

"On ne peut plus remettre en cause sa pertinence"

■ Où en sont les crédits qu'avait promis l'État à la Métropole d'Aix-Marseille Provence en échange d'un projet, pourtant mis en forme, sur les transports ?

Onze millions d'euros de crédits ont été engagés sur la mobilité. Cette première réponse est naturellement insuffisante, mais on s'inscrit dans la durée. Lorsqu'on parle de la gare Saint-Charles, on l'inscrit dans le projet de ligne nouvelle. Donc dans la future loi d'orientation sur les mobilités. Il s'agit d'investissements très lourds, ne serait-ce qu'en termes d'études et de procédures. Les premières annonces seront faites dans quelques mois. Je comprends les attentes et les implications, mais les investissements seront faits.

■ Concrètement, que verront les usagers dans les années à venir ?

Les voies réservées aux transports en commun vont être généralisées d'ici 2022 sur les trois autoroutes reliant Marseille à Aix, à Martigues et à Aubagne. On réfléchit également à l'achat de locomotives moins polluantes, roulant à l'hydrogène. Nous travaillons à une meilleure rationalisation des TER, ainsi qu'au développement du covoiturage. À ce sujet, aucune solution n'est à écarter.

■ En allant au-delà de l'incitation ?

Nous n'écartons rien, y compris inciter fortement, voire contraindre les automobilistes à utiliser leur voiture à plusieurs à certaines heures de pointe.

■ D'un point de vue institutionnel et politique, la Métropole n'est pas encore stabilisée qu'elle pense à s'agrandir et à fusionner avec le Département. Où en sommes-nous ?

La France a besoin de structurer ses Métropoles. Ici, nous avons des territoires hautement attractifs, sur les plans touristique, économique et industriel. Cette Métropole a la chance d'être construite. Elle est aussi la plus étendue de France et la plus lente à mettre en œuvre. On ne peut plus remettre en cause la pertinence de cet outil.

■ L'intégration du pays d'Arles dans la Métropole est-elle déjà actée et inéluctable ?

Nous savons que le pays d'Arles est très attaché aux Bouches-du-Rhône, mais qu'il a aussi ses spécificités. C'est l'endroit où je suis le plus allé depuis que je suis arrivé. Il apporte beaucoup par ses dimensions culturelles, par son agriculture. Si on se place dans l'hypothèse d'une fu-

sion intégrale de la Métropole et du Département, incluant le pays d'Arles, il faudra prendre en compte l'avis de tous. J'entends les élus et je vois leur évolution. Je pense que le pays d'Arles a beaucoup à apporter et à recevoir de l'ensemble.

■ Il ne paraît donc pas opportun de dissocier le pays d'Arles de la Métropole...

On peut le dire comme cela. On est dans une situation unique où la Métropole concerne 70 % de la superficie départementale et 91 % de sa population. Mais où le pilotage politique est plus compliqué qu'ailleurs. La Métropole a signé le pacte de confiance budgétaire à 1,35 % avec l'État.

■ Ce qui n'est pas le cas du département des Bouches-du-Rhône, ni de la Région Sud-Paca...

Quatre des six départements ont signé, de même que les trois métropoles et la majorité des communes. L'argument de la recentralisation déployé par le président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et d'autres est entendu, mais il se heurte aux validations du Conseil constitutionnel. C'est un choix politique. On va prendre un arrêté fixant un taux d'évolution. Le calendrier est déjà fixé.

"Je pense que le pays d'Arles a beaucoup à apporter et à recevoir de l'ensemble."