

~~3377~~ 3377
a 3379
~~3378~~
ou
3375
3376



**Programme triennal
des réalisations Euroméditerranée
sur financement public**



PROGRAMME TRIENNAL DES REALISATIONS EUROMEDITERRANEE
SUR FINANCEMENT PUBLIC

Note de présentation

LE PROGRAMME TRIENNAL
DE REALISATIONS D'EUROMEDITERRANEE
SUR FINANCEMENT PUBLIC

Le projet Euroméditerranée entre dans sa phase de réalisation avec la création le 14 Octobre 1995 de l'établissement public, et la convocation de son premier conseil d'administration avant la fin de l'année 1995.

L'ensemble du dispositif opérationnel est en cours de mise en place, permettant à la mission de préfiguration d'achever comme prévu son travail au 31 décembre 1995.

Trois textes organisent le projet : le décret créant l'établissement public, le décret inscrivant l'opération dans la liste des opérations d'intérêt national et le protocole général établi dans le cadre de la charte d'objectifs métropolitains de Marseille, déjà adopté par les assemblées de toutes les collectivités locales concernées et susceptible d'être désormais signé par l'Etat, la ville de Marseille, le département des Bouches-du-Rhône, la région Provence Alpes Côte d'Azur et la communauté de communes de Marseille Provence Métropole.

C'est dans le cadre de la mise en oeuvre de ce protocole que la mise en cohérence des programmes envisagés dans la région sera recherchée à travers l'élaboration et l'adaptation d'un schéma de cohérence des opérations d'aménagement.

Ce même protocole prévoit que l'établissement public élaborera un document détaillé de programmation de l'opération soumis à l'accord du conseil d'administration.

Le projet de programme triennal de réalisations présenté ici s'inscrit dans cette démarche. Il a pour objectif de préciser quelles opérations, relevant du financement public de l'opération prévu par le protocole général pourraient être engagées dans les trois premières années d'existence d'Euroméditerranée, de 1996 à 1998, en indiquant quel état d'avancement de ces opérations pourra être atteint au cours de la période.

Cette démarche s'inscrit dans l'approche globale proposée par la mission de préfiguration, qui comporte à la fois un volet de stratégie de marketing et de développement économique, un volet de stratégie d'aménagement sur le site et un volet de stratégie de l'habitat.

A. les propositions stratégiques de la mission de préfiguration.

les propositions de la mission de préfiguration sur les trois domaines stratégiques ont été successivement diffusées en juillet, en octobre et en novembre 1995.

Les propositions d'aménagement de juillet, figurant dans le document intitulé propositions de schéma de référence ont connu depuis cette date certaines évolutions prenant en compte les travaux complémentaires disponibles, les avis des groupes de travail de la programmation détaillée et les premières réactions des interlocuteurs concernés de l'Etat et des collectivités locales, l'ensemble devant être validé le jour venu par le conseil d'administration de l'établissement public Euroméditerranée.

Résumées brièvement ces propositions peuvent être présentées ainsi :

- Une stratégie de Développement Economique et de création d'emplois

Elaborée à partir d'études spécifiques, de rencontres avec les professionnels, de débats avec les organismes institutionnels, la stratégie économique à développer s'appuie sur un positionnement fort de l'opération Euroméditerranée : pôle sud européen de valorisation des échanges.

Sur la base de ce positionnement, une stratégie marketing a été définie. Elle se décline par la proposition de 3 objectifs de développement et l'identification de cibles commerciales claires. Ces objectifs sont interdépendants. Ils se renforcent les uns les autres.

- *Fonctions de métropolisation* : l'objectif est d'augmenter le caractère de ville internationale de Marseille en développant les fonctions de centralité de la 2^o agglomération française. On ne peut, en effet, avoir la volonté d'inscrire Marseille dans le club des villes de taille internationale sans mettre à niveau, tout particulièrement dans le secteur des services, ses fonctions métropolitaines et de commandement. Le risque est grand que le développement attendu des échanges, s'il profite en termes de trafic au port autonome, n'engage pas de réelle dynamique de valorisation et de création de richesse.

- *Fonctions d'internationalisation* : L'objectif est de hisser Marseille au rang des villes véritablement internationales en offrant aux entreprises les équipements et services tournés vers l'international. La réalisation d'un centre international de services aux entreprises est d'ores et déjà inscrite au programme initial d'Euroméditerranée.

- *Fonctions d'information* : L'objectif est de faire de Marseille Euroméditerranée le carrefour euroméditerranéen et eurasien des échanges économiques, technologiques, culturels et un lieu majeur de formation.

L'essentiel de ces stratégies économiques et ses traductions en termes d'aménagement, d'équipements, de dispositif commercial, d'animation et de communication, visent à augmenter sensiblement le niveau et la qualité des emplois.

La réalisation elle-même de l'opération constituera un apport de carnet de commandes permanent pour la filière BTP, en nécessitant plusieurs centaines d'emplois pendant la durée de l'opération.

En matière d'emplois, l'opération cherchera en permanence à trouver un juste équilibre entre, d'une part, la création d'emplois qualifiés de tertiaire de haut niveau correspondant au positionnement ambitieux d'Euroméditerranée et au renforcement du rôle international de Marseille et, d'autre part, l'essor d'emplois de qualification plus limitée.

Le développement de l'enseignement supérieur - principalement à vocation internationale - et de la formation doit être une constante transversale à travers ces trois axes majeurs.

- Une stratégie de l'Habitat

- Elaborée à partir de réunions de travail avec les services de l'Etat, les organismes publics locaux et les outils opérationnels.
- Conçue après une analyse systématique du tissu social existant ainsi que la structure des bâtis en place,
- Confrontée à la problématique d'un marché immobilier particulièrement désavantageux dans la partie nord de Marseille,

la stratégie proposée en matière d'habitat veut mettre en valeur quatre types d'actions :

- la réhabilitation d'un patrimoine immobilier fortement dégradé principalement sur les quartiers de la gare, de Montolieu et de St Lazare
- la rénovation d'un patrimoine immobilier de type hausmannien (rue de la République, Bd des dames, Bd de Paris, quai de la Joliette) catalyseur d'une transformation essentielle dans la perception de la partie nord du centre ville.
- la construction de logements intermédiaires pour salariés du secteur tertiaire (cadres moyens, techniciens)
- la construction de logements bon standing afin d'établir une réponse nouvelle et diversifiée à ce type de besoins sur Marseille

La mise en oeuvre de cette stratégie accompagnera fortement l'accueil d'entreprises nouvelles sans pour autant perturber l'équilibre socio économique des lieux.

- Une stratégie d'Aménagement

Telle qu'elle est proposée à travers le schéma de référence, cette stratégie respectera sept concepts fondamentaux :

La structuration d'un grand quartier urbain aux activités diversifiées : Euroméditerranée ne sera pas "La Défense", une technopole ou plus simplement un quartier d'affaires. Cette opération s'intégrera dans le tissu urbain de la cité phocéenne en veillant à une juste répartition des types d'activités et des types d'occupation.

Des liaisons étroites avec le centre ville : ce choix est dicté tout à la fois par une logique économique et urbaine. il s'agit de faire bénéficier immédiatement les nouvelles activités implantées sur Euroméditerranée de services existants, d'éviter le gaspillage que pourrait représenter des déménagements d'activités du centre ville vers Euroméditerranée, et de permettre la lecture physique, sur le site, de la volonté d'entraînement d'Euroméditerranée.

Cette option a donc plusieurs conséquences majeures : elle implique des choix dans la chronologie des opérations, elle oblige à traiter en priorité les liaisons existantes, qu'elles soient dans le site (Rue de la République) ou pas (Gare Saint-Charles - Canebière) et à rendre possible l'animation d'une nouvelle liaison vieux port - Joliette par le J4.

- **Une insertion du port dans la ville :** derrière la symbolique, il s'agit de forger l'image, la référence dont Euroméditerranée a besoin, et de réconcilier la ville avec son port, sur le plan de la fonctionnalité comme sur celui de la dynamique économique. Sur le plan du symbole l'usage multiple du J4, où devraient se retrouver l'activité portuaire (par la gare croisière et d'autres éventuelles implantations) , les entreprises, dans un palais des rencontres, et les marseillais dans ce même palais conçu comme polyvalent et ouvert aux spectacles) sera essentiel. Sur le plan de la fonctionnalité, l'usage public de la digue du large doit être conçu comme le maillon d'un cheminement beaucoup plus complet dans Marseille.

- **Une insertion de la gare Saint-Charles dans la ville :** cet objectif participe de la même problématique, mais il s'en ajoute une autre : tout faire pour que Marseille en général et Euroméditerranée en particulier bénéficient au maximum de la dynamique que va apporter la mise en service du TGV Méditerranée. Ce choix majeur d'aménagement du territoire, qui modifie très profondément les données des relations entre Marseille et l'Europe du nord, représente en effet une exceptionnelle opportunité de " rapprocher " Marseille des autres grands pôles économiques européens, mais fait le pari du succès économique du TGV , qui passe obligatoirement par une amélioration marquée des conditions de fonctionnement et d'accès de la gare Saint-Charles. Il faut d'ailleurs avoir à l'esprit les retombées secondaires importantes de l'option sur les transports régionaux qui bénéficieront, dans la foulée, des améliorations ainsi réalisées autour de la gare Saint-Charles.

- **Un très bon fonctionnement :** c'est l'autre pendant de l'image recherchée et cela emporte une conséquence importante en terme de méthode : aucune étude d'aménagement concernant Euroméditerranée, fut-elle d'ampleur limitée, ne devra jamais être faite sans son volet fonctionnement.

Et celui-ci sera généralement plus poussé que dans les approches habituelles. Ce doit être une donnée majeure de programme, jugée aussi importante que le contenu des programmes à installer dans un secteur donné.

Qui dit fonctionnement, dit nécessairement études d'exploitation et pas seulement infrastructures disponibles. Pour que cette approche ne soit pas sacrifiée aux contraintes conjoncturelles, il est nécessaire de disposer de plusieurs outils et approches.

Le programme détaillé devra proposer des options précises. Ainsi, les améliorations de l'offre actuelle de transports en commun ou les règles de la politique de stationnement, le plan de circulation, l'approche des télécommunications fourniront autant de références, de repères sans lesquels les choix deviendront vite très formels, ou simplement conjoncturels.

• **Une grande qualité architecturale et urbaine** : en fin de compte, c'est la qualité des intervenants qui fera ce résultat et, pour y parvenir, il faudra donc associer méthodes de choix des maîtres d'oeuvre et des efforts permanents de sensibilisation des différents décideurs aux enjeux de ces choix.

Ces ambitions de grande qualité architecturale et urbaine sont loin d'être affichées pour de simples raisons esthétiques. L'image de Marseille souffre tout à la fois du faible nombre de grands monuments ou espaces publics majeurs et de certaines réalisations architecturales relativement inadaptées à la qualité exceptionnelle du site. La modification de cette situation est un enjeu déterminant sur les nouvelles images de la ville et d'Euroméditerranée à présenter.

Le tourisme ne trouve guère de lieux d'accroche à Marseille, à l'exception importante près de la navigation de plaisance.

La fabrication de l'adresse " Euroméditerranée " comptera autant que ses premiers contenus dans la dynamique de l'opération.

Le respect de l'Histoire et de la géographie de Marseille.

Même si c'est probablement la règle la plus difficile à traduire en termes opérationnels, elle ne doit pas être, à ce prétexte, considérée comme simple formule de style. Marseille a, dans son histoire, plus souvent montré son talent à rejeter les greffes et tentatives de modernisation que sa capacité à les digérer.

Il s'agit là de rechercher dans tous les choix (améliorations ou reconstructions, reconstitutions d'organisations urbaines antérieures ou modernisation forte...) à réduire les risques de rejet.

B. Les hypothèses de travail pour l'élaboration du programme triennal.

Le programme triennal proposé est établi en fonction de l'avancement actuel de la réflexion sur ces propositions.

Il ne comporte, par définition, que des projets relevant des financements publics actuels disponibles. Toutefois, il est conçu, notamment à travers la mise en oeuvre envisagée des deux zones d'aménagement concerté pour permettre la localisation de programmes complémentaires, publics et privés au fur et à mesure que l'action commerciale décrite dans le document stratégique correspondant, sera, après validation, développée.

Les estimations de coûts et de délais ont été effectuées avec l'assistance d'experts spécialisés.

Les estimations de coûts ont été effectuées sur la base des éléments de programme recueillis, avant de disposer d'avant-projets techniques. Elles sont donc susceptibles d'évolutions en fonction de l'élaboration de ces avant-projets, l'objectif étant évidemment de rester proche des enveloppes prévues.

Ces estimations de coûts ont été effectuées en valeur d'Août 1995, elles englobent donc la hausse de la TVA.

Elles doivent a priori être compatibles avec les évolutions de prix 1996.

les estimations de délais prennent en compte délais administratifs et techniques, avec là aussi des précisions de niveau programmatique. Les études techniques peuvent, dans certains cas, conduire à des ajustements si des difficultés particulières de réalisation apparaissent.

Mais à ce stade ce sont les délais administratifs, et, en amont, les décisions des collectivités publiques concernées et des partenaires publics majeurs, en particulier le port autonome, et la SNCF, qui conditionnent au premier chef le respect des délais prévisionnels annoncés.

Un document annexé précise les principaux points à régler pour que le schéma proposé puisse effectivement être mis en oeuvre avec le contenu et les délais proposés.

C. Les principales études et réalisations du programme triennal.

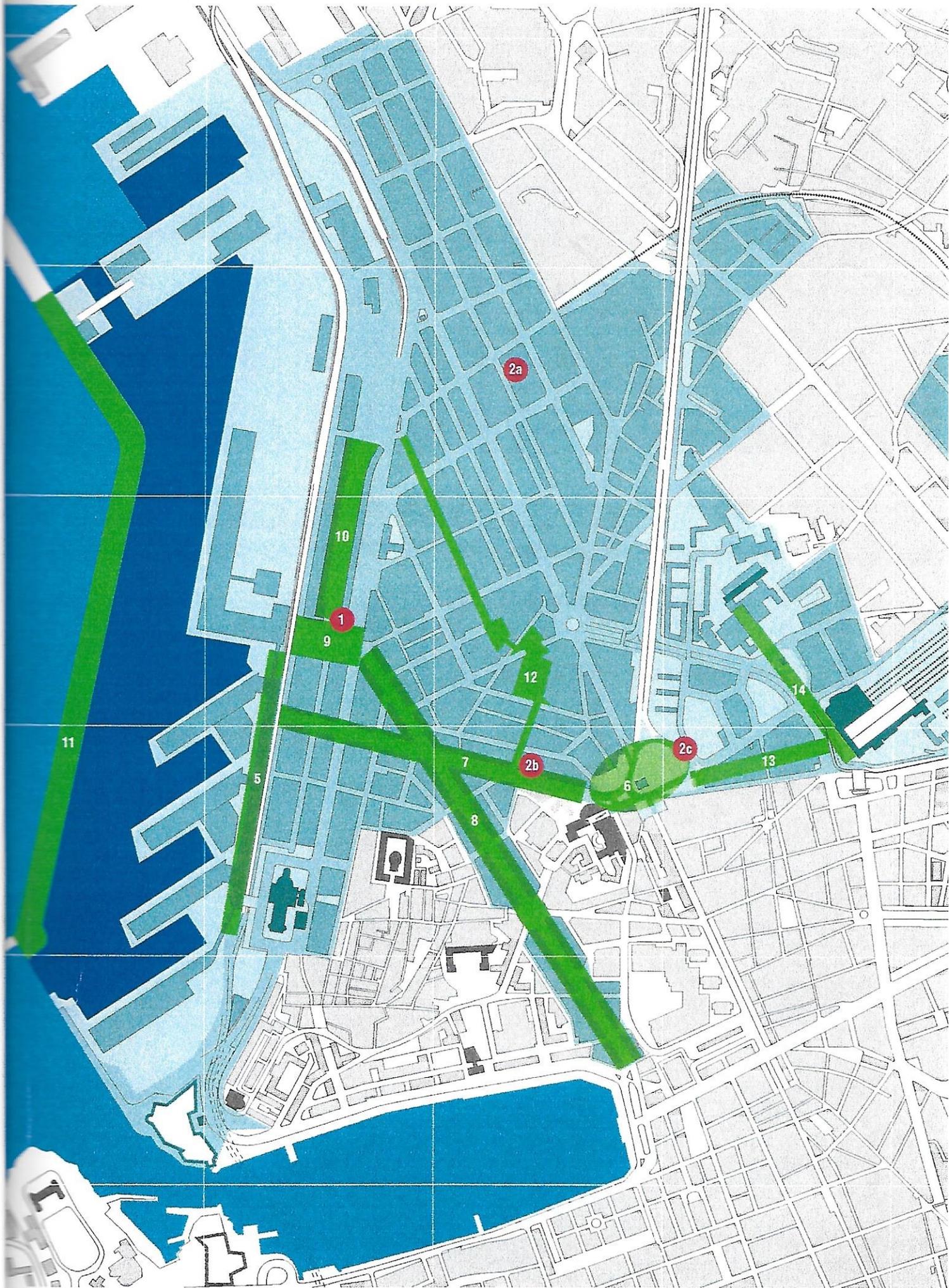
a - Les concours (voir planche page suivante)

- **Concours d'architecture**

1 - CIEE	deuxième trimestre 1996
2 - (abc) Bâtiment Universitaire	troisième trimestre 1996
3 - Gare maritime internationale	deuxième trimestre 1996
4 - Scolaire international	deuxième semestre 1998

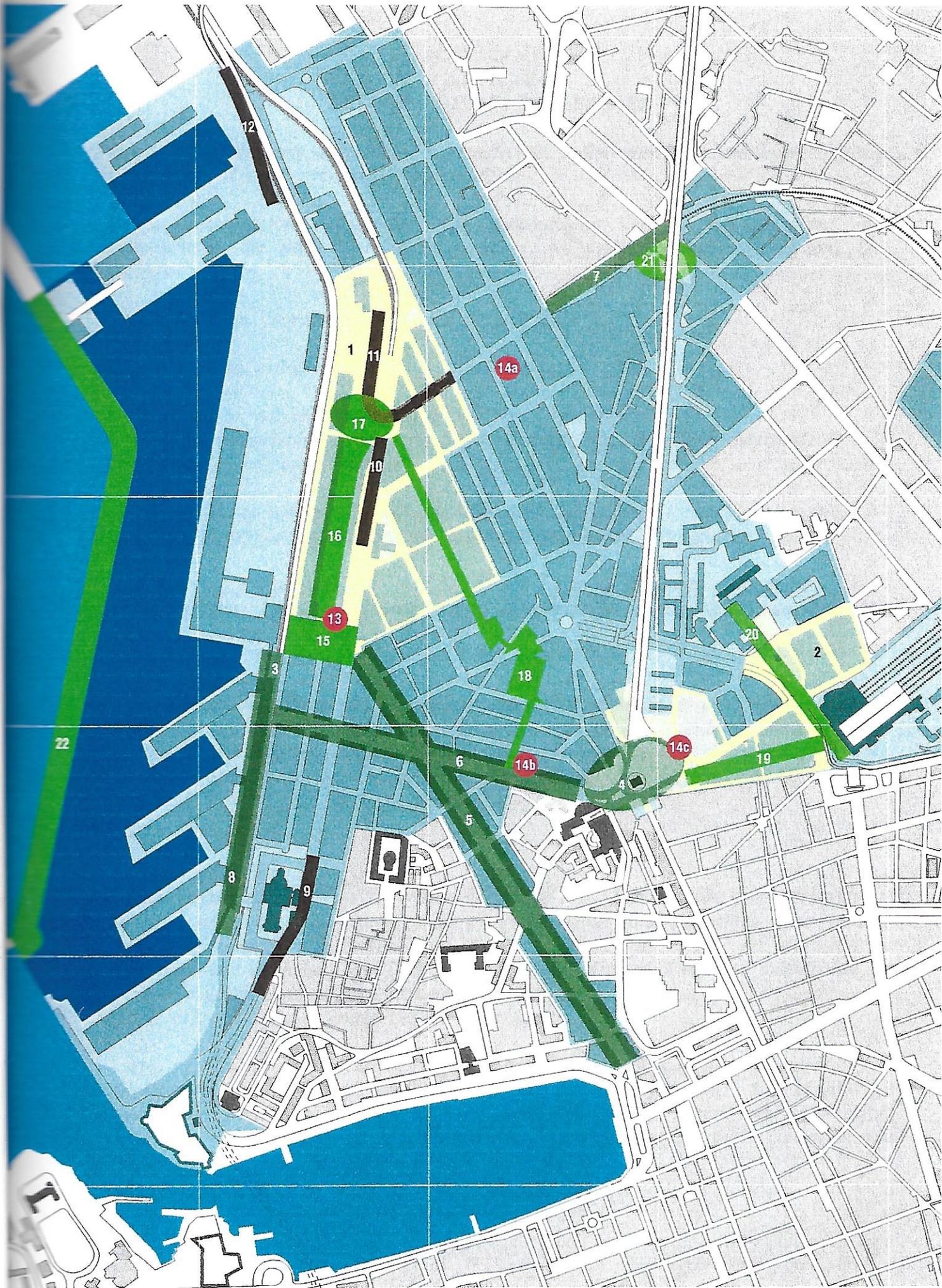
- **Concours de paysagistes**

5 - Quai Promenade Joliette	troisième trimestre 1996
6 - Place Jules Guesde	premier trimestre 1997
7 - Boulevard des Dames	deuxième trimestre 1996
8 - Rue de la République	deuxième trimestre 1996
9 - Place Joliette	quatrième trimestre 1997
10 - Mail Docks	quatrième trimestre 1996
11 - Digue du large	deuxième trimestre 1996
12 - Espace Montolieu	deuxième trimestre 1996
13 - Mail Dubois	premier trimestre 1997
14 - Mail Université Gare	quatrième trimestre 1996



b - Les travaux (voir planche page suivante)

Les ZAC	1 - ZAC Joliette 2 - ZAC St Charles
Les espaces publics	3 - Quai Joliette 4 - Place Jules Guesde 5 - Rue de la République 6 - Boulevard des Dames 7 - Melchior Guinot 8 - Démolition HL
Infrastructures primaires	9 - Tunnel Major 10 - Prolongement Dames Joliette 11 - Tunnel Lajout 12 - Débranchement A 557
Superstructures	13 - CIEE 14 - (abc) Bâtiment Universitaire
Espaces publics structurants (parc urbain)	15 - Place Joliette 16 - Mail des Docks 17 - Place Nord 18 - Espace Montolieu 19 - Mail Dubois 20 - Mail Université Gare 21 - Espace St Lazare 22 - Digue du Large



ANNEXE LES PRINCIPAUX PREALABLES

Pour que Les phasages présentés soient effectifs, il faut que certaines hypothèques soient levées d'ici le premier trimestre 1996.

Outre l'approbation générales des propositions et la confirmation de l'engagement des partenaires à les financer, les principaux préalables sont les suivants :

3.1 - Préalables dépendant de la ville de Marseille

Ils sont de deux ordres :

- Ordre formel au regard des procédures d'urbanisme*

Il est en effet nécessaire qu'avant la fin de l'année 1995, la ville de Marseille se soit prononcée formellement sur :

- le permis de construire "Botta" sur la place Jules Guesde - projet incompatible avec les principes d'aménagement et de fonctionnement du quartier gare*
- la réduction du périmètre de la ZAC Sainte Barbe (aménageur : Marseille Aménagement qui est favorable à une réduction de ce périmètre) qui empiète sur le périmètre de la ZAC St Charles*
- les procédures de concertation à mettre en oeuvre pour les ZAC. Ces procédures sont nécessaires : le projet Euroméditerranée doit se faire avec la population concernée. Cependant, pour ce qui concerne la concertation entrant dans le cadre réglementaire des procédures des ZAC Joliette et St Charles, il est indispensable qu'un protocole d'organisation (de concertation) soit conçu par la ville de Marseille avant la fin de cette année.*

- Ordre technique et financier*

- Afin de permettre la mise en oeuvre de la ZAC St Charles et de procéder aux études techniques, financières et de programmation indispensables pour mener à bien les travaux d'infrastructures, il est nécessaire que la ville de Marseille se prononce sur le choix définitif du système de circulation à réaliser aux abords de la gare : passage en tunnel ou voiries de surface ?
Et ce avant la fin de l'année 1995.*
- Afin faire aboutir les procédures de dévolution des concessions de parcs de stationnement de parcs de stationnement publics, il est nécessaire que la ville de Marseille prenne des dispositions, particulièrement fermes et cohérentes relatives à la gestion du stationnement : tarification homogène et mesures répressives contre les stationnements interdits.*

3.2 - Préalables dépendant du Conseil Général des Bouches du Rhône

Outre les aspects financiers (participation du CG 13 au financement à l'Euroméditerranée) qu'il faudra résoudre dès les premiers conseils d'administration de l'établissement public, pour que l'aménagement des abords de la gare St Charles (dans ZAC St Charles) puisse débiter à temps (et être achevé en 1999) il est nécessaire que le CG des Bouches du Rhône se prononce sur la maîtrise d'ouvrage de la gare routière. Et ce avant la fin de l'année 1995.

3.3 - Préalables dépendant de la SNCF

a/ le déroulement des études, des négociations commerciales et des travaux sur la ZAC Joliette ne peut être assuré tant que la SNCF ne s'est pas engagée formellement sur un planning détaillé de libération de la plate-forme foncière qu'elle possède entre le bâtiment des docks et le Bd de Dunkerque. Ces engagements de libération des sols et les documents contractuels qui en résulteront (délais et coûts) devront être formalisés au cours du premier trimestre 1996.

b/ la libération des sols à Joliette doit s'accompagner de plus d'un engagement de la SNCF et d'autres partenaires (Etat et collectivités) sur les conditions de la réalisation (comment ? quand ? qui paie ?) de la déviation de la voie enterrée sous Melchior Guinot pour établir une liaison directe gare d'Arenc / gare St Charles. Ceci dans le cadre d'un projet global de liaisons interurbaines (quartiers nord / centre ville) entre GPU et centre ville.

Ces conditions doivent être arrêtées au cours du premier trimestre 1996.

3.4 - Préalables dépendant du Port Autonome de Marseille

Le programme détaillé et les études relatives à l'aménagement du môle J4 (quartier St Jean) mais surtout les démarches opérationnelles relatives à la ZAC Joliette ne pourront se développer si le schéma directeur d'aménagement du domaine portuaire entre le môle J4 et le bassin d'Arenc n'est pas achevé pour janvier 1996.

Un travail en commun (PAM, Euroméditerranée, Ville de Marseille) a déjà permis une avancée certaine de cette démarche. Il est indispensable qu'elle soit réellement achevée pour l'échéance précitée.

3.5 - Autres préalables

Ils sont au nombre de trois

a/ les viaducs autoroutiers de transit nord/sud (quai de la Joliette) et sud/nord (tunnel sous la Major et tunnel de prolongement de la trémie dans le boulevard de Dunkerque. Plusieurs préalables doivent être levés avant la fin de l'année 1995. Ils portent sur

- les solutions techniques à mettre en oeuvre
- les financements engendrés

Sont concernés par cette décision la ville de Marseille, les services techniques de l'Etat et la SNCF (pour le tunnel Dunkerque).

b/ le bâtiment universitaire

Trois localisations possibles sont actuellement étudiées par Euroméditerranée en vue de faire une proposition au Rectorat, maître d'ouvrage qui aura ensuite à recueillir l'accord des différents acteurs concernés, universités et collectivités publiques

- près de la Porte d'Aix
- sur le Boulevard des Dames
- sur la ZAC Joliette

Ces trois localisations font l'objet d'études de dureté foncière et d'études de faisabilité technique qui seront achevées en décembre 1995. Il sera alors nécessaire que le rectorat se prononce définitivement sur son site afin de concrétiser cette opération.

c/ le centre international d'échanges économiques (CIEE)

L'étude de contenu du CIEE est en cours de réalisation. Elle sera achevée pour la fin de cette année. Il sera alors nécessaire d'arrêter définitivement la localisation de cet ouvrage pour permettre la réalisation d'une première tranche de travaux en 1998.

3.6 - Préalables propres à l'évolution de la structure de l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée

Il s'agit de l'adoption du budget 1996 avec la confirmation que les moyens qui seront demandés par le directeur général l'établissement public au regard de cette programmation, et des actions de commercialisation d'Euroméditerranée sont bien réunis.