

Villes portuaires en mutation

Les nouvelles relations ville-port à Marseille

dans le cadre du programme de
renouvellement urbain Euroméditerranée

Sous la direction du
Prof. Jean-Bernard Racine

Faculté des Lettres

Automne 2006

Table des matières

Remerciements	IV
Liste des abréviations	V
INTRODUCTION	1
<i>Problématique</i>	2
<i>Méthodologie</i>	4
PREMIERE PARTIE : EVOLUTION ET ENJEUX DES RAPPORTS VILLE/PORT	6
I. DYNAMIQUE DES VILLES-PORTS	7
1. Des villes-ports en mutation	7
1.1 Eléments d'analyse	7
1.2 L'expansion des cités portuaires	8
1.3. La fin du système ville-port	9
<i>Le port et la ville : deux dynamiques spatiales autonomes</i>	11
1.4 Les conséquences du « découplage » ville-port	13
<i>De la crise des villes-ports...</i>	13
<i>...au renouveau urbano-portuaire : le phénomène waterfront</i>	14
1.5 L'interface ville/port	15
2. La « reconquête » urbaine du waterfront	17
2.1 Les générations de waterfronts	18
2.2 Potentialités des délaissés portuaires	20
2.3 Les enjeux d'une régénération de la zone d'interface urbano-portuaire	22
<i>La centralité</i>	22
<i>Le tertiaire au secours de l'industriel</i>	23
<i>La promotion de l'image de la ville portuaire</i>	23
2.4 Les conflits d'usage	24
<i>L'événement : solution pour contourner les conflits</i>	26
2.5 Tendances générales actuelles	26
II. MARSEILLE, UN CAS D'ETUDE	28
1. La nécessité d'une régénération urbaine à Marseille	28
1.1 Une dynamique économique défaillante : le déclin industrialo-portuaire	30
1.2 Une dynamique urbaine et sociale fragile	33
<i>Le dédoublement Nord /Sud</i>	33
<i>Le désintérêt de la bourgeoisie pour la question urbaine</i>	35
1.3 La ville-port au milieu du XX ^e siècle : changements d'échelles	36
<i>La conquête de l'Ouest, l'opération d'aménagement industrialo-portuaire de Fos 37</i>	
2. Les relations ville/port à Marseille et leurs spécificités	42
2.1 Le port devient autonome	42

2.2	Le port dans les esprits marseillais : les projets des années huitante	44
3.	Euroméditerranée : La reconquête urbaine de Marseille	46
3.1	Délimitation du projet	46
	<i>Porter la ville au rang de métropole internationale</i>	49
3.2	Un projet territorial	50
	<i>L'établissement public d'aménagement</i>	50
	<i>La notion de projet urbain</i>	51
3.3	La « boîte à outils » d'Euroméditerranée	54
3.4	Financement	54
3.5	Une première évaluation du projet	55
	<i>Création d'emplois</i>	56
3.6	2003, le passage par la candidature à la Coupe de l'America	57
	<i>« Il y a comme un hic »</i>	57
3.7	Les trois pôles d'intérêt pour ce travail	58
DEUXIEME PARTIE : FAIRE VIVRE ENSEMBLE LA VILLE ET LE PORT		59
	Préambule	60
	1. <i>Les relations ville/port dans le contexte d'Euromed</i>	60
	2. <i>La vocation internationale de la ville-port</i>	61
	3. <i>« Ouvrir les barrières » : le décloisonnement du port</i>	63
I.	UN NOUVEAU SCENARIO DE VILLE PORTUAIRE POUR MARSEILLE	67
1.	La Cité de la Méditerranée	67
	<i>Une nouvelle scénographie</i>	69
	<i>Une nouvelle mobilité à l'interface ville/port</i>	69
1.1	Le Boulevard du Littoral, « un projet de recomposition »	70
	<i>Croisières et ferries : quel emplacement stratégique ?</i>	71
1.2	La gare maritime de la Major	72
1.3	Le Parvis des Escales – Cathédrale de la Major	73
1.4	Le J4/Esplanade St-Jean	73
	<i>J4 pôle culturel</i>	75
1.5	Les Terrasses du Port	77
	<i>Finalisation du projet</i>	78
1.6	Le quartier arrière-portuaire d'Arenc	79
	<i>Les îlots Peysonnel</i>	79
	<i>Le Parc Habité</i>	80
	<i>Arenc : des équipements structurants</i>	80
1.7	Bilan	83
	<i>Un principe de mixité fonctionnelle</i>	83
	<i>Les acteurs portuaires s'engagent sur le plan urbain</i>	84
	<i>Une ambiance maritime... pour croisiéristes ?</i>	84
2.	Le quartier de la Joliette	86
	<i>Délimitation de la ZAC de la Joliette</i>	86
2.1	La Place de la Joliette	88
2.2	« Un quartier d'affaires où il fait bon vivre »	89
	<i>Mobilité</i>	90

	<i>Le quartier des Docks en construction</i>	91
2.3	Logement : « Répondre aux nouveaux désirs d’habiter »	93
	<i>L’îlot « M5-Les Docks » : un programme de logements neufs</i>	93
2.4	Du terrain vague au centre d’affaires : un bilan	95
3.	La Rue de la République : Une artère entre ville et port	97
3.1	Une genèse de la rue : échec d’une spéculation foncière	98
3.2	Un siècle plus tard : insalubrité et dégradation...	99
	<i>Une procédure de réhabilitation : l’OPAH</i>	100
	<i>Mobilité</i>	102
3.3	Les affres de la mixité sociale	102
	<i>« La fin d’une anomalie marseillaise »</i>	104
3.4	Recréer le lien avec le port ?	108
II.	CONCILIER MODERNITE ET IDENTITE DE LA VILLE-PORT	110
1.	Le contexte	110
	Gouvernance urbaine et mondialisation	111
1.2	L’articulation modernité/identité et son insertion dans la mondialisation	114
2.	L’identité des villes-ports : la maritimité en question	115
2.1	Passer de modèles nostalgiques à des modèles dynamiques : donner à vivre la vraie ville portuaire	117
2.2	Quelle articulation entre modernité et identité à Marseille ?	119
	<i>Cultiver la modernité</i>	120
	<i>Entre images fabriquées et identités recomposées</i>	121
3.	Le patrimoine portuaire : l’identité au service de la modernité ?	124
3.1	Les Docks de la Joliette	125
3.2	Le Silo d’Arenc	126
3.3	Le patrimoine, entre identité culturelle et modernité économique	128

	Conclusions	130
	Bibliographie	132
	Liste des figures, tableaux et cartes	139
	Annexes	141

Remerciements

Mes remerciements vont à

Jean-Bernard Racine, mais aussi Marcia Curchod, Virginie Jatton, Manon Genier-Rosset, à l'IGUL, pour leur disponibilité et leurs précieux conseils tout au long de mes études et de la rédaction de mon mémoire,

Béatrice Aebi, architecte-urbaniste à Winterthur, qui a généreusement accepté sa mission d'experte pour ce mémoire,

Patricia Antalovsky, qui m'a ouvert les portes du centre de documentation de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise, rue de la Canebière, lorsque celui-ci était officiellement clos et m'a grandement aidé dans mes recherches,

Denis Davoult et Greta Marini, à l'Association Internationale Villes & Ports, au Havre, pour leur temps consacré à orienter mes recherches,

Etienne Tulasne, Frank Geiling, Anne Castanet, Rachel Rodrigues-Malta, Martine Derain, Régine Vinson, Roland Courtot, pour leur aide et leurs précieuses informations.

Je remercie également ma famille qui m'a encouragé tout au long de mes études, de même que mon entourage proche et mes amis qui ont contribué à leur façon, parfois sans le savoir, à l'achèvement de ce mémoire.

Crédits :

Couverture : vue du port de Marseille depuis le J4, photo prise en août 2005.

Lorsque les photos ne sont pas prises par mes soins, les sources sont toujours indiquées.

Liste des abréviations :

AGAM	Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise
AIVP	Association Internationale Villes et Ports
AMM	Aire Métropolitaine Marseillaise
AOT	Autorisation d'occupation temporaire
CIADT	Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire
CVPT	association Centre Ville Pour Tous
DATAR	Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale
EPA	Etablissement Public d'Aménagement
EPAEM	Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée
ISPS Code	International Ship and Port Facility Security Code
MPM	Communauté urbaine Marseille Provence Métropole
OIN	Opération d'Intérêt National
OPAH	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
OREAM	Organisme d'Etudes et d'Aménagement Métropolitain
PACA	Région Provence-Alpes-Côte-d'Azur
PAM	Port Autonome de Marseille
PRI	Périmètre de Restauration Immobilière
ZAC	Zone d'Aménagement Concerté
ZIP	Zone industrialo-portuaire
ZPPAUP	Zone de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager

INTRODUCTION

« Ville-port ». Un trait d'union pour dresser le tableau, un tout petit signe pour évoquer l'histoire gigantesque des relations entre une ville et son port. Pendant de nombreux siècles, ville et port ont formé un système dont leurs activités étaient quasi consubstantielles, créant ainsi une trame urbaine spécifique à cette logique d'interdépendance et de complémentarité, mais aussi tout un imaginaire, liés à une place marchande, destination finale d'une route de transport, lieu d'échanges, de commerce, centre de vie et de brassage culturel.

Depuis la moitié du XXe siècle, les rapports entre ville et port ont changé. De profondes mutations, de nature technologique mais exerçant des déséquilibres économiques et spatiaux, ont achevé un processus de désorganisation du système ville-port originel déjà entamé par deux siècles d'industrialisation, aboutissant ainsi à une véritable coupure tant visuelle que psychologique entre la ville et le port. On assiste en effet la plupart du temps à une délocalisation de tout ou partie des activités portuaires à l'extérieur de la ville, engendrant non seulement des espaces en déshérence au cœur de la ville, mais également des effets d'entraînement négatifs sur l'économie et le dynamisme social de la ville.

Aujourd'hui et depuis déjà quelques décennies selon les pays, les espaces à l'interface ville/port constituent des territoires à recomposer.

La mise à disposition par le port des zones qu'il a délaissées, de même que les premières opérations de type waterfront revitalisation en Amérique du Nord et plus tard en Angleterre ont conduit les villes-ports à de nombreuses réflexions sur l'avenir de leurs relations. D'abord considérées comme des calamités, les friches portuaires sont rapidement devenues de véritables opportunités foncières, à tel point que certaines villes n'étant pas encore concernées par ce phénomène ont tenté de précipiter le départ du port pour mettre à profit des espaces de plus en plus demandés. Qu'y a-t-il de particulier dans ces espaces à recomposer ? Les villes n'ont-elles donc plus besoin du port ? Entre imaginaire portuaire et réalités économiques, peut-il encore exister de véritables relations entre la ville et le port ?

Aujourd'hui, la réflexion se tourne de plus en plus vers la manière dont il serait possible de conserver le port dans la ville, tout en évitant la création de friches portuaires à grande échelle. Les contraintes environnementales, de même que les contraintes d'un développement urbain durable vont forcer les ports à trouver à l'avenir de nouvelles stratégies d'aménagement. Il semble par ailleurs que la rupture totale des liens entre ville et port n'est plus à l'ordre du jour. L'idée que certaines activités portuaires conservent un réel potentiel de dynamisme économique et social pour la ville acquiert toujours plus de force.

« L'ambition aujourd'hui est de proposer une nouvelle génération de transformations par lesquelles la ville et le port resteraient en partie combinés voire même intégrés d'une manière plus étroite et novatrice. Il s'agit [...] de transformer à nouveau la ville en une vraie ville portuaire. »

(Association Internationale Ville-Port, décembre 2005, Rotterdam)

Problématique

Dans le contexte précité, comment imaginer de nouveaux liens entre ville et port ?

Les rapports autrefois dialectiques entre activités portuaires et activités urbaines – pensons par exemple au dockeur qui attendait au début du siècle passé son travail au café d'un des quartiers à l'arrière du port – ne sont plus aujourd'hui que nostalgie. Le rythme de rotation des navires s'est accru avec les nouvelles technologies et la notion du temps des marins n'est plus la même aujourd'hui. Les échelles de temps et de lieu se sont profondément modifiées dans les villes portuaires au point qu'il est nécessaire de les repenser sous un angle nouveau. Ceci dit, l'idée de faire vivre ensemble la ville et le port alors que les deux entités ont été séparées fonctionnellement depuis des décennies semble difficile à mettre en pratique. Pourtant, le mécontentement des habitants face à l'inaccessibilité du port et la recherche croissante d'un cadre de vie agréable adapté à la société de consommation actuelle ont forcé les urbains et les portuaires à trouver de nouvelles stratégies de cohabitation, de nouvelles pratiques urbaines, de nouvelles structures permettant de dépasser les antagonismes de la ville-port.

Cette problématique s'insère dans les débats actuels des villes-ports. En effet, lors d'une rencontre organisée par l'AIVP à Rotterdam, professionnels, chercheurs et experts des villes-ports¹ ont, durant deux journées, discuté et débattu des différentes transformations à imaginer pour que les deux entités restent unies, de manière profitable à tous – acteurs urbains et portuaires, mais aussi habitants et touristes. Ce travail cherche alors à étayer ce débat.

Ainsi, dans un premier temps, je cherche à rendre compte d'un étonnement : pourquoi ce besoin des villes-port de réaménager tour à tour leur front d'eau ? La première partie explique comment la ville doit répondre aux conséquences des mutations technologiques et de transports qui ont affecté le port en premier lieu, puis la ville, réceptacle des activités du port. On reviendra sur l'histoire des villes portuaires, sur les raisons de la séparation progressive de la ville et du port et sur la crise urbaine engendrée par cette séparation. Le point sera fait ensuite sur la façon dont cette crise peut être dépassée, en analysant le phénomène de reconquête urbaine des fronts d'eau.

Dans un deuxième temps, il va s'agir de répondre à la question de ce travail, à savoir comment imaginer de nouveaux liens entre ville et port ? Plus précisément, l'on posera la question suivante :

- Est-il réellement possible de faire vivre ensemble la ville et le port, et si oui, dans quelles conditions et/ou sous quelles contraintes ?

Marseille, ville-port emblématique, est un terrain d'étude privilégié pour tenter de cerner cette question. C'est sur son programme de renouvellement urbain que l'attention sera portée. Avec l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, lancée en 1995, dont la mission principale est la relance économique de Marseille ainsi que son repositionnement en tant que place centrale dans l'aire métropolitaine, Marseille se dote d'un outil puissant pour régénérer 310 hectares au cœur de la ville, dont un tiers concerne directement l'interface urbano-portuaire, autrement dit la zone de liaison entre les activités portuaires et les activités urbaines.

A partir de l'étude marseillaise de renouvellement urbain, j'aimerais démontrer en premier lieu qu'il est possible de faire vivre ensemble la ville et le port, en prenant en considération les trois points suivants :

¹ Les rencontres de l'AIVP, 1^{er} et 2 décembre 2005, Rotterdam

- a. une étroite collaboration entre les acteurs de la ville et ceux du port est nécessaire au dialogue ville/port ; le manque de coopération est un frein au développement de nouveaux liens entre la ville et le port ;
- b. une articulation du port à la ville dépassant les strictes limites du front d'eau stimule la création de nouveaux liens matériels et immatériels entre ville et port ;
- c. l'instauration d'une mixité sociale et fonctionnelle à l'interface ville/port favorise une intégration sociale et symbolique du port dans la ville.

En second lieu, j'estime qu'il est par contre difficile de mettre en adéquation la *volonté* de faire vivre ensemble la ville et le port avec les *modes* de gestion urbaine et les *pratiques* qui en découlent. En effet, à Marseille, le temps de la régénération urbaine, le volet social du projet paraît être occulté, en raison d'une gestion de la ville fortement axée sur l'intervention du secteur privé.

Une fois que des éléments de réponse auront été posés, je tenterai de développer un aspect couramment évoqué, mais peu appuyé dans les débats sur les villes-ports, à savoir :

- Comment concilier vocation internationale et identité de la ville portuaire lors des opérations de régénération urbaine ? Autrement dit, comment articuler modernité et identité ?

Une partie de ce mémoire s'attachera donc à montrer qu'en plus des mutations technologiques des villes-ports, il semble qu'une autre mutation soit en cours, au niveau des représentations que l'on se fait de la ville portuaire. Les nouvelles pratiques en matière de reconversion portuaire ont semble-t-il fait rentrer la ville-port dans une nouvelle ère, celle de la modernité, au sens post-industriel du terme. A l'heure de la mondialisation et des discours sur la « ville générique » de Rem Koolhaas, l'exigence de modernité a bien souvent tendance à passer par une uniformisation des projets de renouvellements urbano-portuaires (les « Macwaterfronts » ou « Disney-ports »). Les villes-ports doivent alors rivaliser et, au-delà de l'homogénéité des projets, se démarquer par leurs spécificités locales. Elles tentent alors de redéfinir ce qui fait l'essence de leur identité maritime. En troisième hypothèse, je suppose alors que l'entrée de Marseille dans la modernité se fait au profit d'une mise en conformité de la ville aux standards internationaux et au détriment de l'identité locale.

Que signifie faire vivre ensemble la ville et le port aujourd'hui ? Entre modernité et identité, où se situent les villes-ports aujourd'hui ? Voilà les questions auxquelles nous tenterons de répondre dans ce travail.

Méthodologie

Dans quel courant de pensée géographique se situe ce mémoire ? Il n'existe pas une géographie des villes-ports bien spécifique, mais bien plutôt un champ d'analyse imbriquant plusieurs géographies. Du côté du port, on aborde la géographie des transports, des flux maritimes, des littoraux, économique. De l'autre côté se déploie une géographie urbaine plus sensible à l'environnement humain et à son bien-être ; géographie des populations, de la perception, avec tous les courants de pensée qui lui sont rattachés. Plutôt que de choisir d'analyser le port ou la ville, certains géographes s'attacheront à analyser l'espace qui lie ces deux ensembles, c'est-à-dire leur *interface*. Ces derniers (Hoyle, Pinder, Husain, Vigarié, Chaline notamment) ont développé une géographie de l'interface ville-port, bien reconnue aujourd'hui, afin d'analyser la nature et les conséquences des mutations spatiales des cités portuaires, d'identifier les différentes étapes de ce processus de mutation et d'en tenter une modélisation. Ce mémoire va donc se situer au carrefour de plusieurs disciplines géographiques. Il va s'agir d'une approche qualitative basée sur la géographie de l'interface ville-port. D'autre part, suivant l'idée que « ce qui fait la force d'un territoire, ce sont les acteurs qui y vivent » (Daniel Béhar, 1998, p. 15), une place prépondérante est faite à l'analyse des représentations que se font les acteurs de la ville – habitants, chercheurs, professionnels.

La littérature foisonne d'évaluations critiques d'opérations de réaménagement de villes-ports. C'est donc sur cette première source d'informations que je me suis penchée. Néanmoins, il n'est pas possible de s'imaginer une ville-port recomposée à la simple lecture d'un article. Mon travail de recherche en bibliothèque a donc été ponctué par des visites de sites réaménagés dans diverses villes-ports, mais aussi par des entretiens plus ou moins informels, sur place, par téléphone ou par e-mail, avec des acteurs directement concernés par les opérations de régénération urbano-portuaire. Si les entretiens ont été une source d'information directe, une partie non négligeable de ce travail a pu être réalisé grâce à un grand nombre de ressources se trouvant sur des bases données accessibles uniquement via Internet. J'ai notamment pu disposer d'un accès aux informations offertes par l'AIVP, Association internationale Villes et Ports basée au Havre, sur son site Internet, après avoir contacté l'association et expliqué ma démarche. Cet accès m'a également permis de participer à un séminaire sur les villes-ports organisé par l'AIVP, qui a eu lieu à Rotterdam en décembre 2005. Journaux, revues, quotidiens français ont également été consultés sur des bases de données (Nexis Lexis notamment).

Le choix de Marseille comme terrain d'étude est intervenu après avoir décidé du sujet de ce mémoire. Par manque de temps et de moyens, il m'était impossible de m'absenter longuement à l'étranger. Il fallait donc trouver un terrain facile d'accès afin de pouvoir s'y rendre à plusieurs reprises à raison de courts séjours. Marseille a été retenue pour la pertinence du rapport entre mon sujet et le programme de renouvellement urbain actuellement en cours dans cette ville et pour l'abondance de ressources disponibles à distance, soit via internet. Le désir de découvrir cette ville en même temps que le sujet qui m'occupait a bien sûr également concouru au choix de cette destination.

Limites du travail

D'emblée, on peut déceler les limites d'un travail de recherche portant sur un territoire qui nous transporte hors des frontières helvétiques. Par la force des choses, mes déplacements à Marseille n'ont pu être que ponctuels et limités dans le temps. La découverte de la ville n'a pu se faire autrement que fragmentée en plusieurs courts séjours. De nombreuses lectures sur la ville ont néanmoins complété mes connaissances de retour en Suisse. Ces fragments issus des parcours dans

Marseille et des lectures forment néanmoins aujourd'hui une carte mentale suffisamment étoffée, où le raisonnement géographique se mêle aux représentations affectives de la ville.

Hélas, le fait de ne pas pouvoir rester longtemps sur place à Marseille a certainement affaibli mes chances de rencontrer toutes les personnes susceptibles de m'aider dans mes recherches et de nuancer mes propos. De fait, les entretiens réalisés ne sont en aucun cas exhaustifs, étant donné la multitude d'acteurs concernés par le sujet. Par ailleurs, par ces entretiens, je n'ai pas cherché l'exhaustivité, mais plutôt la diversité des propos. De plus, mes recherches portant sur un projet de grande envergure, les questions relatives à celui-ci sont bien souvent reléguées à une personne de contact dont le discours est déjà « construit » ; autrement dit, il ne révèle pas la position de la personne mais celle de l'institution pour laquelle elle travaille ; toute opinion personnelle est dans ce cas réservée. Il convient dès lors d'être prudent lors de l'utilisation de ces sources orales, en les relativisant lorsqu'il y a lieu. Dans tous les cas, ces divers entretiens ont permis, de manière indirecte, de saisir l'idée que se fait un acteur d'un autre, voire de relever les tensions éventuelles entre les acteurs.

D'autre part, bien que mon terrain d'étude porte sur un programme de réaménagement urbain ayant commencé il y a plus de dix ans, les résultats observables au niveau de l'interface ville-port restent relativement minces, de sorte que l'analyse ne peut s'appuyer parfois que sur des schémas, des projets, des études de définitions, etc. De plus, il faut garder en tête que ces projets seront peut-être voués à être modifiés voire même supprimés en cours de route. Enfin, l'échelle choisie pour ce travail s'étend sur plusieurs dizaines d'hectares. Il était donc impossible de pouvoir rentrer dans les détails de chaque transformation projetée.

Pour terminer, d'autres éléments ponctuels m'ont parfois empêché de mener mes recherches dans des conditions idéales. Une grève des transports publics au moment où j'étais à Marseille en octobre 2005 a passablement compliqué la visite de la ville. De plus, mes tentatives de visiter le domaine portuaire sont restées vaines, principalement en raison de l'activation du plan Vigipirate rouge. Cette visite n'était heureusement pas indispensable pour la réalisation de ce travail. La lecture de la suite de celui-ci devrait alors prendre en compte ces limites, pour la plupart pratiques, qui peuvent néanmoins être considérées sous un jour favorable ; en effet, en butant sur des obstacles en cours de route, les ambitions de départ se sont modifiées pour finalement s'adapter à la situation, ce qui en soi fait déjà partie intégrante de tout travail de recherche.

PREMIERE PARTIE

EVOLUTION ET ENJEUX DES RAPPORTS VILLE/PORT

I. DYNAMIQUE DES VILLES-PORTS

1. Des villes-ports en mutation

1.1 Éléments d'analyse

Afin de mieux comprendre comment imaginer des liens nouveaux entre la ville et le port, il s'agit tout d'abord, par un bref aperçu rétrospectif, de voir quels étaient les rapports entre eux jusqu'à aujourd'hui. Les villes-ports sont arrivées actuellement à un stade où il est nécessaire d'entreprendre des opérations de régénération urbaine, celles-ci étant le fruit d'une interrogation et d'un débat incessant sur le choix des aménagements, débat qui va nourrir la seconde partie de ce mémoire. L'objectif de cette partie est donc de faire un « état des lieux » de la ville-port, en récapitulant les phases principales de son développement et de ses mutations dans l'histoire, de la Révolution industrielle à nos jours. Nous répondrons aux deux questions suivantes :

- Quels sont les processus à l'œuvre dans les changements des rapports entre la ville et le port ?
- Quelles en sont les conséquences en termes spatiaux mais aussi économiques et sociaux ?

* * *

Les villes-ports subissent, depuis la moitié du XX^e siècle, une période de transformations importantes ayant des répercussions sur leurs dynamiques spatiales et sociales. Jusqu'alors, les villes-ports formaient un système où la ville et le port étaient imbriqués. Ils faisaient corps. Mais divers facteurs sont venus modifier ce système organique pour peu à peu causer son anéantissement.

L'évolution des rapports ville et port peut être comprise comme celle d'un mouvement de longue durée qui va de l'intégration originelle, constitutive de la Cité marchande, à la séparation contemporaine, où la fonction portuaire en vient plus ou moins à s'affranchir de la fonction urbaine.
(Bonillo, Donzel, Fabre, 1992, p. 9).

Autrefois intrinsèquement liés l'un à l'autre, c'est au fil des siècles derniers que la ville et le port ont vu leur destinée prendre des chemins différents. Avant l'âge industriel, l'importance du transport par navire justifiait la localisation des villes à proximité immédiate des voies de navigation. Les villes-ports ont fondé leur économie sur les activités portuaires, inscrivant leur logique dans le tissu urbain et dans les modes de vie. Aussi, « parler de 'ville-port'², c'est le plus souvent expliquer l'origine de la ville et désigner le facteur essentiel de la croissance urbaine, comme éventuellement de sa mise en crise » (Mario Fabre, 1992, p. 179).

² Ville-port, ville portuaire, les deux notions seront utilisées de façon interchangeable dans ce travail. En réalité, l'on peut y voir une distinction, dont on se rendra compte dans la suite de ce travail. Le terme de ville portuaire se rapporte plus à une ville effectivement dotée d'un port intérieur et opérationnel. Quant au terme de ville-port, il définit aussi bien une ville portuaire qu'une ville dont le port a disparu, mais qui garde encore les traces de sa présence/de son absence. Il manque peut-être à ce jour une réelle réflexion sur la différence entre ces deux termes.

1.2 L'expansion des cités portuaires

L'image du port, de même que sa nature ont énormément changé au cours des siècles. La première image du port, selon Jan Grieten, est une image religieuse. Le port était alors perçu comme l'antipode de la mer ; cette dernière représentait l'image du Déluge, la tentation et le péché, alors que le port était lieu d'espoir et de refuge. Avec la découverte du Nouveau Monde, l'image du port change : durant les XVI^e et XVII^e siècles, on le considérait comme symbole de richesse et de prospérité. Comme l'a relevé Patrick Verhoeven³, l'importance du port se ressent à la simple vue des tableaux de l'époque : le port apparaît au premier plan des peintures alors que la ville reste à l'arrière-plan. Avec la période des Lumières, à partir du XVIII^e siècle, le port devient de surcroît un outil didactique : les premières visites de port ont lieu, afin notamment de rendre compte des progrès techniques effectués. Le port était perçu comme moderne, dynamique et exotique. Les habitants de la ville-port en ont gardé jusqu'au XIX^e siècle une image toujours positive. Cela changera cependant dès la fin du XIX^e siècle, lorsque le port se séparera peu à peu du grouillement de la vie urbaine pour se concentrer sur son expansion – on y reviendra.

L'histoire contemporaine des mutations des villes-ports peut se comprendre à partir de la Révolution industrielle. Avec l'âge industriel et l'arrivée de la machine à vapeur, puis du chemin de fer apparaissent les premiers changements des rapports entre ville et port. Navires plus rapides et plus grands, marchandises plus abondantes et toujours plus exotiques nécessitent des améliorations au niveau de l'accès et du stockage. Le port initial, souvent naturel comme le Lacydon (crique protectrice des courants, et aujourd'hui Vieux-Port) à Marseille, est dans la plupart des cas abandonné au profit d'une extension et d'une spécialisation de l'espace, par la construction progressive de môles, de darses, et de docks⁴, qui vont peu à peu imprimer sur l'espace une frontière fonctionnelle entre activités portuaires et activités urbaines.⁵ Ainsi, « le système ville-port se matérialisait par une très importante consommation d'espaces généralement linéaires sur la zone d'interface⁶ entre Ville et Eau. Ces espaces constituaient, par extensions successives, un amalgame d'emprises utilitaires pouvant couvrir, selon le dynamisme des liens avec l'arrière-pays et avec l'avant-pays maritime, plusieurs centaines d'hectares, voire quelques milliers. [...] Si la fonction de stockage était représentée, elle pouvait atteindre des dimensions considérables, dans certains cas comme à Amsterdam et à Londres, avec la construction de milliers de mètres carrés d'entrepôts pouvant dépasser une dizaine de niveaux, indépendamment de l'existence de sous-sols non moins développés. » (Chaline, 1994, p. 26). L'industrialisation va également attirer des industries à proximité du port, créant ainsi un quartier industrialo-portuaire central réunissant notamment les secteurs de la sidérurgie et de l'agro-alimentaire. Avec le chemin de fer comme moyen de transit des marchandises débarquées, une barrière se crée plus nettement entre l'espace portuaire et celui de la ville.

Alors considéré comme moderne, dynamique et exotique aux XVIII^e-XIX^e siècles, le port, de même que ses quartiers arrières-portuaires seront perçus, dès la fin du XIX^e siècle, de plus en plus négativement. Le port et ses quartiers étaient alors aménagés en lien avec l'organisation du travail. « Dans les années 1870-1880, le « travail libre » a pris le dessus. Ouverte à tous, la manutention

3 Verhoeven Patrick, ESPO (European Sea Port Organisation), conférence du 2 décembre 2005 à Rotterdam

4 môle : ouvrage en maçonnerie qui protège l'entrée d'un port ou divise un bassin en darses

darse : bassin d'un port méditerranéen

dock : 1. bassin entouré de quais, pour le chargement et le déchargement des navires ; 2. magasin construit sur les quais pour entreposer des marchandises (définitions : Larousse, 1997)

⁵ A noter que, sur ce point, « une distinction essentielle est à faire entre ports maritimes, où l'espace, la configuration des espaces délaissés sont tributaires de la topographie littorale, avec fréquemment la présence du « Vieux-Port » dans un site de crique ou de baie abritée (Baltimore, Gênes par exemple), et port fluvio-maritimes de physionomie relativement plus simple et répétitive, car alignée sur une ou deux berges... » (Chaline, 1994, p. 22)

⁶ la notion d'interface pouvant être définie comme « l'aire de contact et d'échanges entre deux systèmes » (Boubacha, 1997). Nous en reparlerons par la suite.

portuaire draine désormais la cohue des sans travail dont la présence généralise la précarité. [...] La durée des périodes d'embauche s'ajuste sur la demande des employeurs : la journée pour les plus chanceux, mais plus souvent la vacation – une demi-journée – voire l'heure... » (Pigenet, 2001, p. 12). Le quartier du port devient alors un entremêlement d'activités maritimes, industrielles et d'habitations insalubres. « Pendant des décennies, les dockers ont vécu à l'écart de la cité, dans les quartiers dégradés proches des quais. La ségrégation se prolonge quand, au cours de déplacements quotidiens, ils croisent leurs concitoyens. À Rouen, de retour du travail, sales, fatigués, imprégnés d'odeurs tenaces, bruyants et regroupés à l'arrière des tramways, 'ils restent entre eux. Ils se sentent plus forts' » (idem). Ainsi, même si le quartier portuaire était un lieu de vie pour une grande partie de la population de main-d'œuvre, il s'avère que pour les gens de la ville, les plus fortunés, « l'ambiance polluée, fonctionnelle, leur accessibilité réduite, en éloignaient les citoyens qui percevaient ces espaces comme essentiellement répulsifs » (Chaline, 1994, p. 26). Pour Ariane Wilson même, « l'imaginaire collectif fait du port un cloaque urbain de souillure et de décadence » (p. 1).

Il s'en est suivi « un effet global de coupures physique, visuelle, psychologique entre la Ville et l'Eau, d'autant plus intense que s'y ajoutaient les contraintes douanières et sécuritaires matérialisées par des murs ou des clôtures en continu » (Chaline, 1994). Le XX^e siècle et l'avènement de l'automobile vont venir renforcer la barrière du chemin de fer par la construction de voies routières desservant le port. La clôture, la douane, les docks, le rail, la route, « l'engouement pour les viaducs panoramiques » qui « strient les côtes de larges voies » (A. Wilson, p. 2) sont autant d'obstacles qui anéantissent la dimension naguère humaine de l'espace portuaire ; l'accès piétonnier au port et à l'ouverture sur l'eau est devenu un parcours semé d'embûches, comme à Toronto par exemple, où le *Gardiner Expressway* – voie rapide surélevée – et le chemin de fer s'additionnent pour créer un effet de barrière démesuré par rapport au passage autrefois limpide de la ville au port⁷. Les deux siècles d'industrialisation ont ainsi constitué un « processus lent mais décisif » (Bonillo, Donzel, Fabre, 1992) mettant fin au couple ville-port tel qu'il faisait système avant l'âge industriel.

1.3. La fin du système ville-port

Comme le relève Ariane Wilson, « le système intégré ville-port est définitivement brisé par le gigantisme naval de la deuxième moitié du XX^e siècle, qui fait du port non plus un moteur de développement économique local mais un vecteur de flux parmi d'autres » (Wilson, 2002). La délocalisation des activités portuaires hors de l'enceinte urbaine matérialise la séparation entre la ville et le port, remplaçant ce qui était encore, jusqu'à la moitié du XX^e siècle, une *juxtaposition*, par une *disjonction* des deux entités, pour reprendre les termes de René Borruy (1994). Le système commence à périr à partir des années 1950 dans les villes-ports d'Amérique du Nord, pour suivre dans les années soixante et septante dans le reste du monde (Peter Hall, 1993, 12). Les auteurs s'accordent généralement sur les causes du « découplage du système ville-port » telles que Claude Chaline, entre autres⁸, les définit. Selon lui, les « causes sont diverses mais convergentes, se confortant les unes les autres, par effets négatifs d'entraînement » (Chaline, 1994, 28). Comme P. Hall le relève, « plusieurs facteurs, tous économiques dans leur nature, mais technologiques dans leur origine, étaient responsables » (Hall, 1993, 12). Le timing du processus de découplage peut varier en fonction de la dynamique de la ville-port, mais aussi selon la capacité des autorités à réagir plus ou moins vite aux mécanismes en cours (Maria Gravari-Barbas, 1996).

7 Depuis se sont ajoutés comme obstacles supplémentaires les *high rise* et *condominiums* construits sur le waterfront

8 Chaline, 1994, Hoyle, Pinder et Husain, 1988, Brutomesso, 1993, Bonillo, Donzel et Fabre, 1992

L'adaptation de la filière portuaire aux évolutions technologiques

Il faut souligner les évolutions technologiques en matière de transports maritimes, responsables de nombreux changements, non seulement en terme de globalisation des échanges maritimes, mais également, nous le verrons, en termes d'organisation spatiale, économique et sociologique de la ville-port. Les capacités de charge et les dimensions des navires n'ont cessé d'augmenter au fil des siècles (on se souviendra particulièrement du grand bouleversement de la Révolution industrielle qui est celui du passage de la voile à la vapeur). Les années 1950 voient cette évolution s'accélérer fortement. Le conteneur, cet « énorme parallélépipède » pouvant accueillir toutes sortes de marchandises, va déclencher une « révolution invisible, permettant une rationalisation remarquable des transports maritimes »⁹. En standardisant le stockage des marchandises en conteneurs, le trafic de porte-conteneurs, nécessitant de forts tirants d'eau, s'est généralisé. « Les navires atteignent rapidement des capacités de charges et des dimensions telles qu'elles nécessitent une restructuration complète des outils portuaires et rendent les installations en milieu urbain inadéquates pour recevoir les grands navires (dimensions et profondeurs insuffisantes) » (Boubacha, 1997).

La 'révolution du conteneur' (Vigarié, 1999) en induit d'autres, tels que le rythme accru de rotation des navires, grâce notamment aux nouvelles techniques de manutention¹⁰ et de logistique des marchandises. Dorénavant, l'on passe d'un système « détendu » – où le stockage des marchandises sur place était rendu nécessaire par l'absence d'un réseau suffisamment développé avec l'arrière-pays – à la loi du « juste à temps »¹¹ adoptée par les entreprises. Le port n'a donc plus la fonction d'entrepôt mais celle de transit de flux de marchandises qu'il s'agit de garder le moins longtemps sur place pour assurer son fonctionnement en flux tendu. « Aujourd'hui, les grands ports sont en tête – ou en terminus – de chaînes logistiques de transport avec des infrastructures permettant des liaisons massives et rapides vers des arrière-pays aux limites sans cesse repoussées. Si d'une part, il n'y a plus d'hinterland captif, il n'y a plus, d'autre part, nécessité d'entreposer, d'où l'obsolescence de nombreux équipements » (Chaline, 1994, p. 29). L'architecture portuaire composée des grands hangars et des docks est alors abandonnée de même que les emprises ferroviaires ayant laissé place au transport routier. La seconde moitié du XXe siècle voit le port passer d'une architecture d'entrepôts et de darses trouvant leur place sur un espace limité à d'infinies étendues, facilitant par là-même la manutention des conteneurs. Comme le souligne Jean-Lucien Bonillo, « c'est aujourd'hui à un espace façonné, 'poli' par les contraintes techniques de fluidité du mouvement, véritables 'dissolvants' de l'espace architectural traditionnel qu'elle [la notion d'architecture portuaire] s'applique ». L'architecture portuaire est « aléatoire », « sans points fixes » (1991, p. 89). La relocalisation des activités portuaires constitue l'un des changements les plus visibles depuis ces deux derniers siècles. Les cas sont très nombreux et dispersés dans le monde entier que ce soit à Londres ou à New-York (Hayuth, 1988, p. 55).

Le tableau qui suit reprend succinctement les différentes phases ayant conduit à la séparation progressive de la ville et du port, et indique les progrès technologiques réalisés durant les deux siècles d'industrialisation et leurs effets sur la dynamique de la ville-port.

9 Atlas géopolitique & Culturel du Petit Robert des Noms Propres, 2000, p. 55

¹⁰ par exemple, le système « roll-on, roll off » permettant un flux ininterrompu des marchandises du bateau au camion

¹¹ comme Pesquera et Ruiz l'indiquent, « le système « Just in Time » est une stratégie de production dont l'objectif est d'obtenir la productivité la plus élevée sans perte ni excès d'inventaire. Cela signifie transformer la fabrication en série, ou production de masse en production personnalisée de masse (Mass Customization) » (UCP 149-150)

Phasage	Relation ville/port	Déterminants technologiques
Phase I Pré industrielle Avant le XIXème	Ville et port sont imbriqués, avec faible spécialisation fonctionnelle du territoire	navigation à voile navires en bois
Phase II Industrielle XIXème et début XXème siècle	Ville et port sont juxtaposés Très forte spécialisation de l'espace portuaire Coupure totale entre ville et eau	navire en métal combustible : charbon machine à vapeur chemin de fer
Phase III Post industrielle A (années 1970-1980)	Suburbanisation de la population et de certaines activités portuaires Désurbanisation, formation de friches, expériences de reconversion séparation du port et de la ville	gigantisme des navires combustible pétrolier transport routier
Phase IV Post industrielle B (années 1990-2000)	Esquisses de réurbanisation mutation fonctionnelle généralisée des waterfronts	Economie de l'information et de la communication Temps libre Culturel

Tableau 1 Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port

Source : reproduit selon Chaline, 1994, p. 34

Le port et la ville : deux dynamiques spatiales autonomes

La révolution des transports maritimes et la quête de grands espaces vont de pair avec le développement d'un phénomène global d'aménagement de zones industrielles portuaires (ZIP, ou MIDAs pour les maritime industrial development areas anglo-saxons) en dehors des villes. C'est ainsi que les industries de la pétrochimie, la raffinerie, et la sidérurgie, pour ne citer que les plus importantes, se retrouvent non plus à proximité du port traditionnel, mais dans ces ZIP. Marseille illustre parfaitement ce cas classique : les activités industrielles sont situées sur la ZIP de Fos depuis 1965, à 40 km du centre-ville. Selon B. Hoyle, « the MIDA concept is the very antithesis of the medieval cityport and represents in a sense the modern expression of an historically deep-rooted process ; it also indicates how far the separation of port and urban functions has proceeded » (1988, p. 12), illustrant son argument par le concept extrême des îles artificielles dédiées aux ports de mer au Japon et au Moyen-Orient. Bien sûr, ces extensions du domaine portuaire à l'extérieur des villes ne sont pas sans éveiller une conscience environnementale – on peut notamment penser à des villes comme Durban (Afrique du Sud) où les constructions de terre-pleins se font en gagnant du terrain sur des zones de mangrove.

Avec le gigantisme naval et la conteneurisation, un mode de transport encore plus intensif dit « intermodal » ou « multi-modal » apparu dans les années 1980 va hâter la tendance des ports à quitter les centres urbains. Y. Hayuth n'hésite pas à appeler cette décennie, « l'ère du transport intermodal » (1987) qui justifie également la relocalisation des terminaux portuaires loin du centre-ville.

Les ports « s'extraient de la matrice urbaine, avec l'éclatement de l'espace industriel, pour se fondre dans la nouvelle économie de la logistique de la chaîne des transports multimodaux et des territoires-réseaux. »
(Fabre, 1993, p. 181)

« From port to transshipment centre », l'identité portuaire ne revêt plus les mêmes caractéristiques aujourd'hui, comme l'a remarqué Rosemary Wakeman lors d'une conférence de l'AIVP à

Rotterdam (2005). La transformation du port traditionnel en centre logistique et en plate-forme multimodale est le fruit des exigences des activités de production répondant au système des flux tendus et du « pull demand »¹². « Les ports doivent devenir des échangeurs dans la connexion terre-mer » (Pesquera, 1997, p. 150) Cette exigence explique donc aussi l'éloignement de la ville. Il est en effet, difficile d'imaginer la manutention et la circulation de centaines de milliers de conteneurs à travers un centre-ville congestionné (Hayut, 1988). Avec la complexité accrue des chaînes de transport et leur concurrence, le traitement des marchandises lors du passage de la mer à la terre doit être rendu possible afin de procéder, par exemple, à des fractionnements ou à l'étiquetage des marchandises avant de repartir sur les réseaux terrestres. C'est ainsi que l'on parle aujourd'hui de ports secs, plates-formes logistiques implantées à une distance stratégique du port afin de redistribuer la marchandise vers différents réseaux. Le port conserve sa fonction d'échange et de contact entre producteurs et consommateurs, mais l'échelle de distribution, de même que le nombre d'intermédiaires, a changé radicalement avec l'amélioration du réseau et de la chaîne de transports, mais aussi, p. ex., avec l'ouverture des frontières européennes.

Les évolutions technologiques en termes de transports se sont généralisées dans les années 1950. Ainsi une bonne partie du trafic passager longue distance autrefois dédié aux navires a été repris par le transport aérien, rendant nombre de quais et de gares maritimes « en l'espace d'une décennie pratiquement sans usage, comme par exemple les « piers » qui flanquaient le West Side de Manhattan à New-York » (Chaline, 1994, 29).

Enfin, d'autres éléments ont accéléré le divorce entre la ville et le port, comme les activités de pêche, dorénavant reléguées au second plan des activités principales du port, ou la perte de valeur stratégique des ports de guerre lorsque ceux-ci existaient dans les villes.

En 1963, James Bird a tenté de modéliser les processus de séparation ville-port décrits ci-dessus. Ainsi il prend comme modèle une ville-port située le long de berges fluvio-maritimes et montre avec *Anyport* que les ports situés sur un site estuarien ont depuis longtemps présenté une tendance à se déplacer en amont, pour atteindre des eaux toujours plus profondes, favorisant ainsi une coupure graduelle avec le port. Comme la figure 1 l'illustre, le port initial (1) est reconverti à des fins urbaines (5) tandis que les berges (2 à 4) en amont sont progressivement équipées de nouvelles infrastructures portuaires. Le modèle *Anyport* a été adapté à plusieurs reprises à la suite de J. Bird¹³.

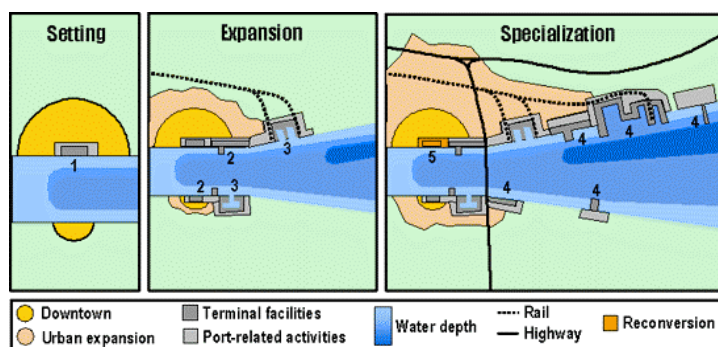


Figure 1 : le modèle Anyport de J. Bird

Source : Rodrigue, J-P *et al.* (2006)¹⁴

¹² les activités de production sont passées à un marché de l'offre à un marché de la demande.

¹³ par Jacques Charlier et Brian Hoyle notamment, en raison de l'importance du développement de la conteneurisation

¹⁴Rodrigue, J-P *et al.* (2006) *The Geography of Transport Systems*, Hofstra University, Department of Economics & Geography, <http://people.hofstra.edu/geotrans>.

1.4 Les conséquences du « découplage » ville-port

De la crise des villes-ports...

La migration du port à l'extérieur de la ville a précipité celle-ci dans une crise à tous les niveaux. *Crise sociale* d'abord, due à des pertes d'emplois maritimes drastiques liées à la délocalisation des activités portuaires et aux besoins moindres en main-d'œuvre grâce aux nouvelles technologies.¹⁵. « Un port ancien signifiait beaucoup d'emplois sur peu d'espace [...]. Un port moderne a besoin de beaucoup d'espace pour peu d'emplois » (Fabre, 1993, p. 184). Les emplois dans le transport maritime nécessitent de plus toujours plus de qualification. Liverpool perd 33% de ses emplois entre 1971 et 1985 ; Marseille en perd 40'000 entre 1962 et 1990, avec un taux de chômage proche des 20%. De plus, comme l'explique Hayot, le déclin de l'emploi et de l'industrie est à l'origine d'un processus de marginalisation et de polarisation sociale. A Marseille, la polarisation se fait entre les quartiers populaires au nord et les quartiers bourgeois au sud ; Gênes, Hambourg, Liverpool ou Barcelone, pour ne citer qu'elles, n'échappent pas non plus à cette polarisation. Les minorités ethniques et les jeunes sont les plus touchés par cette crise sociale (Hayot, 1993, 194-195).

Crise démographique ensuite avec des migrations de population à l'extérieur de la ville là où le marché du travail se présente. Ainsi comme le relève Fabre, « Liverpool a perdu la moitié de sa population en quarante ans, Gênes 120'000 habitants en vingt ans, Hambourg 200 000 habitants, Marseille 100 000 et Barcelone 50 000 habitants depuis 1975 » (Fabre, 1993, 184).

Crise intra-urbaine aussi, avec d'une part la dégradation du tissu urbain, là où résident les populations pauvres, dans les quartiers portuaires et arrière portuaires, et d'autre part avec le mouvement de désindustrialisation et de délocalisation des activités économiques. Les villes-ports ressentent d'autant plus ce phénomène qu'elles constituaient auparavant pour les industries un point essentiel d'arrivée et de transformation des marchandises. L'évolution des chaînes de transports en terme de fluidité et de rapidité a conduit les industries à se situer à proximité des nœuds de transports, dorénavant loin de la ville.

La migration du port et des industries crée des zones de dégénérescence, d'interstice, faisant apparaître plus ou moins vite des friches portuaires. La notion de friches portuaire désigne « aussi bien les espaces portuaires délaissés que les espaces urbains dont le fonctionnement était lié au port et qui sont aujourd'hui abandonnés » (Boubacha, 1997a). Si des activités portuaires demeurent malgré tout dans la ville, l'équilibre entre perspectives maritimes du côté du port et objectifs d'aménagements urbains du côté de la ville est de plus en plus difficile à trouver. Le caractère juridique des autorités portuaires peut être en cause, comme en France, où cet équilibre est d'autant plus instable que les ports sont devenus autonomes dans les années soixante et n'ont plus de rapport avec la politique urbaine locale. Nous y reviendrons lorsque nous parlerons des spécificités des rapports entre ville et port à Marseille.

Crise identitaire enfin, par la disparition progressive de la centralité portuaire autrefois portée par le commerce maritime : la 'démaritimisation' des cités portuaires, pour reprendre le terme d'A. Vigarié. Cette démaritimisation de la ville est souvent synonyme pour la population urbaine de déclin, « voire même de la mort de leur port » (idem) alors que celui-ci a au contraire connu une évolution rapide, mais imperceptible du point de vue du public. « Faute d'une image de substitution, les friches constituent un véritable traumatisme identitaire pour les villes portuaires dont les habitants, en percevant dans l'espace autrefois si actif une image de désolation,

¹⁵ on notera cependant que si les emplois ont diminué, ils ont aussi changé de nature, le port relocalisé fournissant des emplois par effets d'entraînement sur la région

développent une véritable nostalgie vis-à-vis de l'activité passée » (idem). Reste à savoir si cette nostalgie est véritablement développée par les habitants ou si elle n'est pas exacerbée par les propositions d'aménagements des vieux gréements comme objets urbains. Avec ou sans friches portuaires, la 'révolution du conteneur' a conduit à la perte des quartiers maritimes qui s'étaient constitués pour répondre aux besoins des marins qui séjournèrent sur place en attendant que les navires soient déchargés par les docks. Le XX^e siècle transmet au port une image de désolation, mais également d'isolation. Comme le dit P. Verhoeven, « ordinary citizens don't feel at home anymore in the port ; the port has become a foreign world » (conférence AIVP).

D'industrielle la société s'engage, au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, dans une phase post-industrielle, modifiant non seulement les activités économiques et leur inscription sur la trame urbaine, mais également les modes de vie¹⁶. Y. Hayuth mentionne d'ailleurs spécifiquement le développement parallèle de deux facteurs conduisant à la ségrégation spatiale entre ville et port : les mutations technologiques et logistiques dans le transport maritime d'une part, et les changements attitudinaux de la part du public à propos des littoraux et plus particulièrement du front d'eau urbano-portuaire d'autre part¹⁷. Ces changements s'accompagnent par ailleurs d'une nette augmentation des fonds publics dévolus aux loisirs et à un mode de vie maritime prestigieux (P. Hall, 1993, 13).

À l'aube du XXI^e siècle, il est admis que « la globalisation de l'économie, l'émergence d'une nouvelle société fondée sur la « révolution des technologies de l'information », a commencé à mettre en doute des systèmes de production, de consommation et d'échanges jusqu'alors indiscutables et qui se nourrissaient de l'activité économique » (Pesquera, Ruiz, 1997, p. 147).

...au renouveau urbano-portuaire : le phénomène waterfront

Le retrait portuaire du front d'eau traditionnel, on l'a vu, est induit dans une large mesure par des facteurs technologiques, logistiques et économiques. Les conséquences de cette tendance de délaissement des ports sur le plan de l'aménagement urbain ont fait l'objet d'une grande attention de la part des autorités confrontées à une crise urbaine dont le contrôle leur échappe.

Alors que le port et les industries qui lui étaient attachées ont quitté la ville, le front d'eau, ou *waterfront* sous sa dénomination anglo-saxonne, est libéré de ses activités traditionnelles et deviendra plus ou moins tôt selon les villes l'objet d'une compétition en termes de re-développement (Hoyle, 1988, p. 13). La question des relations ville-port est devenue un enjeu majeur dans le monde, tant en termes politiques qu'économiques. « The retreat from the waterfront has become a recognised trend ; some of its consequences have become unacceptable, but some of its elements have led to exciting innovations » (Hoyle, 1988, p. 15). Le mouvement de la géographie des villes-ports a véritablement pris son essor à cette époque, marquée par les friches portuaires, « the abandoned doorstep », sur le *waterfront* et par la dégradation de la zone de liaison entre la ville et le port, c'est-à-dire l'interface ville/port.

¹⁶ société de consommation, nouvelles centralités hors des villes, facilement accessible par automobile, nouvelles valeurs par rapport à l'environnement

¹⁷ notamment un intérêt grandissant du public pour les questions environnementales (pollutions émanant du port par exemple) et écologiques au sein de la structure urbaine (Hayuth, 1988, p. 62)

1.5 L'interface ville/port

Le concept d'*interface ville-port*, développé notamment par B. Hoyle, devient alors de plus en plus populaire au fur et à mesure que les études sur la dissociation ville/port se multiplient. Pour James J. Wang, ce concept portant sur « la ségrégation spatio-temporelle » des villes-ports cherche à expliquer deux notions concurrentes :

- La question des nouvelles tendances migratoires des terminaux portuaires vers des sites périphériques mieux adaptés aux capacités intermodales contemporaines ;
- Le réaménagement des délaissés portuaires résultant eux-mêmes de cette migration (Wang, Olivier, 2003).

Il semble cependant qu'une troisième entrée analytique ressort de ce concept :

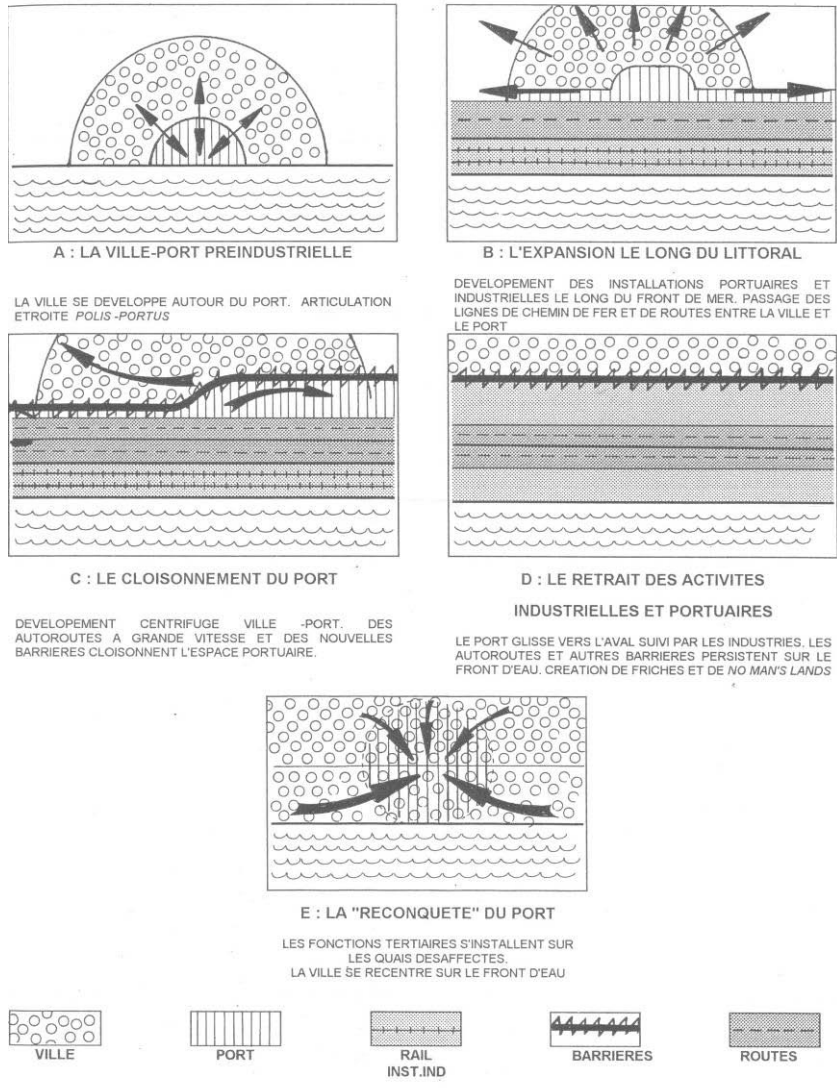
- La question de l'articulation nouvelle entre la ville et le port.

Le concept d'interface relève donc de plusieurs réalités : géographique (espace), économique (système), symbolique et culturelle¹⁸.

Le tableau qui suit permet de visualiser sous forme de cinq chorèmes, les stades l'évolution de l'interface ville-port, en passant de la ville-port préindustrielle où l'imbrication des deux entités était totale, à la reconquête urbaine du port, où ce dernier a disparu de la ville. Notons cependant que ces chorèmes illustrent une généralité de la dynamique d'une ville-port de type nord-américain. Car en Europe, il n'est pas rare de voir une reconquête du port et du front d'eau (chorème E) même lorsqu'il n'y a pas eu retrait total des activités portuaires (chorème D). Il s'agit d'ailleurs du défi de Marseille, mais aussi de Gênes, Naples, Rotterdam ou Anvers, de reconstruire la liaison ville-port tout en conservant le port actif au cœur de la ville. Comme nous le verrons dans la partie qui suit, il s'agit de plus en plus de réfléchir à une articulation nouvelle entre ville et port, de manière à ce que le port puisse conserver certaines fonctions en ville, malgré sa tendance à partir vers l'aval ou vers des espaces illimités.

¹⁸ voir à ce sujet également Boubacha Emmanuel, L'interface ville/port : espace-système en mutation. l'exemple de Nantes, Nantes : Institut de géographie, sept. 1997 (DEA de géographie, dir. J. Marcadon)

Figure 2 : L'évolution de l'interface ville-port



Source : Gravari-Barbas, 1996

2. La « reconquête » urbaine du *waterfront*

Afin de poursuivre l'analyse des rapports entre ville et port, il est nécessaire de s'arrêter un instant sur ce qui constitue, selon la figure ci-dessous, les phases V et VI de l'évolution de la ville-port, qui correspondent au renouvellement urbain des espaces délaissés, dans la deuxième moitié du XXe siècle.

La reconquête des fronts d'eau urbains, comme celle des friches portuaires qui les accompagnent sont le cadre depuis quelques décennies des plus importantes opérations d'urbanisme de la période contemporaine. Ce type de régénération urbaine inventé aux Etats-Unis dans les années 1960 (San Francisco et Boston) a gagné, depuis, la quasi-totalité des villes-ports dans le monde, en remodelant leur morphologie interne et en renouvelant vers le tertiaire leurs bases fonctionnelles et économiques. (Chaline, 1999, p. 71)

« Reconquête » - un terme récurrent dans la littérature francophone qui traduit bien la volonté des villes de retrouver un morceau d'urbanité autrefois confisqué par le port pour des besoins alors dépassés et sans plus aucun rapport avec l'image moderne de la cité post-industrielle¹⁹.

Le phénomène de séparation de la ville et du port de même que celui de régénération des délaissés portuaires ont fait l'objet de divers modèles. Celui de B. Hoyle (figure ci-dessous) se base sur une approche chronologique de l'évolution des rapports ville-port et divise l'histoire en 6 stades, le dernier ajouté en l'an 2000, pour montrer la tendance des villes et des ports à vouloir, depuis deux décennies environ, retrouver des liens entre eux.

STAGE	SYMBOL ○ City ● Port	PERIOD	CHARACTERISTICS
I Primitive port/city		Ancient/medieval to 19th century	Close spatial and functional association between city and port.
II Expanding port/city		19th-early 20th century	Rapid commercial/industrial growth forces port to develop beyond city confines, with linear quays and break-bulk industries.
III Modern industrial port/city		Mid-20th century	Industrial growth (especially oil refining) and introduction of containers/ro-ro (roll-on, roll-off) require separation/space.
IV Retreat from the waterfront		1960s-1980s	Changes in maritime technology induce growth of separate maritime industrial development areas.
V Redevelopment of waterfront		1970s-1990s	Large-scale modern port consumes large areas of land/water space; urban renewal of original core.
VI Renewal of port/city links		1980s-2000+	Globalization and intermodalism transform port roles; port-city associations renewed; urban redevelopment enhances port-city integration.

Figure 3 Les six phases de l'évolution des relations ville-port

Source : Modifié de B. Hoyle 1988, 7.

(Diagram by Bob Smith, Department of Geography, University of Southampton)

Ce chapitre entend montrer dans un premier temps comment la reconquête urbaine des fronts d'eau ou *waterfront* anglo-saxon a fait le tour du monde. Dans un deuxième temps, nous allons voir comment les territoires de la reconquête sont appréhendés par les chercheurs et les acteurs de la ville-port : quelles sont les potentialités, les enjeux, mais aussi les obstacles liés à ces territoires délaissés ? Enfin, quelles sont les tendances actuelles en termes de réaménagement urbano-portuaire ?

¹⁹ Notons que la littérature anglo-saxonne parle de revitalisation mais aussi de reconversion, regeneration, rejuvenation, redevelopment, etc.

2.1 Les générations de waterfronts

La diffusion de la reconquête urbaine des waterfronts mérite d'être retracée, afin de comprendre, en plus des évolutions des rapports ville-port, les évolutions en termes de réflexion sur ces rapports. De plus en plus en effet, on assiste à une prise de conscience des villes-ports de la nécessité de réfléchir sur l'avenir de leurs relations. En effet, « comme tout nouveau produit urbanistique, les reconquêtes de waterfronts se sont éloignées du modèle initial en se diffusant vers d'autres continents et en passant à travers différents filtres socioculturels » (Chaline, 1999, p. 71). Ainsi, les premières opérations de *waterfront reconversion* ou *waterfront revitalisation* nord-américaines des années soixante mettaient l'accent sur le front d'eau en priorité, en renouvelant la fonction, de portuaire à récréative dans la plupart des cas, mais sans pour autant remédier à l'effet *d'enclave* créé par les besoins industrialo-portuaires. Mais depuis les années 1990, les projets tentent plutôt d'aménager le front d'eau tout en lui permettant de restaurer la liaison originelle avec la ville, le terme francophone de renouvellement urbain ou *régénération* urbano-portuaire étant alors plus approprié que les termes anglo-saxons insistant sur une portion de l'espace, le waterfront.²⁰

Il est possible aujourd'hui de distinguer plusieurs générations de waterfronts (Bonillo, 1992, Chaline, 1994, Rodrigues-Malta, 1997). La première impulsion a été donnée aux environs des années soixante aux Etats-Unis ; Boston et San Francisco, puis Baltimore font œuvre de pionnières en matière de *waterfront revitalization*²¹. Les ports d'Amérique du Nord ont été les premiers à quitter la ville pour suivre le modèle de Bird en allant se situer dans des eaux toujours plus profondes et sur des espaces toujours plus vierges. Le renouvellement des villes-ports nord-américaines vise surtout à « reconquérir une centralité perdue » en dotant l'espace autrefois portuaire « de fonctions urbaines exceptionnelles : équipements culturels et récréatifs complétés par une infrastructure d'accueil haut de gamme pour le tourisme d'affaire » (Rodrigues-Malta, 1997, p. 93). R. Rodrigues-Malta mentionne également le besoin des villes nord-américaines de dénoncer l'étalement urbain et d'aller à l'encontre d'un modernisme propre aux urbanistes dans les opérations de réaménagement (idem). Impossible de résister à l'envie de citer le cas de Baltimore – la « ville-Cendrillon » – qui a fondé à partir des années septante sa reconversion sur un projet touristique en réinventant *l'Inner Harbor* : aquarium, centre de congrès, hôtels, marinas en font partie, complétés par un festival market place. Le festival market place, pièce maîtresse des premières opérations de waterfront a tout de suite remporté un énorme succès auprès du public. Inventé à Boston puis 'produit en série' dans de nombreuses villes américaines par la Rouse Company, il s'agit d'anciens bâtiments portuaires reconvertis en longues galeries de restaurants et de magasins à thème maritime²². La portée du waterfront de Baltimore est ludico-commerciale par excellence. Autrement dit, la ville-port mêle habilement des activités récréatives et d'autres de commerces répondant aux nouveaux besoins de la société de consommation. Plus rien à voir donc avec un lieu de transit et de commerce maritime. Le port fait partie du passé et les urbanistes de la ville en quête de post-modernisme en donnent d'ailleurs une évocation nostalgique. Le port du XX^e siècle a perdu sa représentation actuelle aux yeux des urbains pour se fondre dans une vision passéiste. Nous prendrons le temps de revenir sur ces aspects de la représentation du port dans la suite de ce travail.

²⁰ nous n'analyserons pas ici en détail les opérations de reconversion effectuées jusqu'à aujourd'hui, tant il en existe. Nous nous contentons de citer les cas les plus exemplaires. La littérature abonde en évaluations, comparaisons, descriptions de réaménagements de fronts d'eau

²¹ le timing du début des régénérations de waterfronts peut varier selon que les auteurs prennent en considération la date du premier projet ou la date du début effectif des travaux

²² « autant d'espaces fermés, sécurisants, aseptisés, savamment organisés, dans lesquels la foule des touristes flâne, consomme et se divertit » (Chaline, 1999, p. 73). Pour une analyse détaillée des festival market places, voir Gravari-Barbas (1998)

La deuxième vague de waterfronts, dans les années 1970-1980 apparaît en Europe, mais aussi en Australie à Sydney et Brisbane. Londres est sans conteste la référence majeure en terme de reconversion des friches portuaires en Europe. Les London Docklands initient l'Europe et le monde à une nouvelle forme de réaménagement des fronts d'eau, vers la fin des années 1980. Il ne s'agissait pas moins de 2000 hectares à développer. Le parti pris est celui du tertiaire et « repose largement sur le dynamisme du marché immobilier ». Bureaux, zones d'entreprises, parc de logements. R. Rodrigues-Malta, souligne que cette deuxième période est marquée « tout autant par une requalification physique de vastes territoires que la reconversion de la base économique locale ». Jean-Lucien Bonillo partage cet avis ; la crise du milieu des années septante favorise une reconversion créatrice d'emplois (1992, p. 204). L'expérience londonienne n'est bien sûr pas sans défauts²³, mais ses avantages seront souvent invoqués et l'opération semble avoir fait école dans le monde (Chaline, 1999, p. 82). Marseille, nous le verrons s'inspire entre autres de ce modèle de renouvellement tertiaire pour remodeler sa façade urbano-portuaire, même si le caractère des lieux n'est absolument pas comparable à la morphologie des docklands londoniens.

A partir des années 1990, une troisième génération se dessine. Il s'agit du redéveloppement des fronts d'eau et de l'articulation ville-port dans les pays nouvellement industrialisés et les pays en voie de développement. On pense notamment aux continents asiatique et africain. La Chine a d'ailleurs déjà dépassé l'Europe, puisqu'on n'y parle même plus de ports mais de terminaux tant ces derniers sont éloignés des villes. Les pays asiatiques s'inventent donc des nouvelles configurations de villes-ports à une échelle très différente de celles du continent européen²⁴. En Afrique, Le Cap est d'ores et déjà la référence en matière de transformation postmoderne de fronts d'eau, grâce au Victoria and Alfred Waterfront.

Le tableau qui suit retrace l'évolution des différentes générations de renouvellement des fronts d'eau dans le monde.

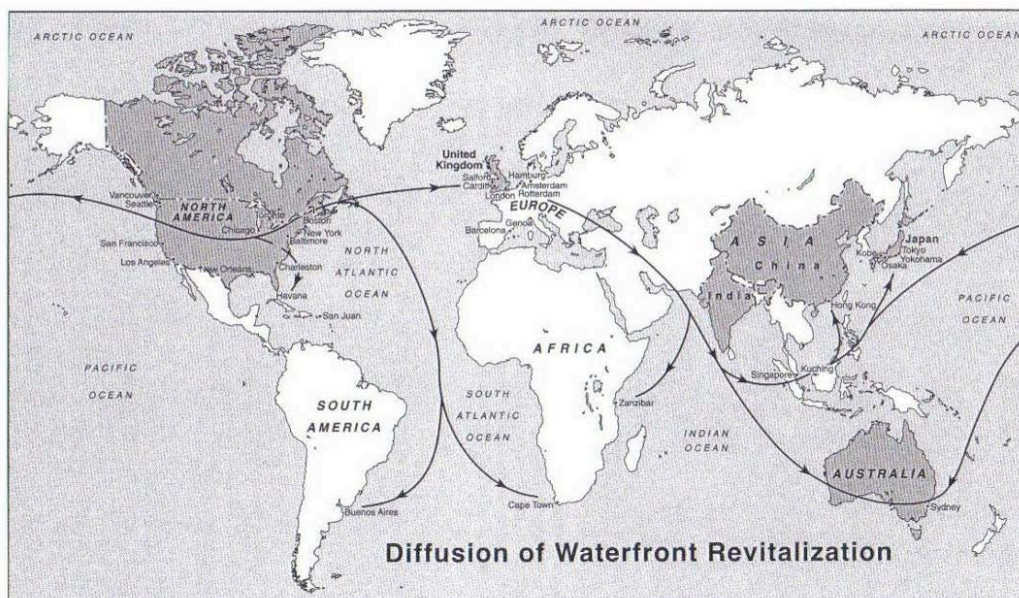


Figure 4 : Diffusion globale de la revitalisation du waterfront avec quelques exemples

Source : Hoyle, 2000, Change on the Port-City waterfront, cartographie de Bob Smith, Département de Géographie, Université de Southampton

²³ entre autres « accidents de parcours », la LDDC (London Dockland Development Corporation) a connu des faillites (fluctuations des valeurs foncières en cours d'aménagement) et des problèmes en terme d'accès en transports publics sur les docks reconvertis

²⁴ conférence donnée par le Prof. Wang, Université de Hong Kong, New trends of Port-city interactions in China, lors des journées AIVP à Rotterdam

Ce mode de diffusion globale de régénération des fronts d'eau constitue une tendance ; il faut se passer cependant d'interpréter le schéma chronologique des générations de façon trop rigide. Les villes d'Europe du Sud sont par exemple en retard par rapport à celles d'Europe du Nord, à quelques exceptions près. D'ailleurs, selon la catégorisation de R. Rodrigues-Malta, Barcelone, Bilbao, Gênes et Marseille, entre autres, formeraient une nouvelle génération de waterfronts, de type méditerranéen.

Les opérations de reconversion s'y caractérisent [...] par leur taille contenue et des objectifs visant moins la production d'une nouvelle pièce urbaine unitaire que la recherche d'une nouvelle articulation entre l'espace portuaire et la ville. Selon ce scénario, le waterfront est alors promis à fonctionner comme une vitrine où seront mises en scène les 'potentialités', 'les singularités', les 'modernités' de ces villes portuaires aspirant au titre de 'vraies' métropoles européennes.
(Rodrigues-Malta, 1997, p 94)

Il faut mentionner les changements d'attitude face aux projets de réaménagement. Parler uniquement de reconversion n'est plus suffisant, car « les schémas de réaffectation totale et irréversible des espaces portuaires délaissés pour d'autres usages ne font plus l'unanimité ». Les villes européennes veulent conserver, malgré tout, la vocation maritime des lieux, et tentent donc de maintenir des fonctions portuaires lorsque cela est possible, telles qu'activités de croisière ou tertiaire portuaire par exemple. « Il ne s'agit plus seulement de recomposer un espace délaissé, mais de redynamiser une interface et de redéfinir au sein de la ville portuaire les relations entre la ville et le port » (Boubacha, 1997a).

La recherche d'une catégorisation des opérations de renouvellement des waterfronts est difficile. L'on peut parler d'évolution dans le temps et de tendances générales à modéliser. Toutefois, à notre sens, les catégories ne devraient pas être trop hermétiques mais devraient plutôt servir de cadre conceptuel pour une vue d'ensemble facilitée.

2.2 Potentialités des délaissés portuaires

Bien que la nature bien spécifique de ces territoires présente des obstacles à leur recomposition²⁵, ces derniers forment un immense potentiel pour les villes, notamment en termes de revalorisation de l'image, d'un accroissement économique, d'une recomposition d'un espace en accord avec le contexte socio-économique et les sensibilités nouvelles du public. Peter Hall recense trois facteurs majeurs qui expliquent le « retour » sur le front d'eau :

- nouvelle centralité : la mise à disposition de grands espaces sous-utilisés en plein cœur de la ville ;
- nouvelle économie : la rapide ascension du secteur tertiaire en parallèle au déclin des activités industrielles ;
- nouvelles sensibilités : la relation que le public tient avec le waterfront, relation qui va pouvoir être réactualisée (Hall, 1993, p. 13).²⁶

²⁵ il est toujours plus astreignant de redévelopper des « brownfields » que des « greenfields »

²⁶ Notons que même sans la présence de friches portuaires à grande échelle, la reconquête du waterfront peut être réalisée. Si le retour sur le waterfront est souvent l'actualisation d'une chance à saisir en termes de rendement économique pour les autorités urbaines, il concrétise également le désir des citoyens de retrouver le contact avec le bord de l'eau, contact perdu non seulement à cause des installations portuaires toujours plus envahissantes, mais aussi par un aménagement urbain peu soucieux de l'intérêt des fronts d'eau, « réputés sans qualité » comme le relève Chaline 1992, AREchU).

P. Hall rejoint dans son énumération les propos d'autres auteurs, comme John Tunbridge, pour qui « factors which have prompted the general revitalisation of inner cities during the past twenty years include changing demography and house-prices favouring inner-city residence ; growing heritage and quality-of-life awareness ; growing urban tourism ; and the energy crisis » (J. Tunbridge, 1988, p. 68), ceci en interdépendance avec la montée du tertiaire et le déclin des industries traditionnelles.

Ce « retour » sur le front d'eau, autrement dit la volonté d'agir pour surmonter les conséquences négatives du délaissement et de dégradation consécutive de l'interface ville/port, n'apparaît cependant pas immédiatement après que des terrains soient devenus vacants. Un temps de latence est souvent observé, d'une part parce que ces espaces délaissés apparaissent d'abord comme indésirables ; leur image est liée à celle du déclin socio-économique de la ville-port et leur vacuité a un caractère répulsif autant pour les habitants que pour les investisseurs pour qui il y a eu, de plus, « a process of cumulative decline with a lack of investment producing further obsolescence, which has in turn discouraged investment » (Christopher M. Law, 1988, p.147). D'autre part, parce que le phénomène de délaissement est subi et rarement planifié, ce qui a eu pour effet de prendre « de court tant les décideurs politiques que les aménageurs » (Chaline, 1994, p. 39) lorsqu'il s'agit de trouver des réponses adéquates à la requalification des lieux. P. Hall explique ainsi, à propos des villes-ports nord-américaines, que découvrir la valeur potentielle d'un site *a priori* sans valeur, de même que passer au niveau de l'aménagement de l'ère industrielle à celle de l'information et des services prend inévitablement du temps (P. Hall, 1993, p. 19). De plus, comme le relève Chaline, « les premières réactions consistèrent souvent [...] à ne voir dans les cessations d'activités que des péripéties cycliques et à rechercher l'aide de l'Etat pour maintenir l'outil de travail. Telle fut l'attitude des municipalités de l'East End londonien dans les années 1970 sur le territoire en déshérence des *docklands* [...] » (Chaline, 1999, p. 33). Pourtant, « si au départ cet espace bénéficie de peu d'attention de la part de la ville et du port, généralement accaparés par des priorités non concordantes, la 'reconquête' de ce territoire devient progressivement une nécessité » (Boubacha, 1997a). Il s'agit donc bien au début d'une « absence de perspective de réutilisation » voire même d'une « longue négligence »²⁷ qui conserve ces territoires maritimes dans une inertie, un immobilisme qui ne pourra se résoudre sans un investissement important d'énergie en termes de pouvoir, d'argent et de temps (Chaline, 1994).

Une fois que la volonté d'investissement est là, le facteur temps est lié à d'autres contraintes. La nature juridique de la gestion des lieux par exemple : en France, les ports sont autonomes et gérés par l'Etat, rendant dès lors la mise en place d'une entente entre urbains et portuaires plus lente et fastidieuse ; aux Pays-Bas par contre, les ports appartenant à la municipalité (ce n'est plus le cas de Rotterdam), la collaboration entre ville et port existe donc dès le départ. Notons que la temporalité de la dissociation ville-port de même que de la mise en place d'une stratégie de revitalisation varie énormément d'un exemple à un autre. Dans certains cas, la retraite du port peut être totale et définitive, entraînant selon l'investissement des villes, soit une longue période sans projet précis de reconversion des friches, soit un réaménagement complet, comme à Baltimore. Mais généralement, le port quitte progressivement ses installations urbaines, cédant peu à peu à la ville ses terrains devenus définitivement vacants²⁸, comme à Londres ou à Lisbonne par exemple. Dans d'autres cas encore, il n'y a pas à proprement parler constitution de vastes friches portuaires, mais bien plutôt un réaménagement continu d'espaces dégradés, comme c'est notamment le cas à Marseille (Chaline).

²⁷ ces espaces serviront tout au plus d'entrepôts de stockage, de parking, ou de passage de voies rapides pour décongestionner le centre-ville

²⁸ selon Jacques Charlier cependant, il conviendrait de ne pas considérer un espace vacant comme n'ayant définitivement plus aucune utilité portuaire...

Les opportunités et potentialités offertes par les délaissés portuaires varient donc selon les différentes échelles de temps mais également selon la morphologie de l'infrastructure portuaire (selon qu'il s'agisse de môles, darses, jetées, bassins, docks), selon leur étendue spatiale, selon leur distance au centre et selon la dynamique urbaine (la régénération du waterfront sera plus rapide dans un environnement à forte croissance et où l'espace tend à manquer que dans celui où le déclin économique a déjà engendré de nombreuses friches²⁹).

Il existe ainsi de nombreux cas de figure dans les opérations de reconquête ou de régénération urbaine des villes-ports. Pour les besoins de notre étude néanmoins, il faut mettre en évidence les deux cas de figure suivants, le deuxième étant celui qui va nous intéresser lorsque nous parlerons de Marseille.

1. le port ne garde plus aucune activité en ville. Il n'existe plus de lien direct entre la ville et le port. Lors de la reconquête des friches portuaires, la ville choisit ou non selon les cas de conserver un lien symbolique avec le passé portuaire. Les rapports ville-port existent, mais à une échelle régionale et non plus intra-urbaine.
2. le port conserve des fonctions en ville. Des friches portuaires existent mais leur taille est très contenue. Les rapports ville-port sont d'actualité à l'échelle intra-urbaine et font l'objet de réflexions sur leur avenir. La reconquête du front d'eau ne peut avoir lieu sans un dialogue entre la ville et le port.

2.3 Les enjeux d'une régénération de la zone d'interface urbano-portuaire

La centralité

La centralité, que Chaline identifie « par l'intensité des flux matériels (populations actives, visiteurs, touristes, ...) et immatériels (capitaux, informations) » (Chaline, 1994, p. 49) constitue en effet un point majeur pour les villes-ports. La recomposition des espaces vacants au centre permettrait en effet de freiner l'étalement urbain favorisé par la dynamique urbaine, mais également de restituer un cadre de vie favorisant l'urbanité³⁰ sous toutes ses formes. Il s'agit cependant de ne pas confondre le centre-ville (ou CBD américain) avec le centre maritime ou portuaire, qui se sont dissociés au cours de la période de glissement des ports à l'extérieur des villes.

Le retour à une forme de centralité est d'autant plus caractérisé lorsqu'il s'agit des villes nord-américaines qui, depuis la moitié du XX^e siècle, se sont étendues en périphérie sous forme de *suburbs*, conduisant les populations à haut revenu à quitter le centre-ville pour venir occuper ces quartiers à densité plus faible. Le passage d'un monocentrisme à un polycentrisme a fortement affaibli l'*inner-city* des Etats-Unis qui concentre alors les populations pauvres, sans emploi et sans qualification particulière (C. M. Law, 1988).

Ce processus de décentralisation se retrouve, à des échelles variables, dans toutes les grandes villes-ports. Le retour à une centralité perdue n'est donc pas une spécificité propre à la génération américaine de *waterfront reconversion*. Il semble bien plutôt que la découverte d'une centralité nouvelle soit au programme de la majorité des grandes cités portuaires pour lesquelles le front

²⁹ voir C. M. Law, 1988, p. 149

³⁰ « En gros, mais chacun pourrait aboutir à cette conclusion, l'urbanité, c'est l'association entre la densité et la diversité. C'est le fait qu'une étendue tendant vers zéro en termes de superficie, concentre une réalité sociale qui, elle, tend vers l'infini. » Jacques Lévy, 2003, in M. Roncayolo, p. 79

d'eau ne constitue pas une simple promenade du dimanche, mais bien plutôt un espace aux potentiels multiples, politiques, économiques, fonciers. La régénération urbaine intervient comme une réponse à la crise des centres (Chaline, 1999). L'on verra que la problématique du centre à Marseille est prépondérante dans les réflexions urbanistiques.

Néanmoins, l'enjeu dans la recherche d'une nouvelle centralité semble d'abord être la création d'un *tertiaire maritime* à l'endroit même où l'on avait l'habitude de côtoyer des activités de production. Nous verrons cependant que l'acception du terme « maritime » s'est élargie depuis la période de retrait portuaire.

Le tertiaire au secours de l'industriel

La réalisation d'une base *tertiaire maritime* sur le front d'eau permet à la ville de construire une image tournée vers l'avenir – le passé étant représenté par les fonctions industrielles et portuaires d'alors. C'est à Londres, avec ses Docklands revitalisés, que la déclinaison tertiaire du front d'eau est la plus visible. Il s'agit véritablement d'un nouveau quartier d'affaires dont les activités n'ont plus (ou peu) de rapports avec les fonctions portuaires. Chaline estime que « le caractère 'maritime' des nouvelles activités tertiaires de front d'eau procède plus de l'imaginaire que d'une relation organique obligée » (C. Chaline, 1994, p. 51) Il recense par ailleurs les activités suivantes comme faisant partie du tertiaire de fronts d'eau :

- **activités scientifiques** et de recherche d'orientation maritime, comme le Shipping and Transport College sur le Lloydpier de Rotterdam
- **activités culturelles et récréatives** : le thème maritime se prête évidemment à ces activités qui constituent dans certains cas la majeure partie du waterfront. On y retrouve des ingrédients tels qu'aquariums, marinas, musées de la Mer et de la Navigation comme à Gênes, etc. Le *waterfront* de Barcelone est significatif d'un tertiaire ludico-commercial, avec son Mare Magnum.
- **activités commerciales** : du World Trade Centre aux festivals market places, les Etats-Unis sont les premiers à installer ces activités sur le front d'eau. Nous reviendrons sur le phénomène du festival market place, qui fait une large place à l'utopie et à la dimension symbolique du caractère maritime des lieux.
- implantation de **sièges sociaux et d'édifices d'accueil** : à Marseille, le siège de la CMA/CGM s'est implanté en bord de mer et va prochainement ériger une tour pour y installer ses bureaux trop à l'étroit dans les bâtiments construits à cet effet il y a deux ans. La construction d'hôtels de luxe en bord d'eau prend place dans la stratégie de rentabilité foncière des villes-ports.

La promotion de l'image de la ville portuaire

L'eau comme nouvel élément/produit urbain

Le caractère maritime des fonctions tertiaires n'a à vrai dire de liens que symboliques avec la mer. Il s'agit plutôt pour les villes-ports de déceler les nouveaux modes de vie post-industriels. L'eau sous toutes ses formes fait partie intégrante du décor urbain et la mise en valeur du front d'eau donne à la ville-port l'image d'un cadre de vie agréable, détendu et moderne. L'eau de la ville-port moderne est alors considérée comme décor, comme miroir des activités urbaines, et la pratique qui en découle ressemble bien souvent une contemplation d'un spectacle (Cantal-Dupart, Chaline, 1993).

Le passage du local au global

La tertiarisation du front d'eau et la mise en valeur de l'eau comme décor urbain constituent une sorte de « vitrine sur les quais » dont l'enjeu principal – à l'heure de la mondialisation – est la promotion de la ville-port auprès des investisseurs internationaux potentiels et du secteur touristique. Les villes-ports ayant tout connu une période de crise, un retournement de leur image leur semble nécessaire pour revaloriser leur économie et permettre leur entrée dans le « club des métropoles mondiales ». De Baltimore à Barcelone, en passant par Glasgow, nombreuses sont les villes qui sont passées par cette logique. Il est devenu pratique normale pour les villes-ports de faire appel à des architectes mondialement reconnus pour la construction de certains édifices, nouveaux symboles de la modernité, comme à Bilbao avec son célèbre « musée Guggenheim » de Franck O. Gehry ou comme nous le verrons, à Marseille avec une tour de 110 m de haut qui doit être érigée par l'architecte Zaha Hadid à l'interface entre ville et port.

On le voit, la reconversion constitue un réel défi pour les villes-ports. Promotion de la ville portuaire, valorisation économique, recentrage au bord de l'eau, nouvelle qualité de vie, souffle de renouveau, tels sont les credos actuels des villes-ports.

La promotion de l'image de la ville portuaire peut cependant passer par une « uniformisation » de cette dernière, afin de correspondre aux dictats de l'urbanisme moderne. Les mêmes « ingrédients » se retrouvent en effet dans la plupart des villes-ports ayant déjà accompli la reconversion de leur waterfront. Cette tendance des villes portuaires à s'imiter s'insère dans le contexte de globalisation et de mondialisation des villes et l'on entend parler alors de « Macwaterfront » ou de « syndrome Disney-Port » (idem). Nombre de villes s'interrogent aujourd'hui sur la façon dont elles peuvent garder leur authenticité et leur identité tout en accédant au rang de métropole mondiale. On y reviendra lorsque l'on s'interrogera plus précisément sur l'articulation entre modernité et identité de la ville portuaire, en deuxième partie.

2.4 Les conflits d'usage

Recomposer un territoire en lui instaurant de nouvelles fonctions en contradiction avec celles pour lesquelles il était conçu au départ nécessite un investissement en temps et en argent considérable. De plus, les autorités vont assez rapidement être confrontées à des modalités d'aménagement qui s'opposent.

Tunbridge recense trois sortes de conflits lors des projets de reconquête du waterfront :

le conflit au sein des différents **niveaux de gouvernance politique**. Par exemple, l'on peut se demander quel niveau (municipal, départemental, national ?) devrait obtenir plus de pouvoir décisionnel dans le cadre d'une reconversion portuaire, ou concéder le plus de ressources financières. Les interrelations entre les niveaux peuvent causer des frictions.

le conflit social/commercial : la question du coût de l'opération de reconversion tend à faire préférer aux villes un aménagement pouvant générer des profits, au détriment bien souvent des résidents des anciens quartiers portuaires. L'accès public au front d'eau, la construction de logements à loyers modérés et l'aménagement d'espaces récréatifs risquent de ne jamais voir le jour si aucune action de politique publique n'est engagée en ce sens. « La recomposition provoque le plus souvent une mutation sociale [...] avec l'arrivée d'une nouvelle population et de nouveaux usagers, socialement différents, plutôt aisés et tertiaires » (Boubacha, 1997a). Ce phénomène de *gentrification* se retrouve dans de nombreuses villes-ports qui ont transformé la base économique des anciens quartiers portuaires en y installant des immeubles de bureaux, des logements de type

condominiums à loyer élevé et des activités récréatives telles que marinas. Tunbridge mentionne ainsi l'exemple de la Harbourfront Corporation de Toronto qui a décidé de développer un secteur du waterfront en gratte-ciels de type condominiums afin de rentabiliser les investissements, et qui a connu un fort rejet de cette décision par le public mais également par le gouvernement fédéral qui a gelé le redéveloppement tout en demandant qu'une révision immédiate des plans soit effectuée. On peut évidemment mentionner d'autres cas de villes-ports dont le waterfront est « gentrifié », telles que Baltimore, Boston ou encore Londres. Il faut souligner toutefois que si ce phénomène est souvent décrié par le public et les autorités, il est parfois aussi voulu par ces dernières, afin de créer une sorte de vitrine urbaine sur le front d'eau, sans pour autant régler les problèmes sociaux de la ville. (il a été dit sur Baltimore qu'« il y a de la pourriture sous l'éclat »). La capacité des villes de trouver un équilibre entre le social et le commercial ne dépend donc pas seulement des fonds à disposition, mais également de la volonté d'intégrer des logements sociaux sur le waterfront. Nous y reviendrons lorsque nous parlerons du traitement de la rue de la République à Marseille.

le conflit conservation/redéveloppement consiste en l'opposition entre un aménagement soucieux des anciennes infrastructures portuaires et de leur valeur ajoutée pour l'image de la ville-port et un aménagement faisant abstraction du passé portuaire, détruisant ainsi le patrimoine architectural et reconstruisant tout à partir d'éléments nouveaux. La réutilisation de bâtiments désaffectés – docks, entrepôts divers – permet de garder une trace du passé portuaire, et donc de conserver un sentiment d'identité et d'appartenance aux lieux. Mais, comme le relève Tunbridge, « some buildings prove difficult to re-use adaptively [...] or [are] regarded by developers as economically suboptimal » A Marseille par exemple, alors même que la démolition du silo à grains d'Arenc était déjà prévue, ce dernier a finalement pu être conservé pour y intégrer des fonctions récréatives et commerciales, ensuite d'un débat animé entre urbains et portuaires, ceux-ci ne voyant pas l'intérêt économique pour le port de conserver un silo désaffecté, mais ceux-là croyant en la valeur scénographique du silo reconverti en salle de spectacle. En Amérique du Nord, la notion de « heritage » (patrimoine) et d'« adaptive re-use » est particulièrement prégnante. Boston, Halifax ou encore Chicago, pour ne citer qu'elles, ont particulièrement su tirer un profit commercial et touristique grâce à un réaménagement de type « heritage ». Ce conflit entre conserver ou détruire pour reconstruire est évidemment lié au problème d'un équilibre entre innovation et authenticité, et entre modernité et identité, comme nous le verrons par la suite.

Ces conflits potentiels sont importants à prendre en compte dans le choix de réaffectation des zones urbano-portuaires, afin de trouver un équilibre qui puisse convenir aux différents groupes sociaux concernés par l'opération.

Ces conflits se révèlent être une tendance générale, mais les villes-ports font également face à d'autres oppositions plus ou moins prononcées selon les cas. On peut notamment mentionner les oppositions entre autorités portuaires et autorités urbaines, qui ne portent pas le même regard sur la reconquête urbaine du front d'eau. Loredana Seassaro met en évidence le fait que « globalement en effet, administration municipale et autorité portuaire sont des instances orientées de façon prédominante vers les aspects sociaux et de qualité de vie dans le cas de la ville, vers le marché et la compétition dans le cas du port » (2003, pp. 148-149).

Nous pouvons également mentionner le *conflit local/global* des villes portuaires, qui s'explique par les intérêts divergents de la ville et du port. « Ainsi l'action municipale vise d'abord le domaine local, avec l'attention qui convient au global, alors que l'autorité portuaire s'exerce tout d'abord dans le domaine global, avec l'ouverture nécessaire sur les aspects locaux » (idem).

Les conflits entre ville et port peuvent également intervenir bien après que la reconversion du waterfront ait été réalisée. A Montréal par exemple, « la vocation première du Port de Montréal sur

ses espaces centraux est directement interpellée par le succès du Vieux-Port » (Courcier, Gariépy, Lessard, 2003, p. 177). L'administration portuaire occupe des terrains sur la jetée Bickerdicke, au sud-ouest du Vieux-Port d'une étendue de plus de 69 ha. Malgré le fait que ces terrains sont à l'heure actuelle sous-utilisés par le port (35%), il est possible que le trafic de conteneurs connaisse une augmentation à cet endroit. Le port qui cherche à « privilégier la pleine utilisation de ses infrastructures sur l'île de Montréal » (idem), refuse pour l'instant de céder les terrains à la ville. Cette position a suscité une controverse auprès du gouvernement du Québec et de la ville de Montréal, d'autant plus que des projets de reconquête urbaine avaient déjà fait leur chemin jusque sur ces espaces.

L'événement : solution pour contourner les conflits

Notons que la manière la plus commode de contourner ces conflits consiste à choisir comme catalyseur de l'opération de reconversion un *événement à fort impact médiatique*. Ainsi, de plus en plus, l'on « pense la ville par les grands événements » (A. Masboungi (dir.), 2004), comme à Barcelone ou à Gênes pour reconquérir le front d'eau et régénérer la ville dans son entier. « Cette 'festivalisation' est devenue en une décennie un moteur essentiel de l'action urbaine dans le monde, thème développé particulièrement autour des jeux olympiques ou des expositions universelles, avec plus ou moins de succès selon que les villes réussissent ou non à intégrer ces investissements à un projet global préexistant » (Masboungi (dir.), 2004, p. 34). S'il est possible de régler plus rapidement les conflits, c'est en raison de l'effet « coup de fouet » donné par l'idée de l'événement et de la « date butoir » de ce dernier qui impose un délai pour une fois non prolongeable. Pour Renato Picco, patron de Porto Antico à Gênes, les dates « imposent un rythme et une rigueur dans la gestion des opérations. En démontrant que nous les respectons, nous gagnons la confiance du monde des affaires. Et tout le monde fait l'impossible pour y parvenir, surtout lorsqu'elles sont précises » (Masboungi, 2004, p. 35). L'évaluation d'une régénération urbano-portuaire dans le cadre d'un événement pourrait faire l'objet d'une étude approfondie qui n'a cependant pas lieu d'être dans le cadre de ce travail. Notons cependant que Marseille a connu un épisode « événementiel » lorsque le maire annonça la candidature officielle de la ville en 2003 pour la Coupe de l'America³¹. On va y revenir.

2.5 Tendances générales actuelles

Le phénomène de régénération des fronts d'eau est devenu global, de sorte que nombre de villes-ports n'ayant aucune friche portuaire cherchent à en créer afin de se développer sur le plan urbain. Cette situation paradoxale n'échappe pas même à la ville de Bâle³² et constitue un terreau favorable à la construction d'une identité portuaire renouvelée. Le concept de générations de waterfront, permet de constater l'évolution d'une prise de conscience face à un phénomène subi et indésirable au départ. Preuves en sont les associations internationales créées afin de recenser les transformations des villes portuaires, d'édicter des lignes de bonne pratique urbanistique pour l'aménagement de l'interface ville-port et de mettre sur pied des rencontres internationales sur des thèmes actuels³³. Les résultats positifs des premières générations ont transformé ce qui était encore une épreuve en une chance à saisir pour redéfinir le destin d'une ville et en un exercice urbanistique de premier choix pour y déployer sa créativité. Mais surtout, on passe d'une

³¹ « l'annonce du maire vient [...] troubler gravement l'ordre des choses dans le dispositif d'acteurs qui participent au projet » qu'est Euroméditerranée, mis sur pied bien avant, en 1994. « L'engagement de l'America's Cup, aussi inopiné qu'inattendu, a toutes les apparences d'un contre-projet, alors même que la municipalité est pleinement investie dans les destinées d'Euromed, présidé à ce moment-là par le premier adjoint Renaud Muselier. » (Samson, Péraldi, 2005, p. 246)

³² Voir édito de *werk, bauen + wohnen*, 5/2002, Villes portuaires, consulté en ligne sur <http://www.werkbauenundwohnen.ch/editorial.php?l=f&archiv=200205>

³³ il existe diverses associations réparties sur les continents. La référence en Europe est celle du Havre : l'AIVP (Association Internationale Ville-Port)

requalification du waterfront à une insertion de celle-ci dans une stratégie de réaménagement plus globale, touchant non pas uniquement à une partie de la ville, mais à la problématique du rapport à entretenir entre la ville et le port en vue d'un développement économique et social durable de l'ensemble. Si ce sont toujours les mêmes ingrédients qui sont utilisés dans le cadre d'un waterfront reconverti, c'est la proportion, la mixité d'équipements qui a changé, de même que la question de la limite ou de la « nouvelle frontière urbaine » (cf. R. Bruttomesso, B. Guillermin). La rupture totale entre la ville et du port est de moins en moins une option et l'on réfléchit à la façon dont on peut conserver des activités portuaires en plein cœur de la ville. D'ailleurs, l'évolution de la réflexion se reflète dans la littérature : elle insiste de plus en plus sur l'intégration du port dans la ville, de moins en moins sur le remplacement des fonctions portuaires par d'autres. L'hypothèse que le port n'a plus besoin de la ville n'est pas pertinente. D'ailleurs, le sociologue Alain Hayot s'interrogeait en 1992 sur la possibilité d'une fin de l'urbanité portuaire, et soulignait à cette occasion que « l'urbanité portuaire n'est pas un supplément d'âme dont on peut se débarrasser pour cause de rationalisation des espaces de la circulation des marchandises. Elle reste d'une nécessité vitale pour le port lui-même » (1992, p. 202). En effet, cela se confirme d'ailleurs avec le cas de Marseille, où même les bassins les plus modernes et les plus éloignés des villes ont créé du territoire et de l'urbanité.

Ainsi, il n'est plus possible aujourd'hui de penser l'urbanisme de la ville-port seulement en termes de reconversion du *waterfront*. Le front d'eau doit être articulé au reste de la ville et les projets de reconversion sont insérés dans des stratégies plus englobantes de requalification de la ville dans son entier. En effet, alors que les premières expériences reposaient essentiellement sur une portion de territoire à recomposer, il y a maintenant deux domaines de réflexion liés sur lesquels doivent se pencher les acteurs des villes-ports, comme le constate Giuliano Gallanti à Gênes : la transformation du *waterfront* d'une part, et le renforcement du port dans la ville dans une optique de développement durable, d'autre part.

Ce sont ces deux domaines que le concept d'interface ville-port permet de mettre en évidence : les villes doivent aussi bien prendre en compte le redéveloppement des espaces délaissés que la requalification de la zone de liaison entre activités urbaines et activités portuaires.

Marseille doit elle aussi faire face à ce débat de l'intégration du port dans la ville, ce que nous allons observer dans les prochains chapitres. Son cas est d'ailleurs intéressant puisque le réaménagement de la ville-port intervient avant même l'apparition de friches portuaires. Dans un premier temps, les causes de la crise marseillaise seront identifiées sous l'angle de l'analyse courante offerte par les géographes, sociologues et économistes. L'opération Euroméditerranée, dont le tiers concerne l'interface urbano-portuaire, sera ensuite introduite à travers la nécessaire question de la métropolisation. Comment faire vivre ensemble la ville et le port ? Telle est la question centrale à laquelle ce travail ajoute peu à peu des éléments de réponse.

II. MARSEILLE, UN CAS D'ETUDE

« Elle est sale et mal foutue. Mais c'est néanmoins une des villes les plus mystérieuses du monde et des plus difficiles à déchiffrer. »
Blaise Cendrars, *L'homme foudroyé*³⁴

1. La nécessité d'une régénération urbaine à Marseille

Pourquoi s'intéresser à Marseille ? Ce laboratoire de sociologie urbaine qu'est cette cité pour Marcel Roncayolo est un terrain idéal pour répondre à la question initiale de ce travail, à savoir comment faire vivre ensemble une ville et port. Ville-port emblématique, première commune de France, Marseille recouvre un territoire de 24'000 hectares – qui en fait une des plus grandes villes du pays – dans le département des Bouches-du-Rhône et vit enserrée entre mer et collines depuis plus de 26 siècles (voir carte en annexe). Entre effervescence et crises, embrouillée, difficile à cadrer si ce n'est par le massif collinaire qui l'entoure, Marseille offre néanmoins, par sa dynamique urbaine et portuaire, un modèle particulièrement significatif des mutations à l'œuvre dans les villes-ports. Les vingt-six siècles que compte la cité phocéenne ont vu le port évoluer, au gré des époques, des flux de marchandises, des progrès techniques, pour finalement se cloisonner et devenir un espace totalement hermétique à la vie urbaine. Les liens au début organiques tissés entre le port et la ville se sont peu à peu étioilés comme partout, particulièrement durant ces dernières décennies où les progrès technologiques et les changements d'échelles au niveau économique ont impulsé les délocalisations des ports ; le port de Marseille se dédouble ainsi en deux parties – Bassins Est au centre-ville, et, séparés par 50km, Bassins Ouest dans la région de Fos et de l'Etang de Berre. Aussi M. Roncayolo annonce-t-il le « divorce » de la ville-port (1996). Marseille, ville de tous les extrêmes, polarisée entre un Nord populaire et portuaire et un Sud bourgeois et résidentiel depuis le XIXe siècle, connaît dès la seconde moitié du XXe siècle une crise profonde qu'elle peine à enrayer.

Le dédoublement du port dans les années soixante va déclencher un double processus que l'analyse courante ne cesse de mentionner (Morel, Borruy, Langevin) : d'une part l'anémie et la stagnation de la ville-mère, et, d'autre part, l'accroissement et le dynamisme des villes-pôles – Aix-en-Provence, Vitrolles, Aubagne, etc. – autour de Marseille. Décolonisation, déclin des industries traditionnelles, fragilité de la trame urbaine, migration des hauts revenus en périphérie sont autant d'éléments à l'origine du déclin de la ville. Et les conséquences sont connues : fermeture ou restructuration des PMI-PME, pertes d'emplois, chômage à la hausse, démographie en chute libre comme le démontre la figure qui suit. Pourtant, ces facteurs ne suffisent pas à produire une analyse complète du processus : l'entrée en scène dans l'économie marseillaise du système national centraliste de même que la perte de contrôle de leur ville par les acteurs locaux repliés sur leur commune ont également contribué au déséquilibre entre centre et périphérie. Dans les années soixante, la DATAR inclut Marseille dans son programme des huit « métropoles

³⁴ Cité par A. Médam (1999) *Blues Marseille*, p. 92

d'équilibre ». Mais au vu des résultats de ce programme, certains commentateurs n'hésitent pas à parler d'une métropolisation sans métropole. La politique colbertiste de l'Etat va s'appuyer sur cinq « événements fondateurs » (Morel) du double mouvement dont nous parlons, dont l'un deux est la création des Bassins Ouest du port à Fos³⁵.

Pourquoi Marseille ne parvient-elle pas à surmonter la crise, à l'instar des autres grandes villes françaises – Lyon pour ne citer qu'elle ? Les auteurs parlent en général du repli des Marseillais sur leur propre territoire communal aux dépens d'une intercommunalité aujourd'hui plus que jamais nécessaire. « Les responsables politiques ont toujours du mal à penser une unité de vie que les habitants, les marchandises et les idées, comme le vent, sillonnent jour après jour en se moquant des frontières anciennes » (Le Monde 17/11/03). D'autres parlent d'un manque de relève du secteur tertiaire après la désindustrialisation. En réalité la relève tertiaire a bien eu lieu, avec ou sans l'aide de l'Etat, mais extra-muros, laissant le centre-ville de Marseille et toutes ses béances (friches industrielles, quartiers dégradés) de côté, espérant que la périphérie profite au centre. Ce ne fut pourtant pas le cas.

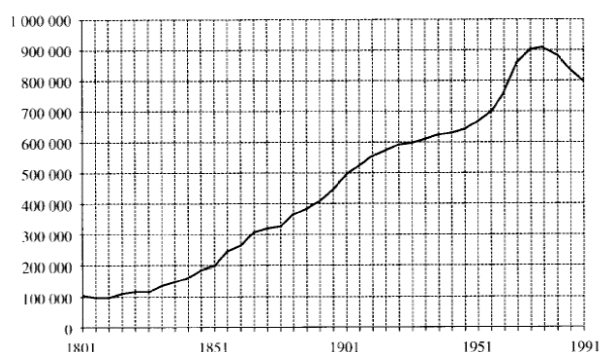


Figure 5 : Evolution de la population de la commune de Marseille de 1801 à 1990

Sources : A. Donzel, 1998, p. 7 : recensements (chiffres rectifiés entre 1986 et 1936 d'après M. Roncayolo)

Alors que Marseille ne cesse de s'affaiblir, de nouveaux lieux centraux sont nés à ses côtés, créant ainsi un territoire urbain polynucléaire, ou, pour reprendre les termes de Borruy, une « ville-port-territoire ». Marseille, ville-mère, ne domine plus les villes périphériques, de sorte que les rôles s'inversent et que sa survie est maintenant dépendante du dynamisme économique du reste du département. L'enjeu actuel est de permettre à Marseille de retrouver des bases économiques stables et de recréer un centre dynamique. Si, pour suivre encore Morel, un processus de métropolisation et de mondialisation est en cours dans ce que l'on appelle l'aire métropolitaine marseillaise³⁶, le risque pour Marseille est qu'il se fasse sans elle. Il convient donc de faire en sorte que Marseille puisse en faire partie intégrante, en rééquilibrant son économie par rapport aux pôles qui l'entourent. Et c'est là tout l'enjeu de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée dont nous allons parler par la suite : faire de Marseille une place centrale pouvant jouer un rôle actif dans le processus de métropolisation et de mondialisation en cours dans le département.

C'est donc en comprenant l'histoire de la ville, et bien sûr des rapports qu'elle a entretenus jusqu'à maintenant avec son port, que nous pourrons saisir à quel point une régénération s'impose aujourd'hui.

³⁵ Les quatre autres étant : soutien à l'industrie aéronautique, création du Centre d'Etudes Nucléaires de Cadarache, installation sur la zone d'activités d'Aix-Les-Milles du Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement, création de la zone commerciale de Plan de Campagne (Morel, 2002, p. 95)

³⁶ L'AMM est un vaste ensemble d'environ 1.8 mio d'habitants constituant les 3/4 de la population du département des Bouches-du-Rhône

Plusieurs auteurs vont nous aider à démêler la complexité des liens entre activités économiques, attitudes des acteurs du système portuaire et mutations urbaines. Parmi eux, trois retiennent plus particulièrement notre attention : Marcel Roncayolo d'abord, dont la richesse de ses ouvrages en font un auteur incontournable, Pierre-Paul Zalio qui met l'accent sur le rôle des grandes familles de Marseille dans la dynamique portuaire, et Bernard Morel dont les travaux nous éclairent sur le processus de métropolisation en cours à Marseille. Le premier des auteurs étant géographe, le second sociologue et le troisième économiste, le croisement de leurs discours va permettre de faire ressortir les principaux éléments à prendre en compte pour la suite de notre travail. Les quelques chiffres articulés durant cette partie proviennent en général de leurs sources. Evidemment, ces trois auteurs ne sauraient être représentatifs de toute la littérature portant sur l'histoire de la dynamique urbaine marseillaise. On ne peut faire l'impasse sur les ouvrages de Gaston Rambert, René Borruey, Jean-Lucien Bonillo ou encore André Donzel pour ne citer que ceux-là, afin de saisir les détails qui changent le cours de l'histoire. Une lecture attentive d'une foule d'articles et d'ouvrages – académiques, littéraires, journalistiques, etc. – de même que divers entretiens m'ont permis de m'assurer de la justesse des propos des trois auteurs principalement cités dans la partie qui suit.

1.1 Une dynamique économique défaillante : le déclin industrialo-portuaire

On attribue à la crise marseillaise des causes ayant un rapport direct avec la relation de la ville au port. Inutile de retourner à la légende de fondation de la cité phocéenne il y a plus de 2'600 ans³⁷ pour en faire l'analyse actuelle. Les mutations des villes-ports, nous l'avons vu, trouvent leurs origines dans l'ère industrielle. Selon Morel, c'est à partir de 1830 que le port devient l'activité structurante qui permet le développement industriel de Marseille. Avant cette date, le commerce de simple entrepôt était suffisant, mais dès le moment où l'Europe a commencé à transformer ses ports en bassins industriels, Marseille a été contrainte de faire de même pour conserver son rôle dans l'économie. « Le port doit passer d'une fonction d'entrepôt à une fonction industrielle s'il ne veut pas être confiné à une fonction de transit au profit des industries parisienne ou lyonnaise » (Zalio, 1999, p. 29). A partir de 1830 donc, port et industrie sont économiquement imbriqués. Un système industrialo-portuaire fondé sur l'importation, la transformation des produits importés et leur exportation se crée sur la base du négoce – activité présente avec l'industrie – et le libre-échange. La barrière de collines autour de la ville en fait un territoire portuaire bien délimité. Le port est alors perçu comme un « gisement de matières premières » (Morel, 2002, p. 32). « Dans les discours de la Chambre de Commerce, le trafic portuaire devient, et pour longtemps, le seul baromètre de l'économie locale » (Zalio, p. 17). Vers la fin du XIXe siècle, « le port acquiert le quasi-monopole iconographique de représentation de la ville, et l'on confère aux industriels des corps gras et à leur produit phare, le savon de Marseille, un poids social central » (idem, p. 86). Le port s'agrémente d'ailleurs d'une icône représentative de l'industrialisation : « le dock-entrepôt de Talabot est bien l'instrument qui sort le port de Marseille de son âge classique, de ses archaïsmes du négoce traditionnel, des portefaix, des 'domaines', pour l'installer dans l'ère industrielle. C'est une réalité qu'il importe de ne pas occulter » (Bonillo, 1991, p. 182).

³⁷ la légende veut que ce soit le mariage de Gyptis, fille du roi Nann, propriétaire des terrains de Marseille, avec le phocéen Protis qui permit à ce dernier de posséder dorénavant les terrains...

Morel insère le système ville-port marseillais dans le concept d'Alfred Marshall de district industriel qui se définit comme « entité socio-territoriale caractérisée par une présence active d'une communauté de personnes et d'une population d'entreprises dans un espace géographique et historique donné ». Dans le district, il tend à y avoir « une osmose parfaite entre communauté locale et entreprises » (Morel, p. 38). Zalio va dans le même sens, en relevant que l'analyse des entreprises marseillaises passe par « une sociologie historique d'un territoire économique » qui caractérise Marseille comme district. « Ce qui fait la force de ce capitalisme Marseillais, c'est bien de constituer un territoire économique » (Zalio, p. 77). Le système marseillais est donc singulier en ce sens qu'il forme à la fois une communauté locale, un territoire et une culture locale.

Zalio remarque que l'économie primordialement portuaire de Marseille est le fruit d'une volonté plus que d'une nécessité. « La stabilisation progressive de la vocation industrialo-portuaire de la ville résulte moins de nécessités géographiques ou culturelles que d'un choix entre divers mondes possibles » (idem, p. 32). Ainsi, le choix des huiliers de se tourner vers l'approvisionnement de graines exotiques plutôt que vers les olives de Provence, autrement dit de regarder vers la mer plutôt que vers son hinterland, fait partie de cette volonté de conserver comme base industrielle et économique les activités portuaires. A cause de cette absence d'hinterland, « Marseille se détournait du continent, pour se tourner petit à petit exclusivement vers la mer. Progressivement, elle se constituait en une sorte de « territoire autonome » intégrant en un ensemble unique et structuré l'industrie, le commerce et le port. En 1914, 90% du trafic portuaire concernait directement et exclusivement Marseille » (Morel, p. 45). De surcroît, le port de Marseille était devenu port colonial : « si Marseille a pu prendre une si forte part des échanges, c'est grâce à sa situation privilégiée à l'égard de ces territoires d'outre-mer et à l'aisance des relations avec eux . Elle est campée en face de l'Afrique du Nord, à laquelle la relie de nombreuses lignes de paquebots régulières et rapides » (G. Rambert, 1934, p. 335). Gaston Rambert indique que 45% du commerce colonial français était à Marseille en 1846, et 53% en 1912 (idem, p. 336).

Morel et Zalio s'accordent sur deux points essentiels caractérisant les acteurs de l'industrie marseillaise :

1. le particularisme des chefs d'entreprise marseillais : ces derniers se comportent en réalité plus comme chefs de famille, qu'en entrepreneurs. « La minimisation des risques est une constante du système marseillais » pour éviter de mettre en danger la fortune familiale. (Morel) L'investissement dans l'entreprise est donc minime tandis que la sécurité financière de la famille est primordiale. « La fondation d'une entreprise est indissociable de la fondation de la « grande famille » qui en sera le support humain, social et financier » (Zalio, p. 36). Cette propension à protéger le patrimoine familial au détriment d'investissements conséquents dans l'entreprise va évidemment porter préjudice au système.

2. l'attitude de « repli » des chefs d'entreprise : « Plus grave encore en terme de dynamique économique fut le repli des négociants-industriels marseillais sur leurs activités de base traditionnelles. [...] Le système marseillais, parce qu'il était, dans son domaine, efficace et produisait des ressources financières considérables, n'innova pas, ne se transforma pas. Il ne perçut pas l'urgence des reconversions. Trouver d'autres débouchés supposait une reconversion industrielle totale ou partielle. Or, une telle reconversion supposait des investissements massifs contraires à son éthique patrimoniale. » (Morel, p. 46). L'électricité par exemple, prendra beaucoup de temps pour parvenir jusqu'à aux industries marseillaises, où l'on était encore trop attaché à la vapeur. De même, les patrons ne perçurent pas les évolutions en termes « d'attente des consommateurs », autrement dit des changements de modes de vie, tant dans les comportements que dans l'hygiène de vie. Alors, par exemple, tandis que les détergents à lessive commençaient à

faire leurs preuves, et commençaient à être produits en masse en Europe du Nord³⁸, les patrons marseillais continuaient à produire leur savon de Marseille 72% sans réellement chercher à s'adapter. Selon Zalio, Marseille forme un territoire dont les logiques économiques sont en décalage avec celles de l'espace économique national. Ce qui fait dire à Roncayolo que « l'industrie de Marseille redoute l'industrialisme » (1990, p. 152, également cité par Zalio). Morel note que la dépendance du port à son empire colonial a contribué à dispenser « le patronat marseillais de cet esprit innovateur qui caractérise les grandes aventures industrielles » (Morel, p. 43).

Enfin, la logique de concentration des industries propre à la seconde révolution industrielle ne fait pas partie des intentions marseillaises. Pendant qu'Unilever fait son apparition et commence à dominer le marché au XXe siècle, les entreprises marseillaises ne feront rien pour changer les choses. S'il existe bien à Marseille un mouvement de concentration (consortiums), ce dernier n'a pas l'ampleur attendue. On le voit par exemple au nombre d'huileries-savonneries qui n'a pas changé entre 1913 et 1930.

Cet « individualisme industriel myope devant la nécessité des concentrations », « la mentalité de négociant plus que d'industriel » (Zalio, 2001), une industrie tournée essentiellement vers les marchés coloniaux et donc dépendante des activités portuaires, un territoire replié sur lui-même ont contribué à la désintégration du système marseillais et la formation de parcs de sans-emplois dans les zones portuaires et arrière-portuaires, lorsque frappent les phénomènes de décolonisation et de désindustrialisation du XXe siècle.

Cependant, avant que ces phénomènes n'apparaissent, d'autres facteurs ont concouru à la crise marseillaise et l'analyse du déclin industrialo-portuaire serait incomplète si elle en restait là. Nous verrons que des décalages entre des échelles de décisions locales et nationales vont créer des déséquilibres entre Marseille et son arrière-pays. Nous y reviendrons après une brève présentation du fait urbain dans la cité phocéenne ; cette présentation a pour but de montrer que les trajectoires urbaines y sont relativement singulières et rendent l'organisation du territoire d'autant plus ingouvernable.

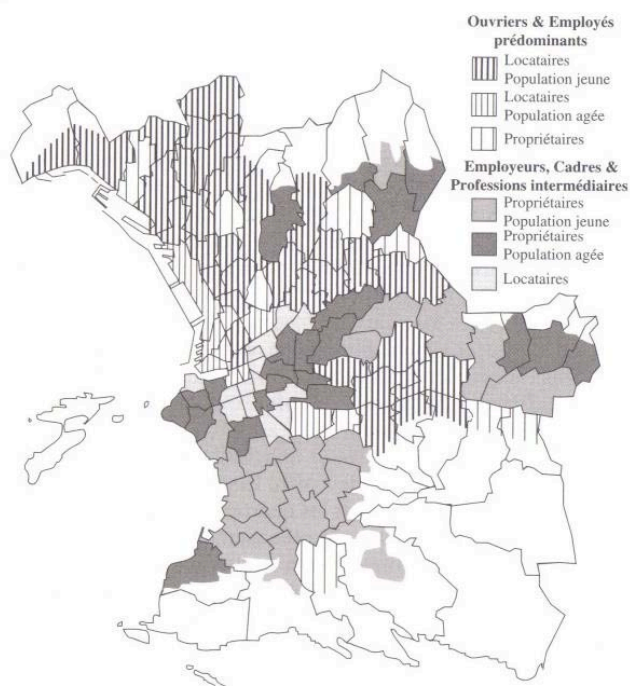
³⁸ le trust Unilever est constitué en 1930 et va concurrencer le fameux savon de Marseille en introduisant de nouveaux produits sur le marché, dont au départ principalement du savon et de la margarine. Voir le site internet d'Unilever : <http://www.unilever.com/ourcompany/aboutunilever/history/default.asp>

1.2 Une dynamique urbaine et sociale fragile

Le dédoublement Nord /Sud

Marseille est une ville à double face. Sa centralité n'a cessé de se dédoubler entre un Nord populaire et un Sud bourgeois ; en 1934 déjà, G. Rambert parlait de « dualisme géographique marseillais ». La ligne de séparation des deux centralités, le « thalweg urbain » comme le nomme Roncayolo est la rue de la Canebière, cette rue qui part du Vieux-Port pour se prolonger en direction Ouest-Est dans la ville. Ce processus de dédoublement a déjà débuté après que les travaux d'agrandissement de la ville décidés par Louis XIV en 1666 aient été terminés. A cette époque, la construction de l'arsenal des galères ordonnée par le roi au Sud du Vieux-Port a entamé une dynamique urbaine de glissement des quartiers résidentiels bourgeois vers le Sud. Ce glissement vers le Sud n'a jamais cessé et la configuration de la ville en 1990 nous en donne la preuve :

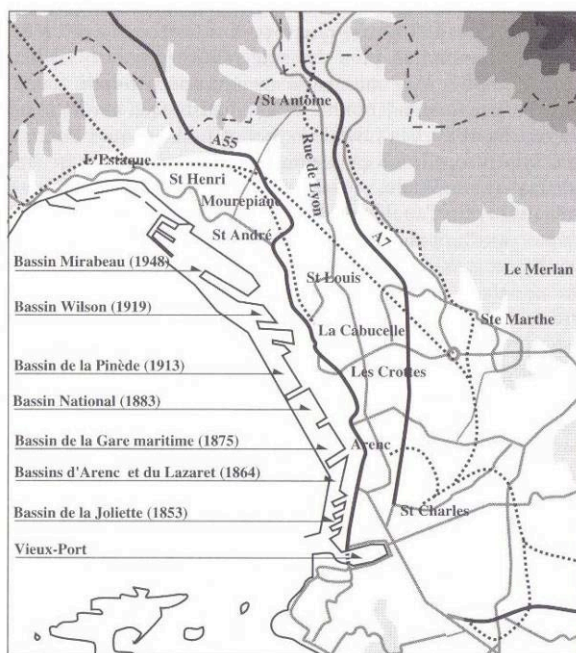
Lorsqu'au XIXe siècle, les industries se forment et deviennent prospères, ce glissement est d'autant plus marqué que les individus sont liés aux activités industrialo-négociantes (Zalio, 1999, p. 171). Le dédoublement entre Nord et Sud va s'amplifier lors des opérations de modernisation de la ville sous le Second Empire (1852-1870). La construction de la Préfecture, du palais de justice, de la Bourse, de la cathédrale Major, de Notre Dame de la Garde et du Palais du Pharo marquent fortement le paysage urbain (idem, p. 174) et créent une opposition entre vieille ville au Nord et ville moderne au Sud.



Carte 1 Composition socio-démographique des quartiers de Marseille en 1990

Sources : INSEE (RGP), AGAM in A. Donzel, 1998, p. 56,

D'autre part, la décision d'extension du port au nord du Lacydon (Vieux-Port actuel) en 1844 va amplifier le dédoublement de la ville par l'accumulation d'une population populaire et d'un habitat insalubre logés au plus près des activités portuaires. Les extensions successives du port, avec les bassins de la Joliette en 1853, le bassin du Lazaret en 1864, le bassin de la Gare maritime en 1875, le bassin National en 1883, puis d'autres encore s'étendant jusqu'à l'Estaque vont transformer la morphologie urbaine et cristalliser la division sociale Nord/Sud, les quartiers populaires s'étendant



Carte 2 Aménagement du littoral Nord de Marseille
Source : A. Donzel, 1998, p. 44, PAM-CCIMP

en direction du Nord au fur et à mesure de ces extensions. Pour Morel, le port joue donc un rôle déterminant dans la construction de cette centralité populaire : il est le lieu d'arrivée, de passage, de transit et de travail d'une grande partie de la population prolétarienne. « Le port délimitait et définissait donc un espace d'habitat prolétaire qui, malgré son insalubrité, était aussi un espace de solidarité et le lieu de rencontre des communautés. On peut aussi comprendre à partir de là le rôle que jouaient les cafés, lieux d'attente et non de loisirs. 'Le bar est une nécessité professionnelle'. [...] Mais ce lieu de vie qu'était le quartier du port restait profondément coupé du reste de la ville » (Morel, p. 55).

Enfin, la modernisation de la ville passe aussi par une réorganisation de l'espace à proximité du port. « Les transformations de la périphérie nord de la ville conduisent à l'effacement, au gommage total du littoral au bénéfice de quais et terrains lotis gagnés sur la mer. Ce sont les déblais consécutifs à l'arasement des buttes et au nivellement des terrains, et plus tard ceux résultant du percement de la rue Impériale qui autorisent cette conquête des terres. » (Bonillo, 1991, p.174)

Parallèlement à ces extensions vers le Nord, les bourgeois se déplacent toujours plus vers le Sud, séparant dès qu'ils le peuvent le lieu de domicile du lieu de travail. Les oppositions sont multiples entre Nord et Sud : fonctionnelles (domicile-travail), sociales (prolétaires, bourgeois), territoriales (ville ancienne, ville moderne). La ville bourgeoise s'est construite loin du port, « selon une orientation qui tournait les immeubles vers la campagne et non vers la mer » (idem, p. 54). Ces diverses oppositions résultent en la séparation fonctionnelle et sociale entre la ville – résidentielle – d'une part, et le port – laborieux – d'autre part.

Tout se passe comme si le divorce entre la ville et le port se traduisait, dans les stratégies résidentielles des membres des dynasties patronales par une dissociation entre l'espace de production au nord (le port) et l'espace résidentiel au sud.
(Zalio, p. 178).

Ce phénomène de dédoublement de la ville était déjà perçu au XIXe siècle et les ingénieurs et urbanistes d'alors (Mirès, Pereire, Talabot...) avaient tenté de remédier à ce problème de centralité

duale par une grande opération de spéculation foncière liée au mouvement d'haussmannisation des villes, à l'instar de Paris. Le percement dans les collines de la vieille ville de la Rue Impériale – aujourd'hui Rue de la République – une décennie après la construction des bassins de la Joliette en 1853 n'avait comme autre but que celui de recentrer la ville en attirant les classes aisées dans les immeubles de type haussmanniens nouvellement construits sur cette artère de plus d'un kilomètre. Cette artère était délibérément pensée par ses concepteurs comme un lien physique entre les « trois villes » (Roncayolo, 1996) : ville moderne au Sud, port commercial avec ses nouveaux docks au Nord et ville ancienne entre les deux. L'opération fut un échec, car les populations aisées ne vinrent pas s'y installer ; la rue fut « colonisée » par une population dont les conditions étaient plutôt précaires. « la double centralité s'est reproduite d'elle-même. Petit à petit la rue de la République est devenue le second centre, celui du transit et des couches populaires » (Morel, p. 57). Nous reviendrons à l'histoire de cette artère haussmannienne dans la suite de ce travail puisqu'elle fait partie intégrante de l'opération Euroméditerranée.

La centralité marseillaise n'est pas seulement remise en cause par la séparation fonctionnelle entre le port et la ville, entre le Nord et le Sud. Comme M. Roncayolo le relève, l'« autre signe d'originalité, image classique du travail marseillais [...], [est] la dispersion des entreprises – et d'abord des établissements industriels » (1996, p. 154). Il cite d'ailleurs Cambon, pour illustrer son propos : « Les savonneries sont dispersées dans tous les quartiers de la grande ville, sans aucune préoccupation des conditions d'accès ou des facilités de transport qui doivent présider à une installation industrielle moderne... »³⁹

Le désintérêt de la bourgeoisie pour la question urbaine

La logique de localisation des industries est marquée par une indifférence des chefs d'entreprise à la question immobilière. Ils installaient volontiers leur huilerie ou leur savonnerie ou leur minoterie à la campagne. Il en va de même pour les industries de métallurgie. Cette configuration multipolaire a contribué à la dispersion de l'habitat et à la création de « noyaux villageois ». Le découpage de la ville n'est pas fondé uniquement sur une division sociale Nord/Sud puisque « chaque quartier, chaque ensemble homogène comportait son habitat bourgeois et son habitat populaire, et ceci même au centre-ville, comme en témoignent les quartiers aux abords de Notre-Dame-de-la-Garde » (Morel, p. 58). Toutefois, « cette absence de centralité unique, liée à la dispersion dans le territoire marseillais de noyaux villageois, a joué dans l'histoire un rôle déterminant quant à l'absence d'attractivité que la ville de Marseille a exercée sur son environnement régional » (idem).

Le dédoublement Nord/Sud de même que la diffusion dans tout le territoire des industries marseillaises a contribué à la fragilisation du tissu urbain, très étalé, et donc difficile à pourvoir en infrastructures de qualité (réseau d'eau, d'électricité, de transport, etc.). L'urbanisme de Marseille est un enjeu majeur, dû au caractère spontané et inorganisé de l'urbanisation liée à l'industrialisation (logique des cabanons, logements auto-construits en lien avec la localisation industrielle) mais aussi à un manque d'intérêt pour les questions urbaines et sociales de la part des bourgeois, comme le remarque Zalio :

39 Cambon V, La France au Travail, t. III, p. 179, cité in Roncayolo, p. 140

« Déjà indifférente à la question immobilière quand il s'agit de ses implantations industrielles, la bourgeoisie ne s'engage pas davantage dans une politique de logements ouvriers et donc de contrôle de la main-d'œuvre. Quant à la planification urbaine, elle n'intéresse le patronat local que dans la mesure où cela concerne l'infrastructure portuaire, c'est-à-dire les voies de circulation qu'elle souhaite favorables aux déplacements des marchandises. Divisée, elle est incapable de conduire durablement la politique municipale » (Zalio, p. 121).

Notons à cet égard les instabilités politiques qui entravent la modernisation de la ville. Clientélisme et scandales financiers ont ponctué la vie politique marseillaise d'avant-guerre. Les années trente ont été particulièrement sombres, la politique sabianiste ayant totalement ruiné la ville ; pourtant des projets urbains ont été proposés durant cette même période. La modernisation de la ville devenait nécessaire, mais toujours dans une optique de redéploiement du port et des activités portuaires⁴⁰. A la veille de la deuxième guerre mondiale, Marseille est « un édifice en ruines » (Morel, p. 64). La modernisation n'interviendra réellement qu'avec la stratégie d'une grande figure du socialisme français à la tête de la mairie de Marseille, Gaston Defferre, avec la construction entre 1959 et 1977 de plus de 100'000 logements. Le secteur social aura cependant au départ un faible impact sur la politique du logement tant elle est contrôlée par le secteur privé qui fixe la loi du marché. La construction de HLM se fera par ailleurs principalement en périphérie, comme ce fut le cas des autres grandes villes.

Ainsi, un capitalisme industrialo-portuaire archaïque basé sur une exploitation des marchés coloniaux se conjugue à la faiblesse de l'urbanisation et aux instabilités politiques. Une modernisation non seulement des industries mais également de la ville est nécessaire. La bourgeoisie marseillaise, loin de parvenir à régler ces problèmes mise toujours sur le port.

Le port est d'ailleurs au cœur du double processus d'anémie de la ville et d'accroissement des villes environnantes. La coupure entre la ville et le port amorcée avec l'extension de bassins vers le Nord du Vieux-Port s'est amplifiée avec la mise en place d'un port pétrolier sur l'Etang de Berre à l'entre-deux guerres, puis l'installation d'une plateforme industrialo-portuaire à Fos dans les années 1960. L'Etang de Berre et la ville de Fos se trouvent au-delà des collines de Marseille, à environ 50km du centre-ville. Ces installations extra-muros, ce désenclavement de la ville, n'ont en réalité pas eu d'impact bénéfique pour la ville elle-même, mais ont été les catalyseurs de ce double processus.

1.3 La ville-port au milieu du XX^e siècle : changements d'échelles

Le district industrialo-portuaire a bien fonctionné jusque dans les années 1950, malgré la fragilité du port. Celui-ci a en effet souvent été soumis aux aléas des crises économiques internationales et des guerres, mais étant donné la très forte dépendance des colonies des négociants-industriels, les apports coloniaux ont toujours pu jouer un rôle de soutien dans les situations de crise. A partir des années cinquante, le système de développement marseillais s'effondre. Il s'agit d'une crise d'un dispositif territorial comme le relève Zalio. En effet, d'une part, l'espace colonial se restreint ; d'autre part, la logique de fonctionnement du district industrialo-portuaire n'est pas adaptée à la politique de modernisation industrielle du pays allant de pair avec l'avènement du fordisme et nécessiterait donc une adaptation du système local au système national. Le port de Marseille est devenu un port régional dont les échanges ne se font pratiquement plus qu'avec l'Afrique du Nord (Maghreb), si l'on excepte le trafic des hydrocarbures.

⁴⁰ plan Greber dans les années trente, plan Baudoin 1940 insistance sur centralité

Le changement d'échelle de la ville-port intervient physiquement avec l'extension du port au-delà de la ceinture de collines. Durant les XIX^e et XX^e siècles, le port s'est étendu en direction du Nord du Vieux-Port jusqu'à buter contre la chaîne de l'Estaque. Au début du XX^e siècle, des extensions du port furent construites à l'extérieur des bornes de la ville, dépassant la barrière de collines. En 1919, les « annexes » de Port-de-Bouc, Caronte et l'entrée de l'Etang de Berre font partie intégrante du port de Marseille (historique Marseille-port) afin « de s'assurer le contrôle de l'espace littoral séparant le port du débouché de la grande voie rhodanienne, au moment où se révélait l'importance stratégique de cet axe » (Borruey, Fabre, 1992). Des installations pétrolières s'installeront sur ces annexes.

La conquête de l'Ouest : l'opération d'aménagement industrialo-portuaire de Fos

Plus tard, la « conquête de l'Ouest » va se poursuivre avec le projet de développer un complexe industrialo-portuaire à Fos, à 50km de Marseille. L'idée est initiée par les acteurs marseillais, qui y imaginaient l'occasion d'étendre leur système d'importation et de transformation de matières premières avant réexpédition. Morel y voit là l'illusion de la logique des huiliers. D'abord parce que les acteurs locaux n'auront guère de poids devant l'Etat lors des prises de décisions sur le développement de Fos ; ensuite parce que la nouvelle économie industrialo-portuaire, entre les mains de quelques grands groupes, n'aura pas besoin de se préoccuper des acteurs locaux pour se développer.

Il faut alors se replacer dans l'atmosphère politique française des années soixante. La France, de par sa très forte tradition centraliste, impose les décisions des services centraux et décentralisés de l'Etat dans les grandes opérations d'aménagement du territoire, ne laissant quasiment aucun pouvoir aux autorités locales. C'est notamment le cas lorsque se met en place entre 1960 et 1970 la nouvelle politique d'aménagement du territoire dite des « métropoles d'équilibre » par la DATAR⁴¹. La ZIP⁴² de Fos, où est projetée l'extension du port de Marseille, fait partie intégrante de cette politique. Il s'agit d'« une vision rationnelle de l'organisation du territoire, dictée par des intérêts économiques nationaux et non locaux, qui attribue à chaque partie du territoire de l'AMM⁴³ une fonction productive bien déterminée : l'industrie autour de l'Etang de Berre, les activités tertiaires à Marseille, la haute technologie et la recherche dans le pays aixois » (R. Linossier, 2004, p. 144).



Figure 6 : Bassins Est et Ouest du Port Autonome de Marseille

Source: http://www.ac-nancy-metz.fr/enseign/hist-geo/Ressources/Dossiers/Sequence_fos/sitfos.htm

⁴¹ Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, créée en 1963 par l'Etat

⁴² Zone Industrielle Portuaire

⁴³ Aire Métropolitaine Marseillaise

Pourquoi avoir choisi le site de Fos plutôt qu'une autre ville portuaire ? Morel met en avant deux objectifs liés :

d'une part, un objectif de politique industrielle et d'aménagement du territoire, la sidérurgie devant être, avec la pétrochimie déjà présente, l'élément moteur d'un pôle industriel dont se nourrirait Marseille, « métropole d'équilibre » pour rééquilibrer le développement économique et social de l'hexagone français ; d'autre part, un objectif de politique internationale : l'aire métropolitaine marseillaise, par ses capacités industrielles et commerciales devant s'imposer comme métropole méditerranéenne, point d'appui d'une politique méditerranéenne de la France. (Morel, p. 98)

Le deuxième objectif est toujours bien présent actuellement, que l'on reconnaît par la consonance d'Euroméditerranée donnée à l'opération actuelle d'aménagement.

On perçoit ainsi très nettement le fossé entre l'idée initiale des Marseillais de profiter d'activités sidérurgiques sur un littoral proche de Marseille, étant donné la fragilité de l'industrie traditionnelle et la décolonisation, et le projet qui s'est ensuite greffé par-dessus, en 1962 – un « projet d'Etat obéissant à une logique industrielle et géopolitique nationale, pris en mains par le secteur privé et qui échappe largement aux acteurs locaux » (*ibid.*, p. 96). Ce n'est pas le patronat local qui est sollicité par l'opération, mais de grands groupes pétrochimiques et sidérurgiques – en fait des multinationales (Shell, BP, Sacilor, Thyssen) dont l'organisation territoriale n'a plus rien à voir avec celle des petites industries marseillaises.

La DATAR créera deux groupes chargés de gérer l'opération d'aménagement tandis qu'en 1967 est fondé l'OREAM⁴⁴, structure « composée d'ingénieurs d'Etat et d'experts » (Linossier, p. 145) qui aura pour mission d'élaborer le Schéma Directeur de l'Aire Métropolitaine Marseillaise (SDAMM), mais sans les Marseillais. « La démarche de la DATAR accorde un rôle prépondérant à la haute administration dans l'expertise et la définition des orientations d'aménagement » tandis que « le système d'acteurs est verrouillée par l'Etat [et que] la marge de manœuvre des acteurs locaux marseillais est très étroite » (*ibid.*, p. 146).

La politique industrielle d'Etat a inventé un tout autre système, établissant « une véritable coupure entre les réseaux de production locaux et les nouveaux pôles de développement » (Morel, p. 111). Désormais, l'aménagement du territoire marseillais n'est pas réglé en fonction des potentialités locales des industriels, mais selon une optique sectorielle venant de logiques industrielles extralocales. L'économie marseillaise n'est plus en phase avec le développement fordiste mis en place par l'Etat. Peu à peu les industries traditionnelles vont faire l'objet de restructurations et le capital va passer des mains des responsables locaux à celles de grands groupes internationaux. Dès 1975, les changements d'échelle économiques et la désindustrialisation auront eu raison de la bourgeoisie marseillaise, qui n'a alors plus aucune influence sur l'industrie. La fermeture des entreprises liées au port va alors permettre à la bourgeoisie locale de se reconvertir en présentant les terrains abandonnés à la spéculation foncière. Cette reconversion du patronat va activer le processus de tertiarisation de la ville.

La création d'un pôle industriel à Fos et sur les rives de l'Etang de Berre par l'Etat a donc pour effet pervers d'accentuer la désindustrialisation de Marseille. Pour y remédier, et toujours dans une optique sectorielle de planification, le SDAMM incluait le renforcement économique tertiaire de Marseille en lui instaurant le rôle de « centre directionnel », ce dernier étant alors destiné à accueillir les bureaux des services administratifs et sièges sociaux des nouvelles entreprises.

⁴⁴ Organisme d'Etudes et d'Aménagement Métropolitain, créé par la DATAR et le Ministère de l'Equipement

Cependant, les autorités marseillaises, face à la dissolution de Marseille comme place régionale dominante, ont du mal à accepter de voir la ville devenir « une simple composante fonctionnelle de la ville-port territorialisée » (Linossier, p. 155).

Defferre alors maire de Marseille, fortement opposé à la logique centralisatrice de l'Etat, craint que ce dernier fasse rentrer Marseille dans un système de concurrence face à l'arrière-Marseille et, dans la continuité de la tradition, garde une attitude de repli de la ville sur elle-même, tout en « affirmant son rôle central et directionnel » (Morel, p. 143). Ainsi, ne reconnaissant pas l'ampleur du développement hors les collines et de la déconnexion, il ne chercha pas à créer une communauté urbaine en s'associant aux autres communes, comme cela avait été proposé par l'Etat en 1966 (Linossier, p. 155). On constate de manière générale un manque d'engouement de la politique locale pour les interventions étatiques, qui provient aussi bien de l'impression de « dépossession à la fois de son port et de son industrie » (Picheral, 1994, p. 171) que de l'idée que Marseille doit demeurer une commune distincte du reste de la région.

« Cause ou conséquence, les réseaux de transport collectifs de voyageurs entre Marseille ville et ces nouveaux espaces offrent des prestations très médiocres et ne permettent pas de rétablir le lien entre ces espaces. » (*ibid.* p. 173) Le centre directionnel tel qu'il était projeté, d'une surface de 35 ha au centre-ville autour du Vieux-Port, entre la Canebière et la Porte d'Aix, n'a jamais été mené à terme. Ce dernier « n'a pu au mieux qu'attirer des entreprises du secteur public et a peu concerné les entreprises privées, à l'heure où les processus de concentration financière à l'échelle nationale et internationale tendent de plus en plus à déposséder la région de ses organes de décision économique » (Donzel, 1998, p. 158).

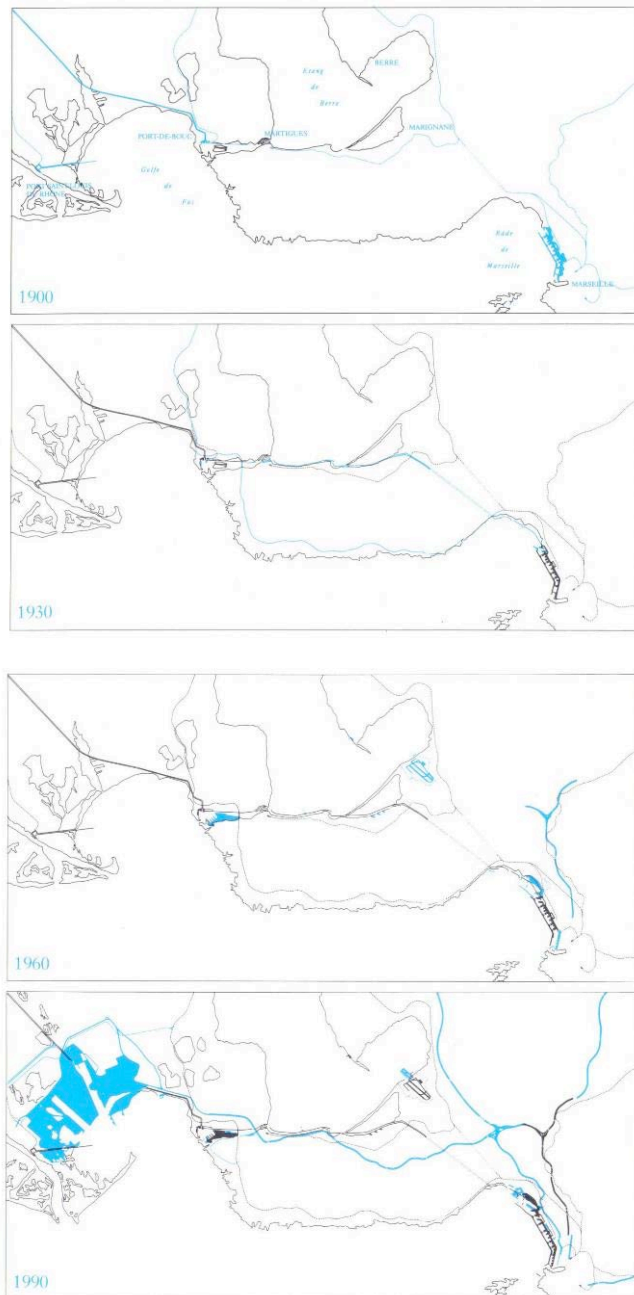


Figure 7 : de 1900 à 1990, aménagement d'une « ville-port-territoire »

Source : Bonillo, 1991, p. 91

Le « séisme de Fos » tel que certains auteurs le nomment⁴⁵, ébranle ainsi l'économie locale et tous les acquis d'une culture de négoce de matières premières et d'entreprises disséminées dans la ville et basées sur le port. La construction de la ZIP de Fos, de même que le lancement d'une Ville Nouvelle sur les rives de l'Etang de Berre en 1970 va procéder à la déconnexion centre-périphérie, Marseille n'étant elle-même plus réellement au centre du développement économique de l'AMM. Comme le souligne Morel, ce développement a « produit du territoire » autour de Marseille en polarisant l'espace. « A l'ouest, dans la région de l'Etang de Berre, des firmes à dimensions internationales (pétrochimie, Eurocopter, Arcelor, etc.) ; à l'est, le long de l'axe Aix-Aubagne, un pôle industriel centré sur les nouvelles technologies (Gemplus, STMicroelectronics). Dans les deux cas, 'le capital marseillais en était radicalement et définitivement exclu' et rien ne venait combler ce qui disparaissait du centre » (Le Monde 17/11/03, citant M. Péraldi). Le secteur économique de Marseille passe du secondaire au tertiaire : 72% des emplois sont tertiaires en 1975, mais cependant peu sont de haut niveau. Au milieu des années septante, malgré la relative stabilité du port (désormais grâce aux Bassins Ouest), Marseille est en état d'anémie : taux de chômage nettement supérieur que dans les villes de taille semblable, 3% d'activité féminine. Alors que l'emploi hors les collines était abondant, l'on devait se contenter d'emplois précaires intra-muros. Aix est passée de 54'200 habitants en 1954 à 110'000 en 1975, notamment en raison des hauts revenus quittant Marseille pour s'installer dans de nouvelles zones résidentielles. Le même accroissement démographique a eu lieu dans la région de l'Etang de Berre. Marseille par contre, après l'explosion démographique entre 1959 et 1975 (+ 300'000 personnes) qui va paradoxalement permettre le plein-emploi (dans le domaine des bâtiment-travaux publics) alors que la désindustrialisation bat son plein, va à connaître un ralentissement du rythme de croissance à partir du milieu des années huitante (voir tableau INSEE).

La conjoncture difficile des années septante, avec la crise pétrolière en 1973, a entravé les débuts de l'industrialisation de la zone de Fos et ce n'est donc pas seulement Marseille mais toute l'AMM qui est en état de crise avec un important chômage structurel (13.1% en 1982, 14.2 à Marseille) En 1987, Marseille a 19% de chômeurs, 35% de ceux-ci avaient moins de 25 ans.

En définitive, c'est bien par implosion du système industrialo-portuaire dans les années 50-60 que Marseille va connaître la crise. Le système portait en lui les germes de son déclin. Le port, clé du succès et de la reproduction du système, est devenu peu à peu régional et essentiellement tourné vers le Maghreb. Le système était donc en proie aux aléas de la santé du port. Son dédoublement entre intra et extra-muros va enclencher le processus de déconnexion de Marseille. Les industries traditionnelles n'étant pas préparées au nouveau capitalisme français, elles n'auront aucune influence sur la ZIP de Fos dont l'organisation se fait depuis Paris. La crise pétrolière de 1973 n'aura pas permis à l'Etat de mener à terme l'industrialisation de Fos ; ceci conjugué à l'échec du *Centre directionnel* va plonger Marseille et toute l'AMM dans une conjoncture plus difficile qu'elle n'était programmée. L'effet Fos – un bond de 50 km – a fait changer d'échelle l'économie marseillaise, a urbanisé toute une région périphérique autrefois rurale, et a rendu nécessaire le chemin vers l'intercommunalité tant difficile à accepter par les élus marseillais. Dans les années huitante, l'idée de l'intercommunalité progresse lentement. « La fracture géographique entre Marseille et la périphérie se résorbe au gré d'une urbanisation rapide, mais l'isolement économique et politique de la ville-centre perdure » (Linossier, p. 156). En l'an 2000, après la loi Chevènement, la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole s'est créée (17 communes), non sans difficultés financières et incohérences, comme le souligne le journal *Le Point* du 15 décembre 2004 :

⁴⁵ on lira à ce sujet Bernard Paillard, *La damnation de Fos*, Paris, Seuil, 1981

Reste que, quand la question financière sera réglée, il faudra s'intéresser aussi à l'autre grand problème de l'agglomération. Celui de son périmètre. Car, à l'heure actuelle, Istres, Fos, Martigues, Port-de-Bouc, qui forment cependant l'arrière-pays des bassins est du port autonome de Marseille, ne font pas partie de cette communauté. Pas plus qu'Aubagne ou Aix, qui appartiennent pourtant encore plus clairement au même bassin de vie que Marseille. Tous les matins, les autoroutes qui relient ces trois villes sont saturées par les gens qui habitent dans l'une, travaillent dans l'autre, fréquentent la troisième.

L'intercommunalité en est aujourd'hui à ses balbutiements et une question reste inchangée depuis des décennies : comment rendre l'aménagement du territoire des Bouches-du-Rhône plus cohérent ? Pour y répondre, il faut que le débat s'oriente de manière plus spécifique vers la problématique de la déconnexion marseillaise entre intra et extra-muros. De plus, les villes devront définir quels réseaux mettre en place entre les différents territoires d'une ville-port dépassant la frontière institutionnelle de Marseille.

2. Les relations ville/port à Marseille et leurs spécificités

La séparation du port entre les Bassins Est et les Bassins Ouest a fait l'objet de nombreux débats sur l'intervention étatique dans l'aménagement du territoire, sur la question de la métropolisation et sur les relations nouvelles entre la ville et le port. Collin et Baudouin ont analysé la nature de la relation ville-port à travers le prisme de la politique de l'Etat. Le but de ce chapitre est de montrer la difficulté de faire vivre ensemble une ville et un port, pour des raisons de divisions fonctionnelles très ancrées dans le territoire purement urbain d'un côté et purement portuaire de l'autre. Les auteurs précités proposent de chercher à dépasser ce fonctionnalisme pour pouvoir réfléchir à des stratégies englobant les différents acteurs d'un seul et même territoire que serait la ville-port.

Selon Baudouin, la dissociation ville/port, « loin d'être l'effet d'un déterminisme géographique ou économique, est d'abord un phénomène politique très spécifique de l'histoire nationale » (Baudouin, 1997). Collin va dans le même sens et ajoute que, « le principal écueil [...] est de rester dans le fonctionnalisme de l'époque industrielle » (Collin, 2004, p. 109). A la source du manque de coopération entre ville et port se trouve donc la persistance aujourd'hui encore d'une « logique industrielle de division fonctionnelle » des tâches et des territoires. En bref, le portuaire s'occupe de l'économie et de l'industrie, l'urbain du social et des services. Chacun à son propre territoire à gérer à sa façon, et l'urbain n'interviendra sur le domaine du portuaire que dans l'idée d'étendre sa limite territoriale.

La ZIP de Fos a eu pour effet pervers de marginaliser les activités portuaires au centre de la ville de Marseille. « Les gigantesques zones industrielles portuaires, les Zip métallurgiques ou pétrochimiques, [ont relégué] au second plan les activités de négoce et de transit propres aux places de commerce maritime » (Baudouin, Collin, 1996, p. 24).

2.1 Le port devient autonome

Le port et la ville sont séparés, non seulement fonctionnellement mais également institutionnellement. Il faut préciser encore que face à l'absence de pouvoir local, les autorités de Marseille voient en plus le port de Marseille se transformer en 1966, par décision du Ministère de l'Équipement, en un Port *Autonome* de Marseille (PAM), « à la faveur d'une loi instituant des établissements publics d'Etat dotés de l'autonomie financière pour la gestion des grands ensembles portuaires nationaux » (Linossier, 2004, p. 146). Ainsi financé pour moitié et représenté en majorité par l'Etat, « le PAM [...] représente désormais plus les intérêts étatiques extralocaux que les intérêts économiques locaux » (idem). Le port français est autonome, et n'est donc pas relié à la ville. Il est devenu « établissement public, géré et financé par l'Etat qui en nomme le directeur. Il n'a de compte à rendre aux communes dont il occupe une partie du territoire et à qui il paye rente que dans son propre conseil d'administration, dont il contrôle l'organisation et où elles figurent – au sens théâtral du terme, 'faire de la figuration' » (Samson, Péraldi, 2005). Le PAM peut agir sur son territoire comme bon lui semble, sans en référer aux autorités municipales. Il est dans une « situation d'extraterritorialité » comme le relève Collin. « Ainsi, quand est venu le temps de recomposer des quais et bâtiments en friche, un port n'a eu pendant longtemps aucun intérêt à céder à la ville la moindre once de terrain puisque cette dernière retombait dans le domaine public en lui échappant définitivement » (Collin, 2004, p. 114).

La question de la domanialité, c'est à dire ce qui a trait dans notre cas au domaine public maritime, est loin d'être réglée en France. Les débats portent particulièrement sur le fait que l'inaliénabilité et l'imprescriptibilité du domaine public maritime, et donc des terrains portuaires, est un frein au développement tant du port que de la ville portuaire. « Ce statut domanial, inhérent à l'histoire du développement portuaire français, complique en effet singulièrement la relation ville-port » Cantal-Dupart, Chaline, 1993, p. 240). Le but de ce statut domanial des ports est de préserver « l'outil portuaire, le transport maritime et une certaine idée de l'intérêt général face aux velléités d'appropriation privée des espaces maritimes » (*ibid.* p. 241). Il s'agit donc de règles censées protéger le littoral. Pourtant, « de protectrices, les règles de la domanialité portuaire sont, au fil des décennies, devenues inhibitrices d'un développement performant. Figé le statut des sols ne permet ni une rapide adaptation aux nouvelles réalités économiques ni une nécessaire évolution de l'outil portuaire face à la concurrence internationale » (*idem*).

La situation des ports français est donc très contraignante face à la cession de terrains à la ville. Chaline précise cependant que « la loi du 25 juillet 1994 relative à la constitution de droits réels sur le domaine public, les autorise désormais à négocier avec le secteur privé des baux pour occupation temporaire donnant des prérogatives de propriétaires, mais pour des durées n'excédant pas soixante-dix années » (Chaline, 1999, p. 46). Toutefois, une autorisation d'occupation temporaire (AOT) des terrains ne garantit ni la durée ni la sécurité aux investisseurs potentiels. Il reste encore beaucoup d'efforts à faire pour voir évoluer la loi sur la domanialité vers plus de souplesse. Beaucoup remettent la responsabilité sur l'Etat qui ferait preuve de mauvaise volonté pour faire avancer les choses.

L'Etat et sa logique industrielle comme mode de gouvernance des villes-ports est d'ailleurs sévèrement remise en question par M. Collin :

Les anciennes dichotomies des zonages de fonctions urbaines et économiques, de ville et de port, de même que les méthodes de planification par le haut qui gouvernaient l'ère industrielle, apparaissent aujourd'hui comme des freins aux nouvelles formes de développement. Il s'agit donc beaucoup moins de préserver que de remettre en cause les modes de gestion et de gouvernement des villes et des espaces industriels. Abandonnant les planifications séparées des espaces fonctionnels, on entre dans de nouvelles démarches stratégiques sur le territoire de la ville toute entière. (Collin, 2004, p. 11)

Les lois de décentralisation dans les années huitante vont donner un peu moins de poids à l'interventionnisme étatique et permettre le transfert d'un certain nombre de compétences aux collectivités locales. Néanmoins, les ports français sont aujourd'hui toujours autonomes, ce qui retarde passablement la mise en place de stratégies englobant les fonctions urbaines et portuaires. En effet, si la France est en retard sur les autres villes portuaires d'Europe c'est largement en raison du manque d'articulation entre développement portuaire et développement urbain. Il manque en France selon Collin un projet d'ensemble qui permette de penser autrement qu'en « fragments urbains » les espaces délaissés par le port. Si coopération il y a, c'est entre des institutions étatiques et municipales, et non entre des acteurs d'un même territoire. En effet, le pouvoir de l'Etat s'impose dans les décisions concernant des acteurs locaux ne leur laissant aucune capacité d'expertise (*ibid.* p. 110).

En Europe du Nord, à Rotterdam particulièrement, les deux entités ville et port se trouvent sous l'égide de l'autorité municipale. La nature municipale du port change radicalement la façon d'entrevoir l'aménagement du territoire. Les conflits entre acteurs urbains et portuaires « peuvent s'exprimer et se négocier directement au sein de l'institution municipale pour la définition d'une planification stratégique commune » (Collin, 2004, p. 114). En France par contre, « la ville reste encore ignorée en tant que territoire productif et la persistance de la séparation de la ville et du port

montre néanmoins l'immense chemin qui reste à parcourir pour générer des relations productives entre les différents acteurs d'un territoire commun. » (*ibid.*, p. 116). A Marseille, les rapports ville-port ont cependant lentement évolué pour s'intégrer aujourd'hui à l'opération Euroméditerranée.

2.2 Le port dans les esprits marseillais : les projets des années huitante

Le port, malgré ses crises, a toujours pu, grâce au trafic d'hydrocarbures (et donc grâce au dédoublement Est-Ouest) garder son rang de premier port méditerranéen. Il garde aujourd'hui une place de troisième port européen. Il s'est certes détaché du tissu de PME-PMI qui était localisées dans les quartiers Nord lorsque celles-ci ont fermé ou se sont restructurées, mais l'activité portuaire n'a jamais cessé que ce soit dans les Bassins Est ou Ouest. Malgré ce fait, force est de constater que la perte de lien social entre habitants et portuaires retentit fortement à Marseille :

Le port industriel, pièce essentielle du dispositif portuaire de Marseille-Fos est donc devenu tout à fait étranger à la ville et à ses habitants. Lui et les industries qu'il alimente ne font même plus partie de l'univers visuel perçu par les habitants à l'exception de ceux, peu nombreux qui y travaillent, ou qui fréquentent les unités de production (sous-traitants) (Picheral, p. 171).

Au cours des années huitante se cristallisait dans les esprits l'idée que le port du centre-ville n'avait plus d'intérêt à y rester, tant le trafic des bassins Ouest à Fos avaient pris de l'importance. « Le port qui fut naguère le puissant générateur de sa croissance, le ressort d'une riche industrie urbaine, est soudain perçu par un nombre croissant de Marseillais comme une tache dans la ville, et même un spectacle désolant car, non content de lui confisquer son précieux littoral, on trouve maintenant qu'il enlaidit et brutalise outrageusement son paysage urbain » (Borruey, 1992). Dans les têtes, les bassins Est constituaient déjà une friche à reconverter sur le mode du *waterfront* américain ou anglais. Des projets – sans le port – qui peuvent paraître saugrenus aujourd'hui ont même été proposés à la ville : marinas, hôtels de luxe, musées de la mer, palais des congrès, etc.

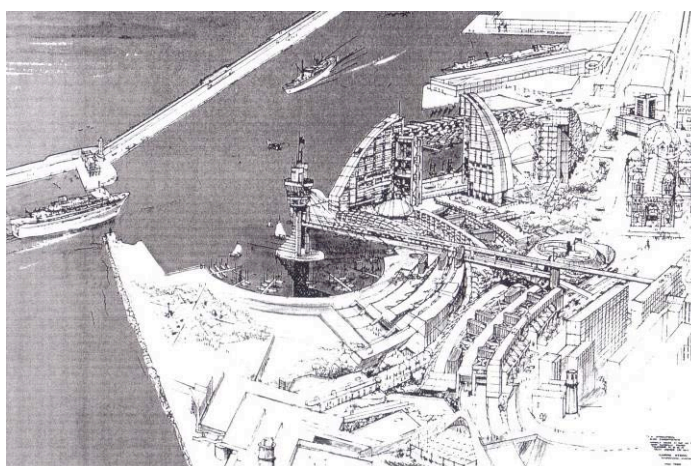


Figure 8 Un des projets de marina à la Joliette des années huitante : Le Triangle Or-Bleu, 1986
Source : AGAM

Comme R. Borruéy le note, ces premiers projets de *waterfront* montrent bien à quel point les Marseillais méconnaissent les mécanismes de la crise voire même refusent d'en comprendre la nature. Selon eux, le port étant responsable de la crise – fermeture des usines, chômage, chute démographique – il n'y a qu'une chose à faire : le faire disparaître une fois pour toute de la ville, comme pour conjurer le sort, à la faveur d'une relance des secteurs du tertiaire de haut niveau et du tourisme.

Ces projets n'étaient cependant pas à l'ordre du jour de l'agenda politique de l'équipe municipale de Vigouroux, maire successeur de Defferre après sa mort en 1986. De même, ils ne plaisaient certainement pas au PAM qui n'a été informé de ces projets que par voie de presse. Cependant, s'ils n'ont pas eu l'impact souhaité sur le réaménagement du port, ces projets ont eu le mérite, « par la force des choses » comme le dit R. Borruéy, de lancer le débat de la nécessaire reconversion économique de Marseille, débat « très confus et stérile, car nourri d'idées reçues, d'affirmations fausses, de représentations caduques, d'objectifs travestis en prévisions, et surtout établi sur l'absence d'une réelle analyse de la situation de Marseille en cette fin de siècle » (Borruéy, 1992).

C'est que depuis le changement d'échelle opéré par le dédoublement du port, Marseille n'est plus tout à fait Marseille et la question de la centralité tertiaire chère au defferrisme est toujours d'actualité, alors que le processus de métropolisation et de mondialisation est en cours dans la région. C'est dans ce contexte de crise et d'un *centre directionnel* resté inachevé que s'inscrit la création de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée dont allons parler maintenant.



Figure 9 Bassins Est

Source : EPAEM



Figure 10 Conteneurs dans les bassins Ouest, à Fos

Source : PAM

3. Euroméditerranée : La reconquête urbaine de Marseille

Marseille « métropole phare de la Méditerranée » ? Si c'est ce qu'elle ambitionne de devenir, comme on peut le lire dans *L'Express* du 27 juin 2005, alors il est plus que nécessaire d'entamer une réflexion commune entre tous les acteurs afin de combler les lacunes d'une ville essoufflée par la crise sociale et urbaine. Cette réflexion doit également porter sur l'articulation ville-port, à redéfinir. L'opération d'intérêt national (OIN) de renouvellement urbain Euroméditerranée, prend en compte cette réflexion. Il s'agit alors de comprendre le rôle que cette opération peut jouer dans l'amélioration des rapports ville-port, tant institutionnellement, physiquement que symboliquement.

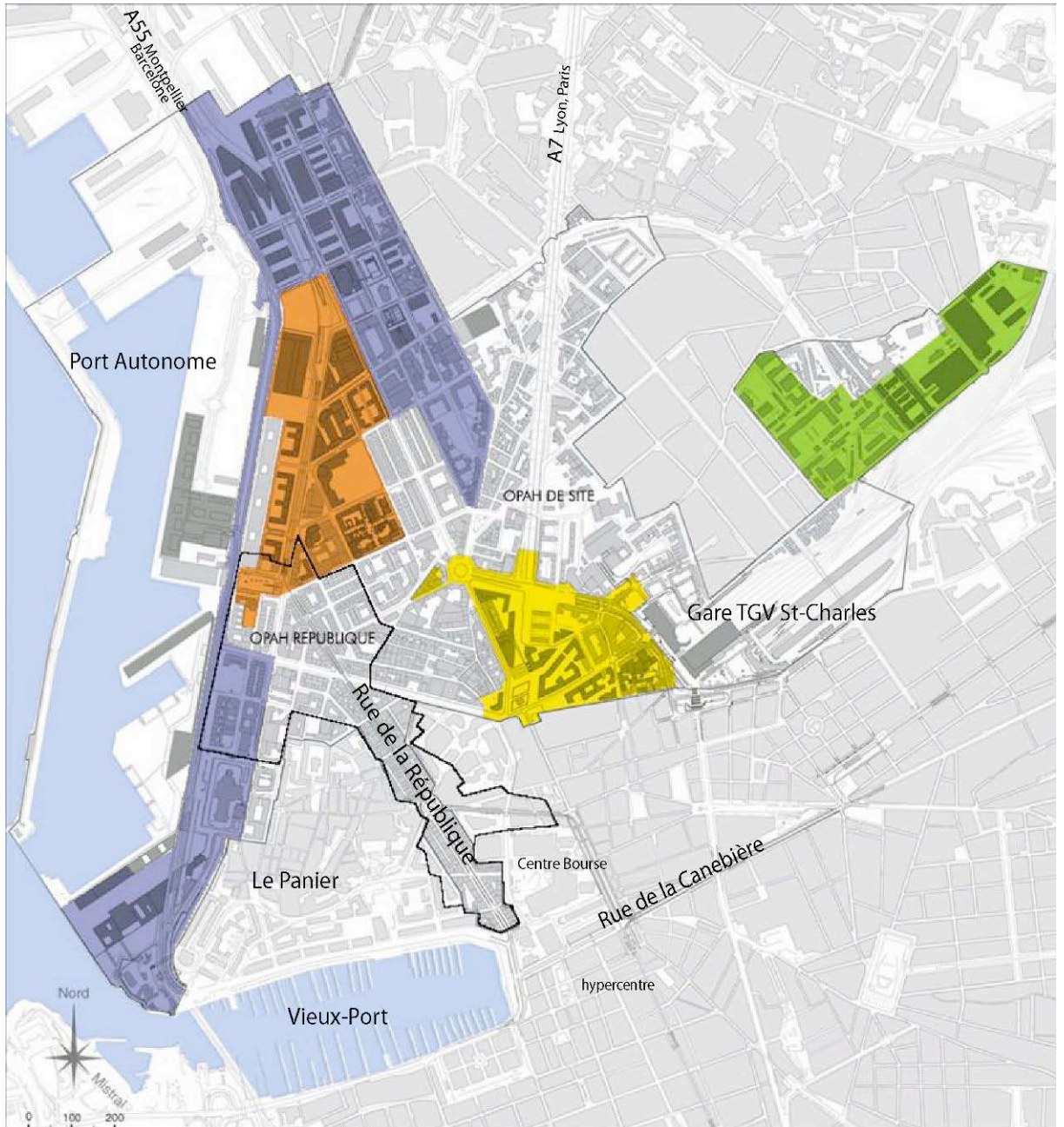
3.1 Délimitation du projet

Créée en 1995 sur l'impulsion de l'Etat et des collectivités locales, Euroméditerranée (*Euromed* pour les locaux) est une grande opération d'aménagement et de développement urbain au cœur de Marseille (2^e et 3^e arrondissements) sous la conduite d'un établissement public d'aménagement (EPAEM, pour une définition, voir 3.2). Elle inclut dans son périmètre de 310 hectares⁴⁶ la zone du port et des quartiers arrière-portuaires, de la Joliette à la gare St-Charles. L'espace se caractérise par une urbanisation issue des activités industrialo-portuaires du XIX^e siècle. « La topographie du site et les tracés des voiries [...] font découvrir en permanence le port et la mer et leur donnent une forte présence » (schéma de référence actualisé, p. 25). Le maillage est soit orthogonal soit faubourien selon que l'on se situe dans les quartiers Mirès ou dans les quartiers historiques de la ville. Le maillage orthogonal, résultat de l'haussmannisation de la ville, est constitué d'îlots – groupements d'immeubles – alignés le long des rues et des boulevards. Les faubourgs consistent en des quartiers denses de maisons et immeubles disséminés sans ordre apparent. Des boulevards assurent les liaisons entre le port et l'hypercentre, de même qu'entre la zone littorale et les quartiers à l'intérieur de la ville. Le périmètre d'intervention est circonscrit sur un morceau de ville fortement marqué par la désindustrialisation et les mutations portuaires. Quartiers non entretenus et dégradés, friches industrielles et ferroviaires, bâtiments obsolètes, etc. : les conditions de vie difficiles de ces quartiers sont non seulement liées à la dégradation du bâti, mais également à l'urbanisation liée à l'avènement de l'automobile : autoroutes pénétrantes, viaducs, trottoirs toujours plus étroits, à l'encombrement de l'espace d'interface entre ville et port, à la disparition d'espaces publics de qualité (cf. schéma de référence). La zone comptait au départ environ 30'000 habitants et 20'000 emplois. Comme le démontre une étude statistique sur le périmètre, réalisée en 1999, le taux de chômage y est très élevé : 36.7% (Marseille 23.2%). Au niveau du logement, 67% ont été construits avant 1948, 50% avant 1915. Le taux de vacance est inquiétant : 16.4%, soit deux fois plus que sur tout Marseille (8.4%)⁴⁷.

⁴⁶ soit deux fois plus que celui La Défense

⁴⁷ AGAM, Maxime Vitalis, RP 1999, Exploitation statistique et cartographique à l'îlot, AG de l'EPAEM 10 juillet 2003

Carte 3 Périmètre d'Euroméditerranée



Source : Euroméditerranée (indications rajoutées)

-  Cité de la Méditerranée
-  ZAC Joliette
-  ZAC Gare St-Charles /Porte d'Aix
-  Belle de Mai

Cinq « pôles » de développement ont été retenus : le quartier de La Joliette, le quartier entre la gare Saint-Charles et la Porte d'Aix, la Rue de la République, la friche de Belle de Mai (anciennes manufactures de tabacs de la SEITA), ainsi qu'un tiers sur la zone portuaire, sur environ 3km de littoral. Le périmètre concerne donc le cœur historique de la cité phocéenne, entre deux seuils symboliques, le port autonome et la gare SNCF. Il ne concerne néanmoins pas directement l'hypercentre (les quartiers de Belsunce et Noailles, de part et d'autre de la Canebière) mais lui est contigu. De nombreux projets de régénération sont en cours dans la ville, qui vont pour la plupart dans le sens d'une « reconquête du centre-ville » de sorte que certaines procédures, relatives notamment à la réhabilitation des quartiers dégradés, peuvent se chevaucher avec celui d'Euroméditerranée⁴⁸.

En portant l'attention sur cette zone, Euroméditerranée s'est fixé des objectifs multiples :

- redynamiser l'économie locale en misant sur le secteur tertiaire,
- améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, tout en favorisant la mixité sociale dans ces quartiers,
- renouveler l'interface urbano-portuaire,
- renforcer les infrastructures de transport,
- améliorer le paysage urbain,
- recréer des espaces publics,
- élargir le centre,
- procéder au rééquilibrage Nord/Sud de la ville,
- implanter de nouvelles structures à vocation culturelle.

Dans la seconde partie de ce travail, nous verrons où en est la réalisation de ces objectifs. A l'horizon 2015, l'opération doit contribuer à augmenter la population et les emplois à travers le développement économique et l'aménagement urbain.

Objectifs d'Euroméditerranée	
Population supplémentaires	10 000 habitants
Emplois emplois en 15 ans	+ 15 000 à 20 000
Programme 1996-2010	
Planchers neufs, 1,2 millions m ² , dont :	
Bureaux	600 000 m ²
Logements (4000 logements)	400 000 m ² (environ)
Commerces, équipements publics	200 000 m ²
Logements réhabilités	6 000
Espaces publics créés et aménagés	20 ha
Investissement public/privé (1996-2010)	3,05 milliards d'Euros

Source : AIVP

⁴⁸ Parmi les autres programmes de régénération dans la ville, les quartiers historiques du Panier, qui forme sur le plan du périmètre Euroméditerranée un triangle entre le Fort St-Jean et la Rue de la République, de Belsunce et de Noailles (hypercentre), font l'objet d'une procédure nommée P.R.I. pour périmètre de restauration immobilière, qui oblige les propriétaires à réhabiliter leurs biens tout en bénéficiant de déductions fiscales. Quant aux quartiers Nord de la ville (XVe et XVIe arrondissements en autres), ils sont traités par le Grand Projet de Ville (revalorisation économique, revitalisation des cités, amélioration du réseau de transports, conservation du patrimoine industriel et bâti).

Porter la ville au rang de métropole internationale

Avant tout, Euroméditerranée est conçue comme un « accélérateur de métropole ». Les moyens mis en œuvre sur les différents pôles doivent permettre à Marseille de se hisser au rang de métropole internationale au carrefour entre l'Europe et la Méditerranée. Elle se veut (et se vend comme) une sœur de la Part-Dieu à Lyon ou de la Défense à Paris. Il s'agit donc tout autant d'une opération de développement économique que d'aménagement urbain. C'est ce qui ressort notamment d'une brochure à l'intention des investisseurs, dans laquelle Jean-Claude Gaudin, maire de Marseille et président de l'EPAEM s'exprime :

Au-delà de la refonte urbanistique du cœur de ville et de son domaine portuaire maritime, toutes les collectivités réunies autour de ce projet s'attachent surtout à placer Euroméditerranée au niveau des réalisations des plus grandes métropoles européennes et renforcer son rayonnement au plan international. [...] Notre objectif est clair : devenir à terme une véritable plate-forme d'interface économique et financière entre Europe et Méditerranée, une Bruxelles du Sud que tous les habitants appellent de leurs vœux.⁴⁹

Cette vocation internationale n'a rien d'original si l'on considère le renouvellement urbain des villes portuaires en général. Toutes en effet cherchent à mettre en avant leur capacité à sortir du prisme fordiste pour entrer dans la nouvelle « ère très contemporaine » où le style architectural et le ton des discours est devenu « global » (Rodrigues-Malta, 1997, p. 100). Pourquoi Marseille plutôt qu'une autre ville du littoral français doit-elle devenir la capitale euroméditerranéenne ? Il faut se replacer à nouveau dans le contexte des années huitante : c'est à cette période qu'une prise de conscience de la nécessité d'une reconversion intervient à Marseille. Les dernières industries ont fermé leurs portes ou sont rachetées par les multinationales, le dépeuplement va bon train et le chômage augmente. Le port est en crise. Des initiatives sont prises pour une plus grande présence du secteur tertiaire de haut niveau dans les limites communales de Marseille (université et recherche). Cela n'est hélas pas suffisant pour améliorer l'image tenace d'une ville ternie par la crise. « Si le sud attirait, ce n'était pas à Marseille que [les chefs d'entreprise] choisissaient de s'installer. Marseille restait, pour beaucoup, une ville industrielle et portuaire, pauvre et en crise » (Morel, p. 135). Les entrepreneurs choisissaient bien plutôt comme « territoire de référence » le *Grand Marseille* - l'AMM d'aujourd'hui -, ou plus généralement le Sud de la France, non pas Marseille même. Ils cherchaient des moyens de communications et une main-d'œuvre abondante. Morel relève qu'en 1988, 54% des chefs d'entreprises choisissaient Aix comme hypothèse de changement de résidence, alors qu'ils n'étaient que 12% à choisir Marseille.

En plus du déficit d'image, des questionnements émergeaient plus précisément quant au rôle de Marseille dans la région et quant à l'articulation de la ville et du port. Le goût d'inachevé du *Centre directionnel* qui devait accompagner le développement de Fos-Etang de Berre a été durement ressenti par la ville comme par l'Etat ; la question de la création d'une nouvelle centralité tertiaire est au cœur des débats. C'est d'ailleurs la CCIM (Chambre de commerce et d'industrie de Marseille) qui évoque dans un rapport datant de juin 1987 le rôle potentiel du secteur St-Jean/La Joliette, au nord du Vieux-Port, d'un « redéploiement du centre » (AGAM, Généalogie, p. 1). La réflexion suit son cours et d'autres rapports sont déposés au sujet de « L'Europoport du Sud » (rapport Escande), « la métropole méditerranéenne » (de Gaudemar) ; la DATAR édite le « Livre Blanc de l'Aire Métropolitaine Marseillaise ».

⁴⁹ « Marseille Euroméditerranée entre Europe et Méditerranée », Impression : Spot Marseille, mars 2005

Quant au port urbain, il doit avoir un rôle à jouer. Alors que sa présence est de plus en plus contestée, et au vu des projets de waterfronts qui ignorent sa part active dans l'économie de la ville, l'Etat intervient (Ministère de la Mer) à la fin des années huitante pour affirmer qu'il n'est pas question que le port déménage au profit d'un réaménagement urbain. « Le constat du développement des échanges et de la forte part du maritime dans ce développement contribue à positionner favorablement le premier port de la Méditerranée ». Sa situation géographique pourrait même permettre la « structuration économique d'un 'arc latin' » entre Gênes et Barcelone (*ibid.*, p. 2). Par ailleurs, le port est encore pourvoyeur d'emplois malgré la crise. Régine Vinson indique que 40'000 emplois indirects sont générés par le port (entretien). Pour Michel Le Duc, Euroméditerranée paraît être un moyen de dépasser, en plus de « la difficile émergence d'un centre directionnel », la « difficile articulation du port et de la ville » (1993, p. 30). L'observation des phénomènes de mutations et de métropolisation des villes-ports dans le monde – et plus particulièrement Barcelone – permet à la ville de Marseille de penser qu'une restructuration du front portuaire pourrait être profitable pour l'évolution du centre ville.

Un centre à redéployer, une vie maritime et portuaire à mettre en avant... En ajoutant à cela la prise en compte du projet de la SNCF – une nouvelle ligne TGV entre Paris et Marseille⁵⁰ – Euroméditerranée devient de plus en plus envisageable. Dubois et Olive attribuent « le principal déclencheur de cette opération [...] à une initiative privée. Le groupe immobilier SARI, connu pour son rôle dans l'aménagement de la Défense, a racheté les Docks en 1989 » (Dubois, Olive, 1997). Le bâtiment des Docks se trouve sur la place de la Joliette et longe le Quai du Lazaret en direction d'Arenc au Nord. Construit au milieu du XIXe siècle, ce magnifique bâtiment a fait, avant l'existence d'Euroméditerranée, l'objet d'une réhabilitation par l'architecte Eric Castaldi. Les Docks ont été reconvertis en bureaux selon un parti pris minimaliste pour altérer le moins possible l'esprit des lieux ; au vu de la qualité de cette réhabilitation, de nombreuses entreprises tertiaires se sont implantées dans les Docks, idéalement situés à proximité de la gare, du port, des voies autoroutières et de l'aéroport⁵¹. Le grand succès de cette opération privée a sans doute conforté la ville et l'Etat de l'idée d'un centre tertiaire entre port et gare. « Avec le port d'un côté, le TGV de l'autre, et la reprise des Docks par un promoteur privé, l'avenir du quartier peut alors être envisagé avec davantage d'optimisme, après une décennie de doutes » (Dubois, Olive, 1997, p. 104).

En juin 1992, une convention est alors signée entre les différentes collectivités locales et régionales, se mettant d'accord sur la création d'un centre tertiaire euroméditerranéen. Par la suite, le CIADT ordonne une mission sur les conditions de faisabilité du projet. L'expert choisi, Alain Masson, établit un rapport dont les conclusions favorables vont permettre de mettre sur pied une mission de préfiguration en 1994 (opérée par Jean-Pierre Weiss), dont le but est de faire état des conditions de mise en place de l'établissement public d'aménagement. Cette mission de préfiguration a ensuite débouché en 1995 sur la création de l'Etablissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM).

3.2 Un projet territorial

L'établissement public d'aménagement

Formé par décret d'Etat⁵² pour une zone d'intervention et une durée variable, sous la tutelle du Ministère de l'Equipement, un établissement public d'aménagement, de caractère industriel et

⁵⁰ cette ligne relie Paris à Marseille en trois heures. « Depuis juin 2001, plus de 50 millions de voyageurs l'ont emprunté. Ils étaient 13 millions l'an dernier, soit 5 millions de plus qu'au cours de la première année. » (Le Figaro, 8 juin 2006, rubrique Entreprises)

⁵¹ à propos des Docks, voir également la seconde partie de ce travail, II, 3

⁵² Le décret d'Euroméditerranée est publié au Journal officiel "Lois et Décrets" du 14 octobre 1995, page 14985

commercial, est une méthode de maîtrise d'ouvrage particulière : l'Etat français intervient dans l'aménagement, de même que les collectivités régionales et locales. Les dispositions relatives à ce type d'établissement sont régies par les articles L321-1 à L321-9 du Code de l'urbanisme français. Il se compose d'un conseil d'administration dont la moitié au moins des membres doivent représenter les collectivités publiques concernées, d'un président du conseil d'administration et d'un directeur de l'établissement public. Ainsi, l'EPAEM est présidée par le 1^{er} adjoint au Maire, Renaud Muselier ; son directeur général est François Jalinot ; l'EPAEM s'organise autour d'un conseil d'administration présidé par le Maire de Marseille Jean-Claude Gaudin, et comprenant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, du port et du ministère ainsi qu'une équipe de professionnels d'urbanisme, d'architecture, d'économie et de culture (environ 50 salariés).

L'établissement public d'aménagement fonctionne comme un grand ensemblier dont le rôle est le portage du projet au niveau politique, économique et social. Son principal avantage est qu'il « permet, autour d'un projet, de dépasser les limites de structures institutionnelles classiques souvent figées dans des rivalités politiques et des lourdeurs procédurales » (Frébault, p. 52). Pour ce type d'établissement, les documents d'urbanismes tels que schéma de cohérence territoriale ou plan local d'urbanisme n'ont pas besoin d'être suivis à la lettre, car d'autres documents plus dynamiques sont constitués. A titre d'exemple de cas d'EPA, nous pouvons citer la Défense à Paris dont l'EPAD a été créé en 1958 ; la durée initiale de trente ans a été prolongée de sorte que l'EPAD existe encore aujourd'hui pour faire prospérer le quartier d'affaires aménagé de 160 hectares. L'EPA Plaine-de-France à quant à lui été créé en 2002 pour une durée de quinze ans ; son périmètre recouvre plus de 30 communes.

A travers ces deux exemples, on constate que si un tel dispositif de maîtrise d'ouvrage est choisi, c'est que « le défi de revalorisation et de développement dépasse le territoire d'une seule commune, ou même d'une intercommunalité, et met en jeu la solidarité nationale et européenne » (Frébault, 52). A Marseille, l'ancrage de la ville dans l'aire métropolitaine et sur l'axe euro-méditerranéen explique dès lors cette forme d'organisation.

On pourrait craindre avec cette forme de maîtrise d'ouvrage le retour de « l'interventionnisme » de l'Etat sur Marseille, malgré les lois de décentralisation obtenues grâce à Defferre en 1982. Certains voient en ceci une façon de dépasser l'immobilisme des acteurs locaux et leur incapacité à trouver un consensus, et à démarrer un projet d'ensemble. « On ne peut écarter l'idée d'un nouveau pari de l'Etat sur Marseille » (Rodrigues-Malta, Bertoncello, 2001, p. 412). Cependant, son intervention diffère de celle des années 60-70. L'Etat est censé officier ici comme un catalyseur, un « animateur » dans les projets. Le parti pris d'Euroméditerranée est celui du projet urbain. D'ailleurs le dispositif d'un établissement public d'aménagement « est certainement celui qui intègre le plus les différentes fonctions de l'action urbaine, depuis le cadrage d'agglomération jusqu'à l'exécution, en passant par le pilotage technique et la mobilisation de nombreux partenaires » (Frébault, p. 53).

La notion de projet urbain

La conception de l'aménagement du territoire en France a particulièrement évolué ces dernières années, avec l'introduction de lois nouvelles entre 1999 et 2001 (lois Chevènement, Voynet, Gayssot, loi sur le renouvellement urbain). Il existe dans ce pays une culture du projet urbain qui ne connaît pas encore d'égal en Suisse. « En France, un regard appuyé sur les méthodes 'exemplaires' d'élaboration et de conduite de grandes opérations de recomposition urbaine dans les villes de l'Europe communautaire (Londres, Rotterdam, Barcelone...) mais surtout, une forte incitation des instances centrales, ont largement favorisé l'adoption de l'outil 'projet urbain' par les décideurs et praticiens » (Bertoncello, Rodrigues-Malta, 2001, p. 406) Le projet urbain peut se définir « comme une opération urbaine complexe, dont un acteur assume la maîtrise d'ouvrage

dans sa globalité et qui réunit des projets variés dans un programme, un plan, des formes d'ensemble » (*ibid.* citant F. Ascher, 1995, p. 238). Le projet urbain admet un processus d'aménagement et de développement plus flexible que les méthodes planificatrices traditionnelles. Il n'y a pas de plan structuré et définitif, mais une vision stratégique globale du projet dans lequel entrent des protagonistes de divers secteurs, avec des attentes parfois contradictoires et des vécus souvent divers (politiciens, urbanistes, économistes, sociologues, etc.). Euroméditerranée s'est ainsi dotée d'un schéma de référence, actualisé, qui définit la stratégie d'intervention sur le périmètre, sous forme textuelle et cartographique. Un effort de coordination à travers une démarche participative de tous les acteurs concernés, y compris la population, doit faire partie intégrante du processus. Concertations, négociations sont des termes sans cesse associés à la notion de projet urbain. Il s'agit de permettre « une démarche itérative, en constante remise en question » du projet (*Vues sur la ville* no 9, p. 4). La qualité est souvent préférée à la quantité, de sorte que le projet urbain pose la question du comment avant celle du combien. Le schéma de référence d'Euroméditerranée inclut expressément un chapitre intitulé « la qualité comme objectif », la qualité étant ici un critère intervenant dans la métropolisation (qualité des modes de concertation politique p. ex.). Il est particulièrement adapté dans les opérations de renouvellement urbain, notamment là où l'on cherche à 'reconstruire la ville sur la ville' – friches industrielles, ferroviaires, portuaires, quartiers au bâti dégradé, etc.

Dans la pratique, la notion de projet urbain se rattache de plus en plus à celle de projet territorial, ce qui est effectivement le cas pour Euroméditerranée (Bertoncello, Rodrigues-Malta, 2003). En clair, l'échelle des enjeux d'aménagement du territoire a changé. Les projets impliquent la plupart du temps des espaces déjà urbanisés ; la question est donc de moins en moins de planifier des quartiers nouveaux et de plus en plus de redynamiser des quartiers existants en perte de vitalité. De surcroît, dans le courant de la mondialisation, où les flux comptent plus que les lieux, le projet urbain se mue en projet territorial afin de repenser non seulement les lieux nodaux mais également les réseaux dans lesquels ces lieux s'insèrent. Ainsi, si le projet se limite à un périmètre, son impact est censé aller bien au-delà (Ascher, 1995).

Le projet englobe des logiques d'actions temporelles et territoriales distinctes : requalification du bâti, redynamisation du centre, réorganisation des transports, etc. Au sein de l'EPAEM, ces différentes logiques sont présentes afin de conférer à Marseille une position géostratégique, d'échelle métropolitaine, mais aussi euro-méditerranéenne, comme l'illustre la figure ci-dessous⁵³. Le management urbain de l'EPAEM se rapproche fortement de la notion d'*aménagement-service* de François Ascher : « aménagement qui n'a pas seulement la responsabilité de produire un morceau de ville, mais qui doit prendre en compte son fonctionnement, sous tous ses aspects » en proposant des services urbains (récréatifs, éducatifs, culturels, fonciers, etc.), en fait des « facilités urbaines » (1995, pp. 240-241).

⁵³ Notons à cet égard que plusieurs auteurs se sont étonnés du choix de l'échelle stratégique de l'EPAEM. Pour R. Rodrigues-Malta, alors que Marseille n'a pas encore rattrapé son retard par rapport aux villes alentours afin de faire partie intégrante du processus de métropolisation, elle cherche déjà à s'engager sur la voie internationale – la ville brûlerait-elle les étapes ? Pour Borruey, la problématique concerne les rapports entre ville et port : alors que l'enjeu de la politique portuaire de Marseille est d'échelle territoriale, de Marseille à Fos, Euroméditerranée s'en tient à une prise en compte très centrale de l'interface : « Quels sont [...] les modes d'articulation existants entre l'appareil portuaire et le tissu de la ville-territoire, les structures spatiales en germe, les dysfonctionnements à corriger, les potentiels à développer ? » (1997, p. 281).



Carte 4: le rayonnement de Marseille prévu par Euroméditerranée

Source : Euroméditerranée

Une des caractéristiques du projet urbain est « l'identification d'un enjeu 'vital' fortement structurant pour l'action » (Frébault, p. 37). Ainsi l'enjeu pour Marseille est de passer d'une ville industrielle à une ville post-industrielle. Il faut donc « cibler un marché », définir des choix et les rendre publics, sous forme de récits, de discours. Le projet urbain est « un moyen de dépasser l'abstraction de la planification traditionnelle, en dispensant une image de l'entreprise apte à faciliter le consensus et séduire les promoteurs privés » (Rodrigues, Bertocello, 2001, p. 410). Il est alors fortement lié à la notion de marketing territorial, elle-même relayée par l'implication des politiques dans le projet. Le portage politique est devenu une nécessité pour assurer la complexité du projet ; il s'avère néanmoins difficile à mettre en pratique de manière cohérente sur le long terme, le projet s'étalant alors sur plusieurs mandats municipaux. Ainsi l'absence de consensus et d'une vision commune de l'avenir de la ville de la part des politiques peut devenir réellement problématique. C'est particulièrement le cas à Marseille où Martine Derain (entretien) n'hésite pas à dire qu'il n'y a en réalité pas du tout de vision commune sur l'avenir de la ville...

Malgré tout, Euroméditerranée, comme opération de développement économique et d'aménagement urbain incluant des partenariats public-privé, peut ainsi être considérée comme une véritable entreprise urbaine aux ambitions clairement énoncées. La décentralisation des années huitante va favoriser la mise en concurrence des territoires en France et l'inflexion des modes de gouvernance des villes. « Le sort des maires et des élus locaux a été bouleversé par la loi de 1982 qui les met en position de véritables chefs d'entreprise, hautement concurrentiels » (V. Pruneau, 2001). Dès lors, plus qu'une logique d'administration, les élus ont désormais affaire à des logiques d'acteurs publics et privés (Ascher, 1995). En ce sens d'ailleurs, et nous le verrons dans la suite de ce travail, l'on peut dire que la ville de Marseille a adopté un nouveau paradigme en matière de gouvernance urbaine, paradigme pouvant se définir par un mode de gestion entrepreneurial de la ville, comme l'a défini David Harvey en 1989. La décentralisation a également favorisé l'usage du *marketing territorial*. Sur le plan des relations ville-port, on voit avec cette opération comment « l'étroit fonctionnalisme, qui voyait cohabiter un espace dévolu aux transports industriels avec un autre spécialisé dans le logement de la main-d'œuvre, laisse très progressivement place aux ambitions commerciales des cités, qui doivent élaborer de véritables stratégies de villes maritimes capables de combiner leurs diverses ressources spatiales avec beaucoup plus de flexibilité ». Collin et Baudouin demeurent toutefois sceptiques quant à cette affirmation, car malgré tout, « cette réapparition de la cité comme entrepreneur socio-politique essentiel de la période postindustrielle est difficile après deux siècles de jacobinisme industriel » (Collin & Baudouin, 1996, p. 29).

3.3 La « boîte à outils » d'Euroméditerranée

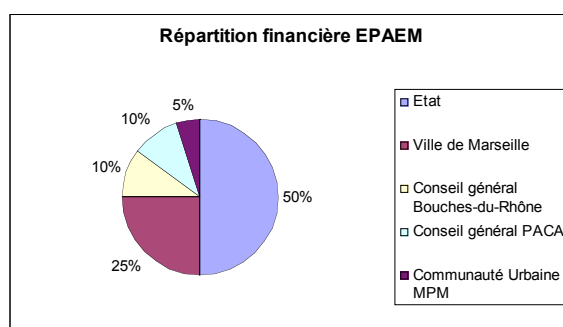
En tant qu'établissement public, Euroméditerranée, dispose d'une large palette de procédures. Nous ne les nommerons pas toutes mais retiendrons que l'opération a tout pouvoir pour agir sur le terrain et acquérir des immeubles, en faisant notamment valoir son droit de préemption ou d'expropriation. Sur le périmètre, trois pôles d'intervention font chacun l'objet d'une ZAC – zone d'aménagement concerté – dont l'EPAEM a la maîtrise foncière totale. Il s'agit d'une procédure habituelle en France. Le dispositif de cet outil d'aménagement urbain implique :

- L'acquisition des terrains, au besoin par expropriation ;
- La réalisation de l'aménagement de la zone en lui fournissant les équipements publics nécessaires (eau potable, électricité, routes, logements, écoles, etc.) ;
- La cession des terrains, une fois ceux-ci aménagés, à des utilisateurs publics ou privés.

Autre point important, l'aménageur de la ZAC a une obligation de concertation publique préalable aux travaux. Mais bien souvent, nous le verrons, l'aménageur s'en tient à respecter cette obligation sans s'impliquer plus avant dans une réelle discussion avec la population ; de plus, la concertation est avant tout l'affaire de professionnels et d'associations, ainsi que d'une frange de la population, lorsque celle-ci a été suffisamment informée de sa tenue. Euroméditerranée a trois ZAC : la ZAC de la Joliette, la ZAC St-Charles et la ZAC Cité de la Méditerranée.

3.4 Financement

Les EPA sont composés d'une pluralité d'acteurs publics qui la financent selon des modalités spécifiques à chaque cas. L'Etat supporte en règle générale la majorité des coûts. En ce qui concerne Euroméditerranée, ce sont tous les échelons politiques qui la financent, à savoir l'Etat, la Ville de Marseille, le Conseil général des Bouches-du-Rhône, le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Communauté Urbaine Marseille-Provence Métropole. L'Union Européenne intervient aussi ponctuellement pour certains projets de l'opération.



Un protocole physico-financier est établi périodiquement pour une période de six ans. Il détermine et/ou redéfinit le contenu du programme d'aménagement, et répartit le financement entre les différentes collectivités. Cette répartition implique que chaque collectivité assume son rôle afin de garantir les moyens financiers nécessaires au bon déroulement des projets.

- Protocole 1995-2000 260 millions d'euros
- Protocole 2000-2006 369.23 millions d'euros
- Protocole 2006-2012 180 millions d'euros

Les investissements publics et privés engendrés par l'opération d'ici 2010 devraient être de 3 milliards d'euros.

3.5 Une première évaluation du projet

Commencée en 1995, l'opération Euroméditerranée fait l'objet d'une évaluation deux ans après. L'audit de 60 pages réalisé en 1997⁵⁴ révèle des faiblesses qui ont été prises en compte par la suite. Les auteurs « recommandent [...] de 'rééquilibrer le couple développement-aménagement', constatant que 'les préoccupations d'aménagement tendent à éclipser l'impératif de développement' » (Donzel, 1998, p. 162). En effet, le rôle en général attribué à un EPA est celui de développeur au niveau territorial plus que d'aménageur au niveau urbain. Le contenu économique devrait alors passer avant le contenant (Frébaud, p. 53). Le journal *Le Monde* considère que

C'est une volée de bois vert qu'administrent les auteurs du rapport aux responsables du projet, comme l'indiquent les intertitres : 'Une stratégie urbaine encore indéfinie', 'un schéma d'urbanisme directeur tardivement mis en chantier et non encore arrêté', 'un cheminement incertain', 'une politique foncière mal orientée', 'des acquisitions foncières intempestives', ce qui est grave pour une opération de 300 hectares appelée à couvrir une superficie double de celle de la Défense en Ile-de-France (*Le Monde*, 21 janvier 1998, p. 13).

L'EPAEM a donc dû repositionner sa stratégie, par une actualisation de son schéma de référence, en 2000. Ce schéma mentionne dans son préambule « ce qui a changé et/ou progressé » depuis le début de l'opération (pp. 2-3) :

- un développement économique dans une démarche de métropolisation de Marseille
- une politique de re-dynamisation des quartiers existants et de l'habitat en direction des 28'000 habitants actuels et des populations futures
- des relations ville/port renouvelées et devenant exemplaires
- un dispositif opérationnel d'interventions sur les infrastructures du littoral

Onze ans après, le rôle de levier de l'OIN paraît être acquis. Euroméditerranée joue en effet bien son rôle de promoteur économique auprès des investisseurs. L'action publique est cependant nettement au service du privé. En 1995, 250 millions d'euros ont été investis par le public et 1 milliard d'euros par le privé. 1'300 logements ont été créés dont 600 sont des logements sociaux ; le but actuel est de faire passer le ratio investissements publics/privés à plus de 3.5 (protocole 2006-2012). Tandis que l'implantation de nouvelles entreprises va bon train (165'000 m² de bureaux ont été construits), la création d'espaces publics sur le périmètre – de même qu'ailleurs en ville – se fait par contre encore attendre.

⁵⁴ Blanc, A. Rapport d'audit sur l'opération d'intérêt national Euroméditerranée à Marseille, Inspection générale des finances-Conseil général des Ponts et Chaussées, novembre 1997, cité par A. Donzel, (1998)

La mission que s'était donnée Euroméditerranée est aujourd'hui partiellement remplie. S'il était difficile au départ de percevoir des changements visibles sur le terrain, l'on constate aujourd'hui que la mutation va bon train. Entre mes visites de l'année passée et de cette année, plusieurs édifices ont été inaugurés, témoins d'un renouveau sur le périmètre. Bureaux, collèges, lycées, mais aussi logements et gares maritimes sont sortis de terre ces derniers mois. Un coup d'œil sur le sondage de la SOFRES de 2005 révèle que les Marseillais pensent à 71% qu'« Euromed change la ville en profondeur ». Pourtant 22% ne connaissent pas Euromed, tandis que parmi ceux qui connaissent, 31% pensent qu'il s'agit d'une opération municipale et 40% savent qu'il s'agit d'une O.I.N. Les méthodes utilisées pour disséminer l'information (grands écriteaux disséminés sur tout le périmètre, « maison Euroméditerranée » au Bd des Dames, succincte exposition dans un local des Docks p. ex.) sont peut-être plus de l'ordre du « gadget de communication », pour reprendre les termes d'un élu au conseil municipal, que d'un réel souci d'information ayant force de cohésion. Nous reviendrons sur ce point.



Figure 11 Un exemple de panneau d'information

Création d'emplois

Au niveau de l'emploi, l'évaluation doit être nuancée, faute de connaître la méthode statistique exacte utilisée. En outre, beaucoup de chiffres circulent à propos de la création d'emplois sur le périmètre ; d'ailleurs, lors de l'audit de 1997, les auteurs relevaient la création de trente emplois créés alors qu'un document municipal faisait mention de 702 emplois (Le Monde 21/01/98). Il est également difficile de savoir si les emplois ont véritablement été créés ou s'ils sont le résultat d'un déplacement d'une entreprise sur le périmètre Euroméditerranée. S'agissant pour la plupart de grandes entreprises, il se peut que le recrutement n'ait pas eu lieu à Marseille même. Quoiqu'il en soit, l'objectif était au départ de créer d'ici 2010 environ 20'000 emplois supplémentaires. Or, selon les chiffres donnés par Euroméditerranée, depuis 1995 et jusqu'en 2003, 5'700 emplois nets⁵⁵ ont été créés. L'objectif pour la période 2006-2012 est d'en créer 5'500 supplémentaires⁵⁶. L'objectif semble alors bien réduit de moitié. Au niveau du chômage, « le taux de demandeurs d'emploi du centre-ville a reculé de 22% entre septembre 2000 et mars 2004 », la baisse de chômage y étant plus rapide que partout ailleurs à Marseille. Enfin, d'après le sondage de la SOFRES, 58% des Marseillais perçoivent une faible amélioration du niveau de l'emploi.

⁵⁵ Par emplois nets, il faut comprendre les postes créés sur le périmètre moins ceux qui ont disparu.

⁵⁶ Protocole de partenariat « Euromed III » pour la période 2006-2012

3.6 2003, le passage par la candidature à la Coupe de l'America

« *Il y a comme un hic* »⁵⁷

Comme déjà mentionné dans un chapitre précédent, alors que l'opération Euroméditerranée est bien installée dans les esprits, le maire de Marseille annonce en 2003 la candidature officielle de la ville à la Coupe de l'America, ce qui résonne comme un contre-projet parmi les acteurs d'Euroméditerranée. Que cache cette soudaine candidature ? A-t-elle pour objectif de faire office de levier pour attirer des flux d'investissement et des financements extérieurs grâce à un événement médiatique, comme cela a si bien fonctionné à Barcelone ?

Continuons avec les propos de Péraldi et Samson, qui dépeignent la vie de Marseille de manière très intéressante dans leur ouvrage. Il semblerait en fait, qu'un débat ait pris place autour de cette candidature, entre une approche « mercantile » du devenir des espaces portuaires, soutenue par le maire, et une autre, plus « culturaliste » à laquelle seraient plus attachés les urbanistes d'Etats et autres promoteurs et investisseurs du périmètre. Ainsi « toute la logique de l'affaire est que, ramenée au cadre de cette controverse, la municipalité entre enfin dans une position d'arbitre dans un 'tour de table' (celui d'Euromed) où elle faisait au mieux de la figuration. » Il s'agit donc de montrer au monde « qui tient les rênes » lorsqu'il s'agit de mobiliser des acteurs autour d'un projet dans un délai très court. Il s'agit également pour le maire de montrer qu'il « sait mobiliser les compétences techniques et les ressources symboliques pour entrer dans le 'parler global', si caractéristique du marketing urbain aujourd'hui » (Samson, Péraldi, 2005, p. 247). Entre l'annonce le 17 juillet 2003 et le verdict qui tombe le 27 novembre de la même année, Euroméditerranée est en quelque sorte mise en suspens ; « l'architecte-urbaniste chargé du programme, Yves Lion, proteste, menace de démissionner, puis se tait » (*ibid.*, p. 251) ; le Mucem, musée phare de l'opération dont la construction est projetée sur l'esplanade du J4 débarrassée des hangars portuaires, au pied du Fort-St-Jean est fortement menacé par le projet de candidature à la Coupe de l'America qui prévoit d'installer la régata au même endroit. Pourtant, si l'aménagement du J4 pour avoir été suivi selon les projets du bureau d'architectes Kern, il n'y aurait alors semble-t-il pas eu de menace d'abandon du Mucem ou de quelque autre projet, car le bureau Kern avait prévu un aménagement éphémère spécialement conçu pour l'événement, qui aurait ensuite été retiré pour faire place à celui d'Euroméditerranée (entretien avec Anne Castanet).

Finalement, le choix des Suisses pour Valence va permettre à Euroméditerranée de continuer sur sa lancée. Mais entre-temps, la municipalité a pu « réaligner » sa philosophie avec celle d'Euroméditerranée. De même le port, qui a su lui aussi tirer son épingle du jeu en se mettant pour l'occasion du côté du maire, et en proposant des aménagements de port de plaisance en lieu et place du MUCEM, montre que lui aussi peut être « un aménageur urbain capable de 'faire de la ville' dans le port » (*ibid.*, p. 255) sans avoir besoin de faire disparaître le port de la ville pour autant. On voit donc que le port est capable de s'engager sur le terrain de l'urbain, et donc de « dépasser le fonctionnalisme industriel » dénoncé par M. Collin et T. Baudouin. Si chacun des acteurs a montré son engagement dans la course, R. Rodrigues-Malta juge cet épisode dans l'histoire de la ville « riche d'enseignement sur la grande diversité des convictions locales en matière d'intérêt national et euroméditerranéen de l'opération » (1997, p. 96). Avec cet épisode dans l'histoire de la ville, l'on perçoit comme une maïeutique marseillaise qui se développe, entre acteurs urbains et portuaires...

⁵⁷ Samson et Péraldi, 'Parler au monde : Euromed et les défis des entrepreneurs marseillais', in Gouverner Marseille, 2005, p. 249

3.7 Les trois pôles d'intérêt pour ce travail⁵⁸

Afin de répondre à la question « comment créer de nouveaux liens entre la ville et le port ? », trois des « pôles » d'Euroméditerranée sont d'un intérêt prépondérant :

1. Le tiers de l'opération Euroméditerranée concerne l'interface ville-port, soit environ 110 hectares. Il s'agit du pôle « **Cité de la Méditerranée** ». Ce pôle se situe en bonne partie sur le domaine portuaire et inclut la mise en place d'un équilibre en activités portuaires et fonctions urbaines. Trois zones sont distinguées :
 - Le *pôle St-Jean* se situe le plus au Sud du port actif, et à la limite Nord du Vieux-Port. Au pied du Fort St-Jean, l'esplanade du J4, du nom du hangar du port détruit en 1997 pour l'opération, est le seul espace qui a fait l'objet d'un déclassement du domaine portuaire. Il s'agit du pôle culturel.
 - Un pôle commercial et de loisirs, que le projet des *Terrasses du port* représente ; ces dernières se situeront sur les toits des hangars du port, comme des balcons sur la mer et sur le port.
 - Enfin, un pôle de services et de logement se situera dans la *zone d'Arenc*, au Nord de la Joliette.
2. Le second pôle est celui de la **Joliette**. Il se veut quartier d'affaires international, mais aussi quartier de vie entre ville et port. Son intérêt réside dans la transformation de ce quartier, autrefois portuaire et aujourd'hui positionné sur le tertiaire. La ZAC (Zone d'aménagement concerté) de la Joliette fait 22 hectares et s'organise autour de la création de bureaux (180'000 m²), de logements à construire ou à réhabiliter (80'000 m²), de la mise en place de services d'hôtellerie, de commerce et d'activités tertiaires (30'000 m²), d'équipements publics (collège, école, etc.) et de parkings.
3. Le troisième enfin est celui de la **Rue de la République**, un pôle misant sur la réhabilitation de logements très dégradés et sur la mixité sociale. La Rue de la République, artère haussmannienne devenue historique, est d'un grand intérêt pour notre étude car elle fait le lien entre l'hypercentre au Sud et le nouveau centre de la Joliette au Nord, mais aussi entre la ville et le port actif. Les nombreux débats que suscite sa réhabilitation seront étudiés.

La sélection de ces trois zones d'intervention permet d'étudier les transformations à l'œuvre dans la ville-port afin de rendre possible l'intégration de l'un dans l'autre. N'en disons pas plus pour l'instant sur ces derniers, car nous aurons l'occasion d'y revenir avec plus de détails dans la partie qui suit. Cette première partie a tenté de démêler la complexité des rapports ville-port en général, puis à Marseille ; il s'agit maintenant de chercher plus précisément des éléments de réponse à nos deux questions posées en introduction, qui portaient sur le *vivre ensemble de la ville-port* et sur la *l'articulation entre modernité et identité* à Marseille. Cette dernière question sera traitée sous diverses formes : d'une part, en filigrane de mes propos tout au long d'une partie descriptive ; d'autre part, sous forme d'une ouverture sur le sujet, une fois que les aménagements prévus à Marseille pour modifier son image de ville-port auront été passés en revue et analysés.

⁵⁸ les sources de ce chapitre sont basées sur les informations du site Internet d'Euroméditerranée

DEUXIEME PARTIE :

FAIRE VIVRE ENSEMBLE LA VILLE ET LE PORT

Préambule

La question du *vivre ensemble* de la ville et du port à Marseille peut paraître anodine, tant on entend dire que Marseille *est* un port – le décalage entre mythe et réalité, on le sait, entretient l’imaginaire collectif. Pourtant, cette question ne va pas de soi. « Comme tous les grands sujets qui, de loin, paraissent pleins d’évidence – en l’occurrence ville et port de Marseille sont indissociables si l’on pense économie et société – ces rapports semblent, au moins depuis le XIXe siècle, mal articulés, mal ‘entendus’, et organisés, parfois conflictuels » (Roncayolo, 1998, p. 7). Si la ville cherche depuis la fin des années huitante à renouer avec le port, il faut néanmoins prendre en compte les deux points qui suivent.

1. *Les relations ville/port dans le contexte d’Euromed*

Le port n’a, avant Euroméditerranée, jamais été favorable à l’idée de s’intégrer à la ville, et la ville a préféré chercher à faire disparaître le port plutôt que de discuter avec lui. C’est donc, diront certains, à un véritable « dos-à-dos » physique et institutionnel que Marseille a affaire. Rappelons à cet égard qu’il n’existe pas à Marseille de friches portuaires à proprement parler, autrement dit d’espaces portuaires délaissés qui pourraient faire l’objet d’une reconversion urbaine basée sur des activités sans plus aucun rapport avec le port (à l’exception des 5 hectares du J4). Car contrairement à d’autres villes-ports ayant subi le phénomène waterfront, le port de Marseille reste actif en plein cœur de la ville (à l’instar de Gênes, Naples ou Barcelone) et « il est acquis qu’un volume significatif d’activités continuera à se développer dans les bassins Est : marchandises diverses, roll on-off, transport de fret, passagers sur la Corse et le Maghreb » (Schéma de référence actualisé, 2000, p. 15). Marseille ne fait pas exception au fait que, de plus en plus, les ports hésitent à abandonner leurs terrains, même si ceux-ci sont temporairement inutilisés, tant il est difficile de prévoir l’évolution des activités portuaires. L’essor de l’activité de croisières, encore impossible à cerner il y a quinze ans, est un exemple frappant du caractère aléatoire de l’évolution de l’espace portuaire. Ainsi, « en 1992, l’activité Croisières était pratiquement inexistante au Port Autonome de Marseille » alors qu’aujourd’hui Marseille se place « parmi les grands ports de croisière mondiaux » (site du PAM) avec 360’000 croisiéristes atteints en 2005 et l’objectif de dépasser les 400’000 croisiéristes dès 2006. Les 2 tableaux ci-dessous permettent de constater l’évolution des trafics passagers et croisiéristes entre 2002 et 2005 (les parties grisées montrant les évolutions les plus significatives).

	2002	2003	2004	2005	2005/04
CORSE (1)	912	964	814	745	-8,5%
ALGERIE	348	384	454	485	+6.7%
TUNISIE	202	213	226	224	-1.0%
CROISIERES	258	357	346	360	+4.0%
dont tête de ligne	72	91	84	78	-6.8%
dont en escale	187	265	263	282	+7.5%
AUTRES (Sardaigne)	21	35	33	34	+2.5%
TOTAL	1'741	1'953	1'874	1'848	-1.4%

	2002	2003	2004	2005
Nombre d'escales de croisière	223	285	252	240
Nombre de Compagnies de croisières	22	28	32	24
Nombre de passagers (x 1000)	258	357	346	360

Tableau 2 : Voyageurs (en 1'000 unités)

Source : PAM⁵⁹

A Marseille, l'évocation d'une cession de terrains à la ville suffisait il n'y a pas si longtemps à créer des tensions très vives sur le port. Ainsi pouvait-on lire dans *Le Monde* en 1997 :

Le président du conseil d'administration, Renaud Muselier, premier adjoint (RPR) de Marseille, estime qu'il y a deux ans encore, l'idée même de toucher aux hangars provoquait des bagarres (physiques) dans la communauté portuaire. (Le Monde, 21 octobre 1997, p. 12)

Encore aujourd'hui, les dissensions se ressentent entre les acteurs de la ville et ceux du port, notamment lors des divers entretiens passés avec eux, à travers beaucoup de non-dits. Comme à Barcelone, la « crise des rapports de la ville à l'administration du port » (Hayot, 1992, p. 197) est un réel obstacle à la coopération. Barcelone a réussi à contourner cet obstacle grâce à son objectif olympique qui en a fait « un lieu exceptionnel de consensus social » (idem). A Marseille en revanche, l'obstacle a mis plus de temps à être surmonté, et les relations ville/port n'auraient pas évolué positivement sans la mise en place de l'opération Euroméditerranée, à défaut d'un projet rassembleur tel qu'un événement médiatique⁶⁰. Sa structure d'établissement public d'aménagement permet en effet de rassembler les différents partenaires et communautés et d'entamer des négociations, des concertations, de susciter des débats constructifs. Avec cette opération, le port n'a donc pas seulement la ville comme interlocuteur principal, mais l'EPAEM dans son ensemble, dont le concept, rappelons-le, « a été défini comme fondé sur les fonctions de la Métropole Internationale Maritime » (Guillermin, Hagège et al., 1994).

2. *La vocation internationale de la ville-port*

En deuxième lieu, si les deux entités se retrouvent et agrémentent aujourd'hui leurs discours d'un littoral regagné et d'une identité maritime bientôt retrouvée, il faut y discerner une ambition avant tout globale. Car finalement, *pourquoi* Marseille tenterait-elle aujourd'hui de renouer les liens

⁵⁹ rapport d'activité 2005 du PAM, p. 16, consulté sur http://www.marseille-port.fr/site2005/activites/rapport/activite_2005.pdf

⁶⁰ Rappelons que la candidature à la Coupe de l'America est intervenue une fois qu'Euroméditerranée était déjà mise en route. Se référer au chapitre de ce travail consacré à la Coupe de l'America.

entre la ville et le port si ce n'est pour garantir le passage obligé par la mondialisation ? Marseille comme capitale euro-méditerranéenne, comme lien entre les différents pôles de l'Arc Latin, comme métropole devant retrouver sa vocation centrale, ne peut passer à côté d'un réaménagement du port devenu aujourd'hui *standard*. Marseille doit se placer en regard des autres villes-ports du Sud de l'Europe qui ont elles aussi entamé leur « reconquête urbaine » du port : Barcelone, Bilbao, Gênes, Naples, etc., comme en témoignent les propos de R. Rodrigues-Malta : « dans le panorama sud-européen, après l'élection de Barcelone au titre de « Poisson pilote », c'est au tour de Bilbao d'être élevée au rang de « Mecque de l'urbanisme » et d'être donc désignée comme « l'exemple » à suivre » (1997, p. 98).



Figure 12 La géométrie variable de la ville-port

Ainsi, ce qu'il importe de déceler en filigrane dans la rhétorique des villes-ports est que l'idée de faire vivre ensemble la ville et le port est *a priori*, plus qu'un besoin absolu, une tendance globale plus que locale, ou autrement dit, « the remaking of the port is a local expression of a global trend » (Oakley, 2005, p. 321). En pensant global, on imagine l'interface ville-port comme une véritable « entreprise de séduction » (Rodrigues-Malta, 1997 p. 100) pour investisseurs et touristes. Le port, vecteur d'emplois et d'échanges commerciaux, est toujours là mais soudainement ne dérange plus. Au contraire, de par sa scénographie géante, ses échelles mouvantes, ses gares maritimes étincelantes, il fascine et magnifie la ville. A condition de le rendre visible aux yeux de tous, de « faire tomber les barrières », et de créer un équilibre

savant, voire une « osmose » entre port et ville (cf. Guillermin). De globale, la tendance s'inscrit dans l'ambiance locale, par la persuasion des discours sur la ville renouvelée. Car « ce qui fait la ville, c'est le discours qui circule sur celle-ci »⁶¹. Le discours local dominant à Marseille est que les habitants acceptent de moins en moins la présence du port actif en ville. Il est vide⁶², inutile au vu de la taille des bassins Ouest et les coupe du bord de mer par ses hautes grilles infranchissables, sauf peut-être le dimanche où il est possible de se promener sur la Digue du Large, en l'absence de renforcement des codes de sécurité. Ce discours s'oppose aux tenants du fait que le port doit garder ses fonctions en ville et que pour ce qui est de l'accès à la mer, le littoral Sud offre suffisamment de plages, de promenades et de parcs, de la Corniche Kennedy jusqu'aux calanques, que même la vue du port par le viaduc autoroutier qui le longe fait que Marseille est vraiment Marseille (cette dernière idée est notamment celle de l'écrivain J.-C. Izzo). Enfin, le discours officiel actuel, pendant de l' « urbanisme de récit » (Masbouni, Bourdin, 2004), est que les habitants vont enfin pouvoir renouer avec le port et la mer, redécouvrir le littoral, grâce à Euroméditerranée. Que les habitants se réconcilient avec le port, il en va finalement de la réussite de l'opération comme moteur d'une capitale maritime euro-méditerranéenne, même si pour l'instant « la population visée n'existe que dans la prospective économique » (Olive, 2004, p. 22). Pour cette dernière raison, les discours des futurs usagers du périmètre *Euromed* demeurent silencieux. Nous reparlerons plus longuement du lien entre local et global en fin de travail.

Le *vivre ensemble* de la ville-port n'est de loin pas encore actualisé à Marseille. Nous l'avons vu, le caractère inaliénable et imprescriptible des emprises portuaires agit comme frein au développement des rapports entre ville et port ; de plus le port étant devenu autonome dans les années soixante, il est de plus en plus difficile de concorder les logiques portuaires et les logiques urbaines. La conciliation des acteurs des deux entités connaît donc un lent démarrage avec l'opération *Euromed* même si dans le cadre de celle-ci, l'ancrage local de la relation se fait au

⁶¹ L. Mondada (2000) *Décrire la ville : la construction des savoirs urbains dans l'interaction et dans le texte*, Paris : Anthropos, p. 31

⁶² L'impression de vide est ressentie comme négative ; pourtant la vacuité d'un port témoigne de son bon fonctionnement.

détriment d'une vision globale de l'interface ville-port. Précisons encore qu'aucun des projets portant sur l'interface ville-port n'ont encore été concrétisés à ce jour, à l'exception de la mise en fonction d'une nouvelle gare maritime pour passagers vers la Corse et le Maghreb et la procédure de déclassement du J4. Enfin, « la fragmentation des processus décisionnels » et « le jeu de négociation permanent » entre les différents partenaires d'Euroméditerranée (Olive, 2004, p. 20) font que la question complexe du financement n'est jamais fixée d'avance. Difficile de savoir à l'avance dans quelle mesure les nombreux projets vont voir le jour.

Ce préambule cherchait à préciser les déclinaisons des rapports entre portuaires et urbains à Marseille. Il s'agit maintenant de voir comment à travers une réflexion sur l'épaisseur de l'interface ville-port, il est possible de faire vivre ensemble la ville et le port, non seulement sur le plan institutionnel, mais également au niveau de l'aménagement urbain et des modes de vie.

3. « Ouvrir les barrières » : le décroissement du port

Après un long travail de négociation et d'équilibrage des logiques urbaines et portuaires, le PAM (Port Autonome de Marseille) et l'EPAEM sont parvenus à élaborer des accords de principe à partir de 1999, de sorte que le port s'engage à « faciliter les projets », en acceptant de « reculer la limite d'exploitation » (Régine Vinson, PAM, entretien). Le premier recul a été concrétisé avec le déclassement de l'ancien môle du J4, une surface de 5 hectares au pied du Fort St-Jean, qui constitue pour l'instant « la forme la plus aboutie du projet » (Frank Geiling, architecte urbaniste, Euroméditerranée, entretien) et qui s'est transformée aujourd'hui en une esplanade dédiée aux loisirs fort appréciée des habitants. De même, une bande de 45 m de large, à partir du bâtiment des Docks de la Joliette, doit être récupérée afin d'aménager, à la lisière du port et de la ville, le futur Boulevard du Littoral, et de construire le tunnel permettant de supprimer la barrière visuelle que le viaduc crée au niveau de la Joliette. Nous y reviendrons.

Pour Régine Vinson, l'originalité du projet marseillais est « d'aller le plus loin possible dans le partage des espaces » afin de « répondre aux désirs des Marseillais » (entretien). Le port, conscient de la nécessité de se réintégrer à la ville, proposait dans un premier temps d'instaurer des « porosités » qui permettraient aux habitants d'accéder au littoral et au paysage portuaire sans nuire à la prospérité du port. L'accès à ces « porosités » est cependant rendu difficile par le fait que l'on reste ainsi sur le domaine public maritime. Différentes procédures sont nécessaires pour contourner les règles très strictes de la domanialité. Ainsi, les infrastructures, pour accéder au Silo p. ex., ne pourront être construites qu'après avoir obtenu une AOT (autorisation d'occupation temporaire sur le domaine portuaire). De surcroît, les codes de sécurité en vigueur sur le port doivent être appliqués (« ISPS Code » rendu obligatoire par l'Organisation Maritime Internationale, depuis les attentats du 11 septembre).

La question de la frontière urbaine

Ce concept de « porosités » a pu être trouvé après une incontournable réflexion sur la question de la limite à Marseille. D'un côté le port, lieu de travail avant d'être lieu de vie ; de l'autre côté la ville, lieu de vie avant d'être lieu de travail. Des visions diamétralement opposées mais un objectif commun, recréer le lien. Contrairement à d'autres villes-ports, comme Rotterdam ou Hambourg, où le port se trouve d'un côté et de l'autre des rives d'un cours d'eau, l'intégration du port dans la ville à Marseille est visuellement et physiquement plus difficile, car la limite entre les deux entités est perçue de manière plus forte. En effet, c'est un problème physique qui se pose : le port de Marseille, comme d'autres ports de mer, crée une zone tampon entre la mer et la ville, une bande qui longe le littoral et qui délimite l'ailleurs de l'ici. « Le secteur de la Joliette à Marseille est à ce

propos exemplaire : vastes terre-pleins, hangars d'embarquement, silo, enceinte, viaduc autoroutier, entrepôts s'étirant sur une longueur de 400 mètres, ont participé conjointement à l'édification d'une véritable barrière » (Rodrigues-Malta, 2001, p. 98). C'est donc bien le concept de frontière, de limite qu'il faut questionner à Marseille pour intégrer le port dans la ville, ou la ville dans le port, comme l'a fait Bruno Guillermin.

Pour B. Guillermin, « il semble qu'un des éléments majeurs de la problématique de la limite entre le port et la ville tiennent au fait que le statut public du domaine portuaire n'entraîne pas que le port soit un espace public au sens des pratiques et représentations de l'espace public urbain, c'est-à-dire, un espace ouvert à tous en permanence. » (Guillermin, 1994, p. 19) L'accès restreint à l'espace public qu'est le port est en effet ressenti plus négativement que s'il s'agissait d'un aéroport, d'une rame de métro, ou d'une autoroute, dont l'accès public est également lié à certaines conditions (ticket d'embarquement, titre de transport, péage). C'est le caractère privatif de l'espace du port qui lui confère cette perception négative. Alors que la plupart des espaces publics sont utilisés par les citoyens de manière régulière, il n'en est pas de même du port dont le rapport au citoyen est plus souvent de nature contemplative (débarquement/embarquement de marchandises) qu'active (ferry, croisières).

La question de la limite à Marseille se pose sérieusement dès la fin des années huitante, après que des projets de *waterfront* aient été proposés sur la base d'une disparition de cette limite portuaire. Le discours du Ministre de la Mer en 1990 a dès lors, après avoir rappelé la présence nécessaire du port à Marseille, pris en compte les désirs des Marseillais :

Les Marseillais, je le sais, ont l'impression que le port les coupe de la mer. Le vœu des Marseillais de retrouver la mer, sans que jamais le port et ses activités en souffrent, doit être entendu (in Guillermin, 1994, 20-21).

Une « osmose » entre ville et port doit être trouvée afin que, ajoute Mellik, « un certain nombre de grilles qui excluent mutuellement port et ville tombent et je ne veux pas parler seulement de grilles matérielles mais aussi de grilles qui, me semble-t-il, existent encore dans bon nombre de têtes. »

Les grilles, « métonymie des difficiles relations institutionnelles entre un port autonome et sa ville d'implantation » (Gontier, 1998, p. 31), peuvent-elles réellement disparaître physiquement comme le semble le préconiser le Ministre de la Mer ? Cela

n'est guère possible au vu des contraintes sécuritaires actuelles des ports et celui de Marseille en particulier (plan Vigipirate, Code ISPS, douane). Les grilles sont d'ailleurs là aussi pour assurer le bon fonctionnement du port. Pour être autorisé à y entrer, il faut être détenteur d'une carte d'accès, même si, en dehors des périodes pendant lesquelles le plan Vigipirate est activé, il est possible de s'y introduire sans autorisation, en se faisant discret. L'ethnologue Claudie Gontier souligne d'ailleurs que « les anecdotes sont innombrables qui montrent cette plasticité des pratiques populaires toujours prêtes à acquiescer, à se rendre aux injonctions de l'autorité pour mieux transgresser la loi dès que celle-ci a le dos tourné ». Elle montre également comment les pêcheurs jouent avec les grilles et avec la communauté portuaire qui voit en eux une « antithèse de la productivité » propre au port moderne (Gontier, 1992, 154-155).

Ainsi B. Guillermin peut-il avancer que, au final, limite ne doit pas signifier exclusion mais relation :



Figure 13 Les grilles du port, doublées par le viaduc

L'objectif n'est donc pas de déplacer la 'frontière urbaine' de telle sorte que l'urbanisation étende son emprise sur l'espace portuaire et provoque sa disparition, mais bien au contraire, de susciter une valorisation mutuelle des espaces portuaires et urbains par un aménagement respectueux des spécificités fonctionnelles et paysagères de chacun de ces espaces (Guillermin, 1994, p. 24).

Un imaginaire portuaire

Se profile alors l'idée qu'à Marseille, la limite doit être conservée, tout en la représentant positivement. Cela peut être un atout dans une ville où « la planéité du port s'oppose aux accidents topographiques de la ville » (idem, p. 9). Bonillo va dans le même sens en opposant le port moderne à la ville sédimentaire : « réduite, isolée et perchée sur la butte du Panier, la vieille ville subsiste comme une enclave qui répond, par delà le bassin du Lacydon au site monumental du sud, la colline de Notre-Dame-de-la Garde. Les opérations urbaines qui la cernent – bassins portuaires, percée de la République, quartier du Vieux-Port reconstruit – auront opéré progressivement comme un processus d'insularisation, de monumentalisation » (1991, p. 21). Ainsi, le port devient négation de la ville. Il s'oppose par sa vacuité, sa planéité, sa géométrie, sa fonction de seuil, à la ville. Peut-être seuls les flux des automobiles sur le viaduc reflètent ceux du port dans une sorte de « poétique de la machine et du voyage » pour reprendre les évocations de J.-L. Bonillo.

Le port, s'il n'est plus un espace vécu par les Marseillais, est un espace perçu. Cette perception passe par l'imaginaire. Décalage entre un monde portuaire raconté – le mythe – et le monde portuaire réel. L'imaginaire collectif du port se nourrit des marins, des bateaux de toute taille, des marchandises exotiques débarquées sur le port, visible par les badauds, des grues... On aimerait y trouver des voiles, du bois, des grosses caisses, des dockers.



Figure 14 : le bassin de la Joliette et son animation, carte postale ancienne (sans date, probablement début XXe siècle)

Source : <http://cpa.marseille.free.fr/choix/frameset.html>

On aimerait sentir l'odeur des épices venant d'ailleurs, saluer les marins qui se sont longtemps absentés. A l'inverse, le port d'aujourd'hui semble hermétique aux sens (du moins pour ceux qui en sont exclus). Plus rien ou presque ne s'échappe des cargaisons ; celles-ci prennent souvent la forme de conteneurs. Il n'offre plus autant de travail aux dockers. Paradoxalement, il garde cette saveur d'ailleurs, ce goût d'étrangeté qui alimente aujourd'hui encore le port d'un imaginaire du lointain, du voyage. Le vide, l'économique, le fret, la douane, les grèves, le bitume, les conteneurs et les porte-conteneurs ne font pas (encore) partie de l'imaginaire. Pour B. Guillermin, le port est un microcosme. « L'espace qui crée ce monde lui attache une dimension d'appartenance collective, en même temps qu'un sentiment d'altérité. Comme un monde étranger que chacun porterait en soi » (idem, p. 10)

La perception du port prend ainsi toute son importance dans la mise en œuvre des projets de réaménagement de l'interface ville-port. Ainsi, si la limite entre mer et port, puis entre port et ville est conservée, elle doit cependant être réinterprétée et réorganisée afin d'éliminer ce qui empêche le contact par les sens. La suppression des barrières visuelles, la création de ces « porosités » dans l'épaisseur de la limite (hangars, docks, grilles, viaducs, route) sont autant d'éléments à prendre en compte pour une meilleure intégration urbano-portuaire, pour que le port moderne devienne signifiant.

Au fil du temps, le PAM et l'EAEPM ont même réussi à se mettre d'accord sur, bien plus que des « porosités », un véritable principe de « mixité urbano-portuaire » sur la zone d'interface ville/port. Le PAM a élaboré un schéma d'aménagement des bassins de Marseille (plan directeur 2001-2007) qui prend en compte ces accords. L'on se rend compte avec ce schéma que les acteurs portuaires ont peu à peu compris que la mise en place de synergies avec la ville ne pouvait être que favorable au développement du port ; ces dernières ne devant en aucun cas déranger le port, elles ne peuvent qu'apporter une valeur ajoutée tant en termes économiques que sociaux :

L'optimisation de l'outil portuaire évoqué ci-dessus [trafics fret et passagers Corse et Maghreb] doit, en effet, – pour valoriser le passage par Marseille – trouver des synergies touristiques, commerciales, économiques, voire sociologiques et culturelles, lorsqu'elles existent ou lorsqu'il y a la volonté de les créer, avec la meilleure organisation spatiale et économique du point de vue urbain dans le cadre du projet Euroméditerranée.
(Schéma d'aménagement des bassins de Marseille, p. 7)

Le schéma de référence d'Euroméditerranée exprime également cette nouvelle relation, en affirmant le maintien des activités du port dans le périmètre de l'opération et la réorganisation des gares maritimes.

Ces synergies sont notamment réalisées entre la modernisation des outils portuaires du bassin de la Joliette et le projet de « La Cité de la Méditerranée » que nous allons analyser tout à l'heure.

Dans la suite de ce travail, nous allons nous pencher sur le renouvellement urbano-portuaire de Marseille, en tentant de voir comment différentes zones du périmètre d'Euroméditerranée peuvent permettre de créer le lien entre ville et port.

I. UN NOUVEAU SCENARIO DE VILLE PORTUAIRE POUR MARSEILLE

Cette partie empirique introduit les différents projets en cours et/ou réalisés sur l'interface ville-port marseillaise. C'est en décrivant ces projets stratégiques que l'on pourra comprendre comment sont liées la politique de modernisation du port et la politique de régénération urbaine de la ville. Par ces projets également, nous pourrions voir quels scénarii la ville-port a imaginés pour se faire une place au niveau des métropoles internationales. Enfin, ces projets doivent également nous permettre d'appréhender de manière pratique la façon dont les différents acteurs interagissent ; de même, nous tenterons de voir quelle place est donnée aux habitants, à quelle population ces projets sont destinés. La description de ces projets sera ensuite prolongée par une réflexion sur l'articulation entre modernité et identité dans le cadre d'une régénération urbano-portuaire, articulation qui suscite encore bien des débats au sein de la communauté des villes portuaires.

Les chapitres suivants portent donc sur le pôle Cité de la Méditerranée, le quartier de la Joliette et la Rue de la République. Les deux premiers chapitres abordent l'analyse par une description des projets ou des transformations réalisées avant d'en faire une synthèse. Le troisième chapitre portant sur une rue, traite d'un problème propre aux opérations de régénération urbaine, à savoir l'articulation entre interventions physiques et interventions sociales.

1. La Cité de la Méditerranée

La Cité de la Méditerranée englobe dans ses 110 hectares, soit un tiers du périmètre Euroméditerranée, une surface longeant le littoral sur 2.7 kilomètres, du môle J4, au pied du Fort St-Jean, à Arenc plus au Nord (voir carte ci-après). Bien que le port s'étende sur tout le littoral nord jusqu'à la chaîne de l'Estaque, le périmètre d'intervention d'Euroméditerranée est circonscrit aux zones arrière-portuaires les plus proches du centre-ville, là où se concentre le plus le trafic passagers (Corse et Maghreb). Ce vaste programme en est encore à ses prémices, car il fait partie de la troisième phase d'Euroméditerranée, celle de 2006-2012, dont l'approbation a été reçue en 2003 par l'Etat. Son financement est fixé à environ 110 millions d'euros (des suppléments étant bien évidemment à prévoir).

L'outil d'aménagement urbain est la ZAC dont les caractéristiques sont, comme mentionnées plus haut, la maîtrise foncière de l'ouvrage par l'aménageur qu'est Euroméditerranée. Une concertation préalable a été organisée en avril 2005 et a attiré environ 2'300 participants. L'on constate ainsi l'intérêt des Marseillais pour le renouvellement de l'interface ville-port. Par ailleurs, selon un sondage réalisé en 2005, 76% des Marseillais pensent que l'aménagement du bord de mer est utile (sondage SOFRES). Cette concertation, rendue obligatoire par le dispositif de la ZAC, ne garantit cependant pas une information ni un dialogue continu avec la population. En effet, comme le relève M. Olive, même si en plus de cela, d'autres initiatives d'actions de participation ont été tentées, « ces initiatives n'ont pourtant pas davantage impliqué les dirigeants de l'EPAEM dans la concertation. Confiée à des acteurs secondaires, voire extérieurs à ses services (travailleurs sociaux, chefs de projets, professionnels du multimédia, etc.), la relation avec les habitants participe surtout d'une conception renouvelée du management des opérations d'urbanisme. De l'aveu même de l'Etablissement, elle répond à l'objectif premier de 'valoriser les performances des projets urbains', autrement dit, d'en favoriser l'acceptation ». Difficile également de savoir si les remarques soulevées lors de la concertation seront prises en compte par les aménageurs au fur

et à mesure de l'avancement du projet (Olive, 2004b, p. 23). A ce propos, le même sondage révèle que 76% ont le sentiment d'être mal informés à propos du programme Euroméditerranée en général.



Carte 5 Plan de la ZAC Cité de la Méditerranée

(Source : fond de carte Euroméditerranée, indications rajoutées)

Le projet, dont l'étude de définition a été attribuée à l'équipe de l'architecte Yves Lion, est un vaste programme visant à rendre aux Marseillais une vue élargie sur le littoral et à implanter en bord de mer des « activités culturelles, de formation, scientifiques, ludiques et tertiaires » qui « formeront, avec les équipements du Port, dont la nouvelle gare maritime devant la Major, un ensemble unique témoignant du rôle de Marseille comme métropole majeure des échanges culturels et économiques entre Europe et Méditerranée » (site Euroméditerranée). Il s'agit donc, pour reprendre les termes d'Anne Castanet, de « recréer un linéaire d'activités » sur 2.7 km de la partie la plus au sud du port actif jusqu'au quartier d'Arenc au nord.

On distingue trois caractéristiques nouvelles que le projet veut mettre en avant

- nouvelle scénographie
- nouvelles fonctions
- nouvelle mobilité

Nous allons détailler ci-après, du sud au nord de la Cité de la Méditerranée, les équipements qui constituent les éléments dits « structurants » pour l'entrée de Marseille dans la modernité.

Une nouvelle scénographie

La rade de Marseille a fait le tour du monde en littérature. A la question, comment renouveler les relations des Marseillais à leur port, Frank Geiling et Anne Castanet (entretiens) donnent une même réponse : le changement de rapport entre la ville et le port passe d'abord par une nouvelle scénographie. Ainsi de multiples points de vue sur le port seront instaurés le long du littoral Nord – des balcons sur la mer et le port. Ceux-ci sont recensés sur le schéma de référence d'Euroméditerranée (2002), de même que sur la carte en annexe. Le renouvellement de l'interface ville-port passe donc par une mise en spectacle du port, par une contemplation de celui-ci. Cherche-t-on à rendre la rade de Marseille plus photographiable, autant en arrivant depuis le port que depuis la ville ?

La scénographie sera également mise en valeur par des espaces de centralité. En effet, le schéma de référence de 1995 de l'EPAEM a défini 7 zones de centralité sur son périmètre, dont 4 concernent directement la liaison entre port et ville, sur l'axe littoral : J4, Joliette, nord des docks, Arenc-Mirabeau (AGAM, Généalogie, p. 18).

Si Frank Geiling et Anne Castanet répondent en termes d'amélioration de la qualité de vie locale, le schéma d'aménagement mentionne que la qualité des équipements et des espaces publics devront assurer une « attractivité à l'échelle de la métropole » et servir « en définitive de symbole du renouvellement que doit apporter le projet Euroméditerranée » (2000, p. 17). Les aménageurs réfléchissent alors à la création d'un nouveau *skyline* visible depuis la mer. Des tours de type IGH (immeuble de grande hauteur) seront érigées à l'arrière du domaine portuaire et sont déjà visibles sur des images de synthèse présentées lors de séminaires à l'étranger.

Une nouvelle mobilité à l'interface ville/port

La lisibilité au sol doit également être améliorée. La zone qui constitue « l'arrière du port mais aussi l'arrière de la ville » (Anne Castanet, entretien) est actuellement engorgée par le trafic quotidien. Non seulement la circulation passe par les quais, mais également au-dessus, le long du viaduc autoroutier de l'A55.

Ainsi, la réalisation du projet de l'*axe littoral Nord/Sud* est en cours. Il va s'agir de démolir le viaduc à partir de la hauteur des Docks et de construire à la place un tunnel d'un kilomètre de long, qui rejoindra celui du Vieux-Port qui existe déjà. Une fois cette démolition accomplie⁶³, les travaux de construction d'un grand boulevard urbain de 45 mètres de large et d'environ 2.5 km., de long pourront commencer. Comme on l'a déjà mentionné, cette bande de 45 mètres fait l'objet d'un transfert de gestion du PAM à Euroméditerranée, après signature d'une convention en 1999. Auparavant, la limite juridique du port s'étendait jusqu'au pied de la façade des Docks de la Joliette ; aujourd'hui cette limite correspond à la grille du port, de sorte que limite physique et limite juridique correspondent.

⁶³ coût estimé à 80 millions d'euros, réparti selon les principes de l'EPAEM entre les collectivités

1.1 Le Boulevard du Littoral, « un projet de recomposition »⁶⁴

Les quais du Lazaret et ceux de la Joliette seront ainsi réaménagés pour faire place au Boulevard du Littoral prévu pour plusieurs modes de déplacements et privilégiant une mobilité « douce » : 2 voies routières, mais également une piste cyclable et de grandes promenades piétonnières. Car, comme le relève François Ascher, « la spécificité majeure du boulevard, c'est d'assumer simultanément, mais dans des proportions variables, toutes les fonctions des circulations automobiles et piétonnes : le transit, la desserte et le stationnement automobile ; le transit piétonnier (cheminements et promenades), la desserte des immeubles, et le stationnement des piétons (pour le spectacle des vitrines, les terrasses de café, les queues de cinéma, etc.) » (Ascher, 1995, p. 253).

Le Boulevard du Littoral doit offrir une nouvelle articulation entre la ville et le port. La figure 15 ci-dessous illustre en image de synthèse une partie de la ZAC Cité de la Méditerranée. La vue, prise apparemment non loin de l'esplanade de la cathédrale de la Major, plonge sur le nouveau boulevard et le J4 réaménagé. La figure 16 donne un aperçu de la même vue sur le J4 en 2006.



Carte 6 En bleu, le Bd du Littoral, en transfert de gestion



Figure 15 La Cité de la Méditerranée, étude de définition, vue sur le Fort St-Jean et le Mucem

Source : Y. Lion, Euroméditerranée



Figure 16 La vue actuelle sur le J4 et le fort St-Jean

Ci-dessous à droite figure une vue du Boulevard dégagé du viaduc et bordé d'arbres. Cette image contraste fortement avec la situation actuelle, à gauche, où les nuisances sonores (automobiles) et visuelles (grilles de côté, ombre du viaduc en dessus) sont très perceptibles.

⁶⁴ Selon les termes du Bureau Kern



Figure 17 à gauche, l'aménagement actuel de l'interface ville-port ; à droite, l'étude de définition du Boulevard du Littoral

Source : à droite, Y. Lion, Euroméditerranée

L'aménagement du Boulevard du Littoral ne fait que prolonger la liste des autres réaménagements des rues de Marseille, et plus particulièrement celui concernant la mise en réseau du tramway dans tout le centre-ville. Le tramway ne passe cependant pas sur le Boulevard du Littoral ; nous en reparlerons au chapitre suivant concernant la ZAC de la Joliette.

Croisières et ferries : quel emplacement stratégique ?

Si les déplacements « doux » sont favorisés, il faut tenir compte du fait que les terminaux passagers sont tous situés au centre-ville et qu'un flux d'automobiles important circule quotidiennement en centre-ville uniquement pour accéder aux ferries. En 2004, plus de 500'000 véhicules ont transité jusqu'au port⁶⁵, (cela représente plus de 1'300 véhicules par jour). Selon Rachel Rodrigues-Malta (entretien), l'option de maintenir l'arrivée des ferries au centre est en contradiction avec la politique des transports actuelle, qui cherche à réduire l'impact de l'automobile au centre-ville. De surcroît, les croisiéristes, dont le potentiel d'impact économique sur la ville est important, débarquent à environ 6 km au nord de la ville. Etant donné la distance au centre, ils n'ont alors pas envie de s'y déplacer lorsqu'ils sont en escale. Il aurait donc fallu procéder à un échange : les passagers des ferries au nord et les croisiéristes au centre-ville. Michel Drain va dans le même sens en proposant par contre l'arrivée des ferries à Fos, soit dans les bassins Ouest, et l'arrivée des croisières au centre-ville. Selon lui, « du point de vue commercial, il n'y a pas grand-chose à attendre d'automobilistes de passage, pressés de partir et qui ont chargés leurs véhicules sur le lieu de départ » (il oublie peut-être en passant les passagers piétons) (Drain, 2000, p. 185).

Néanmoins, contrairement aux ferries dont le fond est plat, les bateaux de croisières de 350m de long ne peuvent accoster qu'en eaux très profondes. Et pour l'instant, le seul endroit du port pouvant supporter de forts tirants d'eau est au nord, où un nouveau terminal croisières a d'ailleurs vu le jour récemment (le *Marseille Provence Cruise Center* sur le môle Léon Gouret). Comme Régine Vinson le précise (entretien), faire accoster des bateaux de croisière au centre-ville impliquerait des travaux très importants pour augmenter la profondeur de l'eau, travaux démesurés par rapport au véritable impact économique des croisiéristes. Selon elle, les acteurs de la ville ont « beaucoup d'idées fausses sur les croisières ». Etant donné que Marseille n'est pas une destination longue pour les croisiéristes, ceux-ci sont alors pris en charge : ils montent dans un bus qui

⁶⁵ PAM, rapport statistiques 2004

propose un tour commenté de la ville avant de retourner au bateau. Ils ne consommeraient donc pas autant que l'on imagine, par simple manque de temps. Toujours est-il que la ville et le port déploient aujourd'hui ensemble une stratégie de développement fortement axée sur l'augmentation du nombre de croisiéristes, de manière à faire se déplacer et se divertir ces derniers au centre. Régine Vinson m'a également confié que, lorsque le PAM et la SNCF ont appris qu'un paquebot de croisières Disney allait faire des escales à Marseille, ils avaient même projeté à l'époque de créer une ligne ferroviaire afin que la gare de croisière rejoigne la gare TGV, pour ensuite diriger les croisiéristes vers Eurodisney⁶⁶ ! Lors d'un séminaire de l'AIVP à Rijeka (Croatie), « l'attention des participants a été attirée sur la taille croissante des navires accueillant aujourd'hui jusqu'à 2'500 passagers. D'une part l'afflux des croisiéristes dans la ville d'escale n'est pas sans générer de nombreux problèmes d'accueil et de cohabitation temporaire avec un tissu urbain souvent peu adapté, d'autre part, les logiques actuelles s'orientent vers des stratégies visant à retenir le touriste "captif" à bord. Les retombées touristiques sur la ville et la région sont donc à envisager avec prudence et dans le cadre de négociations suivies avec les opérateurs maritimes » (site AIVP).

1.2 La gare maritime de la Major

Suivant donc le principe de garder le trafic des passagers ferries à la Joliette, mais également celui d'une nécessaire modernisation des infrastructures offertes aux passagers, une nouvelle gare maritime a été inaugurée cette année : la gare de la Major. Elle se trouve en face de la Cathédrale éponyme. A terme, une passerelle devrait rejoindre les deux éléments, de l'esplanade de la Major au toit de la gare de plus de 3'900 m2.



Figure 18 La nouvelle gare maritime en face de la Major

Le toit sera accessible par une passerelle passant par-dessus le futur Boulevard du Littoral depuis la Major

Selon les propos du journal Batiactu,

Le PAM, financeur du projet à hauteur de 5,4 millions d'euros, a indiqué que la gare de la Major constituait « *un signe fort de l'engagement du PAM à contribuer à l'opération de requalification du littoral réalisée dans le cadre d'Euroméditerranée, avec comme objectif majeur, l'ouverture du Port sur la Ville* ».

Batiactu 09/06/2006

⁶⁶ Il y aura effectivement des croisières « Disney Cruise » organisées autour de la Méditerranée. Huit escales à Marseille sont prévues pour l'instant, de juin à août 2007.

1.3 Le Parvis des Escales – Cathédrale de la Major

La Cathédrale de la Major, en face du J4, verra son pourtour, aujourd’hui saturé par la circulation automobile, débarrassé de ce mode de transport. Après avoir percé « un nouveau tunnel qui la délivre de la circulation routière depuis décembre 2002 » (fiche Cité de la Méditerranée, Euroméditerranée), le chantier de l’esplanade de la Major – renommée « Parvis des Escales » – actuellement en cours vise à rendre le lieu entièrement accessible aux piétons et à y installer diverses activités récréatives. « Les Marseillais pourront alors se réapproprier l’endroit, contempler la mer dans les meilleures conditions (ce qui n’est pas le cas actuellement !), flâner, jouer aux boules... » (Marseille Infos, 2004, p. 34). Les images ci-dessous illustrent l’état actuel (routes déviées) et le Parvis des Escales tel qu’il devrait être aménagé.

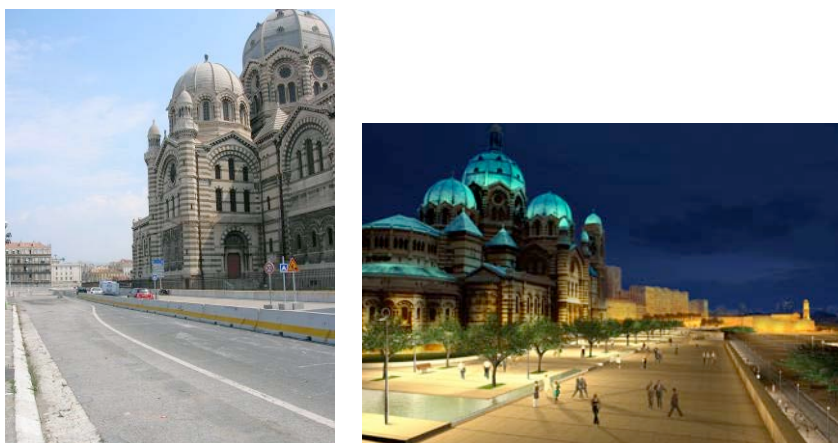


Figure 19 La Cathédrale de la Major pendant et après réaménagement

Source : à droite, Euroméditerranée

1.4 Le J4/Esplanade St-Jean

Le môle J4 se situe juste au nord du Vieux-Port, au pied du Fort St-Jean. Seule véritable friche portuaire à Marseille, le J4 tient son nom d’un des deux hangars qui ont été démolis pour les besoins d’Euroméditerranée en 1997. Auparavant en effet, le môle du J4 était dédié au trafic des voyageurs entre France et Algérie. Dans un souci de modernisation et de collaboration avec Euroméditerranée, le port a restructuré ses bassins et a pu détruire les hangars J3 et J4. Les cinq hectares du môle J4 ont fait l’objet d’un transfert de gestion du port à Euroméditerranée, ce qui constitue un recul du système d’exploitation portuaire, ou une « déprise portuaire » pour reprendre les termes d’Anne Castanet (bureau d’architectes Kern, entretien). Tandis que le terre-plein fait l’objet d’un déclassement, les bords à quai appartiennent cependant toujours au PAM, l’idée actuelle étant d’y faire accoster des bateaux de croisières de petite taille (croisières de luxe par exemple) dans les prochaines années.



Figure 20 Le J4 réaménagé, étude de définition

Source : Euroméditerranée

Le J4 est aujourd'hui, en termes plus urbains, une esplanade sur la mer. Il fait actuellement l'objet d'un aménagement de préfiguration censé « initier la pratique publique » (PAM) du site en attendant la concrétisation des projets de la Cité de la Méditerranée. Des espaces verts, des bancs, une promenade le long de la mer sont proposés. De plus, des expositions temporaires ayant lieu au Fort St-Jean préfigurent celles du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée qui se situera sur le J4. L'esplanade est un lieu très prisé accueillant divers événements (concerts, cirques, jeux, etc.) tout au long de l'année. Les Marseillais apprécient de pouvoir s'y promener et s'y délasser tout en bénéficiant d'une vue panoramique, du Vieux-Port jusqu'à la Digue du large du Port Autonome de Marseille. Depuis l'activation du plan Vigipirate, la Digue du Large n'est plus ouverte au public, ce que ce dernier regrette. Néanmoins, une décision prise récemment entre la ville, la Communauté Urbaine et le port permet aux membres de l'association des pêcheurs de bord de mer d'y accéder. Peu à peu cet accès devrait à nouveau être étendu à un plus large public.

La libération du J4 des emprises du port en fait un espace public majeur au centre-ville que les habitants ont immédiatement adopté, comme l'ont confirmé les entretiens informels sur place. Soulignons par ailleurs qu'entre le Vieux-Port et le Fort-St-Jean se trouve un bout de promenade baptisé *les Pierres Plates* depuis des décennies.



Figure 21 Le J4 en 2006, lieu de détente et de loisirs

Les Pierres Plates sont investies par les Marseillais pour venir y nager, entre deux ports, malgré les panneaux d'interdiction de se baigner. Ce lieu à forte résonance identitaire, autrefois objet de cartes postales, sera normalement préservé des nouveaux aménagements. De plus, les différentes temporalités du projet sont prises en compte dans la stratégie d'aménagement urbain. La ville et le port profitent en effet de la durée des travaux pour inviter les habitants à venir découvrir un espace conquis sur la mer, jusqu'alors interdit d'accès. Ce type d'aménagements temporaires a

été expérimenté à Hambourg avec succès. En effet, il semble important de laisser le temps aux usagers de se réapproprié un endroit longtemps demeuré inaccessible, non seulement pour eux-mêmes, mais aussi pour les urbanistes qui peuvent alors décider des choix d'aménagements possibles en fonction du succès des lieux.



Figure 22 : le J4

Source : photo de gauche, www.skycrapercity.com

J4 pôle culturel

En ce qui concerne l'insertion du J4 dans le projet de la Cité de la Méditerranée, il sera mis en avant comme pôle culturel. On y trouvera ainsi divers équipements culturels, publics et privés. Parmi ces derniers, le Mucem est celui qui devra agir comme symbole – selon les termes du maire – à l'entrée de la ville.

Le Mucem

Le Mucem - Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée – est la première délégation depuis Paris d'un musée d'état. Cette délocalisation émane d'une décision de l'Etat dont la volonté est de soutenir la ville de Marseille dans la programmation d'équipements structurants. Ceux-ci ont pour fonction d'accélérer le processus de métropolisation ; ils font partie intégrante du schéma de référence d'Euroméditerranée (2000, pp. 6-9). Le musée s'installera pour une partie dans le Fort St-Jean – qui doit être réhabilité à cet égard – et pour une autre partie sur le môle J4, dans un nouveau bâtiment. Une passerelle devra faire le lien entre le Fort St-Jean et le nouveau bâtiment, passerelle sous laquelle sera creusée une darse qui « remettra en eau » le Fort St-Jean et pourra recevoir divers événements aquatiques en lien avec le musée.

Il a donc pour mission d'être un des éléments phares de la ville-port, bien que l'architecte assure que le musée « ne sera pas un bâtiment impérialiste. Entrer dans le Mucem, ce sera comme une expérience initiatique : on découvrira le lieu au fur et à mesure que l'on montera dans les étages. Mais on pourra aller sur le toit pour admirer le panorama sans passer par le musée » (site du journal *Le Point*). Un restaurant devrait d'ailleurs voir le jour sur le toit. R. Ricciotti, architecte lauréat du Mucem, affirme vouloir « démuséifier » le musée, en permettant au gens de s'y promener sans forcément visiter les expositions. Sorte de « casbah » moderne, « ce projet se caractérise par un volume parallélépipédique, d'emprise carrée de 72 m. de côté. Il sera enserré par une résille de béton perforée, sur le modèle d'une roche marine » (site Euromed). L'architecture du bâtiment respecte la monumentalité de l'endroit en s'effaçant quelque peu par rapport au Fort St-Jean. Jean-Claude Gaudin relevait en 2004, après que le projet de R. Ricciotti ait été choisi, qu'« à cet endroit de Marseille, il n'était pas possible d'ériger un Opéra de Sydney ou cet œuf que l'on voit dans certaines villes, les habitants n'auraient pas aimé quelque chose d'avant-garde »⁶⁷. Mais ne lit-on pas sept ans avant dans *le Monde* que « Renaud Muselier exhibe un magnifique projet en forme d'œuf qui devrait faire autant d'effet que l'opéra de Sydney, devenu le mythe marseillais à la mode, et parle de 'cité de la mer' » (21/10/1997, p. 12) ...

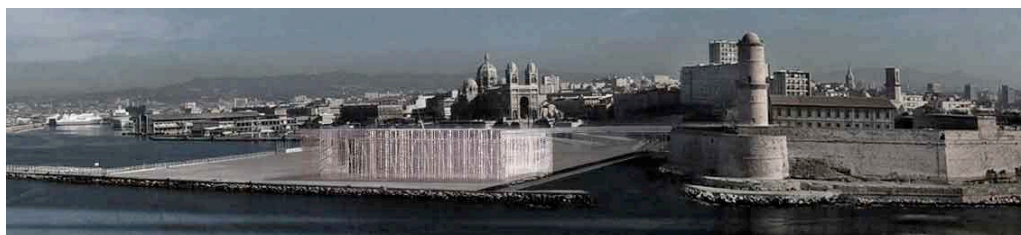


Figure 23 Le Mucem sur le J4 et le Fort St-Jean, image de synthèse

Source : Euroméditerranée

⁶⁷ Voir article *L'unanimité partielle pour Ricciotti* du 26/02/2004, consulté en ligne sur <http://www.batiactu.com/data/26022004/26022004-191828.html>

Si la ville se réclame allégrement de son contenant, le contenu reste encore flou. L'on sait cependant qu'il va récupérer les collections de l'ancien Musée national des Arts et Traditions Populaires situé au Bois de Boulogne à Paris. Euroméditerranée nous annonce qu'une « nouvelle muséographie sera créée reposant sur une exposition permanente de référence, des expositions temporaires traitant des grandes questions de société, un espace Forum ainsi qu'un pôle culturel en relation avec les autres équipements publics de la Cité de la Méditerranée. », à l'instar du Musée des civilisations de Québec, installé sur le front d'eau depuis 1988. Comme ce dernier, le Mucem cherche à faire le lien entre le passé, le présent et l'avenir, afin de stimuler une vision dynamique de l'espace marseillais : « il sera à la fois un musée, un lieu de recherche (chercheurs associés, médiathèque), mais aussi un lieu de débat (forum, conférences) et de rencontres (cafés, terrasses), ouvert « jusqu'à 21 ou 22 heures » (20 Minutes 4.4.06). Comme déjà dit, des expositions de préfiguration existent depuis 2003 au Fort St-Jean. Une de ces expositions portait sur Alger et était représentative des relations à entretenir entre Europe et Méditerranée. Pourtant, d'après Martine Derain, le maire de Marseille ne s'est pas déplacé en personne pour l'inauguration de cette exposition, alors que des personnalités d'Alger avaient fait le déplacement. Cette absence serait-elle représentative du manque de vision politique ? Pour Martine Derain, c'est effectivement le cas ; elle souligne d'ailleurs le grand potentiel commercial entre Marseille et Alger, potentiel jamais mis en œuvre (entretien).

Alors que son financement et sa concrétisation n'étaient pas encore assurés il y a une année, un protocole d'accord a été signé le 4 juillet 2006⁶⁸ entre les différents partenaires d'Euroméditerranée, savoir l'Etat, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur (PACA), le département des Bouches-du-Rhône et la ville de Marseille. Le coût du projet, incluant la réhabilitation du Fort St-Jean, la construction du nouveau bâtiment et un centre de conservation des archives du musée dans le quartier de la Belle-de-Mai – est de 146.30 mio d'euros. L'Etat finance la majorité du projet, à hauteur de 100.91 mio d'euros, puis la région, le département et la ville participent chacun par 15.13 mio d'euros. Le Mucem sera inauguré avec deux ans de retard, soit en 2010 au lieu de 2008. On impute ce retard à diverses raisons : « l'âpreté des négociations financières » (Le Moniteur-Expert.com 20/06/06), mais également la candidature de Marseille à la Coupe de l'America, qui a profondément remis en cause les projets sur le front d'eau (20 Minutes de Marseille, du 19.06.06) ou de manière plus pragmatique, le retard pris sur les autres chantiers qui doivent être terminés avant de commencer celui du musée.

Les autres équipements culturels du J4

A côté du Mucem seront également installés deux autres équipements à vocation maritime :

- le Centre de la Mer, « grand équipement scientifique et technologique » censé accueillir des expositions sur le thème de la mer, sur les métiers et les activités maritimes. Des animations et des conférences devraient également y avoir lieu.
- la Villa de la Méditerranée, projet émanant du Conseil Régional ;

Ces projets font eux aussi partie de la programmation d'équipements structurants, soutenus par l'Etat et les collectivités régionales. Nous n'irons pas en détail dans la description de ces projets, étant donné le manque de données précises à leur sujet, aussi bien au niveau du contenant que du contenu. Notons d'ailleurs que les projets sur le J4 n'ont pas été clairement définis dès le départ. Euroméditerranée évoque à ce titre sur son site internet l'implantation d'un aquarium, de même qu'un cinéma IMAX. Selon Anne Castanet (entretien), ces deux éléments ne semblent néanmoins plus être à l'ordre du jour. Un complexe cinéma va tout de même être implanté dans la zone de la

⁶⁸ Source : discours et communiqués du Ministère de la culture et de la communication, consulté en ligne sur <http://www.culture.gouv.fr/culture/actualites/communiq/donnedieu/mucem06.html>

Joliette (complexe de seize salles exploité par la société du réalisateur Luc Besson, Europa Corp.). De même, le schéma de référence actualisé mentionne la création « d'équipements de valorisation » (p. 16) dont il est difficile d'obtenir des informations aujourd'hui.

1.5 Les Terrasses du Port

Entre Sud et Nord de la Cité de la Méditerranée, les activités commerciales et récréatives se centreront principalement sur « les Terrasses du Port » qui se situeront sur le domaine portuaire, en face des Docks de la Joliette. Ces dernières se déclineront en un vaste ensemble ludico-commercial d'une surface de 41'000 m² destinée aux passagers ferries et aux croisiéristes, mais aussi à un public large de consommateurs, spécifiquement adapté à une classe moyenne (on pense là notamment à la



Figure 24 Les Terrasses du Port, image de synthèse

Source : Foruminvest, bureau Kern

population qui devrait s'installer sur la Rue de la République une fois cette dernière rue réhabilitée). De plus, 13'000m² de terrasses animées sont également prévues. Bien que, comme le relève Anne Castanet (bureau Kern entretien), Euroméditerranée ait repris à son compte ce projet, c'est pourtant bien le port qui en est le concepteur. Ce dernier s'est occupé de l'appel à projet en 2003, pour la mise en place d'un « volume capable » (site PAM), c'est-à-dire d'un volume en sur-sol, de même que de parkings en sous-sol. Le bureau d'architectes Kern, lauréat du concours, s'est vu attribuer le projet. L'investissement prévu de 250 millions d'euros est réalisé par une société néerlandaise (ForumInvest).

Le projet devait absolument répondre aux exigences du PAM, telles que ce dernier les définit :

- intégration du projet à la gestion des flux de voyageurs embarquant et débarquant sur le port.
- maintien du « potentiel d'adaptation à l'évolution des conditions d'exploitation portuaires et au développement de l'activité « Voyageurs » du P.A.M »
- implantation d'activités tertiaires – commerciales, mais aussi culturelles et récréatives – « à destination des voyageurs embarquant sur le port, valorisant et fixant le passage via Marseille »
- conservation du principe de domanialité sur le port, à savoir l'inaliénabilité et l'imprescriptibilité des emprises portuaires.

Au vu de ces exigences, une structure en pilotis est absolument nécessaire, puisqu'il n'est pas possible de construire directement à même le sol du domaine portuaire inaliénable ; la surface au sol doit rester utilisable pour les activités actuelles (passage des véhicules en direction des ferries, par ex.). Les Terrasses du Port doivent répondre aux besoins des voyageurs avant tout, mais seront également accessibles à des personnes venant de l'extérieur du port.

Finalisation du projet

Une convention doit être signée entre le PAM et la société d'investissement ForumInvest d'ici la rentrée 2006, devant déboucher sur une AOT (autorisation d'occupation temporaire), dont la durée est fixée à 70 ans. La finalisation de la convention a pris plus de temps que prévu, étant donné les difficultés liées à la cohabitation d'un espace privé en sur-sol et d'un espace public en-dessous et à côté. D'après le bureau de la Mission Ville/Port du PAM, les choses se compliquent dès lors que les Terrasses du Port se situent en plein milieu d'un autre projet de réaménagement de la gare maritime de la Joliette (Terminal 2, SNCM, Corse). Cette dernière va être entièrement refaite, de manière à ce qu'elle rejoigne directement les Terrasses du Port.

L'urbanité y tiendra une place prépondérante, étant donné les activités attendues : commerces, restaurants avec vue sur mer, terrain de beach-soccer, fitness, événements tels que concerts ou compétitions sportives, etc. De même un parking de 3'000 places en sous-sol sera destiné à compléter l'offre en stationnement du quartier de la Joliette. Il s'agit donc d'une nouvelle conception de l'espace du domaine maritime qui est mise en avant à Marseille. Conception émanant d'une initiative privée et largement orientée vers le secteur touristique : aux dires de l'investisseur, « ForumInvest France développera une stratégie marketing / communication ambitieuse autour du concept du projet et de l'identité "Marseille Centre Ville" en tant que "Destination" » (site de ForumInvest).

Il s'agit là d'un projet ambitieux car mêlant à la fois des fonctions portuaires nécessitant des contraintes sécuritaires et des fonctions urbaines sur une seule et même infrastructure. Comme le relève M. Roncayolo, « il faut concevoir que l'établissement d'une plate-forme multimodale pour les marchandises et pour les personnes, entre les moyens de transports, les types de déplacements et leur échelle, par l'ampleur même et le caractère des espaces utilisés et des ruptures qu'ils impliquent, n'est pas mécaniquement conciliable avec l'urbanisation, l'urbanité. Paradoxe des sociétés de mobilité, passage et fréquentation ne s'accordent pas toujours, malgré la subtilité des architectures, l'étagement et la différenciation des niveaux » (1998, p. 11). Malgré cela, l'ambition des Terrasses du Port est bien de concilier passage et fréquentation.

Si l'espace est public sous les pilotis, le projet en sur-sol est de nature privée et l'accès sera contraint aux horaires d'ouverture et de fermeture des commerces. Les travaux devraient commencer d'ici 2007-2008, mais cette date est purement indicative, étant donné que la convention n'est pas encore signée, et que les travaux de démolition du viaduc autoroutier passant entre les Docks et les futures Terrasses du Port n'ont pas encore débuté.

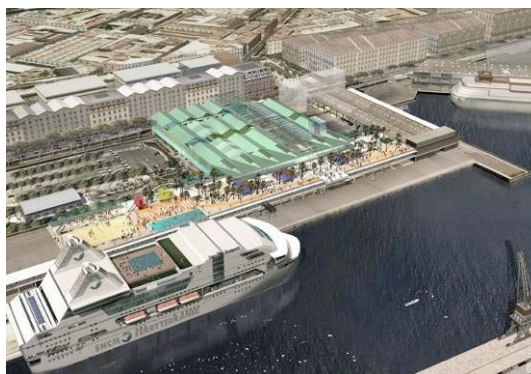


Figure 25 Les Terrasses du Port, image de synthèse

Source : Foruminvest, Kern



Figure 26 Les Terrasses du Port vues depuis le futur Bd du Littoral, image de synthèse

Source : Foruminvest, Kern

1.6 Le quartier arrière-portuaire d'Arenc

Le troisième pôle de la Cité de la Méditerranée se trouve au nord, dans le quartier d'Arenc. Là aussi, plusieurs types d'aménagement sont prévus par le PAM et l'EPAEM.

Les îlots Peysonnel

Quoique l'on s'éloigne des grilles du port, certains terrains n'en demeurent pas moins sa propriété, car par manque de place, certains entrepôts du port ont dû être implantés dans des terrains en ville. Ces terrains ne sont aujourd'hui pas tous utilisés, mais ne sont pas cédés à la ville pour autant. Ainsi, un le port a décidé de faire réaménager des îlots se trouvant sur son domaine en un quartier de vie. Ces îlots (4 parcelles) se situent Rue Peysonnel, dans le quartier d'Arenc au nord du périmètre de la Cité de la Méditerranée. Ils se trouvent dans la continuité de la trame Mirès, trame orthogonale imaginée au XIXe siècle, permettant d'agencer à la fois logements, activités et entrepôts portuaires. Dans son rapport annuel 2004, le PAM indique s'être « donné pour objectif de bénéficier des retombées financières de l'implantation d'activités économiques, immobilières, culturelles et de loisir sur quatre îlots qui n'ont plus de vocation portuaire. Il a lancé un appel à projets pour l'aménagement de ces 2,5 ha situés en dehors des limites du Port » (p. 41). D'après les renseignements téléphoniques donnés par le port, l'appel à projet a eu lieu et le lauréat sera connu en septembre 2006. Ces îlots devraient recevoir une mixité de fonctions : logements, bureaux, hôtellerie. Pour l'instant, ils servent d'entrepôt lié aux activités du port. Ce dernier s'explique ainsi sur l'idée de l'appel à projet :

L'opportunité de cette opération est née de la réorganisation des terminaux de Marseille qui autorise une redistribution des fonctions portuaires et de la volonté du PAM de poursuivre sa logique de valorisation de l'interface ville-port et de contribuer positivement à l'édification de la Cité de la Méditerranée voulue par Euroméditerranée et le Port.

Sur l'une des quatre parcelles, au « Dock des Suds », a lieu chaque année en octobre depuis environ dix ans un événement culturel dont la réputation est largement établie. Il s'agit de la Fiesta des Suds, festival des musiques du monde amassant les foules qui viennent de loin. Un incendie ayant ravagé en 2005 le dock sous lequel avaient lieu les concerts, ceux-ci ont lieu cette année au même endroit mais sous un chapiteau. L'intérêt de l'appel à projet du PAM est que ce dernier n'a pas l'intention de faire disparaître ce haut lieu de la culture marseillaise. Au contraire, le lauréat devra avoir soit inclus le festival dans son projet, soit trouvé une solution afin de le reloger ailleurs, mais, à ce moment-là, en aucun cas sur le domaine portuaire (bilan 2004 du PAM).

On voit ici comment le port crée de nouvelles synergies avec la ville en se positionnant comme acteur urbain lorsqu'il le faut. Par contre, son but étant avant tout d'avoir des retombées financières sur son activité de domaines fonciers inutilisés, sa stratégie est de s'en remettre aux mains d'investisseurs privés. Il est difficile d'estimer la marge de manœuvre de la ville dans l'aménagement de ces îlots. Néanmoins, le but du PAM est bien de faire en sorte de favoriser la réussite du projet de la Cité de la Méditerranée.

Le Parc Habité



Figure 27 : étude de densités des habitations du Parc Habité

Source : actualité des projets 2005, Euroméditerranée

Le Parc Habité est, comme les îlots Peysonnel, encore au stade de projet. Cette fois-ci, ce n'est pas le port qui détient les terrains mais la ville. Qu'entend-on par parc habité ? Il s'agit d'un mélange entre espaces verts et espaces résidentiels. Il concernera les îlots situés entre le boulevard de Paris et l'avenue Salengro. Le but est de redensifier le quartier par la construction de nouveaux bâtiments de différentes hauteurs et d'adapter le quartier aux nouveaux styles de vie des Marseillais. Des logements sociaux y sont prévus à hauteur de 20%.

Difficile de dire actuellement si le parc habité sera un espace privé ou public. Y aura-t-il des grilles autour de ce nouveau quartier habité ? Seront-elles ouvertes au public selon certains horaires ? Yves Lion, architecte du projet, s'explique : « le dessin que nous proposons est théorique, destiné aux maîtres d'ouvrage et aux architectes mais dénué de toute valeur architecturale ; il indique un état d'esprit, celui d'un espace privé qui, au cœur des îlots, collabore toujours à l'espace public en périphérie, puisque tous deux restent en co-visibilité permanente. Le projet admet les grilles et peut organiser les passages publics nécessaires »⁶⁹

On le verra cependant, un nouvel îlot nommé M5 à la Joliette est lui déjà entouré de grilles. L'idée de continuité entre le tissu urbain existant et les nouveaux quartiers est bien présente au niveau architectural mais doit être réservée du point de vue relationnel.

Des descentes depuis le nouveau quartier vers le port sont également prévues, « puisque la reconquête en donne la possibilité » comme l'affirme Y. Lion.



Figure 28 : intérieur d'un îlot du parc habité, image de synthèse

Source : Yves Lion

Arenc : des équipements structurants

Dans l'optique de rééquilibrage Nord/Sud, le quartier arrière-portuaire d'Arrenc est investi de nouvelles fonctions. Celles-ci devraient permettre de redynamiser et de changer l'image du quartier actuellement dépeuplé et très dégradé. Deux édifices majeurs à vocation culturelle font office de levier : le Silo à céréales, équipement privé sur lequel nous allons revenir lorsque nous parlerons de patrimoine portuaire⁷⁰, et les Archives et la Bibliothèque Départementales, équipement public. De plus, plusieurs tours de bureaux vont être érigées. Il s'agit là d'équipements structurants tels qu'Euroméditerranée les conçoit : l'originalité, l'audace et la 'griffe' architecturale sont de mise afin d'agir comme « signal fort » au seuil de la ville.

⁶⁹ in Y. Lion, travaux d'urbanisme 2005-2006, consulté sur le site http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/actu/gdprix_urbanisme/docpdf/2006/Lion1_gdprixurba2006.pdf

⁷⁰ deuxième partie, II, 3.1

Les Archives et la Bibliothèque Départementales

Dans un quartier qui voit pousser des grues depuis des années, un chantier n'est pas plus surprenant qu'un autre. Au début, les habitants croyaient que c'était une piscine. Puis quand ils ont entendu le mot bibliothèque, ils ont cru qu'ils pourraient emprunter des livres et des CD. Il nous a fallu tout un travail de pédagogie pour leur faire comprendre ce qu'était le bâtiment et ce qu'ils pourraient y trouver.

Association de médiation culturelle *En Italique*⁷¹

Inauguré en juin 2006, le bâtiment des Archives et de la Bibliothèque Départementales (ABD, sur le plan de la Cité de la Méditerranée ci-dessus) est un des rares lieux à vocation culturelle du quartier d'Arenc. Le Conseil régional du département des Bouches-du-Rhône a décidé d'installer cet équipement à Marseille afin de soutenir la ville dans le processus de métropolisation, tout comme l'Etat l'a fait avec le Mucem.

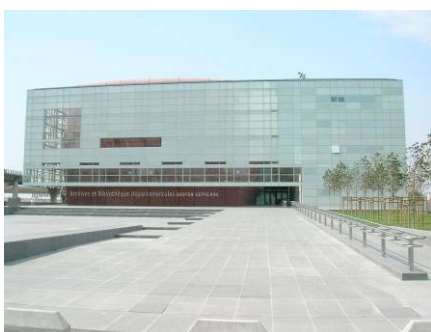


Figure 29 Vue des Archives et la Bibliothèque Départementale



Figure 30 vue depuis le parking Docks de la Joliette

Il ne s'agit pas d'une bibliothèque traditionnelle, puisque une grande partie de l'édifice est réservé à la conservation de toutes les archives du Département des Bouches-du-Rhône. Le rez-de-chaussée est dédié à une salle de lecture équipée de 120 ordinateurs, d'un auditorium, d'une salle d'actualité (revues, journaux, etc.) et d'une salle d'exposition. Son insertion dans le paysage arrière-portuaire actuel le donne plutôt à voir comme un intrus. Son style architectural très lissé rompt avec celui du quartier environnant, mais permet de faire le lien avec le quartier d'affaires de la Joliette. Par ailleurs, son architecture illustre la réflexion faite pour allier identité et modernité : en effet, sa structure est double : d'une part un gros galet rouge faisant écho à la mer enveloppe les archives ; d'autre part un parallélépipède rectangle évoquant la forme d'un conteneur se superpose au galet, tout en le laissant dépasser du toit. Avec le Silo de l'autre côté du viaduc et le quartier des Docks, ce bâtiment ferme en quelque sorte un triangle d'équipements structurants. En s'implantant à cet endroit, il s'agit une fois encore de susciter la création d'une nouvelle économie au nord de Marseille. Le conseil général des Bouches-du-

Rhône a également aménagé un jardin gardé, mais ouvert au public, sur 4'500 m². Bien que privé, il s'agit pour l'instant du seul espace vert ouvert au public dans le quartier d'Arenc.

L'association *En Italique* ajoute qu'un effort devra être fourni afin d'attirer la classe moyenne dans ce lieu sans rejeter les communautés plus pauvres du quartier. Lors de mon passage dans cet édifice, plusieurs habitants du quartier, dont des enfants, profitaient de la salle d'actualité et de l'accès à internet. Quant au grand jardin aux structures très alignées, il était vide. Comme pour la place de la Joliette, il faut peut-être attendre que les jeunes arbres fassent de l'ombre en été pour que la population s'y installe.

⁷¹ Journal *Accent des Bouches-du-Rhône*, Juin-Juillet 2006, no 166, p. 22



Figure 31 Le quartier d'Arenc, rues adjacentes, contrastant avec les ABD,

Le siège de la CMA-CGM

Les bureaux de la compagnie de Jacques Saadé CMA-CGM, troisième armateur mondial, sont symboliquement situés en face du port, au nord du Silo. Déjà trop petits pour contenir les 1'200 employés qui y travaillent chaque jour – ce qui fait de la société le plus gros employeur privé du centre – la construction d'un nouveau bâtiment à côté des bureaux existants est lancée. Il s'agira d'une tour haute de 145 m.⁷², conçue par l'architecte Zaha Hadid. La compagnie d'armateurs contribue dès lors à la redynamisation d'Arenc par un signal visuel à l'entrée de la ville depuis le port. Une architecture délibérément audacieuse est mise en avant, alors que les autres bâtiments de bureau ne portaient pas une signature spécifique. Pour la mairie de Marseille, ce signal apporté par un propriétaire privé est bienvenu dans une zone arrière-portuaire en pleine mutation. La « vitrine sur les quais » de Marseille est en cours de réalisation.



Figure 32 Le port, le viaduc autoroutier, les bureaux de la CMA-CGM (2 bâtiments)



Ci-dessus, la tour de Zaha Hadid ; le chantier vient de démarrer (source : Euroméditerranée)

La tour de la CMA-CGM sera accompagnée d'autres immeubles de grande hauteur conçus par des architectes reconnus, dont Jean Nouvel. En effet, le promoteur Constructa a choisi cet architecte pour édifier une tour d'environ 130m de haut, au sud du siège de la CMA-CGM. Deux autres tours sont prévues à ses côtés, composées de logements, de bureaux, de services. L'information a cependant été révélée très récemment et les sources officielles de données manquent. Toutefois, si l'on s'en réfère aux informations glanées par le Figaro du 10 juillet 2006, « La construction de cet immeuble de 80 000 m² qui mixera logements et bureaux sur plus de 25 étages avec vue sur mer à

⁷² La hauteur change selon les sources sur lesquelles l'on se base ; mieux vaut donc attendre que le chantier soit terminé pour compter les étages.

180° va transfigurer ce quartier en pleine reconversion. Elle nécessitera un investissement de 260 à 280 millions d'euros. [...]. Le chantier démarrera seulement quand les surfaces seront prévendues ou prélouées à 100 % pour les bureaux et à 50 % pour les logements, en principe fin 2007-début 2008 ». Le promoteur de cette opération immobilière appelée SAS Suède est Constructa⁷³, qui a de nombreux chantiers en cours à Marseille, dont notamment le programme immobilier Cœur Méditerranée dans la ZAC de la Joliette.

1.7 Bilan

La généalogie des aménagements de l'AGAM permet de constater l'évolution de la réflexion sur la relation entre ville et port, entre 1995 et aujourd'hui. Ainsi, en 1995, cette relation était encore tenue :

Sur le port, le J4 est affecté à un terminal croisières, à un Centre Phocéen de rencontres du bimillénaire, et à des espaces publics piétons qui sont également prévus en prolongement de la place de la Joliette et sur le môle d'Arenc et la digue du large. Mais les équipements de valorisation qui avaient été prévus par la MIM [Mission Interministérielle], sur le thème loisirs-culture-tourisme, n'ayant pas été retenus en première phase, le contenu de la relation entre l'espace urbain et l'espace portuaire reste à définir. Les perspectives de maintien et de développement des activités des gares maritimes, et la possibilité d'ouvrir le J4 et la digue du large au public, constituent, seuls, le fondement d'une nouvelle relation entre le port et la ville (AGAM, 1997, p. 19)

Aujourd'hui, le projet de la Cité de la Méditerranée est une réelle progression en termes de réflexion sur une alliance urbano-portuaire dans une ville-port active. En effet, nous avons vu comment le terrain d'entente trouvé entre les acteurs urbains et portuaires se cristallise peu à peu dans la transformation de l'interface ville/port.

Un principe de mixité fonctionnelle

Avec ces différents projets, l'on commence à percevoir comment Marseille s'invente un nouveau scénario de ville portuaire. L'abandon de la monofonctionnalité sur le port va permettre de susciter de nouvelles sensibilités à l'égard de cet espace perçu pour beaucoup comme hermétique. La possibilité de dépasser la grille instituée et de pénétrer sur les emprises portuaires sans pour autant déranger le port fait partie de l'originalité du projet, par rapport à d'autres villes portuaires, comme Barcelone, qui a très nettement séparé les fonctions portuaires des fonctions urbaines, en regroupant ces dernières sur le *Port Vell*, manifestation typique d'un *waterfront* reconverti. Mais, comme le souligne Anne Castanet, séparer ville et port relève d'une nécessité portuaire et il est parfois difficile de faire autrement que de rester dans le fonctionnalisme. L'initiative marseillaise d'injecter de l'urbanité dans le port actif est dès lors très originale. Cette urbanité nouvelle est basée sur le principe très actuel de la mixité ville/port, mais plus encore sur une mixité fonctionnelle : le projet de la Cité de la Méditerranée se base sur une offre récréative, culturelle et commerciale le long du Boulevard du Littoral, tandis que des logements, des hôtels et des bureaux sont en phase de projet au quartier d'Arenc ; enfin la mixité intervient aussi au niveau des moyens de transports. Il est ainsi possible de « donner à vivre la proximité directe d'un port » en se basant sur un principe de mixité organisé « en dents de peigne » (Guénod, 2002, p. 4) sur les 2.7 km de littoral que compte le périmètre Euroméditerranée.

⁷³ représentée par Marc Piétri

Les acteurs portuaires s'engagent sur le plan urbain

Malgré les contraintes sécuritaires et institutionnelles, la mixité fonctionnelle permet peu à peu de passer du LAT (Living Apart Together, comme l'appellent les directeurs des ports anglosaxons) à une union plus stable de la ville et du port. Les appels à projets réalisés par le port pour réaménager des îlots occupés par des entrepôts, la modernisation de l'appareil portuaire au niveau des gares maritimes passagers et le potentiel d'urbanité de ces dernières sont représentatifs d'une nouvelle stratégie de la part des acteurs portuaires, stratégie illustrant un intérêt grandissant pour ce qui est traditionnellement du ressort des acteurs urbains. Les relations entre acteurs se répercutent sur la qualité de vie des Marseillais, dont le souhait est depuis longtemps d'avoir un accès élargi à la mer, comme l'a encore précisé récemment une élue au conseil municipal (séance du 17 juillet 2006), bien que le seul espace public (le J4) sera bientôt restreint par des équipements *a priori* imposants. Enfin, il semble que les aménagements sont pensés en termes évolutifs, en adéquation avec les changements qui peuvent intervenir au niveau des activités portuaires, tout en sachant que ces changements sont en général imprévisibles.

Une ambiance maritime... pour croisiéristes ?

Par ce projet, la ville et le port développent un cadre de vie marseillais agréable, mais également une offre touristique attrayante. La croissance de l'industrie de la croisière est sans cesse mise en avant dans les communiqués de presse du PAM. Récemment l'AIVP a organisé une rencontre à Rijeka (Croatie), ville-port misant sur le « tryptique gagnant » que sont la ville, le port et le tourisme. A cette occasion, une réflexion sur la ville portuaire et ses rapports au tourisme a évolué en ces termes :

Face à une demande touristique mondiale recherchant l'authenticité, les villes portuaires peuvent jouer avec succès de l'originalité de leurs paysages maritimes ou fluviaux mais aussi de leur modernité en tant que lieux emblématiques du commerce international. Développer une offre touristique dans la ville portuaire revient ainsi à savoir mettre en scène non seulement les éléments patrimoniaux mais aussi l'ambiance portuaire et maritime proprement dite.
(AIVP, Assemblée Générale et Rencontres de l'AIVP à Rijeka, juin 2006)

Marseille se situe parfaitement dans cette approche : la Cité de la Méditerranée – son nom l'indique bien – joue sur une ambiance maritime et portuaire. De surcroît, avant même que les projets n'aboutissent, cette ambiance est déjà mise en scène par la visualisation d'images de synthèse, celles-là même qui sont insérées au fil de ce travail. Les images de synthèse sont d'ailleurs utilisées pour l'entier du programme Euroméditerranée. En 1998, Ola Söderström et Marcus Zepf mettaient en évidence « le pouvoir du visuel en urbanisme », de sorte que l'on « commence dès lors à considérer les 'images de la ville', d'une part, comme des objets construits qu'il s'agit d'analyser en tant que tels, et, d'autre part, comme des intermédiaires actifs qui contribuent à structurer l'aménagement urbain, plutôt que de les concevoir comme des objets passifs, simples reflets plus ou moins fidèles de la réalité » (1998, p. 12). Les images de synthèse des Terrasses du Port, de même que celle de la tour CMA-CGM ont ainsi été rapidement diffusées dans différents réseaux locaux, nationaux et internationaux, diffusion notamment relayée par la presse et internet. A ces supports visuels s'ajoutent la narration, le discours sur la ville qui n'existe pas encore. Pour s'en convaincre, il suffit de lire comment les panneaux d'information à l'intention des habitants évoquent d'ores et déjà cette nouvelle maritimité :

*P*arti du Vieux-Port en navette, vous débarquez sur l'esplanade St-Jean remplie de la foule des touristes et des Marseillais venus admirer la ronde des vieux gréements au pied du Fort. Depuis la terrasse du Centre de la Mer où vous avez choisi de déjeuner dans l'un des restaurants de poissons, le spectacle est permanent : du côté du large avec les îles en toile de fond ; le ballet des bateaux dans l'anse du Pharo ; en face derrière les façades ajourées du Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, le va-et-vient des visiteurs qui parcourent les collections, empruntant tout là haut les passerelles pour rejoindre le Fort St-Jean et ses expositions temporaires. Et partout une animation sans cesse renouvelée : le bruissement des rollers croisant le pas plus paisible des promeneurs ; le mouvement continu des croisiéristes en escale se mêlant aux musiciens et aux spectacles de rues... Laissez la mer derrière vous, vous cheminez maintenant vers la Major et franchissez en douceur le Boulevard du Littoral⁷⁴.

Concernant le projet Euroméditerranée, il semble que sur le plan local ces outils visuels et narratifs ont fonction de discours sur la ville, dont le but est de favoriser une adhésion de la population aux projets en cours, à défaut d'une démarche participative plus efficace. On a vu en effet que le succès d'une concertation préalable ne garantit pas une discussion continue avec le public. On donne donc au public « l'illusion » d'une prise en compte dans l'opération, « grâce à une diffusion massive de lettres et de plaquettes d'un optimisme débordant » comme le relève R. Rodrigues-Malta à propos des méthodes participatives des villes-ports en général (1997, p. 98).

La mise en scène d'une maritimité est un fait récurrent dans les villes-ports. Nous discuterons de ce point, rarement remis en question, dans le deuxième chapitre de cette partie : la maritimité fait-elle réellement l'authenticité des villes-ports ? Qu'entend-on par maritimité ?

⁷⁴ panneau affiché au centre d'information Euroméditerranée, dans les Docks de la Joliette

2. Le quartier de la Joliette

L'idée des années huitante d'un vaste programme de requalification du centre-ville de Marseille était issue du potentiel économique du quartier de la Joliette. A l'époque, l'objectif urbain n'était pas encore énoncé ; il s'agissait bien plus de réactualiser le projet de *Centre directionnel* et ce n'est que plus tard que le périmètre s'est élargi à pratiquement tout le centre nord de la ville. Historiquement relié au port moderne, le quartier de la Joliette est symbolisé par la Place de la Joliette au bout de la Rue de la République et par le bâtiment des Docks le long du quai du Lazaret. Avec le choix de la Joliette pour l'emplacement de nouveaux bassins du port, cette place était devenue à partir du XIXe siècle lieu d'échange et de transit de marchandises : du port aux quais, des quais aux docks entrepôts, puis des docks à la gare, juste à l'arrière de ceux-ci. L'activité industrialo-portuaire des Docks ayant cessé en 1988, les entrepôts, de même que la gare sont soudainement devenus obsolètes.



Figure 33 en bleu la ZAC de la Joliette, à côté de la ZAC Cité de la Méditerranée

Comme on l'a vu précédemment, la réhabilitation des docks débutée en 1992 pour reconvertir les entrepôts en bureaux a agi comme un catalyseur sur lequel les acteurs d'Euroméditerranée se sont appuyés pour développer une réelle dynamique dans le quartier, entre ville et port. De plus, le quartier de la Joliette est stratégiquement situé au carrefour d'un réseau de transports : aéroport de Marignane, gare SNCF-St-Charles, autoroutes, métro – bientôt tramway. Relié à l'hypercentre par la rue de la République, il permet d'élargir le centre-ville et de le rééquilibrer en direction du Nord, comme cela a toujours été souhaité. Ainsi que le schéma de référence le mentionne, « intervenir sur ce site au cœur du périmètre donne une très grande lisibilité à l'action de l'établissement public » (2000, p. 21). Les objectifs sont les suivants⁷⁵ :

- renforcer la vocation d'échanges et d'affaires
- relier le port et la ville
- améliorer l'environnement urbain et architectural

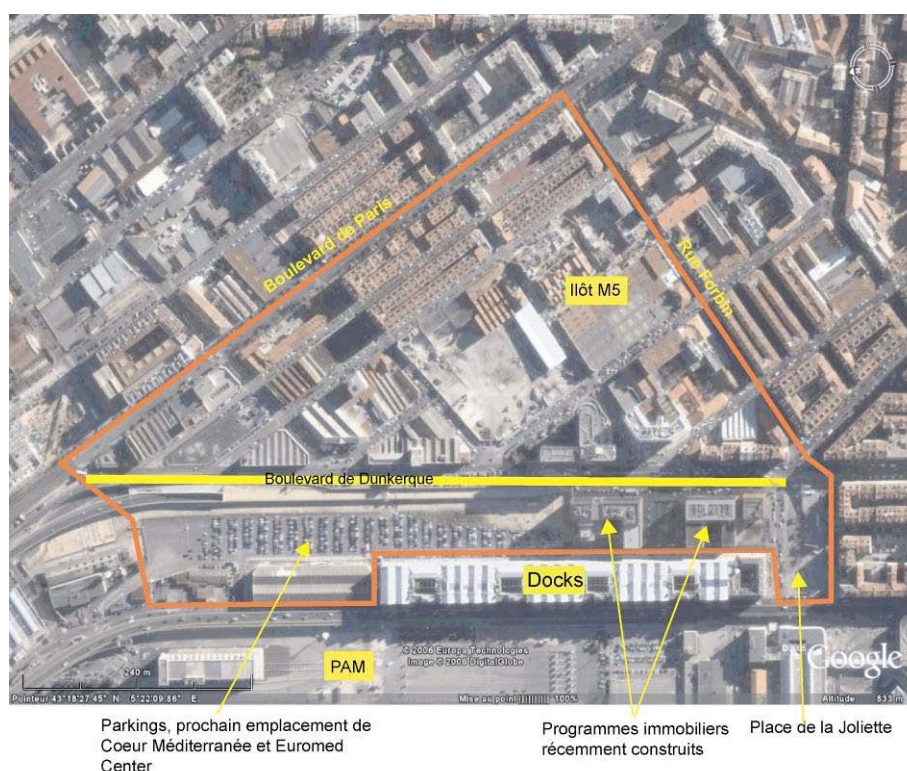
Avec la refonte du quartier en un centre d'affaires, la ville de Marseille se dote des atouts d'une ville-port moderne telle que l'on se la représente aujourd'hui. Comme on l'a vu dans la première partie de ce travail, de nombreuses villes-ports ont déjà réalisé un secteur tertiaire à l'interface ville-port. Ce « tertiaire maritime » permet de redynamiser des quartiers arrières-portuaires dégradés. Si dans la plupart des villes-ports, les entreprises n'ont plus aucun lien avec le domaine maritime, le port et la ville de Marseille cherchent à nouer des liens par l'implantation d'activités maritimes à la Joliette. Dans les Docks, outre les bureaux d'Euroméditerranée, des entreprises directement liées au port s'y sont implantées (Société Maritime Internationale, Universal Maritima, Naxco Conteneur Services, Unilex Maritime de la Lloyd's Agency, pour ne citer que quelques exemples). Le tertiaire maritime à la Joliette n'a évidemment plus rien à voir avec les relations autrefois physiques, visibles entre le port et la ville. Si les Docks n'ont plus d'utilité industrielle, si les flux matériels de marchandises sont désormais remplacés par des flux immatériels d'informations, ces derniers sont néanmoins d'une grande utilité commerciale et relationnelle pour le port. D'une utilité symbolique aussi.

Délimitation de la ZAC de la Joliette

⁷⁵ Source : <http://www.archi.fr/CAUE84/architectureauuoll%E8ge/Archi%20coll%E8ge6.pdf>

Le schéma de référence actualisé en 2000 divise le périmètre d'Euroméditerranée en deux secteurs d'intervention. L'un est un secteur de dynamisation et concerne p. ex. les logements concernés par une OPAH ; l'autre est un secteur de transformation. Ce dernier concerne la ZAC de la Joliette dont la surface est de 22 hectares. Sur la carte, la ZAC est structurée par trois axes formant un triangle : ce sont le Boulevard de Dunkerque, le Boulevard de Paris – qui fut percé en 1860 pour assurer la liaison entre nouvelle gare maritime d'Arenc et place Monceau – et la Rue de Forbin. Le Boulevard de Dunkerque fait office de séparation relativement bien marquée entre une zone de bureaux côté port et une zone d'habitat et de services tels que crèches et établissements scolaires, côté ville. Côté port, les nouveaux bâtiments construits ont créés le dénommé « quartier des Docks ».

Figure 34 : la ZAC de la Joliette
(photo satellite non actualisée : on y voit encore des entrepôts
aujourd'hui démolis et des terrains en friche, aujourd'hui comblés)



(Source : Google Map, indications rajoutées)

Les terrains de la Joliette sont constitués de lotissements issus de l'urbanisation du XIXe siècle. Contrairement au sud de la ville où tout était permis en termes d'embellissement de la ville et d'aménagements monumentaux, l'espace au nord était minutieusement calculé et utilisé à des fins strictement utilitaristes : « Il faut ménager le terrain, écarter tout ce qui n'est pas d'une absolue nécessité au commerce » (Bonillo, 1991, p. 131) On comprend ainsi mieux pourquoi les espaces publics et de loisirs restent encore largement à inventer au nord : leur manque accru n'est que la conséquence d'une logique dédiant entièrement cet espace au commerce et au labeur. La trame orthogonale qui organise les quartiers Joliette/Arenc en îlots n'a pas connu le succès espéré ; le cadre bâti, de même que les activités ont connu un fort déclin de sorte que « hangars et programmes d'habitats très dégradés cohabitent sur un site peu dense » (schéma de référence, 2000, p. 22).

Que ce soit côté port ou côté ville, le quartier de la Joliette souffrait il y a dix ans encore de la désindustrialisation et recensait de nombreuses friches industrielles. Les bureaux se trouvant entre les Docks et le Boulevard de Dunkerque ont été construits sur la friche ferroviaire de la gare de la Joliette. Les nouveaux bâtiments de bureaux (dénommés Cap Joliette, Grand Large et Grand Horizon) s'intègrent bien à celui des Docks, par leur parallélisme (hauteur des bâtiments, grandeur des cadres de fenêtres). Lorsque l'on longe les Docks en direction d'Arenc au nord, les terrains destinés à recevoir de nouveaux programmes de bureaux servent pour l'instant de parkings pour les employés des Docks et des autres bureaux.

Le quartier de la Joliette est certainement le lieu où les projets d'Euroméditerranée sont les plus avancés. D'après Frank Geiling (entretien), les interventions dans la zone de la Joliette sont achevées à 75%. En effet, sur les 300'000 m² de surface, 150'000 m² de bureaux sont construits et occupés, tandis qu'il en reste environ 25'000 à construire. Le restant concerne des logements, des hôtels, des commerces, des équipements publics (écoles, gymnases, terrains de sport), et des parkings (2'000 places). Afin de rendre compte de l'évolution du quartier, je vais mentionner quelques-uns de ces projets en cours ou réalisés. Les projets sont très nombreux et il n'est pas possible d'en donner



Figure 35 Le nouveau quartier d'affaires de la Joliette, alliant modernité architecturale et identité portuaire

Source : Euroméditerranée

une liste exhaustive qui aurait d'ailleurs nécessité des entretiens avec le concepteur de chacun d'eux ; il ne s'agit pas d'examiner chaque projet dans les détails mais plutôt d'imaginer la façon dont ces projets vont modifier l'image de la ville portuaire. J'ai cependant pris garde à diversifier les exemples – espaces publics, privés, logements, bureaux, etc. Ils sont tous à mettre en interrelation avec le quartier d'Arenc dont nous avons détaillé les projets, directement contigu au quartier de la Joliette

2.1 La Place de la Joliette

La Place de la Joliette a été réaménagée en 1998 dans un souci de conservation de certains traits historiques ; un bout de voie de chemin de fer p. ex. est incrusté dans le sol ; de même la fontaine déjà présente à l'époque est conservée. Cependant, parmi les personnes interrogées sur cette place, peu trouvent que son réaménagement est réussi. Il a certainement été réalisé de manière trop rapide et sans grande réflexion sur son rôle symbolique. Pour Rachel Rodrigues-Malta (entretien), quelques mètres de voies de chemin de fer ne suffisent pas à pérenniser l'identité de la place. La fontaine peine à trouver sa place. De plus le choix d'un matériau comme le cuivre pour recouvrir les toits des kiosques n'est pas idéal, étant donné les fortes chaleurs en été. Ces kiosques en cuivre sont censés rappeler les conteneurs du port. Un « signal » en cuivre placé sur le côté est de la place est lui censé évoquer la proue d'un navire en direction du port (site Euroméditerranée). Autour de la place, les voitures et les bus circulent. Depuis 2004, la place s'anime de 8h à 14h chaque jour grâce à la présence d'un marché. Mais lorsque celui-ci est terminé, la place n'est pas un lieu où l'on s'attarde, étant donné peut-être le manque d'ombre en été et le manque de places assises ; elle reste un lieu de passage, particulièrement à midi, entre les restaurants d'un côté et les bureaux de l'autre. Lieu d'aboutissement de la Rue de la République, espace public par excellence à l'interface de la ville et du port, rejoignant bientôt le Boulevard du Littoral, cette place est plus

accueillante qu'elle ne l'était avant sa rénovation, mais mériterait que les gens puissent s'y arrêter plus longuement, ceci dans la perspective d'un éclaircissement de la vue sur le port, après la mise en tunnel du viaduc autoroutier de l'A55.



Figure 36 La place de la Joliette, vue W-E

à gauche, les bureaux récemment construits (ici France Telecom), au fond le début de la Rue de la République

La Place de la Joliette doit rentrer en cohérence avec les autres espaces publics en devenir du quartier, qui se trouveront principalement entre le Quai du Lazaret et le Boulevard de Dunkerque, autrement dit dans le prolongement du bâtiment des Docks. Nous y trouverons ainsi la Place de la Méditerranée, et la Place Espercieux, dont l'aménagement est encore en définition et qui feront le lien entre les nouveaux programmes d'activités tertiaires.

2.2 « Un quartier d'affaires où il fait bon vivre »⁷⁶

Aujourd'hui, Euroméditerranée n'hésite pas à parler d'une « nouvelle génération de quartier d'affaires » autour de la Place de la Joliette et de vendre le quartier aux investisseurs comme le « pôle d'affaires le plus accessible au Sud de la France ». Les quartiers arrières-portuaires sont en pleine phase de mutation et connaissent une reconversion urbano-portuaire telle qu'elle s'est déjà pratiquée dans d'autres villes. Nous pouvons penser aux Docklands de Londres, mais aussi aux villes-ports des Pays-Bas, où les services tertiaires se profilent au bord de l'eau. Ce quartier d'affaires s'oriente vers le tertiaire supérieur, les services, le maritime et le commerce international et les télécommunications, la logistique.

Le Monde du 17 novembre 2003 fait écho de Marseille devenue deuxième destination tertiaire régionale en France, « derrière Paris, mais devant Lyon et Lille ». Selon un article du 15 novembre 2004 du journal économique *Les Echos.fr*, « ce renouveau du marché immobilier résulte certes du TGV, qui rapproche la cité phocéenne de Paris et des grandes capitales européennes. Mais pour les Marseillais, il existe un effet quasiment californien dû à la localisation de cette ville dans 'la ceinture ensoleillée', la 'sun belt' des Américains. Cette ceinture contribue à développer les bassins d'emplois et, par voie de conséquence, la demande de logements des nouveaux arrivants » Le journal souligne encore que cette attrait pour le Sud serait renforcé par des prix de logements et bureaux moins élevés que dans d'autres centres tertiaires du sud (Nice, Sophia Antipolis, p. ex.) »⁷⁷.

⁷⁶ Source : communication Euroméditerranée

⁷⁷ http://www.lesechos.fr/regions/atlas/villes/atl_002_039_01.htm

Le principe de *mixité fonctionnelle et sociale* s'applique également dans le quartier de la Joliette. Comme Frank Geiling le souligne, il ne s'agit pas seulement d'en faire un quartier d'affaires ; ce sera également un lieu de vie. Le quartier de bureaux prenant rapidement de l'ampleur, il est effectivement nécessaire de fournir aux employés des services appropriés qui vont du logement à l'école, du parc public au cinéma.



Figure 37 Les docks et la gare de la Joliette en 1991 (Source : Bonillo, 1991)



Figure 38 Une nouvelle rue : la rue des Docks

Mobilité

De nombreux parkings sont créés en souterrain, entre les différents programmes de bureaux, afin de libérer l'espace au sol. L'accès au centre-ville en voiture tend à devenir de plus en plus restrictif, au profit du transport public. Deux lignes de tramway vont s'ajouter au réseau de transports publics marseillais (métro et bus). D'ici 2007, la nouvelle ligne de tramway Blancarde-Euroméditerranée Gantes⁷⁸ devrait faire partie de la première phase de mise en service. Par la suite, tout le centre ville devra être desservi par le tramway. De plus, une des deux lignes du métro va être prolongée en direction de l'Est. Ces extensions du réseau (pour un aperçu, voir annexe en fin de document) font partie de la nouvelle organisation du Plan de Déplacement Urbain de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole qui assume la maîtrise d'ouvrage.



Figure 39 : ligne de tramway en chantier sur le Boulevard de Dunkerque, boulevard séparant quartier d'affaires et quartier d'habitat

Alors que le tramway fait son entrée dans la ville et vient compléter ainsi l'offre de transports publics, il est légitime de se demander s'il n'y a pas une contradiction avec l'offre abondante en parkings dans le périmètre d'Euroméditerranée. Marseille a une très grande culture de l'automobile, et cette culture paraît être entretenue alors même que

⁷⁸ le tramway (par ailleurs argument de campagne des élections municipales de 2001 pour le maire réélu Gaudin) a créé de nombreux débats et rancœurs. L'annonce par le maire de la privatisation du tramway a été très mal reçue des traminois, y voyant là le signe de la fin du service public ; de même le fait que le tramway longe sur une partie la ligne du métro existant fait craindre une perte de 14 millions de passagers par année pour le métro. Une grève de 46 jours a eu lieu en octobre 2005 pour manifester contre sa privatisation. Au conseil communal du 17 juillet 2006, Renaud Muselier devait encore rappeler qu'aucune ligne de tramway ne double celles du métro et qu'il n'y a donc pas de concurrence à ce niveau-là. Il doit cependant encore prouver que les lignes desserviront les quartiers nord comme cela avait été prévu au départ. Le projet a en effet « rétréci comme peau de chagrin » faute de financement suffisant (L'Humanité 06/11/04).

l'on perçoit assez nettement la poursuite d'un objectif visant à inverser la logique jusque-là prépondérante d'un urbanisme en fonction de l'automobile, pour parvenir à une circulation automobile en fonction de l'urbanisme⁷⁹. S'agirait-il d'une logique de façade ? Le tramway pourra-t-il trouver sa place à Marseille, au-delà du fait d'être un objet urbain esthétiquement valorisé ? Que faut-il penser de l'opposition à la municipalité qui y voit là une politique d'ordonnancement de la ville sans autre but que d'éloigner les classes les plus pauvres ? Cela révèle-t-il simplement un manque de consensus patent concernant une initiative *a priori* positive ? Toujours est-il que le Boulevard de Dunkerque, qui sépare la ZAC de la Joliette entre bureaux à l'ouest et logements à l'est va être doté d'une ligne de tramway. Ce boulevard fait par ailleurs partie des espaces publics – avec les places – en cours de réaménagement.

Le quartier des Docks en construction

Entre les Docks et le boulevard de Dunkerque, plusieurs bureaux ont été construits ces dernières années. La figure 33 donne une vue de ces bureaux depuis le Bd de Dunkerque. Dans le prolongement des Docks, entre le Boulevard de Dunkerque et le futur Boulevard du Littoral, deux programmes immobiliers verront le jour d'ici quelques années. Il s'agit des programmes *Cœur Méditerranée* et *Euromed Center* que nous détaillons quelque peu ci-après.



Figure 40 Cap Joliette, le bâtiment inauguré en 2004 par la société BNP Paribas, à côté du bâtiment rouge de Télécom Italia

Cœur Méditerranée : entre bureaux, hôtels et galerie marchande



Figure 41 Le quartier des Docks encore en construction en 2006

Le chantier du programme *Cœur Méditerranée* vient à peine de démarrer. En effet, la première pierre a été posée le 7 juillet 2006, la livraison étant prévue en 2008. Il est constitué d'un bâtiment en forme de U, sur un terrain de 4'000m², dans la continuité des bâtiments de bureaux déjà existants, à savoir les Docks, Cap Joliette, Grand Large et Grand Horizon. Sa surface totale sera de 18'000 m². On y trouvera environ 5'000 m² de bureaux, 2'000 m² de commerces, ainsi que deux hôtels : un hôtel Ibis (2 étoiles) de 192 chambres et un Suite Hôtel (3 étoiles) comprenant près de 200 suites. Un parking de 500 places est prévu.

Contrairement aux autres immeubles de bureaux, l'architecture de *Cœur Méditerranée* (conçue par Jean-Paul Viguié) paraît vouloir encourager les relations entre espaces privés et publics. Ainsi une rue intérieure vitrée le long du bâtiment permettra aux piétons de déambuler, de flâner le long des vitrines des commerces qui s'y installeront. Au niveau des espaces publics, ce bâtiment fera le lien avec la Place de la Méditerranée au nord et la Place Espercieux au Sud, qui doivent encore être aménagées.

⁷⁹ Voir à ce titre p. ex. François Ascher (2005), *La société hypermoderne*, Ed. L'Aube

Euromed Center

C'est le 16 mars 2006 que les lauréats de l'appel à projet *Euromed Center* ont été révélés. Les travaux devraient débiter d'ici la fin de l'année pour être livrés en 2008. Il sera situé dans l'alignement des Docks, après *Cœur Méditerranée*, et la Place de la Méditerranée, sur la dernière zone de terrain constructible, où se sont provisoirement installés des parkings à disposition des employés. Sur un terrain de 2.6 hectares et une surface totale de plus de 70'000 m², *Euromed Center* est voué à recevoir une mixité de fonctions : « Lieu de vie, Euromed Center constitue une plate-forme d'échanges et de rencontres entre événementiel, culture, et économie, ouverte à l'international, identifiée par son architecture comme un signal urbain pour la ville » (site Euroméditerranée). La vocation internationale du programme est clairement définie. Des organismes et des sociétés internationales sont attendues sur le site. Ainsi l'agence française pour le développement international des entreprises Ubi France a p. ex. décidé de s'y implanter. Ce programme est voué à devenir un « générateur d'urbanité » selon les termes de l'architecte désigné Massimiliano Fuksas.

On y trouvera des équipements pouvant répondre à la vocation internationale du programme :

- Des immeubles d'affaires
- Un centre de convention
- Un hôtel Marriott 4 étoiles de 200 chambres
- Un cinéma multiplex de 16 salles (confié à la société Europa Corp de Luc Besson)
- Des centres de formation : l'Institut de Management international à vocation méditerranéenne, le Campus Urbain de l'Agence Française de développement, l'Institut de Formation des Cadres de Gestion des villes de la Méditerranée



Figure 42 les « dauphins » d'Euromed Center

Source : Euroméditerranée, M. Fuksas



Figure 43 une partie de la maquette d'Euroméditerranée de 2006 : de gauche à droite au premier plan après la passerelle, les bureaux de la CMA-CGM, le nouveau complexe immobilier SAS Suède, le programme Euromed Center en face du Silo à céréales

En complète interaction avec les autres projets de la ZAC de la Joliette et celle de la Cité de la Méditerranée, on perçoit dans le projet un grand souci de cohésion urbaine. La hauteur des édifices répondra à celle du Silo, juste en face. L'aménagement urbain devra faire le lien entre le Silo au sud, les Archives Départementales dans le quartier d'Arenc au nord ainsi que le quartier d'affaires sur l'alignement est-ouest. Il fait une large place à la déambulation piétonne, par la création de jardins, de promenades, d'espaces d'eau.

La zone est affectée à la construction d'immeubles de bureaux de grande hauteur (IGH). Euromed Center aura donc sa tour, tandis que Jean Nouvel et Zaha Hadid en construisent chacun une à

proximité, le long du littoral. Pour les acteurs d'Euroméditerranée, ces IGH sont censés contribuer à la création d'une identité portuaire renouvelée, en phase avec la mutation actuelle du port, sans plus aucun rapport avec l'image peu accueillante d'aujourd'hui. Au centre d'information d'Euroméditerranée, le projet fait déjà l'objet d'une référence imagée très maritime : l'on parle alors d'une architecture en « dauphins ». On peut d'ailleurs penser que cette architecture suggère une évocation à celle de l'opéra de Sydney.

2.3 Logement : « Répondre aux nouveaux désirs d'habiter »⁸⁰

Si le quartier de la Joliette devient le nouveau lieu d'affaires, il convient alors d'étoffer l'offre de logement afin de répondre à l'agrandissement du bassin d'emplois. Avec le TGV qui relie Paris à Marseille en trois heures, il n'est pas rare que les employés viennent de la capitale et cherchent un logement à proximité de leur lieu de travail durant la semaine. Les logements construits à ce jour, que ce soit sur la ZAC de la Joliette mais aussi, comme nous le verrons sur la Rue de la République, semblent répondre à ce nouveau type de demande. Ainsi près d'un millier de logements neufs sont en cours de construction sur la ZAC. Trois programmes sont lancés, dont l'îlot M5-les Docks que nous allons détailler. En dehors des logements neufs, Euroméditerranée s'attache également à réhabiliter les logements dégradés du périmètre par le biais d'OPAH. A noter que tous les logements se situent à l'est du Boulevard de Dunkerque, l'ouest, côté port, étant réservé aux bureaux.

L'îlot « M5-Les Docks » : un programme de logements neufs

L'îlot M5 se situe dans la ZAC de la Joliette, non loin du nouveau quartier d'affaires – dit aussi quartier des Docks. Il s'agit en quelque sorte d'un prototype de ce qui devrait être aménagé sur le Parc Habité à Arenç. Entre les rues Pontevès, Hozier, Forbin et Chevalier-Paul, sur la friche industrielle des anciens entrepôts Gondrand (stockage de marchandises non dédouanées), 350 logements ont été construits, dont 70 logements sociaux (20%, soit le minimum requis selon les nouvelles lois sur le renouvellement urbain). Leur typologie est diverse et répond à une notion



Figure 44 îlot M5



Figure 45 Le quartier adjacent au M5

contemporaine de « villas en ville », comme le définit Nexity-Apolonia, le promoteur immobilier propriétaire et concepteur de l'îlot⁸¹ : lofts, villas, appartements, « maisons empilées ». Les appartements jouissent d'un jardin privé. En comparaison avec les îlots avoisinants, il s'agit d'appartements de standing. La construction de l'îlot n'est pas terminée. Cependant, il est possible d'en faire une analyse à partir du nouveau bâti qui se trouve sur une bonne moitié de l'îlot. L'idée des architectes (Roland Castro et Yves Lion) était d'en faire un nouveau noyau villageois parmi les 111 villages formant Marseille. Cette idée est en adéquation avec le mythe contemporain du

⁸⁰ Brochure Marseille Euroméditerranée, p. 10

⁸¹ la Pyramide d'Or a été décernée aux concepteurs de cet îlot, soit le promoteur Nexity-Apolonia et les architectes Yves Lion, Roland Castro, Sophie Denissof, Michel Cerrito

village dans la ville associé au nouvel urbanisme. Effectivement, une fois à l'intérieur, il y fait bon vivre : le bâti « correspond à un état d'esprit général censé séduire, et définissant des volontés d'ordre urbain, typologiques et socio-économiques » (CVPT⁸²). Les appartements sont destinés avant tout à une classe sociale aux revenus supérieurs à ceux du quartier (2'000 euros/m² environ), et conviennent donc particulièrement aux « Parisiens-TGV »⁸³. D'après une interview de Roland Castro dans *CyberArchi* le 28 juillet 2004, tous les logements ont été vendus après le deuxième jour de mise en vente. Les architectes ont voulu créer un nouveau « morceau de ville ». Pourtant malgré les efforts d'intégration de l'îlot au reste de la ville, il demeure effectivement un morceau de ville dans la ville. Il faut déjà pouvoir y pénétrer, car une grille et un visiophone privatisent fortement l'espace et marquent la frontière entre l'espace public de la rue et l'espace privé de l'îlot. J'ai pu m'y rendre par chance car une des quatre entrées était ouverte par hasard. « Imaginé sur le double critère de Développement durable et d'économie d'énergie »⁸⁴, le programme a-t-il pris en compte la question du social ?⁸⁵

L'intégration architecturale de ces nouveaux logements au tissu urbain existant est effectivement réussie : la mémoire industrielle est conservée en utilisant les murs d'une usine⁸⁶ pour la transformer en lofts ; de même l'alignement de l'îlot le long de la rue est identique à ceux des autres îlots. De plus, la diversité typologique des habitations en fait un quartier résidentiel agréable d'inspiration méditerranéenne ; néanmoins l'intégration sociale en termes de mixité entre quartiers nouveau et ancien reste pour l'instant réservée, étant donné la présence de grilles tout autour de l'îlot : dans quelle mesure la mixité sociale sera-t-elle respectée, en dehors des discours officiels ? Qu'en est-il de la privatisation de cet espace urbain ? Y aura-t-il adéquation entre objectifs de départs et pratique urbaine du projet ? Peut-on qualifier l'aménagement de cet îlot de postmoderne ? La politique du logement, nous le verrons encore avec la réhabilitation de la Rue de



la République, se fonde sur un objectif de *gentrification* du centre-ville (Garcia, 2005), objectif que l'on retrouve dans de nombreux cas de régénération urbano-portuaire.

Figure 46 A l'intérieur de l'îlot M5

A droite, des jardins dans une nouvelle cour et une grille au bout du chemin séparant le M5 du reste du quartier

⁸² *Marseille-centre : enjeux, dispositifs, projets*, Etude des étudiants de l'Ecole d'Architecture de Paris-Belleville, consulté sur le site de CVPT

⁸³ Nous reprenons le terme employé par le Journal CQFD No 4

⁸⁴ Brochure « Marseille Euroméditerranée »

⁸⁵ Sur la question de la prise en compte du lien social dans la pratique du développement durable, voir O. Dubois, M. Van Criekingen (2006).

⁸⁶ Plus précisément, ce qu'il reste de l'usine, la majeure partie de celle-ci, composée de plusieurs bâtiments, ayant été démolie.

2.4 Du terrain vague au centre d'affaires : un bilan

Le quartier de la Joliette, lieu instigateur de tout le développement actuel du périmètre Euroméditerranée, s'est développé plus rapidement que les autres zones d'intervention. Interface ville/port moderne, le nouveau quartier des Docks se construit au gré des investissements privés de grandes entreprises de services. L'on voit clairement dans ce quartier la volonté de l'EPAEM de se positionner parmi les grandes métropoles, en structurant un noyau dur autour duquel se positionnent les autres pôles de développement, s'inspirant des modèles de la Défense et des Docklands de Londres. On constate d'ailleurs que le libéralisme thatcherien en matière de gouvernance urbaine trouve un écho à Marseille où prédomine le « market-led planning ». A ce titre, les bureaux de la Joliette ne sont investis que par de grandes firmes ayant pris sur le marché international. Peu de place à la Joliette pour des PME locales. Comme Samson et Péraldi l'écrivent, « l'établissement public entend être l'interlocuteur d'entreprises qu'il ne peut concevoir qu'extérieures et mondiales ; et ce, qu'il s'agisse de celles qu'il compte accueillir dans ses immeubles de bureaux ou de celles à qui il entend donner les marchés de construction » (2005, p. 256). Ainsi, de grands promoteurs immobiliers tels que Nexity ou Constructa se retrouvent avec plusieurs programmes immobiliers sur le périmètre d'Euroméditerranée.

D'après les estimations, Marseille serait en passe de devenir une métropole régionale. Dans cet élan, elle ne semble pas vouloir être complémentaire d'une ville comme Aix qui accueille de nombreuses firmes internationales, mais se positionne plutôt en concurrente, afin de retrouver son rôle de ville-mère dans l'aire métropolitaine. Nous manquons de données à cet égard, mais le fait que Aix et Marseille ne se trouvent pas dans la même communauté de communes prouve déjà qu'un jeu de concurrence existe.

La proportion d'offre de bureaux et de services nouveaux est donc plus élevée que celle de nouveaux logements. Quant aux logements sociaux neufs, les promoteurs semblent s'en tenir au strict minimum demandé par la loi (20%) au vu de l'exemple de l'îlot M5.

Quant à la mixité sociale et fonctionnelle, elle se situe à l'échelle du quartier. Il n'y a pas d'habitations dans le quartier des Docks, de sorte que celui-ci est vide en dehors des heures de bureau. Cette situation va cependant peut-être changer dans les années à venir, puisque des hôtels sont en cours de construction, de même qu'un complexe cinéma, quelques galeries marchandes et des espaces publics. Etant donné la situation actuelle, qui mise beaucoup sur l'image globale du site, donc sur la construction de « signaux architecturaux » censés accueillir des services internationaux, il est encore trop tôt pour s'imaginer un quartier de vie tel que Frank Geiling le décrit (entretien). Mis à part le cinéma, tous les services nouveaux sont, à ma connaissance, des services de jour. Qu'en est-il des restaurants et bars qui pourraient accompagner la sortie du cinéma ? Qu'en est-il de l'insertion locale du projet, non pas seulement pour les employés des Docks, mais aussi pour les habitants qui n'y travaillent pas mais vivent à proximité ?

Au niveau de la relation ville/port, le quartier de la Joliette est censé faire office de pivot, la place de la Joliette et les Docks en étant le symbole historique. Etant donné l'évolution de la dynamique portuaire, ces relations ne sont plus physiques, de sorte que Marseille ne fait pas exception à la reconversion d'une interface ville/port conforme à certains archétypes. En revanche, le quartier de la Joliette fait le lien entre des activités immatérielles, du côté de la ville, et matérielles du côté du port. Les entreprises du secteur maritime ayant décidé de s'implanter dans les Docks représentent le lien entre la ville et son port ; certes ce lien est virtuel, informatisé, mais il ne crée par moins des emplois sur place, ainsi que des richesses économiques, commerçantes et donc relationnelles. Pour suivre le schéma d'aménagement de l'établissement public, ce quartier doit également devenir un

nouveau centre. Dans les idées, il devrait rééquilibrer la ville entre Sud et Nord, en élargissant la centralité vers le nord. Le port joue-t-il un rôle autre que figuratif dans ce processus ? En plein travaux, en plein processus de mutation, il est encore trop tôt pour conclure sur le succès d'un rééquilibrage de la ville, ce dernier ayant de plus toujours résisté aux aménageurs. Difficile également de porter un jugement sur une zone de plus de 20 hectares qui n'a pas pu être analysée ici à l'échelle plus fine des dynamiques locales.



Figure 47 Vue en direction de la mer, nouveaux bureaux cachant les Docks, et stade d'athlétisme neuf accompagnant une nouvelle école, tout cela construit en un peu plus de trois ans sur un ancien terrain vague

3. La Rue de la République : Une artère entre ville et port

Nous avons examiné jusqu'ici deux zones impliquant de nombreuses transformations et constructions nouvelles sur l'interface ville/port. Nous poursuivons notre étude non plus à l'échelle du quartier, mais à celle de la rue : la Rue de la République, où il s'agit comme ailleurs de « refaire la ville sur la ville », et où l'on observe des logiques diverses émanant de nombreux acteurs.

Nous l'avons vu, il devient aujourd'hui évident dans les opérations de renouvellement des interfaces urbano-portuaires de prendre en compte la recomposition de la ville en général et non uniquement un morceau de ville créé sur des vides urbains. Ainsi Marseille doit faire en sorte de créer un lien entre le nouveau quartier portuaire/maritime de la Joliette et l'hypercentre, ceci afin d'engendrer une continuité dans l'aménagement urbain et peut-être par là même dans les représentations collectives.

C'est donc à l'échelle locale que les acteurs doivent s'intéresser ici, même si, tout comme pour la Cité de la Méditerranée, les projets mettent en avant la capacité de Marseille à rentrer dans « l'ère globale ». Il s'agit de susciter le lien en intervenant physiquement au niveau de la trame urbaine, mais également socialement. La Rue de la République, située sur les 1^{er} et 2^{ème} arrondissements, est censée, depuis plus d'un siècle, créer ce lien. Mais, on va le voir, désirs urbanistiques et réalités sociales ne coïncident pas toujours. Nous allons comprendre pourquoi en nous replongeant dans l'histoire de cette rue, riche en enseignements dans le domaine de la régénération urbaine. Entre volonté politique et désirs des habitants, l'écart est parfois plus grand qu'il n'y paraît.



Figure 48 : La Rue de la République, entre port actif et Vieux-Port

Source : photo satellite Google Map, logiciel utilisé : Adobe Illustrator (ces photos n'ont à l'évidence pas été actualisées : le quartier de la Joliette, de même que le J4 connaissent aujourd'hui une autre configuration)

3.1 Une genèse de la rue : échec d'une spéculation foncière

C'est en 1853 que fut achevée la construction des premiers bassins du port commercial au nord du Vieux-Port. L'emplacement de ces nouveaux bassins a eu pour effet de modifier la dynamique circulaire de la ville. Alors que certaines usines (huileries par ex.) s'étaient développées dans les alentours du Vieux-Port, il fallait pouvoir transiter entre le port moderne et le Vieux-Port. « Dans la nouvelle conformation urbaine, le vieux bassin et le nouveau sont dans un rapport spéculaire. Entre eux, la masse compacte de la vieille ville se dresse comme une barrière, un obstacle aux logiques du mouvement » (Bonillo, 1991, p. 175). La percée de la Rue de la République – à l'époque Rue Impériale – devait alors avoir comme fonction de relier le port moderne au Vieux-Port, et donc également au reste de la ville. Elle fut réalisée une décennie après la construction des premiers bassins portuaires, dans un contexte où « les représentations relatives à l'hygiène publique, physique et sociale, rejoignent les projections des ingénieurs sur la ville comme système de flux » (idem). Il a fallu percer la rue dans la colline de la vieille ville, partant du Vieux-Port pour aboutir à la place de la Joliette et déboucher sur les docks, s'allongeant sur plus d'un kilomètre et modifiant le caractère morphologique du vieux Marseille, comme pour symboliser l'expansion mondiale de la porte de l'Orient. Les travaux furent pharaoniques. « On commença par la démolition de 1'100 maisons, entraînant l'expulsion de 16'000 Marseillais. Trente-huit rues disparurent, vingt-trois furent amputées. Une tranchée de 250 mètres de long et 15 de haut fut creusée entre la colline des Carmes et celles des Moulins, produisant 800'000 tonnes de déblais » (journal CQFD N° 19, 15 janvier 2005). Cette opération prise en charge par la compagnie des Frères Pereire était intégrée dans le mouvement d'haussmannisation de la ville à l'instar de la capitale, et avait pour but – en plus de répondre aux préceptes hygiéniques du moment – de recentrer la ville en attirant les populations bourgeoises dans les immeubles nouvellement créés dans la rue et en diminuant par là même le dédoublement social et territorial existant alors déjà entre le Nord et le Sud du Vieux-Port.



Figure 49 En haut, le tissu urbain existant avant la percée ; en bas, les nouveaux îlots de la rue de la République

Source : Bonillo, 1991, p. 176

L'opération fut un échec non seulement financier, mais également stratégique. Ni les bourgeois, ni les populations aisées ne vinrent s'installer dans cette rue entre le port et la ville moderne. La cause n'est pas à trouver principalement dans la taille des appartements (en moyenne très grands)

ni dans le décor architectural des îlots et des immeubles Mirès, inspirés directement de l'architecture parisienne, mais bien plutôt dans leur emplacement territorial. « C'est que la proximité des quartiers populaires avait pour effet d'éloigner la bourgeoisie et que l'on avait jusque-là construit beaucoup dans l'immédiate périphérie de Marseille » (Bonillo, 1995, p. 177). Comme on l'a déjà vu, l'on observe un glissement progressif des quartiers bourgeois vers le Sud au cours du XVIIIe siècle. Ce glissement illustre la façon dont le patronat industrialo-portuaire a peu à peu, en fonction de ses moyens mais également de sa propre perception de la ville, dissocié « son espace de production au Nord (le port) de son espace résidentiel au Sud » (Zalio, 1999, p. 178). La ville industrielle en général était toujours encline à séparer de manière très nette le domicile du travail. Le clivage entre la ville et le port n'était dès lors pas seulement d'ordre fonctionnel, mais s'inscrivait tout entier dans les mentalités de la population bourgeoise, ce que les Mirès et les Pereire, chargés de la construction de ces immeubles « ostentatoires » (Roncayolo, 1990, p. 181) n'avaient semble-t-il pas encore perçu. « Le Marseille Bourgeois reste fidèle à sa matrice : les axes et promenades construites sous la Monarchie censitaire ouvrent vers l'extérieur, vers la campagne. » (*ibid.*, p. 187). L'urbanisation du nord de la ville revêt par contre peu d'importance pour les chefs d'entreprises ; le nord est avant tout un lieu de travail où l'on implante ses industries, ses entrepôts, et aussi un espace où l'on trouve les logements précaires des travailleurs et des plus démunis. Enfin, « en échec également, compte tenu de la réduction du programme des rénovations, la tentative de faire glisser le centre. Avec le tracé de la rue Impériale, la notion de centralité portuaire recouvrait une nouvelle cohérence spatiale dans laquelle, loin de s'être déplacé, le centre s'était annexé les nouveaux ports » (Bonillo 1991, p. 177).

Le désastre financier va mettre en faillite la compagnie des frères Pereire en 1872. Les immeubles seront repris par la ville et les appartements vendus à des prix dérisoires. « Occupé progressivement, cet espace revêt des aspects sociaux particuliers, sorte d'HBM avant la lettre, abritant généralement ouvriers et petits-bourgeois » (Roncayolo, 1995). Parmi ceux qui s'y installent, certains ont des métiers en rapport avec le port – la catégorie des « navigateurs » – de sorte qu'ils s'y trouvent à proximité. Aussi, le lien entre ville et port n'est pas seulement physique, pas seulement une percée dans le chaos de la vieille ville : « plus qu'un axe de circulation rapide, réduisant l'excentricité des nouveaux quartiers, la rue de la République établit une sorte de continuité dans le logement de la main-d'œuvre portuaire entre journaliers (domiciliés à Joliette et sur les collines de la vieille ville) et gens de métier (installés rue de la République) » (Fournier, Mazella, 2001, p. 397). Le décalage entre immeubles de prestige et résidents d'origine populaire naît à partir de là.

3.2 Un siècle plus tard : insalubrité et dégradation...



Figure 50 Vue sur l'angle République/Dames depuis un appartement

Aujourd'hui, plus d'un siècle après la construction des îlots majestueux de la rue Impériale/République, ceux-ci se trouvent dans un état de délabrement total – la presse relate sans cesse de nouveaux faits : incendies d'appartements, escaliers effondrés, etc. – nécessitant une opération d'envergure afin de réhabiliter les immeubles et les appartements, ceci dans un contexte extrêmement difficile en matière de logement. Pendant longtemps, la rue a appartenu à un bailleur unique qui n'a pas entrepris les travaux de réfection des immeubles nécessaires. Depuis 1995 environ, les appartements ne sont plus reloués lorsque des locataires s'en vont, dans l'optique de réhabilitation totale des îlots, ceci dans une conjoncture où la « crise

du mal-logement n'a jamais été aussi mauvaise depuis trente ans » (association Centre Ville pour tous)⁸⁷. Le taux de vacance de la rue avoisine les 40% et il arrive de trouver des immeubles où un seul appartement est occupé par un locataire. Malgré cela, il faut souligner que, contrairement à ce que la presse relate, si les immeubles sont très dégradés au niveau des escaliers, des entrées, des façades, les appartements sont eux pour la majorité bien entretenus. Ces appartements datant du XIXe siècle n'avaient pas l'eau chaude, pas de salle-de-bains ; les locataires se sont débrouillés pour y poser les installations nécessaires à leur confort.

Une procédure de réhabilitation : l'OPAH



Figure 51 une cour intérieure

Cette opération de réhabilitation s'inscrit dans le programme Euroméditerranée et constituerait l'un des plus grands projets de réhabilitation en Europe. Cependant, il convient de souligner que l'idée d'intégrer la rue de la République dans l'OIN Euroméditerranée n'était pas présente dès le départ (Dubois, Olive, 2004, p. 45). S'il était éventuellement question de relier le port et la ville, c'était en passant le long du littoral et non en reprenant la liaison déjà établie de la rue de la République. La prise en compte de l'artère est rentrée plus tard dans les débats. Il s'agit d'une OPAH (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), ou comme le définit la Mairie de Marseille, « une procédure d'incitation à la réhabilitation du parc de logements privés anciens, dans des secteurs où l'habitat est dégradé.

Elle repose sur l'adhésion volontaire des propriétaires, qui peuvent bénéficier d'aides financières pour la réalisation de travaux en parties communes ou privatives. Elle s'appuie sur un partenariat entre la Ville, l'Etat, l'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat (ANAH) et éventuellement d'autres partenaires : Région, Département » (site officiel de la mairie).

Isabelle Caprani, qui s'est penchée sur l'application de cette opération dans le cadre d'une étude à Nice, souligne que, d'une façon plus concrète, « la politique d'intervention de l'OPAH porte sur la réduction du nombre de logements vacants, l'accession à la propriété, le rééquilibrage des populations en favorisant la création de grands logements, la réhabilitation du bâti, l'appropriation du patrimoine par une politique soutenue de réfection des façades et la requalification des espaces publics » (2006, p. 77).

La Rue de la République s'appuie sur l'Etat comme tout autre projet dans le cadre d'Euroméditerranée. La réhabilitation de la rue se fonde sur un partenariat public-privé. Les propriétaires privés des immeubles doivent réhabiliter les logements tandis que les collectivités publiques se chargent de rénover l'espace public, à savoir la rue elle-même. Un élargissement des trottoirs (4m de large), la plantation de nombreux arbres de chaque côté de la rue, un nouvel éclairage, sont notamment prévus.

⁸⁷ Le conseil municipal de Marseille du 17 juillet 2006 a longuement débattu du nouveau PLH, Plan Local de l'Habitat, délivré par le Maire. Ce dernier privilégie l'accession à la propriété avec un principe de 'chèque premier logement', avant la construction de logements sociaux, grande priorité actuelle. En effet, 21'000 ménages marseillais attendent un logement social ; 30'000 logements sont vides, soit 1 sur 10. Le chômage atteint les 15%. La SRU, loi Solidarité et Renouvellement urbain a instauré le principe de 20% de logements sociaux, mais ce principe n'est pas encore atteint à Marseille (17%), alors que 79% des foyers fiscaux (et non des individus) ont un revenu inférieur à 2'500 euros par mois et que parmi eux, 60% ont un revenu inférieur à 1'200 euros. L'opposition fait état d'une rupture dans le parcours résidentiel des Marseillais. Les classes populaires et moyennes craignant de ne rien trouver d'autre « s'accrochent » aux HLM. L'on craint également que la relance économique de ces dernières années à Marseille échappe, voire nuise aux Marseillais eux-mêmes, la hausse des prix de l'immobilier les privant d'une accession à la propriété.



Figure 52 : contraste entre deux façades d'immeubles, celle du fond venant d'être réhabilitée

Enfin, compte tenu de la grande surface commerciale disponible tout le long de la rue (environ 60'000 m²), « un plan commercial d'ensemble définit les enjeux et objectifs de ce vaste projet » (site Euromed).

L'OPAH, débutée fin 2002 concerne la remise en état de 5'200 logements⁸⁸. Ces logements sont répartis en îlots haussmanniens ; il ne s'agit donc pas seulement de restaurer les façades extérieures sur la rue de la République, mais également celles donnant sur les rues perpendiculaires (en tout, une quarantaine de rues sont l'objet de l'OPAH). Cette zone est classée comme ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural, urbain et paysager) garantissant la conservation de l'identité originelle du bâti haussmannien. Des façades jusqu'au faîte du toit des îlots, il est interdit aux propriétaires de faire des modifications. L'intérieur des bâtiments est néanmoins transformable, comme on le constate facilement à la visite des appartements témoins de Marseille République : ascenseur carrelé dans le style des grands hôtels (dixit un agent immobilier), studios, duplex et toits terrasses (donnant sur la cour, puisque le toit ne peut être modifié du côté de la rue) feront désormais partie du renouveau de la rue.



Figure 53 Aperçu d'un appartement témoin de Marseille République. Trois gammes sont à choix : Prestige, Design et Élégance

Marseille République⁸⁹ a commencé le 31 mars 2006 à mettre en vente 90 de ses logements, allant du studio de 45 m² au 6 pièces de 165 m², qui seront disponibles d'ici la fin 2006. Entre 2006 et 2008, 900 logements seront mis sur le marché. De plus, 400 logements sociaux seront créés⁹⁰. Il est difficile de savoir avec précision combien s'en sont vendus jusqu'à ce jour. Selon un des agents immobiliers, une grande majorité des appartements seraient déjà vendus. Pour Martine Derain de l'association Un centre ville pour Tous (CVPT), les chiffres donnés sont inexacts, et il est impossible pour l'instant de dire si l'offre fonctionne véritablement. L'objectif de Marseille République est de vendre tous ses logements et de louer les surfaces en rez-de-chaussée dédiées au commerce d'ici 2010. Les logements vendus seront groupés sous la forme de copropriétés que Marseille République présidera.

⁸⁸ En tout, la ville de Marseille s'occupe actuellement de six OPAH, soit 26'000 logements. En plus de l'OPAH Rue de la République, il existe également l'OPAH Euroméditerranée qui concerne 9100 logements répartis dans le périmètre des 310 hectares

⁸⁹ Avec la société foncière ANF Eurazeo, Marseille-République est « le 2e gros propriétaire de l'artère haussmannienne » selon le journal Marseille du 19 avril 2006. 2500 logements sur les 5200 appartements à des privés.

⁹⁰ Source : Marseille République, brochure informative, p. 18

Mobilité

Une grande place est donnée à la mobilité. Ainsi, environ 2000 places de parc en souterrain seront créées d'ici 2008. Un parking de 800 places est actuellement en cours de construction à la place Sadi-Carnot. De nombreux moyens de transports sont à disposition sur la rue : voiture, métro, bus. La ville privilégiant les modes de transports « doux », la rue va surtout bénéficier du passage du nouveau tramway actuellement en cours de construction, dont l'intérêt est prépondérant dans le cadre du partenariat public-privé. En effet, la rue est largement « vendue » à travers la mise en avant d'une nouvelle esthétique, agréable, moderne et prestigieuse. Ainsi Eric Foillard, président de la société immobilière Marseille République, commente-t-il dans *Marseille Hebdo* : « pour qu'une opération de rénovation soit un succès, il faut d'abord que le bâti ait du charme. Deux, qu'elle soit accompagnée par un effort public : je ne pourrais pas vendre mes appartements à ce prix-là sans parler du triplement des trottoirs, du parking souterrain de 800 places ou du tramway, qui vont changer la physionomie de l'artère » (12/04/06, p. 13). Trois arrêts seront opérationnels sur la rue d'ici 2007 (Joliette, Dames et Sadi-Carnot).



Figure 54 les travaux pour le futur tramway, Place Sadi-Carnot/Rue République



Figure 55 la Rue de la République était à l'époque déjà dotée d'un service de tramways, comme on peut le constater sur cette ancienne carte postale.

Source : <http://www.cogito.fr/marseille/histo3.htm>



Figure 56 vue du linéaire de façade depuis le Vieux-Port (le tramway ne longera pas toute la rue de la République : il ira jusqu'à la place Sadi-Carnot puis opérera un virage sur la rue Colbert)

3.3 Les affres de la mixité sociale

L'enjeu de l'opération d'intérêt national n'est pas seulement économique mais également social, puisque elle paraît vouloir assurer par la réhabilitation des quartiers dégradés une plus grande mixité sociale. Il s'agit de faire la différence entre discours sur la mixité sociale et la réalité du projet qui lui, est tourné vers la transformation de l'image de la ville pour en faire une métropole à vocation internationale et maritime (*ibid.* p. 46).

La rue de la République est-elle le futur quartier où il fait bon vivre au centre ville, desservi par le tramway, à deux pas du Vieux-Port et du futur musée des civilisations d'Europe et de Méditerranée (Mucem) ? Ou l'histoire va-t-elle

bégayer, et l'habitude « néobourgeoise » d'habiter de l'autre côté de la Canebière perdurer ?
(Marseille Hebdo, 12 avril 2006, p. 13)

Si pour certains, la rue de la République est vouée à devenir le futur quartier branché de la ville, pour d'autres, la réhabilitation les touche de plein fouet. La question du relogement des résidents de la rue pose en effet d'énormes problèmes auxquels Marseille République, une des deux sociétés immobilières chargées de la réhabilitation, doit faire face.

Afin de respecter les conventions établies avec Euroméditerranée, les propriétaires privés, notamment Marseille République et ANF Eurazeo, doivent respecter la « règle des trois tiers », à savoir 30% pour le logement social, 30% pour les loyers intermédiaires et le restant, à savoir non pas un tiers, mais 40%, pour les loyers libres⁹¹. Il convient cependant de remarquer que si 30% sont dévolus aux logements sociaux, il s'agit d'une proportion bien plus importante de locataires modestes qui vivent encore aujourd'hui dans cette rue⁹². Une partie des résidents actuels devront donc être relogés ailleurs, afin de satisfaire les quotas de mixité sociale d'Euroméditerranée. Aussi, un habitant de Marseille ironise-t-il dans un débat sur les logements sociaux de la rue: « pensez-vous qu'ils [les locataires à revenu modeste de la rue de la République] contribueront mieux à la mixité sociale dans les cités des quartiers Nord ? »⁹³. Les problèmes de non-renouvellement de bail et de relogements sont devenus un véritable combat pour les locataires, soutenus par CVPT⁹⁴ depuis quelques années. Si la majorité des locataires se sont vus proposer un nouveau logement après leur notification de fin de bail, d'autres n'ont pas eu cette chance. Des procès opposant les locataires et Marseille République sont en cours, tandis que d'autres ont déjà donné gain de cause aux locataires. Il faut cependant prendre en considération le fait que Marseille République a « 750 000 euros de loyer impayés, alors que le loyer moyen sur la rue tourne autour de 4 euros le m² »⁹⁵ et que des locataires ne paient plus leurs loyers depuis trois ans.

Quant aux commerçants, leur situation aussi est délicate :

Si l'aménagement de la rue de la République dans le cadre du programme Euroméditerranée prétend relancer l'activité économique dans cette zone, il faut bien voir que ce sera en écrasant des dynamiques déjà en acte, portées précisément par des acteurs privés, mais de petite taille, et pas nécessairement ceux qu'on entend favoriser. Il leur faudra recomposer leur dynamique ailleurs dans la ville.
(Fournier, Mazzella, 2004, p. 307)

Mazzella et Fournier se réfèrent aux activités commerciales, modestes mais qui font leur chemin, se trouvant le long de l'artère. Des pertes de chiffre d'affaires sont évoquées, de même que des fermetures, notamment dues au chantier du tramway qui a pendant longtemps obstrué la vue et l'accès aux commerces de la rue. La place Sadi-Carnot, au milieu de la rue, est le lieu le plus encombré par les travaux qui concernent un parking souterrain, un bassin de rétention, la ligne du tramway de même que la réhabilitation des immeubles. Selon le quotidien *La Provence* du 24 mai 2006, on recensait au départ 220 commerces sur la rue ; aujourd'hui il n'en reste plus que 140. Il y

⁹¹ Le Monde 20/10/04, article rédigé par Michel Samson

⁹² La part du « logement social de fait » dans les quartiers du centre-ville est de 80%, (source : <http://www.corinne-luxembourg.net/IMG/pdf/2.pdf>)

⁹³ Laurent, sur le forum du site internet de la ville de Marseille, posté le 20-10-2003. Site consulté le 10 mai 2006

⁹⁴ l'association CVPT a été créée en 2000 à la suite des problèmes survenus lors de réhabilitation du centre-ville. Belsunce et Noailles d'abord, puis la Rue de la République à partir de 2003, lorsque les premières menaces d'expulsions sont apparues. CVPT a fait naître d'autres collectifs militants contre la politique de reconquête du centre-ville du maire. Les membres de ces collectifs appartiennent à une classe moyenne de gauche, fonctionnaires, mécontents, artistes, etc. CVPT lutte notamment pour le droit à l'information et le droit au logement/relogement des locataires. Voir Samson, Péraldi (2005), pp. 203-204, et le site de l'association <http://www.centrevillepourtout.asso.fr/>

⁹⁵ « Nous voulons la mixité sociale » Interview d'Eric Foillard, PDG de Marseille République 20 minutes - 23/02/2006, retranscrit sur le site du CVPT

en a 50 de moins côté Joliette et 20 de moins du côté du Vieux-Port et de l'hypercentre. Certains petits commerces sont d'ores et déjà priés de quitter les lieux afin de laisser la place à des enseignes de luxe (selon entretien avec un agent immobilier).

Dubois et Olive mentionnent le caractère privé du bâti et la difficulté première pour Euroméditerranée de parvenir à allier action publique et acteurs privés pour qui « la rue est un bien privé avant d'être un 'problème urbain' » (2004 b, p. 42) Les nombreux articles de presse sur la rue de la République manifestent le décalage entre grands propriétaires à la volonté spéculative et autorités publiques voulant éviter « l'exode des populations les plus pauvres, qui habitent cette artère percée en 1862 pour loger des bourgeois dans des immeubles haussmanniens, mais qui a toujours abrité des gens d'origine modeste » (Le Monde, 20 octobre 2004). Les autorités publiques sont elles-mêmes relativement peu divisées entre un besoin de redynamiser la rue en favorisant l'arrivée d'une population aisée et celui de garantir un habitat social qui ne soit pas relégué à la périphérie.

« La fin d'une anomalie marseillaise »

Garantir un cadre de vie de qualité en décrétant la mixité sociale, particulièrement sur la rue de la République, relève d'une gageure. De quoi parle-t-on lorsqu'on soulève la question de la mixité sociale ? S'agit-il simplement d'une différence du prix des loyers, et partant du salaire des locataires ? Ou s'agit-il d'autre chose, qui a trait au cosmopolitisme, au mélange des genres, des cultures, des communautés ? La mixité sociale de la rue de République a toujours existé, mais avec sa réhabilitation, elle s'échelonne différemment, entre des couches socio-économiques supérieures à celles actuelles, ce que Eric Foillard acquiesce au cours d'un entretien impromptu avec l'interviewer François Ruffin :

- Donc finalement entre « le bobo », le cadre dynamique et le bourgeois, vous avez un peu toutes les classes ?
- Voilà, absolument, on aura un beau mélange d'âges et de styles de vie.
- Donc ça fera un peu de mixité sociale entre les trois.
- Exactement⁹⁶.

On prend donc aujourd'hui le risque de faire partir des populations depuis longtemps installées sur cette rue, des familles qui ont pour la plupart créé l'histoire de la rue⁹⁷, sans savoir où les reloger ni dans quelles conditions. Quant aux logements sociaux, les 30% convenus par le contrat sont répartis sur les arrières de rue, dans les appartements les moins rentables, avant d'être cédés aux bailleurs sociaux (Dubois, Olive, 2004 a, p. 110). Les différents « sociostyles » que Marseille République veut mettre en avant étaient déjà présents sur la rue, évidemment dans une autre mesure : p. ex. dans un même immeuble on pouvait trouver un couple d'employés municipaux à la retraite, un ancien navigateur, une famille de Vietnamien, un cadre de la cinquantaine, etc. Représentatifs de la population marseillaise, ils ne répondent toutefois plus aux critères des promoteurs immobiliers qui exercent toutes sortes de pressions sur eux pour quitter leur logement. Les investisseurs privés ont l'intention de faire retrouver à la rue son prestige d'antan, tout en la recomposant de classes sociales peu ou prou semblables à celles qui n'avaient pas voulu y habiter au XIXe siècle, comme pour tenter de faire oublier l'échec d'alors. Déjà dans l'expectative des 400'000 croisiéristes par an prévus, Eric Foillard relève que « ça va être la Croisette, comme à Cannes ; c'est ça le projet... Le quartier ... retrouve sa vocation d'origine ... être une avenue pour la moyenne bourgeoisie... c'est dans cet esprit que la réhabilitation est faite » (France Inter). Les arguments de vente reprennent cette thématique : « Redécouvrir avec émerveillement une artère

⁹⁶ Emission Là-bas si j'y suis, France Inter du 22 juin 2006

⁹⁷ voir à ce propos l'analyse ethnographique de Mazzella et Fournier (2004)

haussmannienne unique au monde [...] Redécouvrir le charme et la convivialité d'une rue dessinée pour ceux qui y vivent. [...] Avoir la chance de faire partie des privilégiés qui vont profiter de la renaissance d'un quartier au futur radieux » ; parfois même en oubliant l'histoire lorsque l'on lit que « la rue de la République incarne ainsi, mieux que tout autre, la jonction réussie entre un passé prestigieux, aux accents haussmanniens, et un futur ambitieux »⁹⁸.

Le discours sur la mixité sociale prévue par Euromed ne fait donc que masquer celui de la *gentrification*, phénomène d'autant plus exacerbé que la rue appartient très majoritairement à des investisseurs privés. Il est évident que la ville de Marseille souffre d'être le dernier « centre hétéroclite » d'Europe, comme le note Michel Péraldi :

Marseille est la dernière ville d'Europe (avec Naples [...] quoique dans un autre genre) à n'avoir toujours pas complètement conformé son centre au modèle passe-partout de la semi-piétonnisation et du parcours touristique. Elle est même la seule qui garde encore pour quelque temps ses étrangers et ses pauvres au cœur de la ville, la seule encore à n'avoir pas subi les effets concomitants du ravalement complet des façades et de la gentrification et finalement, au grand dam de nombre d'aménageurs, d'élus, d'ingénieurs, la seule dont le centre est pluriel, disparate, rassemblement hétéroclite de goûts et de passions. » (Péraldi, 2002, p. 1)

Pourtant, ce dernier centre hétéroclite est également une exception sociale en ce sens que, contrairement aux villes déjà gentrifiées, Marseille ne connaît pas le problème des banlieues : les formes et caractéristiques constitutives de la banlieue se retrouvent au centre. Comme le souligne François Ruffin, le fait que le centre de Marseille ne se soit pas vidé au profit de la périphérie fait de Marseille « une anomalie » (France Inter). Les logements sociaux, comme ceux des « marchands de sommeil »⁹⁹ se retrouvent au cœur de la ville alors que le parcours résidentiel marseillais a tendance à diriger les classes moyennes en périphérie, à l'échelle métropolitaine (Aix, Aubagne, etc.).



Figure 58 un hypercentre « hétéroclite et disparate » : le quartier de Noailles, et la rue Longue-des-Capucins



Figure 57 Une pénétrante autoroutière et des HLM en plein centre ville

L'OPAH de la rue de la République est assurément un signe de la volonté de conformité du centre de Marseille aux autres centres européens. Mais au vu du positionnement de Marseille entre Europe et Méditerranée, n'aurait-elle pas intérêt à ne pas ressembler à tous les autres, mais de garder une porte ouverte sur le Sud ? La question subséquente est bien de savoir si la ville peut

⁹⁸ brochure *Vivre rue de la République*, de Marseille République

⁹⁹ Cette expression désigne les propriétaires privés qui « louent des taudis pour une fortune » dans les quartiers centraux (Samson, Péraldi, 2005, p. 194)

encore se permettre de garder ce centre pluriel et disparate, à l'heure où les multinationales sont attirées par la conformité et la rationalisation. Les brochures publicitaires de Marseille République ne mentionnent dans tous les cas en aucune façon cette caractéristique particulière de la ville. On oublie facilement le cosmopolitisme marseillais (il ne fait manifestement pas partie des arguments de vente des appartements de la rue de la République) ; on y évoque en revanche plus volontiers les calanques, les îles, les plages, les ports de plaisance, une géographie du tourisme très plaisante qui nous emporte cependant loin de la rue de la République.

La mixité sociale, dans les discours, ne fait autre chose que d'encourager le *vivre ensemble* de diverses populations. Mais en réalité, le principe du tiercement exercé sur la rue de la République peut-il inciter cela ? Les politiques veulent-elles réellement cela ? Ou faut-il plutôt suivre ce qu'a dit Gérard Chenoz, conseiller municipal UDF de Marseille : « Pour que les gens soient mélangés, il faut que certains partent » (*L'Humanité*, 21 avril 2000). Le discours des politiques porte de manière récurrente sur la reconquête du centre-ville, mais les contradictions sont grandes entre le principe de mixité émis et le souhait réel à propos des habitants du centre. A ce titre, le discours du maire Jean-Claude Gaudin est explicite : « 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 des habitants qui payent des impôts » (*La Tribune*, 5 décembre 2001). Pourtant ce sont bien les Comoriens, les Chinois, les Arabes, mais aussi les Français installés depuis des années au centre-ville, qui font qu'une mixité sociale existe sur la rue de la République. Enfin, Claude Valette, adjoint au maire, délégué à l'urbanisme relevait dans *le Figaro* du 18 novembre 2003 que « on a besoin de gens qui créent de la richesse. Il faut nous débarrasser de la moitié des habitants de la ville. Le cœur de la ville mérite autre chose ».

L'on entend souvent s'exprimer les rangs de l'opposition marseillaise à propos du désengagement de la ville sur le logement et le travail social au profit d'acteurs multiples qui sous-traitent à des privés. Ainsi vingt grands promoteurs dicteraient leurs lois sur 40% du logement, mettant ainsi la politique publique au service du privé (conseil municipal du 17 juillet 2006). A ce titre, Marseille République (elle-même détenue par un fonds de pension américain) et ANF Eurazéo, propriétaires majoritaires de la rue de la République, sont emblématiques.

Certains auteurs ont déjà proposé une lecture de la ville sous l'angle d'une opposition entre les tenants d'une vision libérale proche de l'*utopie* et ceux plus proches de ce que Guy Baeten appelle « hypochondriac geographies of the city »¹⁰⁰, pour définir la *dystopie* (de l'anglais dystopia)¹⁰¹. Les problématiques de la gentrification et de la mixité sociale créent le débat entre ces deux extrêmes, soit l'interprétation du processus de gentrification comme condition d'une ville idéale à vivre dans le premier cas, ou comme cause de l'aggravation des maux sociaux de la ville, dans le second cas. Tom Slater montre que selon des études canadiennes, la gentrification (ou plutôt, devrait-on dire, l'embourgeoisement) serait un processus émancipatoire ; autrement dit, il s'agirait d'une réaction de la classe moyenne à l'encontre d'un mode de vie suburbain, devenu oppressant car trop conforme, et à la faveur d'un centre-ville réaménagé de façon moderne, voire postmoderne¹⁰². Il montre également que cette analyse du processus de gentrification n'est de loin pas satisfaisant et qu'il ne s'applique pas toujours de cette façon en pratique (Slater, 2004, p. 303). Neil Smith (1996) pose catégoriquement que le processus de gentrification et de reconquête du centre-ville fait partie intégrante de son concept de la *ville revancharde* (the « revanchist city »), où le capitalisme est porteur d'exclusion sociale dès lors que les classes moyennes se décident à revenir habiter au centre-ville : « largely abandoned to the working class amid postwar suburban

¹⁰⁰ G. Baeten 2002 'Hypochondriac geographies of the city and the new urban dystopia : coming to terms with the 'other' city' *City* 6, 103-115, cité par O. Dubois, M. Van Criekingen, (2006)

¹⁰¹ Pour un diaporama des utopies urbaines, lire F. Choay (1965) *Urbanisme, utopies et réalités*, Le Seuil

¹⁰² Le retour au centre-ville est aujourd'hui de plus en plus considéré comme signe de réussite sociale

expansion, relinquished to the poor and unemployed as reservations for racial and ethnic minorities, the terrain of the inner city is suddenly valuable again, perversely profitable » (Smith, 1996, cité par MacLeod et Ward, 2002, p. 158). Pour Smith, la notion de régénération urbaine est également préjudiciable puisque son insertion dans les discours sur la ville permet de légitimer la gentrification comme une stratégie positive et durable (idem, p. 159). A la lumière d'autres lectures¹⁰³, on constate cependant que la position radicale de Smith ne prend pas en considération le problème dans toutes ses dimensions ; d'une part, sa méthodologie basée sur les conditions de l'offre et non celles de la demande n'est pas neutre (Lees, 2002). D'autre part, dans une critique des auteurs de la revue *Esprit*,¹⁰⁴ Jacques Lévy pointe le problème de l'analyse actuelle. Ce dernier est que

à partir du moment où l'action des « gentrificateurs » ou des « bobos » est considérée, par définition, comme néfaste, on ne prend plus la peine d'analyser en profondeur les dynamiques et les contradictions du phénomène. Il est vrai que la logique de la cohabitation entre riches et pauvres peut basculer vers une homogénéisation vers le haut (filtering-up) par le fait même que le quartier concerné se trouve revalorisé. Mais il peut exister aussi des contre-tendances, soit spontanées, soit renforcées par les politiques publiques, qui permettent aux populations les moins aisées de rester sur place. De fait, dans la plupart des grandes villes du monde, les espaces centraux offrent un niveau de mixité sociale plus élevé que les banlieues ou le périurbain (J. Lévy, 2004).

Toujours est-il que selon A. Donzel, le retour au centre opéré par l'opération Euroméditerranée, « en privilégiant nettement l'accession à la propriété au détriment de l'habitat social, pourrait [...] exclure les groupes sociaux les moins solvables du processus de renouvellement urbain ». Il ajoute que « les zones urbaines les plus à l'écart des politiques de rénovation urbaine, qu'elles soient centrales ou périphériques, circonscrivent désormais les nouveaux espaces de la pauvreté urbaine. La conséquence en est un durcissement des contrastes sociaux, non pas tant entre centres et périphéries, mais entre zones d'habitat ancien et zones d'urbanisation récente. A l'évidence, de nouvelles formes des solidarités urbaines doivent être aujourd'hui inventées pour faire face à ces risques potentiels de fractures » (Donzel, 2005)¹⁰⁵.

L'étude des notions de mixité sociale et de gentrification, autant en termes de définition que d'application de principes, n'est donc pas épuisée. Elle se complique par la prise en compte d'un contexte géographique et socio-économique à chaque fois différent; ces notions ne revêtent pas la même importance selon que l'on se trouve à la périphérie ou au centre, selon que l'on est en présence d'une gentrification au sens racial/ethnique du terme ou non. Je n'irai pas plus loin sur le terrain encore fertile de ces notions, pour éviter de dépasser le cadre de ce travail. Cet éclaircissement m'a cependant paru utile d'une part parce que la gentrification est un des nombreux aspects à prendre en compte lors du réaménagement des villes-ports, et, d'autre part, afin de détacher quelque peu mes propos de sources émanant pour la plupart d'une approche que l'on pourrait qualifier de « dystopique » de cette réhabilitation de la rue.

¹⁰³ Lees L. (2000), Mac Leod G. and Ward K. (2002), Lévy J. (2004) p. ex

¹⁰⁴ *Esprit*, La ville à trois vitesses : *gentrification*, relégation, périurbanisation, mars-avril 2004

¹⁰⁵ D. Harvey partage cet avis : « It should recognize that behind the mask of many successful projects there lie some serious social and economic problems and that in many cities these are taking geographical shape in the form of a dual city of inner city regeneration and a surrounding sea of increasing impoverishment » (1989, p. 16).

3.4 Recréer le lien avec le port ?

Les considérations actuelles sur le relogement, la multiplicité des acteurs et des visions, les procédures contraignantes de réhabilitation, relèguent en réalité loin derrière la problématique du lien entre la ville et le port. De plus la gestion des différentes temporalités semble difficile. Entre urgences de relogements, vente d'appartements et recherche de gains à court terme, les propriétaires privés ne s'embarrassent guère d'un objectif de la rue à long terme. Celui-ci est donc du ressort des politiques publiques. Cependant, il n'existe pas réellement de coordination entre les acteurs au niveau de l'objectif à donner à cette réhabilitation, si ce n'est celui de « faire du fric » pour reprendre la formule péremptoire de Martine Derain de CVPT (entretien), laquelle remarque à travers les actions de son association à quel point les habitants sont peu pris en compte. Pour elle, la réhabilitation du centre-ville de Marseille se fait à travers « une gestion violente ». Encore une fois, il manque un certain volontarisme de la part des acteurs pour définir ensemble une vision sur l'avenir de la rue et s'y tenir. Le discours sur la mixité sociale ne suffit pas à assurer le succès des lieux ; pour le dire avec les mots de Roncayolo : « la mixité ne se décrète pas ».

Au niveau de la relation entre le port et la ville, la Rue de la République doit jouer le rôle d'une artère « de prestige » (fiche informative d'Euroméditerranée) commerciale à l'intention d'une classe moyenne à supérieure. Tout le monde s'accorde sur la nécessité absolue d'une telle réhabilitation, tant du point de vue urbanistique que social et économique ; cependant elle est doublée d'un processus de gentrification à peine dissimulé derrière un discours sur une qualité de vie et une mixité sociale retrouvées, et conforte ainsi la ville dans son mouvement de reconquête du centre-ville



Figure 59 La rue de la République dans quelques années, telle que vendue dans les brochures des promoteurs

Source : Marseille République

et la conformité de ce dernier avec les autres centres-villes français et européens. Le caractère méditerranéen de la rue actuellement encore très présent grâce aux petits commerces (snack-bars égyptiens, maghrébins, etc.) et grâce à sa mixité malgré tout bien présente, risque d'être gommé par la venue de grandes enseignes commerciales destinées à attirer une classe moyenne (cadres et jeunes actifs, nouveaux arrivants), ce qui a encore été confirmé par un des agents immobiliers de Marseille République, lors de ma visite des appartements témoins : « nous ne garderons que les petits commerces qui peuvent être utiles : quelques boulangeries et boucheries, quelques tabacs sélectionnés ». Ce dernier met également en relation la rue de la République avec le nouveau quartier des affaires de la Joliette, de même que le futur centre commercial des Terrasses du Port.

Enfin, Marseille République a également décidé de réhabiliter un immeuble se trouvant face au port, sur le quai de la Joliette pour en faire un immeuble de grand luxe avec vue sur la Méditerranée. A l'heure actuelle, cet immeuble jouit d'une vue sur le viaduc et est totalement dégradé, inhabitable. Au vu des discours actuels, la relation entre ville et port au travers de la Rue de la République s'avérera donc avant tout dans une relation de consommation : on pourra cheminer de commerces en commerces jusqu'au port, lui aussi considéré par les investisseurs comme un nouveau lieu de consommation. Dans ce contexte de renouvellement urbain au profit des nouveaux arrivants et au détriment des habitants actuels, la relation entre ville et port n'est a

priori pas celle du Marseille populaire, du littoral retrouvé pour le simple contact avec le port et la mer.

La percée de la Rue de la République a certainement encouragé à l'époque le lien entre ville et port moderne, ne serait-ce qu'en termes de transports. En effet, les usines marseillaises se trouvant disséminées dans la ville, l'accès du port moderne à ces dernières devait absolument être facilité, afin d'éviter de devoir passer par des pentes et des rues étroites. Si socialement, l'opération immobilière fut un échec, fonctionnellement, l'alliance physique entre ville et port fut un succès. Qu'en est-il aujourd'hui ? Quels nouveaux liens vont être construits entre la rue de la République et le reste de la ville, et entre la rue et le port ? Le tramway pourra-t-il engendrer de nouvelles attitudes et diriger vers le Nord une population établie au Sud depuis encore plus longtemps qu'au temps de la percée ?



Figure 60 Quai de la Joliette ; à gauche l'édifice destiné à devenir l'immeuble de grand luxe de Marseille République, une fois le viaduc démoli

De plus, la rue est la même mais les objectifs ont changé. Il s'agissait bien à l'époque de marquer le lien entre port et ville, et d'ouvrir littéralement la voie au port moderne depuis le Vieux-Port. Aujourd'hui, comme l'indiquent Dubois et Olive, « la rue de la République apparaît comme trait d'union, en quelque sorte, des politiques sur la ville » (2004 (2), p. 46) à savoir entre le programme Euroméditerranée du côté du port et la réhabilitation du centre historique du côté de la ville. Un lien entre deux territoires se mue le temps de la réhabilitation en un lien entre deux actions politiques.

Mais peut-être faut-il s'en tenir aujourd'hui à discerner dans cette réhabilitation « un horizon d'incertitude » auquel invite l'ouvrage de P. Fournier et S. Mazzella (2004)? Les échecs des spéculateurs du XIXe siècle ont en effet laissé comme une cicatrice difficile à résorber sur l'histoire de l'urbanisme marseillais.



Figure 61 un dessin qui en dit long sur l'opinion publique...

Source : mensuel CQFD No 19, janvier 2005

II. CONCILIER MODERNITE ET IDENTITE DE LA VILLE-PORT

Cette partie a pour but de replacer la problématique de la régénération urbano-portuaire de Marseille dans le contexte de mondialisation/globalisation et d'analyser à l'aune de ce contexte l'interprétation actuelle de l'articulation entre modernité/identité de la ville portuaire. Elle permet de contribuer au débat à ce sujet tout en revenant sur certains aspects de ce travail. La question qui fait office de fil conducteur est : « Comment, dans un contexte de mondialisation, faire valoir la modernité de la ville-port sans le faire au détriment de l'identité locale ? Subséquemment, qu'entend-on par modernité et identité de la ville portuaire ? »

1. Le contexte

Parler de modernité, c'est bien souvent se référer aux Lumières et à une philosophie où l'individu et la raison tiennent leur place. Des auteurs tels que J. Habermas, T.S. Eliot ou encore Baudelaire s'y réfèrent abondamment dans leurs œuvres philosophiques ou poétiques¹⁰⁶. Le terme « modernité » renvoie en réalité à une multitude de définitions ayant trait à divers domaines. Le but ici n'est pas d'en restituer l'échafaudage conceptuel. Il n'est cependant pas inutile, avant de poursuivre, de faire une lecture de quelques auteurs qui développent le terme sans ambages :

Les changements de structures politiques, économiques, technologiques, psychologiques sont les facteurs historiques objectifs de la modernité. Ils ne constituent pas en eux-mêmes la modernité. Celle-ci se définirait plutôt comme la dénégation de ces changements structurels, tout au moins comme leur réinterprétation en termes de style culturel, de mentalité, de mode de vie, de quotidienneté. (Jean Baudrillard, Encyclopedia Universalis, consultée en 2006)

Pour Andrée Fortin, « celle-ci est à la fois partout et nulle part, se dissocie des espaces géographiques et sociaux. En outre, le passage à la modernité apparaît de moins en moins un processus linéaire et il est difficile, voire impossible, de marquer un seuil à partir duquel 'ça y est'. Il ne s'agit pas d'un processus inexorable de marche vers le progrès et la modernité 'n'annule' pas la tradition, elle semble plutôt l'intégrer, la réinterpréter » (Fortin, 1996, p. 25). Nous retiendrons aussi qu'elle « demeure une notion confuse, qui connote globalement toute une évolution historique et un changement de mentalité » (Baudrillard, idem).

La modernité est associée au dépassement d'une crise. Nous avons vu comment les villes portuaires étaient entrées en état de crise à tous niveaux après un cycle de mutations technologiques modifiant en profondeur leur dynamique intra-urbaine. Cette crise est la manifestation de la fin de l'ère industrielle, et de l'avènement de ce que J.-P. Ferrier nomme la Modernité 3 :

Modernité 3 désigne le monde nouveau, émergeant en 1973, appelé souvent post-moderne (ou post-industriel). Le concept reconnaît la succession *ville/urbain/métropolisation* comme parfaitement emblématique des *Modernités 1, 2 et 3*, cette dernière rendant possible la réinterprétation des dynamiques territoriales et de leurs enjeux sociétaux. [...] *Modernité 1* désigne la période qui s'étend classiquement des Grandes Découvertes au début du XXe siècle. De

¹⁰⁶ « On peut aussi le comparer, [le poète], à un miroir aussi immense que cette foule ; à un kaléidoscope doué de conscience » (Baudelaire, *Le peintre de la vie moderne*)

lointaine origine, elle prend forme à la Renaissance et a eu pour figure emblématique l'*entrepreneur* de Max Weber. *Modernité 2* apparaît à l'orée du XXème siècle, avec les innovations de Taylor, Ford puis Keynes. Sa figure emblématique en a été l'*ingénieur*. La "crise" actuelle est donc interprétée comme un épuisement des effets du *fordisme*.¹⁰⁷

François Ascher, pour sa part, va dans le même sens que J.-P. Ferrier, tout en précisant qu'il se positionne contre l'idée que l'on serait actuellement dans une ère postmoderne : « Je partage l'hypothèse que les sociétés modernes occidentales connaissent plutôt une accentuation ou une radicalisation de la modernité, qu'elles entrent dans ce que je qualifie de phase hypermoderne, qui se caractérise par le renforcement des dynamiques qui ensemble animent le processus de modernisation : la rationalisation, l'individualisation, la différenciation et l'économisation (ou la marchandisation) »¹⁰⁸. Si la notion de modernité est difficile à cerner, celle de postmodernité qui l'accompagne souvent dans les discours l'est peut-être encore plus. Cette dernière est de nature culturelle pour les uns, économique pour les autres. Nous ne débattons pas de ce sujet, mais prenons acte du fait que certains auteurs se réfèrent à la postmodernité pour la période post-industrielle tandis que d'autres préfèrent conserver le terme de modernité¹⁰⁹.

La modernité des villes portuaires consiste alors à savoir dépasser cette crise du fordisme ; autrement dit, elle est initiée par les efforts faits pour s'insérer dans le mouvement de la post-industrialisation et de la mondialisation¹¹⁰. Modernité et mondialisation sont par ailleurs tellement liés que certains auteurs ne parlent pas de trois modernités, mais trois mondialisations en discernant les mêmes phases (voir p. ex. Mongin, 2005, p. 138). Ces efforts se reflètent une fois la régénération urbaine accomplie, cette dernière étant actuellement considérée comme condition d'entrée dans la modernité. La mondialisation, « cette nécessité de passer du transport national à la circulation globale et d'incorporer aux activités matérielles de très nombreuses données immatérielles » (Collin, 2003, p. 11) explique l'engagement des villes portuaires dans ce processus. Cela explique peut-être aussi le fait que les ports sont rentrés dans la logique de globalisation de flux avant les villes. On le voit bien avec Marseille, où la stratégie de globalisation du port, liée à la conteneurisation, a déjà commencé avec la séparation entre les bassins Est et Ouest. Ce n'est par contre que depuis une décennie que la notion de place portuaire commence véritablement à (re)voir le jour, afin de se profiler dans le mouvement de métropolisation et de formation de ville mondiale/globale¹¹¹.

Gouvernance urbaine et mondialisation

Parallèlement à la mondialisation, et alors que les ports en font déjà partie intégrante, il est aujourd'hui largement admis que le mode de gouvernance urbaine a subi une inflexion, pour passer d'un managerialisme à un entrepreneurialisme urbain (Harvey, 1989). En effet, suivant l'analyse

¹⁰⁷ La date de début de la Modernité 3 me semble par contre trop arrêtée pour l'analyse des villes-ports que je tente ici, même si elle rend bien compte de la période à partir de laquelle nous nous référons. Source : voir note 1 du texte de J.-P. Ferrier, *Post-urbanisation, métropolisation et habitation durable des territoires*, consulté en ligne sur <http://www.mcxapc.org/docs/dossiermex/poitiers/poitiers21.htm>.

¹⁰⁸ Conférence du 4 janvier 2005, Université de tous les savoirs ; du même auteur, voir également *La société hypermoderne*, Ed. L'Aube, 2005. L'hypermodernité est pour Ascher un moyen de lier les termes d'*hypertexte* et de *modernité* pour donner plus de force à son argument.

¹⁰⁹ A des fins de clarification, nous reprenons ici la définition de Norcliffe et al., « postmodernism has been described as 'a complex map of late 20th century directions' (Bradbury, 1988) and is characterized by variety and individualism, and a glorification in eclecticism of style, often with elaboration apparently for its own sake, as the antithesis of what had gone before » (1996, p. 129). Il faudrait également distinguer postmodernisme de postmodernité.

¹¹⁰ Mondialisation et globalisation seront utilisés ici de façon interchangeable

¹¹¹ Selon Manuel Castells (conférence), les villes globales sont les villes dominantes en tant qu'elle regroupent plus de fonctions globales que les autres villes (ce qui ne veut pas dire qu'elles n'ont pas de fonctions locales). Voir à ce sujet l'ouvrage de Saskia Sassen (1996) *La ville globale*. Paris : Descartes & Cie

de David Harvey, la désindustrialisation a mené les entreprises à désertier le centre-ville pour aller s'installer en périphérie, conduisant à une chute des revenus fiscaux de la ville. Cela a concouru à une mise en concurrence des villes afin d'attirer à nouveau les capitaux, de même que l'invention de modes nouveaux d'accumulation du capital.

Le projet Euroméditerranée répond en tous points à cette notion d'« urban entrepreneurialism ». Quinze ans après la parution de cet article, il est toujours d'actualité ; pour s'en convaincre, il n'est pas inintéressant de s'y référer en comparaison au cas marseillais, puisque l'auteur se fonde par ailleurs sur la reconversion portuaire de Baltimore pour légitimer ses propos. On retiendra en particulier ceci :

The new urban entrepreneurialism typically rests [...] on a public-private partnership focusing on investment and economic development with the speculative construction of place rather than amelioration of conditions within a particular territory as its immediate (though by no means exclusive) political and economic goal.
(Harvey, 1989, p. 8)

Comme on l'a vu tout au long de ce travail, le partenariat public-privé est au centre des préoccupations d'Euroméditerranée. Les deux principaux acteurs publics que sont le port et la ville se basent sur ce partenariat pour relancer l'économie de Marseille, mais aussi pour parvenir à une nouvelle articulation de la ville et du port. La part de risque prise par le secteur public est d'ailleurs importante à Marseille et l'on a bien vu comment les rangs de l'opposition s'élèvent contre une politique qualifiée alors de néolibérale, voire ultralibérale. Cette prise de risques fait partie de la notion d'entrepreneuriat : « the activity of that public-private partnership is entrepreneurial precisely because it is speculative in execution and design and therefore dogged by all the difficulties and dangers which attach to speculative as opposed to rationally planned and coordinated development »¹¹².

Deuxièmement, Euroméditerranée concentre effectivement ses efforts sur la notion de place comme lieu, endroit localisé¹¹³, plutôt que celle de territoire. Autrement dit, le périmètre d'intervention d'Euroméditerranée est confiné à une zone délimitée ; il s'agit d'un lieu bien précis qui doit être transformé et dynamisé. La réflexion sur la notion de ville-port-territoire chère à René Borruet n'est alors faite qu'en s'appuyant sur les 310 hectares du périmètre, dont le succès de la régénération devrait avoir un impact sur l'ensemble du territoire, à des échelles différentes : celle de la ville-port, celle de la métropole, celle de l'Europe du Sud, enfin l'échelle mondiale. Sur ce point, l'analyse marseillaise rejoint encore celle de D. Harvey lorsque ce dernier souligne que, malgré le fait que les discours sur la ville se réclament d'une amélioration des conditions de vie locales, l'objectif réel est bien de faire rayonner les actions réalisées au-delà de la zone concernée. Nous avons en effet déjà souligné ce point précédemment, lorsque nous parlions de la notion de projet urbain¹¹⁴, notion évidemment dépendante d'une gestion urbaine entrepreneuriale. Néanmoins, Manuel Castells relevait récemment dans une conférence¹¹⁵ que la logique actuelle des villes est « d'abord gagner son pain », en étant présent dans les réseaux mondiaux ; puis ensuite seulement redistribuer (les questions du où, quand et comment restant encore largement à déterminer).

Cette concurrence intra-urbaine pour l'attraction des flux de capitaux, a conduit les acteurs des villes à innover dans le sens d'une qualité de vie retrouvée. Ceci est particulièrement vrai dans le

¹¹² Notons que l'entrepreneuriat de Harvey n'est pas censé représenter uniquement une politique libérale de la ville ; il montre d'ailleurs bien que cette gestion se retrouve partout quelle que soit la tendance politique de la ville

¹¹³ La traduction du mot anglais « place » est sujette à diverses interprétations

¹¹⁴ première partie, II, 3

¹¹⁵ 26 juin 2006, EPFL

cas des reconversions urbano-portuaires, où, on l'a vu, les friches portuaires qui cristallisaient la crise du fordisme, deviennent un potentiel de valorisation des fronts d'eau, l'eau et la ville évoluant alors dans un nouveau rapport symbiotique. Le front d'eau devient le territoire emblématique de la modernité des villes-ports. Avec l'évolution des générations de waterfronts, les villes-ports ont peu à peu investi des territoires plus grands pour éviter d'enclaver le front d'eau, de sorte que cette modernité ne rejaillit pas seulement au bord de l'eau mais également dans le centre-ville élargi. Harvey mentionne à ce propos que « gentrification, cultural innovation, and physical up-grading of the urban environment (including the turn to post-modernist styles of architecture and urban design), consumer attractions (sports, stadia, convention and shopping centres, marinas, exotic eating places) and entertainment [...] have all become much more prominent facets of strategies for urban regeneration. Above all, the city has to appear as an innovative, exciting, creative, and safe place to live or visit, to play and consume in. » (*ibid.* p. 9)

La régénération urbaine de Marseille passe effectivement par tous ces points. La gentrification : très clairement illustrée par la Rue de la République, est aussi largement diffusée à travers la « nouvelle économie » en train de prendre place ; l'innovation culturelle : la Friche de la Belle-de-Mai devient un pôle multimédias, le Silo une salle de spectacle, le front de mer, un musée, etc. ; les attractions consuméristes : « Marseille, le plus grand port de plaisance d'Europe », les Terrasses du Port, le complexe cinéma de Luc Besson, etc.

Harvey pointe encore que « urban governance has thus become much more oriented to the provision of a 'good business climate' and to the construction of all sorts of lures to bring capital into town » (*ibid.*, p. 11). Ici encore, la notion de Harvey rejoint la gestion d'Euroméditerranée. Le quartier de la Joliette cherche effectivement à procurer aux entreprises un climat propice aux affaires, en offrant des bureaux neufs conformes aux normes internationales. La globalisation requiert que les villes créent des espaces homogénéisés, étant donné le caractère toujours plus *a-territorial* des entreprises, plus particulièrement des multinationales qui sont justement à la recherche du meilleur climat d'affaires, de la qualité des bureaux à leur situation dans le réseau mondial.

Avec le processus de mondialisation, « c'est à présent la qualité de l'ensemble de la ville, au travers de ses qualifications, à la fois sociales et immatérielles, ainsi que de ses valeurs, à la fois patrimoniales et culturelles, qui devient l'élément d'attraction des entreprises et des flux : l'ensemble du territoire urbain et régional apparaît comme l'élément essentiel de l'organisation productive » (Collin, 2003, p. 11).

L'inflexion du mode de gouvernance des villes-ports a contribué au fait que ce n'est plus la ville qui reflète l'économie du port, mais le port reconverti qui reflète la culture de la ville et les modes de vie de la société (Nordcliffe et al., 1996). On obtient ainsi la séquence suivante, illustrant le renversement d'influence puis la nouvelle orientation économique du waterfront :

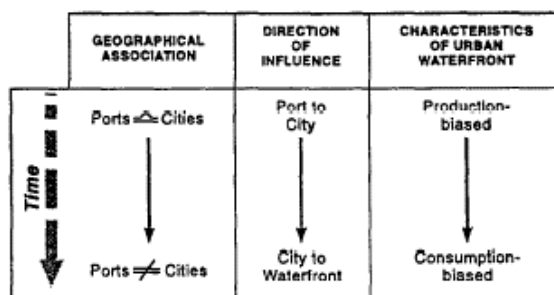


Figure 62 : le retournement d'orientation de la ville-port

1.2 L'articulation modernité/identité et son insertion dans la mondialisation

Le terme de modernité de la ville portuaire peut ainsi être entendu comme leur entrée dans le processus de mondialisation. Si le processus a été clarifié, reste à parler des formes urbaines qui se dégagent de celui-ci, car c'est bien au niveau des formes de la modernité que les villes-ports se distinguent des autres villes. Ces formes posent le problème de la dialectique entre modernité et identité. La modernisation des villes concourt à une modification des caractéristiques physiques, économiques, mais aussi sociales. Elle implique aussi la mise en avant d'une image globale qui n'est pas sans conséquences sur la construction de l'identité urbaine locale.

Nous avons mentionné que la mise en concurrence des villes oblige celles-ci à trouver des solutions novatrices pour se distinguer, se démarquer des autres villes de même taille. Si, dans le contexte des villes-ports, la reconversion des friches portuaires était censée les distinguer, voire renforcer leur identité locale, la rapidité avec laquelle les principes de reconversion se sont appliqués d'une ville-port à l'autre, rapidité notamment liée au processus de globalisation, a – paradoxalement – contribué à une homogénéisation des formes et des fonctions de l'interface ville-port ; pour le dire autrement, « the search for difference and individuality produced a degree of 'sameness' » (G. Norcliffe et al, 1996, p. 130).

En effet, les villes-ports, pour réaménager leur front d'eau, se réfèrent à des modèles qui s'appliquent parfois d'une ville à l'autre sans souci de cohésion, leur succès sur le plan économique étant la motivation principale à imiter.

Dans les premières opérations de reconversion, la reduplication du festival market place dans de nombreuses villes-ports d'Amérique du Nord est la première manifestation d'une tendance à l'homogénéisation, comme le démontre l'analyse qu'en donne M. Gravari-Barbas (1998).

Depuis, d'autres modèles ont émergé et l'originalité des fronts d'eau se trouve banalisée par l'apparition récurrente de formes de bâtis telles qu'aquariums, musées et centres de la mer, complexes ludico-commerciaux, centres de convention, hôtels, tours de bureaux, etc. Marseille échappe-t-elle à cette banalisation ? Plus encore, cherche-t-elle à échapper à une standardisation des formes de la modernité ?

Dans une perspective linguistique de la ville et tout en restant au niveau de la métaphore, nous pourrions émettre l'idée que les différentes formes de bâtis que l'on trouve sur les fronts d'eau participent toutes à la structuration d'une nouvelle sémiologie portuaire. L'agencement de signes reconnaissables dans la ville-port, et plus particulièrement sur le front d'eau, permet d'en tirer une signification : les formes ou « ingrédients » sont considérées par les villes-ports comme autant de signes de modernité (connexion symbolique au réseau mondial). Cette métaphore semble toute indiquée à l'heure de « la mode des signatures » des grands architectes, comme Manuel Castells le souligne (conférence), mais aussi dans un contexte de patrimonialisation d'édifices portuaires. M. Gravari-Barbas parle quant à elle de la création d'une « iconographie maritime » qui « contribue à la création d'un véritable 'culte de l'eau' » (1998).

Cette tendance de l'homogénéisation des villes a déjà été largement évoquée ; certains ont orienté cette tendance vers l'émiettement de l'identité locale et la fin des villes par la perte des spécificités des lieux (Rem Koolhaas et son concept de ville générique). D'autres considèrent que la fin des

villes n'est pas encore à proclamer, que les villes même génériques ne sont pas que simples processus, mise en relation de réseaux, mais également porteuses d'une condition urbaine nouvelle (O. Mongin). Certaines études tentent de montrer que la mondialisation n'est pas forcément synonyme d'homogénéisation et que dans tous les cas l'homogénéité incite à revendiquer encore plus fort ses spécificités, à « valoriser des identités particulières » (D. Salée, 1996, p. 108). « De toute évidence, la mondialisation prend fait et acte dans l'universalisation du particularisme et dans la particularisation de l'universalisme »¹¹⁶. Mais qu'en est-il du traitement de cette question en ce qui concerne les villes-ports ? Une conférence de l'AIVP à Lisbonne en 2004 traitait également la dialectique modernité/identité. Cependant, à la lecture de ces conférences, l'on constate que ni l'une ni l'autre de ces notions n'est clairement définie. Nous avons ici fait l'ébauche d'une définition de la modernité. Reste à parler de l'identité, en tant qu'identité de la ville portuaire. Qu'entend-on par là ? Il paraît intéressant d'analyser à travers la rhétorique des villes-ports, l'interprétation de cette notion d'identité et sa relation avec la modernité. Pour ce faire, l'articulation modernité/identité est traitée en deux subdivisions :

- La dialectique identité/modernité sous l'angle de la maritimité
- le patrimoine portuaire marseillais

2. L'identité des villes-ports : la maritimité en question

Le transformation des espaces urbano-portuaires interroge de manière inéluctable l'identité locale. En effet, dans des villes où la crise a ébranlé la stabilité de l'économie et de son image, « les quais et bassins délaissés deviennent les supports d'une identité à affirmer » (Rodrigues-Malta, 2001, p. 104). Cette notion d'identité renvoie à diverses interprétations, selon qu'on la considère « d'en-haut » (top-down) ou « d'en-bas » (bottom-up). En effet, l'identité se construit autant sur la base de clichés, d'images perçues de l'extérieur, d'un imaginaire collectif que sur la base de perceptions directe du territoire, du sens des lieux, de styles de vie, de cultures. Parler d'identité et de modernité implique dès lors des aller-retours intermittents entre une image globale, façonnée « d'en-haut » de manière volontaire ou non, et une identité locale, venant « d'en-bas ». Les discours des politiques agissent donc sur l'identité de la ville en lui modelant une image qui lui garantisse une place sur la carte, comme Darel le suggère :

In an effort to sell local residents on the sacrifices of going global [...] globalizing elites make purposive appeals to a remade place-based identity and the value of projecting that identity globally. Simply getting 'on the map' is offered as a worthwhile goal in and of itself. In the words of Kevin Cox 'What the growth coalition seems to be articulating in these cases is a conception of place that plays on a valorisation of the modern, of being progressive, or more accurately a particular interpretation of what it means to be modern and progressive. This assumes diverse forms depending on context' » (Darel, 2005).

Ainsi, dans le contexte des villes-ports, la modernité est souvent revendiquée en rapport avec ce que certains auteurs ont défini comme la *maritimité* contemporaine, « vocable commode pour désigner la variété des façons de s'approprier la mer, en insistant sur celles qui s'inscrivent dans le registre des préférences, des images, des représentations collectives » (Peron, 2000, p. 14). Avant d'être intrinsèquement liée à la ville, à l'urbain, l'identité des villes-ports se rapporte donc à la

¹¹⁶ Robertston, R. *Globalization, Social Theory and Global Culture*, Londres : Sage, 1992, 102, cité in D. Salée, 1996

mer¹¹⁷. Il s'agit cependant d'une identité générique, globale, adaptée à une recherche d'authenticité émanant d'un regard extérieur. Plutôt que de parler d'identité, il faudrait alors parler d'image, celle venant d'ailleurs.

Pour comprendre cette insistance sur la maritimité, précisons que la société littorale subit depuis les années cinquante au moins trois transformations, comme l'explique Françoise Peron (*ibid.*, p.21) :

- le passage à une société de loisirs, et par-là même à une image du littoral comme espace de jeux et de tourisme ;
- la démaritimisation¹¹⁸ du littoral par le déclin des activités maritimes, comprenant également les activités portuaires
- la mise en concurrence par l'avènement de « modèles planétaires ». F. Peron se réfère aux plages, îles et côtes ; ces modèles planétaires se retrouvent aussi sur les waterfronts.

On comprend peut-être mieux pourquoi les premières villes-ports à avoir mis en avant la maritimité sont paradoxalement celles que le port a délaissées. Autrement dit, ce sont les villes-ports ayant souffert de démaritimisation qui ont les premières tenté de reconstruire leur image sur une identité maritime – tout en ayant conscience qu'elle est factice – où loisirs et tourisme tiennent une place prépondérante. Peut-être que, comme le dit B. Guillermin, l'identité maritime – celle qui existait lorsque les 'gens de mer' forgeaient les représentations sur la ville-port – n'a véritablement révélé sa force qu'une fois disparue. La notion d'identité maritime, dans les représentations collectives, est donc très largement liée à une nostalgie, voire même à une utopie d'un passé idéal ; « force est de constater que le discours sur la relation Ville-Port continue à s'appliquer à des villes dont le port a disparu » (Guillermin, 1994, p. 16). Elle se base sur ce que Jon Goss appelle une narration de la perte (1996, p. 237), perte du lien, toujours idéalisé, entre ville et port. L'utopie réside dans la façon dont l'univers maritime est évoqué sur le waterfront reconverti, et notamment dans les festival market places américains :

The endlessly repeated historic maritime theme works to recall an age when genuine travel still was a possibility and exotic commodities possessed priceless value, and so provide an antidote to the insecurities of 'romantic' tourists and consumers in their search for authenticity (idem).

J. Goss relève que l'utopie est uniquement entretenue dans un but commercial. L'identité des villes dont le port a disparu serait donc maritime avant tout par la volonté d'investisseurs privés. La société de James Rouse a d'ailleurs fait fortune en reproduisant son concept de festival market place. D'autres auteurs insistent plus particulièrement sur cette nouvelle façon de consommer. La progression de ville en ville d'un développement basé sur la consommation, notent D. Killian et B. Dodson, n'a pas seulement contribué à la transition vers un mode d'accumulation flexible du capital, mais a aussi permis d'établir une culture urbaine postmoderne (1995).

Ce design architectural de même que l'ambiance maritime du waterfront sont porteurs d'un passé dont l'authenticité locale est parfois laissée en exergue au profit d'une expérience agréable et propice à la consommation, expérience que le visiteur peut revivre de la même manière qu'il se

¹¹⁷ Si maritimité se rapporte *a priori* à la mer, le terme s'utilise également pour d'autres masses d'eau (océans, grands lacs, rivières, etc.) dès le moment où des activités maritimes peuvent y avoir lieu.

¹¹⁸ Le terme s'oppose à celui de maritimisation, auquel les économistes et les géographes se réfèrent : il s'agit d'un processus par lequel l'économie mondiale se développe en fonction du dynamisme des villes littorales et de leurs échanges maritimes, le trafic maritime mondial augmentant fortement avec la mondialisation des échanges. L'économie mondiale se maritimise effectivement puisque 90% des échanges mondiaux se font par voie maritime (source : <http://www.armateursdefrance.org>).

trouve à Halifax, Boston ou au Cap¹¹⁹. Goudie et al. décrivent cette approche comme « a global, post-modern waterfront 'franchise' » (1995). Le waterfront est alors considéré comme un parc à thème où la notion de patrimoine appelle plus à une *disneylandisation* de l'espace qu'à une réelle recherche du caractère authentique local. Vieux gréments rénovés, anneaux repeints, pontons en bois, hangars reconvertis en *shopping mall* accueillants magasins de souvenirs, boutiques à thème et restaurants, se mêlent aux divers centres de la mer, aquariums et cinémas Imax.

Certains s'insurgent contre le développement de waterfronts fondé sur une nostalgie globale, sur une vision romantique qui omet la réelle histoire. Cela s'est révélé être un problème sérieux au Cap où les allusions à un patrimoine sont ramenées à un développement ludico-commercial aseptisé, ignorant les réelles difficultés historiques de la ville dans un contexte post-apartheid. Malgré tout, les ingrédients de ces 'Macwaterfronts' forment une recette à succès¹²⁰, s'inscrivant parfaitement dans le courant de la montée de la société des loisirs.

De plus en plus, les acteurs des villes-ports pointent le problème de la standardisation des modes de développement des fronts d'eau et leur transformation en parcs à thème cristallisant une « pseudoculture maritime » (Gravari-Barbas, 1998). Là où le port est encore actif en plein cœur de la ville, des frictions peuvent se faire sentir entre acteurs urbains privilégiant la mise en avant d'une identité maritime sur le mode mer/loisirs et acteurs portuaires la considérant sur le mode mer/travail. Car la reconversion globale des waterfronts américains est parvenue, semble-t-il, à transformer les représentations que l'on se fait de la maritimité, en la déclinant sur un mode récréatif, de loisirs.

Sans grande surprise, le phénomène des waterfront 'en kit' se poursuit en Europe, parallèlement à l'évolution des mœurs et à la montée d'un urbanisme hédoniste. Les villes méditerranéennes ne font pas exception, le cas de Barcelone étant alors représentatif d'une dissociation entre deux interprétations possibles de la maritimité :

- l'une liée aux loisirs et à la culture avec l'aménagement du très touristique Port Vell¹²¹ d'un côté, qui intègre parfaitement le lien entre postmodernisme et société de consommation, en reproduisant les 'ingrédients' typiques du front d'eau reconverti ;
- l'autre liée au travail et à l'économie avec le port actif.

2.1 Passer de modèles nostalgiques à des modèles dynamiques : donner à vivre la vraie ville portuaire

Le choix des aménagements urbains intégrant les modes de vie de la société de loisirs renforcent alors l'opposition port-travail / port-loisirs¹²². Un aménagement basé sur une nostalgie de la culture maritime a relégué la représentation du port à une image du passé. Il s'agit aujourd'hui d'un véritable problème pour les villes dont le port est toujours actif : ce n'est plus le 'vrai' port qui attire mais l'image révolue d'un port dans lequel, si possible, on s'amuse. Les modèles classiques restent trop éloignés des réalités économiques d'un port moderne, et le « dénaturent »

¹¹⁹ Le musée maritime de Merseyside, à Liverpool tente alors de relier authenticité locale et expérience : « Devenez témoin des horreurs de l'Esclavage Transatlantique ; admirez le luxe et les richesses des grands paquebots comme le Titanic ou la Lusitania ; rencontrez des émigrants du 19e siècle passant dans le port en fuite de pauvreté et persécution et découvrez nos grands bateaux dans les docks » (source : <http://www.liverpoolmuseums.org.uk/maritime/francais.asp>).

¹²⁰ Pour donner un exemple, le nombre de visiteurs du Victoria & Alfred Waterfront au Cap est passé de 5.8 millions en 1991 à 21.3 millions en 2005 ; le pourcentage de touristes étrangers est passé de 8% en 1994 à 29% en 2005 (source : <http://www.waterfront.co.za/profile/company/projects.php>)

¹²¹ 18 millions de citoyens et touristes y passent chaque année (source : Rodrigues-Malta, 1997, p. 98)

¹²² On se réfère ici expressément à l'opposition faite par F. Peron entre « mer-loisirs » et « mer-travail » (2000, p. 25), le terme de port étant alors plus approprié que mer dans notre cas.

par des projets le confinant dans « le vase clos de la mémoire » pour reprendre les termes d'Ariane Wilson (2002). D'autre part, l'on se rend compte que la notion de maritimité n'est pas un critère de distinction suffisant pour l'identité de la ville portuaire, puisque elle devient une marque de qualité de toutes sortes de villes littorales, qu'elles soient portuaires ou non. Dès lors, il semble que l'aménagement des villes-ports est dans un tournant où l'exploitation touristique ne serait plus basée sur la création d'une urbanité maritime ; plutôt, les villes réfléchiraient à la création d'une réelle urbanité portuaire, où le port actif est à nouveau perçu comme un élément positif dans la ville. R. Rodrigues-Malta fait un autre constat, qui va cependant dans le même sens : la version « total look » de Barcelone serait révolue et l'on se dirigerait vers « une tendance plus récente [qui] serait celle du choix de l'accessoire urbain ou architectural perturbateur apte à contredire l'existant sans pour autant renier son style », de sorte que la fonction culturelle (comme à Bilbao) devient de plus en plus exploitée à des fins économiques (Rodrigues-Malta, 1997, p. 99).

Le slogan actuel des villes-ports, celui de Rotterdam, mais aussi celui de Gênes est de donner à voir « un port qui travaille dans une ville qui vit »¹²³. La modernité de la ville-port se doit donc d'entretenir une identité maritime qui soit elle aussi moderne et dynamique. Exit donc les modèles d'aménagements mettant en valeur les vieux gréments : l'architecture, les métiers, la technique portuaire d'aujourd'hui, peuvent eux aussi être mise en avant. Une transformation de la ville orientée vers des stratégies et/ou des aménagements donnant à voir et à connaître le port actif peut contribuer à un équilibre entre modernité et identité locale de la ville portuaire. Mais faire connaître le port actif nécessite de s'adapter aux modes de vie actuels ; les stratégies se doivent donc d'être non seulement pédagogiques, mais aussi ludiques. A Rotterdam, p. ex., des pistes cyclables ont été aménagées tout au long de la Meuse et confèrent aux cyclistes une réelle liberté de sillonner à proximité immédiate des activités portuaires ; d'autre part, la ville a fait beaucoup d'efforts pour rendre son architecture originale et construire de nouveaux quartiers mixtes sur les bassins centraux que le port abandonne peu à peu. A Anvers s'est construit une tour d'observation pour visiteurs, qui peuvent ainsi voir évoluer les activités portuaires tout en étant à l'extérieur du port et en respectant les contraintes sécuritaires. Hambourg fête quant à elle l'anniversaire de son port chaque 7 mai¹²⁴. D'autre part, l'architecture et le design urbain donnent à voir des éléments du port moderne, comme à Amsterdam, qui affiche la nouvelle tendance – la réutilisation de conteneurs pour l'habitation temporaire – en logeant étudiants et touristes dans un quartier de conteneurs habitables au bord de l'eau¹²⁵. Même Marseille s'y met en ouvrant un collège à la Joliette dont l'entrée est faite de conteneurs. De plus, avant même que des 'balcons sur la mer' soient aménagés par Euroméditerranée, le PAM propose gratuitement des visites guidées des bassins Est et Ouest.



Fig. 63 Marseille, Joliette, un collège non loin du quartier des Docks, dont l'entrée faite de conteneurs reflète l'identité portuaire

Améliorer la visibilité du port, expliquer que de sa vitalité économique dépend toute la ville, sont autant de démarches visuelles et/ou participatives importantes que les villes portuaires mettent en œuvre aujourd'hui afin que leur identité se construise aussi bien au niveau local que global. A noter que la tâche n'est pas la même selon que le port traverse une ville, comme c'est le cas à Rotterdam ou Bruxelles, ou que le port longe le littoral, catégorie typiquement méditerranéenne.

¹²³ On se fonde là sur les conférences des responsables de la ville-port à Rotterdam : « a working port in a living city ». A Gênes, il s'agit de l'expression « une ville penchée sur un port qui travaille » (Masboungi (dir) 2004, p. 82)

¹²⁴ Les informations sur ces villes ont été glanées lors de la conférence de P. Verhoeven à Rotterdam

¹²⁵ Pour en savoir plus sur cette nouvelle tendance d'habitations temporaires : <http://www.tempohousing.com>

P. Verhoeven relevait lors de la rencontre de l'AIVP à Rotterdam un paradoxe : « the more international the maritime and port industry becomes, the more time port managers have to spend in embedding the port in the local community ». En effet, la modernisation des ports les ayant éloignés des villes, il est de plus en plus difficile de rendre visible les activités portuaires. P. Verhoeven proposait à cet effet de regarder dans le passé, aux heures de gloire des ports, et de déceler ce qui rendait les ports si fascinants pour la population à l'époque, ceci afin de tenter aujourd'hui de rendre à nouveau le port moderne attractif aux yeux du public, la difficulté actuelle majeure étant d'imaginer des aménagements mixtes dans une période où la sécurité doit être renforcée.

Les villes portuaires ont donc pris conscience de leur avantage à se distinguer plus nettement, par leurs choix de réaménagements, des villes dont le port a disparu du centre. Elles évitent ainsi la tentation nostalgique, le côté 'cliché' du port. Tout cliché n'est en réalité pas forcément à déplorer ; en revanche, opter pour un réaménagement sur le mode de la nostalgie, n'est-ce pas entretenir des représentations collectives en rupture avec la modernité des villes portuaires ?

2.2 Quelle articulation entre modernité et identité à Marseille ?

Marseille fait-elle preuve d'originalité dans son traitement de la maritimité ? Dans leur quête d'une image positive, les politiques marseillais mettent en avant une métropole maritime moderne. Contrairement à d'autres villes-ports, à Marseille, pas de *tabula rasa* ; il faut composer avec l'existant. Le Vieux-Port, ses bateaux de plaisance et de pêcheurs, les quais réaménagés en restaurants tout autour, confèrent en réalité déjà une forte identité maritime à la ville déclinée sur le mode port/loisirs. Les places à l'arrière du quai de Rive-Neuve (cour Estienne-d'Orves p. ex.), sont reconverties et adoptent un style 'latin-chic'. A partir du Vieux-Port, la majeure partie du littoral sud est dédiée aux loisirs (plages, aires gazonnées, parcs, calanques, ports de plaisance).

Le défi actuel est alors de créer une continuité entre le Vieux-Port récréatif et touristique et le Port Autonome de Marseille, productif et peu accessible, dans cette optique de faire connaître la modernité des activités portuaires. On l'a vu, le J4 semble jouer ce rôle de pivot entre deux lieux antagonistes, mais aussi entre diverses temporalités. Son aménagement n'est pas modifié brutalement mais laisse le temps aux habitants de se réapproprier un bout de mer depuis longtemps oublié.

En 1993, lors d'une phase préparatoire à l'opération Euroméditerranée, l'AGAM soulignait alors le fait que Marseille était loin, dans sa vision de l'interface ville/port, du « modèle » de waterfront. Paradoxalement, l'agence jugeait utile d'exprimer le caractère maritime de l'opération par « certains composants du modèle », et écrivait notamment que « l'ensemble constituerait un 'forum de la mer'... lieu urbain à caractère central rendu attractif par la mise en valeur de la contemplation de la mer et du port et mettant à profit le potentiel économique lié au trafic passagers et la fréquentation d'équipements culturels et de loisirs »¹²⁶.

Dès lors, dans le souci de Marseille de « rattraper son retard », et donc de se conformer aux villes-ports modernisées, les futurs aménagements prévus tout au long de l'interface ville/port marseillaise reprennent bel et bien des ingrédients désormais classiques d'un front d'eau. Comme l'écrivent Norcliffe et al., « now that the urban waterfront has been so thoroughly commodified, one can safely predict that this search will continue » (1996, p. 132). Effectivement, Marseille ne fait pas défaut à cette quête. Il est clair que le Mucem, malgré l'originalité mise en avant par ses concepteurs, ne fait que se conformer aux autres musées maritimes, dont la tendance est de s'installer en bord d'eau, à des fins uniquement symboliques. En effet, un musée traditionnel n'a a

¹²⁶ Guillermin, Hagège 1994, p. 29, citant AGAM-Euroméditerranée, Concept et entités de programme, avril 1993

priori pas un besoin physique de se situer en bordure de mer¹²⁷ si ce n'est celui de créer, à Marseille comme ailleurs, un signe de modernité ostentatoire entre culture et nature à l'entrée du port. De même le projet des *Terrasses du Port* s'inscrit en tous points dans le courant des festival market places européens, véritables temples de consommation (on pense ici au Mare Magnum de Barcelone). Son emplacement en sur-sol du port, lié au fait que les friches portuaires manquent, lui confère cependant une grande originalité. Il est rare en effet que de tels aménagements aient lieu ailleurs que sur des terrains en friche. Enfin, les 'équipements structurants' qui accompagnent tout processus de métropolisation relèvent à Marseille de la même typologie que dans d'autres villes-ports modernisées : le Mucem, les immeubles de grande hauteur prévus le long du littoral, le bâtiment imposant des Archives et de la Bibliothèque Départementale, le patrimoine portuaire reconverti en font partie. La Rue de la République fut même associée aux Ramblas de Barcelone dans la mission de préfiguration d'Euroméditerranée en 1995 (Dubois, Olive 2004 b, p. 46). La rue était alors pensée en termes touristiques, où l'authenticité aurait plus relevé des façades repeintes et des arbres plantés que des populations y habitant.

On peut se demander si les transformations prévues à Marseille proposent une relecture de la maritimité pour correspondre à une identité plus singulièrement méditerranéenne, comme les politiques l'exhortent dans les discours. Les « signes architecturaux » du front d'eau, quoique originaux par rapport au restant de la ville, n'en sont pas moins conformes au niveau global. Le caractère méditerranéen de la ville sur les quais se doit donc d'être moderne, loin des images de cabanons et de bastides. Corinne Vezzoni, architecte des Archives et Bibliothèque Départementales, va d'ailleurs à l'encontre de cette image de ville provençale, dont les caractéristiques architecturales ne la rendent, semble-t-il, pas assez moderne pour être qualifiée de « ville connectée ». Si l'architecture des quais ne peut rendre immédiatement reconnaissable la ville comme méditerranéenne, il s'agit par contre de lui offrir un « supplément d'âme » en instituant des équipements culturels.

Cultiver la modernité

« Oh cousin je te le demande, qu'est ce que c'est d'être marseillais ?
Deux mille six cents ans de culture et peu importe tes papiers. »
Massilia Sound System

La transformation de Marseille, sans grande contradiction avec les archétypes modernes de la ville-port risque-t-elle de dissoudre son identité locale au profit de sa survie économique ?

Les acteurs d'Euroméditerranée, sont pleinement conscients de la transformation de l'image de la ville à travers les nouveaux aménagements. L'établissement public ajoute à cette image de ville globale un atout supplémentaire : la culture. « L'acte d'aménagement est de nature culturelle parce qu'il façonne la ville, influe sur la vie des gens qui l'habitent, la découvrent et la vivent » (schéma de référence, 2000, p. 28). Etant donné l'apport économique que les activités culturelles peuvent générer, l'établissement public n'a pas hésité à inclure dans son périmètre d'intervention le site très convoité de la Friche de la Belle de Mai, afin d'agir sur son organisation en tant que – comme M. Péraldi et M. Samson les appellent – 'entrepreneurs de culture' (2005, p. 220). En effet, les mêmes auteurs ont bien perçu comment les friches industrielles de la ville se sont peu à peu transformées en ateliers culturels, investis par des artistes de tous rangs. Leurs propos mettent en lumière que « le mouvement d'investissement des friches industrielles a été lancé, suscité et pensé, moins comme politique culturelle que comme pièce du mouvement de « reconquête urbaine » dont

¹²⁷ L'idée d'installer à tout prix les activités de service maritimes en bord de mer séduit encore aujourd'hui : « Business, housing, and land-based commercial activities can be located in other parts of coastal cities, but marine-based activities have to be at the waterfront. » Baykan Günay, (book review : Waterfronts in Post-Industrial Cities, Richard Marshall) *Journal of Housing and the Built Environment* 18: 201–204, 2003. N'est-il pas imaginable d'installer les musées maritimes au centre-ville et profiter de l'espace laissé libre pour en faire, p. ex. un espace public en plein air

[la municipalité] avait fait son projet central à (Samson, Péraldi, 2005, p. 207). La Friche de la Belle de Mai est donc prise en charge par Euroméditerranée dans cette vision. Alors que le Système Friche Théâtre s'occupe de gérer le 'pôle spectacle vivant', France 3 abrite ses studios de la série *Plus belle la vie* dans le 'pôle multimédia', tandis que le 'pôle patrimoine' rassemble notamment les Archives municipales, et les réserves de collections des musées. En incluant la Friche de la Belle de Mai dans l'opération Euroméditerranée, celle-ci s'assure un rayonnement culturel de la ville, tout du moins au niveau national. En joignant à cette « mise en culture des friches » des équipements culturels sur les quais, elle accroît encore son rayonnement. L'on pense notamment au Silo reconverti, à la Fiesta des Suds et aux divers équipements prévus sur le J4.

Cependant, l'activité culturelle générée par l'EPAEM n'est pas marseillaise à proprement parler. Les Archives sont départementales, le Mucem parisien, le Centre de la Mer régional... Quant à la culture méditerranéenne, quand bien même la municipalité chercherait à la mettre en avant autant que la culture dite 'européenne', elle constitue une sous-catégorie de la maritimité. Une culture euro-méditerranéenne ne qualifie pas la deuxième ville de France pour ses atouts spécifiquement locaux. Il semble clair qu'en créant cette image globale si lointaine de ce qui construit Marseille tous les jours, la ville cherche justement à faire en sorte qu'elle se construise désormais 'autrement'. 'Autrement', cela voudrait dire, pour la municipalité Gaudin, loin des clichés provençaux, loin des 'pagnolades', et selon des traits nordiques plutôt que méditerranéens. Que signifie alors le terme 'euroméditerranéen' à Marseille, si ce n'est une position géostratégique en termes d'échanges maritimes, de connexion de la ville à un réseau élargi de flux ? Inclut-il véritablement la culture, l'identité ? Il semble en effet que le caractère méditerranéen n'est pas assumé, voire ni  par la ville. On a d'ailleurs vu à travers l'analyse de la rue de la République comment le cosmopolitisme, fabriqué par les allers-retours des populations en Méditerranée, est banni des arguments de vente des promoteurs immobiliers. Il l'est également des arguments d'Euroméditerranée. Pour qui se construit cette culture euroméditerranéenne ?

Entre images fabriquées et identités recomposées

Marseille, l'écume du renouveau. Comme une étoile fait sa mue, Marseille a abandonné sur le sable sa mauvaise réputation. Portée par le succès, elle se pique au jeu, redécouvre son port, aménage son littoral, multiplie les chantiers. Sans jamais perdre une once de son charme rebelle, ni renier son  me authentique et fi re¹²⁸.

L'image que Marseille est en train de se construire est celle d'une ville en effervescence, une ville qui bouge, proche de Paris, reliée au monde. Paradoxalement, si l'on en reste à l'intercommunalité, celle-ci est bien appliquée selon la loi, mais n'est de loin pas acquise dans les esprits marseillais, de sorte qu'il existe un fossé entre discours politique d'ouverture et représentations collectives plus portées sur un 'entre-soi' isolationniste, malgré le brassage des cultures. Les médias parisiens vantent la *movida* marseillaise (Péraldi et Samson, Rodrigues-Malta), oublient soudainement les images des films de truands et les épisodes sombres du clientélisme et de la mafia. Finalement qu'est-ce qui fonde l'identité marseillaise ? Le cosmopolitisme n'est-il pas aussi un stéréotype venant de l'ext rieur¹²⁹ ? Ici encore, nous interrogeons l'image extérieure et non l'identité locale. Alors que l'identité est dynamique, se compose et se recompose au fil du temps au regard de l'image extérieure, cette dernière reste figée, telle une photographie, un cliché au sens propre.

S'il n'est pas possible de se pencher précisément ici sur les attributs de l'identité marseillaise, l'on peut néanmoins s'interroger sur le traitement qui en est fait dans le cadre de la régénération

¹²⁸ Revue *Côté Sud* no 90, octobre-novembre 2004, cité par Samson et Péraldi, 2005, p. 119

¹²⁹   en croire une étude, 70% des Marseillais jugent la ville cosmopolite et le vivraient de manière positive (cf. P. Verg s et V. Jacquemod, Marseille, écrin d'azur ou métropole ? *La Pensée de Midi* no 108)

urbaine. Ainsi, on peut se demander si l'identité des villes-ports doit absolument être mise en avant au niveau de la maritimité. En effet, parler de Marseille comme d'une ville maritime n'est pas sans vérité mais ne dégage qu'une partie de ses spécificités. A ce titre, Martine Derain abonde dans ce même sens. Pour elle, « Marseille, n'est pas une ville de marins – elle est une ville de quais » (entretien). Les Marseillais n'ont pas une tradition de grands navigateurs. Ils sont négociants, commerçants ; une fois arrivés, ils restent à quai. Bien sûr, le phénomène de la plaisance a pris une ampleur considérable autour de la Méditerranée et Marseille n'y fait pas défaut. Pourtant, cela ne suffit pas à qualifier l'identité marseillaise de maritime. La dénotation contemporaine de la maritimité a le principal désavantage de ne considérer le fait maritime que sous l'angle des loisirs. Or, la maritimité marseillaise du centre-ville, là où la régénération urbaine prend place, s'affiche avant tout par l'économie portuaire.

Les villes-ports à la recherche d'une image globale ne devraient-elles alors pas également chercher ce qui fonde leur identité ailleurs que sur les quais ? Si toutes ont construit leur histoire en rapport avec le port, toutes ont également subi la démaritimisation, de sorte que l'identité locale s'est reconstruite ailleurs dans la ville. Les Marseillais, dispersés sur les 24'000 hectares que compte la ville, ne construisent ainsi pas seulement leur identité de représentations du port, même si ce dernier a édifié le socle social cosmopolite de la ville. L'identité se compose également grâce à une culture très urbaine, très populaire d'ailleurs, qu'il conviendrait de prendre en compte lors d'une régénération urbano-portuaire. A ce stade, je partage l'avis de V. Pruneau (2004), qui pose des questions pertinentes : « Comment les responsables politiques vont-ils faire pour changer l'image de Marseille sans s'intéresser, à un moment donné, aux représentations des Marseillais ? D'un autre côté, comment les populations locales vont-elles composer avec les images fabriquées qui leur sont aujourd'hui proposées ou imposées ? Y a-t-il des points de rencontre possible entre l'identité portée par les Marseillais et celle que les responsables politiques souhaitent leur donner ? ». A ces questions, pas de réponses toutes faites, simplement un constat : « une chose est sûre : cette ville souffre moins d'une mauvaise image que l'extérieur lui attribuerait que d'une vraie difficulté à se construire une identité au carrefour d'un compromis à réaliser entre sa tradition, son passé et sa modernité » (2004). Un compromis également entre les différents quartiers Sud, Nord, Est, qui ne perçoivent pas la dialectique identité/modernité de la même manière, selon leurs origines, selon qu'ils sont concernés par la gentrification du centre-ville ou non, etc. L'acte de reconstruire la ville sur la ville ne va pas sans celui de recomposer l'image mentale de celle-ci.

Si l'on ne peut pas prévoir la façon dont les Marseillais vont se représenter la nouvelle interface ville/port et le centre-ville gentrifié, il semble malgré tout que la mise en conformité de la ville-port, résultat du phénomène de mondialisation, n'est pas forcément un risque pour l'identité locale. Malgré une standardisation extrême des villes-port au niveau des formes qu'elles prennent, il n'en reste pas moins que ces formes ne se trouvent que sur une partie de la ville et qu'elles correspondent à des lieux offrant de multiples lectures selon les représentations individuelles. Le Centre de la Mer ou l'aquarium, pour prendre un exemple, sont des lieux vécus différemment selon que l'on s'y rend seul, à deux, en famille, selon qu'on y passe un bon ou un mauvais moment. L'identité est faite de modes de vies, d'histoires et de lieux parcourus, de pratiques sociales privilégiées, d'origines, etc. Les lieux, même standardisés, prennent sens dès lors qu'ils sont investis, puisqu'ils sont eux-mêmes situés, territorialisés, dans des configurations perçues différemment. Le risque de perte, ou plutôt de troubles identitaires apparaît plus nettement lorsque, p. ex., tout un quartier est composé des mêmes logements. Les *suburbs* américains et les banlieues françaises ont d'ailleurs fait l'objet de nombreuses études à ce propos. Dans le cas des villes-ports, les décors sont plaqués d'une ville à l'autre, mais l'homogénéisation intervient au niveau global et non à l'échelle de la ville ni du quartier, de sorte que plusieurs identités territoriales peuvent coexister. Enfin, si l'on en croit Michel Péraldi à propos de la culture populaire de Marseille, « elle s'est depuis longtemps coulée avec délice dans le moule mondial, elle adopte les modes et en

change aussi vite, surfe sur l'air du temps, prend tout avec appétit, adore les séries, la répétition, les clones et le clonage » (Péraldi, 2002).

A Marseille, aucun projet n'a encore vu le jour sur les quais, de sorte que l'on ne peut ni affirmer que le résultat donnera un sentiment de déjà-vu, ni juger de l'impact sur la fabrication identitaire. Il est évident cependant que la rade fait partie des représentations collectives, et que les habitants devront se composer une nouvelle identité avec leurs quais modernisés. Ils décideront alors si cette iconographie de la modernité affichée les rendra plus ou moins « fiers d'être Marseillais »¹³⁰. Anne Castanet ne pense pas que les Marseillais auront des difficultés à s'approprier la vitrine qu'est la Cité de la Méditerranée en train de se construire : ce seront alors les projets qui devront « prendre la patine » de Marseille (entretien). De son côté, J.-M. Guénod signale que « la Cité de la Méditerranée ne cherche pas à signifier mieux que la ville, la ville elle-même, mais à favoriser le maintien et le développement du patrimoine vivant de la ville sur son site », le patrimoine vivant étant l'ensemble constitutif des modes de vie, des pratiques de l'espace urbain, des origines migratoires – donc l'ensemble constitutif d'une identité. (2002, pp. 3-4). Dans tous les cas, Marseille se détache des autres villes-ports en ce que les projets urbains se font en adéquation avec les projets portuaires. Dès lors l'identité maritime marseillaise se détache quelque peu des modèles en proposant sur les quais une maritimité reliée dans le même temps au port-travail et au port-loisirs. Il serait alors intéressant d'analyser, une fois les projets concrétisés et les regards des visiteurs tournés vers la communauté portuaire, comment cette dernière, de même que les urbains, se représentent leur interface ville/port et se fabriquent leurs identités des lieux.

En occultant le caractère cosmopolite du centre-ville, la municipalité nie également les dynamiques en jeu, où la culture méditerranéenne est véritablement représentée à travers des modes de vie mais aussi à travers tout un commerce, toute une économie. Pour se conformer, Marseille cherche à faire 'place nette', en empêchant le développement de dynamiques contraires aux ambitions internationales de la municipalité : p. ex. les dynamiques des petits commerces maghrébins, ce que M. Péraldi nomme l'économie de bazar¹³¹ de la ville. Le renouvellement des couches socio-économiques se fait selon une idéologie opposant les 'vrais Marseillais' aux 'étrangers'. L'image moderne façonnée par les discours ne semble alors pas pouvoir coexister avec une identité territoriale liée aux courants de l'immigration. Sans se donner les moyens de créer cette co-existence, n'y a-t-il pas le risque de créer une opposition entre ville homogène et ville hétérogène ? Dans le même ordre de pensée, M. Roncayolo invite à la prudence : « Méfions-nous du risque de la réserve indienne [...] » dit-il pour mettre en lumière les conséquences d'un projet urbano-portuaire « fait de recettes internationales ». Il ajoute que « Marseille même, à qui l'on reconnaît des capacités remarquables d'absorption et de frottement, d'intégration et de coexistence, pourrait y perdre ses qualités » (1997, p. 198).

¹³⁰ Le slogan des Marseillais

¹³¹ Michel Péraldi définit l'économie de bazar comme « la somme des arrangements relationnels par lesquels les transferts de marchandises et les transits de personnes sont possibles : le « blanchiment » des douaniers à la frontière, la mobilisation de convoyeurs pour le transport des voitures d'occasion, le transfert de dettes et les investissements différés pour le paiement des marchandises, le groupage du fret, l'obtention de visas, etc. Soit un dispositif dont l'énigme ne tient pas tant à la capacité d'extension et à l'extraordinaire fluidité, ou à la remarquable plasticité, qu'à la constance avec laquelle il maintient la tension ouverte entre local et global et une économie aux dimensions d'arrangements relationnels, privilégiant les accords oraux et les rapports de confiance sur les conventions techniques » in M. Péraldi (1999) Marseille : réseaux migrants transfrontaliers, place marchande et économie de bazar, Cultures & Conflits n°33-34, pp. 51-67, en ligne sur <http://www.conflits.org/document232.html>.

3. Le patrimoine portuaire : l'identité au service de la modernité ?

Depuis les premières reconversions des friches portuaires, la notion de patrimoine portuaire est de plus en plus exploitée par les villes. Lors d'un colloque en 1998, M. Roncayolo posait alors la question du patrimoine en ces termes :

« Qu'attend-on du patrimoine portuaire pour le devenir et même la relance de la ville ? »

La notion de patrimoine portuaire est duale : pour qu'un édifice ou un espace acquière une valeur patrimoniale, il paraît nécessaire d'opérer à un transfert de fonctions, à un détournement. Autrement dit, il semble en général qu'un édifice portuaire n'est pas considéré par les urbains comme ayant une valeur patrimoniale tant qu'il n'est pas affecté à des fonctions urbaines. Il ne s'agit sans doute pas d'une généralité absolue, mais l'on constate en effet, que nombre de villes-ports ont « réussi » leur reconversion en basant leur *waterfront* sur le thème d'un héritage, c'est-à-dire d'un passage, d'un transfert de certains édifices, voire certains espaces faisant autrefois partie du paysage portuaire, de la fonction portuaire à la fonction urbaine.

Dans le cadre d'un renouvellement de Marseille, quel est le rôle du patrimoine portuaire ? Peut-il être vecteur d'identité ? Est-ce que, paradoxalement, le patrimoine peut participer à l'entrée de la ville dans la modernité ?

La dualité de la notion du patrimoine portuaire peut être explicitée plus avant par la définition qu'en donne R. Borruey (1998, p. 19). Le patrimoine portuaire se décline de deux manières :

- comme « un ensemble d'éléments composant le dispositif spatial et technique du port actif », le patrimoine appartient aux autorités portuaires.
- comme « objet culturellement construit, susceptible de faire l'objet d'une conservation sélective au titre du témoignage indispensable d'une mémoire d'intérêt collectif », le patrimoine appartient aussi à la société, aux citoyens qui doivent se l'approprier afin de définir pourquoi il doit être conservé.

Si l'on considère le patrimoine de la première façon, cela signifie alors qu'il n'est pas voué à être protégé, mais utilisé comme un outil à des fins économiques. En effet, le port a besoin de ce patrimoine dans ses activités quotidiennes ; si le besoin n'est plus là ou si le bâtiment entrave au bon fonctionnement du port, alors le patrimoine doit être détruit. En effet, « la démolition est une forme courante et normale de la gestion du patrimoine portuaire par ses propriétaires » (Borruey, 1998, p. 20). Ainsi, une grande quantité d'éléments portuaires ont disparu du paysage marseillais au fur et à mesure que la technologie avançait et que les bassins modernisaient leurs équipements, en détruisant ceux considérés comme obstacles à la logique portuaire. Le patrimoine portuaire est construit dans une optique fonctionnaliste, l'esthétique n'étant que secondaire, à quelques exceptions près (gares maritimes, autres bâtiments en relation avec des passagers ou des croisiéristes).

Les critères généralement acceptés pour conférer une valeur patrimoniale, dans l'acception culturaliste du terme, aux édifices portuaires sont en tout cas les suivants : rareté, exceptionnalité, qualité architecturale, ingéniosité et monumentalité (Gontier, 1998). Pourtant, ces critères ne suffisent pas à décider de la conservation ou de la destruction du patrimoine. C. Gontier insiste

également sur l'importance de la puissance symbolique de l'édifice. Autrement dit, la patrimonialisation ne peut être jugée valide que lorsqu'elle fait *sens* pour la population concernée. Dans le cadre d'Euroméditerranée, le port a d'ailleurs dû démolir plusieurs hangars qui se trouvaient dans son enceinte et qui, en plus d'être devenus obsolètes, formaient des « écrans visuels » entre la mer et la ville. Si ceux-ci n'ont pas été conservés, c'est sans doute parce que ces hangars n'avaient pas acquis une qualité symbolique digne d'être appréciée par une grande partie de la population marseillaise. Mais, c'est également et surtout parce que l'idée de concrétiser enfin les débuts d'une nouvelle relation entre ville et port était à ce moment-là plus signifiante aux yeux des acteurs du renouvellement urbain que celle de conserver, p. ex. une gare maritime des années 1930. Le schéma de référence actualisé en 2000 mentionne par contre clairement « la dimension patrimoniale et culturelle fondatrice de l'identité d'Euroméditerranée » comme un des enjeux de la stratégie urbaine (p. 5).

Nous allons voir que certains édifices portuaires marseillais sont reconnus comme ayant une valeur patrimoniale au sens culturel du terme. Il s'agit particulièrement des Docks de la Joliette et du Silo d'Arenc, dont nous avons déjà parlé quelque peu et sur lesquels nous revenons ici.



Figure 64 au premier plan à gauche le Silo, puis au loin les Docks et la Cathédrale de la Major

3.1 Les Docks de la Joliette



Figure 65 Les Docks

La réhabilitation des Docks de la Joliette, conçus par Paulin Talabot et construits entre 1858 et 1866, a été le fruit d'un investissement privé, ce qui a passablement facilité la décision de conserver les 80'000 m² que compte l'édifice, considéré unanimement comme digne de conservation, selon les critères de rareté, de beauté imposante et d'ingéniosité architecturale, dans une conjoncture où les docklands reviennent à la mode. Situé au quai du Lazaret, le bâtiment n'appartient plus au port depuis que ce dernier est devenu autonome dans les années soixante. Il est récupéré par la Société des entrepôts et magasins généraux de Paris (SEMGP), puis tombe entre les mains de Christian Pellerin de la SARI, promoteur de la Défense, qui rachète les docks en 1992, pour 2'000 euros le m² (Samson, Péraldi, 2005, p. 217). La réhabilitation est confiée à la Sogima et à l'architecte marseillais Eric Castaldi. Autrefois servant de stockage des marchandises en attendant d'être expédiées par chemin de fer, le bâtiment des docks était séparé en quatre parties par des murs épais afin d'éviter la propagation du feu en cas d'incendie. Aujourd'hui, le bâtiment peut être traversé dans toute sa longueur (375 m) lorsque l'on se trouve au rez-de-chaussée. Les quatre parties ont été réinterprétées sur un mode

minimaliste, chacune représentant un élément : la terre, le feu, l'air, l'eau¹³². La réhabilitation de ce bâtiment offre aujourd'hui des espaces de bureaux pour plus de 3'000 employés assortis de nombreux restaurants et cafés au rez-de-chaussée, ce qui permet une appropriation des lieux par un public élargi aux visiteurs et touristes¹³³. Les Docks n'étant pas dédiés au tourisme, ils sont fermés le week-end. Le succès de cette réhabilitation est uniquement décrié par des opposants y voyant là une confiscation d'un espace par le secteur privé et qui auraient préféré que l'on donne aux docks une autre fonction que celle de ruche tertiaire.



Figure 66 A l'intérieur des Docks réhabilités

A gauche : la partie représentant l'élément air est à ciel ouvert

En choisissant d'affecter les docks à des fonctions tertiaires, il semble cependant que la ville se dote d'un atout non négligeable : allier identité et modernité sans tomber dans la tentation d'en faire une manne touristique, une sorte de festival market place européenne, comme cela s'est répété dans de nombreuses villes-ports. Les Docks, par leur carrure imposante, en font l'emblème du renouveau de la ville. La situation géographique exceptionnelle du long édifice et la myriade d'entreprises qui y travaillent offrent en plus à Marseille l'image d'une ville connectée, d'une ville en réseau, et dès lors d'une ville d'ores et déjà ancrée dans le mouvement de la mondialisation.

3.2 Le Silo d'Arenc



Figure 67 Le Silo



Figure 68 L'état actuel du Silo

La reconnaissance patrimoniale n'apparaît cependant pas toujours de la même façon qu'elle est apparue pour les Docks de la Joliette. Ce n'est qu'après de nombreuses tergiversations que le Silo

¹³² Pour une histoire détaillée et illustrée des Docks, de la construction à la réhabilitation, voir D. Pons (2004) *Des docks et des hommes. La véritable histoire des docks de Marseille*, Marseille, éd. Images en Manoeuvre

¹³³ L'office du tourisme de Marseille offre d'ailleurs des visites commentées de ce bâtiment

à céréales d'Arenc a pu être sauvé de la démolition. Le Silo est à cet égard exemplaire de l'évolution des mentalités sur le caractère patrimonial d'un édifice. Chose étonnante, ce n'est pas la ville qui a cherché à empêcher la destruction du Silo, mais le port lui-même. Étonnant car le port a l'habitude de détruire ce qui ne lui sert plus et devient dès lors un obstacle à son développement économique. La vétusté du contenant fait qu'il n'est plus guère utilisé. Cependant, étant donné qu'il est construit sur pilotis, il n'entrave en rien le bon fonctionnement des activités portuaires. Il s'agit là cependant d'une position revue de la part du port qui avait en 1994 déposé une demande de dynamitage du silo (son caractère dangereux et inutile s'ajoutait alors à la vétusté des lieux). Cette demande avait provoqué une controverse. D'un côté les acteurs des débuts d'Euroméditerranée y voyaient là un bienfait sans équivoque étant donné l'obstacle visuel que le silo créé entre la ville et la mer. De l'autre, les partisans de la patrimonialisation se sont manifestés à l'encontre de la démolition, ce qui a « provoqué l'hésitation des responsables impliqués dans le processus de décision » (Borruey, 1998, p. 22). Hésitation qui s'est répercutée à tous les niveaux de décision jusqu'au préfet et jusqu'aux autorités portuaires qui ont alors pris parti de ne plus détruire le silo. À partir de là, du moment que les emprises au sol restaient portuaires, l'occupation du silo pouvait très bien revêtir des fonctions non portuaires, à une condition : « il n'est pas question pour le Port de s'impliquer lui-même dans sa réutilisation ; ici, la clarté de sa position tient en ces termes : le silo d'Arenc est un patrimoine urbain, c'est donc à la ville qu'appartient son avenir » (idem).

La notion de patrimoine à Marseille est bel et bien prise en compte dès lors que l'édifice passe à une fonction urbaine, comme nous l'avons proposé plus haut, quand bien même le port contourne judicieusement la question du financement du projet en réagissant de cette manière. C'est donc au tour de la ville d'alléguer sa position sur le sort à donner au silo dont le dynamitage, pendant ce temps, est en suspens. Il est intéressant de noter que lorsque R. Borruey écrivait son article en 1998, rien encore n'était décidé. L'auteur faisait plutôt état des nombreuses hésitations et d'éventuelles directions à donner au projet (y installer un centre d'archives p. ex.). De même il s'interrogeait sur les conséquences d'une privatisation du site et sur la contribution d'Euroméditerranée. Finalement, Euroméditerranée n'intervient pas dans le processus ; le port a pris les choses en main : « le projet a émergé grâce à un appel à projet lancé par le PAM en 2000, proposant la mise à disposition à un investisseur privé via une AOT [autorisation d'occupation temporaire] de durée longue, du volume intérieur du Silo » (site PAM). Dès lors, la Sogima est propriétaire des lieux et l'architecte Eric Castaldi, qui s'est déjà occupé de la réhabilitation des Docks de la Joliette, devient en quelque sorte le spécialiste marseillais des réhabilitations et réitère avec celle du silo. Comme l'avait préfiguré Borruey, le silo appartient au privé ; en revanche, il ne renferme pas un centre d'archives (les archives départementales, nous l'avons vu, se trouvent en face du Silo, au-delà du viaduc, aussi à Arenc) mais des bureaux, un café-concert, une salle de spectacles, sorte de réplique de l'Olympia de Paris, un restaurant panoramique et un belvédère public¹³⁴. Le Silo d'Arenc, tout comme les Docks, sont aujourd'hui inscrits au patrimoine du XXe siècle.

¹³⁴ Source : PAM, communiqué de presse, « faits marquants 2005 », consulté en ligne sur <http://www.marseille-port.fr/site2005/presse/dossiers/bilan05/faitsmarquants.rtf>

3.3 Le patrimoine, entre identité culturelle et modernité économique

Nous avons ici deux cas non exhaustifs de réhabilitation d'édifices faisant partie du patrimoine portuaire et dont les fonctions sont purement urbaines. Cette patrimonialisation se réfère en tous points à une approche postmoderne (au sens de D. Harvey) de la régénération urbano-portuaire. Le détournement opéré est en effet typique d'une façon nouvelle de disposer du capital, par un investissement dans une économie des loisirs et de la culture pour le Silo, et dans une économie cognitive, relativement aux Docks. Ce postmodernisme se révèle également dans les termes d'Eric Castaldi, pour qui il y a eu à Marseille « une évolution culturelle, et on a vu apparaître une sorte d'amour ouvrier, de nostalgie autour de ces bâtiments pour leur donner une seconde vie au lieu de les faire disparaître. Maintenant, on reconstruit la ville sur la ville » (Le Point, 15/12/04, p. 307). Paradoxalement, la conservation du patrimoine, par ses caractéristiques culturelles et économiques, confère aux villes une image moderne.

Cette patrimonialisation semble effectivement contribuer non seulement au renforcement de l'image portuaire de la ville, mais également à la construction d'une identité locale, étant donné son orientation non passéiste mais dynamique. La vie grouillante à l'intérieur des Docks durant les heures de travail l'illustre bien. Chaque employé, chaque visiteur peut donner un sens au lieu, donner au patrimoine portuaire un signifiant autre que celui qui lui est attribué de l'extérieur : les Docks sont aussi lieu de travail, de quotidienneté, de routine, de rencontres. La muséification souvent associée à une reconversion d'édifices portuaires basée sur l'industrie du tourisme n'a pas lieu ici. Cela évite la constitution d'une « tourist-historic city »¹³⁵ où le centre historique est gelé à la faveur du tourisme et au détriment d'une réelle vie en ville. Je rejoins Françoise Choay dans son argument lorsqu'elle soutient que « la notion de patrimoine architectural, urbain ou paysager, ne peut avoir de sens légitime que dynamique. C'est-à-dire qu'il ne faut pas le chosifier, mais au contraire se le réapproprier, pour poursuivre, *hic et nunc*, le travail des générations passées » (2002). M. Collin suit également ce point de vue : « la conservation, au sens muséal, du patrimoine portuaire ne suffit pas à assurer l'identité de la Ville-Port » (2003, p. 10). Un conférencier, lors de la rencontre des membres de l'AIVP à Lisbonne en 2004, parlait à propos de la ville-port de Dalian (Chine), de « respect de l'identité des lieux » en affirmant que « les anciens môles portuaires seront conservés, respectant ainsi l'histoire des lieux et mettant en valeur la topographie portuaire ». Conserver des môles portuaires signifie-t-il par conséquent le respect d'une identité ? La conservation d'un héritage portuaire ne devrait-elle pas également dépendre du sens et des valeurs que la mémoire collective lui donne ? Est-il utile de conserver ou de se réapproprier un lieu lorsque celui-ci n'a pas de référents en termes identitaires ? Avant de prendre une décision, le débat doit être lancé. On en a aperçu la portée avec le Silo d'Arenc.

Enfin, Martine Derain a attiré mon attention sur la notion de « patrimoine intégré », instaurée à travers un projet expérimental à Marseille, non pas sur le périmètre d'Euroméditerranée, mais à l'Estaque, quartier nord arrière-portuaire des 15^{ème} et 16^{ème} arrondissements, dont le peuplement s'est fait au gré des besoins de main-d'œuvre des industries s'y implantant. Ce projet, opéré par la ville de Marseille, le Conseil régional des Bouches-du-Rhône et l'Etat, est mis en œuvre par l'AGAM. Cette notion est intéressante et vient compléter celle de patrimoine portuaire, plutôt restrictive. Le patrimoine n'est alors pas considéré comme monumental, de l'ordre de la muséification, mais s'intègre au cadre de vie des habitants si bien qu'il peut faire sens, sans pour autant forcément aller dans le sens d'une réappropriation dynamique. C'est en quelque sorte le patrimoine de *Marius et Jeannette*, du film de Robert Guédiguian. En revanche, il s'applique à des

¹³⁵ Ashworth, Gregory John et J. E. Tunbridge. *The Tourist-Historic City*. London et New York, Belhaven Press, 1990

éléments *a priori* non dignes de patrimonialisation ; d'ailleurs tout le patrimoine urbain et architectural est inventorié, de sorte qu'une ancienne tuilerie peut en faire partie autant qu'un bateau de pêche¹³⁶. De patrimoine portuaire, on passe ainsi à un patrimoine maritime, dont l'acception est plus large. Selon Françoise Peron, cinq domaines peuvent être regroupés sous cette appellation : la composante monumentale et militaire, la vie maritime du XIXe siècle, la dimension des 'gens de la mer', la composante paysagère issue de la vision des peintres (Cézanne à Marseille), la composante écologique et ludique (2000, p. 23). S'intéresser au patrimoine des *quartiers Nord*, c'est peut-être permettre, comme le suggéraient Guillermin et Hagège en 1994, « d'induire une disparition de ce label stigmatisant » (p. 28).

Si le patrimoine tient un rôle économique et culturel dans la construction d'une image extérieure, son intégration dans les représentations collectives locales ne peut se faire que s'il fait sens. Il semble alors que la ville de Marseille conçoit l'acte de patrimonialisation avec rigueur et dans un souci de durabilité sociale.

¹³⁶ Voir le site : <http://www.culture.gouv.fr/paca/dossiers/courees/inv1.html>

Conclusions

En cherchant à explorer la façon dont la ville et le port renouvellent leurs relations tant au niveau des jeux d'acteurs, des aménagements physiques que des représentations, après des décennies de séparation fonctionnelle et visuelle, ce travail a permis de faire ressortir un certain nombre d'enjeux et d'enseignements que l'on peut synthétiser en trois points clés :

1. Les acteurs des villes-ports

On a vu à quel point il est difficile de trouver un terrain d'entente entre les *urbains* et les *portuaires*. La première condition pour la concrétisation du projet de faire vivre ensemble la ville et le port réside donc dans le dialogue, la concertation entre institutions, entre acteurs. Il est impensable d'imaginer une ville-port moderne sans accepter de faire des compromis, de faire évoluer les points de vue dans une perspective d'avenir avec le concours de chacun des acteurs concernés par l'avenir social et économique de la ville. D'autre part, il semble primordial que, une fois ce premier pas accompli, ces acteurs intègrent dans leurs stratégies les diverses communautés qui font vivre la ville-port à travers un effort plus soutenu de concertation.

Lorsque les rapports sont au départ très éloignés, il est nécessaire de faire intervenir un ou plusieurs catalyseurs pour les engager. En l'absence d'un événement médiatique, comme à Gênes ou Barcelone, ou d'un consensus politique local, une forte présence de l'Etat peut faire office de déclencheur. En effet, sans l'intervention de l'Etat à Marseille, au travers d'un montage complexe qu'est l'établissement public Euroméditerranée, probablement aucun accord n'aurait vu le jour entre la ville et le port. Marseille possède, en plus d'un catalyseur au niveau institutionnel, deux locomotives économiques pouvant générer la collaboration : la fourmilière des docks d'un côté, le TGV de l'autre.

2. La stratégie de réaménagement des villes-ports

Au niveau physique, la régénération urbano-portuaire de Marseille passe par la prise en compte des modèles antécédents dans les projets d'aménagement. Si l'on retrouve toute l'iconographie propre à une reconversion de waterfront, Marseille évite toutefois deux écueils :

- l'abandon pur et simple du port au profit d'une muséification des quais ;
- la conservation de l'effet d'enclave lors du réaménagement de l'interface ville/port.

Aussi, Marseille a semble-t-il compris que l'articulation de la ville et du port passe par une stratégie de liaison à différents niveaux : éclaircissement au niveau de la perception d'un ensemble cohérent, soit par démolition des éléments formant un écran visuel, soit par la création d'espaces publics et privés en « balcons sur la mer » ; augmentation des moyens de déplacements, amélioration de l'accès au port non seulement par les passagers des ferry-boats mais aussi des visiteurs et promeneurs. De plus, il s'agit d'un réaménagement imaginant une interface ville/port au sens élargi, et non pas uniquement en s'arrêtant au niveau d'une frontière préexistante. On cherche donc à instaurer des liaisons piétonnes ou en transport public entre les différentes parties de la ville : Vieux-Port/port moderne, hypercentre/port moderne par la Rue de la République.

La mixité fonctionnelle a été choisie à Marseille de façon originale. Elle ne prend pas seulement les fonctions urbaines en considération. Il s'agit également d'une mixité ville/port à part entière dont l'aménagement est en adéquation avec la société de loisirs et de consommation actuelle : se promener, consommer en dessus ou à côté du port, tout en contemplant le port moderne, à la façon d'un spectacle. Le port n'est plus considéré comme une entrave aux aménagements, mais comme un privilège. Ce type de réaménagement permet, dans les projets tout du moins, qu'il est possible d'imaginer une nouvelle interface sans attendre l'apparition de friches portuaires. Ce travail a également montré que, en dehors d'une régénération du centre-ville, il est

indispensable de penser la ville port en l'articulant à l'ensemble de son territoire productif, de Marseille à Fos-sur-Mer, en passant par les villes de l'Etang-de-Berre. Le processus de métropolisation engagé par Euroméditerranée doit donc se poursuivre à travers d'autres stratégies, d'autres projets urbains.

Au niveau social, Marseille est en train d'élargir son littoral, conformément aux envies des habitants. Si tout se déroule comme prévu, ces derniers devraient effectivement pouvoir profiter pleinement de l'ouverture du port sur la ville tant par l'offre culturelle que par les espaces ouverts à la vue sur le port. Concernant les espaces publics, seul le J4 permet un accès direct à la mer. Les *Terrasses du Port* étant privées, on ne peut prévoir pour l'instant quel type de population sera amené à les fréquenter. De plus, il faut souligner que seule la partie la plus centrale, du littoral est transformée.

Si la mixité fonctionnelle paraît largement respectée, un bémol doit être ajouté au niveau de la mixité sociale. L'engagement de Marseille sur la voie de la conformité aux autres villes européennes lui fait subir quelques complications. Le processus de gentrification, parallèle à toute tentative de modification de l'image globale de la ville, est engagé délibérément par la municipalité, enduré par une partie de la population, et acclamé par d'autres. L'entrepreneuriat urbain, entendu comme la résultante de l'intensité de la compétition inter-urbaine, liée à une politique libérale de régénération des villes, mise généralement sur l'investissement privé, au détriment d'améliorations sociales des populations fragilisées. L'analyse des logiques d'actions en cours sur la rue de la République contribue à étayer l'idée que l'imagination d'un nouveau scénario de ville portuaire à travers ce mode de gouvernance sous-tend une mise en conformité physique mais aussi sociale. De ce fait, l'on constate une exacerbation de la polarisation sociale du centre-ville. Au vu des débats actuellement en cours sur la Rue de la République, mais également ailleurs dans l'hypercentre de Marseille (Noailles, Belsunce, hors périmètre Euroméditerranée), on peut effectivement valider notre deuxième hypothèse de départ en affirmant qu'il y a inadéquation entre objectifs sociaux de départ et modes de gouvernance urbaine. Par ailleurs, nous n'avons pas mentionné dans ce travail toutes les difficultés inhérentes à l'organisation d'Euroméditerranée, dont le patchwork de projets et de processus opérationnels rend difficile la résolution de conflits au quotidien.

3. L'identité des villes-ports

L'identité des villes-ports est largement liée au processus de modernisation, à travers des transformations socio-spatiales. Le modèle de ville-port en train de se façonner à Marseille apparaît nettement s'imposer par « en haut », selon un idéal politique et non selon une réalité sociologique. Une image globale de ville tertiaire maritime et culturelle « entre Europe et Méditerranée », est donnée à voir de l'extérieur. Dans le mouvement de mondialisation, modernité et identité ne sont pas incompatibles à condition de savoir les faire co-exister de façon dialectique. La régénération du centre-ville telle qu'elle est appliquée à Marseille semble bien nier la possibilité de cette co-existence, de sorte que le risque n'est pas de dissoudre les identités dans une homogénéisation de la ville, mais de créer une dissociation entre ville homogène et ville hétérogène, entre ville des 'vrais Marseillais' et ville 'des étrangers', entre ville ordonnée et ville chaotique. Sans revendication manifeste d'une culture méditerranéenne, autre que dans l'image d'une maritimité, la ville occulte ce qui fonde la spécificité locale des lieux, à savoir, entre autres, le métissage, le cosmopolitisme, l'économie 'de bazar', proprement méditerranéenne. Nous estimons que la troisième hypothèse de départ peut être partiellement validée, étant donné que les projets 'maritimes' à proprement parler n'ont pas encore débouché sur des aménagements concrets. Ce travail se base donc sur des discours sur la ville et sur des projets mettant en avant le contenant plus que le contenu. Il faudrait alors se pencher à nouveau sur cette question une fois tous les projets concrétisés. Dans cette perspective, et dans celle d'une étude complémentaire, ce travail pourrait alors déboucher sur une approche comparative sud-européenne ou méditerranéenne du traitement de la relation entre modernité et identité de la ville-port.

Bibliographie

Ouvrages généraux

- ASCHER, F. (1995) *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Ed. Odile Jacob
- BEHAR, D., ASCHER, F. ETCHEGOYEN, A. et FRAISSE, R. (1998), *Ville et développement, le territoire en quête de sens*, Paris : Ed. Textuel
- CHALINE, C. (1999) *La régénération urbaine*, PUF, Que-Sais-Je no 3496
- FREBAULT, J. (dir.) (2005) *La maîtrise d'ouvrage urbaine*, Paris : Le Moniteur
- MASBOUNGI A., BOURDIN, A. (2004) *Un urbanisme des modes de vie*, Paris : Le Moniteur
- MONGIN, O. (2005) *La condition urbaine, la ville à l'heure de la mondialisation*, Le Seuil
- RONCAYOLO, M. et al. (2003) *De la ville et du citoyen*, Savoirs à l'œuvre, Marseille : Editions Parenthèses
- SASSEN, S. (1996). *La ville globale*. Paris : Descartes & Cie.

Ouvrages sur les villes-ports

- BAUDOIN, T., COLLIN, M., PRELORENZO, C. (1997) *Urbanité des cités portuaires*, Paris : L'Harmattan, Collection Maritimes
- BONILLO J.L., DONZEL A, FABRE M. (1992) *Métropoles portuaires en Europe, Cahiers de la recherche architecturale*, n° 30-31, Marseille : Parenthèses, 212 p
- BONILLO, J.-L. (dir.) (1991) *Marseille, ville et port*, Marseille : Parenthèses, 219 p.
- BRUTTOMESSO, R. (éd) (1993) *Waterfronts : a new frontier for cities on water*, Venice : Città d'Acqua
- CANTAL DUPART, M., CHALINE C. (dir.) (1993) *Le port cadre de ville*, AIVP, Paris : L'Harmattan
- CHALINE, C., RODRIGUES-MALTA R. (1994) *Ces ports qui créèrent des villes*, Paris : L'Harmattan
- COLLIN M. (dir) (1994), *Ville et port : XVIIIe-XXe siècles*, Paris : L'Harmattan
- COLLIN, M. (coord.) (2003) *Ville portuaire, acteur du développement durable*, Paris : L'Harmattan
- CRAIG-SMITH, S.J. et al. (1995) *Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment*, Wesport, Connecticut : Praeger
- HOYLE B.S, PINDER D.A., HUSAIN M.S. et al. (1988) *Revitalizing the waterfront*, Londres: Belhaven Press
- MASBOUNGI A. (dir.) (2004) *Penser la ville par les grands événements*, Gênes, Projet Urbain, Paris : Ed. de la Villette
- VERMEESCH L. (1998), *La ville américaine et ses paysages portuaires, entre fonction et symbole*. Paris : L'Harmattan

Ouvrages sur Marseille

- BECQUART, D. (1994) *Marseille, 25 ans de planification urbaine*, La Tour d'Aigues : AGAM/Ed. de l'Aube,
- DONZEL, A. (1998) *Marseille. L'expérience de la cité*, Anthropos
- DONZEL, A. (dir.) (2001) *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris : Maisonneuve et Larose.
- FOURNIER, P., MAZZELLA, S. (2004) *Marseille, entre ville et port. les destins de la rue de la République*, Paris : Ed. La Découverte
- IZZO, J.-C. (2000) *Marseille*, Paris : Hoëbeke
- JOUTARD (dir.), (1988) *Histoire de Marseille en treize événements*, Marseille : Ed. Jeanne Laffitte

- KEHAYAN, J. (1995) *Marseille, Collection Portraits de villes*, Paris : Hazan
- MEDAM, A. (1999), *Blues Marseille*, Marseille : Ed. Jeanne Laffitte,
- MOREL B. (1999) *Marseille, Naissance d'une métropole*, Métropoles 2000, Paris : L'Harmattan
- PONS, D. (2004) *Des docks et des hommes. La véritable histoire des docks de Marseille*, Marseille : Images en Manœuvres
- PRELORENZO, C. et al. (1993) *La ville au bord de l'eau*, Marseille : Editions Parenthèses
- RONCAYOLO, M. (1990), *L'imaginaire de Marseille : port, ville, pôle, XIX-XX^e*, C.C.I., Marseille
- RONCAYOLO, M. (1996) *Les grammaires d'une ville. Essais sur la genèse des structures urbaines à Marseille*. Editions de l'École des Hautes Etudes en Sciences Sociales
- RONCAYOLO, M. (1996) *Marseille, Les territoires du temps*, Paris : Editions Locales de France
- SAMSON, M., PERALDI, M. (2005) *Gouverner Marseille, Enquête sur les mondes politiques marseillais*, Paris, La Découverte
- ZALIO, P.-P. (1999) *Grandes Familles de Marseille au XX^e siècle. Enquête sur l'identité économique d'un territoire portuaire*, Ed. Belin

Articles

- BASSETT K.; GRIFFITHS R.; SMITH I. (2002) Testing Governance: Partnerships, Planning and Conflict in Waterfront Regeneration Urban Studies, Volume 39, Number 10, 1 September 2002, pp. 1757-1775(19)
- BAUDOIN T. (1997), Renaissance du concept de ville portuaire, in Baudouin, Collin, Prélorenzo, *Urbanité des cités portuaires*, L'Harmattan, 1997
- BERTONCELLO, B., RODRIGUES MALTA, R. (2003) Marseille versus Euroméditerranée, in *Annales de géographie*, no 632, pp. 425-436
- BERTONCELLO, B., RODRIGUES, R. (2001) Euroméditerranée, les échelles d'un grand projet de régénération urbaine, in Donzel, A. (dir.) *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris : Maisonneuve et Larose, pp. 405-420
- BOCHET B et RACINE J.-B (2002) Connaître et penser la ville : plaidoyer pour l'exploration des affects et des émotions dans la géographie urbaine, *GéoCarrefour*, Lyon, vol. 77 N° 4
- BONILLO, J.-L. (1992) L'espace aux limites. La nouvelle architecture de la ville portuaire, in J.L. Bonillo, A. Donzel, M. Fabre, *Métropoles portuaires en Europe, Cahiers de la recherche architecturale*, n° 30-31, Marseille : Parenthèses, pp. 203-212
- BORRUEY R. (1994) Le port échappé – Le port et l'espace de la ville : l'histoire de Marseille, in Collin (dir.), *Ville et port : XVIIIe-XXe siècles*, Paris : L'Harmattan
- BORRUEY, R. (1997) Un rapport à grande échelle entre le port et l'espace de la ville : l'épreuve de Marseille, in Baudouin, Collin, Prélorenzo, *Urbanité des cités portuaires*, Paris : L'Harmattan, pp.273-283
- BORRUEY, R., FABRE, M. (1992) Marseille et les nouvelles échelles de la ville portuaire, *Annales de la recherche urbaine*, n°55-56 - sept. 1992
- BOUBACHA, E. (1997a) Ville et port : mutation et recomposition, note de synthèse [en ligne], Centre de documentation de l'urbanisme français, consulté sur <http://www.urbanisme.equipement.gouv.fr/cdu/accueil/bibliographies/villport/villport.htm>
- CAPRANI, I. (2006) Une manière d'aborder la question immigrée dans le cadre de la politique de la ville en France. Le cas d'un quartier de Nice, *Les Cahiers du Développement durable, Urbia* 1-2006 pp. 71-82
- CHOAY F. (2002) L'utopie aujourd'hui, c'est retrouver le sens du local, A l'ère de la mondialisation, peut-on encore imaginer une utopie ? Site du journal *Aroots*, consulté en ligne sur <http://www.aroots.org/notebook/article23.html>, mise en ligne le mercredi 3 avril 2002
- COLLIN M & BAUDOIN T. (1996), L'après-friches portuaires, *Urbanisme*, n° 291, 29
- COLLIN, M. (2001) Nouvelles urbanités des friches de l'époque industrielle, *Multitudes* no 6, sept. 2001, consulté en ligne sur <http://multitudes.samizdat.net/Nouvelles-urbanites-des-friches-de.html>
- COLLIN, M. (2004), 'Coopérations productives dans les villes portuaires', in Collin, M., *Ville portuaire, acteur du développement durable*, L'Harmattan, p. 109
- COURCIER, GARIEPY, M., LESSARD, (2003) Le réaménagement du Vieux-Port a-t-il eu un effet structurant pour Montréal ?, in Collin (coord.) *Ville portuaire, acteur du développement durable*, L'Harmattan, p. 177

- COURTOT R., Jüngerer geographischer Wandel in der Stadtregion Marseille-Aix-En-Provence, *Geographische Rundschau*, Jahrgang 57, September 2005 Heft 9, pp. 28-36
- DAREL, E. P. (2005), The local politics of 'Going Global' : Making and Unmaking Minneapolis-St-Paul as a World City, *Urban Studies*, Vol. 42, no 12, pp. 2103-2122
- DONZEL, A. (2005) Marseille : une métropole duale ? *Faire-Savoirs n° 5*, consulté en ligne sur <http://www.amares.org/revue/05/dos/a2/index.html>
- DRAIN, M. (2000), L'avenir de la maritimité marseillaise, in F. Peron (dir.), *La Maritimité aujourd'hui*, L'Harmattan, pp. 181-189
- DUBOIS J., OLIVE M. (a) (2004) Euroméditerranée : négociation à tous les étages. Etat, promoteurs et propriétaires dans une ville en crise, *Annales de la Recherche urbaine*, 97, pp. 103-111
- DUBOIS J., OLIVE M. (b) (2004) Négocier la requalification urbaine. L'action publique dans son horizon d'incertitudes in P. Fournier, S. Mazzella (dir.), *Marseille, entre ville et ports, Les destins de la rue de la République*, Ed. La Découverte, Paris, pp. 40-59
- DUBOIS, O., VAN CRIEKINGEN, M. (2006), La « ville durable » contre les inégalités sociales ? Compacité urbaine et gentrification à Bruxelles, *Les Cahiers du développement urbain durable URBIA* 1-2006
- FABRE M. (1992) Les nouveaux territoires de l'économie portuaire, in Bonillo, Donzel, Fabre Métropoles portuaires en Europe, *Cahiers de la recherche architecturale*, n° 30-31, Marseille : Parenthèses, 179-191
- FORTIN, A. (1996) Les trajets de la modernité, in ELBAZ, M., FORTIN, A., LAFOREST, G. (dir.) *Les frontières de l'identité. Modernité et postmodernisme au Québec*, Sainte-Foy : Les Presses de l'Université Laval, Paris : L'Harmattan
- FOURNIER, P., MAZZELLA, S. (2001) L'haussmanisation de la rue de la République à Marseille : l'échec d'une spéculation foncière, in A. Donzel (dir.) *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*, Paris, Maisonneuve et Larose, pp. 387-403
- GARCIA, C. Le logement dans la politique de revitalisation des centres anciens, *Rives nord-méditerranéennes*, consulté en ligne sur : <http://rives.revues.org/document86.html>.
- GONTIER, C. (1998) Processus de patrimonialisation sur le port de Marseille, *L'archéologie industrielle en France*, N° 32, pp. 29-32
- GONTIER, C., ANSELME, M. (1992) Marseille, le port habité, la communauté portuaire et ses obligés, *Les Annales de la recherche urbaine*, no 55-56, pp. 148-155
- GOSS, J. (1996) Disquiet on the waterfront : reflections on nostalgia and utopia in the urban archetypes of festival marketplaces, *Urban Geography*, 17,3, pp. 221-237
- GOUDIE, S., KILIAN, D., DODSON, B. (1995), Postmodern f(r)ictions: History Text and Identity at the Victoria and Alfred Waterfront, *Architecture SA* May-June, 1995
- GRAVARI-BARBAS, M. (1998) La 'Festival market place' ou le tourisme sur le front d'eau. Un modèle urbain américain à exporter ?, in M. Gravari-Barbas et Ph. Violier, *Villes et tourisme : Images, Espaces, Acteurs, Norois*, no 178, pp. 261-278
- GUENOD, J.-M. (2002) *D'une identité signifiée à une identité ressentie, le pari de la Cité de la Méditerranée à Marseille, France*. Dalian 2002, 8^e conférence internationale des villes portuaires, 22-25 octobre 2002, AIVP
- GUILLERMIN B. (1994) La ville et le port, problématique de la limite à Marseille, in M. Collin (dir.), *Ville et port : XVIIIe-XXe siècles*, Paris : L'Harmattan, pp. 13-24
- HALL, P. (1993) Waterfronts: A New Urban Frontier, in R. Bruttomesso (ed) *Waterfronts : a new frontier for cities on water*, Venice : Città d'Acqua, pp. 12-19
- HARVEY, D. (1989) From managerialism to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism, *Geografiska Annaler* 71 B (1): 3-17
- HAYOT, A. (1992) Fin de l'urbanité portuaire ? in Bonillo, Donzel, Fabre Métropoles portuaires en Europe, *Cahiers de la recherche architecturale*, n° 30-31, Marseille : Parenthèses, pp. 193-201
- HAYUTH, Y. (1988) Changes on the waterfront : a model-based approach, in, in Hoyle, Pinder and Husain (ed) *Revitalising the Waterfront*, pp. 52-65
- HOYLE, B. (2001) Global and local change on the port-city waterfront, *The Geographical Review* 90 (3), pp. 395-417
- LANGÉVIN P. (2002), Marseille n'existe plus *Actes des 2èmes rencontres de la Durance*, Marseille, mars 2002, sur le thème « Marseille et la Méditerranée » consulté en ligne sur <http://histgeo.ac-aix-marseille.fr/a/div/d015.htm>

- LAW, C. M. (1988), Urban revitalisation, public policy and the redevelopment of redundant port zones : lessons from Baltimore and Manchester, in, Hoyle, Pinder and Husain (ed) *Revitalising the Waterfront*, pp. 146-166
- LEES L., (2000) A reappraisal of gentrification : towards a 'geography of gentrification', *Progress in Human Geography*, 24, 3, pp. 398-408.
- LEVY J. (2003) Urbanisation honteuse, urbanisation heureuse, in M. Roncayolo et al., *De la ville et du citoyen*, Savoirs à l'œuvre, Marseille : Editions Parenthèses, p. 79
- LEVY, J. (2004) Malaise dans la pensée urbaine, *EspacesTemps.net*, 16.09.2004 consulté en ligne sur <http://espacestemp.net/document693.html>
- LINOSSIER R. (2004) Aire métropolitaine marseillaise, la quête de l'émancipation dans les politiques publiques in Jouve & Lefèvre (éd.), *Horizons Métropolitains*, Presses polytechniques et universitaires romandes, p. 144
- MAC LEOD G., WARD K., (2002) Spaces of utopia and dystopia: landscaping the contemporary city, *Geografiska Annaler*, 84 B, 3-4, pp. 153-170
- MATHE, A. (1993) Le port, un seuil pour l'imaginaire, *Annales de la recherche urbaine* 55-56
- McCARTHY, J. (2004) Tourism-related waterfront development in historic cities: Malta's Cottonera Project, *International Planning Studies*, Volume 9, Number 1, February 2004, pp. 43-64(22)
- MIRA R. (2004) La Joliette s'offre une vie de quartier, *Marseille Infos*, 2004, pp. 38-39.
- MIRA R. (2004) Le « Parvis des Escales », un lieu de vie et de détente, *Marseille Infos*, septembre 2004, p. 34
- MIRA R. (2004) Terrasses du Port avec vue sur mer, *Marseille Infos*, novembre 2004, p. 23.
- MOREL, B. (1997) La nouvelle économie marseillaise et ses territoires, *Méditerranée*, No 3.4
- MOREL, B. (2001) Marseille, pouvoirs politiques et mutations économiques depuis 1945, *Méditerranée* N° 1.2 – 2001, pp. 17-27
- OAKLEY, S. (2005) Working Port or Lifestyle Port: preliminary analysis of the Port Adelaide waterfront redevelopment, *Geographical Research* 43(3): 319-326
- OLIVE M. (2004a), Aménagement et débat public : des pratiques en construction , présentation du dossier « Aménagement urbain et débat public » (coord. : J.-M Fourniau et M. Olive.), *Faire Savoirs. Sciences humaines et sociales en région PACA*, n°4, (en ligne)
- OLIVE M. (2004b), Le débat public est-il soluble dans la gouvernance ? Réflexions à partir d'un grand projet d'aménagement urbain, *Faire Savoirs. Sciences humaines et sociales en région PACA*, n°4, pp. 19-25, consulté en ligne sur <http://www.amares.org/revue/04/dos/a2/index.html>
- PERALDI M, (2002) Culture populaire (introduction au numéro), *Méditerranéens, Marseille derrière les façades*, n°13, consulté en ligne sur <http://www.revues.msh-paris.fr/vernumpub/Medit-13IntroPeraldi.doc>
- PESQUERA, M. A., RUIZ J. R., (1997) Les relations économiques port/ville, l'impact du port de Santander, in Baudouin, Collin, Prélorenzo, *Urbanité des Cités Portuaires*, Paris, L'Harmattan , pp.143-165
- PICHERAL D., (1994) Mutations industrielles de l'aire métropolitaine de Marseille sur le port, in M. Collin (dir.), *Ville et port : XVIIIe-XXe siècles*, Paris : L'Harmattan, pp. 165-173
- PIGENET, M. (2001), Les Dockers. Retour sur le long processus de construction d'une identité collective en France, XIXe-XXe siècles, *Genèses* no 42, 2001/1, pp. 5-25
- RODRIGUES MALTA, R. (1997), Une vitrine métropolitaine sur les quais. Villes portuaires au sud de l'Europe, in *Les Annales de la recherche urbaine* n° 97, 04/97, pp. 93-101
- RODRIGUES MALTA, R. (2001) Naples-Marseille : waterfront attitude, *Méditerranée* N° 1.2 – 2001 pp. 97-106
- RONCAYOLO, M. (1997) A propos de Marseille. Projet portuaire ou projet maritime, in Baudouin, Collin, Prélorenzo, *Urbanité des cités portuaires*, Paris : L'Harmattan,
- SALEE, D. (1996) La mondialisation et la construction de l'identité au Québec, in ELBAZ, M., FORTIN, A., LAFOREST, G. (dir.) *Les frontières de l'identité. Modernité et postmodernisme au Québec*, Sainte-Foy : Les Presses de l'Université Laval, Paris : L'Harmattan
- SEASSARO L., (2003) Nouvelle pluralité d'échelle des stratégies portuaires à Gênes et en Italie, in Collin, *Ville portuaire, acteur du développement durable*, pp. 148-149
- SMITH N., (2002) New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy, *Antipode*, 34, 3, pp. 427-450
- SODERSTROM O, ZEPF M. (1998), L'image négociée, *DISP* 134, pp. 12-19
- Tom Slater (2004), Municipally managed gentrification in South Parkdale, Toronto, *Canadian Geographer* Volume 48, 3, p 303

- TUNBRIDGE, J. (1988), Policy convergence on the waterfront ? A comparative assessment of North American revitalisation strategies, in, in Hoyle, Pinder and Husain (ed) *Revitalising the Waterfront*, pp. 67-91
- VIGARIE, A. (1999) From break-bulk to containers: the transformation of general cargo handling and trade, *GeoJournal* 48: 3-7
- WANG, J. J., OLIVIER D.(2003), L'administration des ports et la relation ville-port en Chine, *les Cahiers Scientifiques du Transport* N° 44/2003, pp. 25-54
- WILSON A. (2002) Alte und neue Identitäten Zur Typologie der Hafenzentren und der Gefahr ihrer Selbstaflösung, *werk, bauen + wohnen*, 5/2002, pp. 10-14, consulté en français en ligne sur <http://www.werbauenundwohnen.ch/otext/ot5-02-1.htm> [URL introuvable en 2006]
- ZALIO, P.-P. (2001) Un regard sur le patronat marseillais du XXe siècle, *Industries en Provence*, no 8, nov. 2001, consulté en ligne : http://www.melissa.ens-cachan.fr/imprimer.php3?id_article=41

Ressources Internet :

Sites officiels :

- Mairie de Marseille : <http://www.mairie-marseille.fr>
Port Autonome de Marseille : <http://www.marseille-port.fr>
Euroméditerranée : <http://www.euromediterranee.fr>
Association Un Centre Ville Pour Tous : <http://www.centrevillepourtous.asso.fr/>
Mucem : http://www.musee-europemediterranee.org/proj_archi.html
ForumInvest : <http://www.foruminvest.nl>

Journaux en ligne

- Journal d'architecture Aroots : <http://www.aroots.org/notebook/article23.html>
Batiactu : <http://www.batiactu.com>
Batiweb : <http://www.batiweb.com>
CQFD No 19 : http://www.cequifautdestruire.org/article.php3?id_article=523
Cyberarchi : <http://www.cyberarchi.com>
Les Echos : http://www.lesechos.fr/regions/atlas/villes/atl_002_039_01.htm
Le Moniteur : <http://www.lemoniteur-expert.com/index.asp>

Documents du PAM

- Rapport annuel statistiques 2004
Schéma d'aménagement des bassins de Marseille, plan directeur 2001-2007
Rapport d'activité 2005 du PAM

Document de l'EPAEM

- EPAEM (2000) Schéma de référence actualisé. Une méthode. Une stratégie. Un outil., consulté dans les bureaux de l'AGAM
Plan du périmètre, consulté en ligne sur le site officiel de l'EPAEM
Protocole financier 2006-2012, consulté en ligne sur le site officiel de l'EPAEM
Sondage TNS SOFRES (Juin 2005) *Le jugement des habitants de Marseille sur l'opération Euromed et la perception de la réhabilitation de la rue de la République*, consulté en ligne sur le site officiel de l'EPAEM

Divers dépliants, cartes, fiches et brochures de communication et d'information

Documents de l'AGAM

- GUILLERMIN, B. (1997) *Euroméditerranée. Généalogie des propositions d'aménagement 1986-1995*, Marseille, AGAM
- GUILLERMIN, B. HAGEGE, C. et al (1994) *Le port dans la ville : données d'une osmose. Eléments d'une géographie des paysages et des territoires portuaires à Marseille*. Marseille, AGAM, pp. 25-31
- GUILLERMIN, B., PLANQUE G. (1997) *Métropolisation et places portuaires, l'exemple de Marseille*, Marseille, AGAM
- LE DUC M. (1993) *Marseille :port et centre ville. Acteurs, genèse et dynamique des quartiers liés au port*. Plan Construction et Architecture, AGAM, Cerfise CATRAM/PAM, p. 30
- LETEISSIER, E. (1996) *Projet Euroméditerranée ; redéfinition de l'espace portuaire ; quel avenir pour le J4*, Marseille, AGAM
- Maxime Vitalis, RP 1999, Exploitation statistique et cartographique à l'ilot, AG de l'EPAEM 10 juillet 2003

Documents de l'AIVP

- Comptes-rendus, séminaires, présentations de la 9^{ème} conférence internationale de l'AIVP, 2004, Lisbonne [CD-ROM]
- Comptes-rendus, séminaires, présentations des Rencontres de l'AIVP, 1^{er}-2 décembre 2005, Rotterdam [CD-ROM + DVD]

Documents Marseille République

- Brochure grand format *Vivre Rue de la République*
Brochure petit format *Naissance Renaissance de la rue de la République 1860-1910*

Revue/périodiques :

Vues sur la ville, Observatoire universitaire de la Ville et du Développement durable :

- no 5, février 2003, *Dossier villes et cultures*,
no 9, avril 2004, *Développement durable et projet urbain*

Faire-Savoirs, Sciences humaines et sociales en région PACA, consulté en ligne sur <http://www.amares.org>

- No 4, 2004, *Aménagement urbain et débat public*
No 5, 2004, *Ville et intégration, le creuset marseillais*,

Annales de la Recherche Urbaine

- N° 56-57, 1993, *Grandes villes et ports de mer*
N° 82, 1999, *Les Echelles de la ville*

Journaux, quotidiens consultés :

- Le Monde, 17 novembre 2003, 21 octobre 1997, 21 janvier 1998
Marseille-Hebdo
La Provence
L'Express
Le Nouvel Observateur Hebdo, N° 2137, 20 octobre 2005 *Marseille : l'illusion gauchiste*, consulté en ligne sur www.nouvelobs.com
Le Point, 15 décembre 2004 N° 1683, p. 307, Marseille, Ces architectes qui vont métamorphoser la ville consulté sur www.lepoint.fr
Marseille Infos, septembre 2004, p. 34

L'Information Immobilière, no 84, Marseille, une ville en mutation, pp. 133-149
Tribune de Genève, 29 septembre 2005 *Le port de Marseille, dernière citadelle de la CGT*
Le Figaro, 13 juin 2006, *La plus grande avenue d'Hausmanniens neufs*
L'Humanité, 15 mars 2000 *Euroméditerranée. Un projet contesté pour Marseille*, 5 novembre 2005 *Pourquoi les mouvements sociaux à Marseille* consulté en ligne sur www.humanite.presse.fr

Actes de colloque

Le patrimoine industriel portuaire, Actes du colloque de Marseille 26, 27 et 28 mars 1998, in *L'Archéologie industrielle en France*, N° 32 – octobre 1998, pp. 7-32

Mémoires

Boubacha Emmanuel (1997b), L'interface ville/port : espace-système en mutation. l'exemple de Nantes, Nantes : Institut de géographie, sept. 1997 (DEA de géographie, dir. J. Marcadon)
CHAUMONT HAMIDA Léa et al. (2004), *La rue de la République, entre logiques publiques et intérêts privés : Quelle place pour les habitants ?* Mémoire de DESS Développement local et urbain, Université de la Méditerranée - Faculté des Sc. Economiques et de Gestion, consulté sur le site de l'association CVPT

Carte IGN : Plan de ville Marseille Aubagne et son agglomération, 1 :13 000, 2005, éd. 2

Conférences/workshops

Les rencontres de l'AIVP à Rotterdam, 1^{er} et 2 décembre 2005 : conférences données par des responsables des villes-ports ; workshops, documents de travail

ASCHER, F. (2005), *Le mouvement dans les sociétés hypermodernes*, conférence de l'Université de tous les savoirs du 4 janvier 2005, Institut pour la ville en mouvement, écoutée en ligne sur : <http://www.lemonde.fr/web/article/0,1-0@2-3328,36-725360@51-721464,0.html>

CASTELLS, M. (2006), *The Networked City*, EPFL, 26 juin 2006

Emission de radio

« La reconquête de Marseille », émission *Là-bas si j'y suis*, du jeudi 22 juin 2006, France Inter

Entretiens et personnes consultées

Frank GEILING, architecture urbaniste, directeur habitat et architecture à Euroméditerranée

Anne CASTANET, Bureau d'architectes KERN, Marseille

Régine VINSON, ainsi que sa collaboratrice par téléphone, Bureau Mission Ville et Port, Port Autonome de Marseille

Rachel RODRIGUES-MALTA, maître de conférences en urbanisme et aménagement, Université de Provence

Martine DERAÏN, artiste, membre du comité de l'association Un Centre Ville Pour Tous

Denis DAVOULT, documentaliste à l'AIVP

Patricia ANTALOVSKY, documentaliste, pôle ressources et données urbaines, AGAM

Etienne TULASNE, économiste, pôle développement économique et stratégie, AGAM

Liste des figures, tableaux et cartes :

Figure 1 : le modèle Anyport de J. Bird.....	12
Figure 2 : L'évolution de l'interface ville-port	16
Figure 3 : Les six phases de l'évolution des relations ville-port.....	17
Figure 4 : Diffusion globale de la revitalisation du waterfront avec quelques exemples	19
Figure 5 : Evolution de la population de la commune de Marseille de 1801 à 1990	29
Figure 6 : Bassins Est et Ouest du Port Autonome de Marseille.....	37
Figure 7 : aménagement d'une « ville-port-territoire ».....	39
Figure 8 : Le Triangle Or-Bleu, 1986.....	44
Figure 9 : Bassins Est	45
Figure 10 Conteneurs dans les bassins Ouest, à Fos	45
Figure 11 Un exemple de panneau d'information	56
Figure 12 La géométrie variable de la ville-port	62
Figure 13 Les grilles du port,.....	64
Figure 14 : le bassin de la Joliette et son animation	65
Figure 15 La Cité de la Méditerranée, étude de définition	70
Figure 16 La vue actuelle sur le J4 et le fort St-Jean	70
Figure 17 l'aménagement actuel de l'interface ville-port ; Bd du Littoral	71
Figure 18 La nouvelle gare maritime en face de la Major	72
Figure 19 La Cathédrale de la Major pendant et après réaménagement	73
Figure 20 Le J4 réaménagé, étude de définition.....	73
Figure 21 Le J4 en 2006, lieu de détente et de loisirs	74
Figure 22 : le J4	74
Figure 23 Le Mucem sur le J4 et le Fort St-Jean, image de synthèse	75
Figure 24 Les Terrasses du Port	77
Figure 25 Les Terrasses du Port	78
Figure 26 Les Terrasses du Port	78
Figure 27 : étude de densités des habitations du Parc Habité	80
Figure 28 : intérieur d'un îlot du parc habité, image de synthèse	80
Figure 29 Vue des Archives et la Bibliothèque Départementales	81
Figure 30 vue depuis le parking Docks de la Joliette.....	81
Figure 31 Le quartier d'Arenc, rues adjacentes, contrastant avec les ABD,.....	82
Figure 32 Le port, le viaduc autoroutier, les bureaux de la CMA-CGM (2 bâtiments).....	82
Figure 33 ZAC de la Joliette.....	86
Figure 34 : ZAC de la Joliette.....	87
Figure 35 Le nouveau quartier d'affaires de la Joliette	88
Figure 36 La place de la Joliette, vue W-E	89
Figure 37 Les docks et la gare de la Joliette en 1991	90
Figure 38 Une nouvelle rue : la rue des Docks.....	90
Figure 39 : ligne de tramway en chantier sur le Boulevard de Dunkerque.....	90
Figure 40 Cap Joliette, le bâtiment inauguré en 2004 par la société BNP Paribas	91
Figure 41 Le quartier des Docks encore en construction en 2006.....	91
Figure 42 les « dauphins » d'Euromed Center	92
Figure 43 maquette d'Euroméditerranée de 2006	92
Figure 44 îlot M5	93
Figure 45 Le quartier adjacent au M5	93
Figure 46 A l'intérieur de l'îlot M5	94
Figure 47 Vue en direction de la mer, nouveaux bureaux cachant les Docks, et stade	96
Figure 48 : La Rue de la République, entre port actif et Vieux-Port.....	97
Figure 49 tissu urbain existant avant la percée ; nouveaux îlots de la rue de la République.....	98
Figure 50 Vue sur l'angle République/Dames depuis un appartement.....	99
Figure 51 une cour intérieure.....	100
Figure 52 : contraste entre deux façades d'immeubles.....	101
Figure 53 Aperçu d'un appartement témoin de Marseille République	101
Figure 54 les travaux pour le futur tramway, Place Sadi-Carnot/Rue République	102

Figure 55 la Rue de la République, ancienne carte postale	102
Figure 56 linéaire de façade depuis le Vieux-Port	102
Figure 57 Une pénétrante autoroutière et des HLM en plein centre ville	105
Figure 58 un hypercentre « hétéroclite et disparate »	105
Figure 59 La rue de la République dans quelques années	108
Figure 60 Quai de la Joliette	109
Figure 61 un dessin qui en dit long sur l'opinion publique... ..	109
Figure 62 : le retournement d'orientation de la ville-port.....	113
Figure 63 Marseille, Joliette, un collège non loin du quartier des Docks	118
Figure 64 le Silo, puis au loin les Docks et la Cathédrale de la Major	125
Figure 65 Les Docks.....	125
Figure 66 A l'intérieur des Docks réhabilités	126
Figure 67 Le Silo	126
Figure 68 L'état actuel du Silo	126

Tableaux :

Tableau 1 : Les grandes séquences technologiques sous-tendant l'évolution des waterfronts et du couple ville/port	11
Tableau 2 : Voyageurs ferries et croisières	61

Cartes :

- Carte 1 Composition socio-démographique des quartiers de Marseille en 1990
- Carte 2 Aménagement du littoral Nord de Marseille
- Carte 3 Périmètre d'Euroméditerranée

Annexes

Annexe I : Carte de Marseille et environs

Annexe II : Réseau du tramway et métro

Annexe III : Vues sur le port créées dans le cadre du projet Cité de la Méditerranée