

L'économie marseillaise : un rebond récent mais aussi des handicaps à surmonter

Invités : Patrick Tanguy* et Olivier Latil d'Albertas**

(Séance du 24 janvier 2011 - Version écrite : juillet 2012)

Patrick Tanguy - Je vais d'abord présenter quelques éléments de cadrage sur la situation marseillaise et son comportement face à la crise depuis deux ans, pour déboucher sur quelques réflexions stratégiques qui vont au-delà de la récente synthèse d'études, synthèse disponible sur notre site (« le rebond marseillais »), essentiellement centrée sur un diagnostic.

Je me baserai principalement sur les chiffres relatifs à la Communauté urbaine et la ville de Marseille. Il est important d'observer qu'après un long recul de l'emploi qui a débuté au milieu des années 1970 et qui s'est

poursuivi jusque dans les années 1990, Marseille était, à l'orée de la crise actuelle, sur un rythme de croissance de 5 000 emplois supplémentaires par an dans la ville et de 6 000 à l'échelle de la communauté urbaine, l'essentiel étant le fait du secteur privé. Pour autant, cette dynamique n'a pas fait disparaître les éléments de précarité, plus marqués que dans les autres territoires.

* Pôle développement économique et stratégie de l'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (agAM).

** Directeur du pôle « Attractivité territoriale » à Marseille Provence Métropole.

Néanmoins, le taux de chômage a fini par se réduire et a atteint 17 %, d'après les chiffres du recensement de 2007 qui sont déclaratifs (ce ne sont pas les chiffres de l'ANPE). Le recul représente 5 points de moins par rapport au recensement de 1999 mais le taux de chômage reste néanmoins le plus important des grandes villes de France.

Par ailleurs, le dynamisme de la création d'entreprises est important à Marseille : à titre d'illustration le dernier taux de création, celui de 2009, est égal à 19,4 % supérieur au rythme national (18,8 %) et le taux de création nette, tenant compte de la survie de ces jeunes unités, est le plus élevé des grandes villes sur la période 2005-2009. Ces quelques éléments soulignent l'amélioration de la situation économique de Marseille, qui se traduit clairement en termes d'emplois. Malgré tout, à l'échelle des Bouches du Rhône les évolutions demeurent plus favorables dans les territoires de l'intérieur (Aix-en-Provence...) que sur les territoires du littoral (Marseille, étang de Berre...).

La résistance à la crise

Si l'on examine la période actuelle de crise, l'emploi salarié privé, indicateur stratégique, n'a pas subi de recul significatif au cours de chacune des trois années de crise (2008-2010), pour lesquelles nous avons des informations statistiques. Certes, la hausse conséquente précédemment observée demeure comparativement favorable : la zone d'emploi de Marseille figure parmi les 15 premières par le degré de résistance à la crise.

Cette résistance relative est également constatée dans d'autres métropoles en France, à la différence des bassins industriels. Dans les métropoles, les économies sont relativement diversifiées et donc relativement protégées contrairement aux économies locales spécialisées, en particulier dans l'industrie, notamment automobile.

Dans la crise, Marseille se montre parmi les plus résistantes devant Paris, Strasbourg et Lille (bassins moins dynamiques qu'elle dans la décennie, il est vrai), mais

aussi devant Bordeaux, Nantes, Rennes (très dynamiques dans la décennie). Sur l'ensemble de la décennie, Marseille se retrouve toutefois derrière Toulouse ou Nantes, mais dans une situation similaire à celle de Lyon ou Bordeaux ou Nice.

Comparée au reste de la France, la comparaison est également à l'avantage de Marseille. Depuis le début des années 2000, à l'exception de 2007 où la conjonction d'une grève au port et d'une grève des transports en commun pendant un mois a affecté lourdement le secteur commercial, l'évolution a été plus favorable. En plein cœur de la crise, on reste au-dessus de zéro alors que la France recule. On conduit actuellement un travail sur 150 zones d'emploi en France et nous nous apercevons que non seulement Marseille résiste à la crise mais que, compte tenu de ses caractéristiques sociales et socio-économiques, elle résiste mieux qu'attendu. Ses caractéristiques socio-économiques pourraient laisser supposer que l'emploi reculerait de 0,6 % sur deux ans. Or, il réalise un gain de 0,3 %. Ce qui veut dire que, compte tenu de ses caractéristiques socio-économiques, les comportements des acteurs ont permis à Marseille de faire mieux et de fournir près d'un point d'évolution supplémentaire à l'économie marseillaise, passant d'un recul annoncé de l'emploi à une faible hausse (dans la phase 2007-2009).

En termes de similitudes, on se trouve finalement assez proches de territoires voisins comme Montpellier, Toulon ou Nice. Et de proche en proche, on retrouve aussi des similitudes avec des bassins comme Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, Brest. En revanche, il y a une différence de profil dans la crise avec Aix-en-Provence, plus proche de Toulouse, Nantes..., villes aux situations les plus dynamiques et qui, dans la crise, ont le mieux tiré leur épingle du jeu.

Comment expliquer cette résistance de Marseille à la crise et en général, aux crises ? Notre étude le montre : outre qu'elle possède, par sa situation de métropole, une économie diversifiée, l'économie marseillaise connaît une très grande inertie de ses fluctuations

conjoncturelles.

Cela veut dire deux choses : une positive et une négative. Elle est en situation d'amortir les chocs récessifs, mais aussi (aspect plus négatif) elle est un peu « à la traîne » lors des années de bonne croissance. À l'opposé, les bassins très extravertis, branchés sur l'économie mondialisée, comme par exemple ceux de Rennes et Grenoble, très présents dans les TIC et/ou l'automobile, connaissent des fluctuations plus marquées dont la résultante in-fine est souvent plus favorable.

On entend souvent dire à Marseille que le poids de l'emploi public est important, ce qui explique son inertie. Ceci n'est pas vrai, car on compare la situation marseillaise à la situation nationale, ce qui est absurde. Il convient de comparer les métropoles entre elles. Lorsqu'on le fait, il s'avère que le poids de l'emploi public est quasiment identique dans ces entités urbaines qui abritent nombre de services déconcentrés de l'État, le siège de conseils régionaux et d'organismes publics régionaux. Dans cette comparaison, Marseille se situe dans la moyenne. En prenant les départements abritant des métropoles, la conclusion est la même. La proportion relevant du domaine public atteint 23,4 % dans le département des Bouches-du-Rhône (chiffre quasiment identique au chiffre national : 23,5 %), 20,6 % dans le département du Rhône (Lyon), mais 23,6 % en Haute-Garonne (Toulouse), 24,4 % en Gironde (Bordeaux) ou 25,5 % dans le département du Nord (Lille). Le poids de l'emploi public ne fait donc pas différence et ne peut expliquer la spécificité de l'économie marseillaise. Cela dit, c'est en partie lui qui permet à Marseille d'amortir le choc de la crise, ... comme dans la grande majorité des métropoles. C'est une composante à prendre à compte, mais elle n'est pas spécifiquement marseillaise, elle est métropolitaine..., ce qui contribue en retour à qualifier l'économie locale

Un autre élément permet de qualifier l'économie marseillaise : une part importante des activités économiques de la région sont tournées vers la population, ce que Laurent Davezies appelle l'économie domes-

tique (appelée « résidentielle » dans le langage courant). Cette économie « résidentielle » occupe 52 % de l'emploi total dans le bassin proche de Marseille et 43 % dans son aire d'influence (son « aire urbaine »). À titre de comparaison, cette économie résidentielle n'occupait en 2006 que 30 % des emplois de l'aire urbaine de Paris, entre 31 et 36 % dans les aires de Lyon, Grenoble, Toulouse, Strasbourg ou Nantes.

Le rôle d'amortisseur de la crise joué par le poids de l'économie résidentielle a d'autant plus été vérifié que la consommation des ménages a contribué activement à soutenir la conjoncture dans la crise, confortée localement par un solde migratoire de plus en plus favorable. S'ajoutent à ces facteurs, une fréquentation touristique croissante à Marseille et l'importance relative des retraités à Marseille, dont la nature des revenus (pensions essentiellement) a contribué à la protéger à court terme des aléas de la conjoncture internationale : la part relative des retraités dans la population atteint en effet 24,3 % à Marseille (24,9 % dans MPM), quand cette proportion est, sauf Nice, inférieure dans les métropoles comparables, comprises entre 18,9 % (Toulouse) et 22 % (grand Lyon).

Par ailleurs, l'économie de Marseille couvre un spectre d'activités quasiment complet. Cette moindre dépendance à l'égard des difficultés conjoncturelles voire structurelles d'un secteur d'activité a des avantages : Marseille ne se révèle pas en effet particulièrement exposée aux difficultés éventuelles de quelques grandes entreprises ou de quelques secteurs. Ainsi, l'emploi des 4 premières entreprises ne représente que 12,3 % du total, tandis que sa spécialisation sectorielle reste plutôt faible avec 53 % de l'emploi global dans les 5 secteurs les plus présents. Cependant, si l'on compare la situation marseillaise aux autres grands bassins français, la diversité économique (qui conditionne en partie la solidité de son bassin) s'avère toute relative : le degré de sa diversité est du même ordre que celui de Nice ou Lille, mais inférieur à celui de Lyon ou Nantes. C'est néanmoins le privilège des métropoles d'être éco-

nomiquement présentes dans l'ensemble des activités. Enfin, il convient cependant de rester prudent face à une crise économique qui n'a sans doute pas produit aujourd'hui tous ses effets. On peut concevoir qu'après avoir fortement touché des secteurs (et des bassins) industriels, les restructurations rendues nécessaires par la dureté et la longueur de la crise viennent à concerner les services et les activités de gestion ou de pilotage des entreprises ébranlées par la crise, mais aussi les administrations touchées par des difficultés budgétaires croissantes. Cette hypothèse fait actuellement débat entre économistes sans que l'on puisse le confirmer sur le terrain pour l'instant. Si cela était avéré, les plus grands bassins économiques (dont Marseille) devraient alors être plus touchés qu'au début de la crise.

Localement, la prudence doit prévaloir : on observe depuis quelques mois une croissance du nombre de demandeurs d'emploi à Marseille dont le rythme dépasse celui observé au niveau national (en août 2010 par exemple : +8,3 % en rythme annuel contre +7,1 %). Le redémarrage du chômage à Marseille a été plus modeste que dans le reste de la France, mais ensuite il a rattrapé le niveau national et le dépasse. C'est l'effet d'inertie que l'on constate dans les situations conjoncturelles : on entre dans la crise plus tard et on en sort aussi plus tardivement. Mais globalement, on peut dire aujourd'hui que, depuis le début de la crise, le différentiel demeure globalement favorable à Marseille.

En outre, la situation financière des entreprises locales reste médiocre, y compris à la fin 2010, comme si la recherche du maintien (voire de la croissance) de l'activité avait pour corollaire la nécessité de recourir à des ristournes tarifaires amputant la rentabilité. L'hypothèse sous-jacente développée ici est la suivante : la crise a bien été amortie à Marseille du fait de ses caractéristiques structurelles, mais elle serait aussi en partie décalée dans le temps, même si elle est quelque peu « lissée » grâce à la dimension métropolitaine de la cité

phocéenne.

Écartons-nous un peu de l'analyse de la crise pour observer les facteurs structurels de Marseille.

À cause d'un certain nombre de handicaps, Marseille ne concrétise pas complètement une bonne part des espoirs qu'elle suscite. Premièrement, il y a des handicaps majeurs : Marseille ne mobilise pas suffisamment ses ressources humaines ; une partie d'entre elles reste sur le bord de la route car l'employabilité passe par la qualification, qualifications qui sont moins présentes localement. Ceci contribue au faible taux d'emploi, mais aussi au faible taux d'activité de Marseille, qui est l'un des moins élevés des villes de France. Au sein des villes centres des 10 plus grands bassins d'emploi français en 2006, c'était l'un des plus faibles taux d'activité (9e rang sur 10) avec 65,4 % juste devant Lille (64,2 %). Ce taux est éloigné de ceux de Paris ou Lyon, supérieurs à 70 %.

Ce faible taux d'activité se retrouve aussi bien parmi les hommes (8e rang sur 10) que parmi les femmes (9e rang sur 10). Le taux d'emploi des femmes est également très bas (49,7 %) tout comme celui des jeunes (moins de 25 ans) : il se situe au dernier rang des 10 villes centres : 24,1 % contre 30 % environ dans la moitié des cas. Leur moindre qualification est une cause essentielle de cet écart.

L'enjeu de la métropolisation de Marseille passe par la diversification des qualifications et l'approfondissement des compétences des actifs permettant aux entreprises et aux organismes publics de développer leur compétitivité sur leurs marchés respectifs pour les unes (la compétitivité passe de plus en plus par l'innovation) ou l'excellence de leurs prestations pour les autres. Des progrès ont été réalisés localement, mais les autres villes se sont équipées en compétences encore plus rapidement. Or, « le marché » des compétences, en particulier les plus rares, est souvent national et une forme de concurrence, au-delà de cer-

taines spécificités professionnelles, s'exerce aussi entre grandes villes sur ce terrain.

À Marseille, on constate que le niveau de formation de la population est plus faible que dans les autres grandes villes : 25,3 % des habitants ne possède aucun diplôme (c'est le taux le plus élevé observé). L'enjeu de la formation et de la qualification des actifs, et en premier lieu des jeunes, est donc essentiel. Une réponse à long terme de l'ambition métropolitaine de Marseille réside précisément dans cet important saut qualitatif à réaliser.

Nous avons donc des ressources qui ne sont pas suffisamment mobilisées, le manque de qualification ayant pour conséquence un chômage toujours élevé dans un contexte où l'emploi s'est développé à un rythme appréciable. On passe ainsi localement en partie à côté d'un potentiel humain.

Comment dès lors, l'économie locale s'alimente-t-elle en compétences ? À long terme, la réponse réside dans un effort important de formation des jeunes et dans la conviction partagée qu'il faut réaliser un tel investissement. À court terme, on va chercher en partie à l'extérieur les ressources humaines qualifiées dont on a besoin. Mais comment faire venir les titulaires de compétences nécessaires au développement local ? La question de l'obtention de ces ressources et de ces qualifications se déplace vers la question de l'attractivité économique et résidentielle de la ville. Il faut donc non seulement attirer les cadres mais aussi les retenir. Deux conditions prévalent :

→ d'une part, Marseille doit s'inscrire dans leur trajectoire professionnelle comme un atout, un levier pour leur carrière. Attirer les cadres peut se faire par nos spécificités et nos domaines d'excellence. Par exemple, si je suis ingénieur dans le secteur de l'optique, je sais que Marseille compte.

→ d'autre part, les cadres viennent travailler dans un lieu où ils pensent trouver une qualité de vie pour eux-mêmes et leurs proches : la ville offre-t-elle des formations performantes, une offre culturelle, un cadre

de vie agréable, des loyers pas trop élevés ? Ce sont à ces conditions que se fera la mobilité et surtout qu'un cadre (et sa famille) resteront durablement à Marseille. Si Marseille arrive à les attirer par ses spécificités et ses atouts professionnels, elle doit s'efforcer de les retenir par des services plus communs qui fondent la qualité de vie. C'est un challenge de taille pour Marseille...

Beaucoup d'actifs arrivent à Marseille mais beaucoup en repartent également. À tel point que le solde est légèrement négatif chez les cadres. Pour atténuer le constat, il convient d'ajouter que les arrivées d'actifs proviennent d'autres régions françaises tandis que nombre de départs de Marseille se font vers les communautés d'agglomérations voisines (Aubagne, Aix, Salon...).

Cependant, le territoire élargi à l'espace métropolitain n'est pas très attractif s'agissant des cadres, car le solde migratoire n'est à cette échelle que très légèrement positif. De surcroît, il n'est pas très pourvu en cadres des fonctions métropolitaines*, comparativement aux autres grands espaces urbains français.

En effet, Marseille-Aix figure au 11e rang des 14 grandes aires urbaines françaises en termes de cadres des fonctions métropolitaines, qui représentent un peu plus de 9 % de l'emploi total à Marseille, 12 % à Aix, contre 14 % à Grenoble ou Toulouse, 18 % à Paris à l'échelle de leurs aires urbaines, lorsque le ratio à l'échelle de Marseille-Aix n'atteignait que 9,5 %.

Confirmation est apportée par un indicateur moins restrictif, à savoir les actifs résidents ayant un emploi et appartenant aux catégories sociales les plus élevées (cadres, professions intellectuelles supérieures). Ils sont aussi proportionnellement plus rares à Marseille qu'ailleurs (17,8 % du total des actifs employés en 2006 ; seule Nice est en retrait avec 15,8 %, tandis que les autres villes se situent entre 25 et 28 % et Paris 43,2 %). Certes, depuis vingt ans Marseille a progressé, mais les autres aussi...

Jacques Boulesteix - On peut chercher des explications non pas en regardant ce qui nous manque

mais en regardant ce qu'il y a eu dans les autres villes comme Rennes, Grenoble, etc. C'est d'abord une gouvernance volontariste, un discours permanent pour affirmer que l'on est surdoué, mondial, scientifique, que l'on est le cœur du monde dans tel ou tel domaine et étonner tous les jours... Ce confort que l'on a auprès des acteurs, notamment privés, est fondamental. Si ceux qui sont à la tête de la métropole n'y croient pas eux-mêmes, il ne faut pas s'attendre à ce que les autres y croient. Deuxième point : toutes les villes qui ont connu une grande augmentation des professions et activités technologiques, qui elles-mêmes génèrent des emplois induits, ont pu s'appuyer sur une vision très précise de leur avenir du point de vue à la fois des zones technologiques, des thématiques qui seraient à développer, des efforts d'attractivité en cours, etc. Ce qui nous caractérise c'est la difficulté d'attirer des investissements nouveaux dans ces secteurs-là sur nos territoires. On est bon, on a des compétences, des forces vives, mais les autres s'accroissent plus vite car nous avons des difficultés à convaincre des actifs que des choses se jouent sur notre territoire et qu'il faut qu'ils s'y installent. Il faut pouvoir leur dire comment cela va être dans dix ans. L'affichage d'une stratégie est déterminant.

Jean Viard - C'est la première fois que l'on a un discours aussi positif et cela montre sans doute aussi que l'on a du mal à voir que les choses s'améliorent. Si on a tout le temps l'impression que tout s'effondre cela détruit nos capacités à imaginer l'avenir et le désir d'avenir... Quand on parvient à se dire que les choses vont mieux, on peut construire des projets car on avance déjà... Dire que l'on crée 5 000 emplois par an dans l'aire métropolitaine sur une longue période, c'est important car on a toujours dit qu'il nous manquait 100 000 emplois dans la communauté urbaine. C'est-à-dire que l'on y arriverait en vingt ans. C'est la première fois que j'entends un discours qui dit qu'il y a une structure en développement constant qui mène quelque part.

Patrick Tanguy - Le solde de ceux qui partent et de ceux qui arrivent dans Marseille chaque matin pour travailler est certes à l'avantage du flux d'arrivées. Au sein de l'espace métropolitain, Marseille est un pôle d'emploi rayonnant certes, mais qui devrait l'être plus... En effet, le taux de concentration n'est que de 1,15. C'est-à-dire que 115 emplois y sont localisés pour 100 actifs occupés résidents à Marseille, alors que ce taux atteint dans d'autres grandes villes la valeur de 140 (à Toulouse ou Lyon), jusqu'à 160 à Paris. Cet indicateur traduit la polarisation de l'emploi. C'est une caractéristique fondamentale d'une métropole que de concentrer beaucoup d'emplois, sensiblement plus que de personnes actives susceptibles de les occuper. Or, ce résultat est en demi-teinte pour Marseille. À ce propos, il convient d'affirmer combien il est souhaitable qu'il existe une polarisation de l'emploi, car compte tenu de l'étalement urbain résidentiel, c'est la seule condition qui permette de mettre en place une politique de transport en commun et d'organiser la métropole. Si l'étalement de l'emploi double l'étalement résidentiel, l'organisation des transports en commun deviendra très problématique, peu de lignes pourront économiquement se justifier. Il est donc fondamental pour le fonctionnement interne de la métropole et de son efficacité de ne pas lâcher sur la polarisation de l'emploi, même si l'on peut accepter plusieurs pôles (Marseille, Aix...).

Intervenant. – Sur cette question, il y a aussi une responsabilité de Marseille dont la politique foncière n'a sans doute pas été à la hauteur de l'enjeu. Il fallait sans doute prévoir un coup d'avance en termes de réservation de foncier pour pouvoir loger les activités et faire face à leur développement. Car une métropole qui fonctionne bien est une métropole où les acteurs peuvent être relativement mobiles et peuvent, au gré de leur développement, trouver une localisation optimale ailleurs qu'à l'endroit initial. Pour que cette mobilité, cette fluidité, cette plasticité des activités économiques puissent s'organiser, il faut une politique

foncière qui assure tout cela.

Patrick Tanguy - Marseille se distingue aussi par une densité de l'emploi à l'hectare plutôt faible, même en ne tenant pas compte des collines qui la ceignent. J'ai comparé avec des villes qui avaient, elles aussi, une activité industrielle dans la ville : on observe que Marseille a une densité d'emplois entre 10 à 15 % inférieure.

Autre illustration, la densité d'emploi à l'hectare dans la partie de Marseille urbanisable (soit environ 15000 hectares) était en 2006 de l'ordre de 21, voisine de celles de Nice ou Strasbourg. Mais elle était 20 % inférieure à celles des villes centres de Toulouse ou Nantes, 50 % plus faible que celle de Bordeaux. Plus encore, la densité d'emploi à Lille était environ deux fois plus élevée, à Grenoble 2,5 fois plus forte, à Lyon trois fois plus forte (60 emplois à l'hectare) et jusqu'à huit fois plus élevée à Paris. Certes, ce mode extensif de localisation d'activités mis en évidence à Marseille ne s'observe sans doute pas uniformément sur le territoire et doit être en partie relativisé en raison de la présence d'espaces portuaires importants. Mais il ne remet pas en cause le caractère extensif des implantations économiques, situation par ailleurs peu respectueuse des critères du développement durable.

À titre d'objectif raisonnable, et compte tenu de la présence d'importants établissements industriels à l'intérieur même des périmètres des villes centres de Nantes ou Toulouse, atteindre leur densité d'emploi reviendrait à gagner 20 % d'emplois dans le territoire urbanisable de Marseille, soit de 50 000 à 70 000 emplois supplémentaires (ce qui correspond peu ou prou aux objectifs d'emplois supplémentaires à quinze ans élaborés dans les réflexions en cours pour le Scot ou le PLU à l'échelle de Marseille).

Cela suppose de traiter des friches pour les réhabiliter, de proposer des solutions innovantes pour densifier les activités et surtout ne pas lâcher sur des espaces à

vocation économique sur lesquels d'autres fonctions (résidentielles notamment) pourraient prendre place.

Nous devons absolument garder nos espaces d'activité, car le temps économique n'est pas le temps résidentiel. Le temps économique est celui de la maturation de la recherche, de la déclinaison proto-industrielle, de l'élaboration du développement productif, etc. Cela demande du temps et du volontarisme, car il faut pouvoir porter financièrement ces espaces et les entretenir pour qu'ils demeurent pleinement utilisés. Il faut accepter d'être patient et voir une zone d'activités se remplir progressivement sans perdre de vue l'ambition initiale, la spécialisation souhaitée pour lui donner une lisibilité extérieure. Marseille doit agir de façon complémentaire à Aix, car nous sommes dans une seule et même métropole et chacun possède des domaines de spécialisations différents. Nous voulons, au nom de l'excellence des uns et des autres, l'excellence globale de la métropole et que chacun puisse jouer son rôle.

Patrick Tanguy - Chacun a des domaines de spécialisation et d'expertise, il ne s'agit pas de mettre en cause qui que ce soit. Pour le bon fonctionnement de la métropole, il s'agit de favoriser les échanges d'idées et les contacts, de jouer la complémentarité.

Les cinq « économies » locales.

Décrivons plus en détail la structure de l'économie locale et comparons-la aux autres grandes aires urbaines. L'ensemble des activités économiques ont été regroupées en cinq sphères qui constituent autant de moteurs du développement économique local. Ces économies sont certes liées mais elles possèdent un degré d'autonomie relative leur permettant d'être les leviers stratégiques pour le développement.

Ces cinq sphères ou ces cinq « économies » n'ont pas même poids, ni même dynamisme, leur pouvoir inducteur n'est pas le même non plus :

L'économie de la connaissance regroupe des activités immatérielles et de prestations intellectuelles pu-

bliques et privées telles que l'éducation, la recherche publique, la recherche des entreprises. Elle pèse un peu moins de 20 % de l'emploi du territoire de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (soit 74 000 emplois), avec une dynamique de +2,4 % par an. Sur la période 2006-2008, conjoncturellement favorable, on constate +1 500 emplois annuels, soit un peu plus que la tendance de moyen terme. L'enjeu est d'améliorer la position relative de Marseille-Aix, cette dernière n'occupant en 2006 que le 7^e rang des 10 plus grandes aires françaises.

L'économie productive regroupe les activités de transformation des biens. Elle représente environ 10 % de l'emploi communautaire (soit un peu plus de 40 000 emplois). Ses effectifs étaient restés stables dans la première partie de la décennie mais sont en recul de 500 emplois en moyenne annuelle entre 2006 et 2008. Dans notre comparaison des plus grandes aires urbaines françaises, Marseille n'occupe que le 7^e rang pour la part des emplois productifs.

L'économie des transports et de la logistique regroupe les activités de transit des biens et de leur mise en place pour le client. Activités mondialisées, elles incluent également le commerce de gros, le stockage ainsi que les différents modes de transport des marchandises. Elles occupent un peu plus de 53 000 personnes soit 13 % de l'emploi total et leurs effectifs sont en progression. Entre 1999 et 2004, ce moteur de l'économie locale gagnait 900 emplois par an (soit 2,5 % annuel). Ce rythme s'est accéléré puisqu'en 2006 et 2008, le gain dépasse 1 500 postes par an, avant que la crise ne frappe le secteur, surtout en 2009. Il reste toutefois un moteur en fort développement lié à l'essor tendanciel du commerce mondial et la montée en puissance des productions asiatiques en partie destinées à alimenter les marchés européens. Le poids relatif de ce moteur économique dans l'aire urbaine est minoré dans la mesure où la région de Fos-Miramas se situe à l'extérieur de l'aire urbaine de Marseille (telle

que définie par l'Insee). Aussi n'occupe-t-elle que le 5^e rang dans les plus grandes aires urbaines françaises dans ce domaine.

L'économie du tourisme, des loisirs et de la culture regroupe, en partie au bénéfice des personnes non résidentes, les activités d'accueil, d'hébergement et de restauration, mais aussi les activités culturelles, sportives et de loisirs. Représentant 7 % de l'emploi total, le plus petit des moteurs économiques est cependant celui qui connaît la dynamique de croissance la plus forte : d'un gain de 700 emplois par an (+3,5 %) au début de la décennie, le rythme 2006-2007 est passé à 5 %. La crise économique ouverte à l'été 2008 et les changements de comportements qui ont suivi l'ont fortement affecté puisqu'ils ont fait disparaître toute progression des effectifs. Ce moteur économique reste secondaire pour l'ensemble des grandes entités urbaines françaises, même pour Nice où il n'en est que le 3^e moteur. Son poids relatif à Marseille est du même ordre que celui des autres grandes villes (Strasbourg, Bordeaux, Toulouse...). Ce qui signifie que Marseille, ville méditerranéenne, a une marge de progression non négligeable en la matière, aidée par la qualité de ses infrastructures (TGV, aéroport avec sa dimension MP2, port de croisière...).

L'économie « résidentielle » enfin, représente plus de la moitié des emplois totaux (54 %) de MPM avec une croissance moyenne annuelle de 1 % (soit + 2 200 emplois par an entre 1999 et 2004). Entre 2006 et 2008, elle paraît se confirmer avec en moyenne +2 500 emplois par an. Cette composante de l'économie est proportionnellement bien présente à Marseille-Aix (2^e rang des 10 grandes aires urbaines, derrière Nice). Pour autant, en termes sectoriels, les services à la personne restent proportionnellement moins présents à Marseille et se heurtent sans doute à la faiblesse des revenus des foyers fiscaux.

Mais il faut convenir que ce moteur à Marseille est important aussi parce que les autres moteurs n'ont pas

tout à fait l'importance qu'ils devraient avoir. Cependant, pour connaître une évolution modérée, elle n'en reste pas moins essentielle par le volume d'emplois supplémentaires générés chaque année.

Des études de l'Insee montrent que le développement de l'emploi résidentiel est lié sans surprise au montant des revenus des habitants, mais aussi à l'importance de la polarisation de l'emploi dans la ville, les actifs sollicitant à l'occasion de leur séjour quotidien pour le travail des services divers (commerce...), avant de regagner leur commune de résidence. En la matière, une augmentation du degré de concentration de l'emploi à Marseille accentuerait son pouvoir induit en activités « résidentielles », renforçant la dynamique d'emploi.

Enfin, et pour rompre avec l'idée parfois entendue d'une opposition stratégique entre économie résidentielle et économie productive, les études montrent également que la dynamique des activités productives est bénéfique aux activités et à l'emploi résidentiels. À l'inverse, l'apport des compétences nécessaires aux activités productives est facilité par la qualité de vie et la diversité des services destinés à la population.

Des atouts, notamment dans l'innovation

Par ailleurs, le territoire possède un certain nombre d'atouts et c'est notamment un territoire qui innove. Dans une région Provence-Alpes-Côte d'Azur en position moyenne à l'échelle nationale, le département des Bouches-du-Rhône s'impose en termes de dépenses d'innovation (dans le secteur privé) : il représente 67 % des dépenses d'innovation de PACA dont 45 % sur le seul territoire de MPM. Quatre secteurs concentrent 80 % de l'innovation : les secteurs du transport, l'énergie, les services aux entreprises et l'industrie des biens d'équipement.

La recherche privée est légèrement en retrait par rapport à la recherche publique, mais son efficacité progresse en volume à la lumière du nombre de bre-

rets déposés. Les domaines les plus en pointe sont l'informatique, les télécommunications, le transport, la métrologie, les procédés industriels et l'imagerie médicale.

La recherche publique est plus présente. Sa part relative en France dépasse le poids de la région en termes de PIB. Les points forts sont notamment la santé, la biologie, l'optique, l'astronomie et les sciences de l'univers, les mathématiques. En matière de recherche, les études récentes soulignent l'importance de la concentration des efforts de recherche pour une plus grande efficacité. C'est notamment le cas pour la recherche biomédicale, domaine en évolution rapide. Ce plaidoyer, émanant souvent d'universitaires parisiens, peut être bénéfique pour Marseille, centre de recherche et de formation médicale parmi les plus importants de France. Le centre d'immunologie de Marseille-Luminy figure dans le groupe des sept centres nationaux d'excellence repérés par cette étude, avec quatre centres parisiens et deux instituts de Strasbourg. Cette situation légitime une ambition nationale car elle s'appuie sur des atouts indéniables et constitue l'une des caractéristiques les plus solides du rayonnement de la métropole dans le champ de la connaissance et de l'innovation. Sa visibilité et sa reconnaissance à l'international restent toutefois à conforter.

Les pôles de compétitivité sont présents en nombre dans la région : 9 sur les 71 pôles existants en France, dont 7 concernent la région marseillaise. Ces pôles couvrent les domaines de l'optique (Optitec à Château-Gombert), de la micro-électronique (SCS), de la mer (pôle mer PACA), de l'aéronautique (Pégase), de l'énergie sans effet de serre (Cap Énergies), de la biologie médicale (Eurobiomed), des risques (pôle Risques). Certains d'entre eux, à vocation mondiale (SCS et le pôle mer Paca), mais aussi d'autres, figurent parmi les principaux contributeurs de projets au niveau national. C'est aussi un territoire qui exporte. Le département pèse près des trois quarts des exportations de PACA. C'est le 4e département français par la valeur des ex-

portations et 22 % des entreprises ayant leur siège localement exportent et cette part a d'ailleurs tendance à augmenter. On observe que l'export est un révélateur de l'efficacité économique du tissu local. À l'occasion du passage à l'export, l'entreprise fait en effet un saut qualitatif pour accroître sa compétitivité. Hors produits pétroliers, les exportations du département se concentrent sur le territoire de la communauté urbaine (58 % du total des Bouches-du-Rhône), devant la Communauté du pays d'Aix (33 %).

En tête des secteurs fortement exportateurs figurent l'industrie des biens d'équipement (aéronautique, réparation navale, fabrication de constructions métalliques), puis le commerce de gros et l'industrie des biens intermédiaires (micro-électronique, produits chimiques...).

Enfin, il convient d'évoquer le rôle du Port, atout discriminant pour le territoire : avec en 2008 près de 100 millions de tonnes, le port de Marseille-Fos est le premier port de France et le 4^e d'Europe, le 1^{er} en Méditerranée. Au-delà du contexte économique et social qui pèse sur le port de Marseille Fos, il constitue un outil discriminant pour le développement de la région : pour l'insertion dans les échanges internationaux, pour développer les activités industrielles, pour l'emploi direct en optimisant les équipements existants (quais, formes, transit...). D'après une étude récente du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, 41 300 emplois sont tributaires de l'activité portuaire dans le département, dont 19 000 sur le territoire de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole, que ce soit dans la manutention, les services portuaires associés, la transformation ou le transport des produits transitant par le port. Son pouvoir inducteur est donc important, de même que son apport fiscal à la collectivité : 25 millions d'euros en 2007 de taxe professionnelle (désormais remplacée par une « cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises ») au profit de MPM.

Tous ces leviers de développement que l'on vient

d'identifier appellent la nécessité d'une stratégie lisible fondée sur :

- ➔ un effort volontariste sur l'offre (équipements et foncier disponible pour les différentes formes d'activités) ;
- ➔ une politique foncière à long terme favorable à l'économie pour maintenir, voire accroître une polarisation de l'emploi, seule à même, compte-tenu de l'étalement résidentiel, de justifier une politique de transports collectifs ;
- ➔ une politique favorisant les mobilités pour un meilleur appariement offre-demande d'emploi, la circulation des idées... ;
- ➔ une politique de formation-qualification des résidents, effort de long terme pour mobiliser les ressources disponibles au service du développement économique local ;
- ➔ un développement de l'attractivité pour attirer et retenir les compétences nécessaires.

La métropole doit également pouvoir jouer sur plusieurs registres. C'est par sa taille, sa diversité, ses domaines d'excellence, son caractère multidimensionnel... qu'elle justifiera et confortera son statut, ce qui la conduira à s'ouvrir un peu plus vers l'extérieur. La recherche de la compétitivité pour certains acteurs, de l'excellence pour d'autres, l'amènera à s'insérer plus profondément dans les différents réseaux nationaux et internationaux, insertions qui contribueront à entretenir cette dynamique.

Enfin, en termes stratégiques, il faut se méfier de la pseudo-opposition faite parfois entre économie productive et économie présentielle. Ce sont des moteurs qui sont non seulement complémentaires mais aussi créateurs d'avantages mutuels : les compétences et les savoir-faire s'expriment d'autant mieux qu'il existe une qualité de vie urbaine, au travail et dans sa vie personnelle.

Olivier Latil d'Albertas - Ces descriptions sont statiques, elles montrent que cela va bien quand globale-

ment cela va bien mais quand on a 17 % de chômage et un retard d'équipement majeur, si on n'a pas de croissance, de moteur économique de développement rapide, on n'a aucune chance de rattraper notre retard. Cette agglomération doit faire de vrais choix politiques. Veut-on rester dans des systèmes statiques qui correspondent à un certain nombre de gens et les confortent mais ne font pas bouger les lignes ? Ou alors on est lucide et on décide, pour réduire, modestement et progressivement, les difficultés sociales du territoire, de s'aligner sur des moteurs de croissance dynamiques. Les analyses que nous développons montrent qu'il n'y a pas d'alternatives aux économies d'entraînement ou productives (l'innovation, le port, l'industrie). Ce sont des choix à faire.

Patrick Tanguy - Les activités productives requièrent une main-d'oeuvre qualifiée alors que le secteur « résidentiel » (ou « domestique ») accueille plus de demandeurs d'emploi peu qualifiés, nombreux à Marseille. D'où l'importance de traiter à la fois l'économie productive et l'économie résidentielle dans le contexte marseillais. Nous ne devons pas sous-estimer le poids de cette dernière dans le fonctionnement de l'économie locale, d'autant que ses revenus ne sont pas « induits » par l'activité productive locale. La masse des revenus extérieurs apportés par l'économie résidentielle avoisine 40 % du total des apports extérieurs. À ces revenus, il convient d'ajouter ceux des fonctionnaires (11 %) et enfin les prestations sociales, l'aide sociale et les remboursements de la sécurité sociale. Par exemple, si l'on dépense 21 euros chez le médecin, on reçoit entre 14 et 15 euros de remboursement de la sécurité sociale et même plus si on possède une mutuelle, et ce surcroît de pouvoir d'achat va être réinjecté dans la « machine » économique locale. Il s'agit bien d'un apport de revenus supplémentaire bénéfique au développement local...

Jean Viard - On est persuadé que la valeur n'est produite que par la masse productive. C'est probablement

parce qu'on nous l'a appris à l'école. Je pense que c'est très discutable. Au Commissariat général du plan, on en parlait beaucoup car il y a un vrai débat : est-ce le travail ou le secteur productif qui produit la richesse ? Je répondrais que c'est le travail qui produit la richesse, quel que soit le mode de travail. Cela semble très abstrait mais derrière ce discours qui affirme que la richesse est produite par la masse productive et ensuite redistribuée par la société, il y a une réelle interrogation sur cette vision de la production de la richesse. C'est un sujet que l'on ne va pas développer aujourd'hui mais je souhaite casser ce qui apparaît comme étant une conviction pour, à la place, poser le problème. En ce qui concerne les facteurs de développement local, on peut trouver d'autres bases de développement que l'aspect purement industriel. Par exemple, le secteur de la santé. Il est apparu récemment que les échanges économiques au niveau médical entre la France et la Grande-Bretagne équivalent à plusieurs Airbus par an. Car les Britanniques préfèrent se faire opérer en France, pour le savoir-faire et la technicité développées. Ensuite, c'est la sécurité sociale française qui demande à la sécurité sociale anglaise de la rembourser. On pourrait cultiver ce type de domaine d'excellence d'autant plus qu'à Marseille on est extrêmement bien équipé.

Effectivement, le problème est de savoir comment développer l'économie résidentielle dans le cœur de la structure culturelle telle que les autres la voient sur le marché mondial. Pourquoi croit-on qu'une voiture allemande est plus solide ? Parce qu'on en est convaincu. Nous, il s'agit de savoir quelle culture nous incarnons ? L'économie du corps, du médical, de la connaissance s'inscrit tout à fait dans l'image culturelle de la France. Il faut arrêter d'opposer le signe à l'objet. Il faut considérer qu'il y a des champs dans la mondialisation d'identification des nations. Notre culture appartient aux champs : droits de l'homme, tourisme, alimentation, santé, corps, et transport. Cela ne veut pas dire que l'on ne sait faire que cela. Il est question de la ligne culturelle du produit. Si les Britanniques ont réussi à

passer du commerce à la finance c'est parce que c'est la même ligne culturelle. Quant à nous, nous n'arrivons pas à envisager que le pays des droits de l'homme puisse produire des voitures solides.

Patrick Tanguy - À une échelle plus modeste, ma conviction est qu'il existe trois conditions au développement local. Premièrement, l'existence d'une ingénierie locale. La valeur ajoutée d'un territoire est de pouvoir s'organiser pour mettre en scène ses points forts. Cela peut être tout simplement mettre sur pied une entreprise et faire coexister des talents en son sein. C'est aussi concevoir un projet, une stratégie de développement touristique pour mettre en valeur son territoire. La deuxième condition est la valorisation qui passe notamment par le marché. On valorise ses atouts par le biais de contrats. L'entreprise qui a agrégé des compétences et possède un savoir-faire, le vend à l'extérieur sous forme de biens ou services et reçoit en contrepartie des revenus par l'intermédiaire du contrat. Ces revenus seront rapatriés ensuite sur le territoire. De même, une stratégie touristique s'incarne dans des images du territoire proposées à l'extérieur afin de faire venir des touristes et leurs revenus. On peut aussi valoriser certains handicaps et être éligible à certains projets européens. Grâce à certains handicaps, des projets locaux reçoivent des subventions publiques. La première étape du développement consiste à mettre à contribution et/ou à élever les capacités d'organisation, de conception et de présentation d'un projet.

Lorsque le flux de revenus arrive ensuite dans le territoire, le développement n'est pas pour autant effectif. Il faut en effet que ces revenus circulent dans le territoire et restent à circuler le plus durablement possible. Pour cela, il faut une offre attractive et un spectre de services assez large pour convaincre des détenteurs de revenus de les dépenser. À ce moment-là, s'enclenche le mécanisme du multiplicateur qui permet de déboucher sur un véritable développement local. Il s'agit de solliciter des échanges sur un même territoire pour

consolider son développement. La dynamique créée suscite ensuite de nouvelles opportunités de produire, de travailler, de consommer et de rester sur le territoire. Pour moi, le développement local s'articule autour de trois éléments que l'on peut résumer ainsi : la phase de valorisation des spécificités, la phase de réalisation ou de concrétisation des avantages comparatifs, enfin la phase de consolidation locale de ces avantages comparatifs. Avec à la clé un ensemble d'enjeux sous-jacents de développement local pour une collectivité territoriale...

Olivier Latil d'Albertas - Je pense que nous avons un vrai sujet collectif sur notre volonté d'avoir, à l'échelle de MPM, une stratégie de métropole ou de ville secondaire : savoir si on se met à cette échelle de la compétition. Cela se traduit de manière très opérationnelle et concrète dans le PLU, le Scot et la spatialisation. Le premier point de diagnostic, l'élément important qu'il faut retenir, c'est la rupture forte de courbe en 1995 et surtout 1998 : 5 000 emplois privés nets par an. La question centrale est de savoir comment faire pour que cette dynamique se poursuive. Avec la crise et depuis fin 2008, on a vu que les courbes peuvent chuter. Aujourd'hui on est plus proche du zéro. Nous nous sommes donc demandé quels avaient été les moteurs économiques qui avaient porté cette dynamique. Il faut aussi avoir très fortement à l'esprit le contre-point de ce diagnostic. Certes une embellie mais quand même une situation qui, comparée aux autres agglomérations, est massivement difficile.

Trois éléments de conclusion un peu provocants

Premièrement, nous avons besoin d'une croissance forte pour rattraper le retard accumulé. On ne peut pas se satisfaire d'un état des lieux, il faut faire bouger quelques variables importantes.

Le deuxième élément renvoie à la taille de l'agglomération. Nous ne sommes ni la Vendée, ni Cannes, on ne peut donc pas échapper à la mondialisation. Le

corollaire est que notre taille a pour conséquence que l'on ne peut pas avoir une stratégie de repli sur soi. La tentation du repli sur soi est très puissante, comme à Aix-en-Provence par exemple sur le développement résidentiel. Il faut rappeler aussi que, dans cette mondialisation, on a quand même quelques atouts qu'il ne faut pas laisser passer. Lorsque, dans le monde, la croissance est de 5 %, les échanges de marchandises croissent de 15 %. Or, 80 % au moins de ces échanges se font par voie maritime. Je rappelle que la plupart des grandes métropoles sont des ports et que partout dans le monde, lorsque l'on a un port, on a un avantage compétitif majeur. Contrairement à l'idée reçue, nous sommes encore en crise, le reste du monde est à nouveau dans la croissance et même si elle n'est plus de 5 %, elle l'est de 4 %. Pour information, la croissance du trafic de conteneurs est de 17 %. Il n'y a donc aucune excuse, comme par exemple la crise, pour justifier la stagnation dans ces activités-là.

Par ailleurs, dans la mesure où l'on est à l'échelle d'une métropole, on ne peut pas éviter l'innovation et l'économie de la connaissance qui tirent la croissance.

Enfin, la troisième idée, c'est que le développement se joue dans le monde et dans les métropoles et il faut être dans ce réseau-là.

Le stade suivant nous a amenés à réfléchir à la nature de nos moteurs économiques. Le cabinet d'expertise Algoé a réalisé une analyse exhaustive du tissu économique. C'est-à-dire pas seulement les quelques secteurs emblématiques mais bien toutes les entreprises.

Nous avons déterminé avec eux cinq chaînes de valeur. L'économie résidentielle, à laquelle nous n'avons pas tout à fait donné le même sens que dans l'exposé précédent, pour nous, c'est tout ce qui dans l'économie tourne autour de la satisfaction des besoins de la population. À l'intérieur de ce champ, il y a trois pavés : le commerce, la santé, l'administration publique et un tout petit pavé pour les services à la personne. En

tout cela, représente 54 % de l'emploi. En revanche, au regard de la quantité de la population et de son pouvoir d'achat, on voit que le taux de croissance est de 1 % par an sur la période qui nous intéresse, ce qui est assez faible. En bas du tableau, on voit les 5 000 emplois et plus haut on les décompose. Comme c'est une base importante, cela fait plus de 2 000 emplois par an mais un taux de croissance faible.

Ensuite, il y a trois chaînes de valeur que l'on a qualifiées d'économie d'entraînement, ce que Patrick Tanguy appelait l'économie productive : l'économie de la connaissance tout d'abord, c'est-à-dire toutes les activités liées à la production et la commercialisation du savoir. Cela va de l'enseignement et la recherche jusqu'à l'informatique en passant par les cabinets d'audit, le tertiaire supérieur, les compétences en organisation. Cela représente 18 % de l'emploi, 2,4 % de croissance. Et lorsque l'on ôte le secteur public qui en termes d'emploi est relativement stable, le taux de croissance est de plus de 4 %. C'est un secteur très dynamique en ce qui concerne les créations d'emploi, 1 400 emplois par an entre 1998 et 2008. En second moteur, l'économie productive, c'est-à-dire toute la chaîne de valeurs autour de la production des biens. Il y a l'industrie et les services à l'industrie, ce qui correspond à 11 % de l'emploi et c'est un chiffre qui est stable. En réalité, dans le système, les industries innovantes remplacent les industries plus traditionnelles, en gros le développement d'Eurocopter compense la fermeture de Nestlé. Le mot clé de ces activités, c'est l'innovation.

Le troisième moteur économique d'entraînement c'est l'économie du transport logistique qui a une croissance de 2,5 % par an. C'est un secteur très dynamique, très technologique, qui est un des éléments majeurs de traction de notre économie. C'est d'ailleurs le seul sujet où l'agglomération fait la différence par rapport aux autres agglomérations françaises. Enfin, le tourisme, loisir et culture qui est un système relativement

faible car il a un poids relatif de 7 %. C'est un système qui crée des emplois, 3,4 % par an.

Évidemment tout cela fonctionne en interaction. On ne peut pas réussir à attirer des activités d'entraînement s'il n'y a pas une qualité de vie du territoire. Dans la mesure où cela pèse 54 % de l'emploi, on ne peut pas le traiter négativement. C'est d'ailleurs ce que nous a dit aussi Laurent Davezies. Lorsque l'on compare notre attractivité à d'autres, il nous dit que l'on ne peut pas jouer la carte de l'économie résidentielle car on n'est pas suffisamment crédible pour la jouer. On a essayé de faire du benchmark par rapport à d'autres agglomérations dynamiques : Paris, Lyon, Toulouse, Grenoble.

On voit tout de suite que, par rapport à ces quatre métropoles, nous avons 10 points de retard sur les économies d'entraînement et 10 points de plus sur l'économie résidentielle. En termes de dynamisme, notre point de faiblesse est que les trois agglomérations régionales, en termes d'économie d'entraînement, ont plus que MPM et à peine moins que Marseille-Aix, autrement dit la presque totalité des Bouches-du-Rhône. Le reste du département améliore un peu le chiffre global mais pas radicalement. En réalité, c'est l'ensemble de l'agglomération qui a du retard sur l'économie d'entraînement par rapport aux trois autres villes.

Enfin, l'économie du tourisme. Lorsque l'on regarde les fluctuations de l'emploi salarié privé, le mieux placé c'est Paris qui fait 12 %. Je retiens deux idées : certes, c'est intéressant mais cela ne peut pas constituer un modèle économique. Il n'y a pas de métropole qui n'ait pas de mixité d'activité et il n'y a pas de modèle économique de métropole qui fasse du tourisme un enjeu de substitution à d'autres activités. Dans le PIB français, le tourisme représente moins de 7 % et dans les Alpes-Maritimes c'est 12 %.

Olivier Latil d'Albertas - Prenons un autre élément de comparaison avec Toulon et Nice. On peut considérer

que ce ne sont pas des modèles économiques très dynamiques ou moteurs. On sait désormais que l'industrie, l'innovation et le port ne donnaient pas tout leur jus. J'attire votre attention sur la problématique de villes proches que sont Toulon et Nice. La comparaison est assez défavorable pour elles. L'économie de Toulon est massivement résidentielle, celle de Nice aussi. Et lorsque vous leur posez la question de leur moteur économique, par exemple pour remplir les 3 millions de mètres carrés de La Valette-du-Var, on vous répond le tourisme et Sofia-Antipolis. C'est simplement pour dire que notre modèle économique est fragile. Quand on est dans la situation de Toulon, il est très difficile de remonter la pente et c'est autrement plus grave. Pour positiver, je considère que cette situation est un challenge mais il y a quand même une base à Marseille alors que Nice et Toulon n'ont pas ces bases.

Je veux rappeler les atouts dont nous disposons ; cela ne veut pas dire que l'on sait les jouer et qu'ils vont permettre de gagner la partie.

Le premier point, c'est la réforme portuaire et la priorité majeure qui est la fiabilité du port. Premier atout, le port, deuxième atout, une réforme portuaire qui normalement devrait redistribuer les cartes. Enfin, un enjeu incontournable qui est la fiabilité et que nous nous entêtons à ne pas vouloir voir en face. Tout le reste est écran de fumée pour ne pas aborder cela.

Le deuxième point c'est la fusion des universités et les pôles de compétitivité. La fusion des universités est un élément nouveau majeur car on a la possibilité d'exister sur la carte mondiale du savoir. Et même si on est 70e, cela a un sens. Quant aux pôles de compétitivité, il y a une vraie dynamique, qui a même surpris les initiateurs. Et donc coupler cette université unique avec la puissance théorique que cela devrait lui donner, avec cette dynamique industrielle et le partenariat avec l'industrie peut nous donner une réelle opportunité pour répondre aux enjeux majeurs du développement de l'économie moderne.

Le troisième point c'est l'Union pour la Méditerranée. C'est très compliqué et aléatoire mais pour la première fois un discours qui jusque-là était strictement local est relayé au niveau de l'État et de l'Europe. On n'est plus les seuls dans notre coin à parler d'Euroméditerranée, de la position géostratégique, etc. On verra ce que cela donne.

Quatrième point, c'est Marseille capitale européenne de la culture en 2013. C'est un événement conjoncturel mais c'est aussi une opportunité d'un coup de projecteur formidable. Les enjeux économiques sont considérables, en particulier sur la problématique touristique.

Quelle stratégie adopter ? Personnellement, je ne comprendrais pas que l'on ne fasse pas du développement de ces trois économies d'entraînement une priorité absolue. J'ai du mal à comprendre que cela ne soit pas en préalable du Scot et du PLU de Marseille. L'économie de la connaissance c'est presque le plus facile car il faut bien reconnaître que la fusion des universités avance sans pression locale si ce n'est une indication de soutien. De notre côté, nous avons une problématique logistique de desserte et d'accessibilité de ces sites, et une problématique de l'extension d'Euroméditerranée. En effet, il ne faut pas oublier que l'économie de la connaissance, ce n'est pas uniquement la science, c'est aussi le tertiaire extérieur, l'expertise, l'informatique, les cabinets d'audit, le conseil, etc. Avec Euromed, nous avons une chance d'avoir un lieu où l'on peut développer ces activités-là. Je précise que la densification de Luminy interroge aussi la problématique du parc national des Calanques. Neutraliser la densification de Luminy serait une décision lourde de conséquences.

La Communauté européenne vient de prendre des décisions et les a contractualisées dans le plan Campus, notamment de desserte en bus à haut niveau de service du site de Luminy. Si on ne capitalise pas là-dessus, on se demande pourquoi on le fait. Ce sont là les vrais débats stratégiques. Sur la thématique du port, il y a un vrai débat sur la fiabilité car c'est un

objectif politique local. L'État ne fera pas le bien des Marseillais : cela revient aux responsables locaux. Il faut un engagement local fort. Il suffit de regarder ce qui se passe dans toutes les villes portuaires et mesurer le degré extrêmement fort de soutien politique local au port. On est quand même obligé de réaffirmer la vocation portuaire du territoire. Je constate que le conseil de développement l'a redit. Dans le PLU de Marseille, va-t-on le traduire en termes d'infrastructure et en termes de dernière ligne de réservation d'espace pour l'activité ?

Par ailleurs, on a certes un enjeu de création de nouveaux parcs d'activités, mais c'est un enjeu d'agglomération. La question de la disponibilité foncière est un problème global de l'agglomération. Il n'y a pas aujourd'hui d'effet vases communicants, par exemple une offre périphérique qui permettrait à Marseille de ne pas répondre. Cela pose la question de savoir si on considère que les enjeux de l'économie productive, qui est forcément une économie plus extensive, valent la peine qu'on leur consacre de l'espace. Marseille pourrait dire quelque chose comme : il y a un enjeu métropolitain sur l'industrie, ce n'est pas moi qui vais faire une zone industrielle mais ce que je peux faire, je le fais, je préserve mes zones UE pour l'activité, à l'exclusion du commerce, je préserve mes friches industrielles pour des reconversions destinées à des locaux d'activité, des formes urbaines économiques extensives. Ce débat risque d'être très vigoureux.

Il convient d'affirmer l'enjeu que représente le développement de l'industrie pour le territoire : cette crise est arrivée à point nommé pour rappeler aux pays européens que l'industrie est un facteur clé de création de richesse et qu'il est très périlleux d'imaginer un modèle strictement tertiaire où l'on ferait tout produire à l'extérieur.

Pour nous, renforcer l'économie d'entraînement est l'un des axes majeurs mais cela ne veut pas dire que les autres économies n'ont pas leur place à jouer. Évidemment il faut continuer le développement de l'économie résidentielle, ce qui est assez facile pour les

villes car elles ont les leviers : l'offre commerciale, l'offre de services de santé et l'offre de logements qui est le levier majeur. Et pour des raisons identiques, d'image et de séduction, poursuivre de miser sur le levier touristique.

Pour conclure, je rappellerai que dans toutes les métropoles, le développement urbain qui est un sujet majeur – rénovation de la ville, extension d'Euromed, ce qui est en projet sur une partie du secteur nord de Marseille, à Saint-Loup et dans beaucoup d'autres secteurs de Marseille –, partout cela repose sur l'existence de création de richesses produites par l'industrie, le port, l'innovation et la technologie. Il n'y a pas de modèle où l'économie résidentielle suffirait à créer cette richesse. On ne peut pas réussir l'extension d'Euromed si on n'a pas dans l'agglomération des bases industrielles, un port qui fonctionne et un développement technologique significatif. On ne peut pas y échapper.

De manière un peu provocante je dirais qu'il n'y a pas de modèle de réussite autour du seul développement de l'économie résidentielle et touristique. C'est le reproche que je fais à Laurent Davezies lorsqu'il dit que l'on peut confortablement se rassurer autour des bases de l'économie présentielle comme il l'appelle, ou des transferts. Bien sûr, beaucoup de ressources arrivent des retraites, des revenus minimaux et des transferts sociaux, mais l'idée qu'une agglomération comme la nôtre, avec les déficits qu'elle connaît, puisse se reposer là-dessus, me paraît largement illusoire ou en tout cas reviendrait à photographier l'existant pour le maintenir.

Dominique Orsolini* - Depuis plus de trente ans je fais de l'aménagement et du développement dans la région, d'abord au niveau régional et plutôt dans l'est, puis dans l'est de l'étang de Berre, puis dans l'ouest du département. Ce qui me donne une vision très longue de la métropole d'autant plus que pendant trente-cinq ans j'ai été marseillais et j'ai fait la navette entre Mazargues et Vitrolles, puis Mazargues et Istres. J'ai quitté Marseille depuis un an car la ville ne fonctionne plus suffisamment bien pour que je puisse y rester. Je

n'habite pas loin d'Aix ce qui me rapproche beaucoup d'Istres. Mazargues est un peu près aussi loin du Vieux Port qu'Istres.

J'adhère très largement à ce que Patrick Tanguy vient de dire. J'avais prévu de parler des réactions du territoire face à la crise mais je considère que depuis 2008 on n'a aucune donnée précise sur laquelle fonder nos analyses. On a du ressenti, du vécu, du pragmatique, du concret de l'activité commerciale et industrielle telle que je la vois sur le territoire mais on ne sait donc pas grand-chose sur la crise puisqu'il n'y a quasiment pas de statistiques après 2008, que les réactions du territoire ne sont pas indépendantes du contexte global local, national et international, surtout dans un territoire comme celui de l'ouest de l'étang de Berre qui est très dépendant, à la différence du reste de la métropole, de l'extérieur. On a une économie totalement dédiée aux marchés internationaux. Visiblement, la capacité de compréhension du phénomène est faible car nous n'avons pas de système d'information qui nous permette d'être réactifs. On voit qu'il y a une inflexion en 2008 après une amélioration quasi constante de la situation sur quinze ans, malgré les suppressions d'emplois et les efforts de productivité. Enfin, les capacités à prendre des mesures adaptées face à la crise dépendent du système de pilotage à la bonne échelle. Pour le territoire de l'ouest du département, il n'y a pas de système de pilotage à l'échelle du problème que l'on a rencontré.

Mon point de vue est celui d'un acteur de terrain.

Les comparaisons de cette crise avec les crises antérieures ne montrent pas les mêmes faits générateurs. Tous les dix ans environ on a une crise. Celle-ci est curieuse car on ne savait pas d'où elle venait d'autant que l'on nous a caché pendant longtemps qu'elle existait. Nous n'y étions donc pas préparés, nous n'avions aucune capacité de réponse à la bonne échelle, notamment dans le domaine de l'immobilier et du résidentiel.

* *Directeur Épad Ouest Provence.*

À ces distinctions près, il y a de vraies similarités des acteurs économiques. Ce qui m'a le plus frappé c'est que lorsqu'on a commencé à parler de la crise, elle a été niée, ensuite elle a été minimisée et enfin on a très vite dit qu'elle était finie.

De mon côté, je ne suis pas certain que l'on puisse dire que la crise est finie du moins dans notre région. Il y a des endroits en effet où elle a été amortie et où la croissance est repartie très vite. Mais chez nous, ce n'est pas le cas. Par exemple, dans le secteur de l'immobilier, grosso modo le monde de l'immobilier n'a pas vu la crise. Les réactions de l'ensemble des composantes de la profession ont été assez consternantes. Après dix ans d'envolée effrénée et insensée qui a mis les gens dans la rue, on a considéré qu'il n'y avait pas eu de crise de l'immobilier. Ce qui est terrible c'est qu'effectivement il n'y a pas eu d'effet massif sur les prix. Le problème du logement est toujours aussi invraisemblable avec une population départementale qui a un revenu moyen de l'ordre de 1 000 euros par mois et par tête.

Les apparences ont simplement été sauvées par les dispositifs fiscaux de l'État mais avec les effets pervers du dispositif Scellier dont on ne connaît pas l'impact à terme. On peut juste le mesurer au cas par cas sur un certain nombre de programmes. Lorsque l'on a de grands blocs d'immeubles vides parce qu'ils ont été construits pour un marché purement virtuel, parce que ce n'est pas un produit de logements mais un produit fiscal, cela va créer des problèmes sociaux aux collectivités qui en ont hérité. La crise heureusement a stoppé un certain nombre de projets qui auraient pu avoir des effets extrêmement dévastateurs. Devant ce genre de phénomène, ne me parlez pas d'attractivité du territoire ! Dans certains cas la crise a eu au moins l'effet utile d'empêcher des projets totalement ineptes en matière de programme immobilier pseudo-résidentiel. Cette crise n'est pas arrivée à un moment anodin ni à un endroit anodin. On est au sud de l'Europe et au nord de la Méditerranée. On est aussi à un moment particulier et cela a désarmé les décideurs locaux. D'abord parce que cette crise a été précédée par dix

années de croissance, ce que nous n'avions pas vu depuis très longtemps. Elle a été aussi précédée à l'articulation des années 2000 par des réformes importantes qui ont mis les élus et les collectivités face à la difficulté de la mise en application de leurs stratégies, dans un contexte réglementaire et institutionnel dans des domaines qui les concernent très directement. Cela fait dix ans que les PLU sont dans la loi mais je ne sais pas combien de PLU et de Scot sont approuvés dans la région. La coopération intercommunale est arrivée dans le même temps, rendant les choses sacrément plus compliquées.

Plus récemment, la suppression de la taxe professionnelle a eu un impact très diversifié même si elle est arrivée en pleine crise. Là aussi, cela pose de vraies difficultés d'ajustement des politiques. Sur l'ouest, cela veut dire que 73 % des ressources fiscales sont des dotations d'État là où il y avait des bases qui paraissaient pouvoir être influencées par les politiques locales, au moins à la marge, à la hausse ou en termes de dynamique d'implantations locales. C'est fini. Cela vaut pour quasiment 75 % des ressources de l'ouest de l'étang de Berre. Même si on a la plus grande confiance dans les perspectives de l'État, je ne suis pas sûr que les donations de compensation fassent aussi vite que ce que l'on aurait pu espérer des taxes.

C'est pour cela que toutes les questions de stratégie, de long terme, de stabilité, de durée des choix, sont centrales. Malheureusement, quand ceux qui sont en charge de développer cela n'en ont pas les moyens ou les yeux bandés et les mains dans le dos, c'est beaucoup plus dur à faire. Par ailleurs, nous avons eu une réforme des collectivités avec des objectifs complexes et des solutions envisagées ambiguës et au final une relative liberté d'organisation des coopérations sous contrainte et une recherche d'économies forcenée puisque de toute façon plus personne n'a de sous à distribuer.

On dispose de peu d'éléments statistiques qui laissent voir que, faute d'éléments concrets, on navigue à vue ; une étude de l'IEP d'Aix donne quelques indicateurs.

Il y a eu l'impact à retardement lié à la nature de l'économie locale. Du côté de l'économie industrielle, une importante inertie. De la même façon que cela augmente doucement, cela décroît aussi doucement. Il y a donc eu un effet retard sur les méfaits de la crise.

Il y a eu également, parce que ce sont les choix et les moyens des politiques locales, un amortissement des politiques d'investissements publics qui en avaient encore les moyens sur le budget. Mais pour les mêmes raisons il y a un effet durable. Nous sortirons probablement plus tard que les autres de la crise parce que certains projets industriels ont été reportés, comme par exemple chez Arcelor. Des décalages de projets d'investissements publics, des baisses de plans de charges dans le BTP, dans les services aux entreprises, etc., et puis des effets réels et immédiats de la réforme budgétaire dans les collectivités qui ne parviennent pas à boucler leur budget aussi aisément qu'avant.

Donc, une crise qui est forte, qui a commencé un peu plus tard et qui devrait se poursuivre un peu plus longtemps. Et en tant qu'opérateur, on voit bien que les entreprises se défont de leurs contrats d'implantation, remettent en cause leurs hypothèses de développement, retardent leur projets ou rencontrent, même si elles ont envie de se développer, des restrictions de l'accès au crédit. Tout cela pour dire que la reprise, sur cette partie de l'aire métropolitaine, est incertaine. On n'a pas retrouvé la dynamique de 2008 et pour l'instant les demandes diffèrent de celles de la période précédente. Les projets sont plus modestes, beaucoup moins capitalistiques en termes de contenu et de beaucoup plus court terme. On ne peut pas parler de l'ouest sans évoquer la place qu'y tient l'économie portuaire. Si sur Marseille elle est importante, là-bas, elle l'est beaucoup plus puisque l'espace portuaire représente 80 % de l'espace dédié à l'économie, tous types d'implantations confondus, logistique, etc. La question majeure est celle de la fiabilité sur laquelle il reste le bénéfice du doute... Il y a aussi le fait que la

rade de Fos est remplie de bateaux qui attendent... Je pense que cela a un grand impact psychologique sur le moral des gens qui y vivent. C'est joli parce que c'est inhabituel mais on s'aperçoit vite que cela fait mal lorsqu'ils ne travaillent pas. L'enjeu est énorme. Je suis très content que le port génère 43 000 emplois chez nous mais s'il donnait à plein régime ce serait beaucoup mieux !

Compte tenu de la spécificité du tissu économique et de la différence vis-à-vis de l'extérieur, cela limite la portée des politiques publiques de développement. Ce n'est pas une intercommunalité dans une aire métropolitaine qui peut équilibrer ou pondérer ce type de crise. Il y a un enjeu majeur à se doter des moyens de connaissance et de compréhension. Les chiffres qui nous sont présentés sont toujours décalés de deux ou trois ans. Cela ne suffit pas pour avoir une vraie capacité de réaction. À l'étranger, aux États-Unis par exemple, les statistiques tombent bien plus souvent que tous les deux ans et sont probablement plus fiables. Cette question du système d'information est donc centrale.

La question de l'échelle d'intervention est également importante. Sur l'aire métropolitaine vue de l'ouest, on n'est pas dans une problématique de concurrence, ni de la part de la population ni au niveau des élus. En revanche, la question des coopérations bien comprises au niveau des entreprises – diagnostic commun pour travailler ensemble à des objectifs stratégiques dans la durée –, cela a du sens. Reste ensuite à le poser placidement. Mais même si on ne se pose pas la question de la taille ou de la géographie de la métropole, c'est une évidence que l'ouest fait partie du système marseillais et on n'arbitre pas entre Fos et la Joliette, ni entre Fos et Aix. Il y a de bonnes raisons d'aller ici ou là. Ces pseudo-rivalités sont largement dépassées, en revanche on a besoin de comprendre le système pour le faire fonctionner. Comme les temps sont très durs et qu'ils vont l'être de plus en plus pour les collectivités,

que l'État, pour des raisons éthiques et financières, ne viendra pas massivement troubler le jeu, on a intérêt à faire preuve d'intelligence et de pugnacité.

Intervenant. – En effet, on a très peu d'éléments statistiques pour parler des effets de la crise. D'autant plus qu'il faut rester très prudents face au recensement de l'Insee qui a changé de méthode de calculs. On a des indicateurs sur le ralentissement du marché du bureau sur Aix, les stocks qui augmentent, la baisse des créations d'emplois. Mais effectivement nous n'avons pas d'outils pour suivre les choses en temps relativement réel.

On parle des forces et faiblesses du territoire mais les propos sont plutôt centrés sur Marseille voire MPM. De fait, les territoires sont solidaires, dans le sens où les gens se déplacent, ils vont trouver leur pitance dans un lieu, se logent ailleurs, etc. Ce qui est vivant, ce sont les gens, et les gens se déplacent comme dans une fourmilière. Si on prend la grande fourmilière polycentrique de façon assez large, cela veut dire qu'il y a des complémentarités dans les fonctions. Ce système a plutôt bien fonctionné, finalement sans beaucoup de gouvernance commune ou de stratégies locales sauf à supposer que faire un pont c'est de la stratégie...

La question est de savoir si une vraie gouvernance à l'échelle d'un système large permettrait de mieux faire que le hasard qui a, à peu près bien, fait les choses – sauf pour les laissés-pour-compte qui n'ont pas de travail. J'ai l'impression que oui, à condition de centrer cette gouvernance sur les points faibles du système global. Il me semble que le système a fonctionné grâce à la possibilité d'avoir une mobilité exacerbée, mobilité non pas du nombre de déplacements des personnes, mais en kilomètres parcourus. Il y a par ailleurs la question du logement pour des gens qui ne sont pas tous retraités ou touristes. À ce propos, il ne faut pas négliger le fait qu'il y a un problème de concurrence entre les touristes qui s'installent définitivement et la popu-

lation locale active ou qui cherche du travail car ces nouveaux arrivants font monter le prix du foncier, etc. Le vrai sujet de gouvernance que l'on devrait promouvoir à l'échelle du grand système c'est au minimum sur ces deux aspects-là, le transport et le logement. Notre handicap c'est le fonctionnement du système, d'autant plus que ce dernier risque d'être complètement bloqué notamment en cas de crise énergétique.

Intervenant. – D'un point de vue strictement économique, l'absence d'efficacité dans les systèmes de transport a pour conséquence la fragmentation du marché du travail dans la métropole avec des offres d'emplois non pourvues et des demandes d'emplois qui restent sans suite... L'idéal sur les questions de logement et de transports serait que l'on ait un seul bassin d'emploi et un seul bassin d'habitat et que ce soit le même. On nous dit qu'il faudra travailler dans les Scot pour arriver à témoigner sur la limitation des besoins de déplacements. Ce sont les termes de la loi issue du Grenelle de l'environnement. Je pense que l'on est typiquement dans un phénomène inverse : il faudra au contraire se battre pour que la mobilité des habitants de ces espaces-là, les métropolitains, puisse continuer à être assurée même si ce n'est pas de la même façon.

Intervenant. – Je suis d'accord pour dire que les deux grands enjeux portent sur les politiques de transport et d'habitat du territoire mais j'ajouterais que lorsque l'on est sur un territoire comme le nôtre avec une telle population, avec un si faible niveau de formation et de qualification, c'est un troisième enjeu au moins aussi important car il a aussi des incidences sur l'accès à l'habitat, sur la dynamique économique et sur la capacité à utiliser les transports. Je ne sais pas si des études ont été faites sur la corrélation entre le niveau de formation et la capacité de se mouvoir sur un territoire mais il y a probablement des corrélations entre ces deux données. C'est très intéressant d'entendre des propos positifs mais dans la réalité, ce matin, j'ai procédé à

mon troisième licenciement en douze mois dans un secteur dont un tiers des entreprises ont fermé durant les six derniers mois. En disant cela je ne dis pas que tout ce que j'ai entendu est faux mais nous sommes tout le temps confrontés aux deux niveaux : le macro, les grandes tendances, et le quotidien qui est extrêmement dur. Le fait d'entendre que la tendance est positive m'aide à y croire et à continuer à me battre pour sauver mon activité mais en même temps cette combinaison des deux niveaux n'est souvent pas facile à concilier. Et il me semble que les questions d'emploi ont sur notre territoire deux ans de retard par rapport au niveau national.

Patrick Tanguy. – Selon notre base de données très précise de suivi des entreprises, actualisée mois par mois, je peux vous dire que depuis l'automne, alors que l'on parle de fin de crise, les entreprises ont en moyenne de plus en plus de difficultés à payer leurs fournisseurs et que les retards de paiement de leurs fournisseurs s'allongent de plus en plus. Mais, en prenant plus de recul nos analyses macroéconomiques sont plutôt optimistes car Marseille résiste plutôt mieux que les autres bassins en moyenne, et ceci est indéniable.

Intervenant– Il est vrai que l'on n'a pas beaucoup de données sur la crise mais on en a sur les pôles de compétitivité. Il y a en France 72 pôles de compétitivité ce qui représente 3,3 % de l'emploi ou 760 000 emplois. Et c'est 6,6 % en ce qui concerne les cadres ou les professions intellectuelles supérieures. Évidemment, l'industrie est fortement représentée, c'est presque 14 % de l'emploi industriel et 25 % des cadres supérieurs des industries. La DGCIIS (Ministère) affirme de manière très forte que les entreprises qui se trouvaient dans les pôles de compétitivité ont subi moins de pression sur l'emploi que la moyenne des entreprises françaises. Et parmi les entreprises qui ont subi le moins de dégâts à cause de la crise, ce sont toutes celles qui vendaient du savoir-faire plutôt que du produit. C'est très net et cela

donne une idée aussi sur les mutations économiques. J'ai les chiffres pour la région PACA et ici les pôles de compétitivité représentent 18 % de l'emploi industriel et 33,6 % des cadres. Bien entendu, ils rentrent tout Eurocopter car Eurocopter appartient à Pégase et on sait que tous les emplois d'Eurocopter ne sont pas liés directement à une activité d'innovation des pôles de compétitivité. Ces données nous apportent quelques éléments d'analyse. Premièrement, les entreprises de notre région sont plus présentes dans les pôles de compétitivité que la moyenne nationale. D'une part parce que nous avons beaucoup de pôles de compétitivité sur notre territoire et d'autre part nous avons peu de grosses industries. On peut imaginer que certaines d'entre elles échappent totalement aux pôles de compétitivité parce qu'elles ne sont pas innovantes.

Cela veut dire qu'il y a sans doute une carte à jouer en transformant un désavantage en avantage. Par ailleurs, je ne suis pas contre la production mais ceux qui s'en sont sortis le mieux sont ceux qui ont du savoir-faire, ce qui n'est pas forcément des services. Quant à la production c'est un peu plus compliqué que le schéma habituel qui montre un système de production qui tourne pratiquement en vase clos. Là aussi il y a une carte à jouer pour la métropole. Ce qui caractérise aujourd'hui la production c'est que lorsque l'on crée des activités à très haute valeur ajoutée, la sous-traitance se fait dans un très large périmètre. Par exemple, il y a un grand nombre d'entreprises marseillaises qui profitent du dynamisme de Montpellier. Et si à Marseille on développe de la photonique, on va faire travailler de la micromécanique à Toulouse ou à Paris ou la sidérurgie encore ailleurs. Dans ce système-là, il faut se positionner sur des compétences, notamment industrielles, très pointues, de façon à pouvoir capter des croissances dans d'autres créneaux dans un périmètre de 500 kilomètres.

Patrick Tanguy – L'Agence d'Urbanisme (agAM) va bientôt sortir une note sur l'organisation du travail des

entreprises dans la crise et les mutations que la crise a pu provoquer. On a constaté que les entreprises de MPM, à la différence de toutes les autres, avaient mis davantage l'accent sur la sous-traitance y compris dans la crise, pour transformer l'entreprise en ensemblier. Le cas type c'est Eurocopter. On ne retrouve pas ce phénomène dans les autres EPCI où, soit on fait le dos rond, soit on abandonne les intérimaires et on licencie parfois le personnel statutaire. Alors qu'à Marseille, il y a eu un coup d'accélérateur sur la sous-traitance avec un souci d'organisation nouvelle du travail industriel au nom de la compétitivité.

Jean Benoît Zimmermann. – C'est une question de méthode et de capitalisation sur ce qui a été dit aujourd'hui. En effet, il ne faut pas tout miser sur l'économie résidentielle mais en même temps elle représente 54 % de l'emploi. Les pôles sont différenciés et ils ont des poids et dynamiques différentes. Ce qui est important ici c'est la dynamique, or, elle est invisible. C'est pour cela qu'on doit arriver à la comprendre mieux. Parlons de nos atouts. Prenons l'exemple de la fusion des universités que je connais bien. Je suis depuis vingt-deux ans à Marseille et cela fait vingt-deux ans que l'on annonce que les universités vont se réunifier. Si aujourd'hui, cela va enfin se faire c'est parce qu'il y a Shanghai. On est trop petit et c'est l'effet de taille qui motive (qui n'est pas un effet de qualité, je précise). C'est peut-être un atout mais que va-t-on en faire ? Je suis dedans et je peux vous dire qu'en soi, globalement, en dehors de l'aspect économique, cela ne change rien. Comment va-t-on faire, de ces éléments, des éléments moteurs dans la dynamique globale de notre économie ? Il est vrai qu'il est difficile de faire des analyses économétriques sur la dynamique car les données manquent mais c'est important car c'est une machine qui fonctionne, il y a un moteur, des interdépendances, des interactions entre les pôles.

Il faut les comprendre davantage pour pouvoir agir, aussi en termes de politiques publiques. Une façon

d'avancer c'est aussi de comprendre les dysfonctionnements comme par exemple la mise en phase entre la recherche et l'industrie qui ne marche pas bien. Car les gens qui sont bons en recherche travaillent avec l'industrie en Île-de-France, à Bordeaux, Montpellier ou ailleurs. Il faudrait approfondir ces questions pour mieux comprendre la dynamique du système car il y a des endroits où la dynamique est meilleure que chez nous. Cela renvoie aussi à l'imbrication des échelles. On est sur MPM, aire métropolitaine, Bouches-du-Rhône.

Il est important de savoir sur quel circuit on se trouve. Sommes-nous sur des circuits où la Méditerranée est réellement impliquée ? Quant au port, les circuits commerciaux sont très importants... Je pense que l'on doit avancer dans ces deux directions : la dynamique et les circuits dans lesquels on est engagés.

Intervenant. – Toutes les présentations économiques qui ont été faites ont axé les préconisations sur l'attractivité de la métropole alors que le constat était à chaque fois fait du manque de qualification de la population. J'aimerais savoir pourquoi les économistes ne s'intéressent pas aux stratégies de qualification de la population du territoire et quelles sont les mesures prises dans ce domaine par les politiques publiques ? Vous avez beaucoup parlé de faire venir de l'extérieur dans la métropole des cadres supérieurs et de les fidéliser, mais pourquoi ne pas former les gens sur place pour qu'ils deviennent cadres ?

Il y a un observatoire régional des métiers qui commence à travailler en réseau dans le cadre de la préparation du nouveau contrat de plan régional pour le développement des formations. Il y a des gens compétents sur ces sujets à Marseille.

Jean Viard. – Il y a aussi les écoles de deuxième chance et les conflits internes à l'éducation qu'elles suscitent puisque les syndicats se sont opposés à ce que tous les lycées aient des classes de deuxième chance pour les

élèves en difficulté. Il est vrai que l'on produit tous les ans de nouveaux entrants non qualifiés sur le marché du travail. Il y a le stock, et le flux. À Marseille, on est particulièrement compétents pour produire des gens non qualifiés, si on peut dire les choses comme ça.

Cela fait partie de l'histoire de cette ville. On a toujours eu des femmes qui travaillaient moins et étaient moins qualifiées car on avait une concurrence de main-d'oeuvre peu qualifiée, extrêmement pauvre, et « l'immigré travaille pour moins cher que la femme locale... » C'est une histoire très ancienne. Bien entendu, ce serait bien que l'on en parle, y compris pour aborder les conflits entre politiques de deuxième chance, structure des syndicats, etc.

Intervenant. – Lorsque les élus sont amenés à prendre des décisions de politiques publiques, ne pouvant pas aller dans la complexité de tous les sujets, ils essayent d'identifier quelques effets de leviers majeurs. Il me semble qu'il y a au moins trois sujets qui ont des effets de levier majeurs, des sujets sur lesquels il ne faudrait rien lâcher. Le premier c'est le port car il serait vraiment utile de répondre à la question : si depuis vingt ans, ce port était non pas dans le taux moyen des trafics des conteneurs dans le monde mais à 5 % ou 10 % par an, combien cela représenterait d'emplois ? On s'apercevrait alors que l'effet levier est totalement disproportionné par rapport à beaucoup de choses sur lesquelles on dépense de l'énergie avec des résultats moyens.

Le second levier, c'est l'université et je pense qu'il y a un enjeu autour de deux thèmes : les pôles de compétitivité et la relation avec l'industrie. L'université unique devrait avoir parmi ses surdéterminants un renforcement de cette relation. Et le second est la capacité à former des gens dont le tissu économique a besoin.

Le troisième effet de levier c'est la question spatiale, à savoir dédier de l'espace à un certain nombre d'activi-

tés, peut-être un peu extensives mais indispensables au bon fonctionnement. La quatrième idée c'est que ce sont les emplois qualifiés qui permettent de créer les emplois non qualifiés. Je ne crois pas aux politiques publiques qui organiseraient la création d'emplois non qualifiés.

