

EUROMEDITERRANEE

Zone d'aménagement concerté de la CITE DE LA MEDITERRANEE

Contribution à la procédure de CONCERTATION PREALABLE

Auteur de la contribution : **Damien BROCHIER**

Profession : chargé d'études au Centre d'études et de recherches sur les qualifications
(Céreq, structure domiciliée dans les Docks de la Joliette) depuis 1993

Coordonnées personnelles : 11 rue Rodolphe Pollak
13 001 Marseille
tel / fax : 04 91 54 13 31
portable : 06 73 86 74 05
courri-el : damnad@wanadoo.fr

Date de la contribution : **2 juin 2005**

(cette contribution a été collée dans le cahier figurant dans le local d'information d'Euroméditerranée dans les Docks. Elle a été envoyée également pour information au Président et au Directeur Général de l'EPA Euroméditerranée).

Madame, Monsieur,

Depuis le début du mois d'avril 2005 est engagée une procédure de concertation préalable à la création de la ZAC de la Cité de la Méditerranée qui a pris différentes formes. Dans la mesure de mes disponibilités, j'ai essayé de profiter au maximum des informations mises à ma disposition avant de rédiger cette contribution. Celle-ci s'appuie donc :

- sur les informations (panneaux, maquettes et dépliants) mises à disposition du public dans l'Espace d'information d'Euroméditerranée dans les Docks, dans lequel je me suis rendu à plusieurs reprises.
- sur les commentaires oraux fournis par Monsieur Paul Colombani, directeur du développement de l'EPA Euroméditerranée, à l'occasion de la " *visite du littoral de demain* " en petit train, que j'ai effectué samedi 21 mai 2005.
- Sur les informations fournies par différentes personnalités (M. Gaudin, M. Muselier, M. Jalinot, M. Lion, etc.) à l'occasion de la réunion de bilan de la concertation qui s'est déroulée le jeudi 26 mai 2005 dans l'amphithéâtre de la bibliothèque de l'Alcazar, et à laquelle j'ai pu participer.

En m'appuyant sur ces différentes sources d'information, je souhaiterais formuler plusieurs remarques et commentaires sur ce projet, qui seront présentées en 3 points :

1 → les modalités de la concertation

2 → quelques dimensions transversales à l'ensemble du projet

3 → commentaires détaillés sur les trois " pôles " de la Cité de la Méditerranée :
Le J4 / le Boulevard du Littoral / Arenc

1 → LES MODALITES DE LA CONCERTATION

Une meilleure information contribue à une meilleure concertation

Il y a un tout petit plus de deux ans, l'établissement public Euroméditerranée avait engagé un processus de concertation préalable similaire sur l'aménagement du boulevard de Dunkerque et de ses abords. J'avais eu l'occasion à l'époque de m'interroger sur les raisons de la très faible implication des marseillais dans cette procédure de concertation. J'avais pointé notamment la très faible diffusion de l'information sur cette procédure comme l'une des raisons majeures de cet apparent désintérêt de la population...

Concernant la présente concertation, je ne peux que constater que mon hypothèse s'est en grande partie vérifiée. En effet, l'effort majeur fait par Euroméditerranée et la ville de Marseille pour informer les marseillais et les marseillaises sur cette concertation, et surtout l'offre qui leur a été faite de formes diversifiées d'implication dans cette démarche (expositions, réunions, visites de terrain, etc.) ont en grande partie porté leurs fruits : il me semble en effet que beaucoup d'individus, de groupes et d'associations se sont clairement intéressés à cette procédure, et ont pu produire de nombreuses remarques et commentaires sur le projet. J'espère qu'Euroméditerranée saura tirer les leçons de cette opération pour la renouveler et l'amplifier en d'autres occasions.

L'enjeu d'une concertation " en continu "

Pour autant, si cette phase officielle de la concertation apparaît en grande partie réussie, elle laisse entier un problème central : celui de la manière dont les citoyens seront tenus au courant de la prise en compte des différentes remarques, critiques ou propositions d'amélioration qu'ils ont formulées, quand cette concertation officielle sera close.

Certes, sur tout ou partie des projets qui se réaliseront dans cet espace, des procédures d'enquêtes d'utilité publique se dérouleront et permettront à ceux et celles qui le souhaitent de consigner, de manière plus officielle cette fois, leurs questions dans des registres qui seront soumis à une équipe de commissaires enquêteurs.

Cependant, si de telles procédures ont l'intérêt d'exister, elle ne règlent pas tout à mon sens. Il apparaîtrait vraiment opportun que le déroulement futur des opérations d'aménagement de la Cité de la Méditerranée (prévus apparemment pour s'étaler jusqu'en 2012, soit sur les 7 prochaines années) s'accompagne de la création d'une **structure permanente d'information et de concertation avec la population**. Celle-ci ne devrait pas se contenter d'une simple mise à disposition d'informations sur des projets déjà décidés (ce que font actuellement les centres d'information d'Euroméditerranée), mais pourrait prendre la forme de rencontres-débats et/ou de réunions techniques, organisées régulièrement (tous les mois ou tous les deux mois) au cours desquelles les concepteurs et les aménageurs de telle ou telle partie de la Cité de la Méditerranée pourraient expliquer en détail devant les personnes intéressées la nature de leurs choix architecturaux ou techniques, et surtout justifier des contraintes les amenant à devoir éventuellement modifier certains éléments de leur projet initial.

Une telle proposition permettrait à mon sens de diminuer le risque non négligeable de déception que peut provoquer la réalisation finale d'un projet qui ne correspond pas à ce qui avait été initialement prévu et montré au public dans une exposition publique plusieurs années auparavant. Disant cela, je ne fais que reprendre des propos émis par Madame Cordier (présidente de la Confédération Générale des CIQ de Marseille) à la fin de la réunion de concertation le 26 mai dernier.

L'intérêt général, une valeur qui se construit

En outre, une telle organisation " en continu " de la concertation, par le dialogue qu'elle permettrait d'instaurer entre les concepteurs du projet et les futurs utilisateurs des équipements et espaces créés, aurait un effet supplémentaire : elle pourrait contribuer à sortir d'une vision de la vie publique marseillaise que Monsieur le maire a exprimée lors de la réunion du 26 mai dernier, qui fait s'opposer en permanence l'intérêt général à une somme d'intérêts particuliers. Je m'explique plus précisément sur ce point :

En ayant la possibilité d'être en discussion constante avec les aménageurs de leur espace de vie ou de travail en reconstruction, les différents " porteurs " d'intérêts particuliers (habitants, salariés, commerçants, associations,

entreprises, etc...) seraient en mesure de s'approprier progressivement les enjeux et les contraintes de l'aménagement, et pourraient ainsi ne plus systématiquement s'opposer frontalement aux projets en cours. La condition est bien entendu que le dialogue qui s'instaurerait ne soit pas conçu à sens unique (des décideurs vers le public) mais permette le cas échéant d'étudier, voire même d'intégrer de manière effective des propositions constructives émanant des individus ou des associations...

2 → QUELQUES DIMENSIONS TRANSVERSALES A L'ENSEMBLE DU PROJET

Avant de revenir en détail sur les trois zones qui structurent la Cité de la Méditerranée, il me semble nécessaire d'insister sur trois dimensions transversales à l'ensemble de cette zone.

A / La mobilité et les modes de déplacement

Pour quelqu'un comme moi qui depuis plus de dix ans travaille dans ce périmètre et le parcourt régulièrement, la question de la redéfinition des conditions de mobilité est absolument essentielle. Il n'est point besoin de s'appesantir longuement sur la situation actuelle d'un périmètre caractérisé d'abord par l'existence d'une série de flux automobiles "intenses" (Autoroute A 55, Quai du Lazaret, Boulevard de Dunkerque, boulevard de Paris) auxquels les autres flux (notamment piétonniers) doivent impérativement se plier. L'enjeu déterminant est, selon moi, celui de l'inversion de cette situation, pour **aller vers un périmètre dans lequel la priorité soit clairement donnée à tous les modes de déplacements alternatifs à la voiture.**

Un certain nombre de réalisations déjà terminées (enterrement de la passerelle du boulevard de Dunkerque, tunnel de la Major), mais surtout le projet d'enterrement de l'A55, vont clairement dans le sens d'une disparition (au moins visuelle) des flux automobiles les plus importants. En outre, l'irrigation actuelle par le métro (et future par le tramway) d'une partie de la zone contribue également à permettre une alternative à l'usage de la voiture. Cependant, ces différents éléments me semblent encore largement insuffisants pour garantir une véritable amélioration de la situation. Il convient d'être particulièrement vigilant sur plusieurs points, en distinguant clairement les questions qui relèvent des mobilités pour accéder à la zone, et celles qui ont trait aux mobilités à l'intérieur de celle-ci.

→ les mobilités pour venir dans la zone (ou en sortir)

La création d'une véritable alternative à la voiture pour venir dans la zone qui fait l'objet de la présente étude implique d'abord de faire des choix clairs pour permettre aux utilisateurs de la zone (et notamment les salariés et les habitants) d'**avoir un accès vraiment facilité aux transports en commun.** A cet égard, plusieurs points doivent faire l'objet d'une attention particulière :

- La création de la Gare " Mirabeau " au cœur de la zone permettra à de nombreux salariés travaillant dans la zone d'Euroméditerranée et vivant dans les quartiers Nord ou sur la côte Bleue d'utiliser désormais le TER pour leurs déplacements domicile-travail.
- Le prolongement du tramway de quelques centaines de mètres, et la création d'une station vers le bout du boulevard de Paris contribueraient à une meilleure desserte de la zone
- La création Avenue Roger Salengro et Rue de Ruffi de lignes de bus qui soient véritablement " en site propre " (c'est-à-dire avec des terre-pleins suffisamment dissuasifs pour les automobiles) contribuera à améliorer la desserte du parc habité d'Arenc
- Les cheminements piétons permettant d'aller des trois stations de métro présentes dans la zone ou à proximité (Joliette, Désiré Clary, National) vers les espaces de bureaux devront être particulièrement agréables et protégés (largeur des trottoirs, cheminements protégés d'éventuels parkings sauvages, éclairage, etc.) pour inciter les salariés à prendre le métro.

Cependant, le réalisme commande également de tenir compte du fait qu'une grande majorité des déplacements pour venir dans la zone se feront encore en automobile. La création de nombreux parkings en différents points de la zone constituera une réponse aux problèmes de stationnement. Cependant, il convient d'être particulièrement vigilant sur un problème : celui causé par les nombreux stationnements illicites des conducteurs automobiles qui préféreront le plus souvent ne pas payer, notamment pour des stationnements de courte durée... A cet égard, un défi essentiel pour les aménageurs est celui de **tout faire pour protéger " intégralement " un certain nombre**

d'espaces de l'emprise possible de la voiture. Deux exemples situés dans la zone, l'un en positif, l'autre en négatif, me permettent d'illustrer ce point :

- L'aménagement provisoire du J4 il y a quelques années a réussi à " repousser " les flux automobiles et les parkings loin de la mer, en tout cas suffisamment loin pour que les piétons et les cyclistes aient réellement le sentiment de posséder à eux seuls cet espace. Les aménagements réalisés (barrière toujours fermée et murets en pierre dissuasifs), aussi simples soient-ils, ont permis jusqu'à aujourd'hui de maintenir cette situation.
- A contrario, le cas de la rue des Docks (rue nouvelle située à l'est du bâtiment des Docks de la Joliette) récemment mise en service, montre qu'un espace prévu pour un usage limité des voitures (avec un système de cartes magnétiques et de bornes escamotables) s'est dégradé en seulement quelques mois pour devenir désormais un parking " à ciel ouvert " dans lequel stationnent en permanence (notamment sur le grand trottoir longeant le bâtiment des Docks) des voitures et des véhicules de livraison. Le passage (très récent) de la fourrière est indispensable mais ne règle pas le fond du problème.

Il conviendra donc d'être particulièrement attentif au fait que les espaces conçus pour un usage exclusif des piétons ou des modes doux de déplacements soient réellement et efficacement protégés de l'emprise de la voiture.

→ les mobilités à l'intérieur de la zone

Les différents documents présentés dans cette concertation soulignent la grande diversité des équipements et des usages de la Cité de la Méditerranée. Même si le mouvement est déjà largement entamé, notamment avec les milliers de personnes qui fréquentent désormais quotidiennement les Docks pour leur travail, il est clair que les prochaines années verront s'accroître le nombre de personnes amenées à vivre, travailler, se restaurer et faire des achats dans ce quartier. **Si l'on veut vraiment y diminuer l'emprise de la voiture, l'un des enjeux décisifs sera de permettre à ces personnes de pouvoir s'y déplacer selon d'autres modes.**

Dans cette perspective, je suis amené à mettre l'accent sur plusieurs éléments :

- **Les cheminements piétonniers**, et notamment ceux qui correspondent à des flux massifs de piétons, devront faire l'objet d'un soin particulier, afin que les piétons se sentent réellement respectés, ce qui n'est pas du tout le cas actuellement, par exemple pour les milliers de piétons se déplaçant entre les Docks de la Joliette et la Rue de la République (passage obligé au milieu d'un parking sauvage de scooters et de motos, franchissement dangereux de voies et de carrefours, etc.).
- **Des espaces de repos gratuits pour les piétons** (des banquettes en dur ou des bancs en bois) devront absolument être prévus de manière systématique dans la zone. Le syndrome du " banc systématiquement occupé par les clochards " ne peut pas constituer un alibi pour ne rien faire dans ce domaine... ou pour laisser seulement les bars proposer des solutions, payantes par nature...
- Un élément particulièrement important concerne le traitement qui sera fait des **croisements de flux** importants entre piétons, voitures et transports en commun, afin **que les piétons soient considérés comme les acteurs prioritaires de ces croisements**. Quatre lieux me semblent devoir être étudiés avec attention de ce point de vue :
 - le croisement entre le flux piétons allant du parvis de la Major vers l'esplanade Saint Jean et les véhicules circulant sur le boulevard du Littoral
 - le croisement entre le boulevard de Dunkerque, l'extrémité nord de la rue de la République et la place de la Joliette : déjà problématique, celui-ci va être complexifié par le passage du tramway. Cela doit constituer une chance pour le réaménager fortement, au bénéfice de la tranquillité des piétons.
 - Le carrefour de la Porte Chanterac : il doit inclure absolument le fait que de nombreux voyageurs sont souvent en attente à cet endroit
 - La place d'Anthoine : dans la perspective d'un maintien à cet endroit du Dock des Suds, un réaménagement devrait être envisagé.
- **Le développement des modes doux de déplacement (vélos, rollers, trottinettes, etc.)** me semble constituer une autre priorité à développer dans le cadre de cette zone qui, contrairement à d'autres espaces de Marseille se caractérise par un très faible degré de dénivellation. Dans ce cadre, plusieurs points sont à prévoir :
 - la constitution d'une ou deux pistes cyclables permettant d'aller d'un bout à l'autre de la zone, sans interruption et sur un parcours protégé.
 - La réalisation de plusieurs parcs à deux roues délimités et gardiennés (sachant que l'occupation de l'espace public par un vélo est infiniment moindre que celle d'une voiture)

- L'aide à l'installation de commerces ou d'ateliers spécialisés dans la maintenance ou la réparation des deux roues.

- Dernier point : **l'instauration de mini-transports en commun propres à la zone** me semble une idée intéressante pour favoriser son attractivité auprès de différentes catégories de populations. Un salarié des Docks qui souhaitera aller déjeuner sur l'Esplanade Saint Jean ou un touriste en attente de partir en Corse qui aura envie de visiter la Major, auront sans doute les mêmes besoins de se déplacer relativement rapidement d'un endroit à l'autre de la zone. Plusieurs idées pourraient à mon sens être étudiées :
 - des **petits mini-bus**, du type de ceux qui circulent au cœur même des rues piétonnes d'Aix-en-Provence.
 - Un **petit train** à l'image de celui qui a été utilisé lors de la concertation
 - Une **mini-navette maritime** qui irait du J4 jusqu'à Arenç, avec des arrêts à la Joliette et sur la digue du large (l'exposé de Monsieur Muselier le 26 mai dernier m'a cependant fait comprendre qu'il est vraiment difficile de concevoir un passage, même ponctuel, dans la zone située sous l'emprise du Port autonome. Cela mérite quand même à mon sens d'être tenté).

B / Les espaces et équipements publics et leur gestion

Le deuxième élément, sur lequel je rejoins là manifestation de nombreuses remarques faites par les personnes ayant participé à cette concertation, concerne le traitement particulier à accorder aux espaces et aux équipements publics dans la zone de la Cité de la Méditerranée. D'une manière générale, ce que j'ai lu ou entendu me laisse un peu interrogatif sur la manière dont seront gérés un certain nombre d'espaces. J'ai ainsi entendu parler, lors de la visite en train, du jardin du Château Vert (au nord d'Euromed Center) comme d'un parc privé à gestion publique... J'ai entendu également Monsieur Lion affirmer que tout serait fait, dans le parc habité d'Arenç, pour qu'en matière d'espaces verts, il y ait "*une véritable fusion entre espace public et espaces privés*"... Les panneaux dans le centre d'information évoquent quant à eux une "*continuité visuelle entre espace public et espace privé*". ..

Ces réponses ne me semblent pas suffisamment claires, je me permets de reformuler ici un certain nombre de points qui me paraissent essentiels.

→ concernant **les espaces verts**, le choix finalement retenu d'une dissémination de petits ou moyens espaces verts (par rapport à un seul et vaste parc) est un élément a priori positif, mais à une condition : **que l'accès à ces espaces soit réellement public** et surtout autorisé dans des horaires larges permettant à la fois à des salariés et des familles dans la journée et à des jeunes en fin de journée de pouvoir en profiter. Il me paraîtrait vraiment dommageable que les espaces verts soient réservés aux seuls habitants des résidences qui les entourent. L'enjeu est ici bien évidemment que la municipalité (ou la communauté urbaine) s'engage à avoir une véritable gestion de ces espaces verts (si possible avec des gardiens spécialement affectés à leur surveillance), afin que ceux-ci ne connaissent pas de dégradation de leur végétation et de leurs équipements.

→ Concernant **les nouvelles places et les futures esplanades** (Saint Jean, La Major), une question majeure est celle de la manière dont se fera la réglementation de la surface occupée par les terrasses des bars-restaurants qui seront autorisés à s'implanter dans ces espaces. Si leur présence est bien sur tout à fait justifiée, il apparaît essentiel de trouver des solutions pour **que l'espace occupé par les terrasses soit clairement délimité**, et surtout ne constitue en aucune façon un obstacle pour les cheminements piétons.

→ Un troisième point (qui déborde le cadre de cette seule concertation, mais que je souhaite néanmoins exprimer) concerne la façon dont **un certain nombre d'équipements publics existants ou prévus dans le quartier devraient être conçus pour un usage qui déborde le seul cadre de leurs usagers habituels**. L'exemple le plus clair est celui du futur collège qui s'implante au cœur d'Euroméditerranée, juste derrière les nombreux bureaux du quartier des Docks. On pourrait imaginer que son plateau sportif puisse être en partie ouvert aux habitants ou aux salariés du quartier, dans des limites qui soient bien sur compatibles avec le respect des activités sportives des élèves. De même, des équipements comme ceux des archives départementales ou du Fort Saint Jean devraient pouvoir permettre aux associations locales ou aux habitants de pouvoir y organiser des expositions ou des réunions.

L'enjeu est simple : il s'agit de concevoir une gestion de l'équipement public qui ne soit pas tournée uniquement ou essentiellement vers des personnes extérieures au quartier, mais qui soit conçue plutôt comme participant à part entière de la vie locale.

→ Dernier élément, et non des moindres : celui de **la vision nouvelle du paysage du Port que peut contribuer à créer la cité de la Méditerranée**. Je reprends ici les propos qu'avait tenus Gilles Sensini (ancien cadre

d'Euroméditerranée) lors d'une réunion le 10 septembre 2002. Il insistait sur l'importance de la création de nouveaux points de vue "est-ouest" sur la zone couverte par la Cité de la Méditerranée. Je pense qu'il faut absolument prêter une grande attention à ce qu'un certain nombre de "points hauts" de la zone (Terrasse du Fort Saint Jean, esplanade de la Major, Silo, etc...) puissent permettre au public de prendre la mesure du paysage nouveau que constitue Euroméditerranée.

C / Les "populations" d'Euroméditerranée

Ce dernier point peut sembler en apparence un peu décalé par rapport aux précédents. Il me semble cependant important à rappeler afin que les futurs aménageurs de la Cité de la Méditerranée soient bien persuadés que le morceau de ville qu'ils conçoivent a un sens très différent pour les populations qui l'occuperont dans quelques années. Quatre populations bien spécifiques me semblent devoir être prises en considération, avec une égale attention pour chacune d'elles.

- **Les résidents** : La création de nombreux logements sur "le parc habité d'Arenc" va largement contribuer à peupler une zone jusqu'à là très peu occupée. Elle devrait amener à poser une question majeure : celle de la "reconversion" d'espaces majoritairement occupés par des salariés ou des touristes en journée, en espaces de déambulation et de loisirs en fin d'après-midi et en soirée. Il apparaît important en conséquence de réfléchir le plus en amont possible à ce "double usage" de certains lieux.
- **Les semi-résidents (salariés, étudiants)** : par le nombre d'entreprises et d'emplois qu'elle draine, la zone d'Euroméditerranée (et notamment le quartier des Docks) sera fréquentée quotidiennement par de plus en plus de personnes, dans le cadre de leur activité professionnelle. L'enjeu est ici majeur : il doit consister à ce que les salariés élargissent progressivement la palette de leurs activités extra-professionnelles au sein même du quartier. Pour l'instant, seule l'activité de restauration a vraiment profité de l'arrivée de ces nouveaux salariés. A l'image de ce que fait l'association Docks Services depuis 4 ans (mise en relation des salariés des Docks avec des services proposés par les commerçants du quartier), des efforts importants devraient être accomplis par Euroméditerranée et les collectivités locales pour que les semi-résidents deviennent de véritables acteurs de la vie du quartier.
- **Les professionnels (entreprises, commerçants, espaces culturels)** : pour ces acteurs, la Cité de la Méditerranée est un élément essentiel de dynamisation potentielle de leur activité. Mais cela passe par la maîtrise d'un certain nombre de points :
 - identifier les nouveaux salariés ou habitants de la zone comme des clients potentiels que l'on doit chercher à attirer par de nouveaux concepts, de nouveaux produits, etc.
 - contribuer au développement durable de la zone en s'engageant à aider leurs salariés ou leurs employés à trouver des solutions alternatives à la voiture pour venir travailler (cf. point A évoqué plus haut). L'enjeu de la mise en place de Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE), notamment dans les plus grosses entreprises de la zone, est ici essentiel.
- **Les Personnes de passage** (touristes, passagers des ferries, usagers des spectacles, clients des grandes surfaces, etc.) : Cette catégorie, un peu disparate, mais pourtant appelée à se développer fortement dans les années qui viennent, doit impérativement être prise en compte avec ses besoins très particuliers. Encore plus que pour les autres catégories, la réponse à ses attentes est essentielle pour le développement d'une image positive pour ce nouveau quartier. Plusieurs besoins peuvent être cités :
 - un besoin d'orientation immédiate : une attention particulière doit être portée à la constitution d'une signalétique spécifique, permettant de repérer facilement les principaux trajets et équipements de la zone.
 - un besoin de satisfaction des besoins urgents : l'accès facile à de la restauration rapide, à des toilettes publiques gratuites, à des distributeurs de billets, etc... à des horaires les plus larges possibles, est essentiel pour que les gens se sentent à l'aise dans cette zone.
 - une envie de connaissance rapide de l'histoire de la zone : plusieurs lieux symboliques (le port, le fort Saint Jean, les Docks, la Major, etc.) pourraient faire l'objet de fascicules de présentation simples et gratuits mis à disposition des personnes souhaitant rapidement les découvrir

3 → COMMENTAIRES DÉTAILLÉS SUR LES TROIS “ POLES ” DE LA CITE DE LA MEDITERRANEE : LE J4 / LE BOULEVARD DU LITTORAL / ARENC

La concertation a opportunément distingué trois pôles dans le projet. Nous allons maintenant entrer dans le détail de chacun d'eux, d'une part en formulant un certain nombre de remarques générales, et d'autre part, en essayant de répondre aux différentes questions qui étaient formulées sur les panneaux du Centre d'information d'Euroméditerranée

Le J4

L'aménagement définitif du J4 constitue un enjeu tout à fait décisif pour l'image de l'ensemble du projet de Cité de la Méditerranée, et plus globalement pour l'ensemble de l'opération Euroméditerranée. A cet égard, il se doit d'être particulièrement exemplaire d'une nouvelle manière de concevoir et gérer l'espace. C'est notamment sur cet espace que les remarques faites précédemment sur la limitation drastique de l'emprise de la voiture, et sur la conception d'un véritable espace public offert aux piétons, doivent s'appliquer le plus fortement possible.

Un élément-clé du projet réside à mes yeux dans le fait que cet espace doit, plus que jamais, conserver et amplifier le **caractère de promenade tranquille** qu'il possède déjà pour beaucoup de marseillais ou de visiteurs, grâce à l'aménagement provisoire réalisé. Cette remarque conditionne à mes yeux notamment la conception même et la nature des activités qui occuperont les immeubles “ anti-mistral ” qui seront situés perpendiculairement au quai de l'ancien J4 : Ceux-ci ne devront pas prévoir d'activités trop bruyantes ou être exclusivement consacrés à de l'activité de restauration (comme à l'escale Borély par exemple). Il s'agirait plutôt de consacrer une bonne partie de ces espaces, et notamment ceux situés le plus au sud à des lieux d'exposition ou à des commerces plus tranquilles (galeries, librairies, artisanat, ...).

Un autre élément essentiel réside à mon sens dans le fait que **le Fort Saint Jean**, tout en faisant partie intégrante du MUCEM, doit conserver une large partie de sa surface intérieure en accès libre et gratuit, afin que les marseillais et les visiteurs de passage puissent profiter au maximum de ce lieu unique, sans pour autant forcément devoir visiter l'intégralité du musée. L'accès, par la “ galerie aux canons ”, à la terrasse supérieure du fort et à la vue saisissante qu'elle offre sur le port pourraient ainsi constituer rapidement le passage “ obligé ” de tout visiteur à Marseille, au même titre que Notre Dame de la Garde...ou le Stade Vélodrome !

Je réponds maintenant aux questions posées sur les panneaux d'exposition :

→ *Que souhaitez-vous faire sur l'esplanade Saint Jean ?*

Avoir une déambulation tranquille pour piétons, sans obstacles particuliers, jusqu'au bord de la mer ou de la nouvelle darse.

→ *Quels jeux et activités sur le J4 (roller, vélo, ...)?*

Les rollers et les vélos doivent pouvoir être autorisés sur le J4, mais surtout comme moyens de déplacement ou de promenade. Une petite partie de l'espace pourrait éventuellement être aménagée pour un usage plus sportif des rollers ou des skates (une sorte de modèle réduit des aménagements situés à Vieille Chapelle).

→ *A quoi servira la darse au pied du Fort Saint Jean (canoë, spectacles sur l'eau, ...)?*

La darse au pied du Fort Saint Jean constitue un beau geste urbanistique, mais elle doit impérativement pouvoir être franchie par une passerelle afin de permettre d'assurer une continuité entre le pied du fort et le bout de la digue (promenade actuelle). L'idée d'utiliser cet espace pour des activités ludiques ou culturelles liées à la mer et à l'eau pourrait s'avérer très intéressante.

→ *Accès l'esplanade en nocturne ? Pour quels types d'activités ?*

Il me semble évident que l'esplanade ne doit pas être fermée en nocturne, toute l'année. Il faut pouvoir y déambuler en toute tranquillité la nuit, ce qui impliquera notamment un éclairage et un gardiennage adaptés. Pour respecter les habitants de la Tourrette, les activités bruyantes devront être limitées.

Le Boulevard du Littoral

Le boulevard du Littoral constitue véritablement l'axe central qui structurera la future cité de la Méditerranée. C'est lui en effet qui permettra véritablement d'irriguer l'ensemble de cette zone et de relier d'un trait ses deux points les plus extrêmes.

Compte tenu de la configuration actuelle des lieux (passerelle autoroutière de l'A55, grilles du port, Hangar longitudinal), Il est cependant évident que la représentation de ce nouvel espace apparaît particulièrement difficile à imaginer... On peut cependant essayer de le faire en s'appuyant sur les différents graphiques et dessins proposés dans l'exposition. Dans cette perspective, et après avoir regardé le plus attentivement les quelques éléments disponibles, je suis amené à formuler les remarques suivantes :

→ Sur la partie du boulevard qui va du fort Saint Jean jusqu'au boulevard des Dames, le partage de la voirie me semble intéressant, dans la mesure où il concilie un flux limité de voitures (une voie dans chaque sens), un large espace protégé pour les bus (une voie dans chaque sens) et enfin un large trottoir ombragé pour les piétons. Deux points n'apparaissent cependant pas clairement dans les plans et graphiques :

- l'emplacement exact de la " piste cyclable " évoquée dans le texte du fascicule de présentation : celle-ci a t'elle un tracé propre ? Ou doit-elle être envisagée comme intégrée à l'espace dédié aux piétons ou à celui des transports en commun ? Mes trente ans de pratique du vélo en milieu urbain me font penser qu'il est INDISPENSABLE qu'un site propre soit dédié aux vélos, aux rollers et aux trottinettes sur ce boulevard.
- Les possibilités de parking pour les autos. Il semble en apparence qu'aucune place ne soit réservée en surface sur cette portion. Cela me semble une très bonne idée, mais implique alors que des limites matérielles très nettes (bacs de fleur, potelets, petites barrières) soient créées pour empêcher les voitures de se garer sur les trottoirs ou encore d'envahir les espaces publics. La seule alternative à cette solution (hélas souvent peu esthétique, et constituant de fait une gêne également pour les piétons) serait une présence policière constante sur le boulevard, notamment au niveau de son intersection avec l'esplanade Saint Jean (ce que représente exactement l'un des dessins figurant dans les panneaux de l'exposition). Cela dissuaderait nécessairement les automobilistes de stationner de manière illégale à cet endroit...

→ concernant la partie qui va du boulevard des Dames jusqu'au Silo, on ne peut que s'interroger sur l'intérêt qu'il y a à mettre en place pour les voitures un boulevard de 2 fois deux voies, en particulier dans la partie située entre le boulevard des Dames et la place de la Joliette. D'une part, cela constitue une emprise forte de l'automobile qui apparaît contradictoire avec le souci de favoriser le développement d'une promenade à caractère touristique qu'il serait vraiment intéressant de faire aller des Docks de la Joliette jusqu'au fort Saint Jean. D'autre part, une telle emprise semble possible car les voies de bus ne continuent pas apparemment au delà du boulevard des Dames. Quelle en est la raison ?

Je réponds maintenant aux questions posées sur les panneaux d'exposition :

→ *Quelles animations souhaiteriez-vous y trouver ?*

le boulevard du Littoral longe, de puis la place de la Joliette , de nombreux pieds d'immeuble dans lesquels il pourrait être intéressant que se développe une offre de restauration à destination des salariés et des touristes, qui constituerait en quelque sorte un prolongement de ce que l'on trouve déjà au Vieux Port. Il est cependant indispensable que l'emprise des terrasses des éventuels bars-restaurants soit très sévèrement cadrée pour laisser une place suffisante à la déambulation libre des piétons.

→ *Quels modes de transport à privilégier ?*

J'ai déjà évoqué ce point plusieurs fois : la voiture ne doit constituer qu'un mode minoritaire par rapport aux autres modes de déplacement : la marche à pied, le bus, le vélo.

→ *Quelles activités sous les voutes du socle de la Major ?*

lors de la réunion de concertation du 26 mai 2005, j'ai été frappé par un propos de Monsieur Muselier, premier adjoint, qui a évoqué la nécessité de " trouver un dialogue avec ceux qui se servent de la mer pour faire leur travail ". Cela m'a rappelé que lors d'une visite dans la ville de Saint Nazaire il y a quelques années, j'avais visité un écomusée consacré à l'histoire du développement des activités liées à la mer dans cette ville, et notamment aux fameux chantiers de l'Atlantique, dans lesquels avait été réalisé le paquebot " France ".

C'est pourquoi je formule l'idée suivante : en plein cœur de la Cité de la Méditerranée, dans un lieu symbolique situé pratiquement à la jointure entre le vieux port et le nouveau port " moderne ", le socle de la Major pourrait être occupé par **un écomusée consacré à la mémoire du Port, à ses évolutions et surtout aux différentes**

professions y ayant travaillé parfois depuis des milliers d'années (pêcheurs, portefaix puis dockers, acconiers, pilotes, lamaneurs, transitaires, officiers de la marine marchande, douaniers, ouvriers de la réparation navale, etc...). Un tel projet serait un moyen absolument unique pour rendre hommage à de très nombreux marseillais, mais surtout pour essayer de donner au Port et à ses acteurs une identité enfin reconnue, qui permette de dépasser les querelles, souvent encore vives, issues du passé. En outre l'élaboration d'un tel projet pourrait passer par un appel public aux marseillais pour qu'ils transmettent aux concepteurs d'une telle opération tous les documents dont ils disposent sur la vie du port (photos, documents, habits professionnels, etc.).

→ *Que peut-on imaginer faire sous le viaduc maintenu au Nord des Docks ?*

Le viaduc au nord des Docks devrait être utilisé comme un élément du paysage architectural de cette partie du boulevard, et à ce titre devrait être mis en valeur à travers des éclairages appropriés, des grandes tentures qui pourraient être accrochés sous son tablier pour présenter des expositions ou des projets divers, etc.

Le parc habité d'Arenc

Dernière partie de la Cité de la Méditerranée, le parc habité d'Arenc constituera à terme un espace densément peuplé, dont la fonction le différenciera fortement du quartier de la Joliette, massivement occupé par des bureaux, ou de l'Esplanade Saint Jean, prioritairement consacrée aux loisirs et à la détente.

C'est précisément autour de cette notion de **nouveau quartier habité** qu'il me semble devoir faire prioritairement porter la réflexion. Ma réponse aux différentes questions proposées sur les panneaux d'exposition me permettra de bien donner ma vision des choses.

→ *Quels espaces pour les enfants, les personnes âgées ?*

Il est absolument nécessaire de réfléchir à la conception de ce quartier en ayant à l'esprit que les deux catégories de population que constituent les jeunes et les personnes âgées ont des comportements très spécifiques par rapport à leur habitation et à l'espace public de proximité qui l'entoure. Contrairement aux actifs qui passent souvent une large partie de leur vie quotidienne loin de leur lieu de résidence, les jeunes et les personnes âgées font un lien beaucoup plus fort entre leur résidence et les espaces de leur vie sociale ou éducative qui se situent à proximité immédiate.

C'est pourquoi il me semble important de penser, au delà des logements et des équipements publics indispensables (crèches, écoles, collèges pour les jeunes, maisons de retraite et foyers d'animation pour les personnes âgées) à la manière dont la vie peut être facilitée pour ces catégories. Cela passe notamment par des modalités de déplacement permettant une véritable protection de ces populations et par des possibilités de pratiquer des loisirs dans de bonnes conditions (mini terrains de foot-ball ou de basket, terrains de boules, etc.).

→ *Quels équipements de proximité vous semblent indispensables à la vie du quartier ?*

La création d'un nouveau quartier comme celui-là est l'occasion de penser, en lien avec les habitants qui habitent déjà son pourtour et surtout avec les nouveaux arrivants, aux équipements de proximité qu'ils jugent nécessaires. Il est difficile de préjuger des besoins, mais en tout état de cause, il semblerait nécessaire qu'un équipement public de type maison de quartier ou centre social offrant des activités sportives et culturelles de proximité soit créé.

Autre enjeu (déjà souligné plus haut) : faire que les gestionnaires des équipements existants ou à venir (comme les archives départementales, le Silo, le Dock des Suds ou le collège) ne tournent pas le dos aux habitants du parc habité, mais les considèrent au contraire comme des acteurs privilégiés du fait de leur proximité avec les équipements. Une politique tarifaire spécifique, une invitation à des inaugurations, etc. peuvent constituer des moyens pour que les habitants se familiarisent avec ces équipements et leurs équipes.

→ *Quels types de logements souhaiteriez-vous voir construire dans le quartier ?*

La solution qu'a imposé l'EPA Euroméditerranée aux grands propriétaires de la Rue de la République (c'est-à-dire la réalisation d'un tiers de logements sociaux, d'un tiers de logements intermédiaires, et un tiers de logements "à loyer libre") me semble un bon équilibre qui pourrait être repris sur cette zone.

En espérant que cette contribution saura rencontrer votre intérêt et en restant à votre disposition pour tout dialogue complémentaire permettant de mieux expliciter ces commentaires, je vous adresse mes salutations "euroméditerranéennes"...