



L'interface Ville-Port, enjeu de réaménagement urbain : en Méditerranée, l'exemple de Marseille

1- La problématique Ville-Port

La relation Ville-Port est devenue pour les urbanistes et les aménageurs un thème d'observation et de réflexion à partir de la transformation des fronts de mer ("waterfronts").

A- Origine et aménagements des fronts de mer ("waterfronts")

Le phénomène a pris forme dans les décennies 50/60 aux États-Unis et en Angleterre quand les activités des ports "urbains" ont disparu ou ont été transférées hors des villes. C'est à Boston et Baltimore que cette évolution a d'abord pris corps, avant d'apparaître à Londres et Liverpool. Depuis, la mutation des fronts portuaires traditionnels est devenue un phénomène mondial.

B- Abandon des espaces portuaires et récupération des friches

Étroitement imbriqués jusque dans un passé récent, les villes et les ports se sont progressivement séparés en termes tant physiques que psychologiques. L'interface urbano-portuaire s'est peu à peu dégradée, au point de former de véritables friches intra-urbaines apparaissant comme des espaces à conquérir. D'où l'émergence de projets de "réaménagement" de ces espaces, l'interface urbano-portuaire étant disputée par nombre d'acteurs.

C- Gentrification des nouvelles zones urbaines

Ces espaces à réaménager présentaient des caractéristiques communes :

- Friches dégradées bénéficiant de vues sur la mer et à proximité des centres villes,
- Perspectives de création de nouveaux quartiers d'affaires, de résidences, de loisirs,
- Développements pouvant se faire en partenariat avec la puissance publique (le statut foncier des emprises portuaires relevant du domaine public).

Mais cette incorporation des anciennes zones portuaires dans un tissu urbain a fait perdre à ces territoires leur identité même, alors que les villes littorales, par ces activités (mentalité des gens de mer) détenaient une personnalité différente de celle des

collectivités de l'intérieur. L'arrivée d'une nouvelle population a fini de transformer complètement l'ambiance de ces quartiers.

Dès lors, la relation Ville-Port n'a plus, pour ces reconquêtes urbaines que le sens du récit, du témoignage d'un passé, d'une histoire (présentation d'un décor, du patrimoine, désignation des lieux rappelant leurs anciens usages et occupations).

Toutefois Amsterdam, Anvers, Le Havre (?) ont pu maintenir ou même développer leurs activités portuaires dans la ville, alors que le mouvement économique et logistique mondial a eu tendance à les en exclure complètement.

À Québec, Montréal, la réhabilitation des docks et la conservation des quais, complétés par une "remarination" graduelle ont permis de retrouver quelque peu des fonctions portuaires.

Liverpool en l'absence d'une forte pression foncière est demeurée un port endormi qui a gardé pour cette raison, un potentiel pour certaines activités maritimes.

Dans ce contexte diversifié, où peut-on placer Marseille, qui se caractérise encore par l'existence d'un port actif ?

2- Le cas de Marseille

A- Unité historique Port-Ville

Sans revenir sur l'histoire millénaire de Marseille où les destinées de la ville et de son port ont été intimement liées, il faut être conscient que cette osmose économique s'est toujours traduite par une perméabilité des pratiques et circulations urbaines et portuaires, le port marchand alimentant les transformations et les échanges dans la ville.

B- Séparation au XXème siècle

Toutefois en un siècle, l'évolution des techniques et de la circulation urbaine ont conduit à l'autonomisation du port et à l'exclusion de la ville, chacun selon sa logique propre, avec pour conséquence un fonctionnement concurrentiel des deux espaces.

On verra alors la ville cerner complètement le port en figeant définitivement son emprise sur le territoire de la commune. Il faudra trouver d'autres sites portuaires.

Dès l'entre-deux-guerres, la constitution de l'ensemble pétrochimique de l'Étang de Berre sera l'amorce du glissement vers l'Ouest des nouvelles activités portuaires, alors qu'avec la décolonisation (cause majeure, mais non unique !) les industries traditionnelles marseillaises (agroalimentaires notamment) connaissent un déclin parvenu à son terme aujourd'hui. L'avenir du port (et de ses activités industrielles) se posait avec acuité.

C- Réaffectation des espaces portuaires

Le contexte

Dans les années 60/70 le concept de "Grande plateforme industrialo-portuaire de Fos", située à l'Ouest à l'embouchure du Rhône, concrétisait ce mouvement et la répartition des fonctions était quasiment actée ... la ville industrielle se tournant délibérément vers le tertiaire et le port, ancien pôle d'alimentation et de transformation des échanges, glissait vers Fos.

Des projets

En revanche la question du devenir des Bassins Est (Marseille) était posée. Le modèle des "waterfront" devenait alors pour certains la référence pour les transformer, d'autant que la dissociation du port avec la ville avait été renforcée par le transfert (1965) de la tutelle du port de la Chambre de commerce à celle de l'État (naissance du "Port autonome").

En 1987 furent publiés des projets de reconfiguration de la façade portuaire reprenant tous les éléments constitutifs des "waterfront" anglo-saxons : musée, Centre de congrès, commerces, bureaux, marinas, "Ocean park", accueil de croisières, ports de plaisance, ouvertures systématiques vers les quais (bord de mer), ... avec démolition des superstructures liées à l'activité industrielle du port, requalification de la partie arrière-portuaire, ...

De telles propositions remettaient en cause la vocation des espaces portuaires et posaient avec clarté la question de la future relation Ville-Port.

Certains acteurs majeurs de la filière portuaire (PAM, forces économiques et sociales, ...) prirent une position ferme : les limites du domaine public maritime (marquées alors par des barrières) étaient intangibles, même, si à la marge, des adaptations pouvaient être apportées. Étaient remises en avant les relations avec l'Afrique du Nord et la Corse, tant marchandises que passagers, les liaisons qui subsistaient avec l'Afrique ... et surtout l'atout représenté en matière de logistique par les emprises ferroviaires dans le contexte des relations Nord/Sud.

Reconfiguration des activités maritimes

Parallèlement apparaissait la nécessité de construire sur la façade méditerranéenne française une grande région économique, facteur de rééquilibrage français susceptible de s'intégrer dans un grand marché européen et mondial largement ouvert.

Parmi des villes de la façade méditerranéenne, seule Marseille pouvait assurer en France un rôle de métropole avec ses services, ses fonctions économiques et administratives et sa dimension internationale : Marseille pivot des relations euro-méditerranéennes.

Dans le même temps, les diverses crises que traversaient les activités portuaires dans un contexte de mondialisation (politique et économique) et les nouveaux modes de transport exigeaient de disposer de grands espaces de manipulation, la zone industrialo-portuaire de Fos.

Désormais la vocation des Bassins Est était affirmée : trafic passagers et marchandises en relation avec le Maghreb et la Corse, croisières, réparation navale. Le maintien à Marseille d'activités maritimes (affirmation forte !!) en faisait un Port urbain actif, élément décisif de différenciation avec Gênes et Barcelone qui avaient repoussé en périphérie leurs principales activités sises auparavant sur les sites historiques.

Nouvelle composition urbaine

La jonction de la volonté de la Ville de Marseille de réaménager et réhabiliter la zone arrière portuaire (friches, habitat dégradé et paupérisé) depuis la Joliette jusqu'à l'Estaque, avec ce qui apparaissait comme un renouveau maritime des Bassins Est posait en 1992-95 les premiers jalons de l'opération Euromed où la participation de l'État sera forte à travers une "Opération d'intérêt national" (OIN).

Il ne s'agit pas de décrire par le détail les objectifs et le contenu de l'OIN ; notons néanmoins que les réalisations s'apparentent fortement aux éléments constitutifs des "waterfront" qui ont pu empiéter sur le domaine portuaire. Relevons la réhabilitation et la transformation patrimoniale des Docks et du Silo (en plus de la restauration du Fort Saint Jean), tours de bureaux et logements, création d'un musée (le MUCEM) et d'une vaste esplanade (ex. J4), centre commercial (Les Terrasses du Port), ces deux éléments trouvant leur inspiration dans le Moll Espagnya et le Maremagnum de Barcelone.

Le défi pour Marseille

Toutes ces nouvelles composantes de front de mer sont néanmoins au contact d'un port actif, ce qui a pu permettre d'écrire que l'existence d'un modèle mondial constitue un défi.

- Peut-on créer un nouvel ensemble urbain qui se démarque des mutations qu'ont connu de nombreux espaces portuaires confrontés au bouleversement du monde maritime et de ses atterrages ?
- Peut-on conserver des activités proprement industrielles et maintenues au contact d'une ville qui veut se réappropriier sa frange littorale ?
- Est-il possible d'éviter que l'activité maritime traditionnelle ne soit plus perçue qu'à travers des témoins patrimoniaux intégrés dans la trame urbaine ?
- Marseille peut-elle être l'exemple d'un modèle de mutation de ville littorale européenne et méditerranéenne ?

A-La métropole dans la mondialisation

Au 1^{er} janvier 2016, la constitution de la métropole Aix-Marseille-Provence correspond à la volonté de l'État de tenter de simplifier et d'unifier les collectivités locales d'une grande partie du département (hors Arles).

a. Changement d'échelle

C'est un changement d'échelle car se trouve reconnue l'inadaptation des limites administratives aux réalités économiques et sociales dans une société de mobilité généralisée où la territorialisation des activités devient de plus en plus évanescence.

Cette métropole s'inscrit donc dans un mouvement général tendant à insérer dans un environnement international la plus modeste des activités.

Mais c'est aussi la reconnaissance obligée d'un changement d'échelle tant spatiale que temporelle liée à la mondialisation.

On parle d'une époque où le capital était "SOLIDE", s'exprimant par des implantations d'extraction, de transformation, de production, d'emprise sur un espace par des centres de commandement, ...

... à un moment où le capital est devenu "LIQUIDE", excessivement mobile à l'échelle mondiale, parcourant les continents sans limite : New-York, devenue ville globale, reliée au monde entier, ne travaillant plus pour les États-Unis, c'est à Genève que se règle la question du fret, et que dire de Londres ?

Toute référence territoriale a été supprimée et le numérique a "dénationalisé" les villes.

b. Concurrence des métropoles

De plus, dans ce contexte, les métropoles se livrent une concurrence acharnée pour capter les marques et les symboles d'un statut : Barcelone, Gênes, Marseille sur la façade méditerranéenne ou Lyon, Marseille et Toulouse pour la France par exemple.

Il ne fait aucun doute que le positionnement en bord de mer soit un atout si, de plus, s'y ajoute l'héliotropisme, situation enviable qu'il convient de valoriser et promouvoir.

Alors, revenir aux "waterfronts", construire la Défense les pieds dans l'eau ?

ou

se différencier des ports concurrents en affirmant la spécificité d'une ville résolument portuaire dont la vie sera encore rythmée par celle des gens de mer ?

B- Visions pour l'avenir

C'est donc une réflexion à l'échelon national qu'il convient de développer pour que la récupération des espaces portuaires convoités ne se traduise pas par des utilisations de courts termes. Ces dernières stériliseraient des potentialités qui trouveront leur traduction dans un plus long terme, tout spécialement les activités liées au monde maritime qui connaissent de larges mutations (logistiques, informatiques, environnementales, ...).

De nouvelles opportunités peuvent en effet se formaliser par le lancement de projets rapprochant les milieux industriels des universités, de la recherche et des pôles de compétitivité (consolidation de « clusters » maritimes), ... et trouvant place au contact du tissu urbain.

Ainsi pourraient s'opérer une transition et une articulation entre des fonctions citadines (habitat, commerces, équipements publics et privés, ...) et des activités liées à un monde maritime élargi et revitalisé par les nouvelles technologies tournées vers l'écologie : développement durable, lutte contre les pollutions et le réchauffement climatique, protection et valorisation des ressources marines.

Il est par ailleurs certain que ces projets auraient intérêt à s'inscrire dans des partenariats avec les autres grands ports de la façade méditerranéenne afin de trouver les bonnes complémentarités.

Cette analyse a été conduite par un groupe de travail Euromed-IHEDN composé de :

- *François Teissier – Ingénieur (er)*
- *Jean Fouquoire – Urbaniste (er)*
- *Patricia Bardet – Relations publiques Vectorys*