

Les premières initiatives d'aménagement :



Bassins Est

En 1980, le trafic des bassins Ouest à Fos avait pris tellement d'importance que les marseillais ne percevaient plus l'intérêt de garder le port dans le centre-ville. Le port était perçu chez un nombre croissant de Marseillais comme une tâche dans la ville, un spectacle désolant.

Certains imaginaient déjà reconvertir cette friche sur le modèle des waterfront américains, anglais. Plusieurs projets furent proposés à la ville : marinas, hôtel de luxe, musée de la mer, palais des congrès... Aucun de ces projets ne fut réalisé, ils n'étaient pas à l'ordre du jour de l'agenda politique de la nouvelle équipe municipale de Vigouroux, maire successeur de Defferre, mais ils eurent le mérite de lancer le débat sur le réaménagement de cet espace.



Bassins Ouest

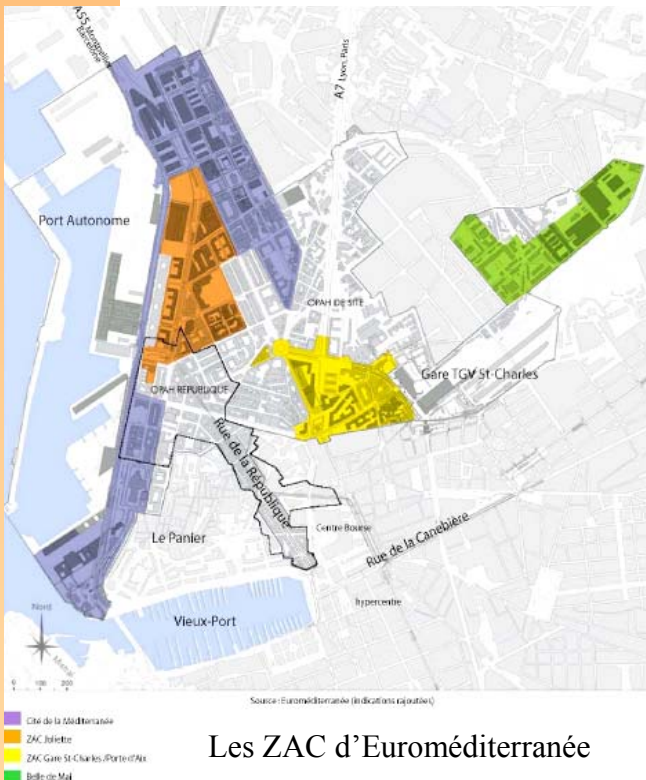
Aux vues de ces projets, l'Etat intervient à la fin des années 1980 pour affirmer qu'il n'est pas question que le port déménage au profit d'un réaménagement urbain. Le port est encore pourvoyeur d'emplois malgré la crise, 40 000 emplois indirects sont ainsi générés par le port.

De plus, la SNCF projette à cette époque sa ligne TGV Paris-Marseille, et on voit déjà que certaines entreprises réinvestissent les Docks. C'est le cas par exemple du groupe immobilier SARI qui rachète les Docks en 1989. Les Docks sont reconvertis en bureaux selon un parti pris minimaliste pour altérer le moins possible l'esprit des lieux. Tous ces changements conduisent en juin 1992 à une convention, signée entre les différentes collectivités locales et régionales qui se mettent 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. Une mission de préfiguration va suivre en 1994, dont le but est de faire état des conditions de mise en place de l'Etablissement Public d'Aménagement. Cette mission de préfiguration a ensuite débouché en 1995 sur la création de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranéen. (EPAEM)

Les acteurs :

Formé par décret d'Etat pour une zone d'intervention et une durée variable, sous la tutelle du Ministère de l'Équipement, un Etablissement Public d'Aménagement de caractère industriel et commercial est une méthode d'ouvrage particulière car il fait intervenir à la fois l'Etat français et les collectivités locales et régionales.

L'EPAEM est présidé par le premier maire adjoint. Il s'organise autour d'un Conseil d'Administration présidé par le maire de Marseille et comprenant les 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.



Les ZAC d'Euroméditerranée

Le principal avantage de l'EPAEM est qu'il permet de dépasser les limites des structures institutionnelles classiques souvent figées dans des rivalités politiques et des lourdeurs procédurales. De plus l'EPAEM dispose des moyens pour agir sur le terrain et acquérir des immeubles, en faisant valoir notamment son droit de préemption. Sur le périmètre, trois pôles d'intervention font chacun l'objet d'une ZAC - Zone d'Aménagement Concertée - dont l'EPAEM a la maîtrise foncière totale. 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...)
- La cession des terrains, une fois ceux-ci aménagés, à des utilisateurs publics ou privés

Les trois ZAC sont la ZAC de la Joliette, la ZAC Saint-Charles, la ZAC Cité de la Méditerranée.

Les principes d'aménagement :

L'Etablissement Public E uroméditerranée développe un grand projet de réaménagement urbain à la fois économique, urbanistique et culturel, au centre de la Ville de Marseille. Les objectifs de ce projet, dont l'achèvement est prévu en 2012, consistent à :



L'ancien Silo à grains du Port sera transformé en une salle de spectacle de 2 200 places.

- Redynamiser l'économie locale afin de créer un centre tertiaire au rayonnement international
- Améliorer l'habitat en réhabilitant certains quartiers et en construisant de nouveaux logements et équipements de proximité, en favorisant la mixité sociale
- Renouveler l'interface urbano-portuaire
- Renforcer les infrastructures de transport
- Améliorer le paysage urbain
- Recréer des espaces publics
- Elargir le centre
- Procéder au rééquilibrage Nord-Sud de la ville
- Implanter de nouvelles structures à vocation culturelle

Les réalisations :



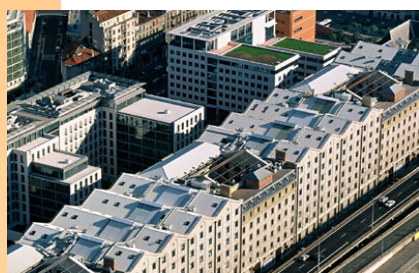
Le complexe commercial et de loisirs "Les Terrasses du Port" comprendra une esplanade de 13 000 m² qui longera les quais sur 120 m. Ses promenades, cafés, restaurants, salles de fitness ou encore piscine seront destinés aux Marseillais et aux voyageurs qui transitent par le port de Marseille chaque année.

Plusieurs espaces réaménagés peuvent être identifiés :

Il s'agit tout d'abord de la cité Méditerranée, constituée de 110 hectares, qui concerne l'interface ville-port. Cet espace se situe en bonne partie sur le domaine portuaire et inclut la mise en place d'un équilibre entre activités portuaires et fonctions urbaines. Trois zones sont à distinguer :

- Le pôle Saint-Jean qui se situe le plus au Sud du port actif et à la limite Nord du Vieux-Port. Au pied du fort Saint-Jean, l'esplanade du J4, du nom du hangar du port détruit en 1997 pour l'opération, est le seul espace qui fait l'objet d'un déclassement du domaine portuaire. Il s'agit du pôle culturel.
- Le pôle commercial et de loisirs appelé aussi projet des Terrasses du port. Ces terrasses se situent sur les toits des hangars du port, comme des balcons sur la mer et sur le port.
- Enfin un pôle de services et de logements se situant dans la zone d'Arenc, au Nord de la Joliette

Le second espace pouvant être identifié est celui de la Joliette. Il se veut quartier d'affaire 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 tertiaire. La ZAC de la Joliette fait 22 hectares et s'organise au tour de la création de bureaux (18 000 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.



Vue du quartier de la Joliette



Réhabilitation de logements mêlant le neuf et l'ancien



Aménagement boulevard de Dunkerque

Le troisième espace est celui de la rue de la République, espace qui a permis la mise 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 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.



Sur le boulevard de Dunkerque, les travaux du futur Euroméditerranée Center, bâtiment de 70 000 m² qui regroupera des bureaux, des hôtels, un multiplex de 14 salles et un centre de conventions, ont commencé début 2006 et dureront jusqu'en 2009. Ce projet d'un coût de 300 millions d'euros a pour but de faire de Marseille une grande plateforme internationale du sud de l'Europe.



Rue de la République



Gare Saint Charles, Place Victor Hugo

Le quatrième espace est la ZAC Saint-Charles. Par sa position au centre-ville, sa nouvelle gare TGV, sa connexion directe aux grands systèmes de circulation, le quartier Saint-Charles s'affirme comme le centre névralgique des transports de Marseille et de sa région. Le nouveau pôle de transport Marseille Saint-Charles représente un investissement de plus de 150 millions d'euros. Depuis le 10 juin 2001, il constitue la tête du réseau TGV Méditerranée et place la cité phocéenne à trois heures de Paris et cinq heures de Bruxelles. Les programmes d'hôtels, de logements, de bureaux, s'organisent autour de la création d'un espace urbain repensé autour d'un cheminement piéton autour de la gare, l'université et la porte d'Aix.

Bilan :

Lors du réaménagement de son interface ville/port Marseille, en réalisant Euroméditerranée, aura su créer un quartier ouvert sur le reste de la ville et aura su éviter l'abandon pur et simple du port au profit d'une muséification des quais.

Euroméditerranée aura donc réussi à créer une véritable articulation entre la ville et le port, en démolissant les éléments formant un écran visuel, en créant des espaces publics et privés, en augmentant les moyens de déplacements, en améliorant l'accès au port... La mixité fonctionnelle aura été mise à l'honneur en accueillant à la fois habitations, activités, loisirs, infrastructures culturelles... Mais si cette mixité fonctionnelle semble très présente, la mixité sociale est menacée par un phénomène de gentrification des quartiers réhabilités, phénomène que l'on retrouve dans de nombreux aménagements de ce type.

Au niveau de l'emploi, le bilan semble pour l'instant mitigé, l'objectif de départ étant de créer d'ici 2010 environ 20 000 emplois supplémentaires. Selon les chiffres donnés par Euroméditerranée depuis 1995 et jusqu'en 2003, 5700 emplois nets ont été créés. L'objectif pour la période 2006-2012 est d'en créer 5500 supplémentaires. L'objectif semble donc réduit de moitié.

Mais outre son caractère économique et culturel ce que l'on peut retenir d'Euroméditerranée c'est la force d'un véritable projet urbain jonglant avec les contraintes et s'affirmant dans l'art de « construire la ville sur la ville ».