

MARSEILLE VIEUX-PORT DES VIGNE ET FOSTER FACE AU DÉFI DU COMPROMIS

Concilier mobilité et ville apaisée : c'est le défi que doivent relever Michel Desvigne et Norman Foster, les concepteurs du projet de semi-piétonnisation du Vieux-Port. Pierre angulaire d'un vaste programme de revitalisation du centre-ville de Marseille, ce projet devra surmonter des obstacles importants : un calendrier extrêmement serré, et une balkanisation institutionnelle qui fragilise le portage politique de l'opération.



© Michel Desvigne Photographie

Lorsque les Phocéens fondèrent Massalia, au VI^e siècle avant J.-C., ce fut autour de la calanque du Lacydon, le port antique dont les rives s'étendaient alors largement au-delà des quais de l'actuel Vieux-Port. Vingt-six siècles plus tard, les Phocéens seraient surpris de redécouvrir leur cité. Emblème de la seconde ville de France, avec la basilique Notre-Dame de la Garde, le Vieux-Port vit désormais au rythme effréné de l'automobile. Desservie par trois autoroutes qui déversent leurs flots de véhicules en plein centre-ville, l'agora urbaine est aujourd'hui un nœud du trafic de transit entre le nord et le sud de l'agglomération. « Le Vieux-Port est comme toute la ville, écrasé par la voiture. On a réduit les trottoirs, mis des barrières, supprimé le tramway pour lui faire place », note Christian Tamisier, cofondateur de l'École du paysage à Marseille.

« 190 000 personnes rentrent dans Marseille tous les jours dans un espace sous-doté en transports publics. C'est quand même dingue qu'on ne puisse pas aller à Aix en RER ou à Fos de manière rapide. On vient à peine de créer un syndicat mixte des transports. On ne peut donc pas empêcher les gens de rentrer en ville et d'utiliser le seul mode de transport qu'ils ont à disposition : la voiture », renchérit le sociologue Jean Viard, vice-président (app. PS) de la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM).

Alors que depuis plus d'une décennie, les grandes voisines comme Barcelone et Gênes ont libéré leur centre historique du parfum des gaz d'échappement, près de 3 000 véhicules passent chaque heure par le Vieux-Port. Soit plus de 20 millions par an.

La piétonnisation au programme des municipales

Lors des dernières municipales, droite et gauche avaient justement fait de cette question de la reconquête de l'hypercentre un enjeu clef de la campagne. Très offensif sur le sujet, le challenger socialiste, patron du département, Jean-Noël Guérini, conseillé par le sociologue Jean Viard, avait dégainé le premier, promettant une piétonnisation totale du Vieux-Port. L'idée avait été aussitôt reprise par le maire sortant (UMP), Jean-Claude Gaudin, qui pouvait de son côté s'appuyer sur les conseils avisés de Philippe Sanmarco, dis-

sident du PS, ancien secrétaire général de la municipalité sous Gaston Defferre.

En septembre 2009, on retrouve les deux adversaires côte à côte pour annoncer en grande pompe leur volonté de travailler ensemble à la revitalisation du centre-ville. Fruit de la nouvelle donne politique qui a vu la gauche ravir, contre toute attente, la présidence de la communauté urbaine en juin 2008 (lire dans Traits urbains n° 29/mars-avril 2009 le dossier « Marseille, métropole impossible? »), ce consensus inédit entre le maire et le président du conseil général obéit à une forme de « realpolitik » à la sauce marseillaise. Jean-Noël Guérini s'impose en effet comme le principal bailleur de fonds de l'opération. Une prééminence financière qui laisse dans l'ombre le président (PS) de MPM, Eugène Caselli, pourtant appelé à assurer la maîtrise d'ouvrage du chantier. C'est la première bizarrerie de ce dossier. Pas la dernière... Car si le département a le portefeuille, le maire entend garder la maîtrise politique du dossier. Avec l'aval de son ancien adversaire, Jean-Claude Gaudin lève un coin du voile sur le contenu d'un projet appelé à être l'un des emblèmes de 2013, année au cours de laquelle Marseille sera capitale européenne de la culture. Et l'on découvre alors que la grande ambition des municipales a perdu de son éclat, puisque la piétonnisation promise en 2008 s'est

Un site historique envahi par l'automobile.



© William Abadie



Projet Desvigne, une ombrière sur le quai des belges.

muée en « semi-piétonnisation ». D'ici 2013, le projet consiste à créer « un cheminement piéton de qualité entre le fort Saint-Jean et les Catalans, à considérer le plan d'eau comme un espace de projet, mais aussi et surtout à réfléchir à une place centrale pour le cœur de la ville et de la métropole », précise le maire. Ainsi relooké « avec un mobilier urbain et un éclairage neufs, doté d'un système de vidéoprotection », le Vieux-Port devrait être en mesure « d'accueillir des manifestations dans un cadre de grande qualité », ajoute-t-il. Dans la foulée, l'édile annonce le lancement d'un concours international de maîtrise d'œuvre pour désigner « un architecte urbaniste et un paysagiste de renommée internationale » chargé de plancher sur le projet. En novembre 2009, MPM lance le concours d'urbanisme. Celui-ci comprend deux volets complémentaires : l'un relatif à la semi-piétonnisation du Vieux-Port (20 ha d'espaces publics et 23 ha de plan d'eau); l'autre portant sur l'établissement d'un plan guide d'urbanisme sur un périmètre de l'ordre de 400 hectares englobant le grand hypercentre. En avril 2010, quatre équipes sont sélectionnées. A leur tête, des membres du gotha de la discipline : le paysagiste Michel Desvigne, Grand prix de l'urbanisme 2003, associé au « starchitecte » britannique Norman Foster; Bernard Reichen; Jean-Michel Wilmotte; enfin une architecte marseillaise, Corinne Vezzoni, associée à Christian Devillers et au cabinet de paysagistes néerlandais West 8.

Le jury choisit Vezzoni-Devillers...

Le 6 octobre, le jury du concours choisit – par huit voix contre sept – le projet Vezzoni-Devillers, devant celui de Desvigne-Foster. Une majorité de jurés est séduite par le parti de l'architecte marseillaise qui a opté, à titre expérimental, pour une piétonnisation totale de l'espace. Problème : les élus représentants de la ville et de MPM, un brin effrayés par l'audace du projet, préfèrent voter pour le projet Desvigne-Foster, plus prudent en matière de réduction de place de la voiture. De plus, cette équipe correspond parfaitement au portrait-robot du lauréat « de renommée internationale » brossé par le maire un an plus tôt. A cette nuance près que l'anonymat du concours interdit théoriquement de s'attacher à la carte de visite des candidats; mais, comme souvent, →

> DESVIGNE, LAURÉAT : UN PROJET À L'ÉCHELLE DU PAYSAGE

« Un projet qui propose une vision large du processus de transformation du centre-ville » : pour Michel Desvigne, la semi-piétonnisation du Vieux-Port n'est que le point de départ de la recomposition urbaine et paysagère du centre historique. Une recomposition qu'il aborde avec le vocabulaire du paysagiste. Au lieu de partir du bâti et des réseaux pour redessiner la trame urbaine, il fonde son esquisse sur les éléments. Sur l'emprise des deux forts (St-Jean et St-Nicolas) qui marquent l'entrée du plan d'eau, il prévoit d'aménager deux grands parcs urbains, conçus comme les premiers maillons d'une « chaîne d'espaces jardinés » appelée à structurer l'espace public. L'un de ces maillons retient l'attention : en lieu et place de l'actuel bassin de carénage qui jouxte l'échangeur du tunnel du Vieux-Port, Desvigne envisage d'installer un glacis végétal, une sorte « de grande prairie » accessible au public, en pente vers le plan d'eau. Creusé d'une petite calanque donnant accès aux bateaux, cet espace vert accueillerait un port à sec, des parkings, des commerces, des cafés et des restaurants.

En matière de déplacements, le paysagiste et son équipe renvoient le grand soir piétonnier à moyen terme, lorsque la ville aura achevé son réseau de TCSP et ses rocades de contournement. Pour 2013, ils proposent de réduire la chaussée du quai des Belges de 9 à 4 voies (2 pour les voitures et 2 pour les bus), en se réservant la possibilité de fermer complètement la circulation lors des grands événements.

Autre enjeu d'importance : l'accès au plan d'eau. Alors qu'aujourd'hui 80 % des rives sont interdites d'accès au grand public, au profit des club nautiques, le paysagiste fait là encore preuve de prudence, renvoyant toute transformation à « la concertation ». Il propose toutefois quelques aménagements, comme le déplacement des aires techniques sur des estacades et l'installation des clubs nautiques sous les ombrières.

Enfin, sur le quai des Belges, appelé à être l'épicentre du projet Marseille 2013, Desvigne prévoit la création d'un « socle unitaire » d'un seul tenant, pavé de granit. Norman Foster envisage d'y ériger une vaste ombrière qui abriterait le marché aux poissons, les guichets des navettes maritimes, des brasseries, des boutiques... « Socle de la ville, seuil de la ville vers la mer », c'est un espace résolument minéral, fidèle à son histoire urbaine et utilitaire. Sur ce grand plateau aux pentes régulières s'installe une circulation « apaisée, fonctionnelle et flexible ». Le trafic nécessaire à la vie du port et de la cité relève d'un mode de gestion différencié dans le temps et réversible. L'éclairage évoque, par de grandes mâtures, la destination du lieu.

L'ÉQUIPE : MICHEL DESVIGNE PAYSAGISTE, MANDATAIRE

- FOSTER + PARTNERS, ARCHITECTES
- TANGRAM, URBANISTES
- YANN KERSALÉ, LUMIÈRE MATIÈRE
- INGÉROP, BET.

l'anonymat est tout relatif. « Dès le départ, on s'est rendu compte que les élus avaient reçu pour consigne de voter pour le projet « d », celui de Desvigne-Foster », témoigne un membre du jury qui tient à garder... l'anonymat. Au deuxième tour, quand le projet « b » sort du chapeau, c'est la stupeur. Dans ses conclusions, le jury bat en brèche la filiosité des politiques, estimant que le projet Desvigne-Foster « présente l'inconvénient de maintenir un nombre important de voies de circulation, ce qui apparaît difficilement compatible avec l'objectif de semi-piétonnisation ». Le maire est furieux. Le président de MPM, pas non plus enthousiasmé par la piétonnisation totale, décide d'organiser un grand oral entre les deux finalistes. Officiellement pour « obtenir des précisions techniques, notamment en matière de circulation », explique Eugène Caselli. « En réalité, il s'agissait de démontrer que le parti de Vezzoni et Devillers aboutirait à paralyser la ville », témoigne le même mem-

bre du jury. Le 20 octobre, les deux équipes se retrouvent à nouveau devant la commission des marchés pour une explication de plan. L'équipe Vezzoni-Devillers, au grand complet, est bombardée de questions sur le fonctionnement de son schéma de circulation. Dans l'équipe Desvigne-Foster, on note un absent de marque : Norman Foster. L'architecte britannique n'a pas fait le déplacement, laissant des membres de son cabinet défendre le projet avec Michel Desvigne.

Le lendemain, dans le quotidien La Provence, le président de MPM, mal à l'aise, tente une explication juridique en rappelant que le maître d'ouvrage n'est pas tenu par la décision du jury. On est loin des problèmes de circulation. L'élu est surtout tenu par « l'accord de gouvernance partagée » passé avec le maire au lendemain de son élection. Un pacte qui voit gauche et droite cultiver un fragile art du compromis dans la gestion quotidienne de la commu-



Circulations à l'horizon 2013 et 2020.



Un concours en deux phases

Le concours de maîtrise d'œuvre lancé en novembre 2009 par MPM était scindé en deux tranches : la première concerne la recomposition urbaine d'un périmètre de 40 ha autour du Lacydon (dont les 23 ha de plan d'eau) et l'établissement d'un plan guide d'urbanisme portant sur un périmètre plus vaste de 400 ha du grand hypercentre. (Cette première phase, d'un montant estimé de 23 millions d'euros HT, devra être impérativement réalisée pour le rendez-vous de 2013, année au cours de laquelle Marseille sera capitale européenne de la culture. Au-delà de cette échéance, deux tranches conditionnelles seront lancées, englobant un périmètre de 43 hectares (voirie, circulation et plan d'eau).

Montant de cette seconde phase : 49 millions d'euros HT.

L'opération vise à remettre en scène l'espace public du Vieux-Port en réduisant la place de la voiture. Cette reconquête impliquera à la fois une révision de la trame de circulation mais aussi une modernisation de l'équipement urbain (mobilier, éclairage public, réseaux, système de vidéo-protection...). Plus compliqué, les urbanistes devront également tenter de dégager un compromis avec les propriétaires des bateaux afin de libérer l'accès aux quais sur la partie sud du plan d'eau. Les trois équipes de concepteurs non retenues percevront une prime de 150 000 euros HT.



Projet Vezzoni : une promenade piétonne et des ombrières naturelles.

nauté urbaine. Et comme Jean-Claude Gaudin ne veut pas toujours pas entendre parler de piétonnisation...

Quelques jours plus tard, dans le même journal, Eugène Caselli enfonce le clou : « le projet doit faire l'objet d'un consensus avec le maire de Marseille. Je pense qu'on choisira le projet qui nous plaît, pas celui que certains essaient de nous imposer ».

Si le président du conseil général reste silencieux, d'autres voix s'élèvent pour donner leur avis sur ce dossier. Et c'est la cacophonie. Patrick Mennucci, le maire (PS) du 1er secteur, qui inclut le Vieux-Port, martèle qu'il n'acceptera jamais « un projet qui bloquerait complètement l'hypercentre ». Jean Viard, de son côté, pointe dans La Provence le problème moral qu'il y aurait pour MPM à ne pas suivre l'avis du jury, dénonçant au passage la vision « très archaïque » des politiques, rendus « frileux par les lobbies des riverains, des automobilistes et des plaisanciers », des lobbies qui « tuent la culture du projet au profit des positions à garder ». « Si pour des raisons techniques l'avis du jury n'était pas suivi, il faudra que les politiques explicitent clairement leur choix », tranche le sociologue.

Sur la même longueur d'onde, le député (UMP) Renaud Muselier, premier vice-président de MPM, auquel Eugène Caselli a soufflé la présidence en juin 2008, déclare être « toujours très surpris quand le président d'une institution va à l'encontre d'un jury... ».

... Les élus optent pour Desvigne-Foster

Le 22 novembre, c'est l'épilogue attendu. Dans une mise en scène assez surréaliste, le président de MPM, entouré du maire de Marseille et du président du conseil général, annonce le choix du lauréat... et comme prévu, c'est le projet Desvigne-Foster qui sort vainqueur. Celui qui présentait « la plus grande qualité pratique », explique Eugène Caselli. Par « pratique », il faut comprendre « un projet qui garde une ville circulaire ». Pour la piétonnisation, « il faudra patienter jusqu'en 2018 lorsque sera mise en service la L2 », rocade de contournement de l'agglomération en chantier depuis... dix-sept ans !

Droit dans ses bottes semi-piétonnes, Jean-Claude Gaudin assume. L'édile précise, à ceux qui en doutaient, qu'*in fine* ce sont « les élus du peuple qui décident » et non pas les techniciens. « Bien entendu, nous nous sommes concertés avec MM. Caselli et Guérini et notre choix s'est porté sur le projet qui nous semblait le plus →

> VEZZONI : UN PROJET EN LIGNE AVEC MARSEILLE 2013

À la différence de Michel Desvigne qui insiste sur la place du végétal, Corinne Vezzoni et Christian Devillers entendaient inscrire leur projet dans la trame des grands équipements du XIX^e siècle. Une couronne allant de la préfecture au Pharo, en passant par la gare et la Vieille Charité qu'ils souhaitent « révéler ». Autre différence notable : l'approche de la piétonnisation. Quand le paysagiste souhaite avancer progressivement, l'architecte marseillaise proposait de transformer le quai des Belges en grande « place de la Fraternité », un parvis piétonnier dédié à l'accueil des grands événements de Marseille 2013. Sur les deux rives latérales (quais du Port et de Rive Neuve), elle imaginait un dispositif réversible : une fois l'espace débarrassé de tout le mobilier hétéroclite qui l'encombre, offrir dans un premier temps à des écoles d'art la possibilité de créer de grandes fresques sur la chaussée. Cette réappropriation « artistique » de l'espace public aurait permis de faire passer la pilule de la suppression de la circulation automobile, en préservant simplement une voie de bus. « C'était un moyen d'intervenir sur l'ensemble de l'espace du Vieux-Port, mais de manière légère et réversible, j'insiste sur ce point, et surtout en phase avec le projet culturel de 2013 », indique Corinne Vezzoni.

L'architecte proposait également de jouer sur les contrastes entre les deux rives : au nord, le quai du Port, avec ses cinquante mètres de large, était transformé en promenade piétonne avec les terrasses des brasseries et des restaurants déplacées au centre de l'espace, des terrasses protégées du soleil par des ombrières naturelles : une treille de platanes. Accessible seulement aux véhicules des riverains et des secours, cette promenade végétalisée se serait étirée jusqu'au Mucem, le musée national que construit Rudy Ricciotti, sur l'esplanade du J4, en face du fort St-Jean. Au passage, Corinne Vezzoni envisageait de recréer un petit canal entre la future darse du J4 et l'extrémité sud du fort St-Jean. Au sud, sur le quai de Rive Neuve, plus étroit, elle ne créait pas de terrasses, mais une longue promenade piétonne.

Espace en souffrance, le bassin du carénage bénéficiait d'un traitement différent de celui prescrit par Desvigne. Quand le paysagiste propose de recouvrir la surface d'un glacis végétal, l'architecte préconisait la remise en scène de l'anse en basculant les pannes côté ville, afin de libérer le plan d'eau. Et elle dissimulait la sortie du tunnel sous un jeu de terrasses plantées.

Enfin, à plus long terme, Corinne Vezzoni envisageait la réalisation d'une élégante passerelle piétonne, trait d'union entre les deux rives du Lacydon, mais aussi avec le passé : l'ouvrage aurait été installé à l'emplacement du mythique pont transbordeur, « tour Eiffel » marseillaise abattue par les Allemands à la fin de la seconde guerre mondiale.

L'ÉQUIPE : CORINNE VEZZONI ET ASSOCIÉS (ARCHITECTE, MANDATAIRE), CHRISTIAN DEVILLERS (ARCHITECTE-URBANISTE), WEST 8 URBAN DESIGN & LANDSCAPE ARCHITECTURE (PAYSAGISTE), 8°18" (CONCEPTEURS LUMIÈRE), SOGREA ET COTÉBA (BET), JEAN BLAISE (URBANISME ÉVÉNEMENTIEL) ET LES CONSULTANTS-HISTORIENS MARCEL RONCAYOLO ET JEAN-LUCIEN BONILLO.



Projet Desvigne, quai pavé de granit.

© Michel Desvigne P

→ adapté à la ville », explique-t-il, après avoir rappelé que « Gaston Defferre, en son temps, avait refusé d'amener l'autoroute sur le Vieux-Port ». Le maire profite de cette cérémonie pour se fendre d'un petit avertissement aux maîtres d'œuvre. « C'est un beau cadeau que l'on vous fait ! Mais il faudra en être dignes. Car ce n'est pas vous qui vous présentez aux élections... », lance-t-il à un Michel Desvigne médusé.

Jean-Noël Guérini n'est pas en reste. « La première fois que j'ai vu les projets, j'ai pris peur ! », avoue le patron du département qui n'était pourtant pas partie prenante de la procédure. Fort des 30 millions qu'il apporte dans l'opération, l'élu n'hésite pas à donner son avis. Même après le choix du maître d'ouvrage... A Michel Desvigne qui vient de vanter les talents de designer de Norman Foster, il réserve un commentaire peu amène sur la grande ombrière que l'architecte britannique a prévu d'installer sur le quai des Belges : « vous qui êtes des génies de l'architecture, il faudra essayer de nous trouver autre chose... », grince-t-il. Les oreilles du prix Pritzker 1999 sifflent. Mais de loin. L'intéressé n'a, cette fois encore, pas effectué le déplacement, se contentant d'une intervention enregistrée en vidéo dans laquelle il manifeste sa joie de travailler « in the marvellous harbour of Marseille ».

Le lendemain, la presse, dans son écrasante majorité, n'a cure de ces histoires de procédure. Oubliant le statut de mandataire de Michel Desvigne, de nombreux titres nationaux font leur gros titre sur Foster. Le star system fait une nouvelle victime...

Grincements de dents

Localement, de rares voix s'élèvent contre le choix des collectivités. La plus discordante émane de Philippe Sanmarco, l'un de ceux qui avaient participé à la genèse du projet. L'élu est toujours vice-président de MPM. Mais il a pris ses distances avec le maire. « Partagé entre l'envie de rire et de pleurer », il crie à « la galéjade » : « on s'assoit sur les engagements pris après les élections, engagements gravés dans le marbre par la ville et MPM en 2009. Plusieurs délibérations prévoient noir sur blanc la piétonnisation du Vieux-Port d'ici 2014. Tout avait été étudié avec l'Agam. Et là, on se retrouve avec un projet qui renvoie l'ambition en 2020, alors qu'aucun fait nouveau ne justifie ce revirement. S'il s'agissait de simplement réaménager le quai des Belges, ce n'était pas la peine de lancer un grand concours d'urbanisme... », tempête l'élu. Dépit, Philippe Sanmarco voit dans cette reculade une nouvelle occasion manquée par sa ville. « Pendant que nos voisins se développent à grande vitesse, nous perdons du terrain ». Dans le microcosme des architectes marseillais, peu de voix se sont élevées pour fustiger le traitement réservé à Corinne Vezzoni. La comparaison avec Gênes et Barcelone, où les projets de requali-

fication de l'hypercentre furent pilotés par des concepteurs du cru, Renzo Piano et Oriol Bohigas, est pourtant assez cruelle. Pour la principale intéressée, cette défaite sur le fil a un goût d'autant plus amer qu'elle avait déjà connu pareille déconvenue à Cannes en 2004 avec le projet d'extension du Palais des festivals. Son projet avait alors rallié l'écrasante majorité des suffrages du jury (12 voix sur 14), mais le maire (UMP) de la cité azurée, Bernard Brochand, avait préféré opter pour le projet d'Aymeric Zublena (Scau), auteur du Stade de France. Soutenue par le conseil régional de l'Ordre des architectes, elle avait alors décidé de saisir la justice pour contester ce fait du prince. En juin 2006, le tribunal administratif lui avait donné raison : annulant la délibération de la ville qui attribuait le marché de maîtrise d'œuvre de l'extension du palais à l'agence Scau, il avait condamné la municipalité à verser à Corinne Vezzoni une indemnité symbolique de 1 000 euros. Une paille comparée aux frais de justice et au préjudice subi...

La semi-piétonnisation en question

Cinq ans plus tard, confrontée à une situation similaire, l'architecte n'entend pas repartir dans un combat judiciaire à l'issue incertaine. Dans un communiqué adressé à la presse, elle reste fair play. Tout en indiquant « regretter vivement » la décision de MPM, elle adresse « sans aucune arrière-pensée à Michel Desvigne toutes ses félicitations et ses souhaits de succès... ». Ce dernier, qui affirme avoir « une confiance absolue en son projet », refuse d'entrer dans la polémique, préférant situer son intervention à une autre échelle : celle plus vaste du centre-ville. « A partir de la revitalisation du Vieux-Port, il s'agit de remettre de la cohérence dans l'espace du centre, en composant une nouvelle trame urbaine et paysagère respectueuse de l'histoire », explique-t-il. Une trame dont l'épine dorsale serait une « chaîne de parcs », « un archipel » de grands parcs et de jardins publics reliés entre eux par leur « nature méditerranéenne ». Une « nature » à laquelle le paysagiste confère des vertus urbanistiques qui dépassent le seul enjeu écologique. Quitte à préserver encore un temps la circulation automobile... raileront les critiques. Sur ce terrain sensible, le paysagiste se retranche derrière l'expertise d'Ingérop, le bureau d'études de son groupement. Et Olivier Poulet, le directeur régional du BET, est catégorique : « il est impossible d'envisager de supprimer complètement la circulation pour 2013 ». Une appréciation reprise en chœur par les politiques. Au risque de donner l'impression d'être resté au milieu du gué.

William Allaire
(Innovapresse / Marseille)