dit, ce que la réforme portuaire a créé en donnant naissance aux Grands ports maritimes avec la loi de juillet 2008, ne sera pas dénoué. Laurent Théry insiste: "La métropole devra être le représentant collectif au sein du port. La question est d'ailleurs représentative d'une fracture, l'exemple d'une faiblesse qui est à compenser".

## PAYER POUR MARSEILLE?

La question, épineuse, inquiète. Car Marseille est jugée pauvre, dépendante et endettée. Et nombreux sont ceux qui redoutent de devoir payer pour elle. "Pauvre, Marseille?", s'interroge M. Pfister. Oui, c'est vrai. Mais Marseille est puissante. C'est comme la Chine. Elle est pauvre, mais on reconnaît sa puissance. Aix est un nain économique. 20% des actifs aixois travaillent à Marseille. Le Pays d'Aix sans Marseille, c'est une ruine absolue. Puis de conclure: "Avec la métropole, on fera des économies au niveau des équipements en évitant leur redondance".

Sur cette question, le préfet Laurent Théry est plus diplomate. "Le problème est qu'il existe 6 intercommunalités et que c'est trop. Il faut donc rassembler en un seul échelon. Faudra-t-il augmenter les impôts? L'échelle fiscale varie de 1 à 5 et il faudra donc trouver un équilibre. Après, c'est la Métropole qui redistribuera les ressources entre des équipements. L'objectif n'est pas de prélever plus: il est d'accélérer le développement. C'est l'objectif premier de la Métropole. Il faut qu'elle apporte une

plus-value. Pour autant, le texte de loi prévoit que les intercommunalités se retrouvent au sein de la Métropole. Il y aura une structure de redistribution. Pour ce qui concerne les communes, elles ne seront pas touchées. Elles ont des recettes, perçoivent des impôts et offrent des services. Tout cela sera respecté".

## MARSEILLE TROP ENDETTEE?

Laurent Théry ne le nie pas: "La dette de chacune des intercommunalités sera remontée au niveau de la métropole". Le seuil d'endettement de Marseille fait peur? "Il n'y a pas de situation catastrophique. La dette marseillaise n'est pas aussi abyssale qu'on le dit", répond le préfet.

## PEUT-ON ALLER VITE?

Pour Jacques Pfister, la mise en œuvre de la Métropole doit se faire rapidement, à partir de projets concrets, prioritairement dans le domaine des transports. Laurent Théry en convient mais à ce jour, la date de naissance est fixée au 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Jean-Luc CROZEL

## L'ÉDITO

### Métropole

Par Olivier Mazerolle

La Métropole Aix-Marseille est inéluctable. Les sénateurs ont décidé de la créer à une majorité écrasante. Inattendue. L'importance du score ne laisse planer aucun doute sur les scrutins à venir. Les opposants, majoritaires chez les maires, se trouvent face à une situation nouvelle. Pour autant, rien n'est fait. Les partisans de la Métropole auraient tort de chanter victoire et de négliger les objections qui leur sont opposées. Pour que la Métropole naisse, la fonction, apporte le surcroît d'emplois et de richesse que l'on attend d'elle, la coopération et l'engagement des élus sont indispensables. C'est à eux qu'il appartiendra de définir les projets porteurs d'avenir et susceptibles de convaincre l'État d'apporter son aide indispensable. S'ils ne le font pas, la Métropole restera une coquille vide. Ce serait une occasion perdue. Si, par exemple, les élus se rendaient sur l'A55 le matin ou le soir, peut-être admettraient-ils que leurs électeurs aimeraient que des plans routiers, ferroviaires et de transports en commun cohérents leur épargnent ces trajets fastidieux et épuisants. Vous trouverez dans les colonnes voisines des débuts de réponses à des questions qui se posent légitimement. Le débat doit être nourri, des précisions apportées. "La Provence" est déterminée à tenir son rôle en donnant la parole à tous les points de vue. Aux partisans de la Métropole de trouver les arguments et les réponses capables de lever les réticences des opposants. Aux opposants de poser des questions constructives en refusant de s'enfermer dans un refus de principe. Jean-Claude Gaudin a montré la voie en prouvant qu'il était possible d'améliorer un texte trop rigide. Son amendement sur la représentation des communes a convaincu les sénateurs. La Métropole est née. Elle n'est pas, comme on l'entend dire, un enfant des Parisiens ou de l'État centralisateur. Les sénateurs qui l'ont approuvée sont des élus territoriaux, très attachés à la vie locale et à la préservation des communes. Il ne reste plus aux élus marseillais et à leurs voisins qu'à s'entendre pour que l'enfant soit beau et utile. Impossible, vraiment?

## "D'abord le projet, l'argent après"

Pour le préfet Laurent Théry, tout a commencé au lendemain du comité interministériel qui en septembre 2012, a décidé de lancer le processus qui doit aboutir à rassembler six intercommunalités en une métropole aujourd'hui nommée Aix-Marseille Provence. Dans le même temps, ce comité avait aussi réaffirmé la volonté de l'État d'intervenir sur le terrain de la sécurité et de l'économie, notamment celle portuaire, avec cet engagement de promouvoir le développement du Grand port maritime au travers de plusieurs de ses projets. Mais peut-on d'ores et déjà chiffrer ce que pourrait apporter l'État?

A cette question, Laurent Théry répond: "Ma mission, c'est de contribuer à une vision d'avenir. C'est d'impulser le projet. Il ne faut car c'est lorsqu'il aura pris forme qu'il sera possible d'obtenir les fonds. On parle beaucoup du Grand Paris et de son enveloppe de 30 milliards.



Mais il s'agit du projet global dans lequel la subvention de l'État n'est que d'1 milliard. On ne peut pas dire on met tant de milliards sur la table et voir après ce qu'on en fait". Quel est le calendrier de la mission? Laurent Théry répond que "le projet de loi sera voté à l'automne et que la métropole sera créée en 2016". D'ici là, il faut donc discuter. La mission de 15 membres qu'il dirige s'y emploie et va se doter d'un conseil des partenaires qui proposera des thèmes de travail. "Une fois le projet abouti, les élus le prendront en main, la mission s'effacera". J.-L.C.

## Les chefs d'entreprise ne veulent pas attendre

Pour ou contre la Métropole? Les membres du club de l'économie de "La Provence" et les chefs d'entreprise, invités au débat hier, ont réagi à l'exposé du préfet Théry et de Jacques Pfister. Cité par le préfet comme l'exemple à suivre en matière de réunification, Éric Berton, vice-président délégué à la valorisation de la recherche de l'université Aix-Marseille, la plus grande de France depuis 2012 et la fusion des trois anciennes entités: "Je suis là pour témoigner que l'on peut survivre à une fusion par une gestion dynamique et saine. La Métropole pourra se faire si elle est voulue par l'équipe de gouvernance. Nous, aujourd'hui, nous sommes plus forts pour demander l'aide de l'État et on ne va pas se priver". Pour Pierre Reboud, directeur général de la RTM, "l'enjeu est de mettre en œuvre un plan de déplacement urbain intéressant avec une mise en cohérence de la billetterie entre les différents acteurs. En transport, il faut penser d'Istres à Marseille. Les choses doivent être vite réalisées. Et la date de 2016 est une petite déception".

### "Faute de Métropole, les bouchons!"

L'absence de métropole et donc d'organisation des équipements, les gens la vivent tous les matins dans les embouteillages sur l'A55, déplore Emmanuel Duchange, di-



Pour les patrons, la Métropole est synonyme de croissance. / PHOTO GR

recteur général de Constructa urban systems. On a besoin d'une Métropole, c'est évident. Même son de cloche chez Corinne Versini, présidente de Genes'ink, qui souhaite que sa réalisation soit rapide. "Pour venir travailler à Roussier, siège de nombreuses sociétés, les gens sont obligés de déménager ou refusent le poste tout simplement. Cela pose des problèmes pour l'emploi. Cette Métropole offrira de nouvelles infrastructures."

De son côté, Pascal Perez (EDF) a lancé l'idée "d'une alliance avec le Grand Lyon. Ni ce regard bien du côté de Gènes!" À l'Apai Eric Gras, directeur du développement, estime que "cette métropole peut donner une impulsion avec des emplois et des formations à la clé." La Poste, qui se positionne comme "acteur du développement du territoire", sera très attentive à la mise en place de la métropole selon Laurent Miralles.

Scepticisme en revanche chez Mohamed Laqhila, président du Conseil régional de l'Ordre des experts-comptables: "On part avec le gros handicap qu'est le surendettement de la ville. On est en droit de se poser la question si l'État va rechercher les raisons de ce surendettement ou si l'on va repartir avec la même gestion."

Maxime Defous, directeur de l'Incubateur interuniversitaire Impulse, se prend à rêver "d'un incubateur académique métropolitain qui pourrait canaliser tous les flux de créations d'entreprises innovantes existant déjà sur le territoire. On pourrait alors faire fructifier beaucoup plus qu'une dizaine de projets par an. Il faudra des moyens mais ça vaut le coup. Depuis sa création en 2000, Impulse a permis la création de 550 emplois directs et 2000 indirects."

Florence COTTIN