

COLLOQUE DU 18 JUI 2010

MARSEILLE EUROMEDITERRANEE

RETRANSCRIPTION DES DEBATS

10h45 – 11h45 : Métropolisation et développement économique



Avec le soutien de :



► Métropolisation et développement économique

Frédéric Moschetti, directeur du développement économique et de l'emploi, EPAEM

Je voudrais revenir sur des éléments clés de la métropole concernant le développement économique. Que regardent les entreprises que nous essayons d'attirer aujourd'hui ? Les infrastructures de la métropole, c'est-à-dire les routes, les tunnels, les autoroutes qui vont rendre la ville plus simple. On peut y ajouter les transports qui permettent de la rejoindre, l'aéroport et la gare, ainsi que ceux qui permettent de s'y déplacer, le tramway et le métro. Il y a également les grands équipements comme les hôpitaux, les collèges et les écoles et bien évidemment les logements. Pour rentrer un peu plus dans l'économie, c'est aussi créer les grands pôles. Il y a les grands pôles qui existaient depuis de nombreuses années et qui continuent de se développer, il y a les grands pôles technopolitains, Marseille en compte plusieurs.

Nous avons contribué, nous, au développement métropolitain, en créant un grand pôle tertiaire qui fait aujourd'hui environ 400 000 m² et qui permet, par rapport aux grandes métropoles françaises ou européennes, de nous donner cette masse critique et une certaine crédibilité. Il y a aujourd'hui 20 000 personnes qui travaillent dans de grandes sociétés du tertiaire comme la banque, l'assurance, le conseil, les télécoms et les fonctions tertiaires du commerce international. Peut-être aussi travailler sur d'autres développements spécifiques comme cela a été le cas pour la Belle de Mai. Il y a dix ans, nous n'étions pas certains que les TIC allaient se développer aussi fortement par contre nous y croyions beaucoup. Nous sommes aujourd'hui crédibles pour attirer ces activités à très forte valeur ajoutée pour la métropole.

L'accélérateur de métropole est aussi en termes de tourisme et de culture. Le tourisme est un vecteur très fort de développement économique, que ce soit à travers les croisières (20 000 croisiéristes en 1995, 1 million l'année prochaine), le tourisme d'affaires ou la culture à qui il faut donner des moyens et de grandes infrastructures.

Olivier Latil d'Albertas, directeur du développement économique et des affaires internationales, Marseille Provence Métropole

Je vais quitter le domaine du marketing territorial pour essayer de vous donner des éléments de compréhension économiques de la problématique de développement. Le premier point est un présupposé fort qui déjà suppose un choix extrêmement fort, c'est ce que j'appellerai le choix du développement. Dans la stratégie des acteurs dont on parle, nous avons fait un choix plutôt fort qui est celui d'être en compétition des métropoles. Il y a un thème emblématique qu'a choisi la Chambre de commerce qui est de rentrer dans le top 20 des métropoles européennes. C'est un choix vraiment très structurant, on est dans une logique qui consiste à dire que, vu l'état de difficultés socio-économiques de l'aire métropolitaine marseillaise et de la ville de Marseille en particulier, il n'y a pas d'autre choix que celui du développement. A périmètre de population comparable, il manque 100 000 emplois à Marseille par rapport à Lyon. Et je passe sur la structure sociologique de cette ville et de cette agglomération qui a déjà été évoquée.

A partir de là, nous avons essayé de réfléchir à ce que pouvait être une stratégie crédible, donc avec des facteurs de différenciation possibles. C'est bien beau de dire que l'on sera dans le top 20, toutes les métropoles européennes sont dans cette logique de compétition ! La deuxième approche est l'analyse de nos moteurs économiques : c'est-à-dire la nature de

notre tissu économique et savoir où sont nos emplois. Sur le premier point, ça c'est ce que j'appellerais la lecture des points forts ou des essais à transformer. Il y a au moins quinze sujets sur lesquels on peut faire la différence mais sur lesquels on peut aussi échouer. Mais on a un potentiel vraiment intéressant à valoriser.

Le premier atout différentiel, c'est le point le plus difficile, c'est l'Euroméditerranée. Pour la première fois, il y a une politique de l'Europe et de la France en direction de la Méditerranée, même si elle connaît des difficultés. Notre discours a longtemps été incantatoire et volontariste sur l'Euroméditerranée mais aujourd'hui, pour la première fois, il peut s'appuyer sur une politique européenne. C'est très compliqué, très aléatoire, mais ça existe.

Le deuxième atout de différenciation possible c'est le Port et l'ensemble du dispositif logistique. Nous avons potentiellement toutes les cartes pour être un très grand centre d'échanges de marchandises à l'échelle européenne.

Le troisième atout autour des enjeux de l'économie et de la connaissance, c'est la réforme des universités, le plan Campus, le Grand emprunt. Pour la première fois, avec la fusion de nos trois universités, nous pouvons exister sur la carte du monde de l'économie et du savoir. Nous avons une opportunité très forte mais pouvons aussi passer à côté.

Le quatrième atout différentiel possible ce sont les enjeux autour du tourisme avec un côté emblématique qui est Marseille Capitale européenne de la culture 2013. On voit là que l'on a la possibilité de transformer l'essai sur des enjeux qui rapprochent la culture et le tourisme, ce qui est nouvelle économie potentielle.

Donc quatre atouts différentiels possibles, quatre opportunités, mais beaucoup de volontarisme nécessaire et de coordination des acteurs pour pouvoir transformer ces essais.

Deuxième volet : notre base économique, c'est quoi ? Et quand on la compare avec d'autres agglomérations, quelles en sont éventuellement les points faibles ? Là, nous sommes plutôt sur nos points faibles. Le cabinet à qui nous avons confié d'en faire l'analyse a distingué cinq chaînes de valeur, c'est le moteur économique : l'économie résidentielle (plus de 50 % des emplois), l'économie de la connaissance (18 % des emplois), l'économie productive (10 à 11 % des emplois), l'économie du transport logistique (13 % des emplois) et l'économie du tourisme et des loisirs au sens large (6 à 7 % des emplois). Je ne vais pas rentrer dans une analyse détaillée mais nous avons là nos points faibles par rapport aux autres grandes agglomérations, il faut le savoir. Quand on compare notre agglomération aux autres grandes agglomérations françaises, on a à peu près dix points de moins sur ces économies. On a par contre dix points de plus sur l'économie résidentielle.

Il est donc clair que, en termes stratégiques, on ne peut pas réussir dans la compétition des métropoles si l'on n'a pas une stratégie qui priorise le développement de ces économies d'entraînement. Ces économies posent souvent un problème car elles sont mobiles : on essaie d'attirer des gens qui ont le choix de venir ou de ne pas venir et qui, de surcroît, ont le choix de repartir. Evidemment, l'économie résidentielle est quelque chose de très séduisant parce que le commerçant du coin, il ne va pas partir. En revanche, ce qui crée la valeur ajoutée, ce qui tracte le système, ce sont les économies qui sont dans la compétition. Nous n'avons pas d'autre schéma si nous voulons être dans le développement, si nous voulons accroître la production de richesses, l'emploi, les systèmes de redistribution, que de miser sur ces enjeux de l'économie de la connaissance, de l'économie productive – l'industrie reste quand même un facteur de création de richesses et de valeurs

incontournable. Toutes les grandes villes, sauf Paris, ont une base industrielle beaucoup plus importante que la nôtre. Lyon, c'est 25 % de l'emploi, Grenoble c'est 35 %, nous c'est 11 % – et de l'économie du transport logistique. Nous n'avons pas d'autre choix que de développer ces bases économiques.

Régine Vinson, chargée de mission urbanisme-patrimoine et relations Ville-Port, Grand Port maritime de Marseille

Je vais commencer par le constat qu'il ne peut pas y avoir de grand port mondial sans métropole importante qui y est adossée. La métropole marseillaise a une chance parce qu'elle a le premier port de France, le premier port de Méditerranée, et c'est le même troisième port mondial en termes de pétrochimie. Cela se passe un petit peu plus à l'ouest mais c'est pour rappeler que le Port de Marseille c'est le Port de Marseille-Fos. C'est non seulement le territoire de Fort Saint-Jean à l'Estaque, mais aussi le territoire de Châteauneuf-les-Martigues à Port-Saint-Louis-du-Rhône, soit 400 hectares sur Marseille et 10 000 sur Fos à développer dans deux types de course au développement.

Sur Marseille, c'est une course plutôt méditerranéenne puisque le Port de Marseille, les Bassins Est, est le port des échanges méditerranéens avec deux grands défis à relever. Il y a celui de la croissance des activités voyageurs car nous pensons que c'est un des grands ports à voyageurs d'avenir de la Méditerranée (croissance en dix ans de 10 000 croisiéristes à 650 000 avec une perspective au-delà du million en 2012), puis il y a également la course pour les échanges méditerranéens, c'est-à-dire des ferries et des lignes régulières pour desservir la Corse ou les destinations vers l'Algérie, la Tunisie et des lignes que nous espérons bientôt vers le Maroc. Deuxième axe, nous pensons nous spécialiser et être présents sur le marché du trafic roulier et des cargos mixtes méditerranéens qui est en développement très fort sur la Méditerranée avec un marché de l'ordre de 35 millions de tonnes. 35 millions de tonnes potentielles à capter sur des trafics de cargos mixtes en Méditerranée, ça c'est l'enjeu sur Marseille.

A Fos, nous sommes dans une autre course, la course aux containers, une course à une échelle beaucoup plus mondiale. Nous produisons des infrastructures, des quais, et essayons d'attirer les plus gros opérateurs de ce marché parce que c'est ce qui va faire la croissance. C'est en concrétisant des contrats avec eux que nous allons atteindre notre objectif qui est de 5 millions d'EVP à l'échéance 2015.

A Marseille, nous avons un port à moderniser. Nous avons essayé de trouver un espace sur la zone la plus proche du centre-ville pour à la fois permettre des développements urbains et répondre à la demande d'un peu plus d'ouverture du port, d'un peu plus de port pour le citoyen et de venir plus près de l'eau pour l'urbain moyen. Nous essayons d'offrir, en parallèle avec nos autres projets, de petits bouts de ville suspendus au-dessus des espaces portuaires.

François Payebien, directeur général adjoint de la Communauté d'agglomération Porte de l'Isère (CAPI) en charge du développement économique et territorial

Pourquoi je viens ici alors que je suis de Bourgoin-Jallieu ? C'est parce que nous sommes en train de construire la gouvernance métropolitaine lyonnaise. Par rapport à votre opération, je vais essayer de vous parler de géographie, d'histoire et d'avenir.

Nous essayons de faire une gouvernance métropolitaine à trois, ce qui veut dire au niveau géographique l'agglomération lyonnaise (1,2 million d'habitants) au centre, la communauté d'agglomération Porte de l'Isère (100 000 habitants) à l'est et Saint-Etienne

(450 000 habitants) au sud-ouest. Nous avons voulu constituer l'Eurométropole, nom qui ne veut pas dire grand-chose et qui en plus fait penser à Lille. Nous sommes en train de chercher un nom en ce moment.

Pourquoi ceci a été possible ? Parce que nous avons de l'histoire derrière. Lyon a un peu d'avance par rapport à vous sur un certain nombre de points et sur une certaine gouvernance. Nous n'avons de leçons à donner à personne, nous avons simplement une vieille habitude du consensus qui en général se termine autour d'une table, mais nous travaillons quand même de temps en temps...

Je voudrais rappeler quelques dates. En 1988 s'est créée la Région urbaine de Lyon, qui est une association de structuration et de réflexion, sur un grand espace qui dépasse l'aire urbaine de Lyon et qui comprend près de 2 millions d'habitants. Cette instance de réflexion permet de se retrouver, de débattre d'un certain nombre de choses et si on en est là aujourd'hui c'est aussi grâce à ça. En 1998 a été créé le schéma de développement économique qui s'est ensuite appelé « Grand Lyon, esprit d'entreprise » qui réunit la Communauté urbaine et les partenaires économiques (Medef, CGPME, Chambre de commerce, Chambre des métiers). Sur ces bases-là, nous avons dès 1998 fait un constat, à savoir que nous rentrions en compétition internationale. Mais comme nous sommes un petit peu prétentieux, nous avons pris comme objectif de rentrer dans le top15 européen, sachant que nous étions classés dix-neuvième à cette époque. Nous sommes aujourd'hui à la dix-huitième place. Peu importe le chiffre, ce qui compte c'est de se dire que l'on rentre dans la compétition européenne et mondiale et qu'on se donne les moyens d'y être.

Il y a aujourd'hui onze Scot entre Lyon et l'ensemble de cette périphérie. Un Inter-Scot a été créé qui est également une structure de regroupement et de discussion. C'est quelque chose qui est important parce que cela nous permet d'échanger un certain nombre d'informations. Un autre fait important en termes de marketing territorial est la création en 2007 de la marque OnlyLyon qui montre que l'on est capables, sur une géographie bien supérieure à la seule Communauté urbaine, d'aller à l'international sur une marque commune. En 2009, Gérard Collomb, Maurice Vincent, maire de Saint-Etienne et Alain Cottalorda, maire de Bourgoin-Jallieu, se mettent d'accord pour travailler ensemble à la gouvernance métropolitaine. Nous sommes candidats au futur pôle métropolitain, s'il a la possibilité de voir le jour.

Maintenant l'avenir. Cette gouvernance métropolitaine que nous sommes en train d'inventer a commencé à fonctionner avec quatre groupes de travail : un groupe aménagement travaille sur les Scot, l'Inter-Scot, et regarde comment on peut faire vivre ça, comment on peut travailler sur les quartiers de gare, sur les modes doux et l'agriculture périurbaine. Un groupe travaille sur le transport avec la question de savoir comment on fait ensemble une grande AOT, nous en avons actuellement onze sur l'ensemble du territoire, qui puisse gérer les systèmes de transport de l'ensemble de l'agglomération. Il y a également la question de l'aéroport qui n'est pas facile, tout le monde reconnaît son utilité mais il faut savoir ce que l'on fait autour et comment on y accède. Le troisième groupe de travail s'occupe de la culture, à savoir la mise en commun des biennales, mais aussi sur la construction d'un axe identitaire, c'est-à-dire comment on est capables de vendre une même identité, ce qui est compliqué parce qu'il y a des cultures très différentes entre Lyon et Saint-Etienne. Le dernier groupe a en charge l'économie avec également la question de l'aéroport et la question du marketing territorial. Nous aurons un stand commun au salon de l'immobilier à Paris au mois de novembre mais Saint-Etienne et Lyon garderont quand même leur identité propre.

Nous essayons par ailleurs de mener un travail de fond à l'initiative du Grand Lyon sur le schéma d'accueil des entreprises. Le Grand Lyon vient de publier ce schéma où il présente l'offre foncière, la demande des entreprises aujourd'hui pour venir s'installer à Lyon, la priorité donnée à tel ou tel quartier, etc. C'est un travail très important qui a duré pratiquement six ans.

Nous sommes très satisfaits de voir Marseille revenir dans le groupe des grandes villes françaises qui comptent. Nous n'étions pas en concurrence il y a encore cinq ou six ans et commençons à l'être aujourd'hui dans certains domaines. C'est une bonne nouvelle parce que je crois que nous avons besoin de Marseille en France. Cela nous stimule et nous permet de nous poser des questions. Avoir une ville à 300 km de nous qui est à nouveau capable de faire une offre tertiaire de grande qualité, cela nous interroge quant à notre propre offre et nous permet de nous repositionner.

Là où il y a peut-être des choses à travailler c'est que vous avez aujourd'hui un point central, Euroméditerranée, et qu'il est peut-être nécessaire de ne pas tout concentrer au même endroit. C'est important d'avoir un phare mais il faut également avoir beaucoup de produits qui peuvent apporter plein de choses. Je pense que l'on a besoin dans des grandes villes comme les nôtres d'avoir une gamme de produits pour permettre d'accueillir des entreprises qui cherchent des choses différentes. La question à se poser est de savoir si vous êtes capables d'accueillir les grandes entreprises régionales. A Lyon, les grandes entreprises françaises et internationales qui cherchent un quartier d'affaires vont à La Part-Dieu, en revanche Lyon Confluence est devenu le lieu où les grandes entreprises régionales sont contentes d'être présentes.

Philippe Langevin, maître de conférence, Faculté de sciences économiques, Université de la Méditerranée (modérateur de la table ronde)

Vous avez évoqué le mot consensus, pour nous c'est un mot assez éloigné, nous n'en comprenons pas trop la signification... Merci de votre regard sur une métropole qui risque dans quelques années de mettre éminemment en difficulté la métropole lyonnaise... J'aimerais maintenant que Frédéric Moschetti veuille bien nous préciser où est l'Europe et où est la méditerranée dans Euroméditerranée.

Frédéric Moschetti

C'est une question qui n'est pas évidente... Je vais y répondre par le positionnement que l'on essaie de trouver et par ce que nous disent les entreprises. Vous allez voir qu'il y a une évolution. Il y a quelques années, quand Euroméditerranée a démarré, on s'est fixé comme objectif d'attirer de nouveaux emplois métropolitains. On s'est d'abord dit qu'on allait les chercher en région et à Paris. La première phase était plutôt nationale. Ensuite, on a essayé d'aller les chercher plutôt en Europe. Or comme nous sommes en Europe du Sud, nous avons plutôt essayé d'aller chercher les emplois en Europe du Nord ou dans des entreprises qui étaient déjà implantées en Europe, qu'elles soient asiatiques ou américaines, en leur « vendant » la métropole, en l'occurrence son quartier d'affaires, comme base d'Europe du Sud. Certaines entreprises ont choisi Marseille plutôt que Barcelone – cela n'arrive pas à chaque fois mais cela commence quand même – pour créer 250 emplois. Le trait d'union avec l'Europe se fait donc par le sud. Aujourd'hui, nous sommes crédibles sur un certain nombre de problématiques, d'abord parce que nous sommes situés entre l'Espagne et l'Italie et puis parce qu'on a un bassin d'emploi et des ressources humaines, ce qui est très important.

Il y a quelques années, la Méditerranée faisait peur, cela semblait compliqué politiquement, notamment aux Américains et aux Asiatiques. Aujourd'hui, ça leur fait un peu moins peur pour plein de raisons, notamment parce que la crise mondiale ne touche pas trop les pays du sud de la Méditerranée qui ont encore une très forte croissance sur un certain nombre de marchés. La logique de porte d'entrée sur l'Europe du Sud commence à glisser vers la Méditerranée qui devient une alternative crédible.

Philippe Langevin

Finalement, qu'est-ce qui nous manque, nous, pour avoir un potentiel comparable à celui de nos amis lyonnais ?

Olivier Latil d'Albertas

D'abord un mot sur le consensus. C'est facile de faire de l'humour là-dessus mais, en pratique, sur des sujets concrets, on le trouve quand même. La métropolisation, à travers un certain nombre de projets, existe aussi. ITER est par exemple une forme de consensus des acteurs locaux avec un grand projet international. La fusion des universités est aussi un levier fort. Dans tout cela, il y a l'action au quotidien, des tas de choses qui ne se voient pas mais que l'on doit faire si l'on veut rester dans la course : l'accueil d'entreprises, dégager du foncier, aménager la ville, améliorer l'activité de services, etc., toute une série de choses pas très marrantes mais qu'il faut faire au quotidien.

Et puis il y a quand même les gros sujets à effet de levier – Euromed est un de ceux-là, ITER également –, notre problématique est de les déjouer et on trouve des consensus. La fusion des universités me paraît un gros sujet à effet de levier également. Dans le plan Campus, on a bien vu qu'on a passé la rampe à partir du moment où l'on a travaillé avec les collectivités et avec les pôles de compétitivité pour présenter un projet qui se tient. Et cela va être la même musique sur le Grand emprunt, on réussira en associant tout le monde. Evidemment, ce n'est pas le même territoire administratif mais les gens sont quand même capables de se parler. Marseille capitale européenne de la culture est également un sujet de consensus. Il y a bien une capacité dans notre métropole à travailler ensemble sur des projets concrets. Le premier pas que constitue un syndicat mixte de transport qui s'est fixé pour objectif d'unifier à terme le système des transports représente des enjeux majeurs. Je vous ai cité là des enjeux à effet de levier qui sont capables de nous aider à rattraper notre retard, mais il n'y a pas de miracle, personne ne pense une seconde que cela va se faire en quelques années, c'est un effort de longue durée.

Evidemment, la structure administrative unique nous permettrait de mutualiser les investissements, cela serait mieux, d'autant que nos voisins utilisent cet outil-là. Nous ne l'avons pas et pour l'instant nous avançons sur du consensus par projet. Concernant le Port, je continue à penser que c'est un atout absolument majeur, partout dans le monde quand on a des ports on a une opportunité fantastique. On a un sujet collectif autour de la réforme portuaire pour savoir si l'on a le courage politique d'aller jusqu'au bout pour obtenir ce que j'appellerais la fiabilité.

Philippe Langevin

Nous sommes sur un territoire à consensus variable mais lorsque l'on arrive à s'entendre sur les grandes opérations, cela fait avancer de façon considérable notre démarche. Sur ITER, sur la culture, sur le syndicat des transports, on avance quand même. Maintenant, concernant le Port, il était autonome, il est devenu grand, est-ce que ce changement de

statut peut contribuer au processus de métropolisation ? Est-ce que le changement d'organisation, est-ce que l'introduction dans le secteur privé, est-ce que cette dynamique attendue peut avoir, d'après vous, des conséquences positives ? Car on ne peut plus attendre.

Régine Vinson

Il y a l'outil, nous sommes prêts pour les développements, il faut que l'on puisse avoir maintenant une offre de services fiable. Cela paraît simple mais c'est en réalité quelque chose de difficile. Il faut que l'on arrive à organiser, à moderniser ce port et ses bassins en intégrant les préoccupations de la métropole et des enjeux de développement durable, avec des connexions ferroviaires... Il faut arriver à jouer sur une intermodalité et que tout se passe bien pour les maillons du transport, les pré- et post-acheminements et l'organisation des zones logistiques qui permettent des développements. Le port est un système complet que l'on ne peut pas faire sans la métropole et sans avoir une stratégie globale. Mais nous sommes optimistes car, de toute façon, nous n'avons pas le choix.

Philippe Langevin

En conclusion, je vais vous poser une question : qu'est-ce qu'il faut faire ?

Frédéric Moschetti

Je pense que, déjà, il faut continuer ce que nous faisons. Nous avons une culture du consensus qui certes est différente de celle de nos amis lyonnais mais néanmoins elle nous apporte un certain nombre de succès incontestables. Je trouve que nous sommes plutôt sur une voie vertueuse par rapport à ça, on commence à gagner de grands événements internationaux, on recrée pas mal d'emplois, on redevient un concurrent de Lyon. Il faut continuer en accentuant nos points forts et en développant ceux qui n'ont pas encore donné tout leur potentiel. Je pense que nous sommes sur la bonne voie en essayant d'adapter ce consensus à géométrie variable par rapport à une logique d'abord de projet.

François Payebien

Vu de Lyon, j'aurais envie de dire trois choses. D'abord qu'il est très important d'afficher une ambition. Le premier intérêt c'est que cela soude au niveau local et on en a tous besoin. Ensuite, cela permet de l'afficher à l'extérieur, les gens ont l'impression qu'il se passe quelque chose et, même si ce n'est pas nouveau, ce n'est pas grave, on fait de la com' et on y va. Ensuite, je pense que vous avez la grande chance d'avoir un port, par contre ce port a une très mauvaise image, les gens ne viennent pas parce que c'est le bazar. Ce n'est peut-être pas la réalité quotidienne mais, de l'extérieur, l'image est celle-là. Je pense que c'est vraiment votre priorité. Enfin, vous avez aujourd'hui un produit à vendre, un produit tertiaire, un produit qui permet d'attirer les gens. Continuer à développer des produits, c'est essentiel.

Olivier Latil d'Albertas

Ce n'est pas parce qu'on parle des difficultés qu'il faut se tirer vers le bas non plus ! Je ne partage pas du tout cette espèce de discours ricanant sur les difficultés que nous avons. Avant cette crise de 2009, nous avions trois ruptures de courbe majeures : 5 000 emplois privés nets par an dans la période 1998-2008, ce qui ne s'était pas vu depuis très longtemps dans cette ville, ce n'est pas encore à l'échelle mais c'est quand même très important ; un retour de la population et une forte augmentation de la production de logements. Et puis,

surtout, un changement radical de notre image. J'entends bien le discours lyonnais qui nous dit que nous pouvons jouer dans la cour des grandes métropoles. Au début, quand nous étions au MIPIM pour présenter nos produits, on faisait ricaner mais aujourd'hui les investisseurs sont là parce que nous avons des éléments qui nous crédibilisent.

Les leviers, on a la chance de les avoir ! Vous n'avez pas beaucoup de métropoles qui ont quatre sujets sur lesquels elles peuvent faire la différence, mais à condition de se battre. Ce n'est pas parce qu'on se dit que l'on peut échouer qu'on est négatifs ! Il y a Euroméditerranée mais aujourd'hui dans la ville, même dans cette période de crise, il y a d'autres programmes importants autour du Grand stade, etc., y compris dans le secteur nord de Marseille, qui sont des leviers qu'il faut continuer à jouer. Aujourd'hui, on parle de la fusion des trois universités, on a neuf pôles de compétitivité qui sont des leviers très importants dans cet enjeu de l'innovation, on peut les jouer et on va continuer à les jouer. Marseille, Capitale européenne de la culture, c'est une augmentation de la lisibilité, une augmentation de la fréquentation touristique, une augmentation de la crédibilité de l'agglomération. Ça on peut le jouer et on est en train de le faire.

Tout cela pour dire que, certes, nos difficultés sont considérables et que rien ne se fera rapidement, il faut quinze ans, et l'extension d'Euromed c'est vingt ans, on est sur un temps long. Mais l'important c'est d'avoir enclenché la mécanique. Pour le Port, il faut un consensus politique pour soutenir cette réforme portuaire et, ne nous racontons pas de salades, que l'on ait enfin une équipe fiable et crédible. Les équipes du Port ne peuvent pas toutes seules gérer ce problème.

Régine Vinson

Nous pensons également qu'il faut arrêter de considérer qu'il y a une fatalité liée au Port de Marseille. Nous sommes à un moment clé et il faut que, ensemble, nous arrivions à tourner une page. Nous connaissons le « benchmarking » des autres ports, nous avons une offre et savons que nous avons la possibilité d'y arriver.