

Rachel Rodriguez-Malta

# Marseille: une vitrine métropolitaine pour réinventer la ville portuaire

40

Marseille est aujourd'hui une ville à la mode. Depuis quelques années, on ne compte plus le nombre d'articles et de reportages qui célèbrent "une ville qui bouge", "une ville qui crée". Fin des sombres images d'une "cité en crise", la cité phocéenne est sur le point d'être transformée en "oasis urbain": cadre de vie remarquable, conditions d'accueil idéales pour les investisseurs qui visent le Sud de l'Europe, accessibilité internationale exceptionnelle... le tout dans un style raffiné alliant authenticité et modernité.

On l'aura bien compris, un vent d'optimisme souffle sur Marseille. Un optimisme parfois débordant qui repose sur une somme de projets en voie de concrétisation, des indicateurs économiques à la hausse dans un climat général d'embellie et, enfin et surtout, une intervention massive (et rassurante?) de l'État pour porter la ville au rang de métropole de premier au sein d'une zone euroméditerranéenne en construction.

Dans ce contexte de métamorphose annoncée, le quartier "bord à quai" de la Joliette est l'objet d'une attention particulière. Les espaces urbano-portuaires hérités du XIX<sup>e</sup> siècle, hier inscriptions spatiales les plus lisibles du déclin socio-économique en œuvre, sont aujourd'hui considérés par la ville comme une "opportunité" pour renouer avec un port qui lui a "échappé", là-bas, au-delà de la chaîne de l'Estaque. Les débats s'animent, les projets s'affrontent, les premiers chantiers sont ouverts: l'expérience internationale en matière de reconversion ou d'intervention urbaine sur les sites portuaires a démontré les difficultés de l'exercice. Après quelques années d'hésitation et de réflexion, les ambitions affichées par les acteurs de la transformation sont claires: la façade portuaire du quartier de la Joliette est appelée à devenir la vitrine de "Marseille, métropole euroméditerranéenne". Au stade premier de l'action, des choix restent à faire et ne permettent pas encore d'arrêter un état des lieux définitif de la transformation. Aussi, plus qu'un inventaire exhaustif des projets et des intentions, s'agit-il ici de présenter la philosophie générale de cette opération de grande envergure au regard du "savoir-faire" international en matière de transformation urbano-portuaire.

DISCOURS ET MÉTHODES: QUAND L'ÉTAT S'EN MÊLE  
Marseille n'a pas échappé au schéma régressif des villes portuaires qui, à partir des années 1970, ont toutes été confrontées à un profond bouleversement de leurs composantes économiques, sociales et spatiales: montée des taux de chômage de longue durée, déclin démographique, inquiétude sur l'avenir de la fonction portuaire et sur la perte d'influence de la ville à l'échelle nationale et dans le bassin méditerranéen. De plus, Marseille appartient à cette catégorie de villes telles Naples, Gênes ou Palerme qui n'ont pas su produire les

## Marseilles: a Metropolitan Showcase to Reinvent the Port City

Rachel Rodriguez-Malta

Marseilles today is a fashionable city. Over the past few years, there have been countless articles and news reports celebrating “a city on the move”, “a creative city”. No more doomsday images of a “city in crisis”, this city is about to be transformed into an “urban oasis”: a remarkable quality of life, ideal start-up conditions for investors targeting Southern Europe, exceptional international accessibility... in an atmosphere of refinement combined with authenticity and modernity. No doubt about it, a wind of optimism is blowing over Marseilles. A somewhat exaggerated optimism founded on a sum of projects currently underway, on rising economic indicators in an overall climate of embellishment, and especially on a massive (and reassuring?) government intervention to raise the city to the status of a primary metropolis in the heart of a developing Euro-Mediterranean region.

In this context of planned metamorphosis, the “dock-side” district of La Joliette is the object of particular attention. The urban-port spaces inherited from the 19th century, just recently the clearest spatial indicators of the on-going social and economic decline, are today considered an “opportunity” by the city to reconnect to a port which had “slipped away” from it, down beyond the chains of the Estaque. Debates rage, projects are compared, ground is broken on the first construction sites: the international experience of re-conversion or urban intervention on port sites has proved how difficult such an endeavor can be.

After several years of hesitation and deliberation, the ambitions posted by the movers behind this transformation are clear: the port facade of the Joliette district is destined to become the showcase for “the Euro-Mediterranean metropolis of Marseilles”. At phase one of the program, there are still choices to be made that do not allow a definitive state of the transformation to be established. The idea is not to present an exhaustive inventory of projects and intentions, it is to define the general philosophy of



Le silo du port de Marseille prochainement transformé en bureaux, salle de spectacle et restaurant panoramique (E. Castaldi, architecte). Le port autonome de Marseille conserve l'usage de l'espace au sol

The silo of the port of Marseilles soon to be transformed into office building, theatre and panoramic restaurant (E.Castaldi, architect).

The port authority of Marseilles will retain the use of the ground-level spaces



dynamiques aptes à enrayer la formation de véritables poches de paupérisation dans le centre ville. Au début des années 1990, cette situation de crise socio-économique durable justifie la conduite d'une série d'études par les instances centrales. Les conclusions favorables à la formulation d'un projet de développement économique de grande envergure sur le site Joliette-Saint Charles (rapport A. Masson, 1992) jettent les bases sur lesquelles l'État et les acteurs locaux s'entendent en 1994 pour créer l'établissement public d'aménagement Euroméditerranée (EPAE) en charge d'une opération déclarée "d'intérêt national" en 1995. La constitution d'une enveloppe de 2,4 milliards de francs de fonds publics est alors réservée au développement "d'une stratégie urbaine et architecturale au service des ambitions économiques, sociales et culturelles" à l'intérieur d'un périmètre de 310 hectares à proximité immédiate de l'hypercentre. Certes, la formule opérationnelle ne présente rien de bien innovant en France si l'on considère qu'il relève d'une longue tradition pour l'Etat de garantir le sens de l'intérêt collectif des grandes actions urbanistiques telles la création du quartier d'affaires de la Défense et des villes nouvelles dans la région de l'Ile de France. Néanmoins, on peut s'interroger ici sur le sens de

this large-scale operation in relation to the international experience in urban-port transformation.

**DEBATE AND METHOD: WHEN GOVERNMENT GETS INVOLVED** Marseille did not escape the regressive pattern of port cities, which experienced a profound upset in their economic, social and spatial components from the '70s on: increase in long-term unemployment, demographic decline, uncertainty over the future of the port's function, and a loss of influence at the national level and in the Mediterranean basin. In addition, Marseille may be classified with other cities such as Naples, Genoa or Palermo, which were unable to produce the necessary dynamics to avoid creating areas of poverty within the city center. In the early '90s, this long-term social and economic crisis justified a series of studies conducted by State institutions. Their conclusions, favourable to the development of a project for

wide-scale economic development on the site of Joliette – St. Charles (A. Masson report, 1992), would lay the foundations for the creation of the EPAE – "Etat Public d'Aménagement Euroméditerranée", charged by Government and local institutions to direct an operation declared, in 1995, to be "in the national interest". A budget of 2.4 billion francs provided by public funding was reserved for the development of "an urban and architectural strategy at the service of economic, social and cultural goals" within a perimeter of 310 ha in the immediate vicinity of the hyper-centre. This *modus operandi* represents nothing new in France, where it has long been tradition for the State to guarantee the public interest in large urban-planning projects, such as the creation of the business district of the Défense, or the new towns in the Ile-de-France region. Nevertheless at this point one might ask, what sense is there in taking control over urban transformation in a context of decentralisation, where government action is concerned with directing policy rather than making decisions? It seems that in Marseille, given the disconnected urban interventions which never produced the expected results, and the incapacity of local decision-makers and business leaders to build or even agree on a common future, only the State has proven capable so far of initiating a process of significant long-term transformation.

**MARSEILLES, THE EURO-MEDITERRANEAN CAPITAL** The Euro-Mediterranean project has many goals, which must all work together to "accelerate" the rise of Marseille to the level of the great Euro-Mediterranean metropolitan cities. The area of intervention must therefore function as a shaker of sophisticated particles that will be able to produce the necessary energy to "jump-start" the metropolis. In more concrete terms, the idea is to punctuate the space with high-level resources that are in a position to lead the process of transformation in the district they are located in, and to provide a high profile for Marseille on the European scene. At the edge of the perimeter, the ancient tobacco plant "Belle de Mai" is thus intended to become the focal point for the culture and

Marseille, l'embasement du silo du port (E. Castaldi, architecte) Marseille, the silo's base at the port

cette prise de contrôle volontaire des transformations urbaines dans un contexte de décentralisation où l'action de l'Etat relevait depuis davantage de l'animation que de la décision. Il semblerait qu'à Marseille, face à aux actions urbaines qui se sont succédées, çà et là dans la ville, sans jamais produire les effets escomptés, mais également face à l'incapacité des décideurs et des entrepreneurs locaux à bâtir et à s'entendre sur un avenir commun, seul l'Etat soit capable d'amorcer un processus de transformation significative et durable.

#### MARSEILLE, CAPITALE EUROMÉDITERRANÉENNE

Les objectifs de l'opération Euroméditerranée sont multiples, mais doivent participer tous ensemble à "accélérer" l'ascension de Marseille au rang des grandes métropoles euro-méditerranéennes. Le périmètre d'intervention doit fonctionner comme un agitateur de particules sophistiquées apte à produire cette énergie nécessaire au redécollage métropolitain. Plus concrètement, il s'agit de ponctuer l'espace d'équipements d'excellence capables à la fois d'amorcer la transformation de leur quartier d'implantation et de donner une nouvelle lisibilité de Marseille sur la scène européenne. A l'extrémité du périmètre, l'ancienne manufacture des tabacs de la Belle de Mai est ainsi appelée à devenir un pôle des industries culturelles et de la communication. A quelques pas du centre, le secteur de la gare Saint Charles, après décongestion, recomposition et dépoussiérage, sera transformé, quant à lui, en pôle d'échange multimodal "au cœur d'un authentique quartier de ville". Dans ce scénario, le port occupe une place importante: en terme économique tout d'abord au regard de son rôle prépondérant dans l'économie métropolitaine qu'il convient de conforter; en terme foncier ensuite, puisque c'est sur les espaces sur lesquels s'exerce sa haute influence que se jouent les actes les plus symboliques de la transformation urbaine.

Hâtons nous de préciser que l'inventaire des espaces et des équipements portuaires promis à la transformation n'offre rien de comparable en taille et en genre avec ceux dressés à Londres ou à Liverpool pour ne retenir que les exemples européens les plus spectaculaires. A Marseille comme à Naples, Gênes ou Barcelone, le terme de friche convient mal pour qualifier l'état des espaces urbano-portuaires obsolètes. Le découplage ville-port dont il est question prend davantage la forme d'un processus de densification de l'interface, de construction d'une épaisseur que les logiques divergentes de la ville et du port ont contribué à rendre opaque, imperméable et stérile. Dans le secteur de la Joliette, vastes terre-pleins, hangars d'embarquement, silo, enceinte, viaduc autoroutier, entrepôt s'étirant sur une longueur de plus de 350 mètres, immeubles dégradés ont ainsi participé conjointement à la déformation de la

texture urbaine voire l'édification d'une véritable barrière entre la mer et la ville.

Loin des premiers desseins radicaux qui tiraient un trait définitif sur la présence de la fonction portuaire dans le quartier de la Joliette, les projets actuels, issus d'une concertation entre l'EPAE et le port autonome de Marseille, visent désormais à éviter la banalisation du secteur en jouant avec les complexités du tissu existant. La conduite de l'opération sur la bande urbano-portuaire de 110 hectares qui s'étire sur 2,7 kilomètres entre le fort Saint Jean et Arenç a aujourd'hui fait l'objet de deux conventions entre l'établissement public et le port autonome. La première fixe les modalités de déclassement du môle J4, un espace de 5 hectares, au profit de l'EPAE. La deuxième convention concerne les termes d'une co-production entre les deux acteurs pour la mise en œuvre d'un projet autorisant la mixité entre les activités portuaires (trafics des ferries et des croisières) et les équipements urbains. A ce titre, concernant le môle J4, le terrain appartient au port autonome, le financement est supporté par l'EPAE (1,8 M d'euros), la maîtrise d'ouvrage appartient au port et le président du jury du concours d'architecture est le directeur de l'établissement public. Au pied du fort Saint Jean, le môle J4, débarrassé de toute construction, offre désormais un nouvel espace pour l'accueil d'activités temporaires. Le choix d'un aménagement dit "de préfiguration" visant à l'expérimentation de diverses fonctions urbaines avant un choix définitif annoncé pour 2007, témoigne, selon l'EPAE, d'un indispensable temps de la réflexion quant à l'usage de ce site d'exception. On peut ici toutefois s'interroger sur le devenir du môle au regard d'un plan d'occupation du sol qui y autorise des constructions de 40 mètres de hauteur et du programme d'aménagement du secteur qui, mis à part le futur musée (cf. supra), s'adresse essentiellement aux investisseurs privés. Le scepticisme sur la réelle vocation publique de cet espace est encore de mise.

#### UNE VITRINE MÉTROPOLITAINE SUR LES QUAIS DE LA JOLIETTE

Après quelques années d'études et de réflexions préparatoires entrecoupées, au printemps 1998, d'une "crise politique" résolue par la nomination d'une nouvelle direction générale de l'EPAE, l'opération Euroméditerranée est entrée en phase active. Le quartier de la Joliette retrouve une nouvelle énergie au rythme des chantiers. Les mises en œuvre concernent encore essentiellement la requalification et le renforcement des infrastructures de transport qui constituent, avec la localisation des équipements structurants, l'armature de la transformation: le viaduc autoroutier qui survolait le port est partiellement démolí pour laisser place à un large boulevard littoral arboré; la voie rapide qui portait atteinte à la dignité de la

cathédrale de la Major est enterrée pour rendre aux boulevards Schuman et de Dunkerque leur vocation urbaine. Une nouvelle ligne de tramway dont les principes de développement sont aujourd'hui acceptés, renforcera la liaison du quartier de la Joliette avec le centre-ville et participera à la requalification résidentielle et commerciale de la rue République, large artère de caractère haussmannien.

Le futur du quartier de la Joliette s'appuie directement sur la réussite de la reconversion des docks en immeuble de bureaux, entreprise en 1991, par un investisseur privé. Bien plus qu'un succès commercial, cette grande pièce du patrimoine portuaire réhabilitée est devenue aujourd'hui le symbole d'une mémoire retrouvée mais aussi et surtout, le signe que les emprises délaissées par les fonctions ferroviaires et diverses activités commerciales et industrielles offraient une réelle opportunité pour la création "du grand quartier d'affaires de l'Europe du Sud". A l'arrière du bâtiment monumental, 21 hectares sont ainsi réservés à l'accueil de 180 000 m<sup>2</sup> de surfaces tertiaires, 80 000 m<sup>2</sup> de logements et quelques équipements publics. Les premières livraisons d'immobilier de bureau réalisées par le secteur privé sont attendues pour 2003 et la première tranche de logements, commercialisée avec un franc succès, selon les propos du promoteur Georges v-Appollonia, sera livrée en 2004. La seconde vocation du secteur, déclinée en bordure des quais, concerne les domaines de la connaissance et de la culture rassemblés dans la Cité de la Méditerranée. Sous cette appellation, il faut entendre une ambitieuse programmation d'accessoires culturels de haut prestige comme le Musée national des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, une Villa Méditerranéenne (version méditerranéenne de la Villa Médicis), la nouvelle gare maritime polyfonctionnelle, un centre de la mer, la transformation du grand silo en salle de spectacle, la construction d'hôtels, de commerces, de piscines, d'aquarium, etc. Ce projet fait actuellement l'objet d'une étude de définition avec une consultation lancée auprès de trois architectes Yves Lion, Bernard Tschumi et Claude Vasconi dont les propositions sont actuellement en cours d'examen. Il s'agira ici de fixer les principes d'aménagement, d'assurer la cohérence fonctionnelle et architecturale des réalisations futures et d'offrir un premier document apte à représenter les futurs possibles de la zone.

Sans pouvoir encore augurer de la réalisation effective de cet ambitieux projet, un certain nombre d'éléments constitutifs de cette "Cité de la Méditerranée" sont aujourd'hui sur le point d'être réalisés. Au nord, dans le secteur d'Arenc, le silo à céréales, hier promis à la démolition, a fait l'objet d'une autorisation temporaire d'occupation accordée par le port à la société SOGIMA. Sur les bases d'un financement public/privé, il est aujourd'hui

communications industries. At a short distance from the centre, the area around the Saint Charles station will undergo a necessary decongestion, reorganisation and clean-up, to be transformed into a multi-modal pole of exchange "in the heart of an authentic city district". The port occupies a prominent position in this scenario: first in economic terms, because of its primary role within the metropolitan economy, which requires continuity; second, in real estate terms, because the most symbolic acts of urban transformation will be located on the spaces where it exercises its powerful influence. There must be no question that the inventory of port spaces and resources promised to the transformation offers nothing comparable in size and typology to the ones erected in London or Liverpool, to name only the most spectacular examples of the kind in Europe. In Marseilles, like in Naples, Genoa or Barcelona, the word "unkempt" is inadequate to qualify the state of the obsolete urban-port spaces. The division at issue between city and port seems more like the process of creating a denser interface, of constructing a thickness which the diverging rationales of city and port have contributed to render opaque, impenetrable and sterile. In the Joliette district, wide embankments, boarding hangars, silos, walls, highway clover-leaves, warehouses extending to a length of over 350 m, and degraded buildings, have all participated in deforming the urban fabric, in building an authentic barrier between the sea and the city. A far cry from the first radical plans to definitively eliminate the port function in the Joliette district, the current projects, the result of a joint effort between the EPAE and the autonomous port authority of Marseilles, seek to avoid trivialising the district by capitalising on the complexities of the existing fabric. Management of the project for the 110 ha-city/port zone, stretching along 2.7 km between Fort Saint-Jean and Arenc, has been the object of two agreements between the public establishment and the port authority. The first sets the conditions for de-classifying dock J4, a space covering 5 ha, to the advantage of the EPAE. The second agreement concerns the terms for a joint venture between



the two parties to introduce a project authorising mixed use between port activities (ferry and cruise-ship traffic) and the urban resources. As a result, in the case of dock J4, the land belongs to the port authority, the financing is by the EPAE (1.8 million Euro), the labour belongs to the port and the president of the jury for the architectural contest is the director of the public institution. At the foot of Fort Saint Jean, dock J4 has been cleared of all buildings, and now offers a new space for temporary events. The choice of a lay-out described as a "pre-configuration" is aimed at experimenting a variety of urban functions before announcing a definitive choice in 2007: it is, according to the EPAE, indispensable to allow time for reflection about the use of this exceptional site. Some questions remain however as to the future of the dock, where plans for site usage authorise a construction height of 40 m, and the urban plan for the district, apart from the future museum (above-mentioned), is essentially directed at private investors. Scepticism about the real public vocation of this space remains appropriate.



Les Docks ont été transformés en surface de bureau (E. Castaldi, architecte). Le viaduc autoroutier sera partiellement démolit et enterré. A l'arrière des Docks, un ensemble d'immeubles de bureau est en construction. The Docks have been transformed into office space. The highway viaduct will be partially demolished and relocated underground. Behind the docks, an office park is under construction.

La place de la Joliette réaménagée, première intervention de l'EPAE, en 1998: expression d'un "style méditerranéen international"? The renovated square in La Joliette, first project by the EPAE in 1998: is it the expression of an "international Mediterranean style"?

**A METROPOLITAN SHOWCASE ON THE DOCKS OF THE JOLIETTE**

After several years of studies and preliminary considerations, interrupted by a "political crisis" in the spring of 1998 which was resolved by the nomination of a new director general for the EPAE, the "Euro-Méditerranée" operation entered its active phase. The Joliette district has found new energy to the rhythm of its construction sites. The work in progress mainly involves the re-qualifying and reinforcing the transportation infrastructures which, together with the location of the structuring resources, are the backbone of the transformation: the highway overpass which stretched across the port has been partially demolished to make way for a wide tree-lined beachfront highway; the rapid access road which undermined the dignity of the Cathédrale de la Major has been re-located underground to restore the urban vocations of the Schuman and Dunkerque boulevards. A new tramway line, whose development guidelines have already been accepted, will reinforce the connection between the Joliette district and the city centre, and will be instrumental

in the residential and commercial re-qualification of Rue République, a main artery in the Haussman tradition.

The future of the Joliette district depends on the successful re-conversion of the docks into office real estate, a project undertaken by a private investor in 1991. More than just a commercial success, this extraordinary part of the port's heritage, newly rehabilitated, has now become the symbol for a new-found memory; but first and foremost it has provided the signal that the businesses abandoned by the railway, and by other commercial and industrial activities, offered a choice opportunity for the creation of "a great business district in southern Europe". Behind the monumental building, 21 ha are thus reserved for 180,000 m<sup>2</sup> of tertiary services, 80,000 m<sup>2</sup> of residential buildings and some public functions. The first allotments of office real-estate built by the private sector are expected to be ready by 2003 and the first residential buildings, sold with resounding success, are scheduled by the promoter Georges V-Appollonia, to be delivered in the year 2004. The second vocation of this district,



Au pied du fort St. Jean, le môle J4 (5 ha) a été débarrassé de toute construction. Objet d'un aménagement de "préfiguration" (N. Magnan et A. Levy, architectes), il est aujourd'hui réservé à la promenade et aux manifestations temporaires

At the foot of Fort St. Jean, dock J4 (5 ha) has been freed of all construction. The object of a "pre-configuration" lay-out, it is now reserved for pedestrians and temporary events



46

which develops along the length of the docks, involves the domains of knowledge and culture gathered within the Cité de la Méditerranée. This title is an umbrella for an ambitious program of prestigious cultural establishments such as the National Museum of European and Mediterranean Civilisations, a Villa Méditerranée (a Mediterranean version of the Villa Medici), the new multi-purpose maritime station, an ocean centre, the transformation of a large silo into an entertainment centre, the construction of hotels, businesses, swimming pools, an aquarium, etc. The definition of this project has actually been the subject of a study commissioned to three architects – Yves Lion, Bernard Tschumi and Claude Vasconi, whose proposals are currently being examined. The goal is to set the concepts behind the project, to ensure the functional and architectural coherence of future construction, and to offer an initial document capable of representing possible future scenarios for the area. Without yet being able to predict whether or not this ambitious project will actually become reality, a certain number of

réinterprété pour accueillir une salle de spectacles, un "café de la musique", des bureaux et un parking. Le toit terrasse de l'édifice est réservé à l'aménagement d'un belvédère public et d'un restaurant panoramique. Précisons enfin que cet édifice, posé sur pilotis, permettra au port de conserver l'usage des espaces au sol afin de maintenir le bon fonctionnement de la fonction passagers sur quoi du Maroc. Passé l'immeuble de la direction de l'autorité portuaire, la restructuration des mûles J2 et J3 et la nouvelle gare maritime qui sera livrée en 2003, répondent aux exigences de "polyvalence" de la fonction passagers: traitement simultané des lignes de ferries avec la Corse et le Maghreb, accueil de la petite croisière, développement des activités commerciales et culturelles dans les deux modules qui encadrent le corps central de l'édifice. Côté ville, la gare s'ouvrira de plain-pied sur le nouveau boulevard littoral et fonctionnera, selon des principes qu'il reste à préciser, avec la séquence urbano-portuaire monumentale composée de la cathédrale de la Major, posée sur un socle en passe d'être transformé en vaste esplanade, et le fort Saint Jean. Cette construction médiévale qui se dresse à l'entrée du Vieux Port devrait accueillir en 2008, le Musée des civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, soit la délocalisation, après révision et correction, du Musée national des arts et traditions populaires installé à Paris. La programmation de cet équipement s'inspire très librement de la méthode

constituent elements of the "Cité de la Méditerranée" are now on the verge of being built. In the northern Arcenc district, the grain silo, hitherto destined for demolition, has been the object of a temporary occupancy permit given by the port to the SOGIMA company. With joint public and private financing, it is now being renovated to house a theatre, a "music café", offices and parking. The building's roof terrace is reserved for a public belvedere and a panoramic restaurant. It must further be pointed out that this building, built on pilotis, will allow the port to conserve the use of ground-level spaces so that the Maroc dock may retain its passenger functions. The building has now been handed over by the port authority: the renovation of docks J2 and J3 and the new maritime station, scheduled to open in 2003, has been programmed to fulfill the many different requirements of the passenger function: simultaneous processing of ferry lines to Corsica and the Maghreb, hospitality for small cruise ship lines, development of cultural and commercial activities in the two modules which frame the central body of the building. On the side towards the city, the station will open straight onto the new beachfront boulevard and will function, according to principles yet to be established, within the monumental urban-port sequence composed of the Cathédrale de la Major, rising from a plinth now to be transformed into a vast esplanade, and Fort Saint Jean. This medieval construction which stands at the entrance to the Old Port, is scheduled to house the Museum of European and Mediterranean Civilizations in 2008, as well as the National Museum of Arts and Popular Traditions, appropriately revised and corrected, which will relocate here from Paris. The programming of these functions is loosely inspired by the method experimented in the city of Bilbao: the train of Marseille's transformation must be equipped with a powerful locomotive such as an "architecture-event" which is able to lift the city onto the international cultural scene. It should be mentioned that though this museum is currently the object of an international architectural competition, there is some doubt over the actual will of the state government to bring such a costly project to term. The

question of which "European" and "Mediterranean" collections will be shown there also remains open.

#### A NEW KIND OF CITY-PORT RELATIONSHIP?

Without proceeding any further with the description, it appears that the Euro-Mediterranean operation has become a reinterpretation of the most classic archetypes of a port city, totally re-structured around new added elements, "zipped" with nature and water, and liege to the metropolitan requirements of renewed urban and architectural glamour. In Marseille as in the rest of Europe, the redesign of urban port spaces questions local identity, which paradoxically tends to become more closely identified with the port, the more the port becomes physically disengaged from the city centre. In this perspective, the abandoned docks and basins become the supports for the proclamation of this identity, which in principle at least, will prefer to emphasise what is different and particular over what is standard and trivialised. The protagonists of the transformation wish to conduct an original operation thanks to the development of a mixed urban-port use designed to produce a new kind of city/port interface. In the Mediterranean, it has thus become "urbanistically correct" to reject the North American waterfront model and its collection of leisure parks and shopping malls. Whether it be in Barcelona, Genoa or the future Marseille, the ingredients of the model are right there: aquarium, museums, convention centres, cruise ship passenger stations, high-quality tertiary areas. And so it is that the traces of a glorious past reclaimed as signs of distinction and authenticity, cannot sufficiently mask the evidence of their new condition: destined to represent the "Mediterranean essence" which identifies them not only in its most honorable forms, but in its most mercenary as well.

expérimentée par la ville de Bilbao: il s'agit aujourd'hui d'équiper le train de la transformation marseillaise d'une puissante locomotive de type "architecture-événement" capable de hisser la ville sur la scène culturelle internationale. Notons néanmoins que si ce musée fait actuellement l'objet d'un concours international d'architecture, certaines zones d'ombre subsistent encore sur la réelle volonté des instances centrales de porter à terme un projet aussi onéreux. Il se pose également la question de savoir quelles collections "européennes" et "méditerranéennes" pourront y être exposées.

#### DES RELATIONS VILLE ET PORT D'UN GENRE INÉDIT?

Sans aller plus en avant dans la description, il apparaît que l'opération Euroméditerranée prend la forme d'une relecture des archétypes les plus classiques de la ville portuaire, totalement recomposée autour de nouvelles pièces rapportées, "zippée" de vert et de bleu, conforme aux exigences métropolitaines d'un renouveau du glamour architectural et urbain. A Marseille comme ailleurs en Europe, le réaménagement des espaces urbano-portuaires interroge l'identité locale qui, paradoxalement, tend à devenir de plus en plus portuaire au fur et à mesure que le port se désengage physiquement du centre de la ville. A ce titre, les quais et les bassins délaissés deviennent les supports de l'affirmation de cette identité qui, dans les discours tout au moins, récusera les traitements standard et banalisés au profit de la différence et du singulier. Les protagonistes de la transformation se targuent aujourd'hui de conduire une opération originale grâce au développement d'une mixité urbano-portuaire devant produire une interface ville/port dans un genre encore inédit. En Méditerranée, il est ainsi devenu "urbanistiquement correct" de rejeter le modèle de waterfront nord-américain et sa collection d'équipements de loisir et de shopping malls. Pourtant que ce soit à Barcelone, à Gênes et demain à Marseille, les ingrédients de ce modèle sont bien là: aquarium, musées, salle des congrès, gares des croisières maritimes, réservoirs tertiaires de belle facture. Aussi les traces d'un passé glorieux repris comme signes de distinction et d'authenticité, ne suffisent pas à masquer les évidences de leur nouvelle condition qui semble les vouer à représenter cette "méditerranéité" qui les singularise sous ses formes les plus honorables mais également les plus marchandes.