

A Marseille, Euroméditerranée invente la ville neuve sur la cité ancienne

Les premiers travaux de l'établissement public, chargé de remodeler 300 hectares au cœur de la cité phocéenne, vont commencer. Enjeu : marier cultures du privé et du public, attirer investisseurs internationaux et ménages aisés, sans chasser les familles modestes

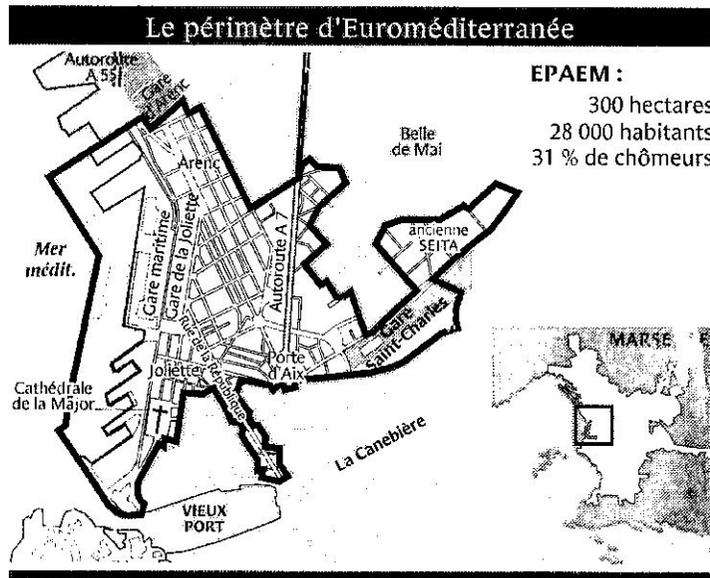
MARSEILLE

de notre correspondant régional
Quarante et un ans d'âge moyen et des diplômes à foison ; vingt-deux hommes et vingt-quatre femmes (dont deux emplois-jeunes et trois fonctionnaires détachés) : les quarante-six membres de l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM), chargés de la plus grande opération d'intérêt national en cours en France rien de moins que le remodelage de 300 hectares au cœur de Marseille -, sont installés sous les toits des Docks, le bâtiment-phare du tertiaire marseillais, le long du port de la Joliette.

L'institution a été traumatisée par un rapport d'audit critique en janvier 1998 (*Le Monde* du 21 janvier 1998) et par le soupçon local d'agiter beaucoup de papier pour peu de réalisations. L'étonnant est qu'on y sent, malgré les tiraillements du quotidien, comme une culture commune.

Pourtant, les métiers qu'on y exerce obéissent à des logiques de fonctionnement presque contradictoires. L'EPAEM, quatre ans d'âge à peine, remplit des missions complexes : il s'agit, sur une décennie, de restaurer le cadre urbain entre gare et port, d'y installer des entreprises nouvelles, tout en conservant sur place la très pauvre population locale (28 000 habitants, dont 31% de chômeurs) et en attirant des habitants plus aisés. Ce qu'en termes officiels on désigne ainsi : « une stratégie urbaine et architecturale pour servir des ambitions économiques, sociales et culturelles » - et chaque mot, ici, est important.

En pratique, tel commercial doit attirer des promoteurs immobiliers spécialistes des bureaux, dans un quartier largement dégradé, où la



autre voyage en Finlande, pour convaincre des entreprises de haute technologie de la communication qu'elles doivent absolument installer leur base Sud Europe ici même, dans des friches en gestation perpétuelle. « On fait visiter le magasin pendant les travaux - où même avant qu'ils n'aient commencé », explique-t-il.

UN RÔLE D'« AMBASSADEURS »

Cet habitué des rencontres internationales énonce les trois premières questions que posent de grands investisseurs internationaux quand il s'agit de Marseille : « Le front national est-il à la tête de la mairie ? Y a-t-il vraiment plus de grèves que partout en France ? Où sont les principaux investissements de la mafia » ... Où l'on comprend le rôle des « ambassadeurs » d'Euromed', deux cents industriels ou financiers bénévoles, équipés d'une petite mallette en carton bourrée

sur la réalité, heureusement plus rassurante, de leur ville.

Dans le même temps, une jeune femme, chargée de la ZAC Saint-Charles, est confrontée à quelques habitants furieux qu'une future trouée près d'un hôtel en prévision leur gâche la vue. Il faut alors se concerter avec des comités d'intérêts de quartier, se colleter aux hésitations et aux pressions des différents élus du secteur.

Et surtout élaborer une pédagogie qui convainque que l'intérêt privé du moment peut-être contradictoire avec l'intérêt général à venir... A moins que le même service ne soit rattrapé par l'effondrement d'immeubles au-delà du vétuste, où logeaient quelques immigrés âgés. Dans l'urgence, et dans le périmètre d'Euromed', il faut les reloger. Car c'est le pari de cet organisme, et en cela il diffère des établissements publics traditionnels qui ont bâti les villes nouvelles ou la Défense : Eu-

neuve sur de la ville ancienne, « pas des immeubles dans des champs de betteraves », selon une expression courante dans la maison.

On imagine que ces missions, si elles sont désormais affichées comme compatibles, produisent des frottements, internes autant qu'externes. Les seconds sont l'affaire du nouveau directeur, Jean-Michel Guénod, arrivé le 1^{er} juillet 1998, et qui a, de l'aveu général, aéré une maison qui avait tendance à vivre en circuit fermé, divisée en clans et un peu oubliée des habitants réellement existants au profit de l'avenir radieux du *high tech*. Manche de chemise et tutoiement facile, M. Guénod est de ceux que la politique n'effraie pas.

ÉLUS AMADOUÉS

Attendu au tournant par les élus marseillais, qui craignaient sa réputation d'homme de gauche, il a réussi à les amadouer. Tutoyant son président, Renaud Muselier (RPR, et premier adjoint), et lui laissant toute sa place, il est aussi dans les meilleurs termes avec le maire, Jean-Claude Gaudin (DL), qui suit désormais le dossier de très près, comme avec les élus de gauche des autres collectivités locales qui cofinancent les opérations. Bien introduit dans les cabinets ministériels, il a réussi à obtenir des rallonges de l'Etat et des collectivités locales et dit volontiers qu'avec 2,4 milliards de francs entre 1995 et 2006, il a les moyens financiers de ses ambitions.

Il a surtout cadré le travail des services avec des lettres de mission. Même si, à la base, on reproche *mezza voce* aux hautes sphères de la maison de n'avoir pas mené la démarche de clarification à son terme, afin que chacun connaisse exactement son périmètre d'intervention :

Les chantiers démarrent

Le conseil d'administration de l'Établissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAEM) du 19 octobre prendra acte de l'installation d'une salle d'exposition ouverte au public et surtout de l'engagement des premiers travaux. On s'attaquera ces jours-ci au viaduc qui longe le port. Il sera remplacé par un tunnel passant sous la cathédrale de la Major. Démarrent aussi la destruction de deux hangars. Ces opérations visent à ouvrir aux Marseillais l'accès à la mer, tandis que le Port reconfigure ses quais sud pour les passagers. Démarrent aussi en 1999 les travaux de déviation du tunnel ferroviaire de Lajoux, qui sera mis en service en 2001, au moment où le TGV arrivera dans la nouvelle gare Saint-Charles. Fin 1999 encore, doit avoir lieu l'approbation des deux ZAC, Saint-Charles et Porte-d'Aix, qui redessinent tout le quartier entre gare et port.

acteurs se marchent sur les pieds.

Mais l'établissement, qui accumule des strates de personnels embauchés à des périodes différentes de son histoire, est aussi traversé par un débat récurrent entre cultures du privé et du public. Le

ton monte parfois, sur des questions générales autant que sur des détails quotidiens. Formé par des années dans l'immobilier privé, en contact permanent avec les méthodes rapides de son ancien secteur, tel cadre est exaspéré par les lenteurs des procédures publiques, les vérifications permanentes des contrôleurs d'Etat. « On nous demande d'agir avec la souplesse du privé et on travaille avec les méthodes du public. » Exemple qui le met hors de lui : les certificats administratifs obligatoires pour régler une note de taxi pris pour filer à un rendez-vous urgent.

Déjeunant tous les jours ensemble dans un bistrot place de la Joliette, les responsables de ces « tracasseries », contrôleurs de gestion et comptables divers, assurement : « Tout ça finalement c'est de l'argent public, c'est nos impôts, il y a des règles. » Et ils se lancent en souriant dans la défense et l'illustration du service public que cet établissement, selon eux, doit remplir. Mais ce qui soude aujourd'hui cette équipe, c'est l'apparition des premiers chantiers de tunnels, de parkings ou de nouveaux immeubles de bureaux. D'autant qu'Euromed', victoire symbolique, a obtenu de la Ville de disposer d'une signalisation propre. Comme un signe que leur établissement existe enfin...

Michel Samson

