

Marseille – Table ronde

La table ronde s'est penchée sur trois questions principales :

- le lieu du débat sur la gouvernance de la grande gare multimodale ;
- le rôle de l'État dans les grandes opérations intermodales ;
- la structuration du projet.

a) Le lieu du débat sur la gouvernance de la grande gare multimodale

Le lieu du débat sur la gouvernance des gares contemporaines devrait être trouvé au niveau de la métropole régionale. En effet, les lieux de rencontre sont multiples, à l'occasion des débats publics ou dans les réunions entre acteurs des projets. Mais c'est à l'échelle métropolitaine qu'un accord doit être trouvé dont le ciment est le projet métropolitain. Avec 8 EPCI, la gouvernance actuelle et la répartition des richesses ne tiennent pas. Marseille est plus pauvre que sa périphérie. Le monde économique a réalisé l'unité métropolitaine. En revanche son unité administrative est difficile à trouver et elle passe par le projet métropolitain.

Le problème est **que personne ne pilote l'aire métropolitaine** : la Région, le Département et les 8 EPCI sont compétents. La ville de Marseille ne l'est pas, alors qu'elle est évidemment centrale. Le projet se construit en donnant de la visibilité à un horizon comme celui de Marseille 2013, capitale de la culture, avec un budget adapté.

L'appréciation des projets par les habitants est déterminante. Euro Méditerranée s'est doté d'équipes intégrées d'action sociale passant des conventions avec les bailleurs et avec les habitants. Cette action va jusqu'à la facilitation du réinvestissement du logement rénové et à l'aide à l'emploi (clauses d'insertion avec les opérateurs de la construction ou du commerce, sous conditions de capacité et formation si nécessaire).

La perception des enjeux et les conflits d'usage doivent déboucher sur des complémentarités qui s'organisent : les installations ferroviaires sont passées de l'idée de friche à celle d'un outil industriel ; la vision 2020 des TER est commune et elle est partagée par les grandes collectivités. Mais pour autant le lieu futur de l'intermodalité marseillaise reste inconnu : Saint-Charles ? Blancarde ? Dans les deux lieux ? Comment assurer le passage vers le nord ? En TER, l'Estaque est à 10 minutes de Saint-Charles. L'arc méditerranéen pose problème, le système logistique aussi. Où loger la gare TGV, dans l'avant gare de Saint Charles ou ailleurs ? Le choix d'implantation de la future gare est effectivement essentiel.

b) Le rôle de l'État dans les grandes opérations intermodales

Avant de répartir les tâches et d'assurer les financements, il importe de définir une vision commune du projet. Mais **lorsque le processus local est bloqué, il revient à l'État de proposer un lieu un lieu de débat.** Pour autant, le principe de subsidiarité peut jouer dans les deux sens : au début des années 90, personne ne savait par quel bout prendre Saint Charles. Les acteurs locaux ont alors demandé un animateur à l'État. Le directeur régional de l'équipement a été choisi, dont la mission a débouché sur une convention comprenant programme et financement. Lorsque le processus local

est bloqué, il revient à l'État de proposer un lieu. Mais on peut aussi considérer que ce rôle revient à la ville.

L'État doit sécuriser le financement dès qu'il y a des financements croisés: Région, Département. Ensuite, il faut trouver un chef de file qui s'occupe de la réalisation sans quoi il y a un risque de blocage

c) La structuration du projet

L'Établissement Public d'Aménagement, qui conduit les projets dans la synthèse des positions des différents partenaires, peut jouer un rôle fédérateur et mobilisateur dans la conduite des projets. La création d'Euroméditerranée s'est faite sur la base du rapport du Préfet qui a réuni les collectivités locales. A l'origine l'État a apporté 50% des moyens. L'État a joué sur Saint Charles le rôle de pompier. S'il devait y avoir changement de la loi, il faudrait cependant veiller à ce que les changements d'ordre législatif ne perturbe pas les opérations engagées qui fonctionnent.

L'existence d'un plan stratégique, préalable, partagé, décliné en actions, financements, planning et enchaînements est essentiel pour le bon fonctionnement du projet. A titre d'exemple, le conseil d'administration d'Euroméditerranée réunit l'État et les collectivités locales ; il s'est doté de comité de gouvernance par thèmes. Mais il faut aussi pouvoir adapter le dispositif en fonction des projets des différents acteurs, cas par cas.

Le recours à une étude de définition est possible, mais compliqué. Ce dispositif du code des marchés publics ne permet, ni ne remplace le processus de connaissance du terrain, les allers-retours et les adaptations nécessaires. La réflexion sur l'extension d'Euroméditerranée s'est faite avec les partenaires, eux même porteurs de technicités. La question est comment les agencer, les articuler, faire ressortir les points de conflits, les voies d'avancées. La question urbaine se pose jusque dans la gare elle-même, en termes d'utilité, d'accessibilité et de localisation pour les nouvelles gares.