

MARSEILLE EUROMÉDITERRANÉE

*un nouvel
imaginaire
de la ville*

CONSULTATION URBAINE

Ignasi de SOLA-MORALES

Aldo ROSSI

Antoine GRUMBACH

ATELIER 9

De la page a été conduit par une équipe d'éditeurs chargés de missions auprès du directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme, ministère de l'Équipement des Transports et du Tourisme. La rédaction a été assurée par Cecile Mallard, journaliste avec des contributions de Jean Delus, architecte-urbaniste, Grand prix de l'Urbanisme et de l'art urbain 1991, Daniel Hagege, architecte-urbaniste à l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération marseillaise AGAM, et Ariella Wasbongli.

Les personnes citées, sous forme d'entretiens ou de débats, sont les suivantes :

Dominique Becquart,
directeur de l'AGAM

Eric Brassard,
directeur de l'Équipement des Bouches-du-Rhône

Guy Daher,
architecte (Marseille)

Xavier Fabre,
architecte (Clermont-Ferrand)

Jean Frébault,
directeur de l'Architecture et de l'Urbanisme jusqu'en décembre 1993

Antoine Grumbach,
architecte-urbaniste (Paris), Grand Prix de l'Urbanisme 1992

Bruno Guillermin,
architecte-urbaniste, AGAM

François Guy,
architecte (Marseille)

Robert Inglesakis,
architecte (Marseille)

Jean-François Mahé,
directeur d'exploitation des installations marseillaises, Port autonome de Marseille

Alain Masson,
ingénieur général Ponts et chaussées, chargé de la mission interministérielle Marseille

Louis Penarroja,
chargé d'Euroméditerranée à la Ville de Marseille

Didier Picheral,
service Prospectives et études économiques, Port autonome de Marseille

Pierre Rimatte,
secrétaire général adjoint de la Ville de Marseille
Aldo Rossi,
architecte Milan
Jean-Eudes Rouillier,
chargé d'une mission pour le ministre de l'Équipement sur les grandes opérations d'urbanisme

Ignasi de Solà-Morales,
architecte (Barcelone)

Yourek Torunczyk,
architecte-urbaniste, AGAM

Jean-Pierre Wattel,
architecte-conseil du département des Bouches-du-Rhône

Gérard Zeller,
architecte-urbaniste, Mission interministérielle Marseille

LES ÉQUIPES

Équipe d'Ignasi de Solà-Morales

Ignasi de Solà-Morales, collaborateurs : Gustavo Gili Galfetti, Pascal Chossegros, Roberto Fornari, Max Llamazeres, Guillem Costa

Équipe Aldo Rossi, architectes : Aldo Rossi, Fabre/Speller, Giovanni Da Pozzo, Massimo Scheurer, Akim Bara, Sergio Gianoli

Antoine Grumbach

Atelier 9, architectes urbanistes associés : Guy Daher, François Guy, Robert Inglesakis

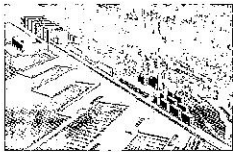


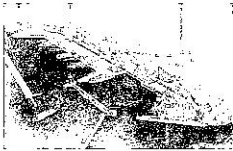
Remerciements à Citévision, qui nous a fourni gracieusement l'enregistrement de la présentation des projets par les concepteurs, et du débat qui a suivi. Citévision a produit un film vidéo de 50 minutes résumant cette journée.

Couverture et mise en page : Albert Jaubert, architecte-graphiste - Marseille

Maquette, responsable de la fabrication : Hélène Allias-Denis, chargée de produits (DAU - Villes et Territoires)

Photocomposition, Photogravure, Impression : Copédith

Photo couverture : AERIAL
1^{er} novembre 1990

Introduction	5	
Marseille, métropole maritime internationale Alain Masson	6	
Un lieu paradoxal Camille Hagège	8	
Une nouvelle gare maritime Jean-François Mahé	10	
	Un vaste territoire par Ignasi de Solà-Morales	11
	Le nouveau vieux port par Aldo Rossi	16
	Acupuncture urbaine par Antoine Grumbach	20
	Adosser le centre par Atelier 9	26
Une fenêtre sur l'avenir Jean Dellus	31	
Convergences et questions Ariella Masbounji	34	
Une opportunité exceptionnelle pour Marseille Louis Penarroya	35	
Une consultation urbaine originale Ariella Masbounji	38	
Quelques éléments bibliographiques	39	

**Euroméditerranée Marseille,
une consultation urbaine
qui mérite pleinement
cette appellation.
Une démarche innovante,
qui tente d'aider
ses partenaires concernés
à fabriquer un projet
partagé pour un site,
une ville et une région.**

Euroméditerranée... Un terme évocateur, inventé pour donner corps au projet de centre décisionnel initialement dénommé «Joliette-Saint-Charles», qui germait depuis longtemps à Marseille, avec pour objectifs : étendre le centre ville, de la future gare TGV à l'espace portuaire urbain – celui-ci demeurant vivant et vivace – et redynamiser l'économie marseillaise. Affirmer le rôle métropolitain, local, national et international de Marseille, mais aussi renouer un dialogue entre ville et mer.

Projet utopique, à l'heure où tant d'autres sont en sommeil dans l'espoir de jours meilleurs ? Peut-être. Projet complexe, de longue haleine, nécessitant études et débats préalables ? Certes. Mais ce projet a été demandé par la Ville, le Département, la Région, la Chambre de commerce, le Port autonome, la SNCF. En application de la décision du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) du 23 juillet 1992, les ministres chargés de l'Équipement, de l'Aménagement du territoire et de la Ville, ont désigné, le 10 décembre 1992, une mission d'études et d'aménagement dirigée par l'ingénieur général Alain Masson, pour étudier la faisabilité du projet.

Parallèlement aux importantes études programmatiques, économiques et financières de la mission, il a paru nécessaire d'aborder, dès cette phase, une démarche de projet urbain. Non pas pour dessiner un projet, qui n'aurait pas de sens à ce stade, mais au contraire pour explorer le champ des possibles, faire réagir à des images contrastées, tester la capacité du site à accueillir diverses exigences spatiales, fonctionnelles ou programmatiques.

L'appui de la Direction de l'architecture et de l'urbanisme (DAU) a ainsi permis de lancer une consultation urbaine, qui a mobilisé des concepteurs renommés et résolument choisis pour leur sensibilité méditerranéenne. Ils furent mis au défi non seulement de répondre aux dysfonctionnements urbains, mais aussi de faire rêver,

afin de donner envie de passer à l'acte en révélant la force imaginative d'un tel projet, susceptible d'enrichir l'identité et la magie urbaine de Marseille.

Dans cet ouvrage – qui s'inscrit dans une série de publications sur le projet urbain – la DAU se propose de livrer ces propositions à la connaissance des professionnels et du public. Aucun choix n'a été effectué entre elles. Mais elles comportent, au même titre que l'ensemble de la démarche menée sur ces lieux, des enseignements précieux sur l'art de penser la ville et d'en débattre, sur les questions qui se posent pour amorcer une dynamique nouvelle dans des conditions réalistes et la conduire dans la durée.

L'accent est mis sur l'apport méthodologique réel d'une approche novatrice de la ville. Les questions qui se posent à Marseille sont tout à fait révélatrices d'une nouvelle donne de l'aménagement, qui se polarise aujourd'hui sur ce type de territoires et de démarches : des territoires amples, des espaces en transformation quant à leurs fonctions et à leur rôle urbain, la redéfinition de la centralité, la relation centre ville/cités en difficulté, la volonté de refaire la ville sur la ville, de rechercher le déclencheur de la dynamique urbaine, etc.

Par ailleurs, cette expérience illustre un signe du renouveau des méthodes de consultation urbaine, auxquelles la DAU porte un grand intérêt, tout en alertant sur leurs dérives et dangers.

La DAU livre donc ici ces travaux sans prétendre clore le débat, mais à l'inverse, pour l'ouvrir et l'enrichir en livrant à la connaissance des démarches aujourd'hui en recherche et en devenir. L'ensemble des acteurs est unanime sur un point au moins : cette démarche a permis d'être mieux à même de poser les bonnes questions. Par ailleurs, ils reconnaissent le rôle moteur des images de préfiguration, prises non pas comme un produit fini, mais comme un appui au débat, pour faire progresser la réflexion et la création urbaine.

Marseille métropole maritime internationale

Alain Masson tire le bilan de la mission dont il a été investi par l'Etat et ouvre des perspectives.

Marseille occupe une position géostratégique de principale ouverture de l'Europe sur la Méditerranée et même, au-delà, sur l'Asie du Sud-Est. Elle doit s'appuyer sur cette situation, en particulier sur son port, pour retrouver son rayonnement d'antan. Le projet « Euroméditerranée » est né du souci commun des responsables marseillais de faire face aux difficultés de leur ville, en pleine crise démographique et économique. Le besoin s'est fait sentir de créer à Marseille un centre décisionnel, qui fasse de la ville une véritable métropole. En juin 1992, la Ville, le Département, la Région, la Chambre de commerce et d'industrie, le Port autonome, la SNCF, ont signé un protocole d'accord visant à la création d'un centre d'affaires.

Un lieu d'intervention est retenu : le secteur Joliette - Saint-Charles, en pleine mutation, où des opportunités foncières existent et où pourrait être favorisée une transparence économique. Sa vocation par l'ensemble de ces partenaires. L'Etat met en place une mission - ou, comme confie - afin de mener une étude de faisabilité de ce projet. Mais le projet n'est pas vraiment défini, et le rôle de la mission commence par le faire éclore. Pour y parvenir, elle utilise les nombreuses études existant et en lance d'autres (2). Elles ont permis de définir, dans un premier temps, un concept de développement : faire de Marseille une métropole maritime internationale.

Marseille doit en effet renforcer son rôle métropolitain à l'échelle du Sud-Est de la France en offrant des services et équipements de haut niveau : services tertiaires à forte valeur ajoutée, centre de ressources financières, équipements sociaux, culturels, de formation, de tourisme, espaces de rencontre, équipements hôteliers, etc. Marseille doit également être une métro-

pole maritime, c'est-à-dire valoriser sa fonction portuaire - dont les activités et celles qui lui sont liées représentent 30 % de l'activité de la ville -, et tirer parti de la présence de la mer en développant l'« océanautique ». Quelques filières liées à ce thème sont déjà présentes, comme la construction de bateaux de plaisance, la réparation navale, la recherche archéologique sous-marine, le travail sur l'environnement marin, avec la Comex, etc.

Enfin, Marseille doit affirmer sa vocation internationale, en s'appuyant sur ses contacts privilégiés avec les pays méditerranéens et sur ses liens commerciaux anciens avec l'Asie du Sud-Est. Le port est évidemment au cœur d'une telle problématique. Dans le monde entier, le rôle des ports a changé. Ils deviennent les interfaces entre transports maritimes et terrestres, dispensent des services et des prestations manufacturières. Le port de Marseille devra permettre à la ville de jouer son rôle de plate-forme de distribution, accueillant des marchandises, les transformant, les conditionnant, et les redistribuant.

Au cours des âges, Marseille, terre d'accueil, a su intégrer des populations d'origines diverses. Le projet doit conforter cette image pluri-culturelle, appréciée par les investisseurs. Marseille est un melting-pot, il faut en faire un « comptoir international ».

Un projet urbain autant qu'économique

Une fois entériné par tous, le concept de « métropole maritime internationale » a été décliné en services, en équipements, en surfaces. Une maquette de programme a été réalisée, définissant les principales activités qui pourraient trouver place dans un tel projet.

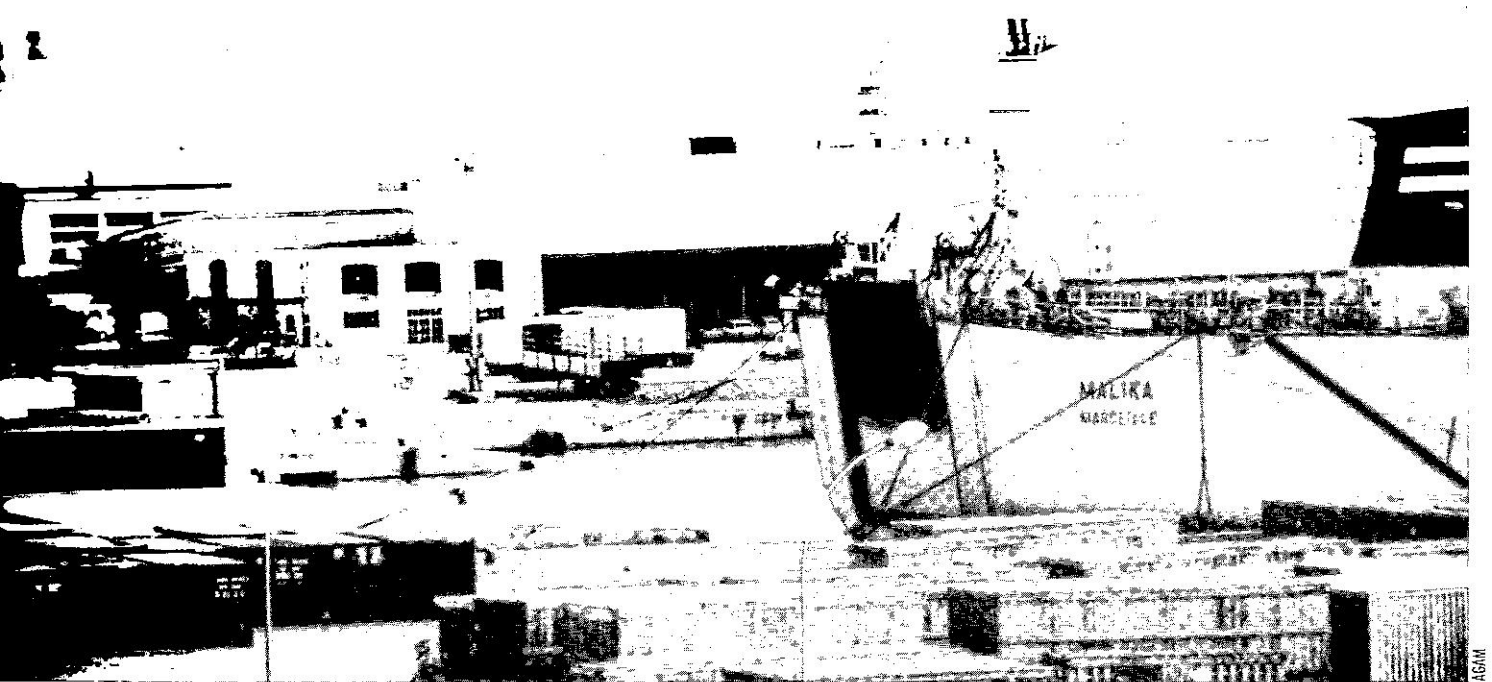
Le but est de mettre en œuvre un programme multifonctionnel, qui fasse une place importante - à côté du tertiaire - à la culture, au tourisme, aux loisirs, à l'enseignement. L'enjeu de ce projet n'est pas seulement économique, il est aussi urbain.

Il s'agit de créer un lieu de vie que puissent s'approprier les Marseillais, autant que le centre métropolitain accueillant pour les investisseurs.

Le projet doit être l'occasion de créer une adresse qui puisse atteindre au prestige international. Pour y parvenir, Marseille doit changer d'image. D'où l'importance de réussir un lieu de vie d'une grande qualité urbanistique et architecturale, où se mêlent, sur un plan d'égalité, les fonctions économiques, culturelles et ludiques. L'appellation de « La Joliette » paraît d'ailleurs plus adaptée au projet que celle d'Euroméditerranée. « La Joliette » est un nom de lieu, une véritable adresse, connue dans le monde entier comme celle d'un port.

C'est une chance pour Marseille que l'activité portuaire n'ait pas déserté le secteur de la Joliette, car les bateaux créent une animation, et affirment l'identité de la ville. Les investisseurs sont d'ailleurs très sensibles à cette image portuaire de Marseille qui, pour eux aussi, représente un atout. Actuellement, il y a une coupure un peu trop forte entre la vie du port et celle de la ville. Elle se manifeste par des grilles, des hangars, qui occultent ce qui se passe dans le port. Autre symbole, les cornes des bateaux se sont tues. Petit à petit, le port s'est enfermé dans un espace clos, extérieur à la ville. Le projet Joliette voudrait le réintégrer dans la vie urbaine. S'il y a des espaces à réinvestir sur le port, à proximité du fort Saint-Jean par exemple, l'activité portuaire ne doit surtout pas en être chassée, mais au contraire y être mise en scène. Elle doit faire partie de la vie marseillaise beaucoup plus qu'aujourd'hui.

Le fait que le projet de centre décisionnel soit en plein centre ville représente également un atout. Le placer à l'extérieur de la ville créerait un ghetto d'affaires dont plus personne ne veut aujourd'hui. Ainsi situé, il offre aux personnes y travaillant les services quotidiens d'une véritable ville. Cette richesse urbaine intéresse les investisseurs, surtout quand ils évoluent dans des filières économiques très immatérielles.



« Elle ne doit surtout pas disparaître mais, considérée comme un atout par les investisseurs, elle doit, au contraire, être valorisée et mise en scène. »

Il s'agit de faire de ce quartier non un centre d'affaires anonyme, comme en voit tant, mais un lieu de vie typique de Marseille et de la Méditerranée.

Urbanisme au service d'une idée

Comment traduire dans l'urbanisme et l'architecture cette ambition de faire de Marseille une métropole internationale sans respect de son identité historique et culturelle ? Tel a été l'objet de la consultation d'urbanisme lancée auprès de quatre équipes de concepteurs.

L'intérêt de cette démarche a été d'essayer de mettre l'architecture et l'urbanisme au service d'une idée et d'un grand

projet, et non l'inverse. A tel point que le programme de la consultation n'excluait pas que la forme ait une influence sur le fond, l'image sur le contenu.

Il était demandé aux concepteurs d'inscrire « dans la puissance et l'étendue du site, autant que dans l'intimité de la continuité urbaine centrale, les signes témoins de son centre tertiaire international ». Il était précisé que le projet, « loin de se réduire à une vitrine plaquée en front de mer, devra s'enraciner fortement dans le tissu urbain jusqu'à cet autre point singulier d'où la ville se découvre ou se quitte, la gare Saint-Charles ».

Le projet s'inscrit en effet dans un triangle dont les sommets sont la gare Saint-Charles, le Fort Saint-Jean et le môle d'Arenc. Notre objectif était de proposer aux concepteurs une réflexion sur la manière d'appréhender ce site exceptionnel en plein centre ville. Comment faire vivre les fonctions très modernes d'un centre d'affaires à proximité d'un centre ville existant ? Comment modifier complètement l'image d'un quartier pour faire en sorte qu'il devienne le centre moderne du Marseille du XXI^{ème} siècle ? Quelle morphologie urbaine lui donner ? Faut-il des signes urbains, où les placer ? Par où commencer ?

Il s'agit d'une problématique qui n'a jamais été mise en œuvre en France jusqu'à présent : créer une ville nouvelle en cœur de ville ancien. Les mêmes instruments que pour les villes nouvelles, jamais utilisés en tissu ancien, sont d'ailleurs proposés :

opération d'intérêt national, mise en place d'un maître d'ouvrage fort, établissement public d'aménagement...

Notre idée était, par cette consultation, de préparer les termes des futurs concours d'urbanisme, voire d'architecture, concernant le secteur Joliette - Saint-Charles. Le projet n'existe toujours pas. Pour le définir, des études seront nécessaires, des concours d'urbanisme et d'architecture devront être lancés. Grâce à cette consultation, il est aujourd'hui plus facile d'imposer des contraintes aux concepteurs qui travailleront sur ce secteur, de leur suggérer des choix de morphologie urbaine, de leur indiquer quels sont les espaces à privilégier, etc. De plus, la consultation a fourni des éléments de réflexion qui permettront de mieux juger les réponses proposées par les futurs concurrents.

Alain Masson

Chronologie

1991 : signature d'un protocole d'accord entre l'Etat, le Département, la Région, la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Port autonome et la SNCF, pour la création d'un « centre tertiaire Euroméditerranéen ».

1992 : le Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) décide de créer une mission d'étude sur la faisabilité du projet Euroméditerranéen.

1992 : Mise en place de la mission, dirigée par Alain Masson, par les ministères de l'Équipement, de l'Aménagement du territoire et de la Ville.

1993 : lancement de la consultation ; les concepteurs ont disposé de quarante jours pour remettre leurs propositions.

1993 : présentation des propositions des concepteurs, débats et consultation.

1993 : remise du rapport de la mission aux concepteurs concernés.

1993 : le ministère de l'Équipement instruit actuellement les propositions du rapport.

¹ Le ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports, le secrétariat d'État à la Ville et le secrétariat d'État à l'Aménagement du Territoire (DATAR).

² Etudes commandées par la mission :

- Cabinet Auguste Thouard : marché du tertiaire dans l'aire métropolitaine marseillaise ; enquête auprès d'investisseurs institutionnels.

- Cabinet Bourdais : étude monographique et comparative de quatre villes-ports, Barcelone, Gênes, Anvers, Hambourg.

- Université des sciences et technologies ENVAR - Lille : enquête aux États-Unis auprès de développeurs.

Études existantes réalisées par la ville :

- AGAM : schéma directeur d'Euroméditerranée

- Euro Logiques Conseil : projet de parc culturel, scientifique et technique, promenade des Continents.

Autres études existantes :

Pan constructeur et architecture : recherche sur le parti pris de la ville.