

Les cahiers de l'Opinion

Métropole

CAHIER DE « L'OPINION » N° 3 - 3 AVRIL 2014 - NE PEUT ÊTRE VENDU SÉPARÉMENT



Prévu pour 2016, le projet de Métropole est loin de faire l'unanimité au niveau politique. Il permettra pourtant d'asseoir le dynamisme économique de l'agglomération et de l'imposer dans la concurrence européenne

Aix-Marseille Provence, terre de créativité et d'attractivité en devenir

Avenir

Troisième agglomération française, la métropole d'Aix-Marseille a connu une croissance plutôt soutenue dans les années 2000. Elle a mieux résisté que d'autres à la crise et, souligne un récent rapport de l'OCDE, a amélioré sa place relative en matière d'innovation et d'attractivité internationale. Aix-Marseille conserve cependant un taux de chômage élevé. **C'est aussi une des zones « les plus inégalitaires de France, que ce soit en matière de revenus, d'accès à l'emploi ou d'éducation »**, ajoute l'OCDE. Et la position stratégique du port de Marseille-Fos est menacée par Gênes ou Barcelone.

« L'Aire d'Aix-Marseille Provence ne va pas bien. » Partagé par l'OCDE malgré son satisfecit sur l'attractivité améliorée, ce constat est celui de la mission interministérielle menée par le préfet Laurent Théry, chargée du projet métropolitain Aix-Marseille Provence. Composé de 93 communes, il avalera six intercommunalités, dont la communauté urbaine de Marseille, la communauté d'agglomération du pays d'Aix et celle de l'étang de Berre. Cette

mission dresse avec franchise la liste des retards accumulés par l'aire d'influence de la deuxième ville de France. Problème de bouchons quotidiens ; absence de transport en commun sur des axes stratégiques entre Aix-en-Provence, sa gare TGV, l'aéroport de Marignane, et Marseille ; manque de logements ; emploi privé en déficit de 120 000 par rapport à l'aire urbaine lyonnaise que l'on jalouse en silence... Voilà qui fait beaucoup pour un territoire miné par les inégalités sociales, entre Aix la bourgeoise, Fos l'industrielle, et Marseille tiraillée entre ses quartiers Nord - où prospèrent le commerce de cannabis, la pauvreté, et l'aide sociale - et ses quartiers riches nichés sur d'autres collines...

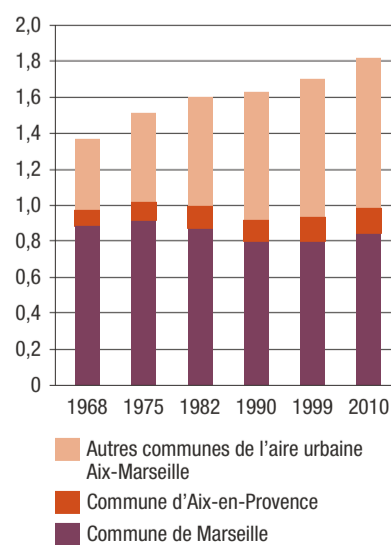
Tous ces territoires voisins se regardent en chien de faïence et se concurrencent trop souvent inutilement. « Il ne peut y avoir deux projets d'Arena de 15 000 places, l'un à Marseille, l'autre à Aix, comme c'est envisagé actuellement, tonne Jacques Pfister, le président de la CCI Marseille Provence. Ça revient à confier le projet à celui qui ira le plus vite sans évaluer l'intérêt de son lieu d'implantation pour le territoire dans son ensemble. »

C'est dans ce contexte que doit se constituer la Métropole en 2016. L'ins-

titution créée par la loi, et qui entermera les intercommunalités existantes, rencontre une nette opposition d'une centaine de maires du département, dont Maryse Joissains-Masini, la maire d'Aix-en-Provence, alors même qu'une

Croissance de la population de l'aire urbaine d'Aix-Marseille

En millions d'habitants



SOURCE: INSEE

vision politique à cette échelle permettrait à la Provence tout entière de renvoyer une image dynamique. Jusqu'à présent, au détriment de l'influence de l'aire au sein de laquelle ils évoluent, les élus locaux ont trop souvent limité leur horizon de développement à celui de la frontière de leur seule commune alors même que la Méditerranée leur tend les bras.

Pour pallier cette « absence d'un homme politique visionnaire à l'échelle de la Provence », dénoncée par le président de l'UPE 13, Jean-Luc Chauvin, l'Etat a réinvesti dans Marseille et promet encore beaucoup pour tenter de combler ses inégalités criantes. En novembre dernier, c'est avec la promesse de 3 milliards d'euros dédiés à la rénovation urbaine et aux transports que Jean-Marc Ayrault s'est rendu dans la cité phocéenne.

Marseille n'a pas bonne presse. Ici, les caïds ne sont pas qu'au pied des tours. Ils se retrouvent à chaque marche de l'échelle sociale. Des règlements de compte à coup de kalachnikov dans les cités nord aux mises en cause judiciaires d'hommes politiques locaux dans diverses affaires de clientélisme et de détournements de fonds publics, présumés ou avérés, les mé-

Page 2

Sursaut

Les grandes métropoles comme Marseille, Paris, Lyon ou Lille ont mieux résisté à la crise que le reste du pays. Ce « sursaut métropolitain » décrit par Laurent Davezies dans La crise qui vient n'est pas une évidence. C'est même une première depuis 1974 ! Avec la mondialisation, les plus grandes aires urbaines avaient jusqu'à présent davantage souffert, et dû gérer leur héritage industriel ; il est désormais liquidé ou rationalisé. D'où une meilleure résistance grâce à l'emploi salarié du tertiaire marchand, à l'emploi non salarié dans le numérique, l'informatique ou la finance. La concentration géographique des facteurs de croissance est bien en marche.

Sans nier ses faiblesses, l'OCDE a pu dresser un tableau positif de la Métropole Aix-Marseille, classée 40^e des 445 villes les plus innovantes, devant Milan ou Barcelone : « L'agglomération a enregistré la deuxième plus forte croissance de l'emploi des métropoles européennes entre 2000 et 2012. Elle a amélioré son positionnement en matière d'attractivité internationale. »

Paradoxe, ce dynamisme n'empêche pas les grandes métropoles d'afficher des indicateurs démographiques et sociaux en demi-teinte. Reste ainsi entière la question de ces Fractures françaises, révélées par le géographe Christophe Guilluy, entre des métropoles mondialisées et une France périphérique oubliée.

Rémi Godeau
Rédacteur en chef

Cinq projets prioritaires pour la Métropole

La question de créations et de renforcement d'équipements structurants en termes de transport est au cœur des préoccupations **Page II**



« Il faut que chacun voie au-delà de son petit pré carré »

Président de la CCI Marseille Provence et ancien PDG d'Orangina, Jacques Pfister est un fervent défenseur de la Métropole **Page II**

French Tech, identité numérique de la Provence

Les entreprises numériques provençales souhaitent rayonner à l'étranger **Page III**

dias n'ont guère encensé l'aire urbaine, sinon pour évoquer l'inauguration du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem), dans le cadre de Marseille capitale européenne de la culture.

Un fonctionnement clanique

« Ce climat à la fois réel et parfois exagéré donne une image déplorable de la région. Il est certain que des entrepreneurs ne viennent pas s'installer ici de ce fait », affirme Daniel Kaplan, délégué général de la Fondation Internet Nouvelle Génération (Fing), qui possède un bureau à Marseille. « Par rapport à sa taille, Marseille compte d'ailleurs bien peu de sièges sociaux et de succursales de grands groupes », complète Alain Trannoy, économiste, directeur d'Aix-Marseille School of Economics. Le territoire reste cependant attractif, et les surfaces commerciales disponibles tardent rarement à trouver preneurs. Certaines marques dont l'identité marseillaise demeure peu connue communiquent régulièrement autour de leur implantation en ville, tel le brasseur Heineken, propriétaire d'une grande brasserie dans le quartier La Valentine.

Outre le transport, l'unité politique, et la bataille de l'image, l'autre défi que doit relever l'Aire Aix-Marseille Provence, avec le concours de son université, c'est de faire émerger de ses formations des hommes et des femmes à

même d'apporter de la hauteur de vue pour le bien du territoire. De Bernard Tapie, qui mena l'OM au sommet de l'Europe, à Jacques Pfister, à l'origine de Marseille capitale européenne de la culture, en passant évidemment par Jacques Saadé, créateur de CMA-CGM, n°3 mondial du transport maritime de marchandises, ces hommes ont porté haut les couleurs de la ville sans pour autant y être nés. « Par héritage de l'histoire, Marseille fonctionne de façon clanique, analyse un ancien directeur d'une école de commerce de la ville. Ce système qui est vrai dans les milieux politiques comme dans la vie sociale ne favorise pas une vision d'ensemble. Les territoires ne partagent pas entre eux. Chacun regarde juste là, à la frontière de sa commune. C'est tout l'état d'esprit qu'il faut changer », souligne-t-il. « Il est vrai que les acteurs les plus mobilisés autour du projet de Métropole sont les acteurs de la société civile et particulièrement du monde économique », acquiesce le préfet Théry.

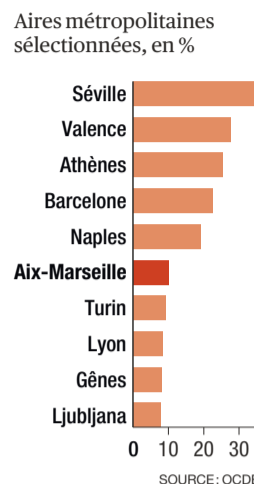
Moderniser les infrastructures

Pour aller de l'avant, un rapport de l'OCDE rendu en décembre donne quelques pistes pour voir plus loin dans cette métropole multipolaire. La question des transports y est centrale : « Entre 1999 et 2010, l'emploi total a connu une croissance de 35% à Aix-en-Provence, de 25% à Salon-de-Provence contre 12%

dans le bassin de Marseille-Aubagne, indique le rapport. Cette évolution de l'emploi s'est accompagnée d'une augmentation des déplacements au sein de la métropole, à la fois en volume et en distance parcourue : les déplacements domicile-travail ont ainsi augmenté de 20% entre 1999 et 2010. » Avec un aéroport qui enregistre la 4^e plus forte croissance européenne de son trafic, et une Gare centrale, porte d'entrée vers la Côte d'Azur, le territoire est attractif. Il doit en revanche moderniser ses infrastructures pour relier ces équipements - ce qui n'est pas le cas à ce jour ! - et changer le visage de certains quartiers. Afin d'accompagner cette mutation, Jacques Pfister propose de créer en coordination avec le préfet Théry, la CCI, les collectivités et la société civile en général, un comité chargé de faire du lobbying territorial en France et à l'étranger en faveur de la métropole, et contribuer à la réflexion autour de projets structurants dans l'attente de 2016, et la création effective la collectivité.

Dossier réalisé par Thomas Rousigas (à Marseille)

Taux de chômage en 2012



« Il faut que chacun voie au-delà de son petit pré carré »

Jacques Pfister est président de la CCI Marseille Provence

● Porteur de la candidature de Marseille capitale européenne de la culture, l'ancien PDG d'Orangina Jacques Pfister est un fervent défenseur de la Métropole.

Quels enseignements tirez-vous de l'expérience de Marseille capitale européenne de la culture ?

C'est un long chemin. Nous avons obtenu le projet en 2007 et nous n'avions pas, à l'époque, imaginé l'impact que cela pourrait avoir pour le territoire. 100 millions d'euros ont été consacrés à la création de plus de 900 événements. Pas loin d'un milliard d'euros ont été investis sur le territoire, deux tiers par le public et un tiers par le privé... Il en reste évidemment un phare : le musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée (Mucem). Mais aussi le réaménagement du Vieux-Port, de la Joliette, l'ouverture de la Cathédrale de la Major sur le port, sans compter la rénovation de musées à Marseille, Aix, Aubagne, et même Arles. C'est un bel exemple de coopération métropolitaine. L'Etat et toutes les collectivités locales, sous la houlette du monde économique, ont montré que ce territoire était capable d'être au rendez-vous. C'est pour moi un exemple de ce que l'on peut proposer à l'avenir en termes d'efficacité territoriale et de rayonnement international. Il faut que chacun voie au-delà de son petit pré carré.

A quoi sont dues, selon vous, les réticences d'une centaine de maires à la création de la Métropole ?

Les maires ont peur de se voir privés de la maîtrise du foncier et de la fiscalité. Leur discours, c'est : « On ne veut pas payer pour Marseille. » Ils ne sont pas à proprement parler contre l'idée de Métropole car ils veulent remporter la bataille de l'emploi, et du développement... Mais ils ont peur d'une forme de centralisation. Il faut que le territoire sache faire preuve de créativité pour arriver à faire cohabiter ville et campagne. Il faut aussi faire preuve de pédagogie envers les citoyens. Ce sera long mais comme disent les Anglais : « No pain, no gain » [NDLR : on n'a rien sans rien]. Il est donc impératif d'expliquer aux citoyens les atouts d'une métropole de projets.

Quel regard portez-vous sur le rapport rendu en décembre par l'OCDE sur l'aire Aix-Marseille ?

On peut voir le verre à moitié vide ou à moitié plein. On nous dit : « Vous êtes en progression ». C'est donc que nous sommes dans une dynamique. Mais dans le même temps, on nous dit aussi : « Vous avez énormément de retard. » Le constat est réel. Notre métropole est très inégale avec une moyenne d'emplois plutôt basse. Le territoire est très morcelé. Pour y remédier, il nous faut une bonne santé à l'intérieur et de l'ambition à l'extérieur. Je ne suis pas un grand fan de l'intervention de l'Etat... Mais ici, l'Etat est clé. Il est très impliqué et se montre moteur.

Y a-t-il un complexe marseillais vis-à-vis de la métropole lyonnaise ?

Elle est très en avance... mais nous avons un atout qui lui manque : une façade maritime. En revanche, elle n'a pas ces inégalités sociales que nous avons chez nous, et elle est dirigée de main de maître par un grand bonhomme qu'est Gérard Collomb. En fait, on ne peut pas vraiment dire qu'il y ait un complexe vis-à-vis de Lyon, mais il est vrai que le pouvoir économique de l'aire lyonnaise doit être 40% supérieur au nôtre. C'est un constat qui doit nous encourager à l'optimisme : la deuxième ville de France a une marge de progression !

Interview Th.R.

Créer et renforcer des équipements structurants pour répondre aux préoccupations des habitants

Cinq projets prioritaires pour transformer la Métropole

1- Création d'une gare souterraine à Saint-Charles

Il s'agit ni plus, ni moins d'un cul-de-sac. A l'instar de la gare de Lyon à Paris, la gare de Marseille Saint-Charles contraint les trains qui s'y arrêtent à faire machine arrière, qu'ils souhaitent se diriger vers Aix-en-Provence ou Nice. « La gare accueille 40 millions de passagers par an et ils seront le double en 2030 », affirme Jean-Michel Cherrier, adjoint au directeur régional de RFF en Paca. La solution ? Aménager une gare sous-terrainne pourvu de quatre quais, sous l'actuelle Gare Saint-Charles. Un projet à 2,5 milliards d'euros dont Réseau ferré de France (RFF) aimerait que le premier coup de pioche soit planté à l'horizon 2022. « La capacité d'accueil est actuellement de 23 trains par heure. Nous sommes saturés. Le moindre grain de sable entraîne fatalement des retards. De plus, la gare actuelle est le passage obligé pour tout passager en partance ou en provenance de Nice. » Traduction : Traverser la métropole en train relève aujourd'hui du sport de combat.



PORT DE MARSEILLE

70 kilomètres, c'est la distance couverte entre le bassin est de Marseille et le bassin ouest de Fos-sur-Mer où se trouve le port minéralier.

2- Création de lignes de train et transport en site propre

La suite logique de la création de cette nouvelle gare sous la gare, c'est le développement de nouvelles lignes TER, entre les gares d'Aix, Marseille, et l'aéroport de Marignane, avec des haltes aménagées à proximité des zones d'activité. Elles sont destinées à améliorer la traversée de la Métropole par les salariés qui sont aujourd'hui forcés de prendre leur voiture. « L'objectif est à terme de créer une boucle Aix-Rognac-Vitrolles-Marseille, explique Stéphane Mis, à la direction des projets de RFF. Il s'agit de créer la ligne reliant Aix à l'aéroport de Marignane et de porter, a minima, à l'horizon 2020 le nombre de rotations Aix-Marseille à 4 trains par heure dans les deux sens. »

3- Le port et l'aménagement des bassins est

70 kilomètres, c'est la distance couverte entre le bassin est de Marseille et le bassin ouest de Fos-sur-Mer. Plus de 40 000 emplois directs ou indirects, soit plus de 5% des emplois de la métropole, sont générés par le port. Mais sa compétitivité est, c'est un euphémisme, perfectible. De meilleures conditions d'accueil pour les bateaux de croisières étrangers (1,5 million de passagers attendus cette année), par l'aménagement de digues à même d'accueillir au mieux les plus grands navires, réaménagements des abords pour l'accueil passager des ferries en provenance de Corse, aménagements pour les yachts... La façade urbaine du port doit changer. C'est en tout cas l'objet d'une charte signée par une foudroyante de col-

lectivités, la CCI et le Grand Port Maritime de Marseille. D'un point de vue industriel, un terminal de transport combiné rail-route doit être aménagé. Le but : « Concentrer en un seul lieu les trafics de conteneurs destinés à emprunter le rail et de gérer l'interface entre les trains et les camions pour les transports combinés desservant l'aire marseillaise et le Sud-est. » Occupant 10 hectares, « le terminal devrait améliorer l'attractivité des bassins de Marseille, explique Marc Reverchon, vice-président de la CCI Marseille Provence. Il permettra une meilleure desserte par le rail car la desserte du port est aujourd'hui assurée aujourd'hui à près de 90% par moyens routier. »

4- La rénovation urbaine pour désenclaver Marseille

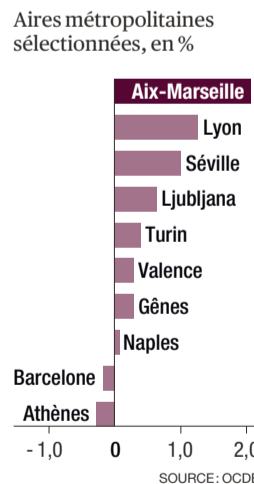
C'est une crainte des nombreuses communes opposées à la constitution d'une Métropole : que leur richesse soit dilapidée au seul bénéfice de Marseille. Vrai que si des projets urbains d'envergure métropolitaine sont engagés à La Ciotat, Marignane ou Miramas, c'est bien à Marseille que se trouve le gros du chantier. 1,1 milliard d'euros ont été alloués, par l'Etat et les collectivités locales, dans le cadre de plan de rénovation urbaine prévu par l'ANRU. « C'est le plus important plan accordé pour une ville, mais alors que Marseille est grande comme le département de Seine-Saint-Denis, lui, bénéficie de 5 milliards d'euros », explique-t-on au GIP Marseille Rénovation urbaine. Dans le cadre d'une deuxième phase de l'Anru (2014-2020) est prévue la rénovation urbaine de la Castellane, cité emblématique des quartiers Nord. « Ces aménagements ont pour objectif de gommer progressivement les iné-

galités du territoire, avance un fonctionnaire marseillais. Mais il y a des friches qui, une fois réaménagées, permettront un meilleur développement économique, par l'aménagement de zones artisanales, et un développement social de l'ensemble de la Métropole grâce à une mise en relation directe des jeunes de ces quartiers avec le bassin d'emploi. » Ces rénovations comprennent notamment un renforcement du réseau de transport en commun - prolongation du métro, création d'une ligne de bus en site propre.

5- Le Projet Henri-Fabre

Il porte le nom de l'inventeur marseillais de l'hydravion. Il sera, soutient-on, le « cœur de zone d'un développement multifilières », situé autour de l'étang de Berre, et promet de regrouper 7 000 emplois grâce à l'installation d'entreprises pour la plupart exogènes. Porté par les industriels et bénéficiant du soutien de l'Etat, des collectivités locales, et des pôles de compétitivité, le projet Henri-Fabre vise à vivifier les écosystèmes de l'aéronautique et de l'énergie autour d'entreprises leaders telles qu'Airbus Helicopter, Daher mais aussi EDF et espère-t-on demain le CEA - en confortant le réseau des PME sous-traitantes de ces secteurs.

Croissance annuelle moyenne de l'emploi entre 2000 et 2012



Th.R.

**AUX NOUVEAUX
ÉLUS
QUI SAVENT
QUE POUR
DYNAMISER
LES ENTREPRISES
IL FAUT D'ABORD
DYNAMISER
LA MÉTROPOLE.**

LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARSEILLE PROVENCE
EST FIÈRE DE PARTICIPER AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE
DE LA MÉTROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE
ET DE SES 83 500 ENTREPRISES.



FAIRE AVANCER TOUTES LES ENVIES D'ENTREPRENDRE

Objectifs : une meilleure visibilité des facultés sur le plan mondial et une organisation rationalisée des formations

Aix-Marseille Université, vitrine de la Métropole

Enseignement

En fusionnant trois universités en une, l'établissement est devenu la **première université française en nombre d'étudiants**. On en dénombre 72 000. L'établissement emploie quelque 8 000 personnes et dispose d'un budget annuel de 710 millions.

● N'allez pas chercher le président d'Aix-Marseille Université (AMU) sur les chicayas qui secouent le Landerneau aixois à l'idée d'entrée dans la Métropole. « La Métropole est pour nous une excellente chose, et la fusion des universités est ce qui est arrivé de mieux au territoire depuis bien longtemps », lance Yvon Bertrand, qui, au passage, fait fi du titre de champion de France de football remporté par l'OM en 2010. Pendant la campagne municipale aixoise, la sortante Maryse Joissains et un opposant Bruno Genzana (UDI), ont tout deux mis l'université dans leur viseur pour dénoncer les effets d'une Métropole qui, à l'instar de la fusion des universités, ferait perdre à ce même territoire de son aura et de son rang. « Depuis la fusion des universités, on a perdu 30 places au classement de Shanghai », avait ainsi lancé l'UMP Joissains. « Je ne peux pas laisser dire n'importe quoi », s'emporte le président Bertrand. Nous sommes aujourd'hui 151^e. Seules deux universités d'Aix-Marseille sur trois figuraient dans le classement de Shanghai avant la fusion et les deux étaient au-delà de la 250^e place. Que les politiques locaux fassent campagne sur des projets. Qu'ils ne se contentent pas de rendre les trottoirs propres et nous fassent rêver ! »

Une meilleure visibilité des facultés sur le plan mondial, une organisation rationalisée des formations, qui évite une concurrence entre établissements voisins et propose un interlocuteur unique à 72 000 étudiants et aux entreprises... AMU, désormais la plus importante université de France en nombre d'étudiants, préfigurerait ce à quoi peut aspirer la Métropole de demain. Bien sûr, tout ne va pas de soi. Certains responsables de formation se plaignent de la lourdeur administrative... 84 personnes seront embauchées d'ici à la fin de l'année dans les services administratifs et financiers. « Ce n'est pas que nous n'avons pas le personnel suffisant en termes de nombre, convient Yvon Bertrand. Mais certains personnels de certains services n'ont pu déménager leurs bureaux. Les choses vont se faire à mesure. C'est un long travail de structuration. Il

Reste aujourd'hui à réhabiliter et construire des logements neufs pour les étudiants et permettre une meilleure circulation, par les transports en commun

faudra sans doute dix ans pour que les choses se fassent. C'est en septembre que la nouvelle organisation administrative sera en place. »

Ainsi, à ce jour, la fusion coûte 10 millions d'euros à l'établissement qui emploie quelque 8 000 personnes et dispose d'un budget annuel de 710 millions d'euros. Rien qu'un exemple : renommer les brevets de recherche signés du nom des universités avant fusion a coûté 350 000 euros. « Quand on construit une université, ce n'est pas pour dix ans, mais pour l'éternité. Il faut donc accepter un certain nombre de coûts qui dont on tirera plus tard les bénéfices », pondère le président Bertrand qui, parmi les premiers effets mesurables, voit l'image de l'établissement s'apprécier dans classements internationaux.

En outre, la fusion a d'ores et déjà permis à AMU de bénéficier de certains financements d'Etat dont 750 millions d'euros en capital soit 25 millions d'euros par an, pour son projet d'initiative d'excellence (Idex), porté auprès du ministère l'Enseignement supérieur et de la Recherche. L'économiste marseillais Alain Trannoy, directeur de l'Aix-Marseille School of Economics, en est d'ailleurs persuadé : « Sans la fusion, l'université n'aurait probablement pas obtenu l'Idex » au nez à la barbe de Lyon, pourtant si souvent louée à Marseille pour son dynamisme économique. Ainsi, l'enseignant-chercheur croit-il que « l'université est un exemple pour la Métropole. » « Le premier projet à la bonne taille pour le territoire », ren-



Un amphithéâtre de droit à l'université Aix-Marseille. A ce jour, la fusion coûte 10 millions d'euros à l'établissement qui emploie quelque 8 000 personnes et dispose d'un budget annuel de 710 millions d'euros.

chérît même, le président de l'UPEI3 Jean-Luc Chauvin.

Une métropole dont AMU entend bien être une actrice majeure. 500 millions d'euros en capital, dont l'université récupère les intérêts, servent à la rénovation et la modernisation de son patrimoine, grâce à l'opération Campus, remportée là encore grâce à l'union universitaire. Reste aujourd'hui à réhabiliter et construire des logements neufs pour les étudiants et permettre une meilleure circulation, par les transports en commun (*lire page 11*) entre Aix et Marseille. AMU n'entend ainsi pas s'enfermer dans ses hauts bureaux du Pharo dominant le Vieux-Port et le Mucem. Yvon Bertrand souhaite en effet que l'université aille à la rencontre des quartiers populaires. Ainsi, les deux sites marseillais abritant l'Écoles supérieures du professorat et de l'éducation (ex-IUFM) situés près du Vieux-Port déménageront, d'ici 2017, dans les quartiers nord, à Saint-Jérôme.

Thomas Rousigas (à Marseille)

Jouissant d'infrastructures performantes, les entreprises numériques provençales souhaitent rayonner à l'étranger

Label French Tech pour la Provence du numérique

Innovation

Le territoire de la métropole marseillaise compte **quelques entreprises phares** dans le domaine du numérique, telles Gemalto, à La Ciotat, spécialisée dans la sécurité numérique, ou ST Microelectronics qui produit des puces électroniques.

● C'est une bonne note. Un bon point que l'OCDE attribue au territoire dans un rapport rendu en décembre dernier : « [L'aire métropolitaine] a amélioré son positionnement en matière d'innovation et d'attractivité internationale. » L'innovation, c'est tout l'objet de French Tech. French Tech ? Un label - un de plus ! - dont la ministre déléguée aux PME, à l'Innovation et à l'Économie numérique, Fleur Pellerin, souhaite qu'il soit porteur d'un « grand mouvement de mobilisation collective pour la croissance et le rayonnement des start-up numériques françaises. » Vaste programme !

Cette labellisation doit entraîner une aide au lobbying territorial au travers de salons internationaux ou encore « un accès éventuel aux fonds et subventions French Tech (215 millions d'euros) pour certains projets dans de conditions déterminées. » Un effet d'aubaine pour les entreprises du secteur qui, déjà en croissance, cherchent à rendre internationale leur activité.

« Marseille bénéficie d'infrastructures réseau de grande capacité, c'est un vrai atout », vante Kevin Polizzi, président fondateur de Jaguar Network, une PME marseillaise spécialisée l'hébergement de systèmes d'information. Son entreprise, comme voyageprive.com (Aix-en-Provence) est un des moteurs de French Tech en Provence. Toutes deux veulent créer ce qu'elles appellent « un accélérateur », en coordinations avec les incubateurs d'entreprises de l'aire métropolitaine. « L'idée est d'accompagner des boîtes dans le secteur des



Les Bouches-du-Rhône concentrent **3 500 entreprises** sur les 8 300 que compte la région dans le secteur numérique, comme ST Microelectronics.

technologies de l'information, qui ont trouvé leur business model, et de les héberger dans des locaux que nous prévoyons de construire afin de leur faire également profiter de conseils et d'infrastructures à très haut débit à moindre coût », poursuit le président de Jaguar Network, coordinateur du projet pour le secteur privé.

Ailleurs en France, différents projets ont émergé, principalement dans les grandes agglomérations. Celui porté par l'aire d'Aix-Marseille fut le premier à être déposé au ministère, mi-mars. Sur ce dossier, les Provençaux ont finalement su jouer collectif. En octobre, trois projets - probablement voués à l'échec s'ils restaient cantonnés à cette division - coexistaient : l'un au Pôle Média de la Belle de Mai, un autre porté par la communauté urbaine marseillaise pour le technopôle de Château-Gombert, un dernier soutenu par la communauté d'agglomération du Pays d'Aix. « Sans cette entente, la puissance de chaque projet aurait été amoindrie. Du coup, du fait de cette alliance, leur action trouve une ampleur supérieure grâce à l'addition de sous-ensembles. Dans une perspective métropolitaine, la notion de projet est capitale », commente Laurent Théry, préfet chargé de la mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille Provence.

Le territoire de la métropole marseillaise compte quelques entreprises phares dans le domaine du numérique, telles Gemalto, à La Ciotat, spécialisée dans la sécurité numérique, ST Microelectronics (puces électroniques), voyageprive.com (e-commerce) ainsi qu'une kyrielle de PME. « Les Bouches-du-Rhône concentrent 3 500 entreprises sur les 8 300 que compte la région dans le secteur numérique. Il y a également beaucoup de formations universitaires de haut niveau ici », avance Sté-

« Il y a un bel écosystème numérique à Marseille. Il faut que l'on chasse en meute pour être utile »

phane Soto, animateur du réseau d'entreprises numériques Medinsoft, regroupant quelque 150 PME du secteur.

« Il y a un bel écosystème numérique à Marseille. Il faut que l'on chasse en meute pour être utile », assure Daniel Kaplan, directeur général de la Fondation Internet Nouvelle Génération, dont un bureau se trouve à la Belle de Mai, à Marseille. « Il y a de belles réussites dans le domaine du jeu vidéo, de l'animation, du multimédia... Ce label, s'il ne reste pas qu'un label, est une vraie chance pour les entreprises d'avoir une visibilité à l'export, d'aide dans la recherche de partenaires financiers, et pour attirer sur le territoire des entrepreneurs. A mon sens, ce projet doit aussi se tourner vers l'autre rive de la Méditerranée. »

Coordonnée pour le secteur public, par Provence Promotion, qui n'a pas souhaité s'exprimer sur le fond du dossier, la candidature provençale sera défendue cet été devant un jury international, dont la composition n'est pas connue à cette heure. **Th. R.**

« Faute d'élus visionnaires, les infrastructures ont 40 ans de retard »

Jean-Luc Chauvin est président de l'UPEI 13

Vous venez de publier un petit ouvrage intitulé : *Faire gagner Marseille Provence, c'est possible !* Y a-t-il tant de gens que cela qui ne croient pas en la Métropole ?

En réalité, ce territoire a un certain nombre de retards. Ce sont des retards en termes de dimensionnement des infrastructures, qui génèrent des difficultés de transports. Rien ne permet aujourd'hui à quelqu'un qui habite à Marseille de pouvoir se rendre à Fos-sur-Mer en transport en commun. Il n'y a pas de ligne de transport rapide entre l'aéroport de Marignane et Marseille, ainsi qu'avec Aix car les trains ne peuvent se croiser. Il y a bien une gare TGV en centre-ville de Marseille mais avec une escale en Pays d'Aix qui est au milieu de nulle part. Un écartement de rail différent entre le tramway d'Aubagne et de Marseille... Ensuite, rien n'a été pensé à l'échelle du besoin des entreprises. Il y a un manque de logements et la sélection se fait par les prix. Du coup, les salariés sont obligés de s'excentrer. Enfin, pour les marchandises, on a un grand port maritime qui n'est pas connecté à d'autres réseaux.

A qui en attribuez-vous la responsabilité ?

La faute en revient à l'Etat et aux élus locaux qui n'en ont pas pris la mesure. Les infrastructures ont 40 ans de retard. Ces erreurs sont des erreurs politiques, faute de visionnaires. Chacun veut rester dans son pré carré, dans des frontières trop petites, que sont les communautés

de communes. Rien qu'un exemple : le territoire a 11 autorités pour les transports et pas de ticket unique comme ça se fait dans toutes les grandes villes françaises. Il n'y a jamais eu de vision au-delà de la ville. Résultat : on a un déficit de 120 000 emplois privés ici par rapport à l'aire lyonnaise.

Quel peut-être le rôle d'un syndicat comme le vôtre dans l'accompagnement de la Métropole ?

On a voulu donner une vision à 20 ans du territoire, comme on le ferait pour nos entreprises. On a donc créé UPEI3 et Chambre de commerce, un club des grandes entreprises du territoire, qu'on a appelé « Club Top 20 » pour que notre territoire entre dans la cour des 20 plus grands territoires européens. Parmi nos priorités : le transport, les infrastructures, la réhabilitation des centres-villes, la captation du CO₂ autour de l'Etang de Berre, la stimulation des innovations.

Le président de la Métropole doit-il être le maire de Marseille ou d'Aix ?

Sortons des problèmes de personnes ! Il faut quelqu'un qui ait une vision de ce territoire. Aujourd'hui 109 maires sur 119 sont opposés à la création de la Métropole. Si vous mettez quelqu'un qui est pour mais contre les 109 autres, on n'avancera pas. Et si vous mettez quelqu'un de défavorable, il va bloquer l'institution. Il faut vraiment répéter à nos élus que la Métropole est une chance. **Interview de Th. R.**