

Marseille, en quête de centre

Après plusieurs décennies de déclin économique et démographique, Marseille a renoué avec la croissance. Dans un contexte de compétition accrue entre les villes européennes, il lui faut maintenant accompagner les mutations à l'œuvre en se glissant dans les standards de la ville moderne, sans négliger en chemin un hypercentre dégradé.



Marseille – Le Panier

© Jennifer Huber

Malgré trente années d'entreprises répétées de requalification urbaine, le centre ville de Marseille, paupérisé, s'est toujours soustrait aux différentes tentatives de transformation en centralité métropolitaine. Ville à part, la cité phocéenne ne s'inscrit pas dans les modèles dominants (gentrification, promotion des fonctions urbaines supérieures, mise en scène d'objets urbains prestigieux), à l'épreuve dans d'autres métropoles. Est-ce pour autant un handicap ? Son centre semble tirer parti d'un compromis apaisé entre la reconnaissance de son identité populaire et la valorisation indispensable de ce qui fait centralité.

Pour les chercheurs, cet équilibre serait l'occasion de sortir de façon originale de la contradiction entre deux systèmes de force dans laquelle est enfermée l'action publique : d'un côté, la tentative de hisser Marseille au rang de capitale méditerranéenne sous l'impulsion de l'opération Euroméditerranée, de l'autre l'aggravation des situations de précarité dans les territoires mitoyens. Cette mutation est primordiale car Marseille ne peut plus se vivre comme une succession d'isolats sociaux aux populations captives et de territoires économiques non reliés entre eux. Reste que le système intercommunal actuel ne permet pas une telle ambition. Les emboîtements institutionnels, les enjeux du découpage territorial, avec une région faible, un département riche mais aux compétences sectorielles et des communes et intercommunalités émietées restent pour la métropole un vrai défi.

Développement durable

Comment dans cette ville atypique prend place le développement durable ? Pour le comprendre, les chercheurs se sont penchés sur les trames vertes et bleues qui occupent une place importante à l'échelle du grand territoire marseillais. Ils se sont également attachés aux lieux centraux de sociabilité que sont les espaces publics tout en analysant la diffusion des démarches de planification durable issues du projet d'EcoCité dans les documents d'urbanisme de Marseille et Marseille-Provence-Métropole. Il ressort de leurs travaux un effet « spirale » qui permettrait une appropriation progressive des bonnes pratiques à toutes les échelles. L'étude montre ainsi les changements

en cours et la construction d'une culture collective du projet partagée dans l'ensemble des dispositifs étudiés : SCoT, PLU, trame verte et bleue, schéma opérationnel de l'OIN Euroméditerranée. Cette opération, par exemple, apparaît comme une échelle intéressante parce qu'assez grande pour porter la visibilité d'un projet agrégeant l'ensemble des paramètres de l'urbanisme durable mais assez petite pour permettre son opérationnalité rapide. Certains îlots ont ainsi servi de vitrine à une nouvelle culture urbaine le long du boulevard du littoral ou du quartier d'affaires de la Joliette.

Economie de la connaissance

Un travail de rencontre avec les experts du territoire a permis de mettre en avant les atouts et faiblesses de l'aire urbaine, à travers un état des lieux complet des initiatives sur ce grand territoire de plus d'1,7 million d'habitants. Il en ressort un bilan en demi-teinte. Car, malgré de fortes potentialités et une activité industrielle significative, malgré la présence d'universités, de centres de recherche, de pôles technologiques, de structures de transfert, l'aire urbaine de Marseille-Aix ne parvient pas à tirer pleinement profit de cet environnement.

Une approche comparative avec d'autres aires métropolitaines françaises donne à voir les potentialités de l'aire urbaine Marseille/Aix tout en révélant ce qui n'a pas permis à ce jour de générer plus d'effets d'entraînements. Les chercheurs ont ainsi mis en évidence un grand territoire multipolaire aux réseaux de transports dépassés qui ne favorisent pas la circulation des hommes et des idées. Ce territoire atomisé peine alors à s'imposer face à d'autres territoires plus organisés.

SYNTHÈSE RÉALISÉE À PARTIR DES RÉSUMÉS ET RAPPORTS DES CHERCHEURS :

RESPONSABLE SCIENTIFIQUE : Jérôme Dubois

ECONOMIE DE LA CONNAISSANCE : Laurent Blanc, Anne Dusfour et Philippe Langevin ; **FRAGILITÉS URBAINES :** Brigitte Bertoncetto, Angelo Bertoni, Frédérique Hernandez et Philippe Méjean ;

DÉVELOPPEMENT DURABLE : Denis Berthelot, Michel Chiappero et Jean-Noël Consales

LABORATOIRE : LIEU EA 889, Université d'Aix-Marseille