

Marseille veut devenir la métropole européenne de la Méditerranée

Entre le port de la Joliette et la gare Saint-Charles, l'Etat, à travers l'établissement public Euroméditerranée, a pris en charge une vaste opération de remodelage de la ville. L'opération a commencé samedi malgré les inquiétudes et les critiques

MARSEILLE

de notre correspondant régional

Samedi 18 octobre, le hangar J3, à l'entrée du port de Marseille, était foudroyé. Dans un instant d'éternité explosif s'effondrait cet immense bâtiment contre lequel, depuis 1939, venaient s'aligner les navires : l'onde de choc de cette destruction n'a pas fini de résonner dans Marseille. En signant avec autant d'éclat sa première action visible, l'établissement public d'aménagement (EPA) Euroméditerranée a mis la barre très haut. Car cet organisme, qui doit coordonner des actions aussi différentes que le réaménagement d'un port, la transformation d'une gare et de son quartier pour l'arrivée prochaine du TGV, la réhabilitation d'habitations et la réactivation du tissu économique, a déjà fait naître autant d'espoirs que d'inquiétudes.

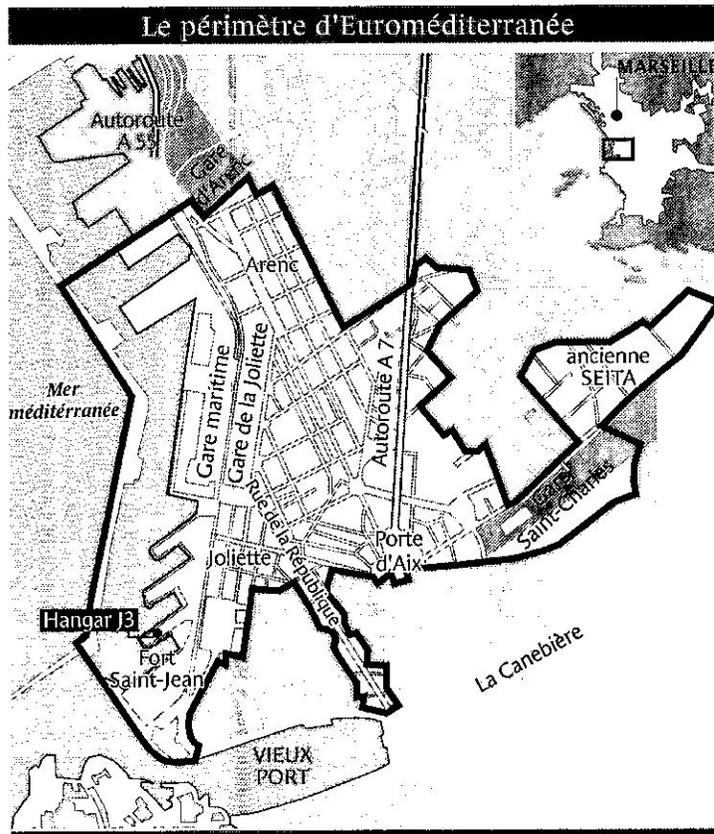
Au départ, l'idée, issue des réflexions de la chambre de commerce et d'industrie, portée par le maire précédent Robert Vigouroux, relayée par le premier ministre Edouard Balladur et poursui-

vie depuis, est simple : cet espace de 300 hectares au cœur de la ville, entre port et gare, est malade. Et sans une opération d'ampleur pour le réactiver, il risque de s'enfoncer encore plus. Les raisons de cette décadence ? L'outil portuaire de la Joliette est obsolète, l'urbanisme industriel n'est plus adapté et les habitations vétustes constituent un handicap de plus.

UN CHOIX STRATÉGIQUE

L'effort nécessaire à la réactivation de l'ensemble ne pourrait être supporté par la ville seule : Euroméditerranée est donc imaginé puis créé afin de porter cette transformation. L'Etat s'y investit d'autant plus volontiers qu'il a longtemps délaissé Marseille et que le projet repose sur un choix stratégique : la cité phocéenne doit devenir la métropole européenne de la Méditerranée.

La tâche est colossale et ses dirigeants en sont conscients. Dominique Becker, directeur d'Euroméditerranée, énumère volontiers le travail exécuté depuis l'installation officielle de son établissement : entre le premier conseil d'administration d'installation, le 22 décembre 1995, et aujourd'hui, l'entreprise s'est installée aux docks, devenus en quelques années le quartier de bureaux les plus modernes et les plus chics de la région. Elle s'est donnée tous les moyens d'études et juridiques et peut d'ores et déjà annoncer l'arrivée de sept entreprises. Surtout, elle a institué des concertations quotidiennes entre la ville, le port, la SNCF et les collectivités locales,



l'ampleur et les critiques, feutrées au sein du conseil d'administration, sont plus bruyamment relayées dans les autres enceintes. Sylvie Andrieux, députée socialiste et élue du secteur municipal, administratrice de l'établissement, les a résumées lors du dernier conseil municipal. S'inquiétant des frais de personnel et d'études, elle s'étonnait que les dépenses d'investisse-

des populations résidant sur les lieux et lançait : « Y a-t-il un pilote dans l'avion ? »

Mais les critiques et impatiences ne sont pas le seul fait des rivaux politiques de la majorité marseillaise. Henri Roux-Alezais, président de la chambre de commerce qui siège au conseil d'administration en qualité de dirigeant du Port autonome, souligne depuis des

« Les études n'ont jamais remplacé une décision », lance-t-il.

En termes très consensuels, et bien sûr approuvés par tous, le préfet de région, Jean-Paul Proust, a néanmoins fait une intervention qui mettait aussi en avant ces problèmes lors de la réunion du conseil de juillet. En substance, il demandait qu'« un programme soit présenté à l'automne, c'est-à-dire qu'on définisse ce que l'on veut faire en termes d'habitat, d'activités, de grands équipements, d'animation ». « Il faut, résume-t-il aujourd'hui, que ce programme soit entériné par la ville et par l'Etat ».

PAS DE PROJETS CLAIRS

D'autres disent plus crûment les choses et continuent de s'interroger sur ce qu'il adviendra de cette entrée du port qui devra être la signature du renouveau de la métropole. Renaud Muselier exhibe un magnifique projet en forme d'outil qui devrait faire autant d'effet que l'opéra de Sydney, devenu le mythe marseillais à la mode, et parle de « cité de la mer ». Mais rien de précis n'est encore acté sur ce plan, et cela en agace beaucoup qu'on détraque des hangars sans afficher de projet clair. La disparition du J3 servira d'abord à réaménager des quais pour le trafic passagers vers la Corse et celui des croisières, en plein développement. Mais cela n'offre pas une perspective stratégique pour l'établissement.

Le malaise qui entoure le travail en cours a été souligné ces derniers jours par l'arrivée d'une mission de contrôle de l'Etat. A Euroméditerranée, on assure que cette mission

Euromed' en chiffres

Euroméditerranée est un établissement public d'aménagement, juridiquement et financièrement autonome depuis le 1^{er} avril 1996.

● **Composition** : il est dirigé par un conseil d'administration de 20 membres (9 représentants de l'Etat, 9 représentants des collectivités territoriales - ville de Marseille : 4, région PACA : 2,

Samedi 18 octobre, le hangar J3, à l'entrée du port de Marseille, était foudroyé. Dans un instant d'éternité explosif s'effondrait cet immense bâtiment contre lequel, depuis 1939, venaient s'aligner les navires : l'onde de choc de cette destruction n'a pas fini de résonner dans Marseille. En signant avec autant d'éclat sa première action visible, l'établissement public d'aménagement (EPA) Euroméditerranée a mis la barre très haut. Car cet organisme, qui doit coordonner des actions aussi différentes que le réaménagement d'un port, la transformation d'une gare et de son quartier pour l'arrivée prochaine du TGV, la réhabilitation d'habitations et la réactivation du tissu économique, a déjà fait naître autant d'espoirs que d'inquiétudes.

Au départ, l'idée, issue des réflexions de la chambre de commerce et d'industrie, portée par le maire précédent Robert Vigouroux, relayée par le premier ministre Edouard Balladur et poursui-

Euromed' en chiffres

Euroméditerranée est un établissement public d'aménagement, juridiquement et financièrement autonome depuis le 1^{er} avril 1996.

● **Composition** : il est dirigé par un conseil d'administration de 20 membres (9 représentants de l'Etat, 9 représentants des collectivités territoriales - ville de Marseille : 4, région PACA : 2, département des Bouches-du-Rhône : 2, communauté de communes Marseille Provence Métropole : 1 -, 1 représentant du port et 1 personnalité qualifiée).

● **Présidence** : Euroméditerranée est présidé par le premier adjoint de la ville de Marseille, Renaud Muselier (RPR). Lucien Weygand, président (PS) du conseil général des Bouches-du-Rhône, en est le vice-président.

● **Budget** : la première enveloppe publique est de 1,15 milliard de francs (Etat : 50 %, ville : 25 %, conseil général : 10 %, conseil régional : 10 %, communauté de communes : 5 %).

● **Effectif** : il emploie 45 personnes.

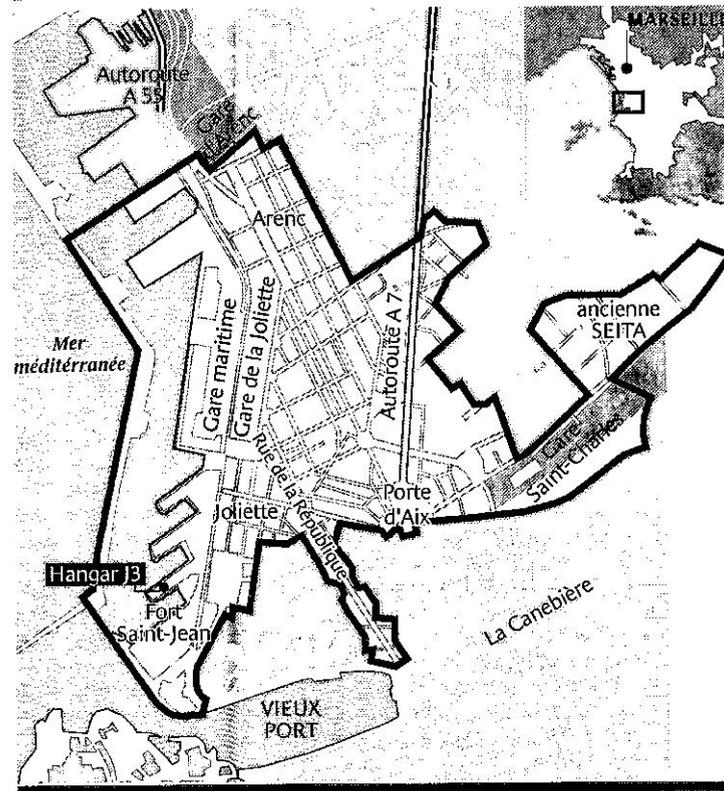
entre port et gare, est malade. Et sans une opération d'ampleur pour le réactiver, il risque de s'enfoncer encore plus. Les raisons de cette décadence ? L'outil portuaire de la Joliette est obsolète, l'urbanisme industriel n'est plus adapté et les habitations vétustes constituent un handicap de plus.

UN CHOIX STRATÉGIQUE

L'effort nécessaire à la réactivation de l'ensemble ne pourrait être supporté par la ville seule : Euroméditerranée est donc imaginé puis créé afin de porter cette transformation. L'Etat s'y investit d'autant plus volontiers qu'il a longtemps délaissé Marseille et que le projet repose sur un choix stratégique : la cité phocéenne doit devenir la métropole européenne de la Méditerranée.

La tâche est colossale et ses dirigeants en sont conscients. Dominique Becker, directeur d'Euroméditerranée, énumère volontiers le travail exécuté depuis l'installation officielle de son établissement : entre le premier conseil d'administration d'installation, le 22 décembre 1995, et aujourd'hui, l'entreprise s'est installée aux docks, devenus en quelques années le quartier de bureaux les plus modernes et les plus chics de la région. Elle s'est donnée tous les moyens d'études et juridiques et peut d'ores et déjà annoncer l'arrivée de plusieurs centaines de concertations quotidiennes entre la ville, le port, la SNCF et les collectivités locales, dont l'absence empêchait tout développement. Le président du conseil d'administration, Renaud Muselier, premier adjoint (RPR) de Marseille, estime qu'il y a deux ans encore, l'idée même de toucher aux hangars provoquait des bagarres (physiques) dans la communauté portuaire. Or, c'est dans le consensus que le foudroiement du J3 a eu lieu samedi 18 octobre. Selon lui encore, qui peste d'avoir raté « d'un cheveu » la venue du siège d'Eurocars et de ses centaines d'emplois, Marseille est en train d'entrer dans la « short list » des grands sites d'implantation.

Pourtant, les débats autour d'Euromed' - on ne l'appelle ainsi qu'ici - sont en train de prendre de



l'ampleur et les critiques, feutrées au sein du conseil d'administration, sont plus bruyamment relayées dans les autres enceintes. Sylvie Andrieux, députée socialiste et élue du secteur municipal, administratrice de l'établissement, les a résumées lors du dernier conseil municipal. S'inquiétant des frais de personnel et d'études, elle s'étonnait que les dépenses d'investissements aient été différées et s'indignait de voir « trois tractopelles sur le J3 comme symbole de la réalité d'Euroméditerranée ». Elle s'interrogeait ensuite sur ce qu'il en serait

des populations résidant sur les lieux et lançait : « Y a-t-il un pilote dans l'avion ? »

Mais les critiques et impatiences ne sont pas le seul fait des rivaux politiques de la majorité marseillaise. Henri Roux-Alezais, président de la chambre de commerce qui siège au conseil d'administration en qualité de dirigeant du Port autonome, souligne depuis des mois que les logiques urbanistiques et industrielles ne fonctionnent pas au même rythme : il est pressé et demande à l'établissement de se préoccuper plus de la seconde.

Deux opérations conjointes de réhabilitation

Euroméditerranée traite le centre-nord de la ville de Marseille, en particulier le port et la gare Saint-Charles. L'espace sur lequel porte son action est longé au sud par les deux périmètres de réhabilitation immobilière (PRI) des quartiers du Panier et de Beisunce, qui couvrent 41 hectares près du Vieux Port et sur lesquels la municipalité a lancé une importante opération de rénovation urbaine (*Le Monde* du 3 septembre). Si on ajoute à ces deux morceaux du puzzle les deux PRI à venir sur les quartiers du Chapitre et de Noailles, c'est tout le centre de la ville qui devrait être redessiné ou réhabilité au cours des deux prochaines décennies.

En termes très consensuels, et bien sûr approuvés par tous, le préfet de région, Jean-Paul Proust, a néanmoins fait une intervention qui mettait aussi en avant ces problèmes lors de la réunion du conseil de juillet. En substance, il demandait qu'« un programme soit présenté à l'automne, c'est-à-dire qu'on définisse ce que l'on veut faire en termes d'habitat, d'activités, de grands équipements, d'animation ». « Il faut, résume-t-il aujourd'hui, que ce programme soit entériné par la ville et par l'Etat ».

PAS DE PROJETS CLAIRS

D'autres disent plus crûment les choses et continuent de s'interroger sur ce qu'il adviendra de cette entrée du port qui devra être la signature du renouveau de la métropole. Renaud Muselier exhibe un magnifique projet en forme d'œuf qui devrait faire autant d'effet que l'opéra de Sydney, devenu le mythe marseillais à la mode, et parle de « cité de la mer ». Mais rien de précis n'est encore acté sur ce plan, et cela en agace beaucoup qu'on détruise des hangars sans afficher de projet clair. La disparition du J3 servira d'abord à réaménager des quais pour le trafic passagers vers la Corse et celui des croisières, en plein développement. Mais cela n'offre pas une perspective stratégique pour l'établissement.

Le malaise qui entoure le travail en cours a été souligné ces derniers jours par l'arrivée d'une mission de contrôle de l'Etat. A Euroméditerranée, on assure que cette mission est la bienvenue : dans la mesure où on entre en phase opérationnelle - et donc de dépenses croissantes - il est normal que l'Etat vienne vérifier que tout est en place pour engager des fonds importants, dit-on aux docks. D'autres sources estiment que la mission, dont les membres restent évidemment muets, a été mandée car l'Etat est plus inquiet qu'il ne l'avoue sur la capacité actuelle de l'établissement à maîtriser son grand dessein. Quoi qu'il en soit, le conseil d'administration, qui devait se tenir en octobre, a été repoussé jusqu'à ce que les travaux de la mission soient connus.

Michel Samson