

Marseille

automne 2007, gratuit

infos

spécial

EUROMÉDITERRANÉE

Pour ce numéro spécial, l'équipe de Marseille infos a décidé de se consacrer aux projets euroméditerranéens.

Maintenant que le tramway fonctionne, un retour sur les dix ans du projet s'impose :

Quels sont les enjeux, derrière ces travaux pharaoniques ?

Qui en tire les ficelles ? Quels en sont les acteurs (hommes, institutions publiques, entreprises) ?

À qui profite le crime ?

CETTE ENTRÉE EN MATIÈRE pourrait bien être tirée d'une de ces brochures en couleur dont nous mitraillait la ville depuis une dizaine d'années. Comme si quelques belles images sur papier glacé suffisaient à nous faire oublier LE BRUIT DES MARTEAUX PIQUEURS qui défigurent la ville, LES EXPULSIONS MASSIVES des pauvres hors du centre-ville ou même hors du pays, LES REGARDS DÉDAIGNEUX des nouveaux "conquistadors" de Marseille en costard-cravate sous le cagnard qui tape, LA TRANSPARENCE ASEPTISÉE des immeubles high-

tech qui remplacent à grand bruit les vieux entrepôts du quartier de la Joliette et les hôtels vétustes de la rue Bernard Dubois, LES YEUX AVIDES DES CAMÉRAS qui se multiplient dans la rue ou devant les nouveaux commissariats... Bref, tout ce "plan d'aménagement du territoire", de "rénovation urbaine" qu'on appelle couramment "projet Euromed", cette destruction planifiée de tout espace qui échappe un tant soit peu au fonctionnement de la machine capitaliste.

"Euromed", c'est en fait bien plus qu'un des plus grands projets de rénovation urbaine en Europe. Cette opération de "reconquête" de Marseille amorcée en 1995 s'inscrit dans une logique européenne de développement technologique et industriel et de contrôle de l'espace sud-méditerranéen.

Nous proposons donc de décrypter les dynamiques et les enjeux liés à cette "gigantesque opération de rénovation urbaine". Parce que nous vivons cette guerre du "nettoyage" de Marseille dans notre quotidien. Et que nous la vivons dans l'urgence de résister. ■

Il était une fois... EUROMED

ALORS QUE LA CONCURRENCE APLANÉTAIRE S'INTENSIFIE, l'Europe (c'est-à-dire les États qui la constituent ET les entreprises dont elle défend les intérêts) cherche de nouvelles solutions pour accroître sa puissance. Le système capitaliste "occidental" dit de "libre-entreprise", avec l'effondrement du bloc soviétique (et son capitalisme d'État), connaissait et connaît une recomposition de taille avec l'émergence de nouveaux pôles concurrentiels (notamment la Russie et la Chine) obligeant les vieilles puissances comme l'Europe à affiner leur stratégie de guerre économique...

[suite page 2]

SOMMAIRE

en page 3 : **Euromed à l'assaut de Marseille**

en page 6 : **pour soigner la Méditerranée, l'Europe a le MEDOC qu'il vous faut**

en page 9 : **main basse sur les ressources énergétiques, pour éviter la crise de manque**

Pour y parvenir, l'Union européenne va entre autre miser sur la "restructuration du territoire européen en pôles régionaux de compétitivité", c'est-à-dire l'intensification de la productivité des territoires qui la composent. Cela passe par la réorganisation de ces territoires au-delà des frontières nationales, par la constitution de régions avec des fonctions de recherche et de production bien définies – de façon à tirer un maximum de profit des potentialités locales.

Ces régions doivent être parfaitement reliées entre elles, articulées via des réseaux de communication fonctionnant de façon fluide, afin de produire toujours plus (de marchandises, de travailleurs, de fric) et à capter au mieux les richesses des régions extra-européennes limitrophes.

POUR LA RÉGION MÉDITERRANÉENNE DE L'EUROPE, ON PARLE DE L'EURO-RÉGION MEDOC (MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE).

Cette attention portée à l'organisation de l'espace s'accompagne d'un enjeu fort : le contrôle des ressources (notamment énergétiques) à moindre coût grâce à l'acquisition de celles-ci par des multinationales telles que Total-Elf-Fina.

Pour la zone méditerranéenne, cela passe par le "partenariat" euroméditerranéen dont les premiers jalons officiels sont posés lors de la conférence européenne de Barcelone, les 27 et 28 novembre 1995.

Ce "partenariat" fonctionne à coup de conférences annuelles où se réunissent les ministres des affaires étrangères, du commerce et de l'industrie des pays partenaires (outre les pays européens, il s'agit des représentants algériens, tunisiens, israéliens, marocains, jordaniens, égyptiens, palestiniens, turcs, libyens, libanais, syriens et chypriotes). En parallèle, des accords bilatéraux, enchaînant dans un rapport nécessairement inégal deux États de la zone (le plus souvent des accords Nord-Sud) viennent rigidifier encore le "partenariat".

Le "partenariat euroméditerranéen" exerce en fait un chantage institutionnel (par le biais de promesses d'aide au développement) qui pousse les États du sud et de l'est de la Méditerranée à libéraliser leurs marchés (l'ouverture à la concurrence signifiant la captation par des entreprises étrangères de secteurs économiques de premier ordre) pour que l'UE tire un maximum de profit de leurs ressources afin de soutenir sa croissance économique.

Dans cette zone comme ailleurs, il s'agit aussi de créer de nouveaux marchés autant par la création permanente de nouvelles marchandises (où l'on veut toujours le dernier gadget mis en vente dans une course sans fin), que par l'intégration de nouvelles zones au monde de la consommation de "masse", en y produisant notamment des produits adaptés (comme Renault qui développe dans les pays d'Europe de l'Est des véhicules bas de gamme adaptés à des consommateurs à faibles revenus) et en favorisant l'émergence de classes moyennes – par l'apport de capitaux et du modèle politique, social et culturel occidental. Le "partenariat" assume cette fonction via ce qu'ils appellent "normalisation socio-économique".

Ce "partenariat" s'appuie aussi et surtout sur le développement des infrastructures de transport tant rive Sud que rive Nord. Et y compris pour la façade méditerranéenne de l'Europe, les obstacles à une circulation sans heurt et rentable sont nombreux. La région MEDOC n'a pas encore son organisation "optimale" autour de ses métropoles que sont Marseille, Gênes et Barcelone.

ET C'EST LÀ QUE LE PROJET DE PARTENARIAT EUROMED ET CE QUE NOUS APPELONS ICI, À MARSEILLE, "EUROMED", SE REJOIGNENT. Marseille est, dans le processus euromed, un pôle géostratégique et décisionnel de la politique euroméditerranéenne, car elle est au point de convergence entre la Méditerranée et la vallée du Rhône qui ouvre sur l'Europe du nord. Il fallait donc opérer sur Marseille un "plan d'aménagement urbain" d'envergure, réorganiser la ville pour en faire un poumon économique de la région MEDOC.

C'est dans cette optique qu'a été mis en place l'établissement privé à fonds public Euroméditerranée-Marseille, le 13 octobre 1995 (par décret des ministres de l'aménagement du territoire et des transports), successivement présidé depuis plus de dix ans par Gaudin et Muselier.

Euromed est l'outil local idéal pour la "restructuration de Marseille", autour d'un quartier d'affaires (sur le modèle de toute grande ville qui se respecte) à la Joliette, qui s'opère à coup d'expropriations, d'expulsions, d'exercice à outrance du droit de préemption (c'est-à-dire qu'Euromed est toujours prioritaire pour

racheter les immeubles de la zone). L'outil idéal pour virer les pauvres et leurs immeubles vétustes du centre-ville et les remplacer par des bureaux, des commerces de standing, une classe d'entrepreneurs, d'étudiants et de touristes, qui correspondent tellement mieux au nouveau visage dont doit se parer Marseille, pour répondre aux exigences de son nouveau statut de pivot économique européen dans l'espace méditerranéen.

Il y a un côté exemplaire dans les projets Euromed du simple fait que l'"aménagement du territoire" se déploie et se décline aussi bien à échelle de la ville, qu'à l'échelle internationale en passant par l'échelle européenne.

Ici comme ailleurs, l'"aménagement du territoire" pourrait se résumer à une gestion de flux (de matières premières, de marchandises, de travailleurs-consommateurs) via la construction de voies de communication (du gazoduc au tramway en passant par les lignes à grande vitesse) sans lesquelles les "pôles" de puissance risquent la crise de manque.

À nous de refuser la réduction des territoires à leur simple fonction dans la machine productive, l'absorption de tous les espaces dans la spirale capitaliste, le rôle de producteurs-consommateurs-soldats de la guerre économique. ■



Rue de la République, Marseille, été 2007

EUROMED à l'assaut de Marseille

SI VOUS VOUS PROMENEZ DANS LE CENTRE-VILLE, vers la gare Saint-Charles, la Porte d'Aix, sur la Canebière ou bien rue de la République (et même au-delà comme dans le quartier du Rouet), la promenade devient vite désagréable. Vous voilà pris dans les tranchées d'une guerre que diverses institutions et entreprises livrent à Marseille et à ses habitants. En effet, Marseille est probablement la dernière grande ville française où cette bataille du "nettoyage" des centres-villes n'est pas encore gagnée. Des moyens, et pas des moindres, ont été débloqués grâce aux projets euromerdiens pour remédier à cette situation.

Depuis plus de 10 ans, Marseille est sommée de se mettre au pas ou au goût du jour (des nouvelles technologies, du numérique, des télécommunications, etc.). Il faut que cessent sa circulation chaotique, son système D et ses bizness, ses grèves récurrentes

d'éboueurs et ses rues sales. Il faut aussi que disparaissent, ou tout au moins refluent, les activités industrielles. La ville d'aujourd'hui, la métropole, ne vit plus au rythme de ses industries. Et les vestiges de l'activité portuaire à deux pas du Vieux-port semblent être, pour les technocrates de tous poils, autant de stigmates qu'il faut cacher en toute hâte. Il est loin le temps où une ville (comme Turin) pouvait gagner ses titres de noblesse de son activité industrielle.

Pour qu'elle devienne un lieu où le pouvoir se donne à voir, se représente (comme autrefois, il y eut les cathédrales pour les autorités catholiques, les places royales pour la monarchie absolue, les préfectures et tribunaux pour la République), une grande bataille de pacification/aseptisation, de "reconquête", s'est engagée dans le centre-ville.

“Le Marseille populaire, ce n'est pas le Marseille maghrébin, ce n'est pas le Marseille comorien. Le centre a été envahi par la population étrangère, les Marseillais sont partis. Moi, je rénove, je lutte contre les marchands de sommeil, et je fais revenir les habitants qui payent des impôts.”

Renaud Muselier, en toute sérénité.

Pour nous, RECONQUETE est et restera un terme guerrier qui, appliqué au projet urbain, signifie: CHASSER une population jugée indésirable (pas assez riche? Pas assez blanche?) pour la remplacer par une population intégrée à la culture techno-marchande – qui en a les moyens – et vecteur de sa propagation: cadres, étudiants, artistes, touristes. Cette guerre urbaine implique bien sûr une occupation policière massive: des cars de CRS stationnés aux deux bouts de la rue de la République, en passant par le nouveau commissariat central de la Canebière, aux patrouilles de flics municipaux en vélos, qui, entre autres occupations, raflent et déportent les sans-papiers.

Leurs armes de destruction massive

L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT EUROMED est une entreprise privée financée et administrée par des acteurs du secteur public dont la fonction est de réaliser des plans d'aménagement et de contrôle du territoire. Son conseil d'administration est composé de neuf représentants de l'État désignés par neuf ministres (urbanisme, transport, aménagement du territoire, économie, budget, ville, logement et industrie), neuf représentants des collectivités locales, un représentant du Port autonome, une personne nommée par le Premier ministre. Le préfet y est toujours le bienvenu. Le conseil d'administration nomme le PDG d'Euromerde, approuve le budget, supervise l'ensemble du projet de rénovation sur le périmètre défini.

MARSEILLE-AMÉNAGEMENT: société d'économie mixte de la mairie chargée de la rénovation, président: Jean-Claude Gaudin, sept actionnaires dont la ville de Marseille (42%), la Caisse d'épargne (25%), la Caisse des dépôts et consignations (20%). Elle peut se vanter d'avoir ouvert la bibliothèque de l'Alcatraz, citadelle culturelle sur-vigilée et poste avancé de la reconquête de Belsunce.

MARSEILLE-HABITAT: société d'économie mixte qui assure la location des propriétés privées ayant bénéficié des mesures ANAH (Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat). Elle gère aussi les logements "spéculatifs" c'est-à-dire achetés en tant que placements par des propriétaires qui ne les occupent pas.

OPAH: Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat. Elle permet aux proprios de logements dégradés d'obtenir des subventions et des prêts aidés, en même temps qu'elles donnent aux municipalités la possibilité d'imposer aux proprios une obligation de rénovation. Autrement dit: on laisse pourrir les logements, jusqu'à l'insalubrité, on vire les gens pour rénover et on augmente le standing des immeubles et des quartiers pour louer plus cher et changer radicalement la population. Sous couvert d'amélioration de l'habitat il s'agit en fait d'une OPÉRATION D'AMÉLIORATION DE L'HABITANT.

Un monopoly grandeur nature

De cette bataille, l'Établissement Public d'Aménagement Euromed (EPAEM), qui supervise le projet sur une surface de 311 hectares entre St-Charles et Joliette (bientôt augmentée de 150 ha supplémentaires vers Bougainville), en est l'outil et l'artisan, le char lancé à l'assaut de la ville. L'objectif est, afin que Marseille colle mieux au rôle de pivot économique de la région euroméditerranéenne, de redessiner la ville autour du nouveau quartier d'affaires et de fluidifier la circulation (tramway et cyclocity). À l'échelle de la ville, c'est la même logique qu'au niveau régional ou européen: dynamiser des pôles spécialisés et les relier entre eux. Quartiers d'affaires (Joliette), d'habitations (Panier, Belsunce) – déterminés en fonction de la richesse/pauvreté de ses habitants –, culturels (Belle de Mai, Plaine), de commerces (rue St-Ferréol, Noailles)... Voilà la ville saucissonnée, découpée en tranches, vendue au détail: un espace = une activité, un "pôle", une "compétence". Autant de projets en cours et partiellement réalisés qui rendront Marseille si parfaitement semblable à d'innombrables autres grandes villes. On a bien là un phénomène de "normalisation", d'"homogénéisation" des villes, toutes sur un même modèle: à chaque pièce du puzzle, sa fonction.

Entre ces espaces, des itinéraires balisés – à l'image des lignes rouges et bleues tracées au sol qui font circuler les touristes d'un point A à un point B entre Panier et Notre-Dame de la Garde: il faut bien protéger ces pauvres touristes d'éventuelles rencontres avec les indigènes au coin de rues malfamées.

À qui profite le crime ?

Bouygues a d'ores et déjà tiré son épingle du jeu en construisant deux bâtiments "Grand large" et "Grand horizon". C'est l'acteur de la construction de cet hyper-centre à la Joliette sur les ruines encore fumantes de l'activité portuaire.

À ses côtés, deux banques : la BNP-Paribas qui y a implanté la direction régionale Méditerranée et sa filiale Cetelem ; la Société Générale ; et aussi, l'armateur CMA-CGM (Compagnie maritime d'affrètement + Compagnie générale maritime), présidé par le libanais Saadé, proche de Jean-Claude Gaudin, et qui a profité, pour l'occasion, d'environ 4,5 millions d'euros d'aides publiques. Il s'agit du 1er armateur français et du 3e au niveau mondial. Il a amené dans son sillage DHL Express, transporteur de fret et des armateurs asiatiques.

Les travaux sont toujours une affaire de gros sous. Et c'est Dumez-Méditerranée qui a raflé la mise et prend en charge une grande partie des chantiers. À ses côtés, concurrents mais alliés, Bouygues (GFC Construction) et Eiffage (tram et parcmètres).

Sinon, entre autres promoteurs, Kaufman & Broad s'enrichit bien sur le dos des Marseillais.

De nombreux architectes vont pouvoir se payer de somptueuses villas et belles voitures de sport : Arep (pôle multimodal St-Charles), Seura, Riciotti (MuCEM), Lanoire-Courrian (gare maritime), Kelif (Cap Joliette), Valades & Pistre (Grand Large et Grand Horizon), Castaldi (Le Silo), Bonrel-Tarrazi (CMA-CGM), etc.

Et puis, toujours dans les bons coups côté "mobilier urbain", JC Decaux.

Rue de la République, deux grands propriétaires se sont partagés le gros du gâteau.

Marseille-République, vitrine locale du fonds de pension canadien Lonestar possède 130 000 m² de logements. Ils se sont illustrés par leurs méthodes tant légales qu'illégales pour virer les locataires récalcitrants. Pour eux, investir rue de la République est simplement un moyen de faire du fric en spéculant. Une fois les immeubles rénovés, les appartements sont revendus un par un à d'autres investisseurs.

Eurazeo (proche de la banque Lazard) et sa filiale ANF possèdent 231 000 m² dont 138 000 m² de logements. Il s'agit d'une des premières sociétés d'investissement européennes cotées. Son activité immobilière est loin d'être aussi lucrative qu'espéré et des rumeurs de faillite ont pu courir. On se réjouirait si cela pouvait être vrai.

Pour toute info complémentaire, on vous recommande de visiter leurs sites internet de propagande : www.euromediterranee.fr et www.euromed-entrepreneurs.com ou de rendre visite aux maquettes exposées triomphalement, et avec le sourire des hôtes, à la maison d'Euroméditerranée sise boulevard des Dames.

Pour accompagner cette distribution spatiale des activités, il faut intensifier et pacifier la circulation, la rendre fluide et sans heurt. Éviter tout autant les temps morts (c'est encore une fois la logique du flux tendu qui est à l'œuvre) que les angles morts.

Ces temps morts, ce sont les embouteillages, les problèmes de stationnement (rappelez-vous la propagande pour la libre-circulation en ville distillée par la Mairie quand elle mettait en place les horodateurs en 2005). Mais ce sont aussi ces moments de bavardages et de dérivés que l'on partage entre amis ou voisins. C'est tout ce qui n'est pas exclusivement pris dans les logiques de rentabilité, tout ce qui résiste, tout ce qui fait frottement et entrave à la bonne marche cadencée du travail et de la consommation.

D'où le tramway, les lignes de bus quasi réservées comme entre les immeubles de standing de Bouygues (grand horizon) et le Conseil régional tandis que d'autres lignes sont démantelées, histoire d'être sûrs qu'il n'y aura pas de débarquement d'inopportuns dans le centre. Le tram, c'est l'ossature sur laquelle repose toute cette "restruc-

turation", il achève de transformer la rue en simple "axe de communication". Le cyclocity, qui sera installé cet automne, participera pleinement à cette logique : circulation sous contrôle d'un point A à un point B, etc.

Les angles morts, ce sont tous ces espaces qui échappent encore au regard des caméras de vidéosurveillance, gardent un peu d'opacité, des simples recoins et autres cages d'escaliers. Ce sont les lieux de sociabilité non encore totalement intégrés à la normalité marchande comme le "marché aux voleurs" ou l'actuel J4. Pour venir à bout de ces terribles, ils parlent de "prévention situationnelle" : il s'agit d'empêcher tout rassemblement, tout arrêt, attroupe-ment du simple fait de la configuration des lieux et de l'architecture, intimidante et pensée pour des interventions militaires et/ou policières rapides et efficaces (c'était déjà la politique du baron Hausmann au 19e siècle, qui traçait à la règle des boulevards pour que l'armée puisse atteindre facilement les quartiers populaires, et qui généralisa l'éclairage public...).

Le périmètre

Il comprend à l'heure actuelle plusieurs quartiers au nord de la Canebière : Belle de Mai, Saint-Charles, Joliette, République, Arenç, Major. L'extension du périmètre est imminente. Il devrait se faire en direction des quartiers nord (Bougainville, le Canet). Le "marché aux puces" pourrait bien être dans le colimateur.

Port autonome : un établissement public peut en cacher un autre

Qui n'a pas entendu parler ces derniers temps des déboires du Port autonome de Marseille ? Ce que ne nous dit pas la presse, c'est son rôle dans le projet Euromed. Or, le Port de Marseille, d'ailleurs membre de droit du Conseil d'Administration d'Euromed, a aussi acquis des compétences en matière de restructuration urbaine et se montre tout à fait disposé à abandonner la dimension industrielle de certains des espaces qu'il supervise. Ainsi soit-il. Il s'occupe de la remise en état de la gare maritime de la Joliette pour accueillir plus de croisiéristes friqués et de la construction des "terrasses du port" qui ne seront rien d'autres qu'une vaste galerie marchande : 45 000 m² de surface de vente, 155 boutiques ouvertes sept jours sur sept, restaurants panoramiques, etc.

La Fiesta des Suds se déroule d'ores et déjà dans des locaux appartenant au PAM.

Le port est donc un acteur de la restructuration urbaine mais aussi industrielle. Cette dernière activité, alors que Marseille est le premier port de l'"Arc méditerranéen" devant Gênes, Venise et Barcelone, tend à être concentrée autour de Fos-sur-Mer, là où les incidents industriels et autres dégazages peuvent avoir lieu en toute discrétion (et ils ne sont pas rares), tandis que sur la partie marseillaise de son territoire, il peut se comporter en pur et simple aménageur et promoteur immobilier. L'activité industrielle et le port devraient en outre être privatisés à plus ou moins brève échéance. C'est un enjeu majeur dans la constitution des pôles de l'Arc Méditerranéen. Le port de Gênes a d'ores et déjà été privatisé. Il en résulte un site industriel aux allures de ville-usine fantôme.

Guerre économique et baume démocratique

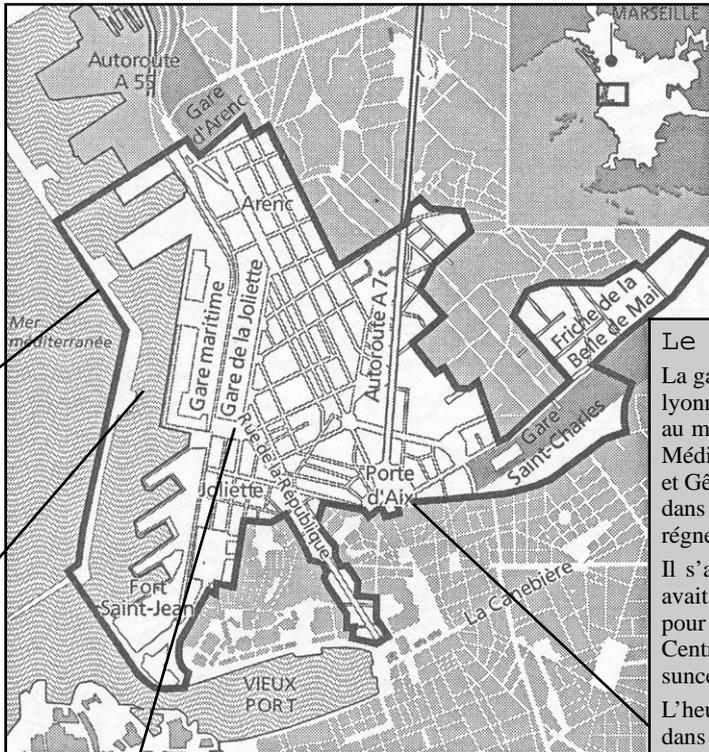
La culture et la verdure donnent l'illusion d'une ville plus accueillante, moins hostile, moins sale, plus écolo. Ces finitions sont la dernière touche pour l'élimination de la pauvreté des centres villes : les taches de cambouis et les odeurs de friture font tâches sur les parterres de gazons encadrés de marbre, la gouaille n'est bien vue dans les salons et galeries que si elle

est maniée avec lettre et références. Le pauvre, avec ou sans travail, dénote dans cet univers aseptisé et convenu, il n'a vraiment plus sa place.

Dans les brochures, on nous vante la végétalisation et le rayonnement culturel. La végétalisation, c'est planter quatre platanes et 10 m² de pelouse sur lesquels il sera interdit de marcher – et a fortiori de somnoler. Les Verts et consorts trouveront sûrement leur compte dans cette transformation d'espaces à vivre en natures mortes : un beau décor en fin de compte, plat et sans vie.

Pour ce qui est de la culture, elle est toujours un bon alibi pour faire peau neuve dans un bout de quartier : ici, des fouilles archéologiques, là, un grand musée font office de pierres tombales. La Cité de la Méditerranée fera disparaître le "patrimoine" portuaire (110ha) avec son Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, son Multiplex, sa galerie marchande, etc. Tout un commerce de culture pour cadres dynamiques ou jeunes aspirant à l'être.

Dans cette dynamique, le soutien des médias est indéfectible : ils sont un rouage indispensable et ce n'est pas un hasard si Euromed compte parmi ses projets-phares le pôle média de la Belle de Mai avec le seul "incubateur" (sic..., comme pour les virus?) Multimédia national qui devrait être le 2e pôle français de production audio-visuelle et multimédia. ■



Le pôle de la gare Saint-Charles

La gare Saint-Charles faisait en effet pâle mine face à ses consœurs lyonnaise, lilloise ou parisiennes et aux absurdes gare TGV plantées au milieu de nulle part comme à Avignon et Valence. Avec le TGV Méditerranée et les différents projets de connexions avec Barcelone et Gènes, cette gare se doit d'être d'un meilleur standing. Et, comme dans tout espace public, la rentabilité prime et la marchandise doit régner, un énième centre commercial va s'ouvrir.

Il s'agit aussi de "nettoyer" les alentours, de tuer Belsunce. Ceci avait déjà été tenté dans les années 70, à grands coups d'expulsions pour faire place nette, avec la construction de la galerie marchande Centre-Bourse. Ça n'avait pas abouti au résultat escompté : Belsunce est resté un quartier populaire.

L'heure est maintenant au remplacement de la population, comme dans la rue Bernard Dubois où des résidences étudiantes ont été construites (et bien sécurisées). C'est que les étudiants (et les artistes) aiment le frisson de ces quartiers populaires et bruyants et se font (à leur insu ?) les pionniers en matière de reconquête urbaine.

Le pôle de la Joliette

Pôle dynamique autour duquel s'organise la réurbanisation de Marseille, avec ses bâtiments de verre et l'orgueil des nouvelles constructions, la Joliette est devenue un espace à travailler et consommer. Toute une faune de cadres vient peupler les nouvelles terrasses selectes de la place, dûment placées sous vidéosurveillance. Bien sûr, les bancs publics manquent à l'appel : consomme ton café ou ta bière, ou circule ! Ici, c'est un quartier d'affaires et d'affairistes.

L'axe de la rue de la République

Pour que le centre financier et décisionnel de la Joliette fonctionne, il faut évidemment que la rue de la République devienne une artère aseptisée destinée en partie à loger les nouveaux cadres et leur fournir les commerces adéquats : bureaux, commerces de luxe (bijouteries, boutiques de prêt-à-porter...), serrurerie high-tech. Elle devrait être l'artère du nouveau Marseille reliant la vitrine touristique qu'est le Vieux-port au quartier d'affaires en ceinturant le centre historique du Panier. L'idée n'est pas neuve, elle est même à l'origine du percement de cet axe haussmannien au 19e siècle. Mais les bourgeois de l'époque avaient boudé la rue, trop proche du quartier de la gare, et la ville de Marseille avait fini par y loger une classe plus populaire que prévue.

MARSEILLE ET SA RÉGION sont un carrefour entre différents axes de circulation et entre des centres de production et de recherche : porte vers les pays du Sud via la mer Méditerranée ; porte vers le Nord et les pays de l'Est, la Suisse et l'Italie du Nord via la vallée du Rhône. Rien d'étonnant donc à ce que le programme de rénovation urbaine soit "pharaonique" : Marseille doit être à la hauteur de sa situation. Elle doit devenir une métropole rayonnante de la façade méditerranéenne de l'Union européenne. Euromed-Marseille, c'est l'arme pour la "métropolisation" de toute cette région. ■

Pour soigner la Méditerranée, l'Europe a le MEDOC qu'il vous faut

L'UNION EUROPÉENNE entend répondre aux exigences de la concurrence mondiale et s'imposer en tant que puissance économique de poids face aux géants que sont les USA, le Japon, la Chine ou la Russie, en tirant un maximum de profits des territoires qui la composent. Une politique régionale est mise en place, conçue comme un élément essentiel de relance économique. Depuis 1994, un tiers du budget communautaire est alloué aux régions. En France, la "décentralisation" et la "régionalisation" sont des applications nationales de cette politique. L'Europe ne doit plus être un agglomérat d'États. Pour cela, les technocrates de la Commission européenne à Bruxelles ont imaginé le programme INTERREG dont le but est d'agencer entre eux des territoires voisins (rendus complémentaires) en passant outre les frontières nationales pour créer des euro-régions.

Ce programme est complété par d'autres programmes : URBAN (développement urbain), LEADER + (développement des zones rurales) et EQUAL (stratégie pour l'exploitation salariale, voir encart). Tous se répercutent dans la zone méditerranéenne de l'Europe.

L'euro-région MEDOC regroupe Portugal, Grèce, Espagne, France, Malte, Italie et... Royaume-Uni. Pour exploiter "au mieux" les potentialités de l'espace concerné, les dirigeants européens ont bien saisi que l'organisation autour de pôles était un outil efficace. Le région MEDOC est censée s'organiser autour de trois d'entre eux : Marseille, Gênes et Barcelone.

L'enfer des métropoles

Gênes et Barcelone sont, avec Marseille, deux pôles majeurs de la région car elles ouvrent sur des espaces économiques rentables ou à rentabiliser. Gênes, par exemple, fait partie du fameux triangle industriel du nord de l'Italie, avec Turin et Milan, qui devrait être plus efficacement connecté à Lyon via le TGV. Ces deux villes ont d'ores et déjà été largement policées et pacifiées, opérations ayant connu des moments d'accélération dans ce processus au long cours : les événements socio-culturels type Jeux olympiques, America's cup, Capitale européenne de la culture, sont l'occasion (parce que ça draine un max de fric et que ça passe bien) d'un ravalement de façade, histoire d'accueillir le monde comme il se doit.

Le modèle urbain, à l'heure des euro-régions, repose sur une intensification de la productivité des territoires, donc la spécialisation et la concentration des activités et des "compétences". Ces pôles se développent autour de la recherche et de l'innovation afin de créer des centres de production bien précis. On l'aura compris, un haut niveau de technicité est requis. Le septième programme-cadre offre de nouveaux financements communautaires afin d'encourager les recherches en termes d'agro-alimentation, de biotechnologie, de nanotechnologie, d'environnement et de transport. De façon plus générale, l'UE mise l'essentiel de sa dynamique interne sur les nouvelles technologies et sur les services, techniques et connaissances, tout en tirant vers le bas les conditions de travail afin de rendre l'exploitation salariale "optimale". Elle utilise sa

Revoir le mode d'emploi

La stratégie de Lisbonne, adoptée en 2000, prolonge et renforce le processus de Barcelone. L'ambition de l'Europe n'est rien moins que de devenir "une économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde" (sic). En 2005, la stratégie de Lisbonne est révisée afin de réajuster le tir puisque les objectifs mégalos fixés pour 2010 ne seraient pas atteints. Elle a été recentrée sur la croissance et l'emploi.

Dans l'artillerie de programmes dont l'Europe s'équipe, le projet Equal est l'offensive lancée pour adapter l'emploi et la main d'œuvre au besoin actuel des entreprises. C'est un durcissement des conditions d'exploitation salariale. L'entrée dans la vie active se fait plus jeune et la sortie plus tard (pour faire face au vieillissement de la population), avec des possibilités de retraite progressive et l'utilisation du temps partiel. La formule "perdre sa vie à travailler" n'aura jamais été plus tristement vraie. La période d'allocation en cas chômage doit être réduite au minimum. Les régions s'occupent du contrôle et de la répression des chômeurs.

Mais si le monde du travail devient de plus en plus dur pour les uns, il ne l'est pas pour tout le monde, en l'occurrence les patrons. Ces derniers reçoivent de la part des régions diverses offres de primes pécuniaires, notamment pour la création de PME – suivant les nouvelles formes d'organisation du capital qui privilégient filiales et succursales, plus malléables aux besoins du moment, moins coûteuses administrativement et dans lesquelles on peut insuffler cet "esprit d'équipe" si compétitif. Pour adapter l'emploi aux besoins patronaux, l'Europe développe la flexisécurité. La flexibilité permet l'utilisation quasi illimitée des heures supplémentaires, du temps partiel imposé, du changement d'horaires de travail, la multi-employabilité – possibilité pour les patrons de se refiler les employés en cas de besoin – et les contrats qui vont avec, CDD, intérim, stages... Le "contrat unique" veut ratifier cette politique en permettant des facilités de licenciement, l'instauration des primes de mérite, la rémunération liée aux performances, aux résultats et à la docilité. La sécurité, quant à elle, hormis qu'elle soit le suffixe de toutes les politiques du moment, est surtout l'assurance pour les patrons de ne pas perdre leurs bénéfices par un surplus de salariés dans les périodes creuses, mais aussi pour les travailleurs, l'assurance de retourner au turbin, ou en formation de reclassement, dans les plus brefs délais, faute d'allocation. La main d'œuvre doit s'adapter, acquérir les connaissances pour permettre la mobilité entre régions et secteurs. L'apprentissage à vie et la formation aux nouvelles technologies deviennent alors un élément-clé dans le renouvellement de la force de travail européenne. Sa compétitivité repose sur une qualification de pointe, à l'image des industries européennes, ainsi que sur une main d'œuvre malléable, jetable, adaptable – et anxieuse à l'idée de ne pas l'être – pour produire avec toujours plus de technicité.



Entrée nord du Port autonome à Marseille

puissance et son avance scientifique (production, infrastructure et connaissance globale) comme char d'assaut dans sa stratégie internationale.

Dans un même mouvement, une plus grande cohérence entre les territoires est recherchée, ainsi qu'une spécialisation de ces derniers. Cette tension se joue aussi bien au niveau des villes, que des régions et des pays.

Tous ces pôles d'attractivité sont reliés entre eux par un réseau de communication élaboré en vue de faire transiter marchandises, main d'œuvre et informations le plus efficacement possible.

Le transport, moteur du capitalisme

Le transport représente dans l'organisation du capitalisme un élément-clé, que ce soient le chemin de fer autour duquel s'est organisé le développement du capitalisme industriel au 19^e siècle et au début du 20^e siècle, ou la voiture et le camion depuis l'entre-deux-guerres. L'élargissement croissant des marchés (au niveau national et international) et la "délocalisation" de la production ont nécessité l'intensification des flux et donc des axes de circulation. Pour cela, les formes de transports se multiplient et se complètent, TGV, autoroutes, autoroutes de la mer et du ciel : on parle dorénavant d'"intermodalité".

Cela signifie que tous les moyens de transport sont formatés pour être compatibles entre eux. Ainsi, les gares de chargement en début de ligne de fret, tout comme les "rouliers" qui chargent les bateaux, sont adaptés au transport des mêmes conteneurs. Les gares en stations intermodales se situent aux points de convergence entre axes ferroviaires, maritimes et routiers.

Cette idée de mouvement est ancrée dans la logique même du capitalisme, entre la "reproduction du capital" et l'injonction permanente au "progrès" – faut que ça bouge tout le temps, se déplace sans arrêt et de plus en plus vite. Mais pour prévenir certains dangers inhérents à cette mobilité, les États mettent en place des techniques de contrôle de plus en plus élaborées (aux frontières ou plus près de nous, dans la moindre rue de la moindre bourgade). Par exemple, l'Europe développe le système Galileo, véritable dispositif de contrôle et de gestion des flux, censé gérer par satellite l'ensemble des moyens de transport (présenté par ailleurs comme concurrent au GPS nord-américain). Déjà, un système de gestion du trafic ferroviaire, le SEGTF, a été élaboré.

Cette idéologie de la circulation sous-tend le principe des flux. Les marchandises, les ressources naturelles, les informations et les travailleurs (en tant que "bras" ou "matières grises") doivent pouvoir circuler de plus en plus rapidement. C'est précisément cette volonté de fluidité qui justifie l'aseptisation des centres urbains, la désertification

Les projets

De nouveaux projets sont en cours en matière de réseaux routiers, ferroviaires et maritimes, qu'il ne tient qu'à nous de dérouter, faire dérailler, saborder...

La France est le pays exportateur du modèle du TGV, en même temps que de l'énergie "propre" qui le fait fonctionner : l'électricité nucléaire. C'est ce qu'ils appellent la "politique de transport soutenable", objectif bien pratique pour la propagande écolo, qui permet de passer sous silence la nocivité de ce mode de production prétextant de l'absence d'émission de gaz à effet de serre. Ce qui est durable finalement, à défaut de développement, ce sont bien les déchets radioactifs produits par l'industrie nucléaire.

Ces nouvelles lignes de train devront, pour se ramifier dans les pays voisins comme l'Espagne ou l'Italie, franchir les immuables montagnes et plusieurs percements démesurés des Alpes et des Pyrénées sont en cours ou en projet.

- Les Pyrénées voient leurs montagnes se truffer de tunnels, entre Biarritz et Bilbao ou encore entre Perpignan et Figueras. Le projet de transports à grande vitesse du Pays basque devrait coïncider de plus avec celui de la construction d'une autoroute de la mer pour y faire circuler des Bateaux à Grande Vitesse (BGV). Cette autoroute de la mer devrait faire transiter les marchandises sur un couloir maritime et faire la navette entre la Scandinavie, le Royaume Uni, la France, l'Espagne et à terme, le Maroc. Un autre projet est en cours au centre des Pyrénées sous le pic de Vignemale. Celui-ci est destiné plus particulièrement au fret ferroviaire.

En ce qui concerne les Alpes, deux projets prioritaires devraient traverser l'arc alpin :

- La ligne Lyon-Trieste-Ljubjana-Budapest, dont la portion Lyon-Turin pose encore aujourd'hui problème à cause du percement de 80 kms de tunnel. Alors que tous les budgets ont été votés et approuvés, les irréductibles habitants de la vallée de Suse s'opposent physiquement au commencement des travaux. Résultat : un an et demi de retard et le chantier n'est toujours pas commencé du côté italien. Même opposition dans le Brennero, où devrait passer la ligne et où un tunnel de 52 kilomètres devrait être percé.

- Plus près de chez nous, des tronçons de voies rapides sont en projet ou en cours de construction, notamment entre Fos et Cadarache, afin d'acheminer les matières premières qui permettront le bon fonctionnement du projet ITER.

- Mais encore, entre Sisteron, Gap, Briançon et Grenoble, afin de relier Marseille au "pôle d'attractivité" qu'est le sillón alpin (qui s'étend de Genève à Grenoble), ce croissant technologique de première importance puisqu'il réunit les biotechnologies de Lausanne, la physique et l'informatique du CERN de Genève, la "mécatronique" d'Annecy, l'énergie solaire de Chambéry et les nanotechnologies de Grenoble. C'est LE pôle technologique de l'Europe.

voire la défiguration des milieux ruraux et les percements de tunnels sous la moindre colline. Tout doit circuler : rien ne doit faire obstacle au profit et à l'exploitation.

Cette importance accordée à la fluidité est la conséquence directe de la restructuration entamée depuis les années 70. Le capital fonctionne aujourd'hui sans stock, afin de réduire les coûts en main d'œuvre et logistique de stockage, tout en transformant l'organisation du travail (contre les travailleurs, évidemment) et la façon de consommer. Les marchandises doivent être livrées dans les magasins "juste à temps", c'est le principe du flux-tendu qui se joue à tous les niveaux (production et échanges de biens et de service, importation/exportation entre pays, régions, pôles, investissements, circulation des capitaux). Ainsi, les zones de production doivent être concentrées et spécialisées.

Mais cette organisation qui renforce le capital le rend aussi vulnérable. Le moindre aléa (grève, sabotage, blocage, incident...) met en péril l'ensemble de ce système. Au printemps 2007, la grève de quelques ouvriers à Fos sur un site de raffinage semble avoir mis en danger, en quelques jours, l'approvisionnement en pétrole du pays. En France, la toute récente loi sur le service minimum dans les transports publics est révélatrice de l'importance du secteur pour les portefeuilles des patrons : métros, bus, trams et TER servent essentiellement pour que les travailleurs se rendent... au travail (et ensuite, dans les magasins).

Vers l'étang de Berre



Marseille sous le soleil... d'ITER

La région de Marseille dans le double enjeu de développement/conquête, s'appuyant sur ce qui existe déjà, se voit spécialisée dans l'énergie : avec Fos-sur mer, la connexion avec la vallée du Rhone, riche en raffineries et centrales nucléaires, le développement des infrastructures en provenance de l'Afrique du Nord riche en matières premières, avec le site du Commissariat à l'Énergie Atomique à Cadarache et un "pôle de compétitivité" PACA-Corse sur les énergies non émettrices de gaz à effet de serre. Cette spécialisation est encore accentuée par l'implantation du projet international de recherche sur la fusion nucléaire contrôlée : ITER. Ce projet a pour but de créer sur terre, dans une cinquantaine d'années, un four expérimental capable de contenir quelques dizaines de secondes de la matière en fusion telle qu'elle existe sur le soleil...

L'industrie, la communauté scientifique, l'enseignement supérieur et l'armée travaillent conjointement et fournissent matières premières, cerveaux et main d'œuvre. Sous couvert d'utilité publique (amélioration des techniques chirurgicales, lutte contre le réchauffement climatique

Les campagnes ne sont pas laissées pour compte

Le programme européen LEADER + prend en compte exclusivement la politique du développement rural. Il tend à "améliorer la compétitivité de l'agriculture et de la sylviculture" par l'intensification, à "soutenir la diversification des activités économiques" et à "intégrer" l'espace rural dans les flux de circulation.

Si l'on décrypte leur jargon, cela signifie que les zones de production sont concentrées (les fruits et légumes au sud de l'Espagne et au Maroc, le blé en Ukraine, etc.), soit la mort programmée de la paysannerie et de la biodiversité, ainsi que la suprématie totale d'une agriculture hyper-intensive (et tristement sans goût). Nous en avons un bel exemple dans la plaine de la Crau avec l'installation au bulldozer de centaines d'hectares de pêchers.

Dans le même temps, le tourisme "vert" a été intensément promu. Ainsi, la campagne n'est plus seulement un espace dépeuplé, éventré par des axes de circulation à grande vitesse, mais aussi un espace à consommer pour urbains aisés en mal de pittoresque, le temps de se remettre d'une semaine ou d'une année de travail de merde pour mieux en recommencer une suivante.

ou contre le cancer), les secteurs de la recherche et de l'innovation profitent forcément à deux monstres : les privés qui y voient un moyen de faire du fric en créant de nouveaux marchés high-tech et les militaires qui pourront ainsi accroître leur puissance d'intimidation et de destruction. D'ailleurs c'est grâce aux dernières avancées scientifiques que les outils de contrôle social qui nous cernent à chaque instant prolifèrent – notamment la biométrie perfectionnée par les nanos ou les fichiers par l'informatique. Finalement, ces secteurs représentent de très bons outils d'un contrôle social à multiples facettes. ■



CE MAILLAGE DU TERRITOIRE doit permettre à la région MEDOC de devenir un aspirateur au moteur suffisamment puissant pour s'accaparer les ressources énergétiques des pays de la rive sud de la Méditerranée.

Finalement, il s'agit à nouveau de s'assurer la suprématie sur certains continents, dans une certaine continuité de l'histoire. ■

Euromed : main basse sur les ressources énergétiques pour éviter la crise de manque

Une question de deal...

La question de l'énergie rend visible la dépendance économique des pays du Nord, les pays riches, à l'égard des pays du Sud, pauvres mais riches en matières premières. Cette dépendance est la marque d'une faiblesse de l'Europe par rapport à d'autres puissances qui possèdent en réserve sur leur propre sol suffisamment de ressources énergétiques pour fonctionner un peu plus longtemps en autarcie, en cas de crise.

Sortir de cette dépendance est donc un véritable enjeu pour une Europe qui prétend au rang de grande puissance mondiale.

Il est donc impératif de rétablir un "partenariat" privilégié avec les pays pauvres (une "coopération" avec les "pays en développement") pour parer à la menace que représentent les offres des USA et autres Chinois dans ces contrées et y maintenir un contrôle de la production afin de s'en garantir la consommation à moindre coût.

AVANT D'ÊTRE UN PROJET de Restructuration géopolitique à grande échelle, Euromed est un enjeu : développer la croissance économique pour réaffirmer le rayonnement d'une Europe en perte d'influence depuis la décolonisation.

"Les États-membres sont résolus à tirer pleinement partie de l'amélioration de la situation économique globale pour renforcer l'élan réformateur et, partant, améliorer encore la position concurrentielle de l'Europe dans le monde." (Conseil de l'UE, 9 mars 2007)

Il s'agit donc de niquer la gueule aux Ricains et aux autres, notamment les Chinois, dans la guerre économique en cours et de s'assurer une sécurité d'approvisionnement en ressources énergétiques nécessaires à la croissance.

Euromed et son "partenariat" est l'outil et l'artisan de cette ambition. En fait, ce "partenariat" n'est rien d'autre qu'une formule "soft" de la guerre pour l'énergie que d'autres (les USA notamment) mènent plus frontalement (guerres en Afghanistan et en Irak).

La stratégie euroméditerranéenne de cette guerre pour l'énergie consiste à libéraliser le marché de l'énergie dans les pays de la rive sud pour permettre aux entreprises européennes d'en obtenir un quasi-monopole – ou mieux, le monopole total si possible. Cette stratégie opère aussi sur le sol européen puisque l'ouverture à la concurrence du marché de l'énergie est aussi en cours de réalisation en France après le Royaume-Uni, l'Allemagne, etc.

Mais croissance de la compétitivité et intensification du marché énergétique interne doivent être soutenues par une politique qui assure la sécurité d'approvisionnement en énergie de l'Europe en augmentant la capacité et la rentabilité des axes de circulation. La stratégie passe donc par la réalisation, à travers le projet Euromed, d'une rocade méditerranéenne de circulation de l'énergie.

Afin de réaliser cette rocade, le projet Euromed intervient à trois niveaux.

Au niveau inter-étatique

Il s'agit de mettre en place les conditions de "démantèlement tarifaire", en multipliant les accords d'échanges entre zones frontalières ou pas, afin que s'opère, à court terme, la libéralisation du secteur énergétique. Donc, créer le contexte économique qui facilitera l'appropriation par les investisseurs étrangers européens du secteur de production de l'énergie afin de garantir à moindre coût une véritable sécurité d'approvisionnement. Autrement dit : engager une "dé-nationalisation" progressive du secteur de l'énergie qui restait la chasse gardée des riches entrepreneurs locaux dans les pays producteurs. La communauté européenne se constitue, par le biais des conférences euroméditerranéennes, en véritable lobby de persuasion.

Un arsenal d'accords de libre-échange

1998 : accord de libre-échange de la ligue arabe (GATFA) signé par l'Arabie Saoudite, le Barhein, l'Égypte, l'Irak, le Liban, la Libye, la Jordanie, le Koweït, la Tunisie, le Maroc, Oman, le Qatar, la Syrie, la Mauritanie, l'Autorité palestinienne, la Somalie, le Soudan, le Yémen. L'Algérie est en cours d'adhésion. L'accord prévoit l'instauration d'une zone de libre-échange sans droits de douane pour l'essentiel des produits industriels.

2001 : processus d'Agadir, signé par le Maroc, la Tunisie, l'Égypte, la Jordanie. L'accord prévoit l'exonération totale des droits de douane agricole et industriel ainsi que la suppression des obstacles non-tarifaires. La communauté européenne doit superviser la réalisation de l'accord.

2003 : renforcement du partenariat commercial privilégié entre le Maroc et l'UE.

2003 : validation par l'ensemble des partenaires de l'UE de la "politique européenne de voisinage". Ce projet prévoit d'intégrer progressivement au marché unique européen l'Ukraine, la Moldavie, la Biélorussie, l'Algérie, l'Égypte, Israël, la Jordanie, le Liban, la Libye, le Maroc, la Palestine, la Syrie et la Tunisie.

2004 : l'Union européenne élabore un plan d'action avec le Maroc, la Tunisie, la Jordanie et la Palestine qui prévoit l'attribution d'une aide financière privilégiée ainsi qu'une assistance technique et un accompagnement pour réaliser la libéralisation du marché et contrôler les mouvements migratoires.

Le coup de pouce au secteur privé

Pour accompagner cette libéralisation globale de l'économie des pays du Sud, qui doit conduire les États producteurs à lacher du lest sur la question de l'énergie, Euromed a dû élaborer une stratégie d'intervention indirecte. En développant une politique d'aide, de financement et de soutien aux investisseurs européens qui acceptent de s'implanter dans ces pays-de-sauvages, Euromed s'engage à rendre accessibles pour les riches ressortissants européens les marchés florissants, notamment celui de l'énergie, progressivement "désenclavés".



Une bien jolie vue sur Fos-sur-Mer

Au niveau des infrastructures

Pour rentabiliser les accords commerciaux et rendre réelle la rocade, il faut que l'énergie puisse massivement être exploitée.

Cela veut dire renforcer et augmenter la capacité des réseaux existants (lignes THT, oléoducs, gazoducs, etc.) mais également construire des infrastructures sur les nouveaux axes de circulation de l'énergie.

Euromed propose et finance de nombreux chantiers de construction qui devraient réaliser à terme un véritable anneau de connexion autour de la Méditerranée.

Dans le coin, cela s'applique au bassin industriel de Fos-sur-Mer avec un nouveau terminal méthanier et la mise en service d'un second oléoduc vers le Nord. [suite page 12]

Historique des infrastructures de circulation énergétique Nord/Sud

1983 : gazoduc TRANSMET Algérie-Tunisie-Italie-Slovénie.
 1996 : doublement du gazoduc TRANSMET
 1996 : gazoduc Maghreb/Europe (Algérie-Maroc-Gibraltar-Espagne).
 1998 : interconnexion Égypte/Libye.
 2001 : liaison électrique Tunisie-Égypte.
 2001 : pipeline Arabie-Liban.
 2002 : projet de transmission et de vente d'électricité turque par le biais du réseau grec, aux deux parties chypriotes.
 2004/2005 : renforcement de la ligne sous-marine Maroc-Espagne.
 2006 : gazoduc Libye-Tunisie.
 2006 : oléoduc SUMED Golfe Arabique-Égypte-Italie-Europe.

Les projets

Projet de relais par câble sous-marin entre Égypte-Jordanie-Syrie-Irak-Turquie-Moyen Orient-Russie-Europe de l'Ouest.
 Projet "Gazoduc de la paix" qui transmet le gaz égyptien via Israël-Palestine-Jordanie-Syrie.
 Projet pour faire circuler l'électricité du Bahreïn-Arabie Saoudite-Qatar-Koweït-Oman-Émirats arabes unis-Jordanie-Syrie-Europe.
 Projet "Levante" de connexion entre le Maroc et le Qatar.
 Projet de construction d'un gazoduc en ligne directe entre l'Algérie et l'Espagne.
 Projet de construction d'une ligne THT directe entre l'Algérie et l'Italie.

Un peu de vocabulaire (que diable !)

Démantèlement tarifaire : anéantissement des obstacles tarifaires, c'est-à-dire destruction du tarif minimum imposé par les États à la vente de leurs produits les plus exportés. Le but : la dévaluation du prix de vente et d'achat pour l'UE.

Libéralisation : ici, appropriation par des multinationales européennes des marchés rentables des pays du sud de la Méditerranée. Le colonialisme revu à la sauce capitaliste d'aujourd'hui.

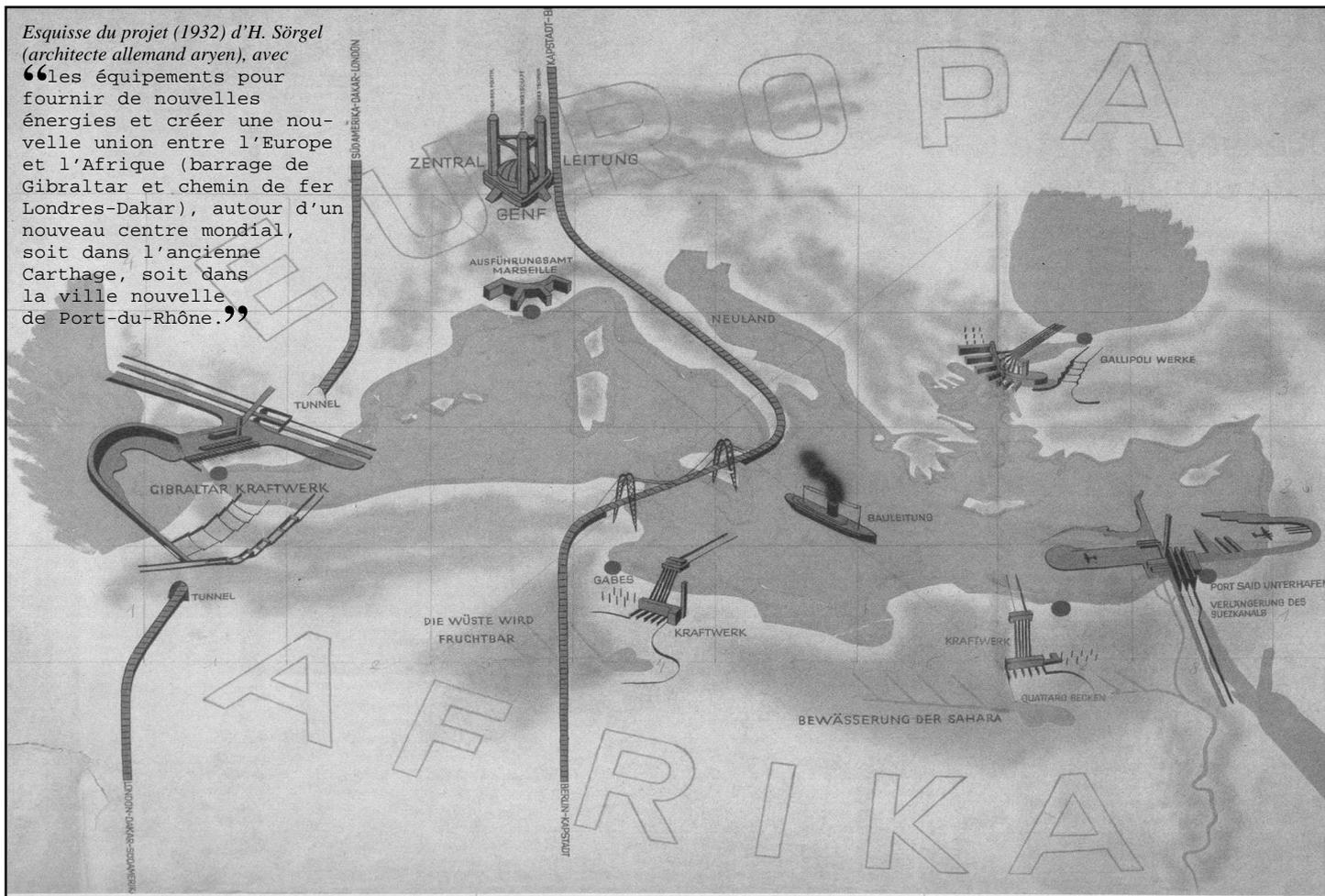
Lobby : ici, il s'agit des élites de la communauté européenne qui se constituent en groupes de pression économique et politique par le biais du partenariat Euromed, afin de soumettre les États producteurs aux plans d'action et d'exploitation que l'UE met en place dans le bassin méditerranéen.

Partenariat/Coopération/Coopération bilatérale et accords bilatéraux : accords entre une instance puissante et une autre qui lui est soumise, qui vise à pérenniser cette puissance et augmenter la soumission (une forme de néo-colonialisme ?). Il s'agit ici de la soumission des pays producteurs du Sud aux clauses du contrat d'exploitation que formule la communauté européenne pour les piller de leurs ressources. Leur multiplication permet de tisser une toile d'araignée dans laquelle certains pays seront pris au piège. Par exemple, l'Algérie pourrait être amenée à accepter l'ouverture de sa frontière avec le Maroc pour respecter les accords commerciaux qui l'enchaînent à l'Europe.

Pays en développement : il s'agit des pays riches en matières premières de toutes sortes mais pauvres du fait de leur longue tradition de pays exploités par les puissances coloniales européennes.

Pays de transit : pays pauvres qui ne possèdent pas de ressources propres mais par où doivent passer les matières (et parfois les travailleurs migrants aussi). Ces pays sont une pièce maîtresse du dispositif euromed. Ils font partie, entre autres, du cercle des partenaires privilégiés avec d'autres n'appartenant pas à cette zone stricto-sensu.

Esquisse du projet (1932) d'H. Sörgel (architecte allemand aryen), avec
 “les équipements pour fournir de nouvelles énergies et créer une nouvelle union entre l'Europe et l'Afrique (barrage de Gibraltar et chemin de fer Londres-Dakar), autour d'un nouveau centre mondial, soit dans l'ancienne Carthage, soit dans la ville nouvelle de Port-du-Rhône.”



La minute écolo de la Commission européenne

“Le Conseil européen note que les pays en développement contribuent de plus en plus aux émissions de gaz à effet de serre et qu’il est nécessaire qu’ils prennent des mesures afin de lutter contre l’augmentation de ces émissions en réduisant l’intensité des émissions induites par leur développement économique, dans le respect du principe général des responsabilités communes mais différenciées et compte tenu de leurs capacités respectives. Le Conseil européen est disposé à poursuivre et à renforcer encore son soutien aux pays en développement afin de les aider à réduire leur vulnérabilité et à s’adapter aux changements climatiques.” (Conseil de l’UE, 9 mars 2007)

Le renforcement de la coopération entre l’UE et les pays du sud de l’espace méditerranéen, par l’intermédiaire d’Euromed, a d’ores et déjà formulé deux projets de “régulation” de la production de pollution liée à l’exploitation de l’énergie.

Dans un premier temps : l’appropriation du marché de l’énergie par des entreprises européennes devrait permettre de délocaliser les entreprises de raffinage (très polluantes) du Nord au Sud de la Méditerranée, c’est-à-dire à la source. Cette délocalisation devrait contribuer à rééquilibrer les taux de CO2 émis (partageons un peu de notre pollution !). Et surtout à dépolluer visuellement les pays riches dans lesquels la sensibilité écolo semble plus à fleur de peau.

Dans un deuxième temps, Euromed s’engage à favoriser la production d’énergie renouvelable dans les pays du Sud afin de pourvoir à la consommation d’énergie – encore faible – des habitants de cette zone. Les énergies renouvelables présentent cet avantage de revenir peu cher à la fabrication et de ne pas nécessiter d’infrastructures trop lourdes. Leur exploitation dans les pays pauvres permettra d’une part de pomper les pays pauvres de leur matières premières, en leur assurant un minimum d’électricité, pour que l’exploitation soit moins visible et contrôlée, et d’autre part de vendre à ces pays des machines européennes qui ont encore du mal à trouver un marché en Europe, et toujours de ménager la sensibilité babacoolique européenne par un discours de propagande sur l’aide au développement. Et puis, la demande en énergie allant toujours croissante, tout système de production devient bon à prendre : le développement des énergies renouvelables devient tout aussi urgent que l’approvisionnement en pétrole.



On n'a pas fini d'être pris pour des cons

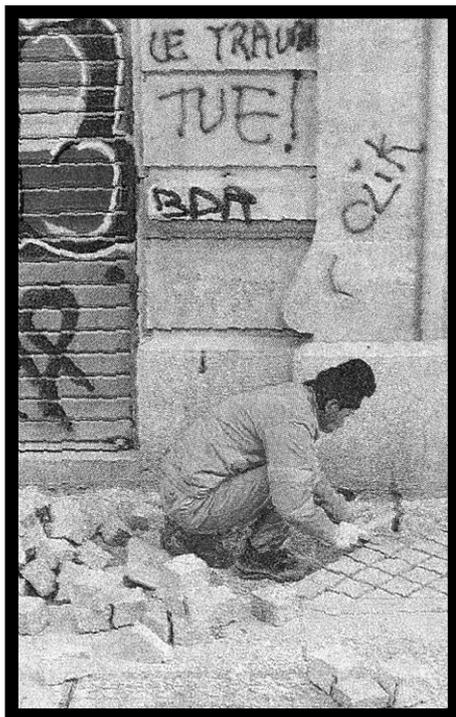
Pour accompagner cette restructuration capitaliste de l'espace méditerranéen, Euromed mène aussi un projet de "pacification sociale" et de "stabilisation du climat" qui garantit la circulation sans heurt des capitaux, des marchandises, de la main d'œuvre et des informations.

En réalité, il s'agit de prévenir les remous créés par ce raz-de-marée capitaliste, en éradiquant toute forme de contestation avec toujours plus de contrôle, toujours plus de répression et toujours plus de propagande.

Côté "répression":
Euromedpol
et Euromedjust

Ce sont les institutions chargées, dans l'espace méditerranéen, du renforcement de la coopération policière et judiciaire au niveau inter-étatique. Cela passe par l'élaboration de fichiers de recherches internationaux, la constitution de fichiers de renseignements accessibles aux polices de tous les pays partenaires, la surveillance particulière des taxiphones, l'augmentation des demandes et des accords d'extraditions et d'expulsions.

Les exemples des effets répressifs de cette coopération policière et judiciaire sont nombreux et déjà visibles.



Rue de la République, 2006

En ce qui concerne le contrôle de l'immigration, ce renforcement se traduit par la création de zones tampons de concentration des candidats à l'exil (notamment sur les côtes marocaines et libyennes). Ces camps de concentration permettent de rendre "optimale" la gestion de l'immigration tout en laissant passer ce qu'il faut de main d'œuvre (avec ou sans papiers) qui travaillera à moindre coût dans les secteurs du BTP ou de l'agriculture par exemple.

Côté "pacification":
l'aide au développement
et la propagande

La fameuse politique de l'"aide au développement" est un système de chantage institutionnalisé qui permet d'obtenir une soumission sans condition des pays "partenaires" en échange d'une aide financière misérable. C'est donc d'aide au développement de l'Europe sur le dos des pays du sud de la Méditerranée

qu'il s'agit. Elle engendre la destruction des structures et modes de vie existants pour les remplacer par des formes de contrôle social à l'européenne assujettissant les populations du Sud au modèle socio-économique européen: le capitalisme libéral et son mode de gestion, la démocratie.

Pour convaincre des bienfaits de cette politique, Euromed met le paquet côté médias, fidèles acolytes des puissants afin de mieux faire passer la pilule de cette restructuration géopolitique d'envergure.

Le programme médiatique vise à "harmoniser" et "promouvoir" c'est-à-dire normer et contrôler les productions audiovisuelles dans tout l'espace méditerranéen pour que ne transperce qu'un seul discours (et il ne peut en être autrement): celui d'Euromed, de la Communauté européenne, toujours ce même discours de défense des intérêts des riches de ce monde. ■

Pour ne pas en rester là...

Derrière Euromed, au-delà de la rénovation urbaine de Marseille et de ses tentatives de réorganisation sociale, l'Europe tend à marquer de son empreinte la restructuration du capital qui, entre autres, a besoin d'individus libres de circuler pour mieux travailler, consommer et courber l'échine.

Face à cette offensive permanente qui cherche à grignoter chaque espace et chaque moment de nos existences, des résistances se développent, se composent – et ce n'est pas étonnant, et c'est tant mieux. Ici un collectif de quartier qui se débat pour ne pas céder aux grands promoteurs immobiliers (pensons aux derniers habitants de la rue de la République contre Eurazeo et Lone Star), là un énième horodateur (Eiffage) saboté...

Mais aussi, chaque geste de révolte des jeunes et moins jeunes des quartiers populaires (souvent périphériques), qui s'organisent et attaquent, par la pierre ou par le feu, les bâtiments où s'exerce l'autorité de l'État (commissariats, ANPE, écoles, bureaux de poste), les voitures ou autres symboles d'une société qui les empêche non seulement d'accéder à la richesse étalée sur chaque panneau de publicité mais aussi, tout simplement, de (sur)vivre.

Ou encore l'opposition massive de la population du val de Susa (en Italie) contre le TGV Lyon-Turin, en confrontation avec l'armée et les flics qui essayent d'occuper la vallée pour protéger les activités des entreprises du BTP (encore elles...) chargées d'effectuer les travaux.

On pourrait également évoquer les grèves sauvages contre des plans de délocalisation, les bâtiments vides squattés par des groupes de personnes et de familles, ...

Malgré une répression de plus en plus forte (flics, vigiles, juges, matons), ces luttes et révoltes, à poursuivre, à inventer, à construire, contre la résignation et notre atomisation dans ces villes si étouffantes, contre l'évidence de la pacification sociale, nous promettent d'en finir avec ce monde si triste et si gris, de consolider des solidarités déjà fortes dans l'adversité, et de découvrir les frissons de l'insoumission... bref, cela ressemble à un programme fort réjouissant.