

La Lettre du Cercle

CERCLE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

SIÈGE SOCIAL : 14, RUE DE LA TOUR, 75116 PARIS

Numéro 33 – Mars 2008

www.cpat.asso.fr

HOMMAGE A André BETTENCOURT

FRANCOIS ESSIG

André Bettencourt a été de 1969 à 1972, pendant toute la durée du gouvernement Chaban-Delmas, ministre délégué auprès du Premier Ministre chargé du Plan et de l'Aménagement du Territoire. Il aura été ainsi, avec Olivier Guichard, le ministre qui a été le plus longtemps responsable de la DATAR. Il aura connu celle-ci dans sa phase la plus dynamique, pour ne pas dire la plus glorieuse. Les grands projets – Languedoc Roussillon, Fos, Antifer...- conçus et lancés dans les années précédentes deviennent opérationnels. Avec l'industrialisation à marche forcée et l'ouverture aux investissements étrangers, prônées par le Président Pompidou, les constructions d'usines nouvelles se multiplient : les conversions des bassins miniers sont accélérées dans le Nord et en Lorraine, les premières unités de production de téléphone et d'électronique s'installent en Bretagne.

André Bettencourt est installé dans l'hôtel de la rue de Lille qu'avec discrétion il fait rénover sur ses deniers personnels. Avec son directeur de cabinet, Roger Ginocchio, il fait totale confiance à Jérôme Monod et à son équipe. Il laisse la DATAR poursuivre ses études prospectives qui jettent de temps en temps un peu de poil à gratter dans le tissu des relations interministérielles. Il suit de près les travaux du petit groupe qui esquisse les premières démarches de la politique de l'environnement. Et quand la DATAR lui propose les « soixante dix mesures de l'environnement », il demande qu'on en trouve cent, pour faciliter la communication sur ce sujet novateur.

Suite page 2

VOYAGE DU CERCLE A MARSEILLE

9-10 novembre 2007

L'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée est en charge depuis 1996 d'une des plus grandes opérations de renouvellement urbain en centre-ville de France; le périmètre concerné - de plus de 300 hectares - va de la gare Saint Charles à La Joliette et comprend la cathédrale de la Major et le Fort Saint-Jean, où s'est installée la préfiguration du Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée.

Marie-Catherine Lecocq et Julien Giusti, qui ont exercé des responsabilités l'une au sein de l'établissement public Euroméditerranée, l'autre au sein du Musée, ont, avec l'aide de Francis Ampe et de Maurice de Vaulx faut découvrir aux membres du Cercle et à leurs conjoints cette expérience originale de développement économique et culturel, tant dans ses enjeux et objectifs (l'extension du périmètre est en cours de négociation) que dans ses réalisations.

La journée du vendredi 9 novembre a été consacrée à la dynamique économique suscitée par les différents aménagements (nouvelles gares TGV maritime, etc.) à la politique de l'emploi et du logement, aux grands chantiers d'urbanisme ainsi qu'aux perspectives de développement portuaire.

Celle du samedi était touristique et culturelle, comme le veut une tradition désormais bien établie. Le programme associait la découverte des réalisations et des projets du musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée et, pour celles et ceux qui ne

furent pas effrayés par le violent mistral et la force des vagues, la visite en bateau des îles qui sont en face de Marseille (Château d'If et Frioul).

Que soient une nouvelle fois remerciés tous ceux qui ont contribué à la réussite de ce passionnant et agréable voyage :

Francis AMPE
Maurice DE VAULX
Yann DE VAULX
Jean-François DREVET
Julien GIUSTI
François JALINOT
Guy JEANIN
Marie-Catherine LECOCQ
Laurence MASSE

..°..°..°..

.../...

Sommaire

• HOMMAGE A ANDRE BETTENCOURT FRANCOIS ESSIG	1
• INTRODUCTION DU VOYAGE A MARSEILLE HERVE NORA	1
• HOMMAGE A ANDRE BETTENCOURT THIERRY CHAMBOLLE	2
• DEUX JOURNEES A MARSEILLE JEAN-FRANCOIS DREVET	2
• EXPOSE DE GUY JEANIN Directeur général du Port Autonome de Marseille JEAN-LUC OBIN	4
• VISITE DU CHANTIER DE LA TOUR CMA-CGM YANN DE VAULX MAURICE DE VAULX	6
• FAIRE LA VILLE SUR LA VILLE MARIE-CATHERINE LECOCQ	6
• VELIB ISABELLE LESENS	8
• OU VA LA BELGIQUE ? CONFERENCE DU 24 JANVIER 2008 JEAN-FRANCOIS DREVET	10
• SORTIE DE LA 14EME EDITION DU « QUE SAIS-JE » SUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE	15

Hommage de François ESSIG à André BETTENCOURT (suite)

Il sera heureux de présenter ces cents mesures en Conseil des Ministres. La relation entre la DATAR et son ministre de tutelle se déroulera ainsi dans un climat de totale sérénité, ce qui n'avait pas toujours été le cas précédemment.

Sur un plan personnel, j'ai établi au cours de cette période une relation forte avec André Bettencourt. Roger Ginocchio ayant été victime d'un sérieux accident de santé, il m'avait demandé d'assurer l'intérim de la direction de son cabinet. Pendant quatre mois, j'ai vécu ainsi dans une grande proximité de l'homme André Bettencourt, partageant ses pensées, ses satisfactions ou ses soucis. J'ai pu ainsi mesurer son enracinement local – le maire de Saint Maurice d'Etelan était toujours là -, son attachement aux traditions, à de solides valeurs morales. J'ai pu aussi apprécier son extrême délicatesse et sa grande gentillesse, son sens de l'écoute des autres qui n'était pas feinte et sa recherche permanente des solutions satisfaisantes lorsque des points de vue différents s'opposaient.

André Bettencourt a bien voulu continuer à me témoigner son amitié par la suite. Avec sa grande curiosité, il a suivi toutes les étapes variées de mon parcours professionnel. Son accueil avec Madame Bettencourt dans le bel hôtel particulier de Neuilly était toujours chaleureux. A chaque fois, il évoquait avec émotion les « bons moments » du travail en commun à la DATAR. C'était pour lui un souvenir heureux.

F.E.

HOMMAGE A André BETTENCOURT

Thierry CHAMBOLLE

Comme Hervé Nora, notre président me l'a demandé, j'ai représenté le Cercle de l'Aménagement du Territoire à la messe dite à l'intention d'André Bettencourt, ancien Ministre, notamment de l'Aménagement du Territoire. Beaucoup de Grands politiques étaient là pour lui rendre hommage, Valéry

Giscard d'Estaing, Edouard Balladur en particulier. Des anciens de la DATAR aussi comme Jérôme Monod et François Essig.

Personnellement, je n'ai pas connu André Bettencourt lorsqu'il était en charge de l'Aménagement du Territoire. On m'a raconté qu'à cette époque, il n'intervenait jamais publiquement sur ce sujet sans recueillir à la fin l'assentiment du délégué, rendant ainsi hommage, sur un mode mi-plaisant, mi-sérieux, à l'action et à l'aura de Jérôme Monod dans cette fonction.

André Bettencourt a été, en revanche, pour moi un guide et un ami au sein de la famille des agences de l'eau, ces filles de la Datar grâce à l'action de personnalités comme Ivan Chéret. Il était alors président du comité de bassin Seine Normandie quand j'étais directeur de l'eau et de la prévention des pollutions au Ministère de l'Environnement et chargé à ce titre de la "tutelle" de ces agences. J'ai pu conduire quelques aménagements de ce dispositif qui me paraissaient utiles.

C'est à André Bettencourt que je m'ouvrais d'abord de mes projets et je ne pouvais les mettre en oeuvre sans son accord. Il me recevait dans son hôtel de Neuilly ou je l'attendais entouré d'une partie de ses collections qui m'émerveillaient. Nous étions devenus assez proches. Je garde en particulier le souvenir de ses confidences sur son élection à l'Institut (section Beaux Arts), son étonnement d'avoir été sollicité, sans doute, disait-il, plus comme mécène que comme créateur, son amusement d'avoir à faire campagne auprès de futurs confrères pour être élu, son plaisir à participer aux travaux de cette académie. On a souvent souligné son sens de l'écoute et sa bienveillance vis à vis de ses interlocuteurs. C'est pleinement justifié. Mais, André Bettencourt avait aussi un vrai sens de l'humour. C'est sans doute toutes ces qualités réunies qui en faisaient en privé un merveilleux compagnon même en lui gardant tout le respect dû à l'homme public. A cette messe ou nous étions nombreux, une prière d'après un texte de Saint Augustin a été lue. J'en extrais cette phrase : "Ne prenez pas un air solennel et triste. Continuez à rire de ce qui nous faisait rire ensemble".

A sa femme, à sa fille et à ses petits enfants, c'est de cette affection souriante que nous voulons témoigner pour leur dire qu'elle restera dans notre coeur à tous.

T.C.



DEUX JOURNEES A MARSEILLE

JEAN-FRANCOIS DREVET

Programme immobilier du boulevard de la République

Excellent accueil à la gare Saint Charles par Francis Ampe, chef de projet à l'institut d'urbanisme. Descente vers le boulevard de la République par la porte d'Aix jusqu'au boulevard de la République, construit d'une manière homogène dans un style haussmannien sous le Second Empire. Il a connu ensuite une période de décadence, aujourd'hui révolue par la construction d'un tramway et une opération systématique de rénovation. Nous visitons les appartements témoin : 3 600€/m² sur le boulevard, 5 600 sur le quai de la Joliette, peu de Marseillais pourront se payer cela. En fait, seuls les appartements du haut sont vraiment agréables.

Euro Méditerranée

Belle maquette à l'Établissement public *Euromed*, qui nous donne une idée de l'importance des travaux à réaliser. Pour devenir l'une des vingt premières métropoles européennes, Marseille doit se doter d'un quartier d'affaires moderne, ce qu'elle n'a encore jamais eu. Paradoxalement, la ville a longtemps été coupée de la mer par l'étendue de son port. Les Marseillais demandent à bénéficier d'un meilleur

accès au littoral, ce qui sera possible après la reconversion des bassins de la Joliette.

Euro Méditerranée transformera complètement les quais et même la ville, qui aura un centre d'affaires digne de ce nom. Enfin, car Marseille a mis beaucoup de temps à suivre l'exemple de beaucoup d'autres villes européennes et américaines qui ont aujourd'hui achevé de reprendre possession de leur espace portuaire à reconvertir. Le transfert vers le nord (officiellement à l'ouest) des activités portuaires correspond à une évolution qui remonte à l'Entre deux guerres et qui n'est pas terminée.

Les nouvelles darses de Fos sont plus modernes et mieux reliées à l'arrière pays. La ville ne doit conserver que le trafic passagers (les ferries vers la Corse et l'Afrique du nord et les croisières), ce qui laisse beaucoup de place, d'autant plus que les nouvelles activités portuaires sont moins consommatrices d'espace que dans le passé (il n'y a plus besoin de grandes gares de triage et d'entrepôts géants, les rotations sont plus rapides).

Le port autonome de Marseille

Conférence du directeur de PAM (Port autonome de Marseille). Marseille reste le 1^{er} port méditerranéen, le 4^e d'Europe (après Rotterdam, Anvers et Hambourg) et le 3^e port pétrochimique mondial (après Houston et Rotterdam) en deux sites :

- l'ouest (étang de Berre sur 10000 ha) pour la chimie, les produits pétroliers (65Mt), le vrac solide (minerai de fer, bauxite, charbon) et les conteneurs ;
- l'est (Joliette et l'Estaque sur 330ha) pour le transport des voyageurs vers la Corse et le Maghreb, la croisière (2 millions de passagers) et la réparation navale.

Les ports ont toujours des problèmes de liaison avec l'arrière pays : c'est le cas de Marseille depuis ses origines, du fait de la barrière de la chaîne de l'Estaque. Les voies navigables en prennent 6%, la route 81% et le chemin de fer 13% (au total 44%, les oléoducs représentant le moyen de transport principal avec 46%). Une des

faiblesses de Marseille est la faible densité de son arrière pays par rapport à Gênes et Barcelone. L'objectif est de réduire la part de la route de 80 à 60% : le chemin de fer passerait de 13 à 30% et la voie navigable de 6 à 10%. Les ports représentent 16000 emplois.

Il y a compétition pour l'espace entre le port et les projets d'urbanisme. Le directeur du port marque son attachement à son rôle traditionnel : développement des activités portuaires et des emplois qui lui sont liés. Il ne s'estime pas en charge des questions foncières et donc de la reconversion d'une partie du port, notamment pour ne pas avoir de problèmes avec les syndicats, très conservateurs, hostiles au glissement du port vers l'ouest et le nord et attachés au maintien des emplois à Marseille. Pour lui, il s'agit d'un choix politique à faire à un niveau plus élevé, auquel il se conformera, mais sans prendre aucune initiative dans cette direction.

Un problème à résoudre, compte tenu de ce qui s'est passé dans les autres villes portuaires. En général (Sydney, London Dock lands) on fait des opérations intégrées en récupérant la plus grande partie de l'espace portuaire pour ouvrir la ville vers la mer, avec des programmes immobiliers à forte rentabilité. La revitalisation d'espaces souvent très bien situés a donné un coup de fouet aux villes. Quand ce processus est ancien (l'opéra de Sydney a été construit dans les années 1970) on peut aisément en voir les effets positifs. Il n'y a pas de raison de penser que Marseille, qui bénéficie d'un excellent site maritime, n'en retirera pas les mêmes avantages. Mais elle s'engage bien tardivement dans cette voie.

Siège social de la CMA-CGM

Visite du projet de siège social de la CMA-CGM, une tour en construction qui fera 150 m de hauteur. Originalité du projet de construction : une ossature de piliers courbes, réalisée par un ensemble d'entreprises appartenant au monde entier, le patron de la CMA-CGM, l'armateur Saadé, acceptant un important surcoût pour réaliser une *œuvre d'art* (on ne nous dit pas à quel prix de revient du m² de bureau cela conduira la société). Excellente présentation de Yann de Vaulx, fils de notre ami Maurice et directeur techni-

que du chantier, qui montre à quel point les nouvelles technologies ont révolutionné le secteur du BTP.

Marseille et les relations transméditerranéennes

Dîner au club du Vieux Port, avec une présentation du directeur de l'Institut de la Méditerranée. Il critique l'approche de l'UE (crise du processus de Barcelone) et préconise une *realpolitik* ne faisant pas trop de cas de l'absence de démocratie dans les PSEM (Pays du sud et de l'est méditerranéen). En fait, la France (et Marseille) sont dans la position inconfortable de ne rien pouvoir faire seuls (ses partenaires se méfient de l'Union méditerranéenne prônée par le Président Sarkozy) et de ne pas pouvoir secouer les inerties du processus de Barcelone, dont les faiblesses ne viennent pas seulement de Bruxelles. Car les PSEM ne veulent pas coopérer entre eux et ne consomment pas les enveloppes financières qui leur sont allouées, ce qui donnent une bonne excuse aux pays contributeurs nets au budget communautaire (dont la France) pour ne pas les augmenter.

Dominique Guillaume, chargée de mission *localisation des emplois publics* à la ville de Marseille, nous montre que la vocation transméditerranéenne de la ville ne va pas de soi.

Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée

Le lendemain, nous suivons la rive nord du Vieux port pour nous rendre au Fort Saint-Jean, qui bloquait son entrée au nord (le Fort saint Nicolas faisait de même au sud, mais il n'a pas été désaffecté). Le bâtiment a été une commanderie des Hospitaliers et contient une tour du XV^{ème} siècle (dite du roi René), et une chapelle rénovée avec le concours de l'ordre de Malte, en tant que continuateur des chevaliers de saint Jean. Après son évacuation par l'armée en 1965, le ministère de la Culture l'a confié aux archéologues marins (on ne sait pas quoi faire des amphores qui s'y accumulent), qui vont l'abandonner pour faire place à un grand musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, en cours de création, à laquelle participent Marie Christine Lecocq et Julien Giusti, ex-Datar : 15000 m² sont pro-

grammés, dont 12000 dans un nouveau bâtiment à construire, le musée (6000 m² d'espace d'exposition) devant être ouvert en 2012.

Le site est magnifique et Marseille a besoin de ces *produits d'appel* pour consolider sa vocation, dans une économie de services où son port et ses activités industrielles ne constituent plus des atouts. L'objectif est de faire de la ville *la capitale européenne de la culture* en 2013. Cinq villes françaises sont en concurrence, dont Nice qui se trouve dans la même région.

Promotion économique en Provence-Alpes-Côte d'Azur

Présentation de Marc Tassel (ancien de la Datar) de la mission économique PACA (ANPER) sur les problèmes de la promotion économique en Provence-Alpes-Côte d'Azur, 3^e région française, mais seulement 19^e par la population dans l'UE. C'est assez clair sur la position de la région, dont Marseille n'est qu'une des priorités. Les Bouches du Rhône restent le 3^e département français par la population (1.8 million d'habitants). La population locale est peu mobile. Sur les 10 zones d'emplois françaises à la plus forte croissance, 6 se trouvent en PACA, dont Antibes, Fréjus, Salons, Aix). PACA ne veut pas être la Floride, mais la Californie. Pression très forte sur le littoral, où les entreprises ne sont pas toujours les bienvenues, car les maires ont du mal à loger les nouveaux venus.

PACA a beaucoup de problèmes d'équipements collectifs, notamment de transport : contournement autoroutier de la Côte d'Azur, tunnel du Mont Genève, achèvement de l'autoroute Gap Grenoble : opposition des riverains qui veulent des infrastructures nouvelles sans les nuisances. Saturation du réseau ferré. Difficultés politiques décrites dans le livre *Gouverner Marseille*(1).

1/Michel Samson, correspondant local du Monde et auteur avec Michel Péraldi de "GOUVERNER MARSEILLE, Enquête sur les mondes politiques marseillais" aux Éditions de La Découverte.

Visite aux îles du Frioul

Une promenade en mer a été prévue, mais la violence du mistral, qui nous ventile avec brutalité depuis la veille, la rend aléatoire. Finalement, il est décidé de déjeuner à quai, puis de faire un petit tour jusqu'aux îles du Frioul. Le bateau quitte Marseille face à la houle et contourne le château d'If. On ne souhaite pas à Edmond Dantès de s'évader par ce temps. Vérification faite, d'après Alexandre Dumas, il a plongé dans le mer en février 1829, réalisant l'exploit de nager sur près de 6 km avant d'atteindre l'île de Tiboulén, où Dumas le fait recueillir par un bateau de contrebandiers. C'est extraordinaire pour un homme mal nourri et affaibli par 14 années de détention. Belles vues sur les îles du Frioul et retour un peu chahuté par la même voie.

Résumé de l'exposé de M. Guy JEANIN

Directeur général du Port Autonome de Marseille (PAM)

JEAN-LUC OBIN

Après une fonction de DDE, M. Guy JEANIN a été notamment DRH du Ministère de l'équipement, puis D.G. des Voies Navigables de France et est D.G. du PAM depuis deux ans.

Marseille est le premier port de France et de Méditerranée, et le 4^{ème} d'Europe après Rotterdam, Anvers et Hambourg. Pour la seule pétrochimie, Marseille est le 3^{ème} port mondial derrière Houston et Rotterdam.

Le PAM emploie 15 000 salariés et réalise un chiffre d'affaires de 184 M € en 2006. En tout, le PAM comprend et induit environ 40 000 emplois : 16 000 à Marseille et 24 000 dans la zone de Fos-Etang de Berre.

Le Site Est (Marseille ville) est florissant depuis 150 ans, depuis qu'au Vieux Port s'est ajouté le port actuel. Le Site Ouest (Fos-Etang de Berre) est florissant depuis 50 ans, sur 10 000 hectares. Les deux sites ont développé toute la diversité des activités possibles dans un port, à l'égal de Rotterdam, qui fait trois fois le chiffre d'affaires de Marseille.

Le Site Est manutentionne par an 562 000 tonnes de fruits et légumes, 301 000 conteneurs, 3 740 000 tonnes en RO-RO (roll-on – roll-off – navire dans lequel montent les véhicules par opposition aux navires chargés par grue¹). C'est le premier port de France pour la croisière, en fort développement. Sont également très importantes les réparations navales, notamment dans la cale sèche appelée « forme 10 », de 465 mètres de long, la plus importante d'Europe. Pour leur part, les amodiataires des « petites formes » de radoub exploitent une niche d'activité florissante avec la réparation de yachts luxueux. Il ne semble pas y avoir de concurrence avec les chantiers de LA CIOTAT.

Le Site Ouest manipule par an 3,2 M tonnes de produits chimiques, 65 M tonnes d'hydrocarbures, 16 M tonnes de vrac solides, pour ARCELOR ou pour l'usine d'aluminium... En outre : 646 000 conteneurs pour les plates-formes logistiques...

Les liens vers l'arrière pays se font à 81 % par la route, à 13 % par le train, à 6 % par des barges. Marseille est le seul port méditerranéen à être relié par une voie d'eau à grand gabarit depuis Fos vers le Rhône jusqu'à la région lyonnaise. En outre, le pipe-line alimente 8 raffineries de pétrole, dont une à Karlsruhe et une en Suisse.

Marseille n'est cependant pas appuyé sur une région économique aussi puissante que Gènes ou Barcelone. Problème : comment développer l'hinterland ? Le moyen est d'organiser des « lieux de massification » le plus à l'intérieur possible.

La stratégie du PAM consiste donc à :

- être actionnaire du Port Edouard Herriot à Lyon,
- développer les relations en amont, vers Châlon sur Saône et jusqu'à Pagny en Moselle...
- les développer également vers Toulouse
- développer les liaisons par train vers le nord, pour éviter les délais

¹ Voir article Wikipedia [http://fr.wikipedia.org/wiki/Roulier_\(navie\)](http://fr.wikipedia.org/wiki/Roulier_(navie))

de contournement par bateau de la péninsule ibérique (3 jours).

- développer le pré et le post acheminement.

Le PAM mène une dynamique ambitieuse d'investissement. Ses investissements sont passés entre 1998 et 2003 de 20 M € à 77 M€, puis de 2005 à 2009 à 540 M €, avec des projets structurants et créateurs d'emplois. Est planifiée la création de 25 000 emplois.

Le Site Est (Marseille ville) n'a jamais connu, dans l'histoire autant de trafic qu'actuellement. Le site Est a un trafic plutôt Nord-Sud, et le Site Ouest (Fos) un trafic plutôt Ouest-Est.

Comment développer le port en intégrant les attentes des aménageurs ? Le port est la limite qui unit la terre et la mer. Il faut que les projets urbains ménagent l'activité du port. Ce que font les projets comme « Les terrasses du port » ou « Le SILO d'Arcenc » qui est la vaste salle de spectacle installée dans les anciens silos sur le port.

Il faut « organiser la mixité entre le port et la ville ». « Le port est de plus en plus urbain » et « l'aménagement urbain doit être compatible avec les activités portuaires ». Il faut « combiner les trafics » : marchandises diverses, passagers, voitures...

Le PAM veille à ne déclasser aucun terrain portuaire. Les projets non portuaires sont réalisés au moyen de COT (convention d'occupation temporaire des sols pour 70 ans). Par exemple, la Tour en construction de l'armateur CMA-CGM ; ou le projet de Complexe EUROPA de Luc BESSON....

A FOS, plus de 3 milliards € d'investissements sont en projet. Le projet phare concerne les conteneurs, puisque 50 à 60 % des conteneurs manipulés en France proviennent des ports d'Anvers ou Rotterdam. A titre de comparaison, Marseille reçoit aujourd'hui chaque année 700 000 conteneurs, Barcelone 2,5 millions et Anvers 8 à 10 millions. Or, le trafic de conteneurs va augmenter au moins jusqu'en 2015.

Les deux plates-formes à conteneurs du projet FOS 2XL nécessitent 450 M € d'investissements, dont 210 M € pris

en charge par le port, dont 27 M € seulement apportés par l'Etat. La mise en service est prévue en 2010, avec 1,3 km de longueur de quai, un objectif de 2,4 millions de conteneurs sur Fos et une zone logistique de 600 000 m² d'entrepôts, tous vendus à ce jour, à deux opérateurs privés : MSC et Port Synergy (entente constituée entre P et O Ports et CMA-CGM). Plus de 4 500 emplois seront induits.

Les projets suivants, FOS 3XL et FOS 4XL, figurent en outre dans les « contrats de projets Etat-région », pour porter à 5 millions le nombre de conteneurs en 2020.

Sont prévues une zone - terminal pour voitures et une zone d'extension de DISTRIPORT de 100 hectares (hangars pour la logistique).

Parmi les projets industriels et logistiques du bassin de FOS :

- l'extension de l'usine d'ARCELOR,
- IKEA : le principal magasin pour la desserte de l'Europe du Sud,
- EIFFAGE : usine Eiffel
- SESAL projet DEULER
- MASSILIA DISTRILOGIS
- GDF et TOTAL : traitement du gaz naturel liquéfié
- SHELL : projet de terminal gazier avec 600 M € d'investissement
- 2 usines de production d'électricité au gaz, dont une par SUEZ, l'objectif étant de rendre auto-suffisante la zone de FOS.

Les problèmes majeurs sont les suivants :

- de la part de l'Etat, une absence de politique portuaire claire, comme l'a relevé la Cour des Comptes. Par exemple, jusqu'où doit aller la politique environnementale, ou plutôt de développement durable ?
- la gouvernance est tiraillée entre la tutelle technique et la tutelle financière,
- les problèmes sociaux (cf. ci-après),
- le financement : soit par l'Etat, soit le PAM a la liberté de trouver d'autres sources de financement.

Le projet de réforme des ports autonomes aidera à résoudre seulement les problèmes sociaux, pas les autres.

Par comparaison : Voies Navigables de France a un contrat avec l'Etat, décliné ensuite en projet d'entreprise. En revanche, PAM a un projet d'entreprise, mais pas encore de commande de l'Etat.

Question sociale :

La manutention fait intervenir deux types de personnel : des salariés du port et des salariés des sociétés de manutention. Le PAM doit offrir des équipements et de la main d'œuvre, sans pouvoir choisir entre les activités permettant de réaliser une plus-value et les activités avec une faible plus-value. Le PAM doit soutenir les activités même déficitaires : elles le sont le plus souvent à cause de la double intervention des manutentionnaires.

La manutention de conteneurs est déficitaire, tandis que le pétrole est la vache à lait qui rapporte 45 M € aux autres activités.

Pour les conteneurs, Marseille est en contact avec 400 ports africains, qui en majorité ne peuvent accueillir de gros porte-conteneurs. Les porte-conteneurs en transportent de ce fait plutôt 300 que 3 000 chacun.

Selon la règle fixée par le Conseil d'Etat, dès que les marchandises sont dans un entrepôt, privé, les dockers du Port ne doivent plus intervenir. Or, dans la Zone Est (Marseille ville), à plusieurs reprises, des entrepôts susceptibles d'accueillir une manutention à plus value ont été dissuadés de s'installer car les dockers exigeaient d'intervenir.

En outre, on ne peut supprimer un emploi de la Zone Est pour le transférer sur la Zone Ouest. Il est ainsi impossible de concentrer le trafic de conteneurs sur la Zone Ouest. De même, le trafic de passagers, de voitures ou le trafic roulier vont se faire au moyen de navires de plus en plus gros, mais devront rester sur le port de la Zone Est.

Problème posé par EUROMED :

Une partie du port est située dans le périmètre d'EUROMED et relève donc de deux établissements publics de l'Etat, le PAM et EUROMED, un EPIC et un EPA placés sous la tutelle du même ministère. Une convention a été

signée entre les deux établissements publics.

J.L.O

VISITE DU CHANTIER DE LA TOUR CMA-CGM

YANN DE VAULX
MAURICE DE VAULX



En fin d'après-midi, le mistral qui redoublait de violence n'a pas réussi à nous faire renoncer à la visite du chantier « pharaonique » de la tour CMA-CGM. Accueillis par Yann de VAULX, directeur technique du chantier (GTM), nous avons pu bénéficier, avant la visite proprement dite, d'une présentation détaillée des étapes de la construction et des techniques mises en oeuvre.

Conçue par l'architecte anglo-iranienne Zahia HADID, la tour qui dominera tout Marseille à 150 m. de haut est née de la volonté d'un homme, Jacques SAADE, 3ème armateur mondial de transport par conteneurs. Les 33 étages accueilleront, dès 2009, les salariés de sa compagnie, ainsi qu'un restaurant panoramique ouvert au public. L'emplacement stratégique, au cœur de la zone Euroméditerranée, à proximité du port et de l'autoroute,

devrait faire de la tour un point de repère, un véritable « phare » entre la ville et la mer.

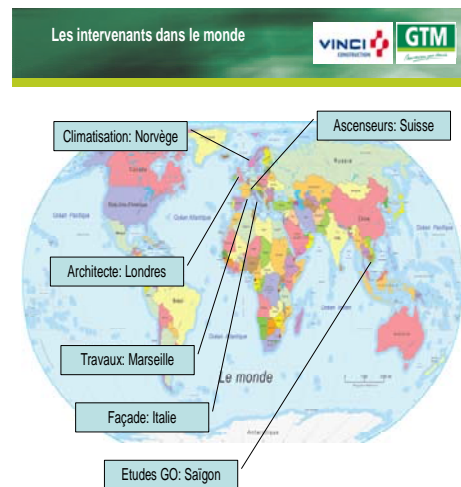
Le bâtiment, qui allie verre, béton et métal, se caractérise par l'originalité de

son architecture. Reposant sur une ossature de 1 150 poteaux de forme, de section et d'inclinaison variables, la tour s'élève dans un entrelacs de lignes complexes, d'angles aigus et de plans superposés, ce qui crée une impression de grande élégance et de légèreté. Oeuvre « emblématique », la tour ne se distingue en revanche ni par sa fonctionnalité (beaucoup d'espace perdu), ni par la recherche d'une économie de matériaux.

Novateur dans sa forme, le projet innove aussi dans les techniques de conception et de construction. Les poteaux, notamment, ont ainsi fait l'objet d'expérimentations poussées par les équipes du laboratoire béton de GTM. Par ailleurs, l'utilisation des grues représentant un risque certain en cas de fort mistral (ce que nous avons pu vérifier lors de la visite !), il a été décidé d'utiliser une technique de coffrage auto grim pant, à l'aide d'un mât de bétonnage.

S'agissant d'un projet éminemment complexe, la conduite du chantier, dont GTM assure le gros oeuvre, requiert la coordination d'une multitude d'intervenants dispersés dans le monde entier. Une « armoire à plans » accessible par Internet a été mise en place pour permettre à chacun de créer, modifier et échanger en flux continu les dernières versions des projets.

La première pierre a été posée le 23 mars 2007. Lors de notre visite, le 4è niveau était atteint, avec un objectif fixé à la construction d'un étage par semaine. Les derniers bétons devraient être coulés en octobre 2008 pour une livraison du bâtiment en juillet 2009.



Un grand merci à Yann pour nous avoir permis de découvrir les coulisses du chantier et nos vœux de réussite pour toute l'équipe.

M. DE V

FAIRE LA VILLE SUR LA VILLE...

**Une oeuvre de longue haleine,
l'exemple du Musée
des Civilisations de l'Europe et
de la Méditerranée (MuCEM)**

MARIE-CATHERINE LECOCQ

**Au début des années 90, Marseille,
une ville malade...**

Le projet Euro-méditerranéen est né du constat, lors du recensement de 1989 du déclin inquiétant de la ville de Marseille (pertes de population, pertes d'emplois en particulier) et de la nécessité d'y remédier. C'est le rapport établi par Jean-Paul de Gaudemar, aujourd'hui recteur de l'académie d'Aix-Marseille, assisté par Priscilla de Roo, chargée de mission à la DATAR, qui donnera les orientations principales. La mission Masson donnera sa consistance opérationnelle au projet.

Du bon usage des friches

Il s'agit de reconstruire une économie moderne et donc essentiellement tertiaire sur un territoire faiblement peuplé (3000 habitants sur 300 ha) mais occupé essentiellement par des friches industrielles de toute nature (La Belle de Mai en est l'exemple le plus connu). Il s'agit également de reconquérir l'attractivité de ce territoire ignoré

même des Marseillais en dotant Marseille d'équipements publics et privés de taille proportionnée à la deuxième ville de France, confortant ainsi son statut de métropole et lui assignant un rôle géostratégique au sein du Bassin Méditerranéen. Le Musée, issu du MNATP (Musée National des Arts et Traditions Populaires), est donc le cœur du volet culturel de ce projet de redynamisation urbaine.

Retrouver la mer

Le site que nous avons visité le samedi 9 novembre est tout à fait représentatif du processus à l'œuvre sur le périmètre d' Euro Méditerranée.

On peut considérer en effet que le Fort Saint-Jean (monument historique d'origine militaire) et son environnement immédiat le môle J4 (zone portuaire), destiné à accueillir entre autres, le bâtiment principal du Musée, relève de la problématique de la friche :

Sur le môle J4, situé dans le périmètre du Port Autonome s'élevait une gare maritime désaffectée qui a été démolie par l'Etablissement Public à la fin des années 1990. Il a reçu ensuite un aménagement provisoire (revêtement, passerelle) permettant aux promeneurs de profiter du site en attendant les aménagements définitifs.

Tandis que le Fort Saint-Jean était fermé au public et accueillait le DRASSM (Département des Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-marines) qui avait stocké là ses découvertes et en particulier des milliers d'amphores.

Précisons, en outre, que, la caserne du Muy (près de la gare Saint-Charles) accueille actuellement l'antenne marseillaise du Musée et accueillera également les Réserves du Musée.

Grâce à un grand projet culturel

Si l'idée d'un grand équipement culturel à implanter sur le môle J4 est déjà présente dans le CIADT de décembre 1999, la décision d'implanter à Marseille le MNATP Musée des Arts et Traditions Populaires refondé en Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée ne sera prise qu'au CIADT du 10 décembre 2003, la première équipe s'installe dans une caserne à la Belle de Mai, la Tour du Roi

René s'ouvre aux marseillais en 2003 avec l'exposition de préfiguration « Parlez-moi d'Alger ».

Renaud Donnedieu de Vabre vient à Marseille le 4 juillet 2006 signer la convention de financement entre l'Etat et les collectivités locales partenaires :

Part de l'Etat :	100,91 M€
du Conseil Général :	15,13 M€
du Conseil Régional :	15,13 M€
de la Ville de Marseille :	15,13 M€

Un site plein d'émotions :

Aujourd'hui, le Fort Saint-Jean a deux accès principaux : l'un côté ville, au bout du Vieux-Port (Tour du Roi René), l'autre côté « port autonome, J4 » par une construction en bois, sorte de tour d'assaut réalisée par Rudy Ricciotti et Roland Carta, qui conduit au sommet des remparts Vauban, sur une esplanade d'où l'on peut contempler la partie Nord de la baie de Marseille. Nous avons été accueillis par Denis Chevallier, conservateur et responsable du site de Marseille, et par Catherine Homo-Lechner, dans le bâtiment principal, réhabilité et baptisé Georges-Henri Rivière (fondateur du Musée National des Arts et Tradition Populaire).

Ce bâtiment offre des conditions d'exposition plus confortables (400m² de plain-pied) que la Tour Saint-Jean (200m² sur quatre niveaux desservis par un escalier en colimaçon).

Nous nous sommes installés dans la salle multimédia pour une discussion amicale avec les responsables du Musée, Julien Giusti et Marc Tassel. Puis, nous avons repris notre visite en traversant l'ensemble du site et ses différentes composantes (maison des officiers, rampe pour les canons, chapelle etc....) qui permettent de découvrir des vues de Marseille plus belles les unes que les autres.

Débats et questionnements :

Les difficultés :

- Un projet exceptionnel pour l'aménagement du territoire : il est inutile de revenir sur l'extraordinaire concentration en région parisienne des moyens du Ministère de la Culture qui, sans jamais le dire, reste extrêmement régional : le transfert en région d'un Musée National, comme l'est le

MNATP, est un exemple unique à ce jour.

- Ce transfert se heurte, au quotidien, à une multitude de difficultés pratiques liées à l'extrême centralisation administrative du Ministère : en particulier, le MNATP-MuCEM n'a pas la personnalité morale, c'est un département de la Direction des Musées de France (DMF) et il dépend, en matière d'organisation et de communication pour ses expositions, de la Réunion des Musées Nationaux.

Il semble, en outre, que le rôle du CI-TEP en matière d'aide au transfert d'emplois publics hors Ile-de-France soit considérablement amoindri.

- Une grande complexité technico-politique : on a évoqué ci-dessus la complexité technique ; la gestion du partenariat politique entre l'Etat et les collectivités locales est, dans le contexte local, également d'une grande complexité.

- Un métissage culturel à construire : ville populaire mais ville de vieille civilisation, Marseille a un rapport ambivalent à la Culture, comme à l'Etat ; ville tournée vers la mer, elle a peu de raisons de se reconnaître dans « l'ethnologie de la France rurale » ; enfin, l'échec du processus de Barcelone lui a prouvé que l'Europe s'est plus intéressée jusqu'à présent à son Est qu'à son Sud.

- Sachant que l'ambition du Musée est relativement conceptuel (qu'est ce qu'un musée aujourd'hui dans un monde dominé par les médias ? quel est le rôle des objets ? comment muséographier la civilisation ? etc....) un processus d'appropriation mutuel entre la ville, ses habitants et le projet est nécessaire : c'est le rôle que s'est attribuée la Société des Amis du Musée, au sein de laquelle nous sommes un certain nombre à nous mobiliser.

Les atouts :

L'intérêt et la nécessité d'un projet culturel ambitieux comme celui du MuCEM sont aujourd'hui très clairement perçus par les milieux économiques influents à Marseille et dans sa région comme l'a confirmé Marc Tassel.

Le succès de la candidature de Marseille-Provence au label de capitale européenne de la Culture en 2013 (cf. le débat avec Bertrand Collette)

implique la réalisation du MuCEM, une mobilisation sans faille des collectivités locales et de la « société civile ».

Enfin et surtout, le projet d'Union Méditerranéenne vigoureusement porté par le Président de la République redonne de la consistance au vieux rêve saint-simonien²: « La Méditerranée a été une arène, un champ clos où, durant trente siècles, l'Orient et l'Occident se sont livrés des batailles. Désormais la Méditerranée doit être comme un vaste forum sur tous les points duquel communieront les peuples jusqu'ici divisés. ».

Ensemble tout devient possible :

« Le MuCEM constitue l'un des chantiers qui contribuera à ancrer dans votre belle cité un lieu de mémoire et de témoignage nécessaire au dialogue interculturel... Si je suis élu Président de la République, je souhaite que l'Etat assume la responsabilité de son engagement et qu'il participe à la réalisation de ce grand projet qui confortera Marseille comme métropole et « Euro Méditerranée » comme pilier des relations entre tous les pays riverains de la Mer Méditerranée. »

18 avril 2007, lettre de Nicolas Sarkozy, candidat à l'élection présidentielle, à la société des Amis du Musée.

Dernières nouvelles :

François Fillon, lors de son déplacement à Marseille a visité le Fort Saint-Jean et confirmé la réalisation d'un Musée des Arts et Civilisations en Méditerranée.

Un goût de Méditerranée :

Notre week-end à Marseille s'est déroulé par temps de mistral, lumière éblouissante qui met en valeur la couleur des pierres et le bleu de la mer mais vent glacé qui rend la mer agitée. Pour le « déjeuner à bord » du dimanche, notre bateau est resté prudemment dans le Vieux Port, ce qui nous a permis de profiter du site tout en discutant de façon très conviviale avec les différents participants y compris le capitaine du bateau. Après le déjeu-

ner, les amateurs de tempête sont sortis en mer faire le plein de vagues, d'embruns et de photos... et finir de se convaincre qu'à Marseille, c'est « Plus belle la vie... » (Série télévisée dont le succès fait la fortune du pôle média de la Belle de Mai).

Un joli week-end plein de chaleur et l'amitié des retrouvailles avec ceux qui sont sur le terrain.

M.C.L



Vous pouvez retrouver toutes les photos du voyage sur le site du Cercle dans la rubrique « Conférences »

www.cpat.asso.fr

Vélib' :

EFFET DE MODE OU RUPTURE AVEC LE TOUT AUTO ?

ISABELLE LESENS
Conseil en politiques cyclables

L'installation de vélos en libre-service relève d'abord d'une idée marketing. En 1998, lorsque Clear Channel propose à la Ville de Rennes ce dispositif en option au renouvellement du marché du mobilier urbain, il fait brutalement la différence. Mais tout s'oublie, et c'est le coup d'éclat de Decaux à Lyon, en 2005, qui va faire s'emballer le marché.

Paris est d'une tout autre ampleur que les 250 stations lyonnaises, car le jeu de la concurrence a amené la société Decaux, qui allait perdre le marché, à considérablement augmenter son offre, la passant de 270 stations à ... 1450 !!!!

C'est le risque de voir lui échapper la vitrine mondiale qu'est Paris qui nous vaut ce nombre sans équivalent ailleurs, et non une analyse des besoins. Pas d'inquiétude cependant pour De-

caux, son chiffre d'affaires publicitaire a, dans le même temps, doublé...

Alors, effet de mode ? Évidemment. Mais une mode qui pourrait durer, au même titre que celles d'autres objets dont le caractère indispensable ne se révèle qu'avec l'habitude que l'on en prend.

Effet marketing, ou de mode, bien sûr puisqu'il ne s'agit pas d'une stratégie d'encouragement à la pratique du vélo. Mais réponse indirecte à des besoins non-satisfaits, qui, pour le vélo, sont les services associés : parking au domicile, parking à destination, entretien... tous services qui, pourvus pour les automobiles, en ont permis l'essor.

Effet de mode aussi, si l'on en juge par l'engouement pour le vélo en libre service que l'on constate partout, avec les mêmes moyens techniques ou avec d'autres, avec ou sans publicité, déjà. Engouement peu réfléchi, souvent, qui mène à des parcs trop faibles et à des territoires desservis trop petits.³

Pourtant, est-ce une rupture avec le tout auto ? Assurément non.

Les transferts modaux ne se font jamais spontanément depuis l'automobile, surtout si son usage est exclusif de tout autre mode. Lors de la grande grève des transports de décembre 1995, par exemple, les nuées de nouveaux cyclistes étaient en majo-

³ Pour que ces vélos en libre-service trouvent leurs utilisateurs, il faut que ceux-ci aillent les chercher. Ils doivent être nombreux pour être disponibles, proches des lieux de départ, proches des lieux d'arrivée. La densité de stations, si stations il y a, doit être forte, à due proportion de la faiblesse des délais d'usage ; tous les 300 mètres à Paris, luxe inouï qui tend à devenir une norme... La « gratuité » joue un grand rôle dans la facilité d'accès, bien que d'autres systèmes proposent des paiements au temps, ou à l'abonnement seul, avec règles d'usage. Les distances à parcourir ne doivent pas excéder quelques kilomètres, soit à cause des temps de garde, soit à cause de la lourdeur du matériel. Enfin, le service de gestion et d'entretien doit être performant.

On voit bien aussi qu'équiper le seul cœur historique n'a pas grand sens, d'autant qu'il se parcourt souvent à pied. Faisons le pari que ces petits parcs seront vite abandonnés, ou réorganisés pour en diminuer le coût. Ce qui ne veut pas dire que les services de location de vélo soient inutiles. Seulement que cette façon-là de le faire est hors de portée de la plupart des villes.

² Il faut rappeler que tant la création du port moderne, que la ligne Lyon-Marseille, le bâtiment des Docks ou la rue de la République, entre autres, sont l'œuvre des saint-simoniens à Marseille...

rité des anciens utilisateurs des transports en commun.

Il en est de même largement pour les utilisateurs de Vélib'. Les choix se font entre métro ou bus et vélo, au gré des opportunités ou du temps qu'il fait, rarement entre auto et autre chose. Ou, autrement dit, et ceci est valable partout, il y a d'une part un système automobile, avec ses réseaux et ses services, qui se suffit à lui-même et dont on ne sort guère, et d'autre part un système multimodal fait de marche à pied, de vélo, de taxi, de transports publics, de voitures partagées, de voitures de location, etc. Chacun des deux systèmes assure le porte-à-porte et couvre l'ensemble des besoins de déplacement. La meilleure façon de faire passer d'un système à l'autre est d'en empêcher un service essentiel (le stationnement), ou d'en interdire l'usage (restrictions radicales de l'espace alloué, péage urbain, etc.). Les ruptures d'habitude peuvent aussi faciliter le changement (arrivée sur le lieu de vacances, changement de domicile ou d'emploi), tout comme certaines actions pédagogiques très fortes (avec incitations financières, accompagnement, communication, etc.).

Mais rupture tout de même en un sens important. C'est que désormais le vélo fait totalement partie du paysage, et surtout des discours.

Du paysage, cela se voit, même si en nombre de déplacements sa part n'atteint pas les 4% des déplacements mécanisés à Paris, les transports en commun raflant encore la plus belle part (toujours pas de rupture avec l'automobile, donc !).

Mais dans les discours, cela est très nouveau, plus personne ne ricane ni ne sourit, ni même ne s'extasie... au mot vélo ; plus personne ne dit des idioties du genre « tout le monde ne peut pas faire de vélo », au contraire chacun professe que s'il avait été au pouvoir il en aurait fait autant. Le vélo existe désormais.

Alors, mode et rupture ?

Le recul manque, même à Lyon. Mais on peut parier que :

- Ce service, à l'issue du contrat initial, sera municipalisé et l'exploitation confiée au gestionnaire des transports publics.

- Son intérêt ira en diminuant

- Car de nombreux utilisateurs, on le voit déjà, redécouvrent le vélo et s'en achètent un. Selon Libération (2 novembre 2007), les ventes en magasin ont déjà augmenté de 10 à 20%. Le Vélib' sert à reprendre goût au vélo, et est très vite abandonné car trop lourd et peu adapté aux distances parisiennes. Les grandes grèves de transports en commun ont exactement le même effet.

Ce qui fait qu'on reviendra à la case départ, dans laquelle le fonctionnement du système multimodal de déplacement devra être optimisé par l'amélioration du confort de circulation, la fiabilité des parcours et des temps de parcours, la rapidité, l'existence des services nécessaires...

C'est une idée marketing de marchands de publicité, alliée à une force de frappe commerciale stupéfiante et à une large utilisation des techniques de communication et de surveillance, qui aura forcé à organiser la ville non plus pour faciliter le trafic motorisé mais pour permettre aux habitants de se mouvoir en liberté. C'est sûrement révélateur de tendances, et c'est ainsi... Mais n'est-ce pas aussi la signature d'un échec ?

I.L.

ANNEXE :

Quelques chiffres

En moyenne, 5 vélib's disparaissent chaque jour, mal raccrochés ou volés.

10% des vélos sont chaque jour en réparation. Avec 10 jours de grève chez Decaux, il n'y aurait plus de service... Fin août, 300 vélos étaient déjà définitivement hors service, et remplacés.

Les vélos à réparer sont stockés dans des caisses grillagées, sur les ports fluviaux le long de la Seine, en attente de la péniche-atelier, et ses 4 mécaniciens, qui fait la navette depuis le port de Charenton. Les petites réparations sont effectuées sur place par les 175 agents de maintenance, qui se déplacent eux-mêmes à vélo à assistance électrique. 10 « goupils », camionnettes à moteur électrique, spécialement construites, complètent le dispositif

d'entretien, auquel il faut ajouter les 20 camions de régulation, avec leur plateau pouvant embarquer 20 vélos.

(Source : principalement

<http://www.velib.paris.fr>)

Accidents

2 morts cette année, à Vélib', chiffre comparable à celui des décès à vélo des années antérieures. Mais une trentaine d'accidents au total à fin août, et 20 chutes. Rapportés aux 20 millions de locations à cette date, on voit qu'il n'est pas plus dangereux d'aller à vélo qu'à pied.

Location longue ou courte durée

Le principe de dispositif parisien est que les vélos changent sans cesse d'utilisateur. La faible durée de la période sans taxation supplémentaire (une demi-heure) s'explique par ce parti-pris.

Chaque vélo semble être utilisé trois fois en moyenne par jour, pour une durée moyenne de 22 minutes.

Pourtant, le site Vélib nous apprend que lors de la dernière grève des transports, le 18 octobre, si le nombre de locations a été multiplié par deux, il y aurait eu 81 000 locations de courte durée sur 179 000 utilisations. Ce qui veut dire que plus de la moitié des utilisateurs a dépassé la demi-heure.

Et en effet, on entend très souvent des usagers dire que ça leur est égal de payer... Cette attitude constitue une surprise, car, à Lyon, au contraire, tous s'évertuent à ne pas dépasser le temps non-taxé. Pour Paris, où les distances sont beaucoup plus importantes, je m'attendais à ce que la municipalité soit amenée à étendre cette première période de gratuité à une heure (il faut environ 1 h 00 pour traverser Paris; il me fallait 35 minutes pour aller de chez moi dans le XV^e arrondissement au bureau dans le 1^{er} arrondissement). Il n'en a rien été.

I.L.

Conférence du 24 janvier 2008

OU VA LA BELGIQUE ?

Jean-François DREVET⁴

Introduction

Tout d'abord, tel qu'il se présente aujourd'hui (janvier 2008), le problème belge a des causes générales qui ne sont pas spécifiquement liées à la crise actuelle :

- les poussées de *nationalisme tardif* observées ailleurs en Europe, en Catalogne, en Corse, ou en Écosse. En contrepoint de la mondialisation (qui déstabilise) et de l'intégration européenne (qui protège), quelques régionalismes se sentent un goût accru pour l'indépendance ;
- le comportement de certains politiciens : lassés de faire des promesses qu'ils ne peuvent tenir, d'une impuissance inavouable face au repli du politique par rapport à l'économique, ils se réfugient dans le populisme : les électeurs sont soulagés d'être présentés comme des victimes, dont les problèmes sont de « la faute des autres. »

On se limitera ici aux causes strictement belges du problème actuel :

1. les particularités de la construction politique : la Belgique serait-elle un « *État nation sans nation* » suivant la phrase de Jules Destrée (1863-1936) : « *Sire, il n'y a pas de Belges*⁵ » ;
2. l'essor du mouvement flamand : comment une revendication d'égalité des droits évolue vers le nationalisme, parfois agressif ou xénophobe, quand il est exprimé par le slogan « *België barst (Belgique crève)* » du Vlaams Belang ;
3. la destruction programmée de la Belgique, nouveau scénario de l'inacceptable, est-elle à l'ordre du jour ?

⁴ Le point de vue exposé ici à titre personnel émane d'un non Belge, ancien fonctionnaire international, qui ne prétend pas avoir une connaissance approfondie de la vie politique belge.

⁵ Lettre ouverte au roi Albert 1^{er}, 1912.

1. un état nation sans nation ?

L'État belge est une création *bottom-up* et non *top-down* comme la France, avec la persistance de fortes identités infranationales :

- municipale (ancienneté de l'autonomie des villes, nostalgie de leur puissance médiévale à Courtrai, Bruges ou Liège) ;
- provinciale (Flandre de l'ouest, Brabant, Limbourg, Luxembourg) ;
- plus récemment régionale (Flandre et Wallonie).

Une construction composite

Le jeu des mariages dynastiques n'a réuni les provinces belges⁶ que dans des monarchies régnant sur beaucoup d'autres possessions :

- L'État bourguignon (fin du XV^{ème} siècle) représente une première expérience de gestion des provinces belges par un souverain commun : après la fin tragique de Charles le Téméraire, on observe un début de solidarité entre les 17 provinces qui forment aujourd'hui le Benelux, placées par les hasards de l'histoire sous le sceptre d'une branche cadette des Valois, entre la monarchie capétienne et le *Saint Empire* ;
- L'empire de Charles Quint (début du XVI^{ème} siècle), est un jackpot d'héritages, dominé par la personnalité de l'empereur, gantois, Belge avant la lettre. Les « *Pays-Bas* » bénéficient d'une autonomie *de facto* dans un vaste conglomérat européen ;
- Après l'abdication de Charles Quint, l'héritage bourguignon va à l'Espagne de Philippe II. La cohésion des 17 provinces est brisée par la Réforme : à la fin du XVI^{ème} siècle le Nord devenu protestant rompt avec l'Espagne et forme la République des Provinces Unies ;

Le Sud reste sous domination espagnole jusqu'en 1714, puis autrichienne (1714-1792). Il est gouverné de Bruxelles par un représentant des Habsbourg, toujours avec une large

⁶ Jusqu'en 1792, la principauté de Liège forme un État séparé sous l'autorité d'un Prince-Évêque.

autonomie administrative au niveau de chacune de ses composantes⁷.

Après les batailles de Jemappes (1792) et de Fleurus (1794), la 1^{ère} République conquiert l'actuelle Belgique. À partir de 1797, l'assimilation au système français est totale jusqu'en 1814. La période française est courte (moins de 20 ans), mais laisse une forte empreinte :

- le Directoire fait table rase des institutions de l'ancien régime : disparition des anciennes unités et division en 9 départements qui deviendront ensuite les 9 provinces belges ;
- l'Empire crée un cadre administratif centralisé qui survit à la domination française et sert à structurer l'État belge à partir de 1830.

Le compromis de 1830

En 1814, la défaite de Napoléon entraîne la création d'un royaume unifié des Pays-Bas (aujourd'hui Benelux) sous domination hollandaise (la dynastie d'Orange-Nassau), une idée anglaise pour bloquer définitivement l'expansion de la France vers le nord. La Belgique catholique, plus riche et plus peuplée que la Hollande (2 millions d'habitants au nord, 3,5 au sud), ne supporte pas sa tutelle. La révolution de 1830 lui offre l'occasion de s'en débarrasser.

L'indépendance de la Belgique (19 siècles après César, le nom revient sur les cartes) est le choix d'une Europe dominée par l'Angleterre. La France n'est plus assez forte pour la ressaisir et Louis-Philippe ne veut pas se lancer dans des guerres sans fin avec ses voisins. Talleyrand négocie à Londres un statut de neutralité garanti par les puissances sous le sceptre d'un roi consensuel, Léopold 1^{er}.

Des frontières rétrécies

À la fin du XVI^{ème} siècle, le territoire qui reste aux Pays Bas espagnols (avec la principauté épiscopale de Liège) est

⁷ Les comtés de Flandre, d'Artois et de Hainaut, les duchés de Brabant et de Luxembourg etc....

encore nettement plus vaste que la Belgique actuelle.

La réduction s'opère de trois côtés :

- au nord, les Provinces Unies s'étendent au sud du Rhin en annexant le Brabant du nord, bien qu'il soit resté catholique, en tant que glacis protecteur contre une invasion espagnole. Après la séparation de 1830, l'est du Limbourg avec Maastricht reste hollandais ;
- au sud, Louis XIV annexe la plus grande partie du Nord-Pas de Calais actuel et construit une ligne de fortifications de Dunkerque à l'Alsace (ligne Vauban). La frontière actuelle est définie par le traité de Paris en 1815.
- à l'est, en 1814, la frontière est repoussée vers l'ouest à l'avantage de la Prusse, puis reculée en 1919 après l'annexion d'Eupen et Malmédy à la Belgique. La séparation de 1830 laisse le Luxembourg (le grand Duché actuel) aux Pays-Bas (en union personnelle rompue à la fin du XIX^{ème} siècle).

2. L'essor du nationalisme flamand

Un royaume francophone (1830-1963)

Dans le cadre imposé par l'Europe en 1830, les Belges peuvent s'organiser à leur guise. Ils conservent le cadre hérité du régime français et construisent « un État nation sans nation », francophone et centralisé autour de Bruxelles. À l'époque, l'État de type napoléonien est un modèle qui n'a pas de concurrent.

Au début, les questions linguistiques ne jouent qu'un rôle très réduit dans l'évolution historique du pays. Bien qu'elle soit stable depuis le début du Moyen Âge, la limite entre parlers romans et germaniques ne correspond à aucune frontière administrative. Au XIX^{ème} siècle, l'actualité est dominée par les conflits sociaux (la Belgique est après l'Angleterre le pays le plus industrialisé d'Europe) et politico-philosophiques (entre catholiques et libéraux).

Depuis le début du XVIII^{ème} siècle, la langue dominante est le français. Cette tendance, accentuée pendant l'annexion à la France, s'est poursuivie

pendant la quinzaine d'années d'union avec la Hollande. Dans les deux parties du pays, la bourgeoisie a adopté le français comme langue de communication, la majorité des Belges continuant de parler des patois picards dans la partie wallonne et dérivés du bas allemand dans la partie flamande.

Dans la constitution de 1831, le français est la seule langue officielle. La bourgeoisie au pouvoir compte bien la généraliser à toute la population, comme cela se fait au même moment en France, où les différents patois sont combattus au nom de l'unité nationale. Aussi longtemps que le suffrage reste censitaire, le corps électoral⁸ est dominé par les francophones.

Soulevée d'abord par des intellectuels (le *manifeste flamand* de 1847⁹), la question flamande prend de l'importance avec :

- le développement de l'instruction primaire dans la deuxième moitié du XIX^{ème} siècle pose le problème de la langue d'enseignement. Soucieux de préserver ses ouailles de la propagande libérale (francophone), le clergé défend le néerlandais¹⁰ ;

- l'instauration du suffrage universel : à partir de 1893, il est instauré pour les hommes¹¹. La loi du

⁸ Environ 45000 électeurs nationaux, 140000 électeurs municipaux sur 4.3 M de Belges au milieu du XIX^{ème} siècle.

⁹ Le Français Henri Conscience, fils d'un fonctionnaire impérial envoyé par Napoléon comme sous directeur du port d'Anvers, écrit en néerlandais *Le lion de Flandre* en 1838. Il est le rédacteur du premier *Manifeste flamand* en 1847, auquel répond une Commission des griefs flamands en 1857, qui aboutit aux premières lois linguistiques en 1873, 1878 et 1883, autorisant l'emploi du néerlandais dans la partie nord du pays.

¹⁰ Les prêtres flamands agissent comme le clergé canadien français, qui a défendu le français pour garder le contrôle de ses paroissiens. Ils placent le mouvement flamingant à droite de l'échiquier politique (alors que l'autonomisme wallon, qui a eu parfois le vent en poupe, s'est toujours situé à gauche).

¹¹ Mais tempéré par le vote plural (une seule personne pouvant avoir jusqu'à 3 voix), puis généralisé en 1918 aux citoyens mâles de plus de 21 ans, enfin étendu aux femmes en 1948. Aux élec-

nombre va jouer de plus en plus en faveur de la majorité néerlandophone.

Mais pendant longtemps, le rapport de forces n'est pas favorable au mouvement flamand. Alors que la révolution industrielle a mis la Wallonie et Bruxelles en position dominante, la Flandre reste arriérée et rurale. Bruxelles, historiquement flamande, devient majoritairement francophone avec la généralisation de la scolarisation, suivant un processus à la française (mais qui ne s'étend pas au nord du pays).

Pendant les deux guerres mondiales, une partie du mouvement flamingant coopère avec l'occupant, provoquant un choc en retour après les libérations de 1918 et 1944 et un contentieux entre les deux groupes linguistiques (les Flamands étant soupçonnés de vouloir blanchir leurs collaborateurs) :

- en 1914-1918, l'occupant allemand développe sa *Flamenpolitik* (avec l'arrière pensée d'annexer ultérieurement la Belgique), séparant les deux parties du pays et créant une administration flamande dans le Nord ;
- en 1940-1944, les nazis veulent germaniser les néerlandophones. Les prisonniers flamands sont libérés, alors que les Wallons resteront en captivité jusqu'à la fin de la guerre. Les 57200 *inciviques* condamnés représentent 0.64% de la population belge (0.73% en Flandre, 0.52 en Wallonie et 0.56% à Bruxelles).

À la fin de la deuxième guerre mondiale, le français est encore dominant dans l'administration et les affaires. L'économie belge est pilotée en français depuis Bruxelles et la Wallonie reste la région industrielle prépondérante.

Le mouvement flamand s'organise

Au début du XX^{ème} siècle, le mouvement flamand s'organise avec ses associations, ses manifestations (le pèlerinage à la tour de l'Yser), ses mythes historiques (la *bataille des Éperons d'or* le 11 juillet 1302, devenu le jour de fête de la communauté flamande), qui favorisent la pénétration

tions de 1894, le corps électoral est décuplé : 1.8M votants au lieu de 180000.

de la revendication flamande dans toutes les couches de la société.

Les progrès politiques sont lents :

- en 1898, la loi sur l'égalité des langues permet au flamand de coexister officiellement avec le français dans les régions néerlandophones ;
- en 1930, faisant droit à une promesse de 1918, l'université de Gand est définitivement flamandisée¹² ;
- en 1932, face au refus des francophones d'un bilinguisme généralisé, la loi établit deux régions unilingues (la Flandre et la Wallonie). Mais le français reste très présent en Flandre. Bruxelles, officiellement bilingue, est déjà majoritairement francophone ;
- l'instauration de l'égalité des deux langues au niveau de l'État central implique que l'administration devienne réellement bilingue, ce qui n'est pas le cas. On ne prendra que l'exemple du Congo belge, officiellement bilingue : les Flamands y sont de loin les plus nombreux parmi les Européens, mais la colonie fonctionne à plus de 80% en français.

La conquête de l'égalité (1945-1977)

Après la fin de la deuxième guerre mondiale, le mouvement flamand a besoin d'un peu de temps pour se réorganiser. Son objectif est de consolider la place du néerlandais en Flandre et de le mettre à égalité avec le français dans l'administration centrale. Il veut aussi bloquer l'extension du bilinguisme autour de Bruxelles, qu'il considère comme une étape vers la francisation de la périphérie de la capitale

Il obtient des résultats par étapes :

- scission du ministère de l'Éducation nationale et de la culture (1963), qui ouvre la voie à des législations et à des systèmes éducatifs différents ;
- suppression du questionnaire linguistique dans les recensements, afin de figer les limites sur la base

¹² Elle l'avait été une première fois en 1916-1918 par le gouverneur allemand von Bissing.

du recensement de 1947. A cette date, à Bruxelles, 19 communes ont une majorité francophone (antérieurement il y en avait 16) ;

- définition d'une *frontière linguistique* durable entre français et néerlandais en 1963, qui sert de référence pour modifier les frontières provinciales ;
- *défrancisation* du Nord (Scission de l'UCL (Université catholique de Louvain) en 1968, poussée de l'unilinguisme flamand, pressions sur les communes à facilité) ;
- création de trois régions en 1977 (Flandre, Wallonie et Bruxelles) et de trois communautés linguistiques (néerlandophone, française et allemande). La Flandre fusionne les siennes alors que les francophones restent divisés en trois entités parfois rivales (Wallonie, Bruxelles et communauté française) ;
- affirmation de la présence flamande au niveau du pouvoir central : les Premiers ministres sont tous flamands à partir de 1974 et le développement du bilinguisme favorise les Flamands au niveau de l'emploi et des promotions.

À la fin des années 1970, le mouvement flamand a atteint presque tous ses objectifs. Par ailleurs, avec l'industrialisation de la Flandre et le déclin de la Wallonie, la prédominance économique bascule du Sud vers le Nord. Les conflits linguistiques pourraient donc prendre fin, faute de revendication.

La fin de l'État unitaire (1977-2001)

Mais les Flamands ne sont pas satisfaits. Le sentiment d'appartenir à un groupe défavorisé reste très présent, favorisant la surenchère des politiciens et d'une partie de la presse. Le mouvement flamand poursuit sur sa lancée et pousse à une *régionalisation-divorce* qui procède à un démantèlement par étapes de l'État belge :

- la réforme de 1988 fait de la Belgique un État fédéral, par transfert d'une partie importante des compétences nationales aux communautés (1/3 du budget public est de leur ressort) ;

- à Bruxelles, les Flamands, qui considèrent que la ville est historiquement flamande, en font leur capitale et bloquent la transformation en région des 19 communes francophones de la capitale. En 1989, une région *Bruxelles-capitale* est finalement instituée en échange d'avantages pour la minorité néerlandophone¹³ ;

- au moment de la fixation de la frontière linguistique, des *facilités* (usage administratif et scolaire du français) sont accordées à 6 communes de la périphérie bruxelloise où il existe d'importantes minorités francophones. Gérées de manière limitative par la région flamande¹⁴, les *facilités* polarisent les conflits quand les communes deviennent en majorité francophone.

Après la création de l'État fédéral, sous la pression flamande, des compétences de plus en plus nombreuses sont transférées au niveau des régions ou des communautés linguistiques :

- en 1992, les accords de la Saint-Michel¹⁵, régionalisent le commerce extérieur et l'agriculture. Les conseils régionaux et de communautés sont désormais élus au suffrage direct (ce qui les dissocie des institutions nationales, on en verra les conséquences en 2007) et le Brabant, dernière province bilingue, est divisé ;
- en 2001, les Flamands obtiennent des compétences nouvelles en échange de transferts financiers en faveur des francophones (refinancement de la communauté française, maintien d'un régime national de protection sociale).

Dans ce cadre, le fédéralisme belge évolue au hasard des transferts de compétences négociés au jour le jour,

¹³ La répartition des membres du Conseil régional est établie par la loi de 2001 à 72/17, dans un système artificiel de parité linguistique, puisque le rapport démographique entre les deux langues serait de 85/15.

¹⁴ Du point de vue flamand, ces facilités n'ont été accordées qu'à titre temporaire, le temps pour les francophones d'apprendre le néerlandais.

¹⁵ Sur les 42 articles de la Constitution révisés, seulement 3 ne concernent pas les questions communautaires.

sans recherche d'un cadre global et des contrepoids nécessaires pour faire fonctionner le système (les problèmes de hiérarchisation des lois et d'arbitrage sont laissés sans solution).

L'émergence du séparatisme

Bien que le déséquilibre entre les deux groupes linguistiques se soit en grande partie résorbé, le mouvement flammingant continue sur sa lancée et revendique toujours plus de séparation :

- le développement des partis nationalistes (*Volksumie*, puis BVA) et extrémistes (*Vlaams Blok* puis *Vlaams Belang*), appuyés par une partie croissante de la population néerlandophone qui a gardé son complexe de minorité opprimée, influence les partis classiques, notamment le grand parti social chrétien¹⁶ et alimente de nouvelles revendications (séparation de la sécurité sociale, de la gestion du chômage) ;

- alors que les francophones considèrent chaque réforme comme la dernière, elle n'est qu'une étape dans le processus de revendication flamand, qui demande toujours plus de compétences pour sa région, donc plus de séparation au niveau central.

Comme il ne reste plus grand-chose à séparer, il est de plus en plus difficile de réaliser un *compromis à la belge*, ce qui met fin scénario évolutif des années 1960-2000.

3. vers la destruction programmée de la Belgique ?

La crise de 2007

Le résultat des élections de juin 2007 place les partis vainqueurs dans une opposition frontale :

- la Flandre a voté en faveur d'un programme séparatiste, notamment la scission de l'arrondissement bilingue Bruxelles-Hal-Vilvoorde (BHV), dernier vestige de la Belgique unitaire et ultime protection des francophones vivant dans les communes

flamandes de la périphérie bruxelloise ;

- tous les partis politiques francophones s'y opposent, empêchant la classe politique de former un gouvernement de compromis ;
- en décembre 2007, après plus de six mois de négociations stériles, le Roi se résigne à reconduire le Premier ministre Verhofstadt, qui a pourtant perdu les élections. Son gouvernement intérimaire doit gérer les dossiers devenus urgents, préparer une nouvelle réforme de l'État et céder la place à la fin de mars 2008.

La crise a mis en évidence les faiblesses profondes du système politique et les effets possibles d'une destruction de la Belgique¹⁷, mais n'a pas écarté les risques d'une séparation.

Faiblesse du fédéralisme belge

Contrairement aux Écossais, aux Catalans ou aux Corses, les indépendantistes flamands ne trouvent pas en face d'eux de contrepoids national. Le fédéralisme belge n'a pas mis en place un système politique équilibré qui incite à la coopération entre les communautés ou les régions :

- le système électoral ne permet pas de voter pour un candidat de l'autre groupe linguistique ;
- il n'y a pas de Cour suprême (la Cour d'arbitrage créée en 1983 n'est pas suffisamment indépendante) ;
- la suprématie juridique de la loi fédérale sur la loi régionale n'est pas établie (comme c'est le cas pour la loi européenne sur les législations des États membres).

Vers une République de Flandre ?

L'évolution en profondeur de l'opinion depuis plus d'un siècle a créé un nationalisme flamand. Bien que nourri par des interprétations controversées d'une histoire parfois très ancienne (la bataille de Courtrai) et le rappel constant des brimades subies avant et pendant la première guerre mondiale),

il s'est peu à peu communiqué à l'ensemble de la société, nourrissant un complexe de victimisation de type canadien français.

Cependant, contrairement à ces derniers, les Flamands sont démographiquement majoritaires. Devenus plus riches que les francophones, ils ont le sentiment d'être assez forts pour imposer une partition *de facto* ou *de jure* de ce qui reste de la Belgique. L'appartenance à l'UE et l'exemple tchèque leur font penser qu'un *divorce de velours* est non seulement praticable, mais avantageux pour la Flandre.

Pourtant, compte tenu des avantages politiques et économiques acquis, une séparation aurait un coût important pour la Flandre, notamment à cause de Bruxelles. Mais l'opinion flamande a le sentiment inverse : les campagnes du *Vlaams Belang* lui font croire qu'elle paie un prix exorbitant au maintien de la Belgique¹⁸, ce qui l'incline vers la séparation, avec l'illusion d'améliorer son niveau de vie.

Comme dans tous les divorces, le partage des biens sera difficile :

- pour la répartition de l'actif et surtout du passif (la dette) de l'État belge : sur quelles bases établir le calcul ?
- pour la réintégration dans l'Union européenne : si la Flandre fait sécession, elle se met hors de l'Union et devra trouver le moyen d'y revenir ;
- pour la gestion future de Bruxelles, problème jugé insoluble par tous les observateurs avertis (*voir ci-dessous*).

La Wallonie, Belgique résiduelle ?

Si cette partition s'effectue par sécession unilatérale, la Wallonie et Bruxelles resteront seules dans une Belgique de taille réduite, mais toujours membre de l'UE. Il s'agira d'un réajustement douloureux pour la Wallonie, qui devra vivre sans le soutien de la Flandre aux régimes d'aide à la personne (chômage, sécurité sociale).

Trop soutenue sur le plan social et pas assez sur le plan économique, la ré-

¹⁶ CVP devenu CD&V, à droite de l'échiquier politique donc plus vulnérable à la revendication flammingante, notamment quand il se retrouve dans l'opposition entre 1999 et 2007.

¹⁷ Annoncée par une émission surprise de la TV francophone *Bye-bye Belgium* en décembre 2006.

¹⁸ 7% de son PIB d'après le site web du *Vlaams Belang*.

gion wallonne est considérée comme mal gérée depuis longtemps, ce qui justifie les critiques flamandes. Elle n'est pas pour autant dans une situation désespérée et un choc salutaire pourrait l'aider à récupérer (voir les autres expériences des régions de conversion industrielle, par exemple *Toyota* à Valenciennes).

Les transferts nets réels étant moins élevés que ce que répète la propagande en Flandre, il s'agira d'une difficulté passagère, d'autant plus que le vieillissement plus prononcé en Flandre et la baisse du chômage en Wallonie ont déjà tendance à réduire les transferts.

Que faire de Bruxelles ?

La région capitale est officiellement bilingue et la minorité néerlandophone (moins de 15% de la population totale) bénéficie d'un statut avantageux. La population est de plus en plus cosmopolite, avec une montée en puissance de l'anglais comme langue d'usage qui vient de dépasser le flamand d'après les enquêtes les plus récentes.

Sa situation économique est très contrastée. Grâce à son rôle européen, Bruxelles développe des fonctions de service, créatrices d'emploi de haut niveau pour toute la Belgique, occupés par une population très diversifiée, mais souvent extérieure à la région : *navetteurs* belges de Flandre et de Wallonie, autres ressortissants européens¹⁹. Pendant ce temps une partie de la population autochtone, insuffisamment qualifiée (Bruxelles a une minorité d'origine marocaine de près de 100000h) ne trouve pas d'emploi (le taux de chômage est très élevé : environ 20%).

Le mode actuel de gestion de la région est défectueux :

- avec une superficie réduite de 161 km², à comparer avec Genève (282 km²), Brême (404 km²), Vienne (457 km²), Hambourg (755 km²) et Berlin (889 km²), la Région capitale ne représente qu'une partie de l'agglomération. Or son aire d'influence s'étend sur la plus grande partie de l'ancienne

province du Brabant (aujourd'hui divisée entre les trois régions et gérée de manière divergente, sinon opposée).

- il n'existe pas de structure commune au niveau de l'agglomération toute entière, qui déborde largement du cadre purement linguistique des 19 communes, ce qui entrave la solution des problèmes de transport (RER toujours retardé, périphérique (*Ring*) jamais terminé, conflits autour des nuisances de l'aéroport) ;
- la Flandre et la Wallonie bénéficient des retombées économiques du dynamisme bruxellois (400000 *navetteurs* travaillent dans la ville et paient leurs impôts dans leurs régions de résidence), mais refusent de donner à Bruxelles les moyens de valoriser ses avantages (on observe des sous investissements de toute nature dans la capitale) ;

Les tentatives d'agrandissement se heurtent au *carcan linguistique* :

- étendre les limites de la région capitale entraînerait l'extension du bilinguisme, ultérieurement du français sur le sol flamand. La permanence de la *frontière* de 1963, basée sur le résultat du recensement linguistique de 1947 est un des points durs du mouvement flamingant ;
- les néerlandophones sont soucieux de maintenir le *droit du sol*, donc la possibilité d'imposer leur langue aux francophones, qui défendent au contraire le droit d'utiliser la leur dans les communes où ils sont (devenus) majoritaires ;
- cette opposition frontale explique la focalisation du conflit sur les droits résiduels de la minorité francophone de Flandre (environ 150000 h sur plus de 6 millions de néerlandophones), contestés par les flamingants (contrairement aux droits des germanophones de Wallonie et des Flamands de Bruxelles, que personne ne souhaite remettre en cause).
- face à la multiplication des brimades linguistiques (*circulaire Peeters*), les municipalités des communes à facilité, devenues majori-

tairement francophones avec le processus de croissance de l'agglomération, réclament maintenant leur rattachement à Bruxelles.

Si la séparation de la Flandre et de la Wallonie présente déjà d'innombrables difficultés, celle de la Flandre d'avec Bruxelles apparaît comme un défi impossible à relever :

- les séparatistes flamands veulent l'indépendance pour eux, mais pas pour Bruxelles, où ils souhaitent maintenir leur capitale et conserver le maximum d'influence. Ils proposent de donner à la ville un statut copié sur celui de Washington (contradiction majeure qui consiste à faire disparaître le fédéralisme, mais à créer un district fédéral) ;
- Bruxelles peut devenir une ville libre de plein exercice. Elle a les moyens de financer son indépendance, puisque les *navetteurs* paieront alors leurs impôts à la ville, qui pourra ainsi résoudre une partie de ses problèmes de financement ;
- Pour les questions qui dépassent ses limites, il faudra négocier des accords de partenariat avec les deux autres régions ou créer une communauté urbaine avec les compétences nécessaires pour les gérer. Mais il faudra trouver un mode de fonctionnement opérationnel entre deux ou trois États devenus indépendants.

Conclusion : vers un nouveau compromis « à la belge » ?

Depuis le début de janvier 2008, une tendance au compromis s'est esquissée, afin de faire enfin une réforme de l'État plus équilibrée que les précédentes :

- au plan institutionnel, la note personnelle au Roi de Guy Verhofstadt propose une rationalisation des relations fédéral-régional en donnant plus d'initiative aux régions, mais dans un cadre cohérent établi au niveau fédéral sur le modèle européen ;
- au plan linguistique la scission de l'arrondissement BHV serait acceptée, à condition de s'entendre sur l'étendue des droits culturels à

¹⁹ Les mouvements pendulaires quotidiens vers Bruxelles englobent une partie du Nord-Pas de Calais et le sud des Pays Bas.

maintenir en faveur de la minorité
francophone des communes fla-

mandes de la périphérie bruxelloise
(ce qui est loin d'être acquis).

J.F.D.

Sortie du 14^{ème} « QUE SAIS-JE » sur l'aménagement du territoire

La quatorzième édition du « Que sais-je ? » de Jérôme Monod et Philippe de Castelbajac vient de sortir. Sa lecture s'impose à un moment où l'on s'interroge sur la nécessité d'une politique d'aménagement du territoire aujourd'hui. On y découvre pourtant une statistique surprenante selon laquelle l'agglomération parisienne est devenue en densité la première agglomération européenne avec 20 000 habitants au km².

Etait-ce bien l'objectif recherché ?



*Vous pouvez retrouver toutes les photos du voyage à Marseille sur le site du Cercle,
dans la rubrique « Conférences »*

www.cpat.asso.fr



La Lettre du Cercle

N° 33 - MARS 2008

• Directeur de publication :

- Hervé Nora, Président du Cercle

• Rédacteurs :

- François ESSIG

- Thierry CHAMBOLLE

- Jean-Luc OBIN

- Maurice DE VAULX

- Marie-Catherine LECOQC

- Isabelle LESENS

- Jean-François DREVET

• Édition :

- Françoise SALOMON



LE CERCLE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

HISTORIQUE

LE CERCLE POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE est une association privée, régie par la Loi de 1901. Il a été fondé en 1991 par Hélène Roger-Vasselin et Claude Rousseau, alors chargés de mission à la DATAR (respectivement depuis 1963 et 1970), et Marc Nizery, ancien collaborateur extérieur de la DATAR, de 1964 à 1978.

LES MEMBRES DU CERCLE

Le CERCLE rassemble aujourd'hui 220 membres, qui sont, ou ont été des acteurs de l'aménagement du territoire. Ils sont actuellement anciens ministres, parlementaires, anciens délégués et directeurs à la DATAR, préfets, hauts fonctionnaires, présidents directeurs généraux et dirigeants de grands groupes industriels et d'établissements financiers, chefs d'entreprises de toutes tailles, membres de professions libérales, aménageurs locaux, commissaires à l'aménagement, à l'industrialisation ou à la reconversion, chargés de mission ou collaborateurs extérieurs de la DATAR.

Hommes et femmes de terrain, de pouvoir ou d'influence, tous portent un intérêt particulier au territoire français, à son développement économique et à son aménagement. Ils gardent vif le souvenir du climat particulier de pragmatisme et d'efficacité dans lequel la DATAR a travaillé depuis les années soixante, et dont tous les partenaires de la Délégation ont été fortement marqués. Ils ont souhaité en adhérant au Cercle retrouver et entretenir ce climat, et continuer à agir, dans le cadre du statut de l'association, sur les aspects territoriaux et spatiaux de l'évolution économique et humaine du pays. Ils considèrent que la pleine mise en valeur du territoire national et la recherche de la meilleure performance économique, dans le contexte européen et mondial du vingt et unième siècle, ne sont pas indifférentes à la répartition géographique des activités et de la population, et que cette répartition nécessite l'adhésion de l'opinion publique.

Toutes les sensibilités politiques sont représentées dans le Cercle. Toutes les approches de la problématique de l'aménagement du territoire peuvent y être abordées. Sa crédibilité se fonde sur l'indépendance d'esprit et d'expression de ses membres, sur leurs compétences très diverses, leur expérience et l'élévation de leurs motivations.