

RAPPORT DE VOYAGE DU MASTER STU MARSEILLE 2013

Voyage organisé dans le cadre du master Stratégies territoriales et Urbaines de Sciences Po. en octobre 2013 à Marseille, alors capitale Européenne de la culture et en préparation du projet de métropole Aix-Marseille-Provence.



Préface

Par **Brigitte Foulland**,

Responsable des masters d'Affaires Urbaines à Sciences Po

La nouvelle promotion du Master Stratégies territoriales et urbaines de Sciences Po a effectué son voyage d'études à Marseille en octobre 2013.

Pourquoi le choix de cette ville ? Bien sûr son titre de Capitale culturelle 2013 permettait de poser avec ses initiateurs, la question de la culture comme levier éventuel de développement, si souvent interrogée et controversée. La visite du MuCEM, de la Belle de Mai, de l'exposition « Le Corbusier revient à Marseille » au J1, la découverte du GR 23 constituaient autant de visites intéressantes et agréables mais plus encore un motif de réflexion sur les labels européens, le rôle de l'évènementiel dans les politiques d'image des villes ainsi que sur le coût et les bénéfices de ces investissements culturels.

Au delà, et six mois avant les échéances municipales, la rencontre d'acteurs de Marseille Provence Métropole, du Conseil Régional et du Grand Port Maritime a offert la possibilité d'approcher les enjeux politiques et les configurations institutionnelles complexes et tendues, aujourd'hui en interaction avec la Mission interministérielle Marseille Aix Provence Métropole, conduite par le Préfet Laurent Théry. Les étudiants ont trouvé à Marseille matière à réfléchir sur les questions de gouvernement et de gouvernance, auxquelles leur formation les conduit.

Ils ont pu mesurer que, en parallèle de tous ces débats et tournants, la ville bouge, évolue, à travers des aménagements spectaculaires, des architectures audacieuses, des quartiers très différents mais toujours forts ; des initiatives publiques et privées se prennent en termes d'habitat, de politiques de cohésion et de développement économique. Pourtant les situations sont tranchées, inégalitaires, inquiétantes pour certaines d'entre elles, et en tous cas marquées par de nombreuses contradictions : Marseille saura-t-elle saisir de nouvelles pistes pour son développement ?

Marseille est originale, et le compte-rendu, réalisé entièrement par les étudiants, présente différentes facettes

de sa personnalité ; il montre également certaines logiques à l'œuvre aussi dans d'autres villes françaises et européennes. Même les « marseillologues » les plus affûtés savent que la comparaison est utile pour comprendre les fonctionnements et perspectives.

Les étudiants sont revenus munis de nombreuses données et réflexions sur le développement urbain et territorial. Nous sommes très reconnaissants envers tous ceux qui nous ont aidés dans la préparation de ce voyage et nous ont reçus avec disponibilité. Qu'ils soient remerciés pour leur accueil, leurs présentations et leurs analyses.



Sommaire

Jour 1 - Mardi 8 octobre

Page 8 Une introduction aux enjeux de Marseille, avec M. Michel Samson, journaliste correspondant au Monde et M. Michel Peraldi, sociologue, auteurs de *Gouverner Marseille*, La Découverte, 2005.

Page 10 L'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Marseille (AGAM), au-delà du politique, les défis techniques de l'aménagement marseillais, avec M. Louis-Laurent Dupont, directeur des études de l'AGAM

Page 12 Nexity, un promoteur au coeur de la ville, avec M. Christian Dubois, Président Directeur Général, Immobilier Résidentiel Promotion Provence, Nexity

Page 13 Le Grand Port Maritime de Marseille : entre projets d'expansion et réaffirmation de sa place dans la ville avec M. Frédéric Dagnet, directeur de la Mission Prospectives et Évaluation du Grand Port Maritime de Marseille

Page 16 Belsunce, un quartier témoin des mutations et des contrastes de Marseille, Visite libre par les étudiants

Page 19 Impression du quartier de Belsunce, Rencontre avec une habitante des tours Labourdette

Page 21 La Région du point de vue d'une conseillère politique, discussion avec Mme Mathilde Dedieu, collaboratrice au cabinet du Président de la Région PACA.

Jour 2 - Mercredi 9 octobre

Page 24 De la Communauté Urbaine à la Métropole, quel rôle pour Marseille dans le jeu de la coopération intercommunale ? Avec M. Joël Raffin, directeur général des services de la Communauté Urbaine

Page 26 L'Etat dans la métropole Aix-Marseille-Provence, avec M. Laurent Théry, Préfet délégué à la Métropole Aix-Marseille-Provence

Page 28 Penser et façonner la Métropole Aix-Marseille-Provence, avec M. Vincent Fouchier, directeur du projet métropolitain Aix-Marseille-Provence aux côtés du préfet délégué à la métropolisation, M. Laurent Théry

Page 31 Marseille, ou comment l'Etat revient sur le terrain, encore et encore... Avec M. Jean-Michel Guénod, Archimed Conseil et ancien directeur d'Euromed

Page 33 Le MuCEM, découverte du projet majeur de la Capitale Européenne de la Culture 2013, visite libre par les étudiants

Page 35 Démocratisation culturelle et vitalité urbaine : le défi de la Friche de la Belle de Mai, visite avec M. Yann Morteau et M. Philippe Challande

Page 37 La Cité Radieuse, une utopie toujours en marche, avec M. Jacques Bellemont, Président de l'Association des habitants de la cité radieuse

Page 40 La Région à la recherche de l'équilibre, avec M. Bernard Morel, Vice-président de la Région PACA, et Mme Mathilde Dedieu, membre du cabinet du Président.

Page 41 Tri spatial, tri social dans la ville durable, visite du quartier Euromed (quartier du Panier, Vieux Port), avec Mme Hélène Reignier, chargée de recherche à l'IFSTAR, et Mme Frédérique Hernandez, maître de conférence à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional de l'université Aix-Marseille

Jour 3 - Jeudi 10 octobre

Page 46 Présentation de plusieurs grands projets urbains, avec M. Pascal Marchand, Directeur Général Adjoint de la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole

Page 47 Euroméditerranée, un projet d'envergure et à l'avenir toujours en

question, avec M. Paul Colombani, Directeur Général Adjoint de l'EPA Euroméditerranée

Page 50 Marseille, Capitale Européenne de la Culture, avec M. Jean-François Chougnat, directeur-général de l'association MP 2013

Page 53 Habitat et cohésion sociale à Marseille : quels défis ? avec Mme Marie Martin-Raget, directrice de l'habitat et de la cohésion sociale, Marseille-Provence-Métropole

Page 55 L'art et le brutalisme de Le Corbusier, la vision originale du J1, avec M. Jean Iborra, directeur des expositions

Page 57 Le GR 2013, la métropole à petits pas, avec M. Loïc Magnant, chef du projet GR13

Page 60 La Politique de la ville confrontée à la réalité du terrain. Visite du quartier des Flamants, accompagnée par Mme Marie Martin-Raget, directrice de l'habitat et de la cohésion sociale à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Page 63 Marseille depuis sa rue, Lettre d'étonnement

Page 65 Conclusion
Page 68 Bibliographie
Page 69 Crédits



JOUR 1
MARDI 8 OCTOBRE



Une introduction aux enjeux de Marseille

Avec M. Michel Samson, journaliste correspondant au Monde et M. Michel Peraldi, sociologue, auteurs de *Gouverner Marseille*, La Découverte, 2005.

Par Firmin Caubert et Théophile Claudel

L'énigme des trois maires

Marseille, de 1953 à 2013 a été dirigée par seulement trois maires, issus des mêmes groupes sociaux. Il s'agit de Gaston Defferre (1953-1986), Robert Vigouroux (1986-1995) et Jean-Claude Gaudin (depuis 1995). Voici l'« énigme des trois maires » objet du premier chapitre du livre. Le paradoxe soulevé par les auteurs est le suivant : alors que la ville a profondément changé au cours du dernier demi-siècle, comment expliquer la stabilité de la classe politique marseillaise ?

Les trois maires viennent de la même classe sociale, celle de la petite bourgeoisie. Gaston Defferre est avocat de formation ; Robert Vigouroux est médecin ; Jean-Claude Gaudin est professeur d'histoire. Ce ne sont donc ni des ouvriers, ni des patrons mais des représentants de la classe moyenne de la ville. On constate donc une grande continuité politique entre les trois maires successifs. Les auteurs démontrent que cette continuité se fonde sur le principe de « démocratie chrétienne » (aide aux plus démunis). Ils remarquent par ailleurs une continuité semblable dans le placement sur l'échiquier politique. Defferre a gouverné de 1953 à 1986 contre le Parti Communiste Français et contre l'extrême-droite. C'est exactement ce que fait Jean-Claude Gaudin quelques décennies plus tard, même si le Front National est devenu un plus grand danger que l'extrême gauche.

La population marseillaise et sa représentation politique

Michel Samson poursuit son propos introductif en s'intéressant à la question des conseillers municipaux et de



leur appartenance sociale via l'étude de leurs catégories socioprofessionnelles. Sur les cent-un conseillers municipaux, on retrouve une proportion significative de professions libérales, de professeurs et, bien sûr, de professionnels de la politique. Ce sont les classes moyennes qui dirigent la ville. Comme au niveau national, un problème de la représentativité politique se pose à Marseille : la majorité des élus est composée d'« hommes blancs âgés ». Le décalage entre les élus et la population se creuse alors.

Cette évolution est à replacer dans le contexte économique de la ville. On parle à Marseille de crise du système « industrialo-portuaire ». Historiquement, la ville s'est développée grâce à son port qui alimentait directement l'industrie marseillaise basée sur la tuilerie et le savon. Ce secteur industrialo-portuaire entre en crise dès les années 1930 et plus brutalement encore dans les années 1960 avec la décolonisation. En 1954, la ville comptait 42% ouvriers ; ils ne représentent que 9,3% de la population totale aujourd'hui.

Marseille dans le paysage français

M. Peraldi s'attache quant à lui à contredire le mythe de « Marseille incomparable ». C'est une expression souvent utilisée mais c'est sociologiquement faux. M. Peraldi compare Marseille plusieurs villes françaises : Paris, Lyon, Aix, Toulouse et Saint-Denis. En prenant plusieurs critères, il conclut que la ville ressemblant le plus à Marseille est Saint-Denis. On observe par exemple un revenu net moyen de

20.000 euros à Marseille et 19.700 à Saint-Denis (alors qu'il atteint 36.000 euros à Aix ou Paris). De même, le taux de chômage est de 11% à Paris contre 17% à Marseille et 16,5% à Saint-Denis. Le nombre de familles monoparentales est de 13% à Saint-Denis et de 12,8% à Marseille contre 7,2% à Paris. La comparaison de ces chiffres est assez édifiante, puisque la deuxième ville de France est en fait plus comparable à la banlieue nord-parisienne qu'à des villes comme Lyon, Aix ou Toulouse.

Retour sur le mythe « Marseille, capitale du crime ? »

Il s'agit du sujet de la thèse de Laurence Montel (Biographie et ouvrages de Laurence Montel www.crhq.cnrs.fr) . Pour la construction de la Nation, la représentation des entités régionales est décisive. Ce n'est pas parce que le cliché ne correspond pas au réel qu'il n'a pas une fonction, au contraire, le cliché est un outil que différents acteurs peuvent retourner et utiliser, soit pour créer un consensus, soit pour asseoir un particularisme régional.

Le fantasme marseillais est en réalité une construction médiatique. En effet, jusqu'en 1934, Marseille, de par sa localisation géographique et la puissance de son port, est la capitale de la pègre. C'est à ce moment-là qu'apparaît la figure du « milieu ». Marseille est alors une ville populaire avec des activités délinquantes. François Spirito et Paul Carbone, deux des figures les plus en vue de ce milieu, sont arrêtés en 1934, accusés d'avoir tué le conseiller d'Etat Albert Prince qui enquêtait sur le scandale de l'affaire Stavisky. On découvre qu'ils sont innocents, et le premier adjoint Simon Sabiani déclare « Carbone est mon ami et il est innocent. » Les journalistes du magazine Détective vont s'emparer de l'affaire et annoncer que politiques et mafieux travaillent de concert.

En effet, les milieux politiques et le Milieu mafieux travaillent ensemble, ces derniers s'occupent des services

d'ordre lors des meetings politiques, réalisent les campagnes d'affichage et créent les agitations. Mais on ne peut y voir une caractéristique purement marseillaise, à cette époque là, c'est une caractéristique générale de la politique en France, au moins jusqu'en 1981 (on connaît le contexte des années de plomb). Les élus sont censés protéger les délinquants lorsque ceux-ci ont des démêlés avec la justice, or leur action se révèle extrêmement limitée.

L'idée d'une vraie connivence est donc absolument fautive et la vision de Marseille comme capitale du crime doit être déconstruite. Les auteurs soulignent qu'ils ne contredisent pas la situation délinquante mais bien cette idée d'un milieu centralisé qui tiendrait les acteurs politiques.

Les questions de la salle :

- Les élections municipales de 2014 vont-elles voir l'émergence d'un renouveau politique ?

On observe des programmes politiques similaires depuis plus de trente ans. La prochaine élection ne devrait pas déroger à la règle : si Jean-Claude Gaudin n'est pas réélu, il s'agira d'un élu PS issu de la primaire, les six candidats étant tous des élus municipaux actuels. Il n'y a donc pas de renouvellement en vue. L'exercice de la politique locale est très conservateur et les élus préparent mal leur succession. Les auteurs ne voient en aucun cas une nouvelle tête émerger dans la classe politique d'ici l'année prochaine.

- Quels effets va entraîner la création de la métropole Marseille-Provence ?

Historiquement, Gaston Deferre a refusé l'accord avec les communes avoisinantes car elles étaient détenues par le PCF. Il y a donc eu un « accord » passé avec l'Etat pour contrer l'extrême-gauche. Les trois maires ont créé un système inamovible, lourd et complexe en créant des partenariats importants avec les principaux syndicats leur permettant d'asseoir un contrôle total sur l'ascenseur social. Aujourd'hui, il s'agit de créer une métropole du point de vue institutionnel. Car la métropole existe déjà, il suffit de regarder les déplacements existants entre Marseille et Aix.



L'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Marseille (AGAM), au-delà du politique, les défis techniques de l'aménagement marseillais

Avec M. Louis-Laurent Dupont, directeur des études de l'AGAM

Par Romain Gaillhac, Lucas Gaudissart, Edmée Rinuy, Clément Schaudel

L'Agence d'urbanisme de l'Agglomération de Marseille (AGAM) a été créée en 1969. Organisation à but non lucratif, avec un budget de fonctionnement de six millions d'euros, elle travaille principalement pour des collectivités territoriales et des établissements publics d'aménagement. Forte d'une équipe de 60 personnes, elle s'occupe principalement de planification urbaine avec une approche pluridisciplinaire et cela sur la totalité de l'aire métropolitaine de Marseille. Il s'agit avant tout d'effectuer un travail d'observation et de suivi des dynamiques urbaines et d'aider les partenaires (communauté urbaine, ville de Marseille, Etat, les CCI, l'agglomération d'Aubagne, Grand Port Maritime) à répondre à leurs différentes interrogations au sujet du territoire. A cette fin sont élaborés des schémas territoriaux, des SCOT, des PLU. Actuellement, le grand chantier de l'AGAM est celui de la métropole Aix-Marseille, qui devrait voir le jour le 1er janvier 2016.

La mise en place de la métropole pose les questions de l'ingénierie urbaine et du vivre ensemble au sein des intercommunalités : comment les communes vont-elles s'adapter au fait que Marseille représente 50% de la métropole, et comment va-t-on gérer la défiance d'Aix ? La ville d'Aix est en effet le pendant bourgeois, tertiaire et «

public » du territoire en opposition à Marseille plus ouvrier et marqué historiquement par une économie industrialo-portuaire. Cela pose la question de la répartition des richesses et de la spécialisation spatiale et suscite la méfiance : 95% des communes de la future métropole se disent opposées à la métropole...

L'arrivée de la métropole change les plans d'aménagement à toutes les échelles et « il faut savoir que l'on a jamais un bon timing en terme de planification ». L'AGAM a produit un Scot (Schéma de cohérence territoriale) basé sur un réseau de transport qui a été modifié quelques mois après sa publication, et a donc perdu son sens. De même, le PLU de Marseille perd de sa substance dans le cadre de la métropole.

Quel portrait de Marseille?

Marseille est avant tout une ville-port avec deux pôles portuaires : les bassins Est qui concentrent le trafic passagers et les bassins Ouest, à Fos, qui concentrent l'industrie des hydrocarbures et les conteneurs intercontinentaux. La ville a vécu de nombreux soubresauts démographiques avec des variations successivement haussières et baissières de plus de 10%. Ces mouvements de populations ne montrent pourtant pas la vraie mobilité des Marseillais qui se compose de départs du centre-ville vers la périphérie de la ville. En termes d'emploi, la ville stagne, avec un chômage très élevé et une population structurellement pauvre. Plus de 60% des ménages marseillais sont éligibles à un logement dans le parc social. La

cartographie du logement social est un bon indicateur de la pyramide des inégalités à Marseille. Le Nord de Marseille compte 40% de logements sociaux, contre seulement 5% pour les arrondissements du Sud.

La vraie particularité urbaine de Marseille, est que c'est une ville qui englobe sa banlieue. La construction de logements reste très forte au sein des arrondissements de Marseille : plus de 5 000 dans le XIII^e, ou encore 3 900 dans le VIII^e. Le Sud de Marseille se caractérise par de nombreuses gated communities qui compliquent les transports urbains car ils obligent les populations à faire des détours pour se déplacer, ce qui est aggravé par des réseaux de transport peu performants. Il a fallu attendre 1980 pour avoir le métro ; en 2005, on construit 2 lignes de tramway allant vers l'Est pour des raisons politiques et aucunement pour des raisons d'efficience des transports...

Aujourd'hui la vision des transports a évolué : on est passé d'une rationalité politique à une rationalité économique, « c'est une rationalité économique qui nous force à aménager la ville ». Le futur développement urbain se fera autour des gares qui joueront un rôle structurant dans la métropole. Ce développement s'appuie sur une ressource économique assez nouvelle, celle du tourisme. Le tourisme a augmenté essentiellement grâce au TGV, au développement des croisières et plus récemment avec le statut de capitale européenne de la culture. Mais que se passera-t-il après 2013 ?

Pour se démarquer dans la compétition industrielle européenne Marseille dispose de 8 pôles de compétitivité dans différents secteurs de pointe (pôle Eurocopter à Marignane) et de 3 technopôles (celui d'Iter à Cadarache). Ces pôles recouvrent les enjeux de l'enseignement supérieur et de la recherche. Marseille souhaite développer une vie étudiante dans le centre-ville, ce qui n'est pas facile puisqu'historiquement la ville universitaire c'est Aix en Provence. Par ailleurs, Marseille c'est aussi un espace naturel unique et préservé avec le Parc National des Calanques. Celui-ci est l'occasion de faire entrer la nature au cœur de la ville. Marseille, c'est enfin un ensemble de projets de requalification urbaine en partenariat avec l'ANRU, qui investit près d'un milliard d'euros dans des opérations de démolition-reconstruction pour essayer de répondre aux enjeux de la politique de la ville au cœur de l'agglomération. Le grand projet de Marseille est aujourd'hui Euromed, qui devient un vrai projet à l'échelle de la ville.

Ainsi, l'intervention de Louis-Laurent Dupont nous a donné à voir une image de Marseille qui est avant tout scientifique, urbanistique et non pas politique. Cette vision est fondée sur les multiples études que son équipe a pu réaliser. Si la ville témoigne aujourd'hui d'un certain nombre de faiblesses (taux de chômage et de pauvreté, réseau de transport...), elle est également au cœur de plusieurs projets qui, même si leur succès n'est pas garanti, traduisent le dynamisme de la ville.



Gare Saint-Charles, © Marie Caroline Gaymard

Nexity, un promoteur au coeur de la ville

Avec M. Christian Dubois, Président Directeur Général, Immobilier Résidentiel Promotion Provence, Nexity

Par Ségolène Béthune et Paco Lacarra

Nexity, premier promoteur français, construit à la fois des logements hauts de gamme mais aussi des logements sociaux, des résidences étudiantes, des maisons de retraite ou encore des bureaux. Grâce à l'ensemble de son activité, Nexity est devenu le premier promoteur à Marseille et dans la communauté d'agglomération, avec notamment six opérations en cours en secteur ANRU, sur les trente que compte à Marseille.

Nexity comprend quatre services : le service développement, chargé de capter le foncier, du montage des opérations et des permis de construire ; le service de programmation définit le projet (architecture, nombre et type de logement, grille de prix) ; le service commercial s'occupe de la vente en état futur d'achèvement (VEFA), de la commercialisation des produits en projet et enfin, le service technique encadre le lancement de la construction.

Nexity construit 3000 logements neufs chaque année, dont 20 à 25% en zone ANRU et dans le périmètre des 500 mètres. Lorsque le périmètre passera à 300 mètres avec la loi de finance de 2014, cela ne représenterait plus que 16% du marché.

Le prix moyen à Marseille est de 4000 €/m² pour un logement neuf. L'opération la plus chère de Nexity est « La Corniche », et se chiffre à environ 7500€ /m² alors que la moins chère est en zone ANRU à 2000€ /m² parking compris dans le cadre de la TVA à 7%.

Grâce à la loi de 2006 réduisant la TVA des logements neufs en secteur ANRU + 500 mètres, le seuil moyen pour acheter un T3 neuf passe de 33 000 à 26 000 euros ce qui équivaut à un potentiel de 57 000 primo accédants.

Nexity a le souci de s'intégrer au mieux auprès des habitants. Un important travail de pédagogie est effectué concernant la loi de 2006, les démarches à suivre pour devenir propriétaire et les obligations que cela implique. Nexity n'installe pas de bureaux de vente pour ses opérations. Les agents se rapprochent des associations sur place et s'installent dans des locaux à proximité de l'opération afin de permettre un meilleur accueil des populations.

L'opération des « docks libres » au pied de la Cité Bellevue dans le 3^e arrondissement permet d'illustrer la démarche de Nexity dans son action commerciale. Deux personnes ont pu assister à l'évènement créé pour l'ouverture du chantier : lâché de ballons, buffet maghrébin et comorien, musique, danse, jeux pour enfants, ...

Cette rencontre avec Monsieur Dubois a permis de mieux comprendre le rôle d'un promoteur privé, la dimension politique et sociétale que joue Nexity, et l'engagement qu'il peut prendre à travers ses actions. Nous avons pu identifier la question cruciale de la concurrence dans ce secteur qui se situe dans l'approche de la clientèle visée. Les autres promoteurs peinent à maîtriser la gestion des ventes dans les territoires les moins classiques. Enfin, l'échange avec M. Dubois a permis de comprendre que le climat politique du secteur en jeu est un élément fondamental à la réussite d'une opération.

Le Grand Port Maritime de Marseille : entre projets d'expansion et réaffirmation de sa place dans la ville

Avec M. Frédéric Dagnet, directeur de la Mission Prospectives et Évaluation du Grand Port Maritime de Marseille

Par Adélaïde Guary

Présentation générale du port

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) est situé sur deux sites géographiques : à l'Est avec le bassin historique de Marseille et 40 km plus à l'Ouest le nouveau bassin industriel de Fos-sur Mer installé depuis les années 1840. En 2011, le GPMM a généré le trafic de 80 millions de tonnes de vracs liquides, solides et de marchandises diverses, ces dernières apparaissant comme les plus intéressantes pour le port en produisant le plus de valeur ajoutée et d'emplois. Deux millions de passagers transitent également par le port chaque année. La superficie occupée par le port est considérable, 400 hectares à Marseille et 4300 à Fos. Enfin le GPMM produit une ressource de travail importante, plus de 40 000 emplois au total (directs et indirects) sur tout le territoire allant jusqu'à Aix-en-Provence.

Orientations du projet stratégique

Depuis 1960, le tonnage de marchandises diverses traitées par le port a été multiplié par trois, cependant, le trafic mondial a quant à lui quintuplé. Ainsi, Marseille a été touchée par la crise et a perdu une part du marché. Pour se relever de cette situation, des orientations d'un projet stratégique ont été développées dont l'augmentation



du tonnage de vracs solides, l'intégration au projet Euromed, le développement du port passager ainsi que l'augmentation du nombre de conteneurs à Fos.

En ce qui concerne ce dernier objectif, le nombre de conteneurs traités annuellement est aujourd'hui de 2 à 3 millions, l'objectif pour 2030 est de passer à 5 millions.





© Grand Port Maritime de Marseille



- o Grande plaisance
- Réparation navale (industrielle et grande plaisance)
- Intermodal / logistique
- Vrac liquides + Vrac alimentaires + vrac solides
- Marchandises générales (conteneur, conventionnel, voiture + roulant, roulant + conventionnel)
- Ropax Corse + Ropax international
- Activités voyageurs (Corse + international) + Croisière
- Interface ville-port

Grand Port Maritime de Marseille

Objectif réalisable, si les conditions incitant les navires à passer davantage par Marseille sont mises en place. A l'heure actuelle seulement 30% du trafic venu d'Asie pour desservir l'Europe passe par Marseille, tout le reste contourne par les ports du Nord. L'augmentation du nombre de passages par Marseille permettrait un trafic plus écologique, plus rapide (4 à 5 jours de moins) et aiderait à la décongestion des points d'entrée des ports de la Manche et de la Mer du Nord. Pour cela, le GPMM prévoit le développement de nouveaux terminaux à Fos (FOS 3XL et FOS 4XL). Il est également nécessaire de penser à l'effet que cette augmentation aura sur l'évacuation de la marchandise. A l'arrière, la logistique de marchandises doit être assurée en évacuant vers la vallée du Rhône. Il est prévu de multiplier par quinze l'évacuation ferroviaire des marchandises, par sept celle via voie fluviale, et enfin par trois l'évacuation par fret routier. Cette augmentation demande aussi l'expansion de la zone portuaire afin d'assurer la logistique, 600 hectares en plus sont nécessaires. Cela s'avère très difficile à réaliser car la zone de Fos est enclavée entre la Camargue, l'Etang de Berre et une zone protégée incluse au réseau Natura 2000.

Enfin, la diversification des énergies s'ajoute aux objectifs du GPMM. En effet, la fermeture récente de deux raffineries dans

la région, ainsi que le projet de fermetures de deux autres feraient alors passer de la desserte de huit raffineries à seulement quatre. Cela s'ajoutant au fait que le tonnage annuel de vrac liquide a déjà chuté de 15 MT en 7 sept ans provoque la baisse du chiffre d'affaire. Pour se dégager de cette dépendance aux raffineries, le GPMM se lance dans de nouveaux projets de transports d'énergies 'vertes', dont le projet Faster. Le projet du terminal méthanier Fos-Faster devrait être achevé en 2019. Il permettrait à terme de traiter jusqu'à 8 milliards de mètres cubes de gaz naturel liquéfié par an, ce qui correspondrait à 15 % de la consommation française. 800 Millions d'euros y ont déjà été investit.

Un port dans la ville, une nécessaire entente sur la vocation de chaque espace

En concertation avec les autres acteurs influents (municipalité, Euromed, Chambre de Commerce et d'Industrie...) une stratégie d'aménagement des bassins Est

via la division en trois espaces à vocations distinctes a été choisie.

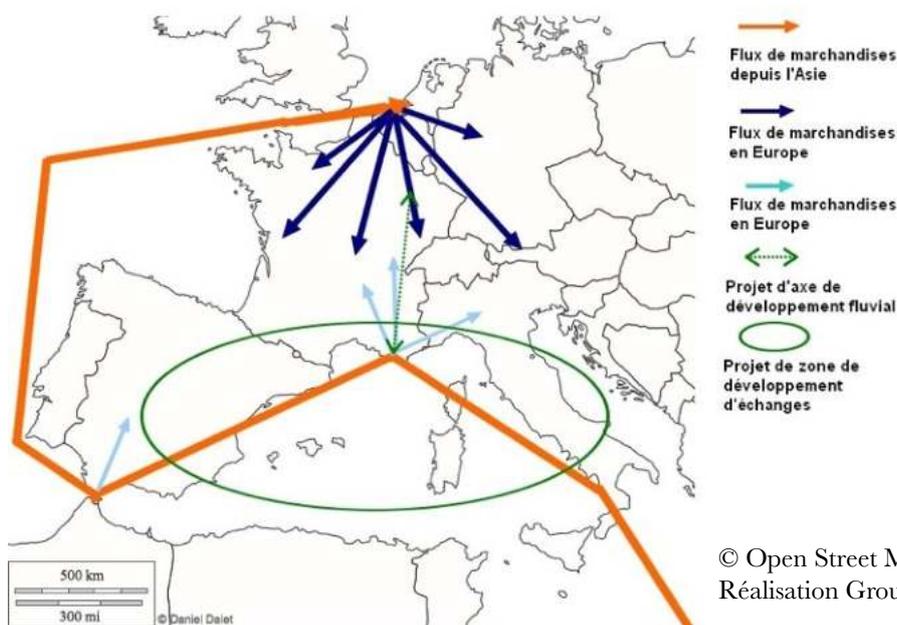
La première zone, tout au Sud, est dédiée au port urbain. Il est prévu de garder une porosité avec la ville ce qui a déjà été lancé avec Marseille Provence 2013. Cependant, la question se pose de la combinaison de l'accès au public et de la garantie de la sécurité nécessaire à la zone portuaire.

La deuxième zone est consacrée à la partie logistique et industrielle. Il n'est pas envisageable d'y accueillir du public.

La zone au Nord est consacrée au port nautique et aux loisirs.

Ainsi, le port investit grandement pour se sortir de la crise et se repositionner en concurrence avec les ports du Nord de la France. A l'horizon 2020, de nombreux projets sont lancés, l'accueil de nouvelles entreprises sur le site, l'augmentation du trafic de près de 30 millions de tonnes ainsi que la création de près de 25 000 emplois. Il apparaît que la politique du port est en constante recherche d'un point d'équilibre entre développement économique et protection de l'environnement.

Le port de Marseille aujourd'hui et demain



Belsunce, un quartier témoin des mutations et des contrastes de Marseille

Visite libre par les étudiants

Par Thomas Charrier et Justine Eude



© Héloïse Sabatier

Parcourir le quartier Belsunce ce n'est pas seulement se limiter aux petites rues méditerranéennes, c'est aussi observer son contour et ses environs, la Canebière, le Vieux Port, la rue de la République, la rue Colbert. Ce quartier lie les lieux les plus emblématiques du centre ville, parfaits reflets de la ville de Marseille, de son histoire, de sa population. Ces rues témoignent des changements d'hier et d'aujourd'hui.

Le vieux port : un lieu chargé d'histoire, en perpétuelle mutation.

La ville de Marseille a toujours vécu autour de son port et de la Canebière. En descendant cette rue, on découvre dès le premier coup d'œil le patrimoine historique de la ville. Sur la droite, au croisement avec le Cours Belsunce se dressent les tours d'habitation du centre bourse. Ces tours avaient été construites pour accueillir les français revenus des colonies ainsi que les grandes vagues d'immigration que la ville a connu après les années 50. Cet ensemble de bâtiments abrite également un centre commercial, l'un des plus anciens de France, actuellement en rénovation. A ces côtés, les nouvelles Galeries Lafayette. En descendant la Canebière, on aperçoit la Bourse et la Chambre de commerce, symboles du faste d'antan et de l'économie florissante du 19ème siècle. Certaines façades sont fraîchement repeintes, d'autres sont décrépies et quelques bâtiments sont même abandonnés. La Canebière a de multiples facettes et a toujours à la fois lié et séparé les Marseillais. Elle est une liaison entre l'est et l'ouest, sorte de fleuve qui entraîne les habitants et les visiteurs vers le port, vers la Méditerranée. Elle est également une barrière entre un nord pauvre et un sud plus aisé. Au bout de la Canebière, on aperçoit le Vieux Port. Le port joue un rôle important pour les villes méditerranéennes que ce soit à Marseille ou encore à Toulon. Autrefois sœurs ennemies, Marseille et Toulon ont rapidement eu des histoires opposées. Toulon la militaire, organisée autour de son arsenal et Marseille la commerçante tournée vers les colonies françaises, organisée et construite autour de son port de plaisance et de commerce. Nous laissant porter par le flot de la Canebière, nous arrivons rapidement sur le Vieux Port.



© Open Street Map

Le quartier de Belunce

Ce lieu emblématique de Marseille apparaît aujourd'hui comme une vitrine pour la ville. La cité phocéenne veut changer d'image et ce changement commence par le Vieux Port. Marseille veut être la capitale de la culture européenne et non la capitale du crime et du désordre. Le Vieux Port est aujourd'hui propre, majoritairement piéton, épuré, avec une forte dominance de couleurs pâles et blanches. Les bancs ont été retirés, le port est avant tout un lieu de mobilité et non de rencontre et d'immobilité. Un nouveau symbole y a également été érigé : l'ombrière, censée à la fois protéger les Marseillais du soleil tout en procurant une nouvelle identité au lieu. Tout autour se tiennent des hôtels, de grandes chaînes de restauration rapide, de magasins et des restaurants. Le lieu est clairement dédié aux touristes. Quelques éléments

chers aux Marseillais sont cependant toujours visibles : la Bonne Mère qui, de Notre-Dame de la Garde, observe le Vieux Port de son regard bienveillant, la criée, les bateaux de pêcheurs ainsi qu'une pub pour du Pastis sur un abri-bus. Un M a également été érigé sur le Vieux Port, à son pied, une dame de couleur tient son bébé dans les bras. La ville de Marseille ne parvient pas réellement à changer son image.

D'un quartier à un autre : une ville de contrastes

Quitter le port, s'aventurer au-delà de la barrière marquée par les bâtiments entourant le bassin, longer la rue de la République... Cette progression au sein du

quartier permet de découvrir une autre facette de la ville. Les immeubles conservent un aspect soigné, la clarté des bâtiments surprend et s'oppose aux façades noircies présentes sur la Canebière. Pourtant la plupart des volets sont fermés, créant un sentiment d'abandon. Quel devenir pour cette rue aux allures soignées, ses magasins aux enseignes nationales, ses immeubles de type haussmaniens et ses appartements qui semblent simplement inhabités ? Évoquant un étrange mélange entre Paris, Nantes et la place Masséna à Nice, la rue de la République est dotée de grands immeubles répartis de part et d'autre d'une large chaussée permettant au tramway de se frayer un chemin aux côtés d'une rangée d'arbres.

Longeant les rails du tramway, la rue Colbert se révèle, dans la continuité du caractère de la rue de la République. Les deux se ressemblent, mais pour autant, ce sont bien des atmosphères différentes qui ressortent de chacune d'elles. L'apparence désertique de la rue précédente s'oppose au mouvement de la seconde. Des marseillais, de tous les âges, de toutes les origines cohabitent et sillonnent la rue. Cette authenticité, cette vie du quartier, est aussi donnée par les installations sur les balcons des immeubles : étendoirs à linge, paraboles télé, chaises et tables... ces éléments, par leur image populaire, rappellent l'identité du centre ville de Marseille. Les commerces eux-mêmes viennent signifier à la fois le multiculturalisme de la métropole et la popularité du centre ville. La rue semble véritablement empreinte par l'immigration et émet l'impression d'un agréable désordre, si caractéristique des villes méditerranéennes.



En s'avancant au cœur même du quartier de Belsunce, au détour d'une ruelle, c'est un sentiment renforcé de détachement du monde ordinaire qui se révèle. Les façades sales, les rues étroites ne semblent pas toujours avenantes, et pourtant les résidents se retrouvent

en bas des immeubles et font vivre le quartier par leur présence. De nombreux magasins de vêtements, aux devantures défraîchies, aux produits dépassés, des grossistes, donnent au lieu un caractère singulier, hors du temps. L'ambiance est à la fois proche en distance de celle du port mais tranche totalement par son caractère. Le visiteur n'y a pas sa place, car ce quartier, c'est le lieu de vie des habitants : un quartier marseillais par excellence.

Quelques croisements de rues plus loin, et déjà, la Canebière est de nouveau dans le champ de vision, accompagnée de ses tours d'immeubles surdimensionnées du centre bourse, de ses nombreux piétons pressés qui la traversent, de son trafic bruyant

d'automobiles et de scooters. Le port au loin se dessine et souligne encore davantage ce lien et à la fois ce clivage que forme la Canebière. Un tramway passe le long du Cours Belsunce et contourne les travaux de sa prolongation vers la Castellane. Il sera bientôt une véritable liaison entre les quartiers nord et les quartiers sud.

Impression du quartier de Belsunce

Rencontre avec une habitante des tours Labourdette

Par Jeanne Bouyat

Cette visite des quartiers proches du Vieux Port a été pour notre groupe l'occasion de découvrir la diversité architecturale des lieux et de rencontrer quelques Marseillais.

Nous avons commencé par nous promener le long de la Canebière, à découvrir le marché du Vieux Port. Nous nous sommes ensuite glissés dans les petites rues : les bâtiments n'y sont pas rénovés, les égouts collectent les déchets et certaines façades (bien moins blanches que celles donnant sur le touristique Vieux Port) présentent des graffitis. Ceux-ci seraient présents depuis « longtemps » d'après un commerçant du quartier, malgré les plaintes répétées des habitants à la mairie. Après avoir entrevu l'Opéra, nous nous dirigeons vers le quartier Belsunce.

Nous sommes alors surpris de découvrir les deux immenses tours Labourdette, situées en plein centre ville, sur le cour Belsunce. Elles sont impressionnantes, voire intimidantes. Il ne semble à première vue pas très agréable d'y vivre, et, pour les débutants en études urbaines que nous sommes, elles sont connotées « grands ensembles » avec des « appartements cage à lapin ». Cependant, nous avons réalisé en discutant avec une des résidentes que notre image était quelque peu erronée.



Notre interlocutrice est une habitante d'environ soixante ans, graphiste à la retraite, qui nous donne une vision plus nuancée de ces résidences.

Les deux tours ont bien été construites au début des années 1960, en parfaite symétrie (en « miroir ») : 17 étages et 72 appartements par immeuble. Elles faisaient donc partie de cette politique des « Grands Ensembles ». Il serait faux de penser qu'elles ne sont habitées que par des classes populaires. Selon notre interlocutrice, on assiste dans les tours Labourdette, à une sorte de « ségrégation sociale verticale ». Ainsi les six premiers étages, où la vue est limitée par le vis à vis de l'autre tour, voire la galerie

commerciale en construction, sont occupés par des populations à dominante populaire, avec une forte proportion d'immigrés.

A partir du sixième étage, la vue se dégage, et les appartements ont souvent fait l'objet de travaux de rénovation, donc les habitants appartiennent à des classes sociales plus aisées.

Nous avons eu la chance de visiter l'appartement de notre interlocutrice, et de prendre des photos de la vue du 10ème et du 17ème étages. La vue est magnifique et son logement nous a unanimement semblé très agréable.

Notre interlocutrice nous a également fait part de la mobilisation des habitants des tours pour s'opposer à des projets urbains ou à des politiques municipales. Pour elle, les tours sont des « villages en hauteur » dans lesquelles les habitants se connaissent très bien et organisent des solidarités et des alliances pour faire peser leur revendications auprès de la municipalité.

Elle nous a ainsi parlé de « la révolte des oreillers » qui a donné lieu à une couverture médiatique sur France 3. Les habitants se sont mobilisés pour « exprimer leur ras-le-bol » dû au nettoyage incessant à six heures du matin du quartier qui les empêchait de dormir. Suite à cette manifestation et sa couverture médiatique, la mairie a réorganisé le service municipal de façon à ce que les balayuses passent plus tardivement.

Pour donner une illustration supplémentaire, l'association des « labourdettes » (www.les-labourdettes.com) crée en 2002 a réorienté le projet d'extension d'un centre commercial mitoyen. Initialement une dalle devait être construite, s'élevant à dix mètres de haut, bouchant ainsi complètement la vue des quatre premiers étages et réduisant l'espace public entre les deux tours à une grande surface de béton vide. Le passage pour

accéder à la galerie devait être bloqué à la fermeture, afin d'éviter qu'elle ne devienne un lieu potentiellement dangereux.

Les habitants ont protesté, affirmant qu'ils ne désiraient pas « vivre dans un centre commercial » et voir cette dalle supprimer leur cour, espace de rencontre et de passage. Ils ont fait remarquer qu'il est bien plus inquiétant de devoir faire un large détour pour rentrer chez soi le soir. Selon la graphiste, les dalles ou le passage fermé sont des espaces qui stoppent la mobilité, ce qui impose une contrainte indésirable dans l'espace public, et par là même augmente la probabilité de conflit. En organisant le design de l'espace pour le rendre plus sûr, on risque donc de le rendre plus dangereux. « Il faut que ça circule »... Les habitants ont obtenu gain de cause, l'agrandissement des galeries, dont les travaux sont encore en cours, ne dépasse à présent pas le premier étage et il n'y a pas de restriction au passage. L'association se mobilise également contre les nuisances sonores provoquées par les travaux.

En définitive, cette visite nous a donné une vision plus nuancée des résidences. Il est évident que la personne que nous avons rencontrée a choisi de vivre dans cette tour, aime y vivre et s'implique fortement dans la vie de son quartier. Nous avons pu mesurer comment les habitants, lorsqu'ils s'organisent, arrivent à peser sur les décisions municipales et les projets urbains.

Nous sommes néanmoins conscients du caractère très partiel de notre analyse, nous n'avons pas mené de travail sociologique ; nous témoignons simplement du point de vue d'une habitante d'une catégorie sociale moyenne assez aisée. Sa situation n'est sûrement pas généralisable à l'ensemble des habitants. Mais sa parole montre le contraste des profils sociaux des habitants de ces immeubles, ainsi que leur capacité à se mobiliser pour peser sur certaines décisions qui touchent directement leur

La Région du point de vue d'une conseillère politique

Discussion avec Mme Mathilde Dedieu, collaboratrice au cabinet du Président de la Région PACA

Par Daniela Ferreira et Idir Igoudjil

Mathilde Dedieu, ancienne étudiante du Master Stratégies territoriales et urbaines, nous a reçus au Conseil Régional pour nous présenter son parcours, son rôle de collaboratrice, et les problématiques de la Région PACA.

Mathilde a effectué au cours du Master une année de césure d'une part au sein de Junior Consulting Sciences Po d'autre part, pour un stage de six mois, au Conseil Provence-Alpes-Côte-D'azur. Elle est y aujourd'hui collaboratrice au Cabinet du Président. Son travail consiste à conseiller l'exécutif territorial et à préparer des décisions à partir d'analyses réalisées par les services de la collectivité. Les collaborateurs entretiennent aussi un lien quotidien avec les organes politiques, les services de la collectivité et les interlocuteurs externes, tout en représentant l'élu. Leurs fonctions reposent sur l'application du décret n°87-1004 qui date du 16 décembre 1987.

La région PACA est la troisième région française en termes de PIB et de population, et c'est un territoire caractérisé par sa diversité. Celle-ci pose la question de la solidarité entre pôles urbains, périurbains, ruraux et aires enclavées. Au-delà des problèmes d'équité, les 15% de la population vivant sous le seuil de pauvreté réduisent les rentrées fiscales de la région. Ceci est d'autant plus important à souligner qu'en marge de ses compétences, la région PACA fait preuve d'un volontarisme fort, dans le but de sortir d'une fragmentation économique mais surtout politique. La région est parfois venue pallier les restrictions de l'offre de services publics communaux, comme le non-financement de la culture et du sport dans certaines localités dirigées par le Front National.

Au sein même du Conseil régional, la majorité appartient à une gauche plurielle dont il faut concilier les priorités. Les tensions et l'animation sont fortes dans les assemblées délibérantes où l'UMP a un poids significatif et où le FN a 21 sièges. La présence du Président Vauzelle permet, selon Mathilde Dedieu, une prise de recul et une hauteur de vue plus importante sur des enjeux qui peuvent dépasser la région.

Quelques thèmes ont été particulièrement développés par Mathilde Dedieu :

Le Front National

La région PACA est l'un des territoires d'ancrage du vote FN. Les tentatives d'identification de l'électeur-type du parti d'extrême-droite ont échoué. Celui-ci se



révèle être un citoyen lambda, il varie d'une élection à l'autre et déclare décider de son vote le jour même de l'élection. Ce parti, qui se fait élire dans la région depuis 1986, y gagne en substance et crédibilité politique par son ancrage historique. La région est ainsi le "laboratoire" du rapprochement du FN avec d'autres formations politiques.

L'abstention forte explique en partie le poids du parti d'extrême droite. De plus, les discours xénophobes ne sont plus l'apanage du FN ; les discours populistes et l'étonnant spectre politique de la région donnent toutes les raisons d'être inquiet quand aux résultats des élections à venir.

La coopération transnationale et internationale

La région participe au programme MED depuis 2007, une coopération territoriale cofinancée par le Fonds européen de développement régional (FEDER) qui se traduit principalement par des appels à projets aux partenaires de l'espace MED, tels que le Portugal, l'Espagne ou encore l'Italie. Ainsi, le rôle de l'Union européenne est important dans l'évolution et l'expansion des coopérations transnationales de la région PACA. Il s'agit surtout de politiques de cohésion.

La région coopère aussi avec les pays du Maghreb. L'ambition de cette collaboration, marquée par plusieurs initiatives, est grande, compte tenu des liens forts qui existent entre Alger et Marseille

Les transports en région PACA

Marseille est une ville routière qui rencontre des problèmes d'engorgement. Depuis 15 ans, les projets de transports en commun se sont multipliés car les compétences et le rôle de la région se sont étendus dans ce domaine. La région crée des dispositifs et des outils indispensables à une gestion globalisée. Elle décide des

dessertes, de leur fréquence, des horaires mais aussi de la tarification. La prise en charge budgétaire dans le domaine des transports représente pour les régions un poids économique important sujet à de nombreux débats alors que les dotations et subventions de l'Etat diminuent.





JOUR 2
MERCREDI 9 OCTOBRE



De la Communauté Urbaine à la Métropole, quel rôle pour Marseille dans le jeu de la coopération intercommunale ?

Avec M. Joël Raffin, Directeur Général des Services de la Communauté Urbaine de Marseille

Par Safia Elkhatabi

Une avancée lente et sinueuse vers l'intercommunalité

C'est au sein de l'hémicycle réunissant tous les deux mois le conseil de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole que M. Joël Raffin, Directeur Général des Services, nous a accueillis. Aménagée en 2000, la communauté urbaine est composée des élus des cent cinquante sept communes de l'agglomération.

Marseille se positionne depuis longtemps en décalage par rapport au pouvoir central français. Tournée vers la mer, et en même temps en lien étroit avec l'intérieur des terres, sa richesse émanait d'abord de la Méditerranée et de son industrie. Cependant, depuis 1966, ses richesses se sont amoindries, et l'industrie locale n'a pas pu faire face à la mondialisation. Gaston Defferre, qui a joué un rôle considérable dans la construction de Marseille, a dû faire face à des communes voisines hostiles rendant difficile la coopération intercommunale. Alors que les intercommunalités de Lyon, Lille ou Strasbourg se sont créées à ce moment, Marseille n'a pas participé à ce mouvement.

Le rôle moteur des maires de Marseille dans les mutations intercommunales de la région

Robert-Paul Vigouroux, maire de Marseille de 1986 à 1995, a cependant pu créer une communauté de communes, « embryon » de l'intercommunalité. Mais c'est avec la nouvelle loi de 1999 que Jean-Pierre Chevènement



s'adresse directement à Marseille, souhaitant que la ville prenne part à cette nouvelle étape de construction communale. Même s'il s'agit d'un premier pas en avant, un goût d'inachevé se faisait sentir car un certain nombre de communes autour de Marseille n'a pas fait partie de l'intégration. Au sein de cette communauté, la logistique, les services ainsi que l'expertise étaient des compétences destinées à la ville de Marseille. Il n'y avait donc pas de mutualisation, et la communauté vivait aux crochets de la ville de Marseille.

En 2008, un nouveau cap est franchi avec l'arrivée d'Eugène Caselli à la présidence de la communauté. Pour la première fois, le maire de la ville-centre et le président de la communauté sont deux personnes distinctes. De là est née une réelle coopération pour l'intérêt général.

La Métropole, point d'orgue de cette construction intercommunale ?

Aujourd'hui, Marseille arrive encore à un tournant dans l'histoire de son évolution avec le projet de Métropole. Le choix du territoire, une intercommunalité de quatre-vingt-douze communes, est pertinent. L'intervention de Joël Raffin s'est achevée par le visionnage du film "Le territoire vu du ciel", nous permettant d'admirer les paysages des communes composant la communauté urbaine.

Cette intervention nous a permis de prendre la mesure du rôle des élus dans la construction intercommunale de la ville, ponctuée de moments particulièrement difficiles et peu propices à la coopération entre communes.

La Communauté Marseille Provence Métropole en chiffres

Plus d'1 million d'habitants pour MPM, au sein d'une métropole de 2 millions d'habitants

83 000 établissements

2 000 établissements nouveaux en moyenne chaque année entre 2000 et 2009

380 000 emplois

3 800 emplois nets créés chaque année de 2000 à 2009

4 millions de visiteurs

Marseille Provence métropole se situe au 2ème rang, après Paris, en matière de recherche publique

Plus de la moitié des emplois est liée à l'économie résidentielle

10 % des emplois résulte de l'économie productive

(source : site web de Marseille Provence Métropole)

L'Etat dans la métropole Aix-Marseille-Provence

Avec M. Laurent Théry, Préfet délégué à la Métropole Aix-Marseille-Provence

Par Gauthier Diény et Antoine-Mathieu Nicoli

La naissance de la métropole Aix-Marseille-Provence a généré de fortes oppositions chez les élus locaux. Néanmoins, le vote de la loi MAPAM au Parlement impose aujourd'hui la création de cette nouvelle collectivité d'ici 2016. Afin de faciliter sa mise en place en dépassant les clivages politiques, une mission préfectorale a été instituée par le gouvernement.

Deux instances consultatives ont été créées pour organiser la médiation sur le projet : le conseil des élus et le conseil des partenaires. Le conseil des élus réunit la Région PACA, la Ville de Marseille et la Communauté Urbaine de Marseille, les cinq intercommunalités entourant Marseille ayant, à ce jour, refusé de participer. Le conseil des partenaires est constitué d'acteurs de la société civile : chefs d'entreprise, associations, acteurs culturels, universitaires se sont massivement mobilisés. Jugée inédite par Laurent Théry, cette mobilisation est perçue comme la principale force de cette mission préfectorale.

La levée de boucliers des élus locaux, s'explique, selon le préfet délégué, par l'histoire de Marseille et le refus en 1967 par Gaston Defferre d'intégrer la ville dans un champ intercommunal plus large pour ne pas avoir à former d'alliances avec les élus communistes. A cela s'ajoute le différentiel économique entre une ville centre surendettée et des intercommunalités périphériques à fort potentiel fiscal. Pour autant, Laurent Théry met en avant le niveau inédit de transformation territoriale induit par ce projet (une réduction de 600 à 230 élus) : il insiste sur l'engagement au quotidien



des élus sur le terrain pour expliquer le bouleversement que va générer la constitution de la métropole. A la question du positionnement du Conseil Général, le préfet délégué répond qu'à ses yeux le couple Région-Métropole est le plus adapté pour mener une politique de développement territorial au regard de l'échelle du territoire métropolitain. La cohabitation avec le niveau départemental est plus difficile et la question de l'enchevêtrement des compétences est plus que jamais d'actualité.

L. Théry estime que le territoire est l'un des points forts du projet Aix-Marseille-Métropole. Cette couverture territoriale de près de 3000 km² permettrait à la métropole de contenir, au sein de son périmètre de compétences, l'ensemble des conditions nécessaires à son succès. La légitimité que la

participation de la société civile confère au projet est un autre point fort. Grâce à cet appui massif, la mission préfectorale entend créer les conditions d'une coproduction entre l'Etat et les collectivités de telle sorte que la métropole ne soit plus vécue comme imposée par le haut mais comme un projet pensé et porté par les élus du territoire. Selon Laurent Théry l'affirme, c'est à cette seule condition que le projet métropolitain pourra voir le jour comme un moyen de transformer la vie de ce territoire à travers un ensemble de projets structurants.

Cependant, la notion de projets structurants implique le développement d'une ingénierie nouvelle visant à la réalisation d'études lourdes et à la fabrication de projet, ingénierie dont n'est aujourd'hui pas doté le territoire de la future métropole. Or, la mise en place de ces moyens d'action s'inscrit dans une temporalité à laquelle ne s'identifient pas les populations. L'action de la mission se développe donc en deux parties : d'une part des actions à 3-6 ans pour les situations les plus difficiles, d'autre part des investissements à plus long terme à 10-15ans. L'autre difficulté liée à la temporalité évoquée est celle des élections municipales de 2014. L. Théry réaffirme sa volonté de respecter la position des élus et de ne pas les mettre dans des situations difficiles à défendre face à leur électorat. Ainsi, il s'attend à l'ouverture d'une nouvelle période, plus propice à la négociation, dès mars 2014.

Enfin, si la mission s'est inspirée de ce qui a pu se faire ailleurs dans le monde à travers notamment une étude commandée à l'OCDE sur le sujet et présentée en décembre 2013, Laurent Théry insiste sur l'absence de « modèle métropolitain universel » et sur le caractère unique de chaque métropole. A ceux qui redouteraient une remise en cause du caractère unitaire de la représentation territoriale avec l'adoption de la loi MAPAM, il répond que

l'uniformité des territoires n'est pas souhaitable et qu'il est temps pour la France d'accepter que chaque territoire soit représenté en fonction de ses diversités. C'est à ce prix, selon lui, que Marseille pourra redevenir une métropole mondiale à visibilité internationale.

Penser et façonner la Métropole Aix-Marseille-Provence

Avec M. Vincent Fouchier, directeur du projet métropolitain Aix-Marseille Provence aux côtés du préfet délégué à la métropolisation M. Laurent Théry

Par Margaux Armand et Laura Boulogne-Martine

Les implications du projet métropolitain

La métropole Aix-Marseille Provence est unique dans sa configuration territoriale et dans l'organisation institutionnelle que le projet édifierait. Au cours de sa présentation, M. Fouchier a mis évidence un changement d'échelle du territoire. La métropole prendra la forme d'une intercommunalité au 1er janvier 2016, réunissant 92 communes et 1,8 million d'habitants, une des plus importantes en France. Les 238 élus de la future métropole siégeront à Marseille, dans les locaux de la communauté urbaine.

Un tel projet implique la fusion de six intercommunalités : CU Marseille Provence Métropole, CA du Pays d'Aix, CA Agglopolce Provence, CA du Pays d'Aubagne et de l'Etoile, CA du Pays de Martigues et Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence.

Le projet métropolitain suppose également la création d'une institution nouvelle. Selon M. Fouchier, « l'institution, avec la force nouvelle qu'elle peut porter, est un instrument de réussite du projet métropolitain ».

La détermination du périmètre de la métropole est imposée par la loi. Afin d'éviter tout jeu politique local, l'État doit être en mesure de garantir ce périmètre stratégique embrassant l'ensemble des enjeux de la future la métropole.

La mission interministérielle dirigée par Laurent Théry

En février 2013, une mission interministérielle d'appui préfigurant le projet métropolitain a été créée par le



Premier Ministre. Le décret du 16 mai institue M. Théry « préfet délégué en charge du projet métropolitain Aix-Marseille Provence ». La Ministre de la décentralisation Marylise Lebranchu a lancé cette mission qui s'inscrit comme accompagnement du projet de métropole et de son système institutionnel inédit. Elle prendra fin au 1er janvier 2016, date à laquelle naîtra officiellement la nouvelle métropole. Cette mission interministérielle est qualifiée par Vincent Fouchier de « biodégradable » en ce sens qu'elle n'entend pas s'inscrire dans la durée, étant uniquement destinée à servir de catalyseur à l'établissement d'un projet métropolitain structuré et structurant pour le territoire. Ainsi, elle n'a pas pour vocation la fabrication du projet, mais bien la création de conditions favorables à une coproduction entre l'État et les différents acteurs territoriaux.

Le Document de Convergence Stratégique, publié en juillet 2013, définit le cadre de cette mission en soulevant certains points essentiels. Il préconise notamment de s'appuyer sur la population, d'inscrire le port dans une

Marseille-Provence 2013, fruit de la coopération de plusieurs intercommunalités



© Open Street Map

Réalisation Groupe Cartographie

La loi de création des métropoles

Le 10 avril 2013, la ministre de la décentralisation, Marylise Lebranchu, rappelle que la loi de création des métropoles vise à « donner aux élus locaux les moyens de faire vivre pleinement le dynamisme de leurs territoires » ainsi qu'à « promouvoir les initiatives des acteurs économiques et sociaux et les projets citoyens ».

Le Parlement a définitivement adopté, le 19 décembre dernier, le projet de loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles. Le vote s'inscrit dans la volonté de créer dix métropoles : les métropoles de droit commun, le Grand Paris, Lyon et Aix-Marseille-Provence.

Ces métropoles sont destinées à terme à devenir de véritables « têtes de réseau », générant et attirant de nouvelles ressources et favorisant la création d'emplois sur le territoire concerné.

Par ailleurs, l'Assemblée nationale confirme les dispositions ouvrant la voie à l'instauration d'une dizaine d'autres métropoles - Toulouse, Lille, Bordeaux, notamment - sur le principe d'une élection au suffrage universel des membres des conseils de métropole à partir de 2020.

stratégie globale du territoire, d'insister sur le volet durable et de structurer le territoire, à travers le développement des transports. Ainsi apparaît la « valeur ajoutée métropolitaine ».

Malgré la forte opposition des élus locaux, la mission se vit comme un laboratoire de la gouvernance et mise sur le partenariat et le dialogue pour instaurer une construction commune. C'est dans cette logique que s'inscrivent les chantiers de la mission : mobilité et accessibilité, ville nature, cohésion, transition énergétique, innovation, système logistique portuaire, jeunesse.

Le conseil des élus et le conseil des partenaires

La composition de l'équipe vise une plus grande diversité des profils (60% n'appartiennent pas à la Fonction Publique d'Etat). Un premier conseil appelé « conseil des élus » regroupe les présidents des six intercommunalités de l'aire urbaine de Marseille, les maires de ces intercommunalités, le maire de Marseille, le président du Conseil régional PACA et le président du Conseil général des Bouches-du-Rhône. Un conseil des partenaires comprend les représentants de la société civile, les acteurs économiques et les représentants syndicaux. Les deux conseils sont des outils de délibération et décision.

Quatre valeurs centrales et huit chantiers métropolitains ! de nouveaux modes d'action convergente

Partager avec les partenaires et la population en s'appuyant sur ses propres initiatives et en promouvant un débat public (conférences, appels à projet) autour de l'impact de la métropole sur les modes de vie des habitants.

Préparer le projet en s'appuyant sur un corpus de connaissances techniques et une ingénierie solide. Cette

étape repose sur un réseau de travaux collectifs, notamment à partir des travaux de l'Organisation de Coopération et de Développement Economique - un rapport de l'OCDE sera présenté à Marseille les 5 et 6 décembre 2013. Dans ce cadre, huit chantiers thématiques prioritaires ont été préparés autour de points fondamentaux capables de dessiner une véritable « métropole à 360° »: s'appuyer sur la jeunesse en serait le premier atout métropolitain ; faire de l'équité sociale et territoriale un objectif central ; améliorer les déplacements et l'accessibilité ; accompagner la transition énergétique ; structurer la métropole en respectant son environnement naturel ; organiser les flux de marchandises de manière durable ; stimuler partout l'innovation ; mettre en place une ingénierie métropolitaine.

Fonder un cadre d'action commun par la rédaction de documents de convergence stratégiques, en prévention des conflits. Il s'agit également d'exploiter les avantages de la diversité et des territoires.

Engager le projet de métropole par le biais de missions interministérielles notamment, pour contractualiser des demandes de fonds européens. Des méthodes de travail collectives en conseils s'imposent pour habiliter la métropole à bénéficier des subsides européens.

Enjeux éventuels autour du projet métropolitain

M. Fouchier a beaucoup insisté sur la difficulté de parvenir à un consensus des différents acteurs, dans le contexte d'opposition de 109 maires des communes concernées. Ces derniers se réunissent en Conseil de territoire local. La métropole doit s'appuyer sur des partenariats publics-privés grâce à une véritable gouvernance institutionnelle. Notre interlocuteur rappelle le contexte particulier voire « chaotique » du projet métropolitain après une série d'échecs.

Marseille, ou comment l'Etat revient sur le terrain, encore et encore...

Avec M. Jean-Michel Guénod, Archimed Conseil et ancien directeur d'Euromed

Par Tristan Manderfeld et Thomas Vandriessche

La ville de Marseille a toujours entretenu des relations conflictuelles avec l'Etat central. Pour l'anecdote, on peut penser aux canons du fort Saint-Jean qui ne sont pas tournés vers l'extérieur, mais vers l'intérieur, mal gouverné par sa classe politique, selon J-M Guénod. En 1938, l'Etat est contraint de mettre Marseille sous tutelle et c'est ce même Etat qui reviendra près de cinquante ans plus tard au secours de la cité Phocéenne avec le projet EUROMED, puis avec la mise en place de la métropole.

Marseille accumule les difficultés économiques depuis des années. Elle ne profite pas réellement des Trente Glorieuses en termes de développement industriel et, malgré une embellie immobilière dans les années 1960 grâce à l'arrivée des Pieds Noirs et à l'exode rural, la ville s'endort progressivement sur la rente commerciale de son port. La création de la zone industrialo-portuaire (ZIP) concurrente de Fos-sur-Mer dans les années 1960 ne fait qu'aggraver le cas de Marseille, peu à peu marginalisée. De plus, cette nouvelle ZIP n'a pas eu les conséquences attendues sur la ville de Marseille, notamment en raison de son retard par rapport aux pays émergents. L'absence de communauté urbaine - G. Defferre a refusé la constitution d'une communauté urbaine qui aurait alors été entre les mains du PCF - ne permettait pas à la ville de rayonner.

Avec l'aggravation de la crise économique dans les années 1980, Marseille se retrouve en très grande difficulté ; la ville devient alors une shrinking city et passe d'un million d'habitants à 800 000 en dix ans. Marseille se rattache alors à

son port, semblant être le seul atout de la ville, alors même que celui-ci ne se porte pas au mieux. Parallèlement, l'Etat se désengage financièrement de plus en plus des politiques d'aménagement. Il fera tout de même une exception pour aider Marseille dans la mise en place de l'établissement public EUROMED. L'Etat et les collectivités financent chacun 50% du projet. Le Maire de l'époque, Robert-Paul Vigouroux, obtient cette faveur d'Edouard Balladur en échange de son soutien, et de sa trahison au Parti Socialiste. La création de cet établissement public est une première depuis 1972. La France a en effet besoin de Marseille et de son port pour constituer la plateforme française sur la Méditerranée. Si la société civile, et notamment la Chambre de Commerce et d'Industrie, réagit assez bien à cette initiative, les élus restent relativement attentistes : aucun d'eux ne s'est vraiment servi de cet établissement public pour développer son territoire - mis à part peut-être la Région.

Sous l'impulsion d'EUROMED, alors dirigé par Jean-Michel Guénod, l'activité de Marseille s'est spécialisée et tertiaisée, avec l'arrivée notamment du siège social international de la Compagnie Maritime d'Affrètement (CMA), premier armateur en France et d'Ubifrance. Marseille cesse alors de se considérer comme une "ville-port", mais comme une "ville avec un port". Parallèlement, le statut des ports change, leur statut d'autonomie s'ouvre à la gouvernance. Ces avancées sont significatives par rapport à l'état de la ville au début des années 90.

Cependant, selon l'ancien directeur général d'EUROMED, Marseille poursuit une politique de "coups réussis" dénuée de vision à long terme plutôt qu'une



“politique de projets”. Ce manque de perspectives est pour lui criant avec “Marseille-Provence capitale culturelle”, La construction du Mucem est symptomatique de ce fait. En effet, dès le lendemain de son inauguration, on lançait déjà le projet d’un casino sur l’esplanade située en face du musée, à l’endroit même où EUROMED prévoyait d’implanter sa “Cité de la Méditerranée”. Cette politique ne date pas d’hier: depuis 1998 et la co-organisation de la coupe du monde de football, la ville court derrière les événements internationaux, comme la coupe de l’America de 2007. Marseille aurait même pensé à organiser les Jeux Olympiques. Sans projet de fond, la ville espère aujourd’hui se développer grâce à des projets immobiliers en front de mer, ce qui est un revirement total par rapport à ce qui a été précédemment fait. Selon J-M Guenod, Marseille se tromperait de catégorie, se comparant à Barcelone, ville dont les enjeux se trouvent non seulement à l’échelle méditerranéenne mais aussi globale, au lieu de considérer des villes comme Naples ou Gênes.

Dans l’assez sombre tableau que nous a dépeint J-M Guénod, on perçoit tout de même une lueur d’espoir avec la constitution de la métropole Aix-Marseille. Celle-ci pourrait ainsi constituer un vrai rebond comme l’a été

EUROMED il y a quelques années. La région marseillaise dispose en effet de beaucoup d’atouts : outre ses paysages magnifiques, on peut penser au projet ITER de renommée mondiale ou encore à son système universitaire, qui s’est particulièrement amélioré avec la fusion de trois universités. Si elle ne profite pas pleinement de ses atouts, ce serait notamment à cause de sa classe politique qui la tire vers le bas, et qui justifie souvent l’intervention de l’Etat.

Marseille et la côte d’Azur auraient tous les atouts pour devenir la “Californie d’Europe” en termes d’innovation notamment mais il faudra veiller à ne pas devenir une “Floride” peuplée principalement de personnes âgées.

Le MuCEM, découverte du projet majeur de la Capitale Européenne de la Culture 2013

Visite libre par les étudiants

Par Romain Padéri



Une visite libre a permis de découvrir le fameux Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée qui a ouvert ses portes à Marseille le 7 juin 2013. Projet inscrit dans le cadre de Marseille Capitale Européenne de la Culture 2013, il en constitue l'un des aboutissements majeurs.

L'architecture du nouveau musée marseillais est originale : le MuCEM est un grand cube de verre entouré d'une résille de béton noir, imposant, posé au bord de la Mer Méditerranée, et contrastant avec le voisinage du Fort Saint Jean (faisant partie lui aussi du MuCEM).

Voyage dans l'histoire des civilisations méditerranéennes

On retrouve à l'intérieur du musée une exposition permanente et deux expositions temporaires. L'exposition permanente est présentée dans la Galerie de la Méditerranée, la galerie principale du musée. En la parcourant, on se plonge dans l'histoire – de la préhistoire à aujourd'hui – des civilisations méditerranéennes, découvrant ainsi leur fonctionnement, leur culture et leur mode de vie.

La galerie présente de nombreux objets ayant appartenu à ces civilisations – des outils, des accessoires, des sculptures – mais aussi des œuvres d'art, des textes et des films didactiques permettant de retracer et de comprendre leur histoire, parfois même de se distraire si l'on regarde par exemple le film amusant sur les Sept Merveilles du Monde. L'exposition est organisée en quatre axes principaux : un premier axe sur la naissance des divinités et de l'agriculture, un second sur les religions monothéistes, un troisième sur la démocratie et la citoyenneté, et un quatrième sur le thème du voyage. Si la Galerie de la Méditerranée se parcourt assez rapidement, elle donne un aperçu riche et dense des civilisations que la Méditerranée a connu.

Les expositions temporaires

Les deux expositions temporaires présentées lors de notre visite étaient « Au bazar du genre » et « Le noir et le bleu. Un rêve méditerranéen. ».

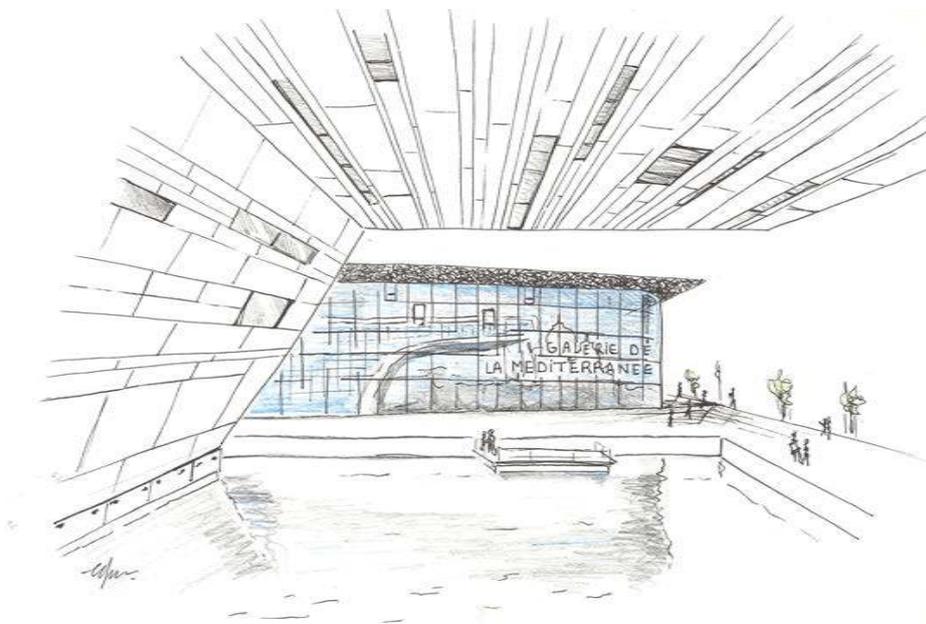
L'exposition « Le noir et le bleu. Un rêve méditerranéen. » prolonge l'initiation au voyage proposée par la dernière partie de la Galerie de la Méditerranée. Elle est composée principalement d'œuvres d'art, notamment de peintures, mais aussi de documents didactiques, qui nous transportent dans l'imaginaire méditerranéen. La peinture du port de Marseille au 18ème siècle de Joseph Vernet rappelle l'importance et le prestige qu'a connu Marseille à son apogée en tant que grand port français et euro-méditerranéen.

Quant à la seconde exposition temporaire, « Au bazar du genre », elle produit une réflexion sur les questions de genre et leur place dans l'espace méditerranéen au travers des œuvres et des éléments originaux qu'elle propose.

Enfin, le MuCEM ne se limite pas à ses seules expositions. On y retrouve aussi un auditorium, des librairies, un restaurant et une vue imprenable sur la mer et la ville depuis la terrasse.

Le succès au rendez-vous

La visite du MuCEM peut toutefois laisser un léger goût d'inachevé pour le visiteur. Il n'y a finalement qu'une seule exposition permanente que l'on parcourt assez vite. Quand on sait toutes les attentes que le musée suscite, cela peut surprendre. Quoi qu'il en soit, le succès est au rendez-vous : de manière assez surprenante, dans une ville et à une saison relativement peu touristiques, il y avait du monde au MuCEM. Et grâce à son architecture caractéristique et à son emplacement stratégique, le MuCEM est déjà complètement intégré au paysage urbain marseillais.



© Emmeline Heymes

Démocratisation culturelle et vitalité urbaine : le défi de la Friche la Belle de Mai

Visite avec M. Yann Morteau et M. Philippe Challande

Par David Pham et Thibault Simonot

Un lieu à la croisée de politiques culturelles différenciées

Le projet d'aménagement de l'ancienne manufacture des tabacs de la Belle de Mai qui émerge au tout début des années 2000 fait figure de pari ambitieux. Situé dans un quartier populaire du 3ème arrondissement, derrière la gare Saint-Charles, il a pour ambition de recréer un espace public culturel dans des bâtiments abandonnés par la SEITA après la fermeture de son entreprise. La volonté de créer un pôle artistique et médiatique au cœur de la ville est à l'origine de la conception du projet. La Friche, disposant de 70 structures et 45 000 m², accueille, dans le premier îlot, un Pôle Média pour les entreprises de l'industrie culturelle. Un moteur économique s'est ainsi fortement développé autour des studios. Le lieu profite des retombées économiques de la production et des tournages de films ou de séries comme Plus Belle La Vie. Le second îlot constitue le Pôle Patrimoine et accueille notamment les archives de la ville de Marseille et le Centre Interrégional de Conservation. La Friche s'enrichit d'un Pôle Théâtre au sein du troisième îlot et développe des espaces d'exposition et de diffusion pour le théâtre et la musique. Signe d'une vitalité culturelle, 400 personnes travaillent tous les jours à la Friche.

La Friche la Belle de Mai se caractérise par une position institutionnelle assez atypique. Lorsque la SEITA

ferme sa manufacture en 1990, elle est rachetée par la ville pour un bail de 45 ans et la friche industrielle est gérée par une association. Celle-ci bénéficie de conventions précaires directes avec la SEITA et devient le maître d'ouvrage et le maître d'œuvre du projet. Le foncier est resté entre les mains d'un propriétaire unique et il est maintenant géré par une coopération collective. Cela favorise les politiques unitaires et garantit autant que possible la transversalité entre les trois îlots. La Friche se trouve désormais dans le périmètre de l'Etablissement Public d'Aménagement Euroméditerranée. Les permis de construire, autrefois gérés par le maire, relèvent aujourd'hui de la compétence du préfet. La Friche garde néanmoins carte blanche dans ses politiques de développement culturel.

L'appropriation d'un lieu par le nomadisme : un idéal soutenable ?

La Friche est une zone de liberté portée avant tout par une ambition nomade. Elle provoque des rencontres entre jeunes et acteurs, vieux et graffeurs, l'ici et l'ailleurs. Les espaces culturels et les espaces urbains dialoguent continuellement. Le quartier de la Belle de Mai est populaire et souffre d'un manque d'infrastructures. Aussi, la mise en place d'un skatepark, d'une crèche ou encore





le site. Pour cela, les futurs projets doivent se penser non seulement pour mais avec les jeunes. La visite des associations du quartier des Flamants a démontré que la politique culturelle de Marseille peut être malheureuse si elle n'est pas pensée avec les habitants. Au Grand Saint-Barthélémy, un quartier nord de Marseille, le projet artistique de Marseille capitale de la culture a été de créer un jardin éphémère pour 422 000 euros. Ce projet s'est soldé par un échec du fait de son caractère temporaire, suscitant le désarroi des habitants d'autant plus que ceux-ci n'ont jamais été consultés pour discuter du projet. L'exigence culturelle doit se doubler d'une plus grande appropriation citoyenne.

d'une aire de jeux correspond à une vraie demande de la population locale. L'été dernier, de nombreux jeunes squattaient la Friche toute la journée ce qui a impulsé un projet de construction d'un terrain sportif actuellement à l'étude. Néanmoins, de nouveaux espaces publics doivent encore se développer. En fréquentant ces lieux, les habitants sont invités à découvrir un monde culturel dynamique inscrit dans leurs pratiques urbaines quotidiennes.

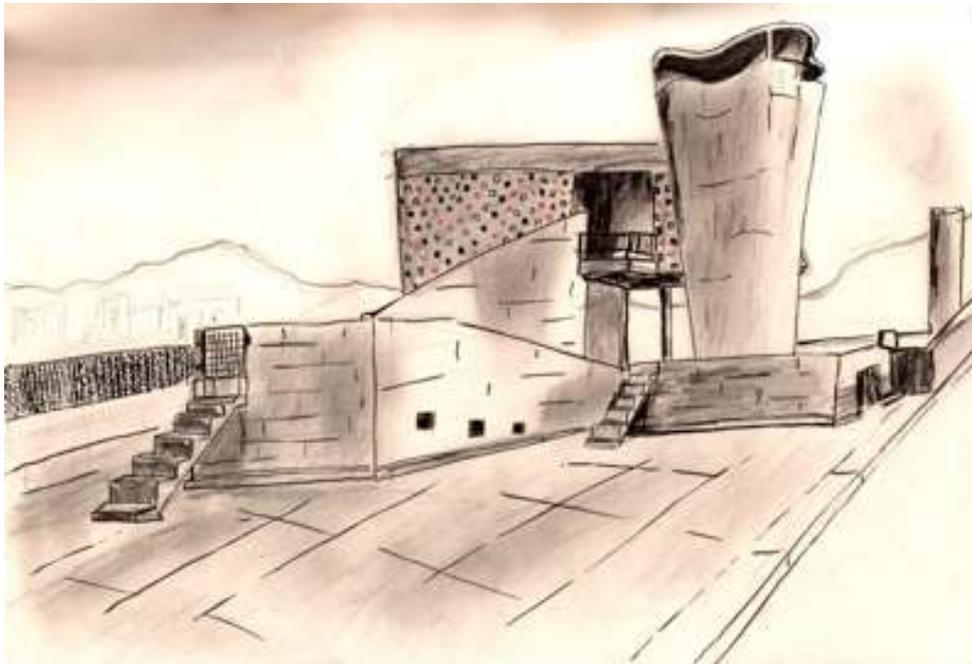
Les enjeux auxquels fait face la Friche la Belle de Mai la placent dans une période charnière. Les potentialités de développement sont élevées mais Marseille capitale de la culture 2013 s'achève et la Friche sait déjà qu'elle devra s'adapter à un resserrement budgétaire. C'est l'occasion pour elle de réfléchir aux moyens de maintenir une exigence culturelle avec une couverture médiatique moindre. La volonté principale est d'ouvrir le site à une large population et notamment aux jeunes. L'ambition est de favoriser l'accessibilité et les comportements libres sur



La Cité Radieuse, une utopie toujours en marche

Avec M. Jacques Bellemont, Président de l'Association des habitants de la cité radieuse

Par Pauline Saint Cricq



© Héloïse Sabatier

Jacques Bellemont, président de l'Association des Habitants de l'Unité d'Habitation Le Corbusier Marseille, nous a fait visiter la Cité Radieuse de Marseille. Cette association s'occupe de la vie sociale de l'Unité.

La genèse de la Maison du Fada

En 1945, l'Etat demande à Le Corbusier de bâtir une unité d'habitation afin de loger les sinistrés de l'incendie du vieux port. Le Corbusier accepte ce contrat afin de proposer sa réponse à la pénurie de logements qui secoue la France de l'après-guerre. Il dessine donc un bâtiment hors normes qui

promeut le principe de village vertical. Il s'affranchit de toutes les règles du logement social... cela lui vaut de nombreux procès de la part des architectes chargés de le réaliser ! La construction de la cité radieuse met cinq fois plus de temps que prévu et coûte cinq fois plus cher. Les sinistrés de l'incendie sont relogés ailleurs car ils refusent d'habiter la « Maison du Fada ». L'Etat se retrouve avec ces centaines de logements vides, qu'il attribue par exemple aux agents de l'armée et de l'Education Nationale. Ils sont ensuite vendus. Les habitants actuels sont issus des classes supérieures ou de la fonction publique et adhèrent aux idées de Le Corbusier.

L' « Unité d'habitation » : concrétiser les idées de Le Corbusier

Selon lui, le logement doit constituer le cadre de vie idéal de la famille. Il faut contrôler la lumière, le son, l'espace disponible pour assurer une excellente qualité de vie sans gaspillage d'espace ou d'énergie. Au lieu de perdre de la place en surface, il propose de bâtir en hauteur et de libérer de la place pour aménager des parcs. L'homme doit pouvoir bénéficier d'espaces verts proches. Les fenêtres s'ouvrent désormais sur des jardins. La façade Est en face des montagnes est peinte avec des couleurs rappelant la montagne à laquelle elle fait face, tandis que le bleu de la

sociale d'un village. En effet, augmenter la densité de population ne signifie pas forcément la destruction du lien social. On trouve donc, situé à mi-hauteur du bâtiment, deux étages-rues commerçantes où les habitants peuvent se promener, faire leur course et se rencontrer.

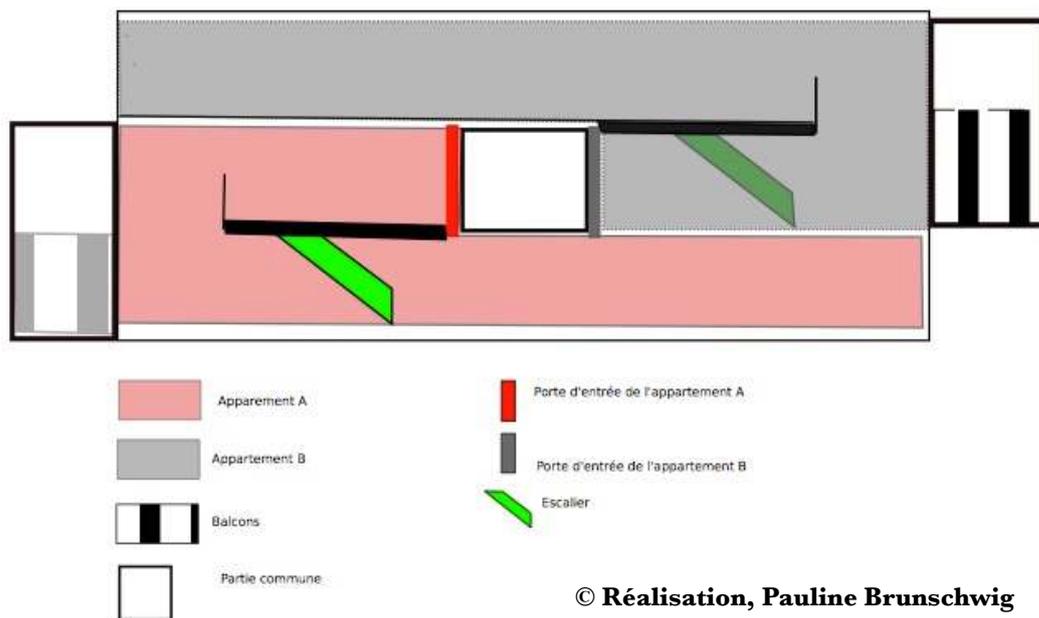
Les innovations techniques et scientifiques

Pour adapter son lieu de vie à l'homme, il utilise une nouvelle unité de mesure : le « modulator », à partir de laquelle il va construire l'ensemble du bâtiment. Le Modulator mesure 1,83 m (six pieds) qui constituerait la hauteur parfaite de l'homme selon Le Corbusier. Il en déduit différentes mesures, proportionnelles au modulator et au

nombre d'or, nécessaires à la construction de l'immeuble. Le hall d'entrée du bâtiment présente les cinq carrés utilisés pour construire la Cité Radieuse. Ils rappellent la simplicité de sa conception. La largeur d'un appartement mesure deux modulator (soit 3,66m). Elle correspond à la largeur nécessaire au bien-être des habitants.

Le Corbusier s'est appuyé sur des techniques très modernes pour bâtir son village vertical. Après la guerre, le métal est difficile à trouver. Il choisit d'utiliser du béton

L'emboîtement des appartements de la Cité Radieuse



façade Ouest rappelle la mer.

Il veut bâtir des habitats collectifs disposant des installations les plus modernes : les ascenseurs sont les plus rapides de Marseille quand l'immeuble sort de terre. L'unité d'habitation n'entend pas priver les habitants de la vie

armé pour bâtir la structure générale et du bois et du métal pour les appartements. Il laisse le béton apparent, en tant qu'élément de décoration.

La structure de la Cité Radieuse est particulièrement novatrice. Elle repose sur des pilotis. Ils permettent de bâtir sur un sol plat, sans s'embarasser de la topographie ni des murs porteurs. Ils abritent aussi le système de canalisation. Jacques Bellemont nous a fait remarquer que les pilotis allègent la structure de l'ensemble. L'ossature de la Cité Radieuse ressemble à un immense casier à bouteille au sein duquel viennent s'encastrent des appartements indépendants. L'immeuble est donc relativement modulable. Ainsi, la façade ouest a été rénovée récemment. Elle a été simplement découpée, posée par terre, repeinte et remontée.

Les appartements sont composés d'éléments standardisés et sont assemblés sur place puis insérés dans la structure. Les logis, indépendants les uns des autres, ne partagent pas de murs porteurs et sont, de ce fait, isolés phoniquement. Ils disposent aussi de larges fenêtres, de chaque côté des façades afin de bénéficier du soleil toute la journée. En effet, à chaque étage, deux appartements, traversant la largeur du bâtiment, s'encastrent l'un dans l'autre sur trois niveaux

Chaque appartement constitue une villa suspendue, dotée de trois espaces : l'entrée, la cuisine et la salle commune (1) et à l'étage : une mezzanine pour les parents (2) séparées des chambres des enfants (3) par un long couloir et la salle de bain. Le Corbusier était limité par la largeur qu'il s'était imposé de 3,66 m. Il a choisi de diviser l'espace en deux pièces de 1,33 m de large pour les enfants. .

Le Corbusier a aussi utilisé des techniques de colorimétrie pour délimiter les espaces et faire ressentir aux habitants différentes sensations. Les rues sont très sombres et disposent de très peu de lumière. Le Corbusier imaginait que les habitants auraient besoin de se relaxer dans la pénombre de la rue. Les claustras sur les fenêtres signalent les deux étages des rues commerçantes.

Le toit constitue un élément à utiliser. Il abrite la cour de l'école, des boxes de pique-nique pour les familles d'habitants et le gymnase (aujourd'hui vendu) afin d'assurer une bonne hygiène de vie.

Le Corbusier a proposé des logements rationalisés, standardisés, accessibles et disposant de toutes les

infrastructures modernes à sa construction. L'Etat a pris des risques en confiant la construction de logements sociaux à un architecte si radical. La Cité Radieuse apparaît comme une réelle œuvre d'art et incarne une vision complètement novatrice de la vie en société. Toutefois, le rejet des premiers habitants montre que le mode de vie du village vertical est peu adapté aux habitudes sociales. La fermeture des commerces dans les rues souligne le vieillissement des idées du Corbusier.

Les habitants d'aujourd'hui appartiennent à des couches relativement aisées de la population, disposant d'un fort capital culturel. Ils ont choisi de vivre dans cette œuvre d'art dans un cadre de vie très particulier. Ils apparaissent assez éloignés de la population ciblée au départ. Nous pouvons en tirer plusieurs leçons. Lorsque l'Etat construit des logements sociaux, les besoins et envies des futurs habitants doivent être pris en compte... sans pour autant négliger l'audace architecturale et la force de proposition.



La Région à la recherche de l'équilibre

Avec M. Bernard Morel, Vice-Président de la Région PACA, et Mme Mathilde Dedieu, membre du cabinet du Président

Par Nicolas Fayet et Caroline Salles

La région PACA, une région hétérogène

Les régions ont vu leurs compétences économiques s'accroître avec le remplacement du contrat de projet Etat-Région par un contrat de plan, à travers l'élaboration de 3 schémas : le SRAT, le SRDEII et le SESRI.

La région PACA, caractérisée par une forte hétérogénéité à la fois géographique, historique, économique et sociale, rencontre des difficultés dans l'élaboration de ces schémas. Comme le symbolisent les meurtrières du fort Saint-Jean tournées vers la ville, Marseille est une ville singulière, historiquement en conflit avec l'Etat. Aix-en-Provence, capitale de la Provence est une ville administrative et tertiaire mais aussi d'ingénierie. La ville de Nice, devenue française en 1860, garde une forte volonté d'autonomie. Le Var est une terre agricole alors que le Var est une ancienne région industrielle et ouvrière à héritage communiste, reconvertie dans le tourisme. La région PACA est aussi celle qui accueille le plus de personnes éligibles à l'ISF, tout en comptant un des quartiers les plus pauvres d'Europe (le III^e arrondissement de Marseille).

L'enjeu de l'action régionale est de trouver un équilibre consensuel dans un territoire diversifié afin d'organiser au mieux le « vivre ensemble ».

Marseille et la métropole

Marseille s'effondre à la fin des années 1950. Les industries marseillaises ont échoué dans la réalisation de gains de compétitivité menant au déclin économique et industriel de la ville. Cependant, la ville bénéficiant d'une forte croissance démographique alimentant une croissance économique, le déclin industriel de la ville n'est pas immédiatement perçu alors même que les nouvelles activités économiques et industrielles s'installent en dehors de la ville. L'Etat décide l'installation du

CEA à Cadarache, participant à la renaissance d'Aix-en-Provence, la "vieille ville qui dormait sous la robe", la ville tertiaire se transformant progressivement en ville d'ingénieurs. Le développement portuaire et sidérurgique se fait désormais à Fos-sur-Mer au détriment de Marseille qui voit son pouvoir économique s'affaiblir face à une périphérie prospère.

La métropole, un enjeu majeur pour la région

La création de Marseille Provence Métropole est instituée par l'Etat mais l'idée ne fait pas l'unanimité dans les communes concernées. La métropole sera certainement gouvernée par l'UMP ou le PS du fait de la moyennisation des votes, ce qui déplaît fortement à des villes comme Antibes. Sur le plan économique, des dispositifs de péréquation seront mis en place afin de redistribuer les richesses entre Aix-en-Provence et Marseille.

La région, ainsi que la ville de Marseille, soutiennent la métropole dont l'enjeu est de corriger les déséquilibres qui se sont creusés au fil des années dans la région. C'est une position difficile à tenir puisque la région soutient une structure qui implique un modèle de développement par rayonnement avec lequel elle serait en concurrence directe. La situation est d'autant plus compliquée que la région a déjà dû déléguer des compétences à la métropole de Nice et que la métropole marseillaise pèserait autant que le département des Bouches-du-Rhône. Cependant, la nécessité de jouer le jeu de l'équilibre prime sur les enjeux de pouvoir et de perte de prérogatives. Ainsi, la question est plutôt de savoir comment mener des politiques qui font sens sur un territoire très hétérogène et dominé par deux métropoles, en négociant intelligemment le partage des compétences. Le rôle de la région sera, en outre, de gérer les territoires qui ne s'intègrent à aucune des deux métropoles.

Tri spatial, tri social dans la ville durable, visite du quartier Euromed (quartier du Panier, Vieux Port)

Avec Mme Hélène Reignier, Chargée de recherche à l'IFSTAR, et Mme Frédérique Hernandez, Maître de Conférence à l'Institut d'urbanisme et d'aménagement régional de l'Université Aix- Marseille

Par Claire Schreiber et Jérémy Gay



Une visite du Vieux port et du quartier du Panier placée sous le signe de l'organisation de la mobilité à Marseille et de son influence sur la composition de la population de ces quartiers.

De la centralité de la voiture au cœur de Marseille...

Marseille est historiquement une ville organisée autour de son port et de deux axes : un axe terre-mer qui découpe

la ville d'Est en Ouest et qui va de la Cannebière au Vieux Port. Avec l'arrivée de l'autoroute A7, les années 1930 marquent l'avènement de l'automobile à Marseille. L'absence de transports en commun rejoignant les quartiers d'habitation (Sud) et les bassins d'emplois (Nord) encourage les Marseillais à se déplacer en voiture. Ainsi, dans les années 80, pour lutter contre la congestion du centre-ville et dans un souci de construire une ville moderne et fluide, un tunnel a été creusé sous le Vieux Port en complément des voies de circulation sur les quais.

... à la semi-piétonisation du Vieux-Port

Et pourtant, en 2008, lors des élections municipales, la piétonisation du Vieux-Port est annoncée par la gauche comme par la droite. L'attractivité urbaine devient une composante importante du programme des candidats aux municipales. De plus, en 2009, Marseille est désignée capitale européenne de la culture pour 2013. L'objectif est la semi-piétonisation du Vieux-Port pour donner à Marseille la grande place publique qu'elle n'a pas. En effet, il faut se souvenir qu'en 2009, au niveau de la désormais célèbre Ombrière de Norman Foster, se

Norman Foster est un architecte britannique mondialement connu. On peut citer parmi ses réalisations les plus renommées la coupole du Reichstag à Berlin (1999), l'Hôtel de Ville de Londres (2002) ou encore des ouvrages tels que le Millenium Bridge à Londres également.

Michel Desvigne est un paysagiste français connu pour ses collaborations avec de grands architectes comme Richard Rogers pour la réalisation du parc de Greenwich à Londres. Après le viaduc de Millau en 2004, le réaménagement du Vieux Port de Marseille est le deuxième projet d'envergure qu'il réalise avec Norman Foster.

trouvaient pas moins de 9 voies de circulations. L'enjeu est aussi la protection des usages anciens : les sociétés nautiques qui avaient privaté l'espace public pour réparer leurs bateaux sont garantis de conserver leurs avantages, et les propriétaires d'anneaux sur le vieux port les conservent. Le projet sélectionné (réalisé par l'architecte Norman Foster et le paysagiste Michel Desvigne) fait enfin du Vieux-Port un lieu de représentation, la carte postale dont Marseille rêvait.



© Emmeline Heymes

Le quartier du Panier : l'aménagement de la circulation ou l'objectif de gentrification

Quartier le plus ancien de Marseille et faisant partie de l'opération de rénovation urbaine Euroméditerranée, le Panier est un quartier à l'image de Marseille, dans lequel on trouve en l'espace de quatre rues les plus grands écarts de richesse.

Dans une logique de requalification urbaine, la stratégie adoptée pour faire disparaître la voiture se traduit par trois types d'aménagement : les parkings, les tunnels et le tramway. Ainsi, la sortie sur les quais du port n'est plus autorisée pour les automobilistes et un modèle radioconcentrique se met peu à peu en place : plus l'on va vers le cœur de ville, plus la vitesse diminue. Il est ainsi possible de promouvoir des quartiers centraux sans voitures, équipés de transports en commun et de parkings. Toutefois cela a pour effet de seulement déplacer les nuisances ; les voitures chassées du centre-ville se déversent dans les quartiers périphériques..

La construction d'un tramway, pierre angulaire d'une redéfinition de la mobilité dans Marseille, requalifie l'hyper centre et a fait augmenter la valeur du foncier. Redessinée par Euromed, l'augmentation des

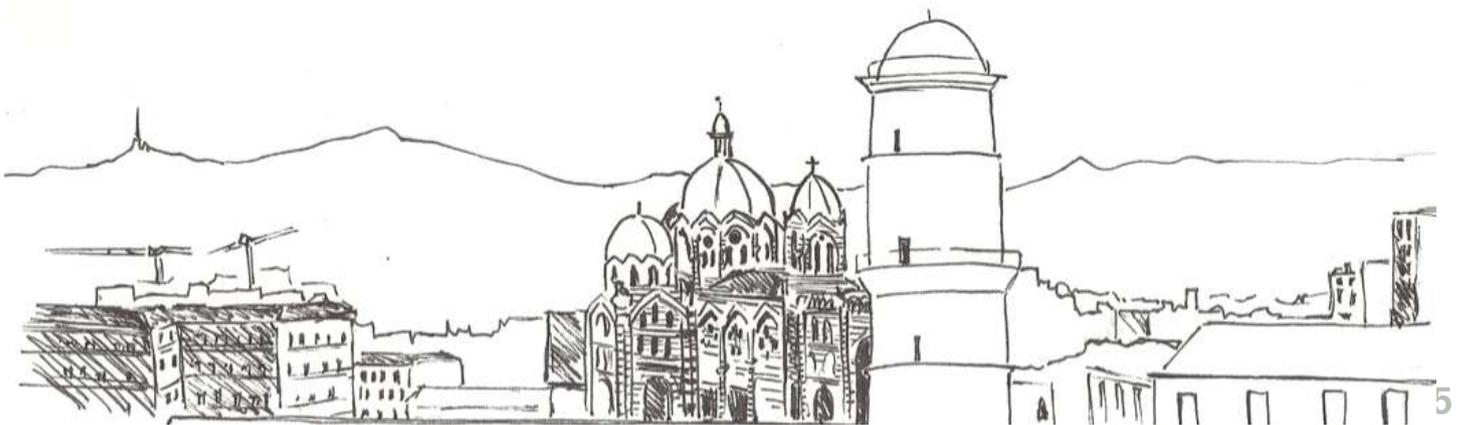
loyers et le non-renouvellement des baux sur l'avenue de la République ont permis d'expulser les populations non désirées vers d'autres arrondissements de Marseille et de remplacer l'économie de bazar par des enseignes convenant à une clientèle plus aisée (Starbucks, Monoprix...). Cependant, malgré les efforts des agences de communication, ce quartier souffre d'inconfort résidentiel : il manque d'écoles et de services de proximité, signe que la ville de Marseille peine toujours à coordonner aménagement urbain et déploiement des services publics. De fait, la nouvelle classe moyenne venue s'installer à Marseille ne s'est pas implantée dans ce quartier.

Cette visite du Vieux-Port nous a permis de regarder d'un œil critique une opération de requalification urbaine visuellement réussie mais qui sans dire son nom a pour objectif la gentrification du centre-ville. Cependant, la normalisation voulue par la municipalité se heurte à l'inertie propre à la ville de Marseille : les quartiers requalifiés souffrent pour l'instant d'inconfort résidentiel et les populations attendues ne restent pas dans le quartier. La métropole marseillaise a donc encore des efforts à fournir dans son processus de "normalisation" de son centre-ville.

Page suivante : © Emmeline Heymes



JOUR 3
JEUDI 10 OCTOBRE



Présentation de plusieurs grands projets urbains

Avec M. Pascal Marchand,
Directeur Général Adjoint de la
Communauté Urbaine de
Marseille Provence Métropole



Par Edouard Chamalu

L'enjeu de ce début de matinée a été d'expliquer un processus de création d'une nature particulière de « construction métropolitaine », en montrant sa pertinence et les leviers mis en œuvre pour la réaliser.

Un territoire contrasté

La communauté urbaine de Marseille Provence Métropole un territoire qui avec 1 040 000 habitants, dont 80% se trouvent sur la ville de Marseille et ses 240 km², possède de nombreux atouts.

Environnementaux tout d'abord avec plus de 60% d'espaces naturels (mer, forêts) avec, en particulier, le Parc National des Calanques de renommée presque internationale, et une position stratégique qui a marqué l'histoire de la ville (aéroport de Marignane).

Economiques aussi : plus de 40 000 emplois sur les bassins Fos-Marseille (1er port français, 3ème port pétrolier du monde) et sept pôles de compétitivité sur la communauté urbaine, dont le projet Pégase qui se distingue par son dynamisme et sa visibilité à l'échelle européenne.

Mais c'est également un territoire dont on distingue les faiblesses structurelles. Le taux de chômage atteint 17%, là où la moyenne nationale est à 11%. Il atteint même 29% chez les jeunes. On y trouve les Zones Urbaines Sensibles (ZUS) les plus dégradées de France, avec un taux d'emploi de 56%. Un ménage sur deux n'y paye pas d'impôts et un quart vit sous le seuil de pauvreté. Il y a également de très fortes inégalités : au cœur de la ville de Marseille se trouvent de véritables « poches de pauvreté ». Enfin la Communauté

urbaine accuse un retard certain concernant ses infrastructures de transport, ce qui vient appuyer ces phénomènes d'exclusion.

Une dynamique portée par des projets

Marseille fait face à un phénomène particulier, qui est le rejet de la métropole par le centre même de celle-ci. On comprend dès lors la nécessité de mettre en place des opérations démontrant l'intérêt de la création de cette métropole. Les projets Marseille Provence 2013 et Euromed font partie des leviers d'attractivité et de développement mis en place pour assurer cette promotion de la métropole.

L'inquiétude des acteurs locaux

Cependant, il y a une autre difficulté: les maires sont inquiets de se voir privés de leurs ressources pour assurer le rattrapage de Marseille, désigné comme un véritable « trou noir » dont la situation risque d'affecter ses communes environnantes. Si pour certains défenseurs de ce projet, « il revient à l'Etat d'assurer une part importante de l'argumentaire sur cet état financier », il faut reconnaître que les arguments pour rassurer les maires sont peu nombreux. Un vrai problème d'inégalités pèse donc sur ce projet de métropole et nous interroge sur la capacité du territoire à supporter cette situation tendue.

La communauté urbaine de Marseille se positionne donc comme un territoire de projets : ceux-ci sont essentiels pour assurer la promotion d'un développement trop inégal auquel s'ajoutent des luttes de pouvoir entre ses différents acteurs.

Euroméditerranée, un projet d'envergure et à l'avenir toujours en question

Avec M. Paul Colombani, directeur général adjoint de l'EPA Euroméditerranée

Par Célia Bellange et Arthur Justet

Genèse d'un projet titanesque

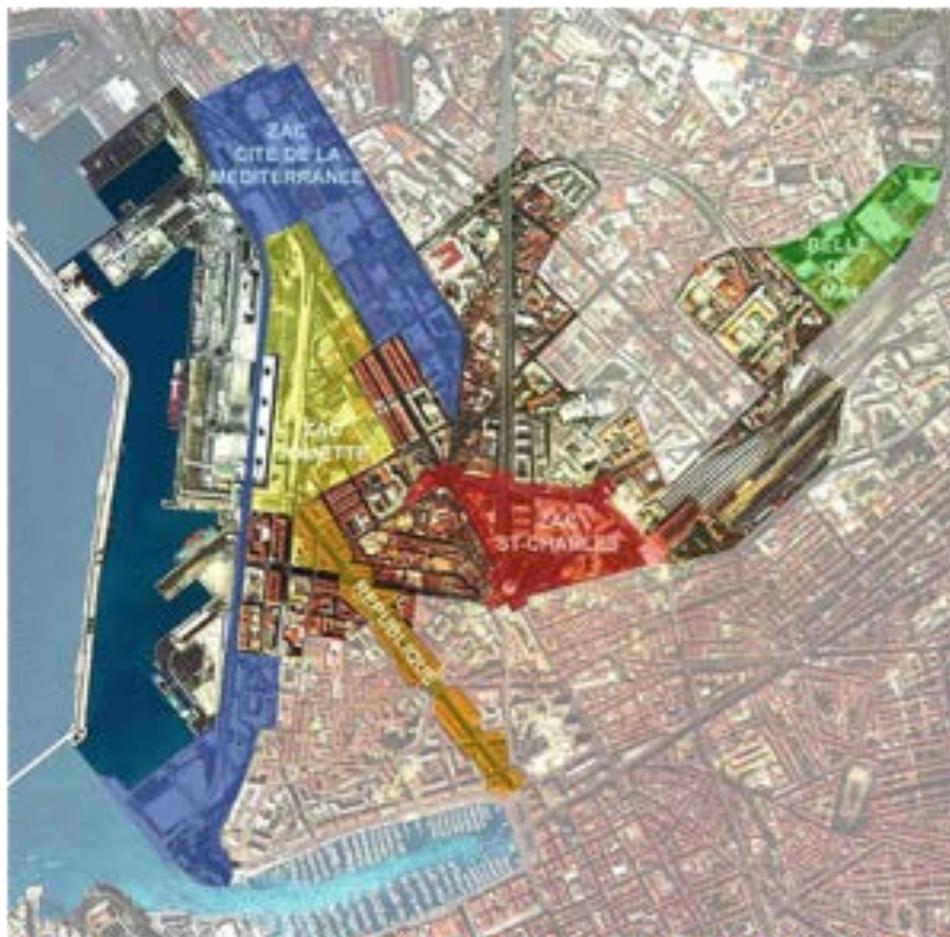
Monsieur Paul Colombani place dès le début de son intervention son propos sous le signe de la construction d'un centre. Il s'agit pour lui, avec ce projet, de « bâtir le cœur d'une métropole Euroméditerranéenne ». En effet, les deux décrets du Conseil d'Etat, qui font en 1995 du périmètre Euroméditerranée une Opération d'Intérêt National (OIN), n'en limitent pas la portée à celle d'un simple projet d'Etat : sa gouvernance se veut collégiale, associant l'Etat et les collectivités, en particulier par un financement conjoint entre tous les échelons politiques, de la Ville de Marseille à l'Union Européenne.

En prenant en charge plusieurs réalisations, particulièrement les domaines de l'aménagement, de l'urbanisme, du développement immobilier et du développement économique, l'OIN cherche à développer une capitale résiliente, et à investir dans l'innovation et la durabilité. Pour ce faire, plus de 3 milliards d'euros avaient déjà été investis par le public et le privé sur la période 1995-2010, afin de restaurer et construire des logements, attirer des habitants et des emplois par la construction de bureaux. Le tout formait une opération mixte destinée à tirer les fonctions du centre-ville vers le nord. L'effort se poursuit aujourd'hui par un nouvel investissement de plus de 7 milliards d'euros, afin que Marseille devienne à terme le centre d'une métropole économique allant d'Aix et de Marignane au nord et à l'ouest, jusqu'à La Ciotat et Cassis à l'est.



L'horizon des possibles du développement local

Le projet d'Euroméditerranée, dont le périmètre s'étend désormais vers le nord, veut répondre aux défis du territoire en matière d'emploi, de logement, de transport et de formation. Le projet des docks, avec 8000 entreprises implantées depuis son lancement, réussit à créer en véritable quartier d'affaires marseillais. Les nouveaux logements pourraient aider les jeunes actifs à accéder à la propriété, tandis que les trois autoroutes, sept nouvelles stations de métro, le prolongement et la multiplication des lignes de tramway, le développement du réseau TER permettront de faire venir les investisseurs. En amont, la mise en avant de l'Université des Sciences, de l'Ecole d'architecture, de l'Ecole de commerce, de l'Institut de la ville, du Centre de Formation des Apprentis (CFA) et de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat, avec la construction d'un véritable campus marseillais, devraient faire de Marseille un véritable centre de formation, localisé dans un territoire qui prend en compte la variable environnementale, puisque le périmètre Euromed 2 a été labellisé « Eco-cité » en 2009, et que le projet, situé aux portes du Parc National des Calanques, vise explicitement à « maîtriser l'emprise urbaine pour économiser l'espace naturel ».



Secteurs Euromed
© AGAM

Un avenir en question

À l'issue de sa présentation, M. Colombani se montre confiant dans la pérennité du projet Euroméditerranée. Différents acteurs apportent leur contribution afin d'assurer les débouchés escomptés, assure-t-il. Les financements attendus, autour de 50 milliards d'euros à récolter de la part de partenaires privés, sont garantis par l'état d'avancement du projet d'une part, et par son ampleur d'autre part. Les investisseurs ne manquent pas de noter que le projet concerne une zone longtemps atone économiquement pour laquelle le rendement potentiel est,

pour le moins, intéressant. Par ailleurs, les prix restent relativement stabilisés. Les logements, destinés à un public de passage dans le quartier, tourneront autour de 3000 euros du mètre carré. Enfin, l'établissement public s'applique à gérer très étroitement la gouvernance du projet, en menant dès à présent une concertation à l'échelle métropolitaine. Dans ces conditions, les investisseurs semblent avoir peu de raisons de se montrer réticents, et pourtant, certains tardent à parapher les contrats. Les retards s'accumulent dans le lancement de certains travaux, non sans nous interpellier sur les enjeux auxquels font face l'opération et son prolongement.

Dans le contexte actuel de resserrement de l'économie, Euroméditerranée doit se montrer sous son meilleur jour aux yeux des investisseurs privés. Les négociations sont souvent laborieuses, tandis que les promoteurs temporisent jusqu'aux premiers signes d'un décollage avant d'initier des démarches contraignantes.

La question se pose en outre quant au mode d'articulation entre le port et la zone couverte par Euroméditerranée. La partie ouest du port se révélant obsolète, il s'agit de parvenir à augmenter la productivité du port à l'Est, sans entraver l'activité économique en mutation du littoral. Ainsi, le transport des marchandises pose de sérieuses problématiques, en l'absence de moyens suffisamment performants pour assurer le trafic sur et à travers un hinterland hétérogène.

Les porteurs du projet craignent aussi un effet de rive induit par la construction d'une nouvelle desserte de métro sur le territoire d'Euroméditerranée d'ici 2015, et de la

rocade L2 d'ici 2017. La zone pourrait alors se voir privée du dynamisme qu'elle doit aux axes la traversant.

Euroméditerranée se présente comme la vitrine de la rénovation urbaine à Marseille. La longue période d'incertitude, qui s'est close avec l'arrivée d'une nouvelle équipe à la tête du projet, n'est pas sans souligner la complexité d'un projet piloté par l'Etat, qui doit forger un consensus, en travaillant à bras-le-corps avec chaque acteur. Selon M. Colombani, le lancement de la seconde phase du projet se veut toutefois le témoignage d'une réussite, certes difficile, mais désormais acquise.

Quelques chiffres sur le projet Euroméditerranée

Objectifs 1995-2010

- 4 000 logements neufs et 6000 réhabilités
- 10 000 nouveaux habitants
- 20 000 emplois
- 500 000 m² de bureaux
- 530 millions d'€ d'investissements publics

- 2,5 milliards € d'investissements privés très diversifiés

Objectifs 2025

- 18 000 logements neufs et 6 000 réhabilités
- 40 000 nouveaux habitants
- 40 000 emplois
- 1 million de m² de bureaux

Source : présentation Powerpoint « Bâtir le cœur d'une métropole Euroméditerranéenne » de l'EPAEM.

Marseille, Capitale Européenne de la Culture

Avec M. Jean-François Chougnnet, directeur-général de l'association
Marseille-Provence 2013

Par Marion Kergerlin et Hélène Richard

Marseille-Provence 2013 : les originalités du projet

Le projet de Marseille-Provence 2013 a été mis en compétition avec ceux des villes de Toulouse, Lyon et Bordeaux.

Une des spécificités du projet marseillais était qu'il englobait la quasi-totalité du département des Bouches-du-Rhône. Le travail de production culturelle se doublait alors de celui de la création d'une coopération territoriale, enjeu majeur au sein de l'aire urbaine marseillaise. L'originalité du programme repose également sur son thème, c'est-à-dire la volonté de se fonder sur les rapports euro-méditerranéens. Cette visée transrégionale a cependant été limitée par les événements du printemps arabe, ayant éclaté après la formation du projet.

De plus, Marseille-Provence 2013 comporte un important volet de transformation du centre-ville, réalisé en partenariat avec le projet Euroméditerranée. Si ces deux projets sont bien sûr distincts, ils sont en réalité entièrement interdépendants. La mutation de l'image de la ville est véritablement pensée à travers le bâti. Toutefois, les délais nécessaires à la mise en place d'un tel projet s'avèrent doublement problématiques : les trois années prévues pour les infrastructures culturelles sont à la fois trop courtes pour la mutation urbaine et trop longues pour la programmation culturelle.

Historique du label européen

Le label de capitale européenne de la culture a été créé, en 1985, dans le but d'apporter des réalisations concrètes de l'idée européenne dans le quotidien de ses citoyens. S'il était d'abord attribué à de grandes capitales européennes (Athènes en 1987, Paris en 1989), ce sont, à partir des années 90, des villes moyennes qui le sollicitent et se l'approprient. Il est utilisé notamment pour servir de levier économique et changer l'image de villes souvent perçues comme tristes et grises (exemples d'Anvers et de Glasgow).

Enfin, la mobilisation de la population autour du projet est centrale. Jean-François Chougnnet la décrit comme une relation amoureuse : une passion à la naissance du projet, pour soutenir sa candidature, une passion qui s'étiole cependant au fil des années et des travaux, jusqu'à ce que l'habitude s'installe et que les réalisations prennent place dans le paysage.

Une participation de toute la population ?

Le projet Marseille-Provence ne repose pas seulement sur une politique de l'offre, attendant que les habitants se rendent auprès des attractions culturelles. Au contraire, les « quartiers créatifs » ont pour but d'amener la culture directement aux populations dites « en difficulté », par des opérations de proximité. Des activités ont également été menées sur les publics empêchés (hôpitaux, prisons).

Une concertation entre les communes ?

Le projet en lui-même implique un dialogue des intercommunalités. Il existe cependant une dialectique entre les projets transversaux concernant tout le territoire et les projets individuels des communes. Un Marseille-Provence 2013 de grande ampleur ou l'addition de Marseille 2013, Aix 2013, Arles 2013 etc... ?

Une collaboration public-privé ?

Le secteur privé représente 20% du budget de Marseille-Provence 2013. Un tel mécénat est plutôt rare dans ce type de projets. De plus, un partenariat a été conclu avec certaines entreprises de la région dans le but d'amener la culture sur le lieu de travail, les commandes aux artistes émanant des salariés et du patronat.

Quels résultats ?

Un grand processus d'évaluation a été mis en place, et montre une très bonne fréquentation touristique. La notion de retombées économiques ne peut cependant pas être mesurée pour l'instant. Mais les premiers résultats permettent tout de même de contrebalancer l'idée selon laquelle « la culture ne serait qu'un coût ».

Quelles conditions d'indépendance ?

Le Président du projet n'est pas issu des collectivités territoriales, dans l'objectif que l'association maître d'œuvre du projet reste peu politisée. De plus, il existe un conseil d'administration qui représente ces collectivités au sein duquel il n'existe pas de pondération du nombre de sièges en fonction de la population. Ce système permet un



La Capitale Européenne de la culture dans le paysage urbain marseillais

- Structure permanente construite pour l'occasion
- Structure existante rénovée ou réinvestie pour l'occasion
- Structure éphémère construite pour l'occasion

- 1 : Pavillon M
- 2 : MuCem
- 3 : Villa Méditerranée
- 4 : Le Frac
- 5 : La vieille Charité
- 6 : Musée d'histoire de Marseille
- 7 : Musée des Beaux-Arts, Palais Longchamp
- 8 : Le J1
- 9 : La Minoterie - Théâtre de la Joliette
- 10 : Le Silo
- 11 : Les Plateaux - Pôle des arts de la scène
- 12 : Musée Regards de Provence

(c) Contributeur Google Maps
Réalisation personnelle

traitement égal de l'avis de chaque intercommunalité et évite la surreprésentation de Marseille. Enfin, la participation financière importante du secteur privé garantit un peu plus d'indépendance vis-à-vis de l'Etat.

Lors de notre voyage à Marseille en octobre 2013, il nous a semblé que Marseille-Provence 2013 avait vu grand... peut-être trop grand. C'est le sentiment que l'on pouvait avoir face à l'ouverture tardive de la plupart des réalisations. En effet, le MUCEM, projet phare de la capitale culturelle, n'a accueilli ses premiers visiteurs qu'à partir de l'été 2013. Cette apparemment brève année culturelle amoindrira peut-être les bénéfices que l'aire urbaine pouvait attendre.

Le projet présente aussi une forte corrélation avec celui de la métropole : un apprentissage du travail en coopération au sein d'un territoire clivé. Toutefois, il faudra attendre de voir les implications profondes et la durabilité des installations pour savoir si ce défi a été relevé ou si Marseille-Provence 2013 n'a été qu'une nouvelle politique d'affichage...

Fonctionnement du label européen

Les Etats concernés sont tout d'abord tirés au sort (2 sont choisis pour chaque année). Par la suite, toutes les villes de ces deux Etats peuvent se porter candidates, par la présentation d'un « cahier des charges ». Les critères pris en compte dans le choix des villes sont : la participation des habitants, la durabilité du projet, ainsi que, très récemment, la dimension numérique.



Habitat et cohésion sociale à Marseille : quels défis ?

Avec Mme Marie Martin-Raget, directrice de l'habitat et de la cohésion sociale, Marseille-Provence-Métropole (MPM)

Par Aline Casanova, Anaïs de Saint Martin

Les politiques de solidarité dans l'intercommunalité

La création de l'intercommunalité Marseille-Provence-métropole a soulevé la question de la répartition des compétences entre l'intercommunalité et les communes. Les ambiguïtés présentes dès le démarrage sur les questions de l'habitat et de la cohésion sociale continuent à peser aujourd'hui.

Les conclusions tirées des réflexions de l'intercommunalité ont été les suivantes : les politiques de solidarité doivent s'appliquer dans toute la collectivité. Par ailleurs, la politique de la ville doit relever des compétences partagées entre l'intercommunalité et les communes.

La situation alarmante de Marseille fait de la lutte contre la pauvreté dans ce secteur un enjeu de taille. Mme Martin-Raget considère que trois clés sont à développer pour redresser la situation : l'accès à la formation, l'accès à l'emploi et l'accès à la mobilité.

Elle souligne les atouts des quartiers de Marseille en situation précaire, notamment ceux des quartiers nord : ils jouissent d'une position géostratégique intéressante, disposent d'un accès à des espaces naturels remarquables, le foncier y est moins cher et les associations y sont très nombreuses, ce qui permet un dialogue très riche avec des acteurs diversifiés. Elle met également en évidence un fonctionnement en quartiers à l'identité ancrée, un sentiment de rattachement pouvant aider à l'intégration et à la lutte contre la pauvreté.

Après cette introduction, et pour répondre aux nombreuses questions, Mme Martin-Raget a détaillé le

Contrat urbain de cohésion sociale (CUCS)

Les CUCS constituent des volets d'action intéressants pour la communauté urbaine.

Un certain nombre de programmes ont été mis en place grâce à eux. Quelques exemples :

- Le financement de chantiers d'insertion. Les résultats sont malheureusement limités par la pression due à un nombre de candidats bien trop élevé par rapport au nombre de places disponibles

- Les « jardins partagés », créés au pied des immeubles et leur donnant un cadre de vie. De véritables réussites lorsque l'on s'en occupe bien.

- L'opération « Printemps des quartiers », un chantier éducatif d'une semaine permettant d'améliorer la Cité tout en donnant une expérience de travail aux jeunes. Résultat intéressant.

Un nouveau texte de loi sur le CUCS apporte de grands espoirs, car il permettrait aux acteurs des politiques de la ville de mieux cibler les sites et d'être plus opérationnels.

contenu varié de différents programmes et politiques mis en place.

L'insertion des habitants sur le marché du travail

Concernant l'insertion sur le marché du travail, l'intercommunalité s'appuie sur des plans locaux pour l'insertion et l'emploi (PLIE). Elle a décidé de l'appliquer dans les "bassins de vie". Il s'agit de définir des mesures spécifiques pour les demandeurs d'emploi de longue durée. Pour répondre à la question de la mobilité, de nouveaux services sont mis en place, notamment le prêt de véhicules pour de petits prix. Sur le plan de l'éducation, une "école de la deuxième chance" a été mise en place à Marseille. Elle accueille des jeunes qui peuvent y bénéficier d'une remise à niveau et découvrir le monde de l'entreprise. Des dispositifs permettant l'accompagnement ont également été instaurés. Une décentralisation dans le domaine de l'éducation

permettrait de laisser plus de place aux initiatives locales de ce type.

Pour répondre aux problèmes rencontrés par la ville en termes de trafic de drogues et de règlements de comptes, l'intercommunalité a travaillé en collaboration avec la justice. Après une opération de police, une opération de cohésion sociale est prévue, mettant en place des moyens, des suivis et des partenaires afin d'améliorer la situation des personnes vivant dans les quartiers concernés.

La question de l'impact d'Euromed sur l'emploi dans les quartiers pauvres a aussi été abordée. Mme Martin-Raget souligne une évolution. Si la politique de la ville était une véritable préoccupation de l'équipe d'Euromed en 2006, les missions d'Euromed se sont aujourd'hui recentrées sur d'autres projets. Il ne reste que les clauses d'insertion sur le marché public pour favoriser l'emploi des habitants des zones ANRU, qui ont néanmoins un effet positif pour les personnes qui en bénéficient.

Quant à la question d'une éventuelle solidarité entre quartiers riches et pauvres, Mme Martin-Raget a regretté la quasi-absence d'échanges et la généralisation d'une certaine forme d'ostracisme et de rejet.

Une nécessaire coopération des différentes collectivités

L'intervention de Mme Martin-Raget nous a démontré concrètement les enjeux touchant à la lutte contre l'exclusion sociale à Marseille où les "politiques de solidarité" sont particulièrement difficiles à mettre en place du fait du niveau des inégalités socio-économiques. Nous avons cependant pu constater que la situation est très difficile et que les institutions paraissent dépassées par le phénomène. Toutefois, de nombreuses initiatives ont été mises en œuvre, tentant d'encourager le dialogue et la coopération avec les populations concernées par le biais d'associations les représentant. Les projets semblant connaître une certaine réussite sont souvent les plus ciblés. La difficulté principale réside dans l'incapacité de la ville

et de l'intercommunalité à mener des projets plus coordonnés et sur de plus grandes échelles.

Agence Nationale de la Rénovation Urbaine :

Ces projets ont été initiés en 2003 mais ont eu des difficultés à être véritablement lancés. Il s'agit de rénovations urbaines visant à améliorer les conditions de vie dans les quartiers pauvres. L'ANRU est aussi un retour en force de l'Etat dans un domaine qui était décentralisé. L'aménagement de l'espace public revient à la communauté urbaine. L'ANRU a créé un cadre intéressant pour les politiques de la villes mais présente de nombreux problèmes et ambiguïtés.

Les politiques de la ville, « politiques de solidarité » comme les définit Mme Martin-Raget, sont particulièrement délicates à mettre en œuvre efficacement à Marseille du fait des grandes inégalités économiques et sociales. Toutefois, de nombreuses initiatives ont été mises en œuvre, en tentant d'encourager le dialogue et la coopération avec les populations concernées par le biais d'associations les représentant. Les projets connaissant une certaine réussite sont souvent ceux extrêmement ciblés. La difficulté principale réside dans l'incapacité de la ville et de l'intercommunalité à mener des projets plus coordonnés et sur de plus grandes échelles.

L'art et le brutalisme de Le Corbusier, la vision originale du J1

Avec M. Jean Iborra, directeur des expositions

Par Lucie Mével et Anouck Plunian



Le J1, espace culturel marseillais

L'exposition "Le Corbusier revient à Marseille" se tient au J1, un nouvel espace culturel sur les quais du port de Marseille. Le J1 est composé d'un plateau ouvert de 6000 m² qui regroupe un lieu d'exposition, des galeries, un espace jeune public et une salle de conférence. Le J1 fait partie de l'initiative de métamorphose de la façade portuaire de Marseille, comme le MUCEM et Euromed. Le but de cet espace est de créer une liaison entre la ville et le port. Il a été mis à disposition par le Port dans le cadre de Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture. C'est une des grandes réussites de MPCEC, plus de 35 000 personnes l'ont en effet visité dans les deux premiers mois de son ouverture. Le bâtiment en lui-même mérite le

détour : ancienne gare maritime, une de ses façades est complètement ouverte sur la baie. La salle d'exposition fait subtilement référence à Le Corbusier, avec ses poutres en acier et son sol en béton.

Le Corbusier : synthèse des arts et brutalisme

Le Corbusier est une icône de l'architecture mondiale. Il a fait partie de ceux qui ont révolutionné la manière dont on faisait de l'architecture et qui ont pensé les fondamentaux de l'architecture moderne. Mais il a toujours essayé de se renouveler, de se remettre en question, en nourrissant notamment sa réflexion par ses nombreux voyages. Ainsi, il a puisé dans des formes architecturales traditionnelles pour se

ressourcer. Et c'est, entre autre, cet aller-retour entre modernité et archaïsme que l'exposition montre.

Cette exposition est fondée sur deux axes principaux: le brutalisme et la synthèse des arts. Elle vise à rendre compte de l'essence du travail de Le Corbusier, et à mettre en question l'image, souvent associée à Le Corbusier, d'un architecte hyper-rationnel, sans sensibilité artistique. M. Iborra l'a souligné plusieurs fois: Le Corbusier n'était pas qu'un architecte, c'était un artiste, il a voulu faire la synthèse des arts : mélanger, associer différentes formes d'arts. Sont donc exposés des tableaux, sculptures, dessins, films, qu'il a lui-même réalisés.

Un critique anglais a inventé le terme de brutalisme, en faisant référence à l'architecture de Le Corbusier. Le brutalisme désigne un style architectural, fondé sur l'utilisation de matériaux "bruts" (comme le béton ou la brique, le verre, l'acier). Les constructions brutalistes sont généralement massives, non sophistiquées. Pour autant, l'exposition réfute l'idée trop répandue d'un architecte de "tours pas esthétiques, inhumaines", car Le Corbusier avait pensé ces tours entourées de jardins, le principe étant de construire verticalement pour libérer de l'espace. Il avait à coeur de construire des habitations à taille humaine, fonctionnelles. C'est dans cette optique qu'il a inventé un nouveau système de mesure : le modulator, en opposition au caractère arbitraire du système décimal. Le modulator a pour référence le corps humain, il est ainsi présenté dans l'exposition. " L'architecture c'est, avec des matériaux bruts, établir des rapports émouvants"

Le Corbusier et la Méditerranée

L'emplacement du bâtiment dans lequel a lieu cette exposition, ouvert sur la Méditerranée, est symboliquement important. En effet, Le Corbusier entretenait un lien très fort avec la Méditerranée. Il avait particulièrement aimé Alger, ville pour laquelle il a conçu de nombreux projets (qui n'ont cependant jamais été réalisés), il était très intéressé par l'architecture de la casbah. On voit cette influence à travers le toit-terrasse de la Cité Radieuse, qu'il a emprunté à la tradition arabe. Pourtant, avant que l'État ne lui commande

plusieurs réalisations pour Marseille, Le Corbusier ne connaissait pas cette ville. Il est vite tombé sous son charme.

Récemment la digue du port, que l'on peut voir depuis les baies vitrées du J1, a été ré-ouverte au public. A cette occasion une réalisation de l'architecte Kader Attia, appelée " les terrasses", en référence à Le Corbusier et à l'Algérie, y a été installée durant quelques mois.

En focalisant l'attention sur l'aspect artistique de Le Corbusier, on regrette parfois de moins insister sur Le Corbusier urbaniste et architecte. Alors que l'exposition s'appelle "Le Corbusier revient à Marseille", ses travaux dans la ville ne sont pas réellement mis en valeur par rapport aux autres. Sont exposées ses œuvres architecturales et artistiques dans le monde entier, mettant en avant des aspects internationaux et multiculturels. L'importance du J1, lieu antérieurement réservé aux voyageurs de ferries, dans le cadre de MPCEC montre bien pourtant la volonté de réappropriation de l'espace et de reconversion. Le lieu est littéralement ouvert à la fois sur la ville et sur la mer. Cependant, reste la question de l'utilisation du lieu après l'année 2013. Le bâtiment appartient toujours au Port, et ce qu'il deviendra en 2014 est encore incertain. Ceci fait réfléchir sur la fonction pérenne de cette politique centrée sur Marseille Provence Capitale Européenne de la Culture.



Le GR 2013, la métropole à petits pas

Avec M. Loïc Magnant
Chef du projet GR13

Par Elise Aubry

Un GR métropolitain

Alors qu'il n'y a pas de consensus politique sur l'échelon métropolitain, ce ne sont pas moins de trente-huit communes, six agglomérations, ainsi que des artistes et la fédération de randonnée pédestre qui se sont réunis autour du projet du sentier de grande randonnée. Malgré la crainte, un temps, d'être rattrapé par les conflits autour de la métropole, c'est en réalité, l'illustration dans un projet concret qu'une entente est possible.

Le GR n'a mis que deux ans et demi à émerger alors qu'en général il faut compter sept à huit ans. Il a fallu mettre en œuvre beaucoup d'énergie pour obtenir les autorisations des conseils municipaux, des bailleurs sociaux ou encore des propriétaires. La création de ce parcours n'a de fait pas été facile. La question juridique s'est posée à de nombreuses reprises : des détours ont dû être faits car le tracé initial passait sur des propriétés privées. Mais, finalement, l'échéance de la capitale européenne de la culture a été une opportunité. Ce calendrier dense a permis la concrétisation de ce GR.

Historiquement, la pratique de la marche a connu deux révolutions. En 1897 un club de marcheurs a été créé : l'idée émerge que l'on peut marcher pour marcher alors qu'auparavant on marchait toujours pour atteindre un but. La seconde révolution, dans laquelle le GR 2013 s'inscrit, pose comme principe que la pratique de la randonnée ne s'effectue plus uniquement en pleine nature. On peut rester dans la ville pour observer les paysages de tous les jours et



© Emmeline Heymes

ainsi recréer une relation dynamique avec le quotidien. Le GR n'invite pas à sortir de la ville mais, au contraire, à y rester.

A la racine du projet, on trouve des artistes. Après avoir répondu à un cahier des charges, ils ont proposé une mise en récit de la capitale de la culture 2013. Chaque parcours a une scène d'exposition, des thématiques et une conclusion.

Tout au long des 360 kilomètres, ils ont essayé de repenser l'articulation ville-nature. Marseille n'est pas une ville classique dans laquelle on retrouve le schéma ville-centre dense, puis des couronnes périphériques. Au contraire, il y a un véritable dialogue entre l'urbain et la nature qui est mis en avant dans la portion que nous avons parcourue, entre Saint Antonin et Saint Exupéry.

Balade urbaine, extraits de Marseille

Le premier point d'étape sur le parcours se situait sur le plateau du Plan d'Aou. Ce lieu offre un des plus beaux panoramas sur la ville de Marseille grâce à sa position dominante sur la rade. Auparavant, ce quartier était particulièrement enclavé et la position géographique ne faisait



Le GR et la métropole

qu'aggraver cet état de fait. La cité, qui tire son nom du plateau, a été livrée au début des années 70 et avait pour but de reloger les Marseillais qui vivaient jusqu'alors dans des bidonvilles. Mais dès le départ, ce quartier a été en difficulté ; ainsi à partir de 1989, les logements ont été progressivement démolis puis reconstruits dans la perspective d'améliorer l'inscription de la cité dans le secteur de Saint-Antoine.

Au bout d'un chemin assez mal entretenu et ponctué par deux voitures calcinées se trouve la cité de la Bricarde. Construite dans les années 70, elle est relativement enclavée. Le bailleur social, Logirem, afin de valoriser le quartier, a passé une commande d'œuvres d'art contemporain pour le projet de la « Cité des curiosités ». Pour donner une plus grande visibilité à cette initiative culturelle, une topofiche a été intégrée au guide.

Puis, arrive le second temps de la balade, dans une atmosphère plus semi-urbaine. Sur cette partie, les châteaux de la noblesse étaient construits. Détruits par les bombardements durant la Seconde Guerre Mondiale, le paysage porte encore la trace de ces châteaux : la marcheur se retrouve au milieu d'un espace ambigu qui ressemble à un parc sans toutefois en être véritablement un. En contrebas, les restes des bâtiments des anciennes tuileries rappellent la révolution industrielle. C'est donc un cheminement à travers l'histoire qui s'offre au randonneur. Ce tracé n'est pas seulement une mise en récit du passé mais aussi du quotidien, puisqu'il intègre les usages qui lui préexistaient : on marche dans les pas de ceux qui cheminent tous les jours au milieu du « parc » et des cités. Art, histoire et quotidien entrent ainsi en résonance.



Après le parc, le tracé entraîne le marcheur vers une autre époque en le conduisant sur la mythique nationale 7 puis devant une église ouvrière des années 30 au clocher aussi imposant qu'atypique : coulé dans du béton, il a dû être sculpté en moins de sept heures. Puis, comme un rappel de la scène d'exposition, la balade se conclut sur une vue de ce qui fait l'essence de Marseille : un port face à la mer.

Réflexion

Même si entre 100 et 150 000 personnes ont arpenté le tracé du GR 2013 et si 14 000 topoguides

ont été vendus, ce qui est un beau succès, on peut s'interroger sur le devenir du projet. Certes, le club de randonnée de Marseille s'est approprié le tracé, mais le grand public répondra-t-il présent sur la durée? L'atmosphère assez hostile qui se dégage dans certaines parties du parcours pourrait rebuter les randonneurs. Cependant, on ne peut nier que la principale qualité de cette balade est justement de parvenir à interpeller. Elle oblige chacun à considérer les sujets majeurs que sont la métropolisation, l'urbanisation ou les héritages historiques, mais autrement : « par les pieds ».



La Politique de la ville confrontée à la réalité du terrain

Visite du quartier des Flamants, accompagnée par Mme Marie Martin-Raget, directrice de l'habitat et de la cohésion sociale à la Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole.

Par Clara Colomer et Thérèse Fremin du Sartel

Depuis les années 90, plus de 900 logements ont été réhabilités dans le quartier des Flamants, cité des quartiers nord de Marseille. Cette visite nous a amenés à nous demander quelles sont les principales difficultés rencontrées par les acteurs de la Politique de la ville mais également par les habitants lors d'un chantier de rénovation. Dans le quartier des Flamants, les défauts de construction et le manque de concertation avec les habitants ont porté préjudice aux objectifs de la réhabilitation.

Une rénovation du bâti

Lors de la construction des immeubles du quartier, l'inclinaison du terrain n'avait pas été prise en

compte : les logements se sont rapidement dégradés à cause de problèmes d'humidité.

En 2005 un projet de l'Agence Nationale de la Rénovation Urbaine a été entrepris dans le but de réhabiliter la cité des Flamants et la cité voisine des Iris. Ce projet ANRU devait prendre fin en 2012. Cependant, lors des travaux de rénovation, la découverte d'amiante dans certaines tours a interrompu les travaux pendant deux ans.

L'ANRU a pour objectif de réhabiliter les habitats dégradés pour promouvoir une meilleure qualité de vie et permettre une plus grande mixité sociale.

Pour atteindre le premier objectif, et en vertu de nouvelles règles sur la hauteur et l'aspect extérieur du bâti, les grandes tours uniformes existantes doivent être remplacées par des immeubles colorés de quatre étages maximum.

L'objectif de mixité sociale quant à lui doit être atteint par une répartition spatiale des logements sociaux dans la ville de Marseille. Pour chaque logement social détruit, la ville s'engage à construire un nouveau logement social, Cafin de reloger les habitants : mais il peut se trouver dans un autre quartier, obligeant donc certains locataires à quitter le quartier. Les deux bailleurs sociaux du quartier, 13 Habitat et Habitat Marseille Provence doivent s'occuper de reloger les ménages.

De plus le pôle de service a été réhabilité. Il accueille en plus de l'institut de soins infirmiers et de l'institut régional de travail social, l'ACPM



(association de formation pour les entreprises, les salariés et les demandeurs d'emploi), une antenne du bailleur 13 Habitat, les restaurants du cœur et enfin un lieu de culte. Cette infrastructure vise ainsi à favoriser la mixité sociale et fonctionnelle.

La rencontre avec les acteurs associatifs

Notre visite a commencé avec la présentation du Centre Social par son directeur et des associations du quartier par leurs membres respectifs. Onze personnes travaillent dans le Centre Social des Flamants et proposent des actions dans différents domaines : enfance et jeunesse, famille, emploi, culture. La mission du centre est de faire le lien entre toutes les associations actives dans le quartier.

Nous avons rencontré plusieurs intervenants : la présidente de l'association des locataires des Flamants qui joue un rôle d'interface entre les habitants et les pouvoirs publics, une éducatrice, qui aide les jeunes de 11 à 21 ans en difficultés et un membre de l'Association Média 2 Méditerranée, qui propose une formation audiovisuelle et multimédia aux jeunes du quartier, depuis 20 ans. Le président de l'association les Iris et l'imam qui intervient dans les familles en difficulté notamment grâce à l'aide aux devoirs pour les enfants étaient aussi présents..

Dans cet espace ouvert d'éducation permanente, les jeunes font des reportages sur toutes sortes de sujets, qui sont rediffusés sur une télévision internet.

Lors des discussions, la présidente de l'association des locataires s'est révélée très critique envers le projet de rénovation urbaine. D'après elle, les quartiers nord de Marseille sont souvent stigmatisés alors qu'ils ne sont que le reflet de problèmes nationaux, que le gouvernement n'arrive pas à résoudre. Les politiques publiques appliquées ne prennent pas en compte les



personnes qui habitent ces quartiers. Les projets sont donc souvent caducs, avant même d'être lancés.

Le président du Centre Social, est très apprécié par les représentants des associations. Il est à l'origine de la collaboration entre les différentes associations, grâce à des réunions régulières. Cela a permis une meilleure communication et coopération entre les représentants des associations. Grâce à ce nouveau dynamisme, une nouvelle cohésion entre les organisations s'est instaurée, leur donnant une plus grande visibilité politique.

Néanmoins ces acteurs associatifs bénévoles estiment que la ville ne les consulte pas assez. Ainsi, selon le directeur du Centre Social, le projet ANRU comporte de nombreuses lacunes. Le relogement, par exemple, ne prend pas en compte les associations et leurs locaux.

Nous avons visité une association créée en 1997 pour promouvoir la culture d'Outre-mer en métropole. Le fondateur propose chaque année à 40 jeunes une formation pour devenir technicien du son dans des studios d'enregistrement qu'ils ont construit dans le quartier. Néanmoins, la tour dans laquelle ils travaillent doit être

détruite et les bailleurs sociaux n'entreprennent rien pour les aider à trouver de nouveaux locaux. Certains habitants ont exprimé leur énervement du fait qu'ils se sentent abandonnés par les élus. Ils se sentent instrumentalisés par les politiciens, qui viennent dans les quartiers pour réaliser "des coups médiatiques" et ne prennent leurs problèmes au sérieux.

La visite du quartier des Flamants a été l'un des points phares du voyage. La rencontre avec les associations de quartier a permis de mettre en perspective le discours des fonctionnaires de la Politique de la ville au regard de celui des habitants, des associations des quartiers Nord et des salariés des organismes de la Politique de la ville.

La présidente de l'association des locataires a par exemple souligné l'absence de prise en compte de la dimension humaine par les acteurs de l'action publique

dans le projet de réhabilitation des logements.

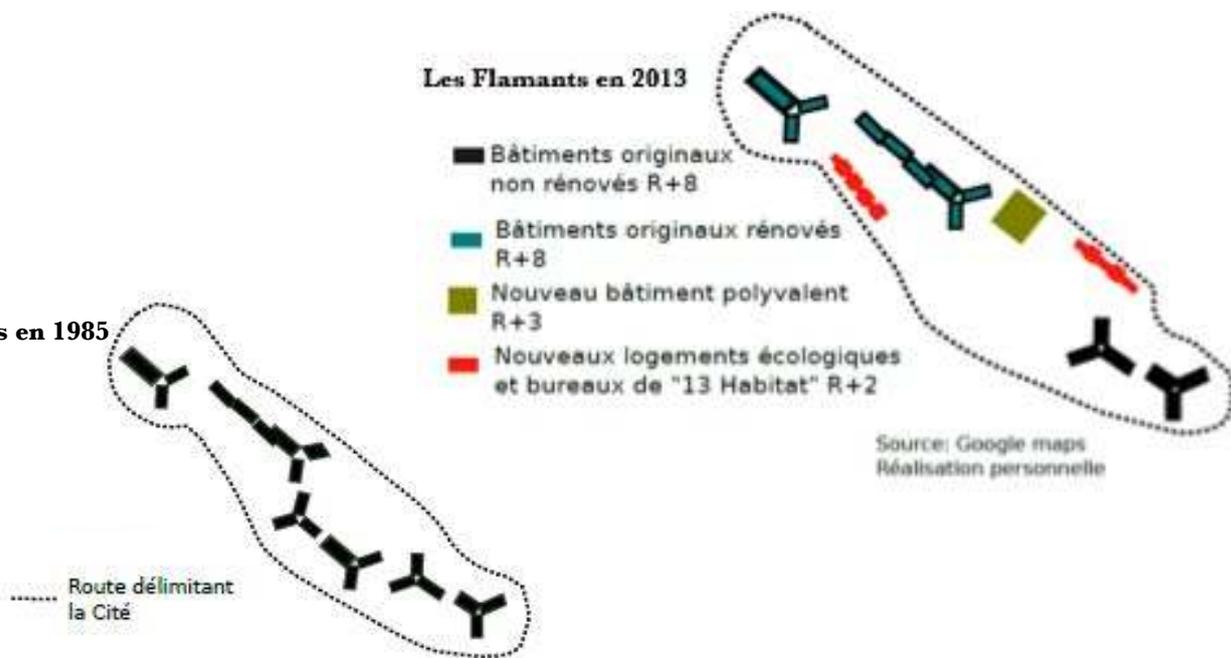
Un rapport de force existe entre les différents acteurs locaux et la difficulté de mener à bien un projet urbain est réelle. Il ressort de notre visite que les rénovations urbaines ne peuvent être bénéfiques et durables que grâce à la coopération entre les acteurs publics, privés et les associations est nécessaire.

Comme l'expliquait l'imam du quartier, les acteurs associatifs sont au contact des populations et donc les plus à même de les comprendre et de les aider. Pour eux, une vraie politique publique qui s'inscrit dans la durée doit apporter un soutien financier plus important aux associations, qui connaissent les « vrais » besoins du quartier. On retrouve ici un positionnement critique des programmes de l'ANRU consistant à dire qu'elle transforme le bâti sans faire véritablement participer les habitants et sans prendre en compte le levier social pour améliorer la situation de ce quartier.

Les Flamants en 2013

- Bâtiments originaux non rénovés R+8
- Bâtiments originaux rénovés R+8
- Nouveau bâtiment polyvalent R+3
- Nouveaux logements écologiques et bureaux de "13 Habitat" R+2

Les Flamants en 1985



Marseille depuis sa rue

Lettre d'étonnement

Par Noémie Ott



En se promenant à Paris, à New York, à Berlin ou dans n'importe quelle grande ville occidentale, il n'est pas rare de tomber, au coin d'une rue, sur une fresque murale, un graffiti, un pochoir ou un collage. Le street art, à la limite de la légalité, oscillant entre esthétique pure et contestation politique, est partout. Dans certains quartiers il est omniprésent, dans d'autres un peu moins, mais aucun lieu ne lui résiste - même pas Saint-Germain-des-Prés, et surtout pas Marseille. Mais le street art de Marseille n'est pas celui du Marais, qui n'est pas celui de Brooklyn.

Dès le premier jour, dès nos premiers pas dans le quartier de Belsunce, j'ai été frappée par la si forte portée politique des graffitis, des collages et des pochoirs marseillais. Toutefois, la contestation est inhérente au street art. On pense évidemment à Banksy et ses pochoirs

mais il n'est pas nécessaire que l'oeuvre soit porteuse d'un message ou choquante pour être protestataire. Le choix du support lui-même - le mur, la rue - est en soi une subversion, une critique de la ville, de sa rationalité, de sa grisaille, de son manque d'humanité et de créativité.

La vraie originalité marseillaise est ailleurs. C'est le thème, quasi exclusif, presque obsessionnel, de l'urbanisme, de ses grands projets et de ses logiques économiques. Ce sont les messages écrits en toutes lettres et non pas implicites ou suggérés. Le passant n'a pas besoin de s'arrêter et observer l'image pour la comprendre. Bien au contraire, les mots s'imposent à lui et les formules sont efficaces: "L'urbanisme est une opération de police" ou "Trottoir de luxe. Garanti 10 ans..." avec des images de policiers remplaçant les tours encerclant un individu seul ou un portrait de SDF,

critiques du manque d'humanité de l'urbanisme, de son caractère superficiel, autoritaire et excluant. Sur les murs marseillais, on peut aussi lire "2013, capitale du capital" - illustrée par des squelettes en costume trois pièces regardant tous dans la même direction - et "Capitale de la Rupture", slogans on ne peut plus explicites dans leur condamnation de Marseille-Provence capitale de la culture. D'autres sont plutôt critiques à l'égard des aspects économiques: "Rendez-nous l'argent", "temps 2 crise" ou encore "Numérique tes morts", autant d'expressions que l'on peut lire comme une critique de la reconversion de l'économie de la région vers les nouvelles technologies dont la Friche de la Belle de Mai - que nous avons visitée - est un exemple.

Certains sont concrets et pragmatiques - "Vos nouveaux bus sont laids" - d'autres sont plus poétiques - "Regarde plutôt la mer". Regarde plutôt la mer. Regarde la vraie Marseille, regarde ce qui a une âme, une histoire et compte vraiment pour ses habitants, pas les architectures sobres et élégantes, pas l'esthétique lisse et propre de l'ombrière du vieux port? Ou regarde plutôt la mer, regarde autour de toi, l'horizon, l'infini plutôt que ton propre reflet? La formule frappe, l'interprétation reste ouverte contrairement aux autres citations de ce florilège.

Une question subsiste : ces critiques sont-elles représentatives du ressenti des citoyens? Ou ne sont-elles que l'expression de petits groupes engagés? Certaines de ses phrases sont des titres de chansons de rappeurs marseillais, certaines affiches sont produites par l'association activiste marseillaise "Basse Intensité", mais pour la plupart il est impossible de trouver les auteurs - ce qui est aussi l'essence du street art. Une chose est sûre, contrairement aux artistes d'autres villes, les marseillais sont largement et clairement inspirés par les projets urbains ce qui ne peut qu'interpeller les étudiants en politiques territoriales que nous sommes.



Conclusion

Par Raphaëlle Grandet

Clivages politiques et politique d'image : des enjeux de la redéfinition du rôle des villes

La remise en cause du mythe de « Marseille incomparable », évoquée par Michel Peraldi lors de sa conférence présentation, s'applique à bien des aspects de la ville : les différentes interventions permettent de retenir que Marseille est aujourd'hui confrontée à des défis communs aux autres villes françaises.

Tout d'abord, la résistance des maires à la création de la métropole est typique des recompositions et oppositions politiques actuelles dans un double contexte de décentralisation et de création des métropoles, un grand nombre d'élus franciliens s'étant également opposés à la création de la métropole du Grand Paris. Cependant, les tensions concernant la création de la métropole Aix - Marseille sont exacerbées en raison d'un jeu politique local conservateur et de la perspective d'une redistribution fiscale imposée dans une aire urbaine très fragmentée socialement.

Les enjeux liés au statut de « capitale européenne de la culture » 2013 révèlent également des défis rencontrés par d'autres villes françaises. Dans un contexte où les représentations associées à Marseille sont souvent négatives, ce statut s'inscrit dans la politique d'image menée par la ville. Mais cette stratégie de développement



© Veronica Da Cruz

fondée sur la valorisation et la réhabilitation de l'image de la ville n'est pas spécifique à Marseille : cette « labellisation » de la ville est symptomatique de l'importance accrue du branding urbain dans un contexte de concurrence entre villes, où chaque agglomération lance son projet phare.

Une ville unique, et faite de paradoxes

Si le label « Marseille-Provence 2013 » est bien la traduction locale d'un contexte global de développement du branding, le foisonnement des projets visant à renforcer l'attractivité et à changer l'image de la ville depuis les années 1990 s'explique également par un contexte local spécifique. En effet, Marseille, ville post-

industrielle en déclin depuis les années 1970, est confrontée à la nécessité d'attirer de nouvelles activités économiques — notamment via le lancement d'un projet stratégique pour le port —, de réduire la fragmentation socio-spatiale de l'aire métropolitaine et de modifier les représentations négatives qui lui sont attachées.

C'est paradoxalement le délaissement de la ville par les activités industrielles et économiques et la dégradation de son image qui a vu naître cette logique de projet. D'une



part, la disponibilité du foncier, liée à la présence de nombreuses friches, a laissé le champ libre à une véritable mue urbaine, de la réhabilitation du vieux port au chantier Euromed, en passant par la construction du MuCem et le projet d'aménagement de la Belle de Mai. D'autre part, les représentations négatives attachées à la ville, renforcées par la médiatisation des faits divers récents, ont rendu nécessaire la réinvention de l'identité de la ville, notamment par la valorisation de son patrimoine culturel.

Cependant, les grands projets et la politique d'image menée par les acteurs de la ville suffiront-ils à la transformer en profondeur ?

À bien des égards, Marseille apparaît comme une cité paradoxale, marquée à la fois par le dynamisme des multiples projets et un exercice conservateur de la politique locale. Il y a bien contradiction entre, d'une part, l'immobilisme de la vie politique, marquée par une grande stabilité de la classe politique au plan municipal et le conservatisme des élus locaux, et une imposante mue urbaine amorcée depuis à peine vingt ans.

Ce fossé entre immobilisme politique et dynamisme des projets semble appelé à s'accroître : Marseille-Provence 2013 a joué un rôle d'accélérateur des transformations urbaines, mais les élections municipales de 2014 offrent-elles des chances de voir émerger un renouveau politique puisque les Marseillais auront à choisir entre Jean-Claude Gaudin, maire depuis vingt ans et Patrick Menucci, élu actuel et conseiller municipal depuis plus de trente ans ? L'enjeu de la construction d'Aix

Marseille Métropole, aujourd'hui inscrite dans la loi, sera un élément central de l'évolution du développement économique et du défi politique des différentes échelles de territoire, quartiers, communes, métropole, région.

Bibliographie

• Ouvrages

GUENOD, Jean-Michel, (2012), “*Euroméditerranée, “l’accélérateur de métropolisation”, d’un régime d’exception à sa banalisation*”, Dessein de villes, Edition de l’Aube

PINSON, Gilles, (2009), “Introduction”, in *Gouverner la ville par projet*, Les Presses de Sciences Po, Paris.

SAMSON, Michel, PERALDI, Michel (2005), Chapitre 1 in *Gouverner Marseille, Enquête sur les mondes politiques marseillais*, La Découverte, Paris

• Revue

DEDEBANT, Christelle, (2012), “*Marseille fait peau neuve*”, in *Géo Mag* 02/13

• Documents divers

MISSION INTERMINISTERIELLE POUR LE PROJET METROPOLITAIN AIX-MARSEILLE-PROVENCE, (2013), *Vers une vision commune de la métropole d’Aix Marseille Provence*. Document de convergence stratégique pour construire et partager la perspective métropolitaine, Marseille

REIGNER, Hélène, HERNANDEZ, Frédérique (2012), « *Tri social, tri spatial dans la ville durable. Les politiques de transport et de déplacements au miroir du cas marseillais* », Colloque international de l’APERAU, 6-7 juin, Lausanne.

Crédits

• Croquis

DA CRUZ Veronica
GAYMARD Marie-Caroline
HEYMES Emmeline
SABATIER Héloïse

• Cartographie

ARSON Léa
BRUNSCHWIG Pauline
DARDIER Guilhem
TONDEUX Aurélie

• Photographie

AELLIG Milena
BENOIT Marie
BOUYAT Jeanne (p19)
COMBE Camille
DOYEN Léa
LALANNE Fosta
NICOLAS Romuald

• Mise en Page

AELLIG Milena
LOUBIER Léa
ROUSSEAU Louise

• Relecture

DELORME Amandine
SHANTHALINGAM Annbarbara
TEILLET Léa
WANTZ Sebastian
WOLLERSHEIM Gabriel

• Organisation du voyage

FOUILLAND Brigitte
MBOUMOUA Irène
STRAGIOTTI Pierre
SUSANNA-DELPECH Béatrice

• Sources des cartes

Open Steet Map
Grand Port Maritime de Marseille
AGAM

