

EUROMÉDITERRANÉE À MARSEILLE

RÉCONCILIER LA VILLE ET LE PORT

N° 69

Déc.
2014

QU'EN SAVONS-NOUS ?



Au début des années 1990, a été fait le constat du déclin de Marseille : déficit démographique, déclin économique et déficit d'image. Face à ce constat et sous l'impulsion de l'État et des collectivités locales, l'opération Euroméditerranée est lancée en 1995. C'est la plus grande opération de rénovation urbaine d'Europe du sud.

Au cœur de Marseille, elle s'étend dans un périmètre de 480 hectares qui inclut, au nord du Vieux-Port et du centre de Marseille, une partie du port de commerce et les quartiers compris entre celui-ci et la gare Saint-Charles. Le maître mot de ce projet est l'attractivité qui passe par la mise en valeur d'un extraordinaire patrimoine naturel et bâti. Ce projet s'inscrit dans la durée : la première phase de 310 hectares est aujourd'hui achevée et laisse place à une seconde phase qui devrait s'achever au début des années 2030.

Plus ancienne ville de France et deuxième par sa population (850 000 pour la ville et 1,56 million d'habitants pour l'agglomération), Marseille s'étend sur 24 000 hectares dont 10 000 sont protégés au titre de leur caractère naturel, notamment le Parc National des Calanques créé en 2012. Située entre mer et collines, elle dispose de 57 kilomètres de linéaire côtier. Sa situation fait d'elle une porte géographique et culturelle sur la Méditerranée.

UNE VILLE MARQUÉE PAR LE LIEN SÉCULAIRE À SON PORT

Fondée par les Phéniciens il y a près de 2000 ans, Marseille doit sa création et son développement au véritable port naturel que constitue la calanque qui deviendra le Vieux-Port.

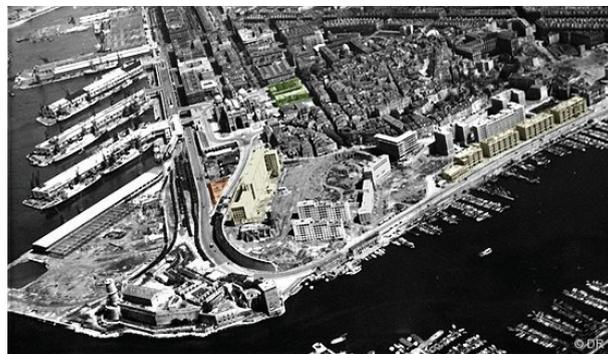
Vers 1830, le port s'affirme comme l'activité structurante de Marseille, à la faveur du développement du trafic lié à la colonisation. Il va, durant les XIXe et XXe siècles, continuer son extension en direction du nord du Vieux-Port, jusqu'à venir butter contre la chaîne de l'Estaque. C'est pour cette raison qu'au début du XXe siècle, les extensions du port se font à l'extérieur des bornes de la ville, dépassant la barrière des collines.

La conquête des espaces littoraux va se poursuivre avec le développement du complexe industrialo-portuaire de Fos, à 50 kilomètres de Marseille, dont la création par l'État, sur les rives de l'étang de Berre, va avoir des répercussions sur le port de Marseille avec notamment le déclin de ses industries traditionnelles. Les conséquences seront lourdes pour la ville : fermeture ou restructuration des PME-PMI, pertes d'emplois, chômage à la hausse, démographie en chute libre ...

Parallèlement, à partir de 1965, ville et port se tournent le dos, à la fois au plan institutionnel (création du Port autonome), mais également physiquement, avec la création d'entrepôts et d'infrastructures autoroutières qui marquent une séparation physique franche. Le port est alors considéré comme un handicap pour la ville.



Marseille en 1575 - Wikipedia



LA NÉCESSAIRE INTERVENTION COMBINÉE DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS

À la fin des années 1980, l'État intervient pour affirmer l'importance de cette localisation portuaire et l'intérêt d'un réaménagement urbain. Malgré la crise, le port génère encore près de 40 000 emplois indirects. De plus, la SNCF projette à cette époque sa ligne TGV sud-est qui doit mettre Paris à trois heures de Marseille. Dans cette perspective, des entreprises réinvestissent les docks qu'elles reconvertissent en bureaux selon un parti d'aménagement minimaliste pour altérer le moins possible l'esprit des lieux.

Ces évolutions et perspectives conduisent en juin 1992 à la signature d'une convention entre collectivités locales et régionales qui se mettent d'accord sur la création d'un centre tertiaire euro-méditerranéen.

UNE OPÉRATION D'INTÉRÊT NATIONAL (OIN) CONDUITE PAR UN ÉTABLISSEMENT PUBLIC D'AMÉNAGEMENT (EPA) D'ÉTAT

Compte tenu de l'ampleur d'un tel projet, cette opération. Il est déclaré « Opération d'Intérêt National », dont l'outil opérationnel est un Établissement Public d'Aménagement (EPA) créé en 1995, qui fait intervenir à la fois l'État et les collectivités locales et régionale. Cet EPA est doté de plusieurs métiers :

- Aménagement et urbanisme,
- Développement immobilier,
- Développement économique.

L'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée (EPAEM) est dirigé par un conseil d'administration présidé par le maire de Marseille et comprend des représentants de l'État, des collectivités territoriales et du port. Il est constitué d'une équipe de professionnels en matière d'urbanisme, d'aménagement, d'architecture, d'économie ou encore de culture.

La nature juridique de l'EPAEM permet de dépasser les limites des structures institutionnelles classiques souvent figées dans des rivalités politiques et des lourdeurs procédurales. De plus, l'EPAEM dispose de moyens financiers et juridiques 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 : les ZAC de « la Cité de la Méditerranée », « Joliette » et « Saint-Charles ». Le dispositif de cet outil d'aménagement urbain implique :

- L'acquisition des terrains, au besoin par expropriation,
- L'aménagement primaire de la zone en réalisant les infrastructures et équipements publics nécessaires (eau potable, électricité, routes, logements, écoles...),
- La cession des terrains, une fois ceux-ci aménagés, à des promoteurs publics ou privés.

REFONDER LA RELATION VILLE-PORT

L'EPAEM développe ainsi un grand projet de réaménagement urbain à la fois économique, urbanistique et culturel.

Les objectifs de ce projet, consistent à :

- 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,
- Élargir le centre,
- Procéder au rééquilibrage nord-sud de la ville,
- Planter de nouvelles structures à vocation culturelle.

Sont attendus à terme la création de 35 000 emplois et l'accueil de 38 000 habitants.



Euroméditerranée en chiffres (phases 1 et 2)

480 hectares

18 000 logements neufs

6 000 logements réhabilités

1 000 000 m² de bureaux et d'activités

200 000 m² de commerces

200 000 m² d'équipements publics

60 hectares d'espaces verts

7 milliards d'investissements
(5,1 milliards d'investissements privés et 1,4 publics)

CONSTRUIRE UNE NOUVELLE VILLE SUR LA VILLE

Les objectifs poursuivis se déclinent dans le réaménagement des sites suivants.

La cité Méditerranée

36 000 m² de commerces et de services

132 000 m² de bureaux

98 000 m² d'équipements publics

220 000 m² de logements



Sise sur 110 hectares, elle constitue 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 touristique et culturel qui accueille notamment le Mucem.
- Le pôle commercial et de loisirs appelé aussi projet des Terrasses du port qui se situe sur les toits de hangars portuaires, comme des balcons sur la mer et sur le port.
- Un pôle de services et de logements se situe dans la zone d'Arenc, au nord de la Joliette.



La Joliette

1 000 logements

300 000 m² de bureaux



C'est la première réalisation emblématique d'Euroméditerranée avec notamment la réhabilitation de l'immeuble des docks. Autrefois portuaire, c'est le quartier d'affaire international, quartier vivant et animé pour les salariés et les habitants. C'est l'un des plus importants programmes immobiliers tertiaires de France. La ZAC de la Joliette se développe sur 22 hectares et s'organise autour 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.

La rue de la République

5 000 logements

60 000 m² de commerces



Artère haussmannienne aux logements auparavant très dégradés, elle fait le lien entre l'hypercentre au sud et le nouveau centre de la Joliette au nord, mais également entre la ville et le port actif. La réhabilitation portant sur 5 200 logements a été accompagnée par l'installation de grandes enseignes qui fait de cette artère un véritable pôle commercial. Néanmoins, cette réhabilitation n'a pas su éviter l'écueil de la gentrification du quartier.

Saint-Charles

10 000 m² de bureaux

4 000 m² de commerces

800 logements neufs ou rénovés

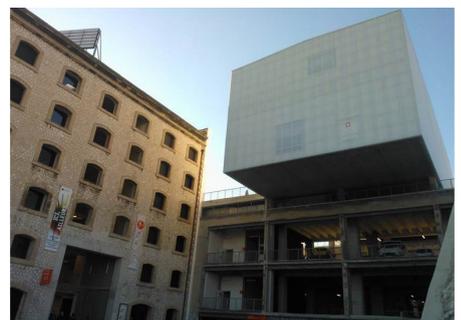
5 000 m² d'hôtellerie



Le quartier de la gare Saint-Charles a entamé sa métamorphose avec l'arrivée du TGV Méditerranée et devient un pôle d'échange multimodal alliant le ferroviaire, la gare routière, les bus urbains, le métro et les voitures.

La Porte d'Aix a connu un changement spectaculaire avec le recul de l'autoroute A7. En lieu et place de l'échangeur autoroutier qu'il constituait auparavant, cet espace va accueillir un nouveau quartier mixte et verdoyant avec la création d'hôtels, de logements, de bureaux.

La Belle de Mai



À l'est du périmètre opérationnel d'Euroméditerranée, le long du faisceau ferré qui conduit à la Gare Saint-Charles, les anciennes manufactures de tabac de la Belle de mai ont été réhabilitées pour constituer un lieu dédié aux industries de l'audiovisuel, du multimédia et du numérique ainsi qu'à la culture. Trois bâtiments se répartissent sur ses 120 000 m² :

- Le pôle patrimoine regroupant notamment les archives municipales et les réserves des musées de Marseille ;
- Le pôle média regroupe des studios de tournage et des locaux pour les industries du multimédia ;
- Le pôle du spectacle vivant, géré par l'association « Système Friche Théâtre ».

Euromed 2 : vers la ville durable ?

Aujourd'hui, Euroméditerranée entre dans sa seconde phase qui a obtenu le label Eco-cité méditerranéenne en 2009. L'objectif est de développer un modèle de ville durable méditerranéenne en adaptant la notion de confort thermique au contexte local de lutte contre la chaleur et le vent, tout en valorisant la simplicité d'usage pour l'habitant avec notamment la mise en œuvre de **l'éco-quartier Méditerranée** conçu par François Leclerc. Ce nouveau quartier sera innovant, particulièrement dans la gestion du mistral et dans l'écoulement des eaux avec la **restitution d'une rivière aujourd'hui canalisée**.

La seconde phase « Euromed » vise également à doter Marseille d'une véritable **centralité linéaire**, matérialisée par une « skyline » de front de mer permettant une intensification et une identification urbaine du littoral, et ce de jour comme de nuit (plan lumière). La tour CGA-CGM conçue par Zaha Hadid en constitue aujourd'hui le **bâtiment emblématique** pour marquer l'espace et porter une image.

Situé sur un ancien site industriel pollué de 170 hectares, le projet comprend un plan-guide vert et favorisera les **mobilités décarbonnées**.



La **nature en ville** constitue le cœur du projet : le ruisseau des Aygaldes sera remis à jour. La suppression de l'ancienne gare de triage du Canet permettra de créer un parc dont la fonction sera de réguler l'écoulement des eaux pluviales et de lutter contre la formation d'îlots de chaleur urbaine.

Par la conduite simultanée de vastes opérations de renouvellement urbain, le projet Euroméditerranée a, par son ampleur et sa relative rapidité d'exécution, littéralement transfiguré Marseille et a offert à la ville une image profondément renouvelée.

Un projet politique partagé

En raison de sa gouvernance et de l'outil EPA mis en place, ce projet a su fédérer l'ensemble des acteurs et renouer les fils du dialogue entre la ville et le port. De plus, l'importance des financements mobilisés a permis de corriger les effets urbains délétères de la trop grande place accordée aux infrastructures dédiées à la circulation automobile dans les années 60 et 70, tout en réconciliant la ville et le port en organisant une porosité au moins visuelle au moyen d'espaces publics traités avec grand soin.

Le choix d'une mixité fonctionnelle généralisée s'est avéré efficace pour donner immédiatement une vie réellement urbaine aux espaces réhabilités. En revanche, phénomène commun à beaucoup de projets de ce type, la mixité sociale est menacée par un phénomène de gentrification de quartiers nouveaux dont l'attractivité est réelle. Cette tendance est d'autant plus forte que l'offre de nouveaux loge-

ments (4 000) est finalement assez faible à la fin de la phase 1, au regard du nombre d'emplois créés (près de 25 000). Le nombre de logements prévus dans la phase 2 (14 000) devrait toutefois résoudre ce problème à horizon 2030.

L'accélérateur culturel

S'il est évident que l'ouverture de la ligne TGV sud-est en 2001 est l'une des raisons du renouveau que connaît aujourd'hui Marseille, la composante culturelle et événementielle qui a accompagné le projet Euroméditerranée s'est avérée décisive.

La première phase du projet s'est achevée en apothéose avec les manifestations liées à « Marseille-Provence 2013, capitale européenne de la culture ». Cette échéance qui a vu notamment l'ouverture du Mucem et le réaménagement du Vieux-Port a constitué un formidable accélérateur pour le projet et une excellente opération de marketing territorial.

C'est probablement pourquoi Marseille a été élue « ville Européenne 2014 » pour la qualité de son environnement urbain, profondément métamorphosé au cours des dernières années.

Source : www.euromediterranee.fr

Directeur de la publication : Patrice DUNY
Réalisation et mise en page : AUCAME 2014
Contact : patrice.duny@aucame.fr

DÉPÔT LÉGAL : 4ÈME TRIMESTRE 2014
ISSN : 1964-5155



Agence d'Urbanisme de Caen-Métropole
19 avenue Pierre Mendès France - 14000 CAEN
Tel : 02 31 86 94 00
contact@aucame.fr
www.aucame.fr



LICENCE OUVERTE
OPEN LICENCE

Pour + d'info sur l'Open Data,
flashez ce QR Code

