

Pateffoz Antoine
IUAR Aix-en-Provence
Master 2 formation continue
2015/2016

La skyline, une vitrine capitale



Montage Constructa.

Les tours, outils de positionnement dans la compétition interurbaine. Etude de la future ligne d'horizon marseillaise.

De « la capitale
sans rivage »
(Marcel
Roncayolo) à
« Manhattan sur
Méditerranée »
(Les Echos)



L'ancienne passerelle autoroutière devant la Major. L'emprise portuaire et la tour CMA-CGM. Les projets Quais d'Arenc et Parc habité. La Major aujourd'hui. (Photos 1, 3, 4 Euroméditerranée, photo 2 GPMM.)

INTRODUCTION

Le terme anglais skyline, aux consonances aériennes, résulte d'une agrégation réussie des mots ciel (sky) et ligne. Le français le traduit ligne d'horizon, ou plus simplement horizon, ou encore, afin de gagner en précision, usera de l'expression panorama urbain. On emploiera ici le terme skyline, plus parlant et communément employé ; de plus il s'agit d'un vocable mondialisé en accord avec l'image et les valeurs qu'il véhicule. On l'emploiera par ailleurs au féminin - ce n'est pas toujours le cas selon les publications -, le terme line/ligne constituant la proposition majeure du composé skyline.

La skyline ce n'est pas rien pour une ville. Car c'est de sa silhouette dont on parle ici. Et la silhouette c'est ce qui s'offre à la vue, en premier, sans ambages, presque à son corps défendant. Avant d'aller voir plus avant ce sont les lignes de la ville qui s'impriment sur la rétine, la manière dont la cité se découpe sur le ciel. Il s'agit de sa propre ligne d'horizon, ou plutôt de la ligne d'horizon telle qu'elle la projette sur le ciel. La définition élaborée par les contributeurs de Wikipédia est éclairante : « Un panorama urbain (aussi désigné par l'anglicisme skyline) est une vue partielle ou totale des immeubles et structures élevés d'une ville. On peut aussi le décrire comme la ligne d'horizon artificielle dessinée par la structure d'ensemble de la ville. On emploie souvent ce terme lorsque la présence de gratte-ciel donne à cette ligne d'horizon un caractère spectaculaire ou fortement reconnaissable. »

Dans cette dernière acception, si on peut parler de panorama urbain pour certaines villes anciennes telles que San Gimignano en Toscane (XIV^e siècle) ou Shibam au Yémen (XVI^e siècle), relève encore l'encyclopédie en ligne, c'est à partir de la fin du XIX^e siècle qu'une course effrénée à la hauteur a produit dans le Nouveau monde (États-Unis et Canada essentiellement) les premiers panoramas urbains fortement reconnaissables. Au XX^e siècle, ce genre de paysage s'est développé sur tous les continents. Ces développements architecturaux sont souvent synonymes de croissance.

La ligne, généralement, n'a rien de rectiligne, sauf peut-être en de très rares exceptions, quoi qu'il en soit ce n'est pas le cas à Marseille. Et elle devrait prendre des atours spectaculaires elle aussi, puisque trois nouvelles tours viendront s'ajouter à l'existante, la tour CMA-CGM. Pour reprendre les mots du chercheur Manuel Appert, appliqués originellement à Londres (*Ville globale versus ville patrimoniale*, 2008), la skyline « est en passe d'être transformée par plusieurs immeubles de grande hauteur, modifiant les perspectives et la hiérarchisation des éléments constitutifs de cette ligne d'horizon chargée d'histoire et de symboles. » Lesquelles ne vont pas tarder à être chamboulés, Bonne-Mère ! Au-delà de l'expression, une bonne part de la physionomie de la ville, de sa dimension paysagère telle qu'appréhendée de loin, du large même, repose sur la protectrice madone coiffant la basilique juchée sur sa colline. En passe d'être dépassée, la statue dorée ? Non pas en altitude, mais dépassée par les événements ? La concurrence symbolique sur la skyline s'annonce rude : qui aura le premier rôle entre les IGH (immeubles de grande hauteur) et la Vierge à l'Enfant ?

La ligne avec laquelle on traite ici peut s'attraper par différents bouts - façon de parler. C'est-à-dire qu'elle évoque l'histoire de la cité, elle révèle son évolution - anciennes et nouvelles constructions, pour une part, s'affichent ainsi. Elle est aussi à appréhender sous l'angle esthétique et paysager : elle sera plus ou moins réussie, harmonieuse, éclairée, réfléchissante, etc. Elle est aussi un outil marketing, du moins si on veut la percevoir ainsi, voire la modeler en ce sens. On rejoint ici notre sujet : la skyline est vitrine. Mieux : dans le cas des villes érigées en bordure d'une étendue d'eau, elle est aussi waterfront : délimitée naturellement par le rivage, la cité est susceptible de briller encore plus fort sur l'échiquier des métropoles sommées de se concurrencer. Son statut de waterfront lui confère encore plus de puissance : la voir se dessiner peu à peu depuis une embarcation procure un saisissement certain.

Marseille donc, comme l'écrivait le géographe-urbaniste Marcel Roncayolo, était « capitale sans rivage », du moins le rivage était-il en grande partie possession du port (GPMM, ou Grand port maritime de Marseille). Elle n'en a pas beaucoup plus aujourd'hui, même si les possessions portuaires ont un peu reculé. L'important n'est pas là : c'est en surplomb de ses berges que la Ville (administrativement parlant) et une pléiade d'acteurs que l'on listera plus loin ont décidé de redessiner la ville (le bâti). Non qu'elle ne possédât déjà une skyline - par définition le moindre hameau provençal en a une à faire valoir -, mais l'assemblage politico-économique en charge de la cité a entrepris de remodeler cette silhouette, plus haute, plus brillante. Ainsi la « capitale sans rivage » deviendrait cité à waterfront et skyline, ce qui est plus séducteur.

Un acteur majeur du dossier nous souffle, en off, que c'est lors d'un voyage à Shanghai au milieu des années 2000 que les élus marseillais ont décidé, bluffés par la puissance du spectacle urbain, d'élever la ligne de la ville. Ce changement de cap est primordial. C'est ce que notent également en 2010 les chercheurs Brigitte Bertoncello et Jérôme Dubois dans *Marseille Euroméditerranée - Accélérateur de métropole* (p. 246) : « À partir de 2005, la Ville et l'Etablissement public ont progressivement changé d'échelle. La tour CMA-CGM est venue montrer le chemin. Si, en 1995, il n'avait jamais été question de dessiner une nouvelle

skyline pour Marseille - les concepteurs du projet jouant la prudence - c'est bien cette question qui définit l'avenir d'Euroméditerranée. Les deux ou trois projets d'IGH qui ont fait le tour de la presse spécialisée sont mis politiquement en avant comme le symbole du renouveau marseillais. » « C'est bien cette question qui définit l'avenir d'Euroméditerranée ». Et de la ville, pourrait-on ajouter.

Quant aux projets d'IGH proprement dits, ils se situent donc dans le périmètre de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée, dans le secteur d'Arenc, non loin de la tour CMA-CGM (œuvre de l'architecte Zaha Hadid). Le groupe Constructa (créé en 1964 à Marseille) est à la barre pour piloter l'opération privée Les Quais d'Arenc : à savoir édifier trois nouvelles tours signées Jean Nouvel (la fameuse Marseillaise), Yves Lion (tour Horizon) et Jean-Baptiste Pietri, fils de Marc (tour H99). Il y a aussi la « tour horizontale » de Roland Carta (le Balthazar), déjà construite. A noter encore que Constructa a rénové les Docks voisins. La H99 est une future tour de logements de standing, la tour Horizon doit abriter un ensemble hôtelier, La Marseillaise, actuellement en construction et attendue pour mi-2018, annonce « 35 000 m² de bureaux aux normes internationales répartis sur 31 niveaux, qui pourront accueillir près de 2500 usagers » (ceux de l'ex-communauté urbaine Marseille-Provence Métropole (12 étages), de la CCIMP (2 étages), d'Orange (2 étages), de la Cepac (1 étage) et de Constructa (1 étage)). Le Balthazar abrite les bureaux d'AG2R.

La skyline positionnée sur son waterfront est donc destinée à faire briller Marseille, à lui conférer une image ambitieuse, moderne, ascendante, manière, on l'a dit, de grappiller des places dans la course jamais figée entre les métropoles européennes, notamment méditerranéennes. Une course aux investisseurs, aux sièges d'entreprises, etc. Dans cette compétition, la skyline tient lieu de vitrine, donc. Mais, au contraire de son acception commune, à savoir la vitrine comme moyen pour un magasin de mettre en avant ses produits, généralement les plus attractifs, dans le champ urbain la vitrine a ceci de particulier qu'elle masque le reste de la ville. Ici la vitrine est elle-même l'objet en vitrine, elle est le produit attractif. Bien sûr d'autres produits existent, en arrière-plan, que les campagnes de promotion mettent en avant, mais l'idée est également de jeter un voile sur des composantes urbaines susceptibles de rebuter les investisseurs, actionnaires et dirigeants d'entreprises, cadres supérieurs, etc. Ainsi, derrière les trois tours principales à venir, pour l'heure et à l'aune des objectifs d'attractivité, ce n'est pas brillant... Et même si, sur ce secteur, devrait être bâti un « Parc habité d'Arenc » un peu plus conforme aux canons visés, il n'en reste pas moins qu'à deux pas demeureront des quartiers parmi les plus pauvres d'Europe.

Quoi qu'il en soit, les tours sont de retour dans les villes européennes depuis une quinzaine d'années, ainsi que l'établit Manuel Appert, et elles participent de l'édification de skylines attractives. C'est là le cœur du sujet de ce mémoire, resserré au cadre de la future skyline marseillaise. Pour résumer il s'agit de démontrer que ces tours sont conçues comme des outils pour positionner le territoire urbain dans la compétition obligée, dans une optique néolibérale, entre villes européennes, afin de tirer son épingle du jeu dans l'économie mondialisée. C'est la volonté de certains acteurs marseillais (des édiles aux entrepreneurs), regroupés au sein d'une « coalition de croissance », matérialisée notamment par

Euroméditerranée, qui rêvent « leur » ville en Barcelone, Bilbao, etc., et qui ambitionnent de la hisser dans les hauteurs des classements de cités européennes. Il s'agit en effet de « tirer Marseille vers le haut », comme le répètent nombre de ces acteurs. Ainsi, en s'appuyant sur un cadre théorique emprunté à l'économie politique, ce travail s'apparente à une analyse d'un objet symbolique de l'urbanisme contemporain (la tour) et développe une lecture critique d'un projet urbain articulé autour d'une skyline.

Notre démonstration s'appuiera sur le plan suivant :

Chapitre 1 : Les forces en présence

A. Tours

- Histoire : des hauts et des bas
- Tour d'horizon de la légitimation contemporaine des IGH

B. Compétition

- « No alternative »
- Montée en gamme
- Les tours, outils de positionnement

C. Acteurs et discours (à Marseille)

- Société civile : décalage entre ampleur du projet et implication
- Le privé en pointe
- Elus et institutions à la rescousse
- Des médias dans le sens du vent

Chapitre 2 : Tirer Marseille vers le haut

A. Le projet skyline

- Contexte euroméditerranéen
- Projet Quais d'Arenc : le tour du propriétaire

B. Les moteurs du projet

1. Objectifs urbanistiques

- Densification
- Affaires immobilières
- Friches et reconquête
- Centralité

2. Objectifs idéologiques

- Attractivité
- Nouvel ordre urbain
- Compétition/compétitivité

Conclusion

Chapitre 1 : Les forces en présence

Cette première partie sera supportée par trois piliers, à savoir :

- les tours elles-mêmes,
- la notion de compétition entre métropoles,
- et les acteurs, en se concentrant sur Marseille.

A - Les tours

1. Histoire : des hauts et des bas

France, début des années 70. Georges Pompidou est président de la République. Les autorités décident de mettre un coup d'arrêt à la construction de tours, suivant en cela un mouvement européen. Plus précisément, c'est l'urbanisme des tours et des barres qui est alors mis à l'index. La circulaire Guichard, en avril 1973, lui règle son compte : elle signifie clairement la fin de la politique des grands ensembles afin « de répondre plus efficacement aux aspirations à une meilleure qualité de l'habitat et de l'urbanisme, et de lutter contre le développement de la ségrégation sociale par l'habitat », soulignant notamment « la perte de la mesure humaine dans l'échelle des constructions ou des ensembles eux-mêmes ».

Après la Deuxième Guerre mondiale, toute une série de questions s'étaient posées sur la manière d'intervenir en ville, de les reconstruire, en suivant notamment les théories du Mouvement moderne. Son cadrage théorique fort (faire naître « l'homme moderne », entre autres objectifs...) a orienté la production urbaine.

Les grands ensembles ont ainsi fleuri après guerre et durant les Trente Glorieuses, lorsqu'il fallait faire face aux destructions et que les Français manquaient cruellement de logements décents. Quelque 1,2 million de logements furent créés dans 300 cités, édifiées entre 1953 et 1973. Suivant Le Corbusier et les modernistes, on construisit à la chaîne, des bâtiments espacés, censés être ensoleillés, entourés par la nature et reliés aux zones dévolues aux loisirs et au travail.

Bref, l'utopie a engendré des cités-dortoirs, qui sont, en 1975, désormais hors jeu : urbanistes, architectes, hommes politiques et habitants jugent ce type d'habitat déshumanisant et facteur de délinquance. Entre autres griefs. Et au fil des années, certaines tours et barres seront dynamitées.

En plus des grands ensembles de logements sociaux, il y eut également quelques ratés architecturaux dans le centre des villes, comme la tour Montparnasse ou certains immeubles des bords de Seine à Paris.

Exit donc les IGH, du moins en France et en Europe, on en recausera dans les années 2000.

Mais à l'échelle mondiale, leur histoire est tout autre.

Coïncidence étonnante, à Paris aujourd'hui, est considéré comme un IGH un bâtiment dépassant les 14 niveaux, soit une hauteur d'environ 42 mètres. Or, le premier immeuble considéré comme un gratte-ciel semble être le Home Insurance Building (10 étages, 42 mètres) achevé à Chicago, aux Etats-Unis, par l'architecte William Le Baron Jenney en 1885.

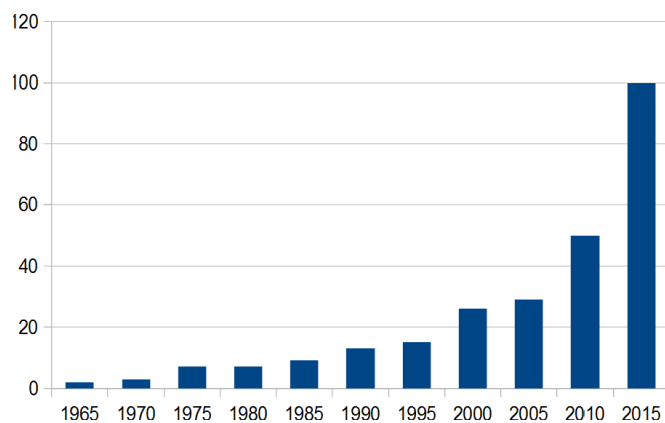
C'est en effet dans la capitale de l'Illinois, ainsi qu'à New York qui lui a rapidement emboîté le pas, que tout a commencé, à la fin du XIXe siècle. A partir des années 1890-1900 sont ainsi enclenchées des dynamiques de renouvellement urbain impulsées par des acteurs privés qui décident de délaisser l'urbanisme traditionnel - des maisons de faible hauteur - pour des bâtiments élevés. Ils sont bien sûr aidés en cela par les progrès techniques dans les méthodes de construction ou encore par l'invention de l'ascenseur.



Le Home Insurance Building, Chicago.

Chicago et New York, dopées également au capitalisme triomphant, se mettent donc à construire en hauteur, avec acharnement. Elles furent d'ailleurs en compétition durant près d'un siècle dans ce domaine.

Globalement, c'est principalement aux Etats-Unis que la plupart des IGH sont construits jusqu'aux années 1990. Puis les pays asiatiques s'y mettent, suivis des pays du golfe persique. La Chine, l'Arabie Saoudite et les Emirats Arabes Unis sont désormais en concurrence sur le front des IGH, avec une flopée d'autres protagonistes. Désormais la majorité des plus hautes tours du monde sont situées en Asie (environ 85% des tours de plus de 200 mètres) et au Moyen-Orient. Une évolution que met en valeur le tableau ci-contre qui souligne la fantastique hausse du nombre de gratte-ciel ces dix dernières années.



Evolution du nombre de gratte-ciel achevés de 300 mètres ou plus de 1965 à 2015 (CC Skyscraper222).

La plus haute tour du monde est aujourd'hui la Burj Khalifa de Dubaï (Emirats Arabes Unis), culminant à 828 mètres (162 étages), qui laisse loin derrière elle la seconde, la Shanghai Tower (632 mètres). Dans cette course effrénée vers le ciel, l'Arabie Saoudite entend damer le pion à Dubaï en édifiant le nouveau bâtiment le plus haut du monde, qui dépasserait le kilomètre (1001 mètres de hauteur) : la Kingdom Tower, censément inaugurée en 2019, à Jeddah.



La Burj Khalifa de Dubaï (Emirats Arabes Unis). Photo Bjoern Lauen

A noter encore une évolution majeure ces dernières années : la part des logements, dans les IGH, est devenue sensiblement plus importante qu'auparavant. Selon le Council on tall buildings and urban habitat (CTBUH), 16 des 97 tours de plus de 200 mètres livrées en 2014 dans le monde sont des tours de logements (c'est un record), 39 sont des tours de bureaux et 36 des tours d'usage mixte. A New York par exemple, parmi les dernières tours livrées, la One 57 (Christian de Portzamparc) et le 432 Park Avenue (Rafael Viñoly) sont à usage résidentiel.

L'Europe est donc revenue aux tours dans les années 2000, de manière beaucoup plus modeste qu'en Asie et dans une optique plus « business center » et logements standing que grands ensembles des années 50-60. A Rotterdam, par exemple, les architectes Piano, Foster et Koolhaas, pour citer les plus célèbres, ont composé la nouvelle skyline de la ville hollandaise. A Barcelone, municipalité et promoteurs ont fait notamment appel à Jean Nouvel et Dominique Perrault pour développer des tours. Turin, Milan, Vienne, Madrid, Zurich, Francfort, Varsovie, etc., se sont également dotés d'IGH à signatures prestigieuses.

Et Londres surtout. La capitale britannique figure aux avant-postes européens pour ce qui est du nombre de tours. Londres qui abrite Shard, la plus haute tour de l'Union européenne (310 mètres), signée Renzo Piano. La silhouette londonienne a été complètement remodelée, et la ville ne compte pas en rester là : « Le projet Skyline recensait ainsi près de 342 tours en projet, approuvées ou en construction pour le seul Grand Londres au 1er janvier 2015 » (Appert, 2015).

En France, on recense principalement La Défense, où de nouveaux projets sont en cours, EuraLille dans les années 2000, la Part-Dieu à Lyon, où s'élèvent déjà les tours Oxygène et InCity et qui se projette actuellement en quartier de gratte-ciel. Et Marseille avec, pour l'heure, sa tour CMA-CGM dessinée par l'architecte Zaha Hadid, qui abrite le siège du troisième groupe mondial du transport maritime, dirigé par Jacques Saadé. Pour la petite histoire, s'agissant de Lille, son beffroi fut, au temps de sa construction (1932), la plus haute tour en béton armé du monde.



La tour CMA-CGM. Photo A.P.

A Paris, le 15^e arrondissement attend sa tour Triangle, mais les recours contre le permis de construire sont pressentis en nombre. Réalisée par les architectes Herzog et De Meuron, elle doit culminer à 180 mètres de haut et accueillir des espaces de bureaux, un hôtel, etc.

2. Tour d'horizon de la légitimation contemporaine des IGH

Pourquoi construire des tours, comment se justifie cette course à la hauteur, désormais mondiale ? Nous retiendrons ici deux types de raisons, liées à des enjeux très différents :

- des enjeux urbanistiques
- des enjeux idéologiques et symboliques

DENSIFICATION/ÉTALEMENT URBAIN

Une des raisons avancées à l'édification de tours est la lutte contre l'étalement urbain, contre la consommation de territoire : elles permettraient ainsi de multiplier les espaces à usages multiples (logements, bureaux, etc.) sur une surface réduite et de gérer de manière économe le foncier ou encore le coût des divers réseaux. A l'heure du « faire la ville sur la ville », l'argument densification est très fort.

Mais ce n'est pas aussi simple.

Tout d'abord, les tours sont souvent dévolues aux bureaux, aux hôtels, aux espaces de conférence, en ce sens elles n'influent pas sur la problématique de l'étalement urbain et du mitage du territoire, liée principalement à l'habitat.

D'autre part, les tours nécessitent des emprises importantes au sol, à rebours de l'objectif de densité, et neutralisent une portion d'espace alentour, variable selon les législations locales. « La tour peut aussi être considérée comme levier de minimisation de l'étalement urbain et des mobilités associées. Ce second argument est, lui aussi, discuté à cause notamment des échelles d'appréciation de la densité. L'argument de l'accroissement de densité dans le

contexte de la ville européenne n'est recevable qu'à grande échelle - et, encore, lorsque les législations relatives au droit à la lumière ne limitent pas la proximité des tours. Dans ce cas-là, elles participent à un accroissement des surfaces libres au sol » (Appert, 2015).

Le chercheur note encore, qu'à petite échelle, la densité offerte par des ensembles de tours n'est pas nécessairement plus élevée que celle permise par le tissu haussmannien ou la typologie des masses privilégiées dans les ZAC françaises.

Bref, la capacité des tours à densifier la population n'est pas établie dans tous les cas.

MIXITÉ DES USAGES ET DES AFFECTATIONS

Parmi les arguments urbanistiques en faveur des tours, il est fréquemment avancé qu'elles permettent d'aménager des espaces de verdure ou de rencontre au sol, qu'elles permettent de promouvoir une véritable mixité d'usages en empilant différents types d'activités, en mélangeant bureaux, hôtels, logements, centres culturels, espaces de conférence, espaces semi-publics comme des crèches, des restaurants, des jardins, etc. Elles engendreraient même, dans certains cas, une mixité sociale passant à la fois par la mixité des usages, donc des publics, et l'implantation de logements sociaux.

« Si on veut changer d'échelle de métropole, il n'y a pas d'autre solution pour réduire le temps des transports », avance de son côté l'architecte romain Massimiliano Fuksas, auteur des Twins de Vienne : « Des tours, oui, mais des tours de logement, et pas seulement social. Il faut penser en termes de stratification et que d'autres fonctions comme l'hôtellerie ou le commerce soient greffées à ces ensembles. Pas de ghetto, ni de riches ni de pauvres ! » (*Le Figaro*, 2004).

A l'inverse, nombre d'observateurs remarquent que les tours constituent un facteur de spéculation immobilière : au vu du prix de vente de certains espaces, l'achat s'apparente parfois à un placement financier, dont l'objectif est la revente, avec plus-value.

Cette cherté est un frein à la mixité d'usages, à la mixité sociale, et même économique.

En effet, les grandes tours posent des problèmes budgétaires aux entreprises. A La Défense, qui concentre la plus grande partie des grandes tours de la région Ile-de-France, le mètre carré est plus cher qu'à la périphérie de Paris. Il tourne autour de 500 euros/m²/an (hors taxe hors charges). Avec de tels tarifs, les promoteurs se coupent des PME qui peuvent trouver des surfaces de taille moyenne pour moins cher dans la capitale. A Marseille, le coût au mètre carré du poste de travail (loyer + charges + taxe foncière) au sein de la future tour La Marseillaise est estimé à environ 400 euros. Et, dans tous les cas, les charges sont également très élevées, parfois autant que les loyers, car tout est plus complexe à ces altitudes.

ÉCOLOGIE / PAYSAGE

L'argument écologique est également mis en avant. Outre les espaces de verdure qu'ils permettent d'aménager, les IGH sont censés être de plus en plus « verts », avec par exemple force parkings à vélos, comme les 1500 places (contre 200 pour les voitures) de la tour du 250 City Road conçue par Norman Foster à Londres.

A Milan, ce sont les fameuses Bosco Verticale, imaginées par le Studio Boeri, qui exhibent fièrement leurs 10 000 espèces végétales en façade.

Mais, malgré les progrès techniques, les tours demeurent très voraces en matière de consommation énergétique. Les ascenseurs, l'éclairage et le refroidissement du bâtiment consomment énormément d'électricité. Par exemple, les tours édifiées au début des années 2000 consomment près de 300 kWh/m²/an, alors que la moyenne du parc immobilier français tourne autour de 240 kWh/m²/an. Nombre de vieux immeubles haussmanniens sont largement moins voraces, remarquait William Allaire dans *TPBM* en 2014.

Les promoteurs soulignent que, si la climatisation est la norme dans les tours de bureaux, les tours de logements, au contraire, peuvent bénéficier facilement de ventilation naturelle. Mais, en réalité, c'est encore très loin d'être la norme.

Cela dit, des progrès certains ont été réalisés avec les gratte-ciel HQE (haute qualité environnementale) qui devraient consommer près de trois fois moins, soit autour de 100 kWh/m²/an. La tour du nouveau siège social de la banque Intesa-San Paolo à Turin a été construite dans ce sens, explique encore William Allaire : « Les architectes ont dégoté de nombreuses astuces pour alléger la facture énergétique. Par exemple, des panneaux photovoltaïques vont être installés sur la façade orientée vers le sud et des volets mobiles permettront de faire entrer ou non la lumière en fonction des heures de la journée. Encore plus surprenant, des planchers creux s'ouvriront la nuit pour emmagasiner de l'air frais, avant de le restituer quand le soleil commencera à chauffer. D'après les concepteurs, ces innovations permettront une réduction de 20% de l'énergie nécessaire pour le refroidissement du bâtiment. »

Malgré tout, les gratte-ciel restent assez mal vus, économiquement et écologiquement parlant, pour leur coût de construction, leur mauvais bilan énergétique, les espaces perdus par la machinerie interne, leur entretien au tarif exorbitant...

Mais également en raison de leur propension à faire de l'ombre et à boucher la vue. En effet, la dimension paysagère des polémiques liées aux tours est primordiale : les IGH ferment la vue, coupent les perspectives et entrent éventuellement en collision avec le patrimoine bâti. Ainsi, à Londres, capitale européenne des gratte-ciel, la municipalité protège 13 couloirs de vue, interdits à la construction d'IGH. Son objectif, au travers de la nouvelle skyline, consiste à concilier le patrimoine de la capitale historique, cœur de l'ancien empire britannique, et la nouvelle Londres, cité phare de la mondialisation. Un grand écart ardu à réaliser...

RENOUVELLEMENT URBAIN

Les tours, selon leurs défenseurs, permettraient également d'identifier de nouveau avec force des lieux pour l'heure en déshérence, de jouer le rôle de symbole dans le renouvellement urbain, voire d'en constituer un facteur.

Marseille et Lyon autorisent à présent des tours qui participent, dans les deux cas, d'un renouvellement urbain de quartiers déclinants dont l'image s'est détériorée au moment où la concurrence entre les villes européennes s'intensifiait (Euroméditerranée à Marseille et la Part-Dieu à Lyon). Les trois tours du projet Quais d'Arcs, à Marseille, sont d'ailleurs situées sur des friches industrielles. A Londres, la tour Shard a été érigée dans l'arrondissement de

Southwark, qui comptait des cités en difficultés sur les deux-tiers de son territoire. La municipalité londonienne avait, lors de la délivrance du permis de construire, insisté sur son rôle de marqueur de revitalisation urbaine pour les quartiers défavorisés (Appert, 2011) Au-delà de la volonté affichée de renouvellement urbain, de régénération urbaine, ces bâtiments, généralement coûteux en termes de loyers induits (bureaux et logements), participent également à la gentrification des quartiers où ils sont érigés : à la transformation physique des espaces en difficulté succède leur transformation sociale.

PUISSANCE, CAPITALISME TRIOMPHANT

Pour un architecte, édifier une tour revient, entre autres bénéfiques, à construire, ou à consolider, son positionnement personnel sur l'échiquier national, voire mondial, de la profession - les gratte-ciel sont d'immenses publicités pérennes pour les « starchitectes ». La tour représente un défi, un appel à la créativité, à l'inventivité, aux prouesses techniques. Les tours sont des gestes architecturaux forts, la dimension artistique de la démarche existe bel et bien.



New York, 2014. Photo A.P.

Elles participent aussi d'une volonté ancestrale, chez l'homme : s'arracher du sol, s'élever vers le ciel...

Symboliques et significations accolées aux IGH sont nombreuses.

Plus prosaïquement, on s'en tiendra ici à insister sur la volonté de puissance qu'ils expriment dans une économie capitaliste mondialisée et concurrentielle.

La tour assoit l'image d'une firme, multinationale généralement, et affirme sa puissance : de la Sears Tower de Chicago à la tour CMA-CGM marseillaise, l'IGH est, pour ces compagnies, un signal fort de vigueur associé à une image de commandement, de QG, de forteresse, une inscription physique multi-signifiante. Le message adressé au monde est très clair. D'où la course à la hauteur qui se rapproche, pour une multinationale comme un Etat, à une course à la suprématie. Ainsi du mythe urbain marseillais : « on » aurait promis à Jacques Saadé, patron de la CMA-CGM, qu'aucune tour à venir ne dépasserait « la sienne » (143 m), siège de son empire, signé Zaha Hadid...

Les tours, telles que regroupées dans les « downtowns » américains ou à La Défense, par exemple, constituent des quartiers d'affaires reliés aux réseaux mondiaux, des centres décisionnels qui agglomèrent les postes de commandement des grands groupes économiques (pas forcément leurs sièges, mais surtout les lieux de décision). La skyline ainsi dessinée est

un enjeu de pouvoir. « Les skylines qu'ils [les gratte-ciel] forment au cœur des villes sont donc, selon Jean Gottmann (1966), l'expression du besoin de concentration d'une civilisation concurrentielle et de la nécessité de maximiser les contacts (Crouzet, 2003) » (Didelon, 2010). Ces quartiers abritent aussi, dans certains cas, des lieux de pouvoir politique. Ainsi de l'ex-communauté urbaine marseillaise, composante désormais de la nouvelle Aix-Marseille Métropole, qui occupera une partie des étages de la tour La Marseillaise.

Par le biais d'une mise en scène du paysage, la tour permet ainsi d'affirmer la puissance du pays, de la métropole, de la ville globale, dans un contexte considéré comme, forcément, concurrentiel. Elle témoigne du dynamisme des compagnies et du pays, c'est une vitrine flatteuse destinée à attirer d'autres investisseurs, d'autres entreprises, à fixer les flux de capitaux qui circulent entre les métropoles.

« Construire des tours, pour une société, c'est affirmer la confiance en ses valeurs », écrit l'architecte et urbaniste Alain Pélissier (*Techniques et architecture*, n°471).

Ainsi, tours et skylines expriment la mondialisation, la métropolisation, la financiarisation de l'immobilier et du capitalisme, le marketing territorial. Symboles et acteurs du capitalisme triomphant, elles valorisent la puissance, dans une économie mondialisée. Les tours jumelles de New York représentaient la quintessence de ce rôle, un condensé de toutes ces significations et symboles. Les attentats du 11 septembre 2001, qui anéantirent le World Trade Center, avaient pour objectif de frapper un des cœurs de l'impérialisme américain, d'effacer de la face du monde ce symbole de toute-puissance.

B - La compétition

Objets/acteurs de l'économie mondialisée, les tours occupent une place de choix dans un contexte précis : la compétition interurbaine désormais considérée comme la règle, comme un principe indépassable qui doit orienter les politiques publiques vers les méthodes du privé. Cela à tous les niveaux, ou presque : en France, le moindre pays, par exemple, déploie son marketing territorial, élabore sa « marque », sommé qu'il est d'être plus attractif que le pays voisin. Au détriment des efforts de solidarité nationale, de la justice et de l'équilibre territoriaux, les villes françaises travaillent à attirer à elles entreprises, capitaux, cadres...

La concurrence étant vertu cardinale du libéralisme économique - depuis la concurrence pure et parfaite définie au XIXe siècle -, rien de plus logique à ce que le fait urbain soit entré dans la danse.

NO ALTERNATIVE

Les métropoles sont donc en compétition, ou ne sont pas.

Dans le discours à tendance néolibérale tenu depuis les années 1980 par des élus et le patronat, notamment, l'affirmation ne souffre pas contestation, ou seulement débat. Un peu comme lorsque l'essayiste américain Francis Fukuyama avait proclamé la fin de l'histoire en 1992 - dont le sous-titre implicite était : le capitalisme a gagné et il est indépassable -, un peu

comme lorsque les économistes dominants expliquent que l'économie de marché n'est pas négociable et constitue la seule solution à l'organisation des échanges entre les hommes. On pensera également au célèbre « *There is no alternative* » de l'ex-Premier ministre britannique Margaret Thatcher.

Les métropoles, les grandes villes seraient donc en compétition. Et d'ailleurs, à force de l'affirmer et surtout de l'organiser, elles le sont désormais. A noter que la compétition se développe à tous les étages, toutes les strates urbaines : Paris/petite couronne, Paris/villes françaises, concurrence inter-métropoles régionales, européennes et mondiales.

Ce sont donc les théories (néo)libérales, la mondialisation capitaliste et (conséquences mais aussi moteurs du mouvement) les politiques urbaines menées à cette aune qui ont permis de développer cette vision concurrentielle des villes. Lesquelles n'auraient d'autres choix que celui de se positionner dans cette course en remaniant leur cadre afin d'offrir les services adéquats attendus par les entreprises et les populations afférentes, puisque le salut est censé passer par l'attractivité. Avec le concours des autres collectivités, de l'Etat et de l'Union européenne. Au niveau mondial, la compétition est féroce : Etats et groupement d'Etats, comme l'Union européenne, rivalisant d'avantages fiscaux, de flexibilité, etc., et métropoles engagées avec eux dans des politiques de développement urbain à finalités attractives pour faire venir à elles les grandes firmes et, mieux, leurs centres décisionnels, les investisseurs privés, et les nouvelles populations qui leur sont associées, type cadres du tertiaire. Sans oublier la part développement culturel/attractivité touristique (souvent liés) des politiques publiques.

On parlera également, avec Vincent Béal et Max Rousseau (2014), et David Harvey (1989) avant eux, de conversion des gouvernements urbains à l'entrepreneurialisme, c'est-à-dire de l'adaptation des méthodes du privé, du management, aux politiques urbaines.

Sociologue de l'action publique, Vincent Béal cite en exemple le cas de Manchester. « Empêtrées dans des difficultés financières liées à la désindustrialisation et aux coupes budgétaires orchestrées par le gouvernement Thatcher, les élites politiques mancuniennes, pourtant apparentées au mouvement de la new urban left britannique, opèrent alors une volte-face dans leur stratégie de redéveloppement urbain. Plutôt que de chercher à retarder le déclin industriel ou de soutenir les initiatives alternatives qui émergent de la société urbaine, elles se lancent avec quelques années d'avance sur leurs homologues britanniques dans une stratégie entrepreneuriale visant à profiter des opportunités - économiques, immobilières, culturelles, etc. - offertes par la transition post-fordiste. Ce changement se concentre dans deux secteurs principaux : les transports (avec notamment l'extension de l'aéroport) et la régénération urbaine. Rapidement, les contacts se renouent avec le secteur privé et des partenariats sont mis en place pour "redresser" la ville » (Béal, 2014).

Dans ce contexte concurrentiel, on remarquera par exemple que, à la suite du « Brexit », le gouvernement français a très rapidement voulu en profiter pour attirer sur son territoire, et particulièrement à Paris, des entreprises basées au Royaume-Uni. La victoire du vote *leave* « a créé une onde de choc, pour l'ensemble des citoyens européens, mais aussi, de manière très concrète, pour beaucoup d'entreprises installées au Royaume-Uni », a souligné Manuel Valls, le 6 juillet 2016, lors d'une intervention au forum Paris Europlace, dédiée à la

promotion de la place financière parisienne (*Le Monde*, 06/07/2016). Disant souhaiter « une France attractive » dans ce « nouvel environnement qui se dessine », le chef du gouvernement a annoncé une série de mesures pour améliorer le cadre fiscal et réglementaire afin d'« accueillir encore de nombreuses entreprises » et « faire de Paris la capitale de la smart finance ».



CIS Tower, à Manchester. Photo Baresi Franco - Own work, Commons wikimedia.

MONTÉE EN GAMME

Le remodelage du cadre de vie apparaît comme un outil majeur pour se positionner dans la compétition urbaine, au risque de la standardisation et de la gentrification. « Partout les finalités de l'action publique territoriale sont présentées par les gouvernements locaux comme organisant un équilibre entre attractivité économique, développement durable et maintien de la cohésion sociale. Partout aussi la référence au "cadre de vie", au déploiement des politiques de "qualité de vie" et de développement durable sature les stratégies des villes. (...) Ces politiques ne sont pas l'expression de régulation "au-delà de la compétition" mais (...) sont précisément au cœur des nouvelles logiques de la compétitivité des villes "où il fait bon vivre", mises au service de l'attractivité territoriale par l'image et la promotion d'une qualité de vie socialement très sélective » (Reigner, 2013).

Bref, il s'agit de développer une « montée en gamme », selon l'expression consacrée, une politique de l'offre afin de créer les conditions nécessaires à l'attractivité des investisseurs,

des firmes et des classes sociales aisées, passant par des incitations fiscales, des mesures favorables aux investissements immobiliers, des politiques de marketing et de branding. Pour le géographe américain David Harvey, le *corporate welfare* a ainsi remplacé le *people welfare*. Même les éco-quartiers font partie des figures imposées de la ville compétitive, car le capitalisme est vert, désormais, du moins son marketing en impose-t-il l'idée, et ces quartiers participent des mécanismes de montée en gamme.



Exemples de marketing territorial français, dont quelques perles.

Quant à la Banque mondiale qui, dans son rapport de 2009, s'est intéressée à l'urbanisation, elle prône les législations les plus souples et des marchés fonciers et immobiliers évidemment fluides. C'est ainsi que les villes se développeraient « en fonction de l'évolution des besoins du marché. Les villes qui réussissent ont assoupli les règles qui régissent l'occupation des sols afin de permettre aux utilisateurs haut de gamme de se porter acquéreurs des terrains à la plus forte valeur. » Et d'avancer à nouveau l'effet de ruissellement qui pourrait résoudre les inégalités régionales, spatiales et urbaines. « Livrons la ville aux promoteurs et aux spéculateurs, et tout le monde en récoltera les bénéfices », ironise David Harvey (Harvey, 2011, p. 47-53).

Marseille abrite des poches de pauvreté, voire de grande pauvreté, une population immigrée ou d'origine étrangère nombreuse, connaît des problèmes de délinquance, etc. Dans ce contexte, la municipalité emmenée par Jean-Claude Gaudin (LR) a complètement fait sienne le concept de « montée en gamme », qu'elle utilise du périmètre d'Euroméditerranée à La Plaine, ainsi que la notion de compétition interurbaine.

Dans le classement des métropoles européennes, élaboré par la Datar, Aix-Marseille figurait en 2003 au 23^e rang. Le sang de Jacques Pfister ne fit qu'un tour : le patron de la CCIMP (Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille Provence) positionnera Marseille dans le Top 20, coûte que coûte, étant entendu qu'il s'agit du classement des villes les plus

performantes. Dans cette optique, il chapeautera la candidature réussie de Marseille pour être Capitale européenne de la culture en 2013. Dans le même ordre d'idées, Marseille avait échoué en 2004 pour l'accueil de la Coupe de l'America, elle a obtenu d'être Capitale du sport en 2016, elle brigue l'Exposition universelle 2025... Malheureusement, la Datar n'a pas produit de nouvelle étude qui aurait permis, à l'aune de ses critères, de mesurer les évolutions. En tout cas, la ville et les entrepreneurs occupent massivement le créneau marketing territorial, branding, promotion par l'événementiel, etc., associé au développement du tourisme : il s'agit de faire parler de soi, autrement qu'à la rubrique faits divers, de contrer le fameux « Marseille bashing » en déroulant tout l'argumentaire promotionnel : Marseille est désormais moderne, innovante, french tech, cultivée, etc. Bref, elle est montée en gamme.

LES TOURS, OUTILS DE POSITIONNEMENT

L'insertion dans la compétition passe notamment par les incitations à développer des projets emblématiques : il y a bien sûr l'exemple ressassé du musée Guggenheim - bien qu'il n'ait pas assuré à lui seul le développement de la ville de Bilbao -, Glasgow, qui a également misé sur le développement par la culture, ou encore plus récemment le Mucem à Marseille (lequel est un projet impulsé par l'Etat).

Et les tours bien sûr, qui constituent des outils plus puissants de positionnement dans la compétition interurbaine par leurs diverses dimensions évoquées plus haut : acteurs et outils de l'économie mondialisée, objets haut de gamme, etc.

David Harvey met ainsi en avant la refonte des grands centres métropolitains aux Etats-Unis, on l'a vu, où sont érigés des business centers hérissés d'IGH. Il évoque également le Paris des années 60 : « A Paris, le mouvement pour empêcher la construction de la voie express de la rive gauche ainsi que la colonisation du centre par d'envahissants immeubles géants, dont la place d'Italie et la tour Montparnasse étaient les paradigmes, ne fut pas sans impact sur la dynamique générale de la révolte de 1968. C'est dans ce contexte que Lefebvre écrivit un texte prophétique [*Le Droit à la ville*], dans lequel il déclarait [notamment] que le processus urbain était essentiel à la survie du capitalisme (...) » (Harvey, 2011, p. 16).

Pour ce penseur marxiste, le capitalisme doit constamment trouver des terrains profitables à la production et l'absorption des surplus du capital, afin de créer de la plus-value. Selon lui, l'urbanisation permet d'absorber le surproduit. Et de citer pour exemples l'haussmannisation de Paris au XIXe siècle et, au siècle suivant, la suburbanisation américaine ainsi que le remodelage des grands centres métropolitains aux Etats-Unis.

David Harvey établit également un lien entre les booms immobiliers et les crises qu'ils précèdent : 1929, 1973, 1987 et 2000. Il s'appuie sur les travaux des Américains Goetzmann et Newman, relatifs à la construction d'immeubles de grande taille à New York : citant les deux chercheurs, David Harvey écrit : « Les gratte-ciel de New York "représentent davantage que l'expression d'un mouvement architectural ; ils sont la manifestation d'un phénomène financier de grande échelle", déclarent-ils de manière saisissante. » Goetzmann et Newman poursuivent ainsi : « La ligne d'horizon de New York constitue un rappel

saisissant de la capacité de la titrisation à connecter le capital d'un public spéculateur dans des projets immobiliers » (Harvey, 2011, p. 53-54).

Quoi qu'il en soit, on conclura avec Manuel Appert (2015) que, dans un contexte de concurrence interurbaine exacerbée, au vu du consensus politique sur la nécessité d'adapter les territoires urbains à la concurrence pour attirer les investissements privés, il est logique que les tours se trouvent de nouveau légitimées, y compris en Europe. A Marseille notamment.

C - Acteurs et discours à Marseille

Au contraire des sections consacrées aux tours et à la notion de compétition, nous évoquerons ici les acteurs et leurs productions discursives non pas de manière générique mais en les situant dans l'environnement étudié, c'est-à-dire en développant le cas marseillais.

« La skyline de la ville peut être considérée comme une composition évolutive, plus ou moins maîtrisée, résultant des interactions entre architectes, promoteurs, résidents, associations, urbanistes et politiciens. » (Appert, 2011).

Le chercheur français Manuel Appert livre ici son analyse de la capitale anglaise. Appliquée à Marseille, c'est en partie vrai : résidents et associations n'ont pas eu véritablement leur mot à dire, et n'ont pas toujours manifesté de grandes vellétés pour prendre la parole. Par ailleurs, il convient d'ajouter l'acteur Etat, présent dans le cadre de l'OIN (opération d'intérêt national) Euroméditerranée.

En matière de gouvernance urbaine et d'acteurs à l'œuvre, on pourrait parler, avec les néo-marxistes de « coalition d'intérêt », en tempérant ainsi le propos : ce sont des coalitions à géométrie variable, fluctuant en fonction des opportunités, obéissant à un dessein certes existant, mais mouvant. Il s'agit de tenir compte « des finalités (aléatoires) et des effets (incertains) de l'action publique. (...) Dans la ville revanchiste nous dit N. Smith, ce sont les capitalistes bourgeois globalisés qui cherchent à reprendre possession de la ville ou du moins de certains espaces centraux ou stratégiques, et à en chasser les populations défavorisées ou marginalisées. Nous n'avons, pour notre part, pas identifié de coalitions d'intérêts qui militent pour ce modèle ou œuvreraient discrètement ou explicitement à son avancement. Si des stratégies agressives de contrôle de l'espace urbain sont à l'œuvre, elles s'imposent par des mécanismes beaucoup plus diffus et subtils, dans le chaos des intérêts de la ville pluraliste »(Reigner, 2013).

Ainsi, plutôt que de coalition d'intérêt, en affinant le propos on parlera de préférence de coalition de croissance, concept élaboré par les Américains John Logan et Harvey Molotch (1976 & 1987), et importé en France par Patrick Le Galès (1995).

La coalition de croissance, qui s'incarne dans Euroméditerranée et dont l'objectif premier est le développement économique, s'appuie, selon les termes de Patrick Le Galès, « sur une organisation relativement cohérente (du point de vue de la recherche de l'intérêt financier) des promoteurs, propriétaires, aménageurs, banquiers, syndics, notaires, commerçants, juristes, presse locale, les professions libérales en général qui constituent les élites locales en

faveur du développement économique auxquels il faut ajouter des acteurs secondaires mais intéressés comme les universités, les organismes culturels privés, les responsables d'équipements sportifs, voire les autres entreprises ». Pour résumer, on pourra dire que le noyau dur de la coalition se compose d'acteurs privés type entrepreneurs, d'acteurs du marché et des pouvoirs politiques locaux, l'ensemble pesant fortement sur la construction des choix locaux de développement et les formes de production des politiques urbaines. « Parallèlement, ajoute le politiste et sociologue français, la compétition interurbaine (...) et la dépendance des budgets municipaux à la fiscalité portant sur le développement immobilier et les entreprises achèvent de faire de la croissance un horizon indépassable des politiques urbaines. »

Nous aborderons ici le rôle de la société civile, du privé, des élus et collectivités territoriales, ainsi que la position des médias.

1. Société civile : décalage entre ampleur du projet et implication

Comme la tour CMA-CGM avant eux, les trois nouveaux IGH prochainement érigés à Arenc (sans compter notamment le Mucem et les futurs aménagements littoraux d'Euroméditerranée 2) vont bouleverser la silhouette marseillaise. Et ce n'est pas seulement depuis le large, voire d'avion, que la métamorphose est et sera visible. En de nombreux points de la cité, cette métamorphose s'offrira à la vue : à hauteur d'homme dans les quartiers concernés, mais également depuis de nombreux autres lieux, de la rue Paradis au boulevard du Littoral, par exemple, aux belvédères que sont Notre-Dame de la Garde ou les pénétrantes autoroutières, les collines alentour...

Métamorphose radicale d'une silhouette, skyline au trait brutalement dévié en quelques années du XXI^e après des siècles d'intégration paysagère... Le nouveau dessin sera peut-être jugé beau, ou raté, une chose est sûre il sera monumental, engageant la totalité d'une ville, pour ses habitants dans leur quotidien, pour l'image qu'elle offre au monde.

Bref, Marseille est en passe de vivre un geste architectural comme elle n'en a jamais connu, inscrit dans une échelle renouvelée, agrandie, et pourtant... peu de consultations publiques, peu de débats, une opposition faible, et une connaissance limitée du sujet, bien que relayé par les médias.

Même Marc Piétri, interrogé sur le thème de la responsabilité, sur l'importance de ce qu'il est en train d'accomplir, fait quelque peu profil bas. Le patron du groupe Constructa, pilote de l'aménagement des Quais d'Arenc et de ses trois tours, minimise l'ampleur du projet ou plutôt fait mine, nous paraît-il, de ne pas concevoir l'ampleur de la métamorphose. A cela plusieurs raisons : tout d'abord, l'homme a œuvré aux Etats-Unis, construit notamment à Miami, ce ne sont pas trois IGH qui vont lui « coller le vertige » ; de plus, il a tout intérêt à ne pas effrayer son auditoire marseillais en lui servant du bouleversement trop violent, au risque de se le mettre à dos (des habitants aux élus) ; d'autre part, on peut imaginer que limiter la pression est une technique de survie, entre autres pour le futur, en cas de rejet de la population.

En tout cas, le déficit de consultation publique, que l'on parle de tours ou plus largement

d'Euroméditerranée, est patent. Le sociologue marseillais André Donzel l'affirme clairement dans *Le Nouvel Esprit de Marseille* - et il n'est pas le seul : « Comme on a pu le vérifier dans le cas de l'opération Euroméditerranée ou de la politique de la ville, les velléités initiales de démocratie participative dans la conduite des projets se sont très vite effacées sous l'effet de rationalités techniques et financières excluant de plus en plus le public profane » (Donzel, 2014, p. 97).

Pour ce qui concerne une opération privée du type de celle menée par Constructa, le public n'a pas du tout été consulté. Selon Jean-François Chougnnet, actuel directeur du Mucem, auparavant à la tête de l'association Marseille-Provence 2013, structure qui pilotait la Capitale européenne de la culture à Marseille, « concernant Euroméditerranée, les enquêtes publiques, les consultations sont rares, car tout est inscrit dans le schéma directeur depuis 2000. » Plus précisément, il s'agit du schéma de référence, paru en 1998, que l'établissement public a réactualisé en 2000. D'autres explications lui viennent également à l'esprit : « Les lieux de réflexion collective ne sont pas nombreux à Marseille. Notamment en raison d'une culture du "ça ne se fera jamais de toutes façons" ». Une sorte de fatalisme méditerranéen, exacerbé par une vieille habitude des projets partant à vau-l'eau pour diverses raisons dont le spectre balaie large, du je m'en foutisme à la corruption. « Ainsi, même le public spécialisé n'est pas dans le coup, et ça remonte à loin, poursuit Chougnnet. A voir par exemple l'indifférence totale à l'égard du rendu de la consultation territoriale autour du projet de métropole sur lequel trois équipes d'urbanistes ont travaillé. »

2. Le privé en pointe

La gouvernance urbaine, on l'a vu, a sensiblement évolué depuis les années 70-80, faisant notamment une large place au privé. Dans cette optique, on gouverne par projet désormais, à Marseille comme ailleurs. C'est le constat dressé entre autres par André Donzel, qui rappelle ce que signifie « la cité par projet » selon Luc Boltanski et Eve Chiapello (1999). A savoir que, de la planification centralisée héritée de la période fordienne, on est passé à la logique de projet dans le fonctionnement des entreprises, appliquée également dans le monde de l'action publique à la gouvernance urbaine. Il s'agit de logiques non plus seulement entrepreneuriales mais aussi actionnariales s'inscrivant dans le cadre de la financiarisation de l'économie mondialisée. « Alors que le plan fixait et organisait de façon centralisée et normative l'espace et le temps social, écrit Donzel, le projet fonctionne sur un principe incitatif de l'action collective autour de gratifications futures plus ou moins individualisées. » Le management inspiré du privé a été adopté, malgré certaines oppositions, par l'action publique avec entre autres la Lolf (loi organique relative aux lois de finance) en 2001 et la RGPP (Révision générale des politiques publiques) en 2007. L'action publique s'adapte aux normes et valeurs de la gestion des firmes privées. On passe d'une logique de moyens à une logique de résultats. Les outils PPP et DSP (partenariats public-privé et délégations de service public) sont de plus en plus employés. « Dans cette logique, les politiques territoriales évoluent progressivement d'une conception keynésienne de compensation des inégalités socio-spatiales vers une logique de rentabilisation financière des opérations d'aménagement, selon un modèle "schumpétérien" d'action publique inspiré des normes de gestion de l'entreprise privée » (Donzel, 2014, p.82).

A Marseille, cela se traduit spatialement par la métropolisation et la franchisation urbaine (l'appropriation privée de l'espace), par le rôle des réseaux dans le processus de fabrication de la ville. Ainsi, la municipalité a-t-elle mis en place, depuis des décennies mais le phénomène s'est dernièrement renforcé, des politiques urbaines d'inspiration plutôt libérale, favorable aux investisseurs privés. Les DSP, notamment dans le secteur de l'eau (SEM/Veolia, Seram/Suez Environnement), en sont des illustrations.

Les milieux d'affaires marseillais, avec la Chambre de commerce et d'industrie, ont monté le projet Ambition Top 20, en 2006, on l'a dit. Leur objectif est de faire en sorte que Marseille intègre le club des 20 métropoles européennes les plus dynamiques. Les critères sont fluctuants, mais c'est l'esprit. Ce patronat nouvelle formule, emmené par Jacques Pfister, président de la CCI, pèse lourd dans les nouvelles manières de penser et de faire la ville à Marseille. Ses ambitions économiques ont des traductions urbanistiques, elles influent sur les décisions politiques dans ce domaine. L'illustration la plus probante est la Capitale européenne de la culture en 2013, qui fut en grande partie initiée et dirigée par le patronat (si Chougnet était directeur de MP 2013, la structure pilotant la Capitale, la présidence en était assurée par Pfister). La Capitale fut, pour une part importante, une opération urbanistique - son organisation a contribué à accélérer des projets tels que le Mucem, le nouveau Frac, la Villa Méditerranée, la Tour Panorama (Friche Belle de Mai) et la semi-piétonisation du Vieux-Port - et elle participa de l'effort patronal pour hisser Marseille dans le Top 20 de manière explicite.

Dans cette optique (comme on l'écrivait dans le quotidien *La Marseillaise* du 1er août 2012), constatant que « la réalité sociale du territoire est très particulière puisque les zones urbaines sensibles représentent 30% du territoire de la capitale et 50% de Marseille », Marseille-Provence 2013 a voulu « associer à la transformation de la ville des équipes d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes, de sociologues et d'artistes auxquelles les habitants vont pouvoir communiquer leurs visions et besoins ». C'était l'objectif de l'opération Quartiers créatifs : il s'agissait d'« inscrire l'art dans le processus de rénovation urbaine » dans le cadre des projets portés par l'Anru (Agence nationale pour la rénovation urbaine) ou avec les GIP Politique de la ville et le Grand projet de ville.

Ces projets n'ont pas laissé grand trace dans le paysage marseillais, et pour cause : leur nature était, pour la plupart, éphémère, ce qui a d'ailleurs provoqué un sentiment de rejet de la part d'une population s'estimant délaissée et qui aurait préféré des aménagements pérennes.

Ce n'est évidemment pas le cas pour les projets de Marc Piétri, qui, avec sa carte blanche sur les Quais d'Arenc, personnifie la force des réseaux patronaux.

Patron de l'entreprise dite familiale - il aime insister sur ce point : elle n'est pas cotée en bourse, elle n'est pas dirigée par des actionnaires -, le bâtisseur de skyline est un homme d'influence, de forte influence, qui s'étend du milieu patronal, avec ses divers relais, aux milieux politiques, avec un pied ancré, soutient-il, à gauche (c'est, selon la formule consacrée du côté du cours Estienne d'Orves, où siège le quotidien régional, « un ami de *La Marseillaise* ». Comprendre : le journal tendance PC (et autres gauches), et non la tour du même nom...).



Eugène Caselli (au centre), Marc Piétri (à gche) et son fils Jean-Baptiste Piétri, à l'Hôtel Carlton. MIPIM, 8 mars 2012, Cannes © François Moura

L'influence de Piétri éclate au travers du projet Quais d'Arenc. Il est parvenu à obtenir le soutien de la majorité municipale, sans laquelle l'opération n'aurait pu débiter, mais aussi celui, décisif, de la communauté urbaine. Les autres partenaires de Piétri, au sein de la coalition de croissance Euroméditerranée, au sens de Moloch et Logan, sont la Caisse des dépôts, la Caisse d'épargne Provence-Alpes et Corse (Cepac), qui finance une bonne part du projet (elle avait même acquis le Balthazar pour relancer l'affaire avant de le revendre à AG2R) et Vinci. Vinci qui construit avec Constructa et auquel MPM a confié la plupart des parkings de la ville (en DSP).

A noter, pour conclure, que le promoteur Constructa fait bâtir considérablement à Marseille, mais aussi dans le reste de la France, en Suisse, aux Etats-Unis...

3. Elus et institutions à la rescousse

Un objectif récurrent, dans le discours des élus de la Ville de Marseille, est celui de la « montée en gamme », repris encore tout récemment dans le cadre de la maladroite entreprise de rénovation de La Plaine (place Jean-Jaurès). Les habitants, du moins les plus impliqués, n'y adhèrent pas : disposant d'un « capital culturel » certain et étant pour beaucoup militants gauchisants, ils avancent que le discours présenté comme apolitique masque mal une volonté de changer la population, notamment celle paupérisée et d'origine immigrée qui afflue pour le marché, marché que l'on pourra qualifier de bas de gamme selon les critères municipaux. Le discours des élus est le même du côté des chantiers de Constructa et de la façade littoral nord, écrin de la skyline redessinée, à savoir que les appels du pied aux investisseurs, aux grandes compagnies, aux touristes et résidents aisés relèvent d'une volonté de montée en gamme qui, avec la hausse des prix de l'immobilier, bénéficiera à tous, selon la théorie libérale, auto-justificatrice plus que scientifique, du ruissellement des richesses.

De plus, on l'a vu, les collectivités territoriales, par manque de ressources, se tournent de plus en plus vers le privé, via les partenariats public-privé (PPP) pour la production et la gestion d'équipements et de services publics (aujourd'hui dénoncés par nombre d'élus, y compris libéraux (par exemple le 1er adjoint au maire de Marseille, Dominique Tian, en juin 2016), comme des bombes à retardement) ou en confiant intégralement des opérations au privé, comme dans le cas de Constructa. Constructa, pour laquelle le coup de pouce

institutionnel fut essentiel. En effet, alors que l'affaire patine, qu'il a du mal à réunir du financement privé, Marc Piétri se tourne, au début des années 2010 vers Eugène Caselli, élu président de la Communauté urbaine de Marseille en 2008. Sous la plume d'un journaliste (Stéphane Sarpaux) du mensuel satirique *Le Ravi*, cela donne (tourné façon autoportrait de Piétri) : « Finalement, il ne me restait plus que Caselli sous le coude. Et lui, je savais qu'on allait s'entendre. "Brushing" a toujours eu la folie des grandeurs ! C'est bien lui qui s'est octroyé une augmentation de 52% de son indemnité de président de la Communauté urbaine de Marseille en 2008. C'était sa première décision en tant que président. Pour un socialiste, ça pose son bonhomme. Alors, du coup, quand je lui ai fait miroiter 12 étages dans la tour Nouvel, dont un seul pour la présidence, je savais qu'il allait craquer facilement depuis qu'il a annoncé son intention de se présenter aux municipales de 2014. » Le loyer sera à la hauteur de l'écrin : 6,4 millions d'euros par an (5 millions d'euros de loyers annuels et 1,4 millions de charges).

Enfin, les élus locaux sont de plus en plus écartés de la mise en forme du territoire métropolitain, comme le remarque André Donzel, mais cette fois par l'Etat dont « le retour en force (...) est remarquable, dans l'élaboration complexe d'Aix-Marseille Métropole et dans la fabrique de la ville avec l'opération d'intérêt national Euroméditerranée amorcée en 1995 » (Donzel, 2014, p. 115).

Ainsi la skyline est une construction à la fois nationalisée et privatisée, les élus locaux participent certes, mais accompagnent surtout le mouvement.

Euroméditerranée

L'acteur Euroméditerranée est évidemment incontournable. Comme on le notait en introduction, en 2010 les chercheurs Brigitte Bertoncello et Jérôme Dubois relèvent dans *Marseille Euroméditerranée-Accélérateur de métropole* : « À partir de 2005, la Ville et l'Établissement public ont progressivement changé d'échelle. La tour CMA-CGM est venue montrer le chemin. Si, en 1995, il n'avait jamais été question de dessiner une nouvelle skyline pour Marseille - les concepteurs du projet jouant la prudence - c'est bien cette question qui définit l'avenir d'Euroméditerranée. Les deux ou trois projets d'IGH qui ont fait le tour de la presse spécialisée sont mis politiquement en avant comme le symbole du renouveau marseillais. »

Présidé désormais par Guy Tessier, président du Conseil de territoire ex-MPM, l'EPAEM (Établissement Public d'Etat Euroméditerranée à caractère industriel et commercial) a été créé le 13 octobre 1995. L'opération d'intérêt national Euroméditerranée conçue à l'origine pour relever une ville en crise a très rapidement élargi, étoffé le discours, avec pour ambition de hisser Marseille au rang de ses « concurrentes », Barcelone et Gênes, notamment. C'est son périmètre qui accueillera toutes les nouvelles tours, depuis la CMA-CGM, ainsi que l'essentiel de la skyline revisitée, du Fort Saint-Jean aux confins d'Euroméditerranée 2 (Cap Pinède).

4. Des médias dans le sens du vent

Dans la presse écrite régionale dominante, le maire n'est plus aux manettes comme à l'époque Deferre, mais la gouvernance urbaine nouvelle donne fait passer le message, reproduit sans trop de fausses notes. *La Provence* n'en finit plus de rêver au Marseille du futur tel qu'il figure sans aspérités sur les photomontages à couleurs vives des cabinets d'architecture et des promoteurs. On a intégré l'idée que toute ville de taille respectable s'appelle désormais métropole (idée renforcée ici par le nouveau cadre territorial qui concerne un périmètre plus élargi que la seule « cité phocéenne », mais qu'importe) et que cette métropole se doit d'être attractive et compétitive.

Certes, certains journalistes pointent les dérives induites ou informent tout simplement, sans dérouler le tapis rouge, et on les trouve notamment (et localement) du *Monde* à *Libération* en passant par *La Marseillaise*, la presse alternative (*CQFD*, *Le Ravi...*), Marsactu, dans les médias spécialisés (*TPBM*) et dans les médias régionaux plus installés, de *La Provence* à France 3 et France Bleue. Reste que le vent dominant, malgré ceux-là, est celui que la communication institutionnelle fait souffler, à *La Provence* comme dans l'audiovisuel local, dans la presse libérale, économique notamment, à l'échelon national comme global.

En s'appuyant sur Max Rousseau (2014), on avancera qu'il s'agit, pour la coalition de croissance, de faire passer le message via les médias afin de « “vendre” les nouveaux projets urbains d'envergure aux investisseurs, touristes ou gentrificateurs potentiels, ou encore d'expliquer que la montée des prix de l'immobilier bénéficie à l'ensemble des habitants ».

Ainsi le quotidien *Les Echos* peut-il écrire sans rire : « Aujourd'hui décomplexée, Marseille se veut irrésistible. Vitrine de projets architecturaux audacieux, elle n'hésite plus à se voir en Manhattan sur Méditerranée » (17/04/2008).

Ainsi *La Provence*, dont la force de frappe à Marseille est considérable, n'en finit plus de chanter les louanges des divers chantiers et visions d'Euroméditerranée : « Depuis que les pelles mécaniques sont à l'œuvre, les stigmates du déclin économique et de la paupérisation s'effacent, cédant place à un pôle tertiaire appelé dès ses débuts à devenir le poumon économique de la ville. Une opération urbaine unique en Europe par son ampleur, dont les Marseillais mesurent à présent les premiers résultats entre Joliette et gare Saint-

**« Car même si
Marseille n'est ni
Shanghai ni Doha,
elle se doit quelque
part de tutoyer
les étoiles pour
rayonner. C'est là
où l'annonce de
Marc Pietri peut
s'avérer salvatrice. »
La Provence,
15/09/2014)**

Charles » (15/09/2014). Le même jour, à propos des chantiers des tours et l'édification de la skyline : « Car même si Marseille n'est ni Shanghai ni Doha, elle se doit quelque part de tutoyer les étoiles pour rayonner. C'est là où l'annonce de Marc Pietri peut s'avérer salvatrice. » S'ensuit un long épanchement dudit Marc Pietri, conclu ainsi par le journaliste : « Dans l'optique de créer de la richesse pour lutter contre la pauvreté, un des créneaux d'Euroméditerranée, cette nouvelle intervient donc à point nommé pour le moyen terme. »

On pense ici aux analyses de Patrick Le Galès (1995), qui écrivait : « Les processus de construction d'un intérêt collectif de la ville pour la croissance par des mécanismes de légitimation est une dimension essentielle de l'action de ces coalitions. Le développement économique doit apporter des

ressources fiscales, des emplois, des opportunités de mobilité, éliminer les problèmes sociaux et la pauvreté et fonder une identité locale dont les habitants peuvent être fiers. » On identifie à nouveau ici le schéma libéral selon lequel la création et l'accumulation de richesses, même entre les mains de quelques uns, profiterait à tous. Le fameux effet de percolation, de ruissellement. Ainsi les nouveaux projets urbains d'envergure, voire haut de gamme dans le cas des tours de Constructa, qui induisent notamment une hausse des prix de l'immobilier, bénéficieraient à l'ensemble des habitants. Ce que viennent démentir notamment les effets de la rénovation de la rue de la République (la plupart des résidents n'ont pu demeurer sur place) ou encore les analyses d'André Donzel montrant que Marseille est une ville encore plus inégalitaire que pauvre, et que ces inégalités ont cru entre autres en raison de l'augmentation vertigineuse des prix de l'immobilier ces vingt dernières années. Enfin, pour clore le chapitre médias, concernant *La Marseillaise*, les griffes ne sont pas trop de sortie sur Constructa : Marc Piétri est un « ami ». Quant au gratuit *20 Minutes* : en mai 2016, 20 Minutes Communications, en partenariat avec Netflix dans le cadre de la promotion de la série télévisée *Marseille*, a concocté un publireportage en ligne très abouti, qui déroule le futur de la ville version Constructa, Eiffage, etc., avec, pour intervenant récurrent... Marc Pietri.

CONCLUSION

Ce bref tour d'horizon des acteurs en présence met en avant trois points forts :

- le rôle majeur du secteur privé, encouragé par les élus locaux qui partagent avec les entrepreneurs une même vision de la gouvernance urbaine ;
- et, conséquence du premier item, un risque d'oligarchisation de la gouvernance urbaine comme c'est le cas dans de nombreuses métropoles, ainsi que l'avance le chercheur Gilles Pinson (2009). Il y défend l'idée selon laquelle les projets urbains, outre leur dimension physique et spatiale, peuvent être appréhendés comme « des processus visant à développer les liens horizontaux entre les groupes et les institutions qui composent la ville, à développer de la confiance, une propension à se reconnaître réciproquement et à identifier des intérêts communs » (p. 204). Ces processus de projet, au travers de leur dimension délibératives, itératives, permettent, dans certaines conditions, de faire réémerger les villes comme des acteurs collectifs porteurs d'une stratégie. Ces « villes acteurs » sont-elles pour autant « des villes plus équitables, plus durables et plus démocratiques » ? Ceci est loin d'être toujours le cas. Gilles Pinson soutient même (dans sa contribution à l'exposition Territoires 2040 organisée par la Datar en 2012) « que la capacité de mobilisation et d'action des élites peut se traduire par une dérive oligarchique et post-démocratique des villes ». Il se réfère ici au Britannique Colin Crouch (2004) selon lequel, depuis la fin des années 1990, dans les démocraties occidentales de plus en plus libérales, les droits des citoyens reculent en même temps que leur capacité à intervenir sur les politiques publiques, l'influence du monde de l'entreprise est de plus en plus forte dans la conception et la mise en œuvre de ces mêmes politiques et le pouvoir des élites patronales sur les instances politiques s'est considérablement accru.
- Nous pouvons parler de coalition de croissance. Laquelle, selon la description ramassée et efficace qu'en fait le chercheur au laboratoire Géographie-cités Nicolas

Douay, peut se définir comme étant « une entente informelle mais stable d'acteurs au sein de laquelle c'est la structuration des intérêts économiques qui polarise l'action publique urbaine en faveur de la croissance » (Douay, 2016). On ajoutera encore que la transposition des cadres d'analyse de Logan/Molotch se fait en introduisant la précaution suivante : en France, par rapport aux Etats-Unis, la domination des acteurs du marché est tempérée par le poids des acteurs publics nationaux et locaux. Mais dans tous les cas, l'environnement global est le même, malgré les différences de degrés d'implication des pouvoirs publics : le néolibéralisme, au sens où, selon la doctrine, le système n'exige pas un retrait pur et simple de l'Etat, mais où l'intervention de l'Etat (ou de ses déclinaisons locales) crée les conditions de fonctionnement du système.

Chapitre 2 : Tirer Marseille vers le haut

A. Le projet skyline

1. Contexte euroméditerranéen

La ville a hérité de la période 1945-75 de 47 immeubles de grande hauteur (IGH) dont 14 tours d'habitation et 6 tours mixtes associant logements et bureaux. Mais ces bâtiments étant disséminés sur un vaste territoire communal, ils ne dessinent pas réellement une skyline que le regard pourrait embrasser d'un seul tenant.

Sur la façade littorale, la skyline n'est pas composée uniquement par les tours existantes ou à venir. Il faut compter également sur les constructions attendues dans le même quartier : elles seront certes plus modestes, même si certains bâtiments seront assez élevés, surtout elles participent de la silhouette de la ville, se découvrant en particulier depuis la mer.

Plus largement il faut compter sur la manière dont l'opération d'intérêt national Euroméditerranée recompose la ligne de la cité.

Avec ses 480 hectares répartis entre le port de commerce, le Vieux-Port et la gare Saint-Charles, Euroméditerranée se présente comme la plus grande opération européenne de rénovation urbaine en centre-ville.

La surface d'Euroméditerranée 1 est de 310 hectares (définie en 1995), celle d'Euroméditerranée 2, l'extension actée en 2007, ajoute 170 hectares supplémentaires.

Dans le cadre de l'OIN, la façade littorale de Marseille est remodelée sur le secteur de la ZAC Cité de la Méditerranée (Euroméditerranée 1) et par certains projets d'Euroméditerranée 2.

Le PLU de Marseille (2013) souligne d'ailleurs « l'évolution notable de la silhouette de certains quartiers déjà urbanisés, au travers de diverses opérations publiques comme le périmètre Euroméditerranée avec la constitution du nouveau quartier d'affaires et l'édification de la tour CMA-CGM visible depuis la terre et la mer » (rapport de présentation, tome 1).

EUROMÉDITERRANÉE 1

La ZAC de la Cité de la Méditerranée (Cimed) prévoit la transformation du front de mer, sur près de 3 km de long (du Fort Saint-Jean à Arenc). Selon les documents produits par l'opération d'intérêt national, la transformation de la façade maritime marque la réouverture de la métropole sur la mer, le réaménagement de l'interface avec le port et le regain de son dynamisme économique. L'OIN entend également transformer la silhouette de la ville notamment par la création d'une skyline - c'est le terme employé.

Lauréat de l'étude de définition pour la Cité de la Méditerranée, le groupement Ateliers Lion associés-Ilex-Kern en assure la maîtrise d'œuvre et réalise 16 hectares d'aménagements urbains sur le périmètre de la ZAC.

Ces ambitions sont déclinées dans le plan local d'urbanisme. Créée en 2005, la ZAC de la Cité de la Méditerranée (dite Cimed) s'étend sur les 2e, 3e et 15e arrondissements.

D'une superficie de l'ordre de 60 hectares, elle constitue, selon le PLU (rapport de présentation, tome 2), « une étape majeure du développement de la métropole marseillaise, un projet urbain de recomposition du tissu central et de revitalisation de la façade littorale ».

D'après le même document, les objectifs assignés à cette opération visent notamment à :

- contribuer à l'accomplissement des ambitions métropolitaines et internationales,
- édifier un quartier innovant de centre-ville : le « parc habité » d'Arenc,
- construire une façade littorale attractive et active,
- constituer un pôle d'équipements publics au bord de la Méditerranée, « le J4 », dans le respect du patrimoine, architectural et naturel environnant le site.

En limite sud, le Mucem - composé du bâtiment dessiné par Rudy Ricciotti et du fort Saint-Jean réaménagé - occupe une place primordiale : il redessine fortement la silhouette marseillaise, participe de l'attractivité de la ville et ouvre un espace majeur autrefois inaccessible aux habitants (le fort).

En remontant vers le nord, les autres éléments structurants de la skyline sont la Villa Méditerranée, les Terrasses du Port, Euromed Center, le Silo, les Quais d'Arenc et la tour CMA-CGM. Sans oublier les bâtiments des Docks rénovés, ainsi que la terrasse et les halles de la Major.

L'enfouissement de l'autoroute au niveau des Terrasses du Port et la création du boulevard du Littoral, jusqu'au Mucem, est un autre geste fort de recomposition de la silhouette de la ville.



L'arrivée de l'A 55 enfouie et le boulevard du Littoral. Photo A.P.

EUROMÉDITERRANÉE 2

Plus au nord, Euroméditerranée 2, de la tour CMA-CGM au cap Pinède (pour ce qui est de la façade littorale), prévoit la construction d'une éco-cité (dont le point de départ est l'îlot « démonstrateur » Allar), la création d'une Corniche Nord et d'une Aréna. L'îlot Allar est en construction mais, en ce qui concerne les deux derniers éléments, on en est encore au stade des intentions.

Des intentions élaborées par l'attelage François Leclercq/TER, associé à Remy Marciano/Jacques Sbriglio et au Groupe Setec, soit une équipe désignée en 2008 à l'issue d'un concours d'urbanisme dans le but de mettre en œuvre le programme d'aménagement urbain et durable (PAUD) de l'extension d'Euroméditerranée.

Si le projet, baptisé Ilot XXL, est effectivement mis en œuvre, il contribuera lui aussi à modifier grandement la skyline : l'équipe pilotée par Leclercq a en effet imaginé qu'entre la tour CMA-CGM et l'échangeur du Cap Pinède, la passerelle autoroutière disparaîtrait,



Document Euroméditerranée.

remplacée par une voie rapide semi-enterrée dans le talus surplombant la gare de triage d'Arenc, « avec vue mer » tout de même. Surtout, ce « sarcophage » permettrait de créer au-dessus une corniche littorale piétonne en prolongement de la rue de Paris, « soit la possibilité d'une promenade d'environ 1 km, à 15 m au dessus des voies ferrées et du port, avec la mer en panorama... Et sans la voiture ! (...) La nouvelle corniche dessine avec la rue de Lyon, le boulevard du Capitaine Gèze et la rue André-Allar un périmètre qui pourrait devenir le centre d'Euroméditerranée 2. » Il faut également l'entendre comme le pendant de la Corniche des quartiers Sud de Marseille.

Les urbanistes envisagent d'animer les lieux à l'aide de grandes réalisations « à l'échelle de l'agglomération », type palais des événements, marché des cinq continents, grand hôtel, ou encore une place publique aux dimensions inédites à Marseille, de l'ordre de 2 hectares...

« La Corniche est l'occasion de renforcer et prolonger la constitution d'une skyline variée, une séquence littorale après le Vieux-Port et Euromed 1 », conclut l'équipe Leclercq.

Mais pour l'heure, comme nous le précisions plus haut, les intentions n'ont pas encore été traduites sous forme de projet d'aménagement. Ainsi la Corniche n'est elle pas comprise dans le périmètre de la ZAC Littorale. Ou plutôt la ZAC préfigure-t-elle sans les réaliser les espaces publics majeurs de l'extension d'Euroméditerranée que sont le Parc des Ayalades et, donc, la Corniche.

La ZAC, créée en 2011, constitue la mise en œuvre opérationnelle de la phase 1 du projet d'Euromed 2 sur un secteur d'environ 70 hectares. Elle doit permettre de « répondre aux besoins de développement tant urbain que métropolitain, pour les dix prochaines années » (« ZAC Littorale, étude d'impact », Egis France, janvier 2013). C'est-à-dire que la zone d'aménagement concerté « doit entamer le programme global de l'extension sans compromettre la réalisation des phases ultérieures ».



Document Euroméditerranée.

2. Projet Quais d'Arenc : le tour du propriétaire

La tour CMA-CGM (conçue par Zaha Hadid) se dresse déjà depuis quelques années et, toujours dans le secteur d'Euroméditerranée, le groupe Constructa est donc à la barre pour piloter l'opération Les Quais d'Arenc, « plus grand projet privé français », comme se plaît à le répéter le PDG de la firme, Marc Piétri : à savoir édifier trois nouvelles tours signées Jean Nouvel (La Marseillaise), Yves Lion (tour Horizon) et Jean-Baptiste Pietri, fils de Marc (tour H99). Il y a aussi la « tour horizontale » de Roland Carta (le Balthazar), déjà construite.

La H99 est une future tour de logements de standing, la tour Horizon doit abriter un ensemble hôtelier, La Marseillaise annonce « 35 000 m² de bureaux aux normes internationales répartis sur 31 niveaux, qui pourront accueillir près de 2500 usagers » (ceux



Montage Constructa.

de l'ex-communauté urbaine Marseille Provence Métropole (12 étages), de la CCIMP (2 étages), d'Orange (2 étages), de la Cepac (1 étage) et de Constructa (1 étage)). Le Balthazar abrite les bureaux d'AG2R, propriétaire des lieux.

Les tours culmineront à 135 m (La Marseillaise), 113 m (Horizon) et 99 m (H99), leur livraison devrait être achevée vers 2021.

Avec ses 147 mètres de haut, la tour CMA-CGM conservera sa suprématie marseillaise, Jacques Saadé est satisfait, la Bonne-Mère également, qui demeurera, selon la volonté municipale, le point culminant de Marseille (162 m). Il est intéressant de noter à cette occasion que les modifications du POS (en 2004 pour la tour Zaha Hadid) puis du PLU sont le résultat de négociations au sein de la « coalition de croissance », pour reprendre les termes de Moloch et Logan, entre le gouvernement urbain et des acteurs privés, notamment sur des questions symboliques.

Le secteur de la tour CMA-CGM et du projet Quais d'Arenc est situé en zone UzciAe, où, selon le règlement du PLU de Marseille, la hauteur est limitée à la côte altimétrique de 150 m NGF (nivellement général de la France). La zone « souche » Uzci correspond à la ZAC Cité de la Méditerranée.



Montage Constructa.

Le projet sort de terre sur le site des anciens entrepôts de l'entreprise de Transcausse (transport international de marchandises) et ambitionne d'assurer une mixité entre bureaux, logements et commerces, le tout doté de 900 places de parking. Euroméditerranée vante également la création, entre les quatre immeubles des Quais d'Arenc, d'un « strip », où transpire le tropisme US de Marc Piétri : en tout cas il s'agirait « d'une véritable rue intérieure, éclairée de nuit comme une grande avenue, bordée de commerces, et dont le traitement architectural rappellera celui du quai du littoral. La transparence des rez-de-chaussée de l'ensemble des bâtiments permettra d'ouvrir la vue sous les passerelles routières, sur le port, la mer et ses bateaux. »

Cette rue intérieure devrait déboucher sur le quai du littoral et la tour CMA-CGM. Euroméditerranée l'imagine comme un prolongement du boulevard du Littoral (via

Euromed Center, la place de la Joliette et la rue des Docks), mais aussi de la rue de la République et du Vieux-Port.

La maîtrise d'œuvre est donc confiée aux Ateliers Lion Associés (le projet se situe sur le secteur de la ZAC Cimed) : « La rade de Marseille et les perspectives du littoral nous amènent à composer des volumétries simples, claires, évidentes qui dialoguent avec les monuments : la Major, le dôme de la Vieille-Charité, le fort Saint-Jean, entre deux viaducs d'autoroute et une tour d'habitation. Un large parvis recouvre un parking comprenant cinq niveaux et fédère quatre bâtiments aux programmes diversifiés dessinant la nouvelle silhouette du littoral marseillais. » Une ambition paysagère forte est ainsi affirmée, envisageant de recréer la skyline marseillaise.

Les investisseurs sont la Cepac, la Caisse des dépôts et le tandem Constructa-Vinci. Mais, le 20 septembre 2016, Constructa a annoncé « céder à Swiss Life France la participation qu'il détenait avec Vinci Construction France dans la société propriétaire de La Marseillaise », selon un communiqué.



Document Constructa.

Enfin, on ne saurait oublier, en arrière plan, le « Parc habité d'Arenc ». Imaginée par l'urbaniste Yves Lion et ses partenaires, cette future zone de logements et de bureaux se calque sur la trame régulière du lotisseur Jules Mirès (XIXe), un quartier désormais contraint par la gare d'Arenc et les infrastructures autoroutières de l'A55 et compris entre la rue d'Anthoine, le boulevard de Paris, les avenues Camille-Pelletan et Roger-Salengro.

L'objectif consiste notamment à apporter des équipements publics et à évoluer vers une structure urbaine verte, « une forme urbaine aérée et abondamment plantée qui bénéficie aux quartiers des faubourgs limitrophes ». Le parc habité devrait accueillir 2 700 logements, une université régionale des métiers, des bureaux, des commerces et des services de proximité, le tout desservi par le métro, le tramway et la halte TER. Plus précisément il doit

regrouper 210 000 m² de logements, 130 000 m² de bureaux, 36 000 m² de commerces et 98 000 m² d'équipements, dont l'hôpital européen déjà réalisé.

LA MARSEILLAISE : LA « NOUVEL TOUR »



Les usagers accéderont à l'immeuble par un parvis central, véritable rue à échelle humaine éclairée de nuit, ouvrant sur des commerces. Un hall magistral de 12 m de haut, baigné de lumière, desservira les 31 niveaux constitués de plateaux moyens de 1300 m², divisibles en deux.

Images Constructa. Texte : dossier de presse.

La plus haute tour de l'ensemble Quais d'Arenc (135 mètres de haut, 31 étages) est signée Jean Nouvel. Les travaux ont débuté en 2014 et doivent s'achever au deuxième trimestre 2018. Au total, La Marseillaise représente un investissement de 180 millions d'euros, pris en charge par la Caisse des dépôts, la Caisse d'épargne Provence-Alpes et Corse (Cepac) et, désormais, Swiss Life France (originellement la paire Vinci-Constructa).

Le coût de construction est estimé à 120 millions d'euros (3000 € le m² hors mobilier). Soit environ deux fois le prix d'un immeuble de bureaux non IGH. Cependant, « par rapport à une tour classique, à ambitions égales - c'est-à-dire signée par un architecte de renommée

mondiale comme Jean Nouvel - La Marseillaise reste 20% à 30% moins chère », estime Emmanuel Duchange, directeur général de Constructa Urban Systems, cité par le magazine *TPBM*. (12/02/2016)

Conséquence de ce coût, les futurs locataires paieront en moyenne 275 euros le mètre carré, ce qui relève du haut du panier de l'immobilier de bureaux à Marseille.

Constructa annonce pour l'heure un taux de location de 70%, grâce notamment à la communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) qui compte regrouper sur 12 étages la majorité de ses services (15 912 m² du 4^e au 15^e, moyennant un loyer annuel de 6,7 millions d'euros HT durant douze ans). Les autres preneurs sont, par ordre décroissant, la CCIMP qui installera un business center et un espace événementiel - le « Provence Business sky lounge » - aux deux derniers étages de l'immeuble (29^e et 30^e pour 2277 m²), Orange (2 étages pour 2165 m²), la Cepac (1 étage pour 1378 m²) et Constructa (1 étage pour 1378 m²). Le sous-sol accueillera notamment un parking (Vinci, bien sûr, 350 places).

La Marseillaise, avec ses futurs locataires, engendre ainsi un effet loupe sur une part importante des acteurs de la coalition de croissance : patronat, institutions, investisseurs, constructeurs.

La Marseillaise, soulignent ses promoteurs, est censée répondre « aux normes internationales les plus modernes en matière de programmation mais aussi en matière environnementale ». Elle vise « l'excellence environnementale », est-il avancé. Notamment parce qu'elle s'affiche comme le premier IGH ayant recours à l'énergie thermique marine pour alimenter en chaud et froid le bâtiment, raccordée qu'elle sera à la centrale de géothermie marine Thassalia lancée par Cofely, filiale de GDF-Suez.

Elle vise également l'excellence esthétique : ses 16 000 mètres carrés de façades seront ornés de 3500 éléments brise-soleil en béton fibré à ultra hautes performances (qui participent au confort thermique), « déclinés dans une gamme chromatique de 27 teintes fondues dans le paysage ».

MPM, locataire modèle

Ex-communauté urbaine, MPM est désormais Conseil de territoire au sein de la nouvelle métropole. Métropole qui a son siège au palais du Pharo. Aujourd'hui, les services de l'ex-MPM (devenus des services métropolitains) sont dispatchés entre plusieurs sites : le Pharo, les Docks, la CMCI, etc. Ils seront donc regroupés dans les 12 étages de la « Nouvel tour », où ils seront locataires à 300 euros le mètre carré.

La cherté du loyer avait fait polémique lors de la décision de Caselli, l'ancien président PS de MPM : n'aurait-il pas été plus pertinent d'investir dans un immeuble de bureaux neufs ? L'option de la location a été privilégiée (en accord avec le maire de Marseille, Jean-Claude Gaudin) car, à deux ans des élections, Caselli ne voulait pas creuser encore un peu plus la dette de MPM.

De plus, l'élu avait également affirmé qu'il s'agissait de soutenir un projet emblématique à même de tirer la métropole vers le haut. Sans MPM, La Marseillaise, et par ricochet l'ensemble du projet Quais d'Arenc, n'aurait peut-être pas vu le jour.

MPM et la Ville, acteurs de la « coalition de croissance » engagés dans la compétition interurbaine...



Images Constructa.

TOUR HORIZON

C'est l'architecte-urbaniste Yves Lion (déjà à l'œuvre avec son groupement sur la maîtrise d'œuvre de la ZAC Cité de la Méditerranée) qui a conçu cette tour d'une hauteur de 113 m, affichant 25 000 m² de surface (Shon). La tour Horizon sera mixte, abritant un hôtel de 200 chambres, une résidence de tourisme de 150 chambres et des logements de haut standing dans ses derniers étages.

H99

Dessinée par Jean-Baptiste Piétri, fils de Marc Piétri, le patron de Constructa, la tour H99 taquinera les 100 mètres de haut (99,9 m). Cette tour d'habitation se déploiera sur 27 étages, complétés par 317 places de stationnement. La communication du groupe place en exergue l'aspect standing, haut de gamme, du projet, ses vues grandioses sur la ville et la mer, avec ses 149



Images Constructa.

appartements « conçus sur mesure », du 2 pièces au duplex panoramique de 300 m². On trouvera notamment un dixième étage commun, avec piscine, spa, bar et services haut de gamme, ainsi que, en étages élevés (du R+20 au R+27), des appartements « sky view » (11 000 euros/m²) : « Magie pure d'un habitat où la lumière se fait transparence, où le ciel rejoint l'espace... Sky View est une invitation à l'apesanteur et à la volupté. » Rien de moins.

Les travaux de la H99 ne commenceraient pas avant 2017, ce qui reste à confirmer.

LE BALTHAZAR

Le modeste bâtiment dessiné par l'architecte Roland Carta est une tour horizontale, selon la terminologie officielle.

Ce n'est donc pas une tour, mais qu'importe, son rôle n'est pas négligeable : tout d'abord il participe, à son niveau, du nouveau dessin/dessein de la skyline, surtout il a permis de donner un second souffle au projet de Marc Piétri. En effet, alors que l'affaire patinait, en 2010 la Cepac, déjà financeur du projet, s'est portée acquéreur du bâtiment de 10 000 m² et huit étages, pour environ 25 millions d'euros, permettant de relancer les Quais d'Arenc.



Image Constructa.

AG2R La Mondiale l'a racheté à la Caisse d'Épargne pour 50 millions d'euros.

Le Balthazar est « vendu » comme « un produit tertiaire exceptionnel sur la nouvelle façade maritime de Marseille ». Haut de 31 m, l'immeuble de bureaux se déploie sur 8 niveaux et offre 150 places de parking. Les 700 m² de commerces annoncés n'ont pas été entièrement réalisés, pour l'heure.

CONCLUSION

La tour H99 est particulièrement révélatrice de la volonté de montée en gamme de la ville et des acteurs privés, de cette volonté d'attirer une population plus aisée, cadres du tertiaire, a fortiori cadres internationaux, qui retrouvent ici les normes du standing et du way of life globalisés et standardisés (version CSP +). Des valeurs et ambitions véhiculées par la tour Horizon ainsi que par La Marseillaise et le Balthazar (pour les affaires), on tirera des conclusions similaires.

Par ailleurs, on remarquera encore que certains acteurs de la coalition de croissance ont joué un rôle primordial dans la concrétisation des ambitions de Piétri : en premier lieu, l'ex-communauté urbaine MPM et la Cepac.

B. Les moteurs du projet

1. Objectifs urbanistiques

DENSIFICATION

Les tours, on l'a vu (cf. chapitre 1, A, 2), sont une des réponses apportées dans l'optique de faire la ville sur la ville, de lutter contre l'étalement urbain, la consommation de territoire, bref de densifier. Même si l'effet de levier de minimisation de l'étalement urbain ne fonctionne pas dans toutes les configurations.

Quoi qu'il en soit, l'argument de l'accroissement de densité est avancé, à Marseille comme à ailleurs.

D'autant que Marseille est, urbanistiquement, un cas à part : la ville est composée de ses fameux 111 villages, encerclée par la mer et les collines, elle occupe un vaste territoire grand comme deux fois Paris intra muros, sur lequel s'étalent - le mot est adéquat - sans grande cohérence un centre-ville restreint, des faubourgs, des villages, des hameaux, de l'habitat individuel, de grands logements collectifs, etc., le tout desservi par un réseau viaire par endroits sous-dimensionné.

Bref, Marseille présente un très fort étalement de l'habitat, les chiffres parlent d'eux-mêmes : la commune s'étend sur 240,62 km² pour une densité de 3555 habitants/km², contre 21 153,9 habitants au km² à Paris sur 105,40 km².

Des chiffres à tempérer tout de même (cf. tableau ci-dessous extrait du PLU) en se restreignant à la partie urbanisée de Marseille. Par ailleurs les comparaisons sont délicates : Marseille présente la particularité d'intégrer ses propres banlieues au territoire communal ou ce qui ressemble à s'y méprendre à de véritables villages.

Villes	Superficie (ha)	Nombre d'habitants	Densité (hab/ha)
Paris	10 540	2 201 578	208,88
Lyon	4 787	480 778	100,43
Lille	3 018	232 432	77,02
Marseille	24 062	851420	35,38
Marseille, partie urbanisée	14 000	851 420	60,82

Densité de Marseille et des villes-centres de grandes métropoles françaises

Quoi qu'il en soit, la question de la densification est posée à Marseille, notamment par les instances politiques et les techniciens de l'urbanisme. Entre autres pour ce qui concerne le bâti lié aux activités économiques. Le PLU (rapport de présentation, tome 1) relève en effet que les produits immobiliers dédiés aux activités économiques édifiés ces dernières années ne sont pas allés dans le sens d'une densification des formes urbaines, même limitée, hormis au sein du périmètre d'Euroméditerranée. Décision a donc été prise d'aller vers plus de densité et de hauteur, par le biais en particulier du projet Quais d'Arenc.

Ainsi, le directeur général de l'établissement public Euroméditerranée, François Jalinot, expliquait-il en 2008 dans *Les Echos* : « Dans le projet Euroméditerranée, nous avons toujours dit que ce qui était accroché au centre-ville ne devait pas être plus haut que le bâtiment des Docks. Mais ici, la référence est différente et, compte tenu du maillage exceptionnel du réseau de transport, c'est le seul endroit où l'on peut créer de la densité. L'idée de Jalinot est de faire en sorte que le nouvel ensemble Quais d'Arenc et la tour CMA-CGM se complètent et « se renvoient le message l'un l'autre » - sans d'ailleurs creuser cette idée de message et préciser ce qu'il est censé véhiculer...

AFFAIRES IMMOBILIÈRES

Marseille, selon le PLU (rapport de présentation, tome 1), connaît des problèmes de disponibilité foncière, qui se fait de plus en plus restreinte. C'est le cas en particulier de l'offre foncière pour les activités économiques, le PLU relevant une situation de pénurie apparente, qui résulterait pour partie de la concurrence sur les marchés immobiliers entre implantations d'activités économiques et opérations résidentielles et de l'inadéquation de l'offre existante de locaux économiques. Conclusion, selon le même document : « aussi est-il nécessaire aujourd'hui de s'engager résolument dans le renouvellement urbain conjugué sur le mode économique ».

Globalement les prix de l'immobilier ont flambé entre 1996 et 2008. Plus exactement, ils ont doublé. Dans le jargon ça s'appelle un rééquilibrage du marché, et c'est perçu de façon positive (par les investisseurs). « En 2007, le marché immobilier marseillais est passé devant celui de Lyon pour la première fois de son histoire, note *Les Echos*. Les investisseurs y ont placé près de 800 millions d'euros. » La hausse s'est depuis poursuivie, mais de manière plus tempérée. La demande, soutenue, sur le marché des l'immobilier de bureaux et de logements a également profité à l'opération Euroméditerranée, dont les réalisations purent trouver preneurs.

Les prix au mètre carré, ainsi que les loyers, pratiqués pour les logements et les espaces de bureaux notamment au sein des tours de Quais d'Arenc (dont on a vu qu'ils se situent dans le haut du panier marseillais), participent de ce mouvement à la hausse.

FRICHES ET RECONQUÊTE

La désindustrialisation, dont l'arrêt de certaines activités liées au port, font que le territoire marseillais est caractérisé par la présence de nombreuses friches. La reconversion de ces terrains est donc un enjeu fort, d'autant que la ville est assez contrainte géographiquement. Par ailleurs, la municipalité et Euroméditerranée bataillent constamment avec le GPPM (Grand port maritime de Marseille) pour qu'il libère une partie de son emprise.

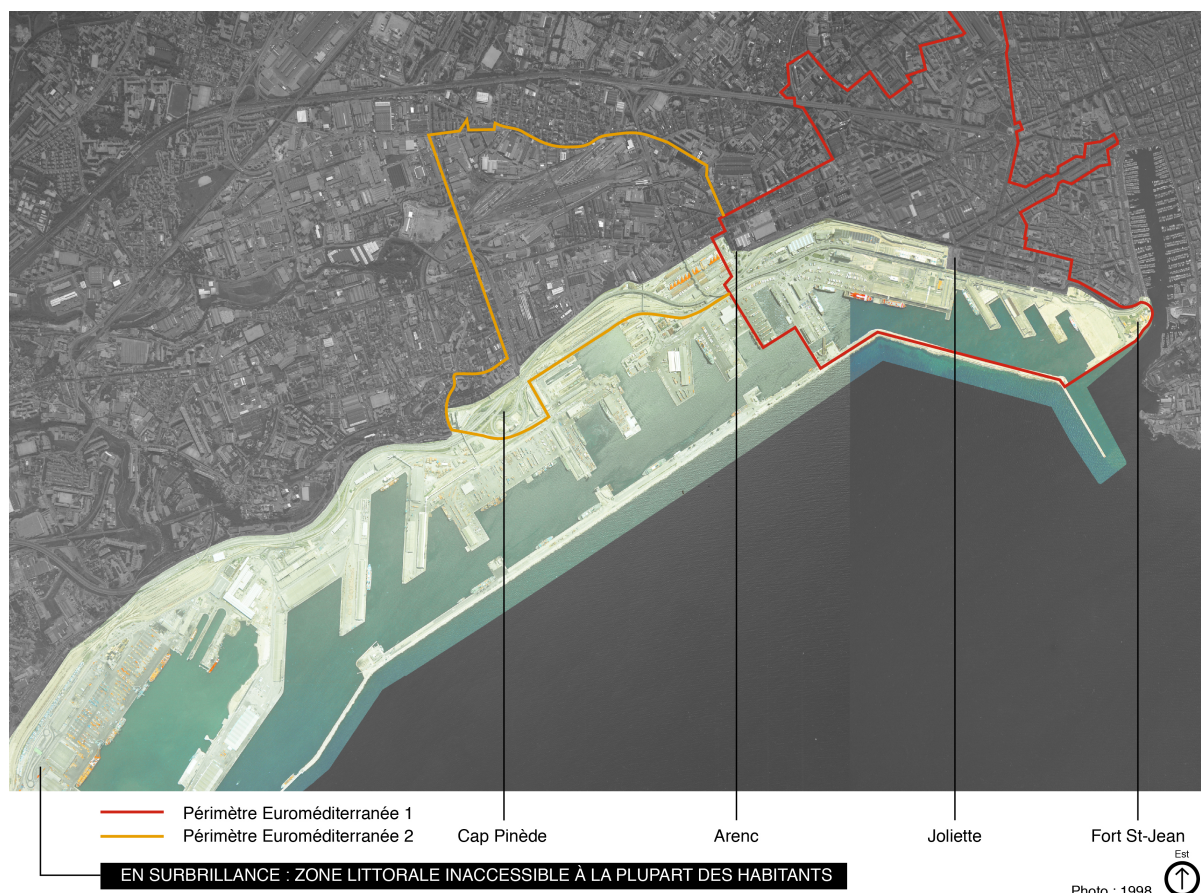
Ainsi un certain nombre de friches industrielles ont-elles trouvé une deuxième vie. C'est le cas, à la Belle de Mai, de l'ancienne manufacture des tabacs de la Seita devenu un espace culturel, c'est le cas des anciens abattoirs devenus École de la deuxième chance à Saint-Louis, de la Station Alexandre, des Rizeries franco-chinoises, de l'ancien site Nestlé dans la vallée de l'Huveaune, du Silo, des Docks de la Joliette... La ville est également intervenue du côté du Rouet, de La Capelette, à Saint-Louis encore (anciennes Tréfilerie et Laminoirs de la Méditerranée), à Sainte-Marthe...

Euroméditerranée reconvertit plusieurs sites industriels. Ainsi, Constructa a racheté les anciens entrepôts de l'entreprise Transcausse pour bâtir les tours des Quais d'Arenc. A côté, le port a libéré, pour laisser le champ libre à l'OIN, une partie du site du Canet en déplaçant certaines activités ferroviaires vers le terminal de transport combiné en phase de modernisation à Mourepiane.

Quant au nouveau centre commercial Les Terrasses du Port, il a été bâti sur le domaine du Grand port maritime de Marseille, dans le cadre de l'opération Euroméditerranée. Il s'agit là encore, dans l'esprit de la Charte Ville-Port, de mieux réunir le port et la ville, d'ouverture du port à la ville, de rendre accessible au public un nouvel espace dans le cadre de la reconfiguration de la façade maritime, tout en maintenant les activités portuaires.

La ville emploie volontiers le terme de reconquête, à consonances guerrières. Un terme marqué, donc. Si on l'applique aux friches, voire à l'habitat insalubre, il reste à peu près neutre. Mais reconquête signifie également changement de population. Lorsque les élus évoquent la reconquête du centre-ville ou de La Canebière, le sous-texte (dit à l'occasion à

haute voix) est, pour certains d'eux : obtenir à terme une population moins colorée... Des enjeux de « reconquête »/gentrification que l'on retrouve sur le périmètre d'Euroméditerranée.



Cette carte est un montage de deux photos aériennes datant de 1998. Par commodité, l'orientation a été modifiée. Elle montre à quel point l'emprise portuaire coupe la ville de sa

façade maritime. Elle met également en avant la volonté d'Euroméditerranée de rendre visible et/ou accessible le littoral. (Schéma A.P.)

CENTRALITÉ

Ces enjeux s'imbriquent avec la notion de centralité. Le cœur de mission de l'établissement public Euroméditerranée, depuis sa création en 1995, est à la fois la promotion de l'attractivité métropolitaine et le renforcement de la centralité marseillaise en aménageant un secteur arrière-portuaire. Ainsi, pour Brigitte Bertoncello (colloque Popsu, 2010), « bien que l'opération ait été conçue pour repositionner Marseille à l'échelle euroméditerranéenne, elle permet de repenser, de réinterroger les centralités urbaines. Premier niveau d'analyse par rapport à ces centralités urbaines : Euroméditerranée est une centralité à l'échelle de la ville. Quand la municipalité ne parvient pas à agir sur l'hypercentre et à transformer la centralité immigrée malgré les nombreuses années de procédures de validation, c'est une nouvelle centralité qui émerge dans le centre nord de Marseille, là où il est possible de

démolir, de reconstruire et donc d'impulser des recompositions socio-spatiales politiquement justifiées par un objectif de mixité sociale et une nécessité de requalification. » La nouvelle centralité marseillaise ne remplace pas l'ancienne, par contre il s'agit d'un véritable centre tertiaire, d'une nouvelle centralité d'affaires. En son sein, le projet Quais d'Arenc est une polarité forte, haut de gamme, combinant activités tertiaires, habitat standing et accueil touristique ou professionnel du même acabit (hôtels).

Conclusion

David Harvey, dans *Le Capitalisme contre le droit à la ville*, nous parle de Paris et de l'haussmannisation. Paris devenu avec l'urbanisation menée par le baron la « ville lumière », « le grand centre de consommation, du tourisme et des plaisirs ». « Tout cela, poursuit l'intellectuel marxiste, transforma profondément le mode de vie urbain tout en permettant d'absorber d'énormes surplus dans un consumérisme frivole et outrancier » (p. 13).

Sur ce dernier point on ne tentera pas de parallèle concernant Marseille, cela supposerait une toute autre étude (le postulat de David Harvey est que Haussmann « contribua à résoudre le problème d'écoulement des surplus du capital en mettant sur pied un système keynésien avant la lettre, fondé sur une amélioration de l'infrastructure urbaine financée par la dette ») (p. 13).

Mais on retiendra certaines de ses conclusions parisiennes pour Marseille. A savoir que l'opération urbanistique Euroméditerranée, et particulièrement sa dimension exacerbée - les tours de Quais d'Arenc - pourrait entraîner « la construction d'un nouveau mode de vie urbain et l'émergence d'un nouveau genre de personnalité urbaine » (p. 13) modelée par des acteurs politiques et économiques dont les motivations sont la croissance, le développement économique. La skyline redessinée, rehaussée, en est le symbole et la vitrine.

2. Objectifs idéologiques

Une gouvernance urbaine prenant le visage d'une coalition de croissance - Euro-méditerranée -, le projet Quais d'Arenc où cette logique prend pleinement corps. Le concept de coalition de croissance s'applique ici dans la mesure où les divers partenaires vont orienter les politiques urbaines dans le sens de l'impératif du développement économique et de la compétition interurbaine.

Les objectifs, au regard de ces critères, consistent donc à attirer les catégories sociales désirables - au risque de façonner un nouvel ordre urbain excluant pour d'autres types de populations hors des clous - et les investisseurs, les entreprises, en vue d'accroître la compétitivité du territoire.

ATTRACTIVITÉ

« Vue imprenable sur la mer et sur la ville, environnement de travail très agréable sont les maître-mots de cet immeuble qui, demain, marquera de son empreinte, la nouvelle façade maritime. » « Le Sky Center : un business center de 1400 m² et un event center de 900 m²

incluant le Provence Business Sky Lounge, un espace dédié à la promotion, au rayonnement et à l'attractivité du territoire. » Ces extraits des documents de communication du groupe Constructa, vantant ici la tour La Marseillaise, est de la même teneur que les campagnes de promotion mises au point pour les autres IGH (Horizon et H99) du projet Quais d'Arenc. L'accent pèse toujours fortement sur l'attractivité des lieux, vendue en termes de standing, de développement durable, de rayonnement international, en matière d'activités tertiaires comme de logements (résidentiels ou touristiques à dominante professionnelle). Idem pour la « tour horizontale » Balthazar : en 2013, lors de la pose de la première pierre du bâtiment dessiné par l'architecte marseillais Roland Carta, il était présenté par Marc Piétri comme « un des symboles de la renaissance de notre ville et de notre métropole ».

De son côté, la H99 de Jean-Baptiste Piétri est particulièrement mise en avant pour les vues panoramiques sur la ville et la mer que la tour offrira et pour ses appartements standing « conçus sur mesure ».

La tour Horizon mise sur les mêmes arguments avec cette particularité : ses 200 chambres d'hôtel quatre étoiles et ses 150 chambres de résidence de tourisme haut de gamme, destinée à « une clientèle active ». Ce qui est censé contribuer à faire des Quais d'Arenc un lieu de vie également nocturne, sans que l'on sache véritablement comment.

Bref, toute la communication mise en musique par les différents acteurs - promoteurs, élus, patronat, collectivités, Euroméditerranée, milieux culturels, etc. - vise à attirer une population issue des catégories sociales supérieures, cadres du tertiaire en particulier, français ou étrangers. Les élus locaux et les patrons n'ont pas boudé leurs efforts depuis une quinzaine d'années, relayant sans relâche et à tous les échelons possibles (local, national et international) le message, condensé dans le slogan municipal et euroméditerranéen « Marseille accélère ». Pour appuyer leur démonstration, ils mettent régulièrement en avant le projet Quais d'Arenc, présenté comme le phare, ou la figure de proue, pour filer plus loin la métaphore marine, d'une cité de plus en plus attractive, symbolisée désormais par une skyline plus haute, plus brillante.

Le message est décliné par la nouvelle métropole Aix-Marseille-Provence, plus précisément, et en amont, par la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence (*Internationalisation : l'affirmation euroméditerranéenne et mondiale d'Aix-Marseille-Provence*, 2015) qui entend s'appuyer sur le tourisme, la culture et la promotion urbaine pour faire « monter en gamme » son territoire.

Outre son propre personnel, elle identifie ainsi d'autres acteurs « faisant partie des mêmes dynamiques sociales et économiques et contribuant aux mêmes enjeux territoriaux et sociétaux » (opérateurs touristiques, aménageurs publics comme Euroméditerranée, entreprises du numérique, acteurs culturels...), tous soucieux de l'attractivité métropolitaine : « Tous partagent la vision que la requalification-promotion urbaine, le tourisme et la culture contribuent à l'accrochage international, la montée en gamme et l'attractivité de l'aire urbaine Aix-Marseille-Provence. La métropole doit poursuivre son processus de valorisation urbaine engagé à Marseille, à Aix-en-Provence, mais aussi à Istres, Martigues ou Aubagne pour proposer des offres résidentielles qui correspondent à la diversité des profils de populations accueillies sur son territoire. »

Et de citer un personnage synthétisant cette approche : Marc Pietri, PDG de Constructa...

Selon la Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, le développement de l'attractivité passe notamment par « la montée en gamme de la requalification urbaine, de l'offre culturelle et touristique », autrement dit « en valorisant et en améliorant les atouts culturels, urbains et environnementaux de la métropole et en ayant une attention particulière sur les services à la



A Miami. Image Constructa.

personne, du logement à l'éducation en passant par les loisirs et la culture ». L'objectif étant d'attirer les « talents internationaux », « les populations les plus mobiles internationalement », à savoir « celles qui tirent le développement des territoires » (vers le haut, on suppose).

Enfin, pour la bonne bouche, la mission interministérielle fait miroiter aux futurs arrivants une métropole Aix-Marseille-Provence qui pourrait devenir « pour le Sud de l'Europe et de la Méditerranée, l'équivalent de Miami pour l'Amérique du Sud ». L'influence de Marc Piétri, citée quelques lignes plus haut par la mission, pourrait y être perceptible : l'entrepreneur évoque souvent l'exemple de Miami, où Constructa a œuvré (cf. photo ci-dessus).

Ce message trouve également sa traduction urbanistique à travers des documents comme le PLU de Marseille qui souligne la volonté municipale et l'effort des « forces vives » du territoire pour attirer les classes « créatives », à savoir celles qui fournissent des prestations intellectuelles, qui travaillent dans la recherche, la culture, les loisirs... Ainsi le PLU (tome 2) consacre-t-il un chapitre à « Marseille, capitale euro-méditerranéenne attractive », où il est question de « développer les activités à forte valeur ajoutée et accroître la part des emplois qualifiés/cadres des fonctions métropolitaines, aujourd'hui sous-représentés par rapport à d'autres grandes métropoles ». Des profils d'emploi qui présenteraient un effet d'entraînement important sur l'ensemble de l'économie locale. « En exprimant la volonté de diversifier ses moteurs de développement et en renforçant le positionnement à l'international, Marseille et MPM veulent tout à la fois profiter des dynamiques de croissance mondiale, offrir des opportunités d'emplois diversifiées (même pour les actifs marseillais aujourd'hui peu qualifiés) et accroître les richesses produites par le territoire, notamment dans des activités à haute valeur ajoutée. »

Le document note également que, dans le marché de l'emploi local, le poids relatif des catégories supérieures du salariat (cadres, professions intellectuelles supérieures, professions intermédiaires) a largement augmenté aux dépens des emplois moins qualifiés (employés, ouvriers, personnels de services) : de 20% dans les années 1960 à 42% en 2009 pour les premiers, de 39% à 19% s'agissant des ouvriers. Ce sont notamment les fonctions d'encadrement métropolitain qui ont bénéficié de créations d'emplois.

Pour les concepteurs du PLU, donc pour l'acteur Ville de Marseille, l'objectif consiste à poursuivre dans cette voie.

Ce qui implique un changement progressif de population puisque bien sûr la diminution du nombre d'emplois peu qualifiés n'est pas compensée, pour les CSP qui subissent cette perte, par la création d'emplois liés aux fonctions d'encadrement. C'est ce qui ressort notamment des contradictions internes au PLU, comme on vient de le voir, qui veut croire que le renforcement de l'attractivité, du positionnement à l'international profiterait aux actifs peu qualifiés tout en affirmant que ce sont les emplois les moins qualifiés qui en font les frais. Malgré cela, les acteurs de la coalition de croissance n'en démordent pas (ou font mine de s'y fier) : dans un objectif de richesse partagée, l'effet de ruissellement ou percolation doit donc jouer. Cela en contradiction avec les premiers travaux sur le sujet, de David Harvey à John Logan et Harvey Molotch, posant que, pour les coalitions, la ville est une ressource en soit, et que l'espace urbain constitue un bien marchand dont la possession génère de la richesse et du pouvoir sans qu'il ne soit question de ruissellement. Au risque d'être un peu caricatural, pour la coalition de croissance, la ville est une « machine de croissance » (« growth machine ») lui permettant de maximiser ses bénéfices matériels liés à la valeur d'échange de l'espace urbain (Lambelet et Pflieger, 2016).

Pour enfoncer le clou, on peut également se référer au texte original des Américains Molotch et Logan (*Urban Fortunes*) : « *Nevertheless, for many places and times, growth is at best a mixed blessing and the growth machine's claims are merely legitimating ideology, not accurate descriptions of reality. Residents of declining cities, as well as people living in more dynamic areas, are often deceived by the extravagant claims that growth solves problems.* » (p. 85) « *Otherwise, local growth may be only a matter of making the local rich even richer, or, alternatively, of moving those already privileged in their jobs from one part of the country to another part of the country. To stay with our metaphor of musical chairs, the number of comfortable chairs and the basis for allocating them does not change; only their location is altered.* » (p. 93).

Quant à l'effet de ruissellement proprement dit, quarante plus tard, il apparaît toujours vivement contesté, comme le relève et le développe le politologue Max Rousseau (2014) : « (...) "L'effet de percolation" sur la population locale souvent évoqué pour justifier la mise des crédits publics au service des stratégies urbaines de montée en gamme ne débouche en fait pas sur une réelle amélioration des conditions de vie des populations paupérisées depuis le départ des capitaux industriels : de nombreuses études récentes montrent que la plupart des nouveaux emplois créés dans la construction, le tourisme, le commerce ou les services à la personne sont précaires et mal payés. Dans les villes post-industrielles mettant en œuvre des stratégies de montée en gamme, l'ex-classe ouvrière ne se voit ainsi finalement guère proposer d'autre perspective que de se transformer en une "classe de serviteurs" au service de la "classe créative" ou des consommateurs de "l'économie résidentielle". » Ces discours ont également un effet dépolitisant (car il n'y aurait pas de choix autres que les stratégies entrepreneuriales), étouffant par là les tentatives de construire des politiques alternatives. Pour l'universitaire, les discours, ainsi relayés, contribuent à fournir un cadre idéologique à la coalition de croissance, afin de piloter le redécollage des villes en déclin, en ciblant l'attraction de groupes sociaux plus aisés.

NOUVEL ORDRE URBAIN

Cette volonté d'attractivité de CSP + concourt à la création d'une nouvelle personnalité urbaine, comme disait David Harvey, voire d'un nouvel ordre urbain, où la population évolue par la force des choses. Les plus pauvres ne pourront peut-être pas se maintenir dans ce secteur, dans la logique du double tri : spatial et social. Les Quais d'Arenc sont bâtis sur des friches, nul logement n'a été détruit pour les ériger, certes, mais ils s'adressent à un certain type de population, aisée, cadres français et internationaux, on l'a vu, donc ne répondent pas aux difficultés de logement des classes moyennes ou défavorisées, mais encore ils participeront immanquablement, mécaniquement, à la hausse des prix de l'immobilier dans le secteur. Et auront donc un effet excluant.

Même le futur « Parc habité d'Arenc », aux tarifs largement moins prohibitifs, ne masque pas - du moins la communication qui est faite autour du projet - la volonté de s'inscrire dans la montée en gamme du secteur. La population à faible revenu, et souvent d'origine étrangère, qui réside sur ce périmètre sera vraisemblablement confrontée à des difficultés pour demeurer sur place.

Et même encore si le « Parc habité d'Arenc » est un peu plus conforme aux canons visés (ceux de la montée en gamme), il n'en reste pas moins qu'à quelques dizaines de mètres près le quartier devrait demeurer peu ou prou tel qu'il est : National, Saint-Mauront, quartiers pauvres, voire très pauvres, aux populations étrangères ou d'origines étrangères importantes. Rien à voir avec le yuppie euro-méditerranéen barcelonais ou romain qu'on souhaite attirer sur les Quais d'Arenc. En bordure du périmètre d'Euroméditerranée, le centre-Nord de la ville est devenu l'épicentre de la pauvreté à Marseille et en France.

Cela dit, globalement l'opération d'intérêt national a évolué, faisant une plus large place qu'à ses débuts au logement : habitat standing, mais aussi à destination des classes moyennes, logement social, etc. Cette politique urbaine se déploie notamment avec Euroméditerranée 2. C'est que Marseille a besoin de logements, confrontée qu'elle est à la pénurie, la vétusté, etc. Mais il y a autre chose.

Un objectif de paix sociale : Jean-Claude Gaudin, le maire de Marseille, s'est toujours posé en arbitre, et a fait en sorte de maintenir la concorde sociale, notamment entre les communautés. La hausse du vote FN, jusqu'à l'élection d'un maire du parti d'extrême-droite, à la tête de la mairie de secteur des 13^e et 14^e arrondissements (Stéphane Ravier), la radicalisation religieuse de musulmans, la délinquance, etc. font que la concorde se fissure, la municipalité en est consciente et entend que la ville ne vole pas en éclats. Elle est consciente que la construction d'une skyline, d'un business center et autres créations potentiellement discriminantes risque d'aggraver les mécanismes d'exclusion, tout en maintenant la fiction de la diffusion de la richesse à tous les étages. Bref, l'agenda néolibéral effectivement déployé n'empêche pas la ville, les collectivités territoriales, et l'Etat très présent bien sûr au sein d'Euroméditerranée, d'élaborer des politiques urbaines à vocation plus sociale, tenant plus compte des habitants.

Ainsi, comme nous l'écrivions plus haut en présentant l'ensemble éclectique des acteurs urbains, des politiques publiques sont mises au service d'objectifs de cohésion sociale autant que de compétitivité économique. Et ce n'est pas forcément incompatible avec un des objectifs masqués de la tentative d'attirer des classes plus aisées et les classes dites créatives,

notamment dans les quartiers nord, où résident une importante population d'origine étrangère.

Mais pour l'heure, quel est l'impact de ces politiques d'attractivité, de renouvellement de la population, de gentrification ? Ces stratégies semblent à la fois dangereuses et peu efficaces, à en croire Brigitte Bertoncello, s'exprimant à l'occasion d'un colloque de la plate-forme Popsu : « Requalifier la ville est indispensable, c'est un objectif partagé, mais si la production de logements pour une population de cadres moyens et supérieurs ne s'accompagne pas dans un même temps d'une programmation de logements pour les plus pauvres, le décalage peut avoir des incidences sociales désastreuses. » La chercheuse ajoutait : « La volonté municipale de requalification de la ville, accélérée par les opérations de renouvellement urbain d'Euroméditerranée, est effective mais n'est pas suffisante pour installer un processus de gentrification durable et continu. L'impact de ces dynamiques sectorisées est partiel et contribue à alimenter une configuration de la ville par archipels qui met sans doute plus violemment en exergue des disparités de niveau de vie. Par ailleurs, les opérations conduites ne parviennent pas à satisfaire complètement les attendus des nouvelles populations en termes de qualité de cadre de vie, populations qui ne se reconnaissent pas dans l'environnement imposé, trop éloigné de leurs référents sociaux. Cette programmation au coup par coup ne se préoccupe guère de l'insertion dans la ville de ces îlots porteurs de services de qualité visant une clientèle aux revenus bien supérieurs à ceux des populations environnantes. Transcender cette juxtaposition, penser les cultures a posteriori, passe nécessairement par une nouvelle réflexion à l'échelle de la quotidienneté. »

A Marseille, l'objectif est donc de gentrifier dans certains quartiers du centre et sur la façade nord également, mais pas seulement : des friches sont occupées et, à ces créations ex nihilo, l'objectif est assigné de provoquer par effet ricochet une montée en gamme dans les zones qui les jouxtent.

Dans une vision plus "macro", l'objectif des politiques urbaines marseillaises consiste à enrayer le déclin provoqué notamment par la désindustrialisation de la ville en passant d'un capitalisme industriel à un capitalisme immobilier et d'affaires. La skyline joue ici pleinement son rôle de vitrine consistant à faire briller les villes en déclin (cf. Appert), et plus précisément des quartiers en déclin, tels que le Nord de Marseille anciennement industriel.

La question du changement de population liée aux politiques d'attractivité, de montée en gamme n'est pas tranchée. Certaines parmi les catégories sociales les plus défavorisées subiront à coup sûr ce mouvement. Mais, on l'a dit, Euroméditerranée prend plus en compte qu'auparavant les besoins en logement de la population et Marseille est une ville particulière, indocile. Cela dit, ce dernier facteur est plutôt flou, qui ne permet pas véritablement d'établir des hypothèses.

COMPÉTITIVITÉ, LE CONSENSUS

Marseille, et plus largement la métropole, entendent renforcer la compétitivité du territoire, son positionnement dans la compétition interurbaine. Un objectif qui fait consensus au sein des acteurs de la coalition de croissance incarnée par Euroméditerranée. Un objectif qui



Montage Constructa.

s'incarne particulièrement avec la redéfinition de la skyline et la création des IGH de Quais d'Arenc.

André Donzel date des années 90 la redéfinition du référentiel métropolitain (rappelons au passage que l'Établissement public d'Etat Euroméditerranée a été créé le 13 octobre 1995) : il s'agit désormais de « renforcer plutôt le centre que la périphérie métropolitaine par le développement des fonctions internationales de la ville, (...) de tirer parti des processus de mondialisation en cours, en attirant sur le territoire marseillais des ressources économiques, sociales, voire culturelles, que, pour l'essentiel, il ne produisait pas. »

En ce sens, selon le sociologue, Euroméditerranée ne peut être tenue pour une simple opération d'urbanisme, l'opération d'intérêt national est « la traduction d'une stratégie plus globale visant à repositionner Marseille dans la course à l'excellence métropolitaine à l'échelle internationale. Cela implique tout à la fois de renouveler les formes de l'action publique territoriale, de redessiner les bases organisationnelles de l'économie locale et de promouvoir une image culturelle de la ville en conformité avec les normes postmodernes de la cité par projet. »

L'idée de compétition est couchée sur le papier au fil des documents d'urbanisme, mettant en avant le rôle dévolu à Euroméditerranée, un rôle conforme aux analyses d'André Donzel. Ainsi le PLU marseillais (tome 2) enfonce-t-il le clou, consacrant l'OIN comme acteur majeur dans le positionnement de la ville dans le peloton de tête du « développement urbain novateur sur la façade méditerranéenne ». En matière d'évolution urbaine de la ville et, plus largement du territoire métropolitain, Euroméditerranée est qualifiée à la fois de vitrine et de laboratoire. Le concept de vitrine est important, qui résonne avec celui de skyline. Plus précisément, le secteur couvert par Euroméditerranée est censé constituer « un moteur de l'économie régionale » : il s'agit, dans cette optique, d'un secteur à forte attractivité pour les entreprises, « en offrant un bon niveau d'accessibilité, de services et d'équipements correspondants aux standards internationaux ».

La notion de standards internationaux revient souvent, au sein du PLU, du PADD, comme des documents liés au projet Quais d'Arenc. Ces standards sont présentés comme décisifs pour se positionner dans la compétition interurbaine : des standards (quant aux services,

aux transports, au cadre de vie, en matière de typologie d'urbanisation, en matière de développement durable, etc.), qui sont ceux (ou supposés tels) des actifs du tertiaire que l'on cherche à attirer. Les tours La Marseillaise, H99 et Horizon sont censées remplir le cahier des charges liés à ces standards.

Ainsi que l'ambition de construction d'une écocité (préfigurée par l'îlot Allar) sur le périmètre d'Euroméditerranée, une écocité « reconnue au niveau international », ou plutôt que les moyens de communication mis en branle travaillent à faire reconnaître au niveau international.

Mais plus largement, c'est la notion d'espace économique décisionnaire qui apparaît comme décisive. Le PLU marseillais (tome 2) insiste fortement sur la construction de cet espace, accolé et relié au Grand Port Maritime de Marseille, comme traduction de la volonté des collectivités territoriales, « fortes de leur ouverture à l'international », d'engendrer plus de visibilité économique pour le territoire, de créer les conditions d'un renouveau économique. Le PADD de la ville, quant à lui, passe en revue les ressorts de « la stratégie d'attractivité internationale et de centralité métropolitaine, régionale et inter-régionale » de Marseille. Ressorts autrement nommés « accélérateurs de métropole et de développement », à savoir :

Une position modeste

Au-delà des discours, des effets d'annonce, la métropole est-elle compétitive ? Où se situe-t-elle dans la fameuse compétition interurbaine ?

La Mission interministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence fournit des données éclairantes (« Internationalisation : l'affirmation euro-méditerranéenne et mondiale d'Aix-Marseille-Provence », 2015), issues d'une étude réalisée par l'équipe de Céline Rozenblat de l'Université de Lausanne en 2014. Ce sont ici les liens de filiation qui sont analysés : on distingue les liens de pouvoir (depuis les sièges des villes vers des filiales) et les liens de filiation (filiales des villes détenues par des sièges). Le rayonnement total est la somme des liens de pouvoir et de filiation.

La métropole Aix-Marseille-Provence se situe à la 80e place mondiale pour son rayonnement dans les réseaux des entreprises internationalisées. Cela la place loin derrière Milan (7e) ou Barcelone

(35e). En France, la métropole Aix-Marseille Provence se positionne à la 4e place derrière Paris (2e rang mondial), Lille (45e) et Lyon (59e), et avant Toulouse (104e), Grenoble (129e), Strasbourg (138e) ou Bordeaux (143e).

Aix-Marseille-Provence se distingue des autres métropoles par l'équilibre entre le rayonnement de ses sièges et l'attractivité pour des filiales, autrement dit entre les liens de pouvoir et les liens de filiation. Ce qui signifie plutôt une faiblesse d'attractivité pour des filiales d'entreprises externes. Ce déficit d'attractivité est essentiellement international. Aix-Marseille-Provence n'apparaît donc pas comme un lieu d'installation privilégié des filiales de groupes internationaux.

A noter que la CMA-CGM détient 22% des liens totaux de pouvoir des sièges vers des lieux externes à la métropole et son rayonnement est presque totalement orienté vers l'international.

Euroméditerranée, le projet Grand Centre-Ville, le Port, Marseille-Provence Capitale européenne de la culture 2013, l'Union Pour la Méditerranée, la LGV PACA vers l'Italie, les grands équipements structurants, l'offre universitaire et technopolitaine... Ainsi que, là encore, l'espace décisionnel (autrement dit encore, le centre directionnel, le quartier d'affaires international) qui doit accueillir, toujours selon le PADD, les directions régionales, sud-européennes ou méditerranéennes des grands groupes, les sièges sociaux, les organismes internationaux. A noter bien sûr, dans cette optique, la tour CMA-CGM qui abrite le siège de la compagnie du même nom (par ailleurs principal employeur privé de la ville avec 2700 salariés).

Le document lui assigne également une taille critique suffisante, de l'ordre d'un million de mètres carrés de bureaux aux standards internationaux. Avec les bâtiments de Constructa, du moins avec La Marseillaise et le Balthazar, ce sont quelque 45 000 m² de bureaux qui viennent s'ajouter, sur un peu plus de 500 000 m² actuellement, ce qui placerait Euroméditerranée en 2^e pôle d'affaires « de province ». On attend encore notamment 70 000 m² de bureaux sur le Parc habité d'Arenc (en plus de ses 300 000 m² de logements). On ne sait encore à quel point les IGH à venir influenceront sur la compétitivité marseillaise, sa place dans la compétition interurbaine, mais on peut remarquer d'ores et déjà qu'en matière d'espace décisionnaire le seul à devoir s'implanter, dans les étages de la tour La Marseillaise, est politique, à savoir la Métropole (et encore, le siège est-il au palais du Pharo).

Quoi qu'il en soit, pour la département communication de Constructa, l'affaire est dans le sac : « L'installation d'une institution telle que Marseille Provence Métropole [l'ex-communauté urbaine] ou d'entreprises très implantées sur le territoire démontre l'efficacité de développer de tels projets, visibles et emblématiques, pour attirer de nouvelles entreprises, locales, nationales ou internationales, sur notre territoire. »

Enfin, nous mettrons encore en avant, pour conclure, que les différents objectifs assignés aux tours, à la skyline (objectifs urbanistiques et idéologiques) se combinent bien entendu, portés qu'ils sont par un quasi-consensus politique (comme le fait également remarquer Manuel Appert (2015)). Ce quasi-consensus s'établit sur la nécessaire densification des villes et la nécessaire concurrence entre territoires urbains pour attirer les investissements privés. Et, partant, sur la nécessaire adaptation des territoires à la concurrence. Dans cette optique, les tours se trouvent de nouveau légitimées, y compris en Europe, en déduit le chercheur. Selon lui, elles sont tout à la fois synonymes de maximisation de l'usage du sol, signaux de centralité de réseau et d'intensification urbaine, et symboles de renouvellement urbain et/ou politique.

CONCLUSION

Ceinte par les collines, Marseille s'appréhende volontiers depuis les hauteurs. Au détour d'un sentier, sur le massif de l'Etoile ou perché du côté de Marseilleveyre, la cité se dévoile soudainement au marcheur. Vaste, elle ne s'offre qu'en partie à la vue. Là, de skyline il n'est pas question. C'est une arène moderne, le Stade Vélodrome recouvert de frais, gigantesque, quasi-monstrueux, qui aimante les regards.

Afin d'apprécier l'évolution de la ville, de sa skyline toujours bien modeste qui s'étire sur la façade littorale nord, au-delà du Vieux-Port, le visiteur doit opter pour un autre poste d'observation : depuis le Frioul, ou en mer entre continent et archipel, par exemple ; depuis la terre ferme on pourra choisir un des rochers de la calanque de Niolon.

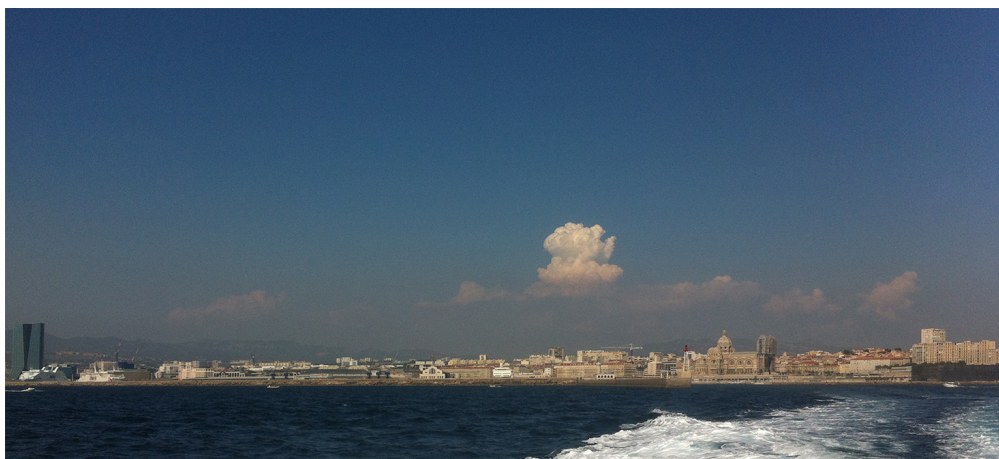


Photo A.P.

Ces points de vue permettent d'embrasser le flanc « euro-méditerranéen » de la cité, avec ses nouveaux bâtiments, dont la tour CMA-CGM en guise de phare pour l'heure solitaire, bientôt rejoint par les IGH des Quais d'Arenc. La ligne est ponctuée plus au sud par la Bonne-Mère : la statue dorée de la Vierge, coiffant la basilique Notre-Dame de La Garde, elle-même juchée sur une colline, demeure le point culminant de Marseille, conformément à ce qu'avait exigé le catholique maire Jean-Claude Gaudin en 2004, lorsqu'une modification du plan d'occupation des sols autorisait la construction d'immeubles de grande hauteur dans le périmètre d'Euroméditerranée.

Le PLU (tome 2, p. 82) consacre cette volonté : évoquant les zones où la hauteur des constructions est désormais autorisée jusqu'à la cote altimétrique de 150 m NGF, les rédacteurs observent que « cette dernière altitude est symbolique et signifiante au niveau du paysage, puisque c'est la cote moyenne à laquelle se déploie le Canal de Marseille dans son parcours au pied des collines et celle du socle de la basilique Notre-Dame de La Garde qui domine le cœur de la ville. Ainsi, même si cette règle sera utilisée de façon parcimonieuse pour permettre à des constructions de marquer le paysage urbain et dynamiser la "skyline" marseillaise, il paraît utile d'inscrire a priori ces constructions dans des limites relatives au grand paysage environnant. On observe d'ailleurs que la tour récemment construite par l'armateur CMA-CGM culmine approximativement à cette hauteur. »

Ainsi, la ligne de la ville, sur son waterfront en tout cas, est elle sinon bouleversée, au moins modifiée assez profondément. Le PLU souligne encore « l'évolution notable de la silhouette de certains quartiers déjà urbanisés, au travers de diverses opérations publiques comme le

périmètre Euroméditerranée avec la constitution du nouveau quartier d'affaires et l'édification de la tour CMA-CGM visible depuis la terre et la mer » (rapport de présentation, tome 1).

Si la Bonne-Mère n'a pas perdu sa suprématie en matière d'altitude, elle est néanmoins sévèrement concurrencée dans son rôle de repère paysager. Tout d'abord, elle n'est plus la seule à attirer les regards lorsqu'on « descend » sur Marseille, notamment par l'A7 ou l'autoroute Nord, ou, encore une fois, lorsque l'on chemine dans les collines. Et la tour CMA-CGM, plus tranchante, plus brutale, s'impose à la vue en s'élevant soudainement depuis le sol alors que la Bonne-Mère prend le temps de la pente douce (du moins, de loin : la gravir est une autre affaire). L'arrivée prochaine des trois IGH des Quais d'Arenc promet une redistribution des rôles paysagers et la constitution d'un nouveau bastion, plus moderne, plus fort, qui pourrait bien devenir le nouveau point de convergence des regards.

Depuis le sol marseillais, pour le piéton, l'effet est également saisissant : la tour CMA-CGM apparaît soudainement, au détour d'une rue alors qu'on ne s'y attend pas forcément dans ces parages (rue Paradis par exemple, pour ne citer qu'elle). Dans des parages plus proches, son quartier version élargi, elle s'élève à tout bout de champ, si l'on peut dire, obstruant brutalement l'horizon. L'édification des trois nouveaux IGH d'Arenc démultipliera l'effet de ces sensations visuelles.

Pour revenir au cœur du sujet, comme nous nous sommes efforcés de le démontrer la construction de tours et, partant, d'une nouvelle skyline est considérée par les acteurs économiques et politiques mobilisés par ce projet comme un levier important pour « tirer Marseille vers le haut », pour donner plus de poids à la cité et sa métropole dans la compétition interurbaine. Afin d'asseoir la démonstration, le concept de coalition de croissance s'est avéré pertinent, s'appliquant avec justesse à la réalité marseillaise, notamment avec l'opération d'intérêt national Euroméditerranée.

Le sujet permet d'ouvrir d'autres pistes de réflexion et de formuler des remarques complémentaires.

Ainsi, la coalition de croissance, qui entend œuvrer au développement de la ville et de la métropole, mise, entre autres outils, sur un waterfront rehaussé, une skyline redessinée, permettant d'accroître l'attractivité du territoire et de le positionner plus à son avantage dans la compétition interurbaine. Outre qu'il s'agit d'un pari - l'effet tours n'est pas assuré -, le remodelage de la skyline ne repose pour l'instant que sur trois nouveaux IGH ; du moins pour ce qui concerne la verticalité, Euroméditerranée se chargeant de réaménager une bonne part de la façade littorale sans forcément viser la hauteur. Le 20 septembre 2016, un communiqué de presse de Constructa signalait que la construction de La Marseillaise avait atteint le 13^e étage pour le noyau central et le 1^{er} étage pour le plancher. Elle devrait quasiment rattraper la tour CMA-CGM mi-2018, mais les deux autres chantiers de Constructa n'avaient alors pas débuté ; et un promoteur n'est jamais à l'abri d'un revers de fortune. D'autre part, il n'existe, pour l'heure, nul autre projet urbain d'envergure, nulle vision portée par une volonté politique, qui préfigureraient de futurs IGH à Marseille. « Manhattan sur Méditerranée » semble encore loin...

D'autre part, la démonstration permet de montrer également que l'idée de compétition entre les territoires est particulièrement ancrée dans les esprits, qu'il s'agit d'une composante essentielle de toute politique urbaine. Dans le droit fil du « there is no alternative » néolibéral, la notion de compétition est acceptée et mise en œuvre par la plupart des acteurs politiques et économiques, sans véritablement s'interroger sur sa légitimité, son efficacité et ses conséquences. Dans cette optique, les villes sont considérées de la même manière que des entreprises sur un marché concurrentiel, les habitants comme des clients dont on préférera logiquement la frange la plus solvable, les plus actifs économiquement, les plus rentables...

Ce qui amène à soulever certaines questions. Ces politiques ne risquent-elles pas d'aller à rebours de l'intérêt général ? Quelle est leur légitimité ? Les élus ont-ils le droit d'élaborer des politiques visant à trier la population de leur territoire en contradiction avec la libre circulation des personnes, la liberté de s'établir où bon leur semble ? La question est évidemment délicate : rien ne s'oppose à ces politiques tant que la loi est respectée, qu'aucune mesure discriminatoire n'est mise en place. Les processus à l'œuvre sont plus subtils, donc plus difficilement contestables : la relégation de certaines populations et la restriction de l'accès à la ville passent généralement par des biais qui ne tombent pas sous le coup de la loi : le prix du mètre carré, l'éloignement de certains emplois non qualifiés, les péages, l'interdiction des voitures anciennes, la gentrification...

Reste que selon certains observateurs, l'élu est celui de tous les habitants/citoyens et n'a pas vocation à se mettre au service d'une partie de la population déterminée en fonction d'une vision entrepreneuriale de la cité. Les partisans du droit à la ville (adapté du concept d'Henri Lefebvre) voient dans cette logique un affront fait à la démocratie et aux valeurs républicaines, au premier chef l'égalité : selon eux, l'accès libre à la ville doit être maintenu, voire favorisé (par l'encadrement plus sévère des loyers, par exemple), la cité doit demeurer ce lieu où quiconque peut poser ses valises librement. Et l'élu, maire ou président de collectivité, devrait avant tout mettre en œuvre des politiques urbaines allant dans ce sens, sans volonté de tri.

Par ailleurs, on notera encore certaines conséquences de la conception libérale des territoires en compétition, qui produisent des inégalités territoriales et des phénomènes de ségrégation spatiale. De plus, une contradiction flagrante apparaît ici : en parallèle de la promotion de la compétition territoriale, les gouvernements successifs tentent, par le biais de la politique de la ville, de favoriser la mixité sociale et de lutter contre les inégalités territoriales... Ainsi, le développement économique différencié, induit par la compétition, le pari de la métropolisation, etc., produit des inégalités que, de son côté, la politique de la ville cherche à combler...

Enfin, et pour conclure avec les tours, on remarquera encore que les projets d'IGH font surgir un paradoxe fort de la politique urbaine, au regard de l'actualité de la rénovation urbaine, qui enchaîne les démolitions de tours à Marseille (et ailleurs), comme remède au « mal des banlieues » : ainsi le 21 juillet 2016, dans le quartier de Malpassé, les mêmes élus qui applaudissent le projet Quais d'Arenc affichaient ce jour leur satisfaction de voir tomber la tour des Cyprès. Comme précédemment dans les quartiers de Frais-Vallon, de La Castellane, de La Busserine ou encore de La Savine. Il est vrai que les tours H99, Horizon et La Marseillaise ne sont pas destinées aux mêmes populations.

BIBLIOGRAPHIE

Livres et articles de recherche universitaire

Appert Manuel, *Ville globale versus ville patrimoniale ? Des tensions entre libéralisation de la skyline de Londres et préservation des vues historiques*, Revue Géographique de l'Est, vol. 48, n° 1-2, 2008.

Appert Manuel, *Politique du skyline. Shard et le débat sur les tours à Londres*, Métropolitiques, 12 septembre 2011.

Appert Manuel, *Le retour des tours dans les villes européennes*, Métropolitiques, 16 décembre 2015.

Béal Vincent, *Trendsetting cities : les modèles à l'heure des politiques urbaines néolibérales*, Métropolitiques, 30 juin 2014.

Béal Vincent, Rousseau Max, *Alterpolitiques !*, Métropoles, 2014.

Bertoncello Brigitte, Dubois Jérôme, *Marseille Euroméditerranée, accélérateur de métropole*, Editions Parenthèses, 2010.

Bertoncello Brigitte, Dubois Jérôme, Rodrigues-Malta Rachel, *Opération Euroméditerranée, une affaire d'Etat*, Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (Popsu), 2009.

Boltanski Luc, Chiapello Eve, *Le Nouvel Esprit du capitalisme*, éd. Gallimard, 1999.

Crouch Colin, *Post-Democracy*, Cambridge/Malden, Polity Press, 2004.

Didelon Clarisse, *Une course vers le ciel. Mondialisation et diffusion spatio-*

temporelle des gratte-ciel, M@ppemonde, Maison de la géographie, 2010.

Donzel André, *Le Nouvel Esprit de Marseille*, éd. L'Harmattan, 2014.

Douay Nicolas, *L'accession sociale à la propriété à Hong Kong : réversibilité d'une politique entre les mains de la « coalition de croissance »*, Urbanités, janvier 2016.

Harvey David, *From managerialism to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism*, Geografiska Annaler B, vol. 71, n° 1, p. 3-17. 1989.

Harvey David, *Le Capitalisme contre le droit à la ville*, éd. Amsterdam, 2011.

Lambelet Sébastien, Pflieger Géraldine, *Les ressources du pouvoir urbain*, Métropoles, 2016.

Le Galès Patrick, *Du gouvernement des villes à la gouvernance urbaine*, Revue française de science politique, 45^e année, n°1, pp. 57-95, 1995.

Logan John, Molotch Harvey, *Urban Fortunes : The Political Economy of Place*, University of California Press, 1987.

Molotch Harvey, *The City as a Growth Machine : Toward a Political Economy of Place*, The American Journal of Sociology, vol. 82, n°2, septembre 1976.

Pinson Gilles, *Gouverner la ville par projet. Urbanisme et gouvernance des villes européennes*, Presses de Sciences Po, 2009.

Peraldi Michel, Samson Michel, *Gouverner Marseille. Enquête sur les mondes politiques marseillais*, La Découverte, 2005.

Peraldi Michel, Samson Michel, Duport Claire, *Sociologie de Marseille*, La Découverte, 2015.

Pollard Julie, Halpern Charlotte, *Les acteurs de marché font-ils la ville ?*, EspacesTemps.net, Traverses, 17.06.2013.

Documents

Bertoncello Brigitte, colloque du 18 juin 2010, « Marseille Euroméditerranée », Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (Popsu).

Internationalisation : l'affirmation euroméditerranéenne et mondiale d'Aix-Marseille-Provence, Mission inter-ministérielle pour le projet métropolitain Aix-Marseille-Provence, 2015.

PLU de Marseille, 2013.

Presse

L'avis partagé des architectes, *Le Figaro*, 27 janvier 2004.

Tours en questions, *Techniques et Architecture* n°471, mai 2004.

La bataille des tours, *Le Nouvel Observateur*, 11 mai 2006.

Marseille fait appel aux urbanistes pour changer d'image, *Les Echos*, 17 avril 2008.

Un mariage de raison pour Constructa et Caisse d'Épargne, *La Provence*, 15 février 2010.

Reigner Hélène, *Vers une gouvernance néohygiéniste des conduites ? Les formes renouvelées de la domination dans la ville pluraliste*, Cahiers de recherche du programme Cities are back in town, n° 2013-9, Sciences Po, 2013.

Rousseau Max, *Redéveloppement urbain et (in)justice sociale : les stratégies néolibérales de « montée en gamme » dans les villes en déclin*, Justice spatiale, juin 2014.

World Development Report 2009 : *Reshaping economic geography*. Cité par David Harvey in *Le Capitalisme contre le droit à la ville*.

ZAC Littorale, étude d'impact, Egis France, janvier 2013.

Communiqués, dossiers de presse et publications d'Euroméditerranée, de Constructa, de l'Agam et des collectivités locales.

Moi, Marc Piétri, « le rêve américain chichi frégi », *Le Ravi*, janvier 2013.

Tour La Marseillaise : les 900 emplois n'engagent que ceux qui y croient, Marsactu, 18 novembre 2013.

Vive la ville verticale !, *L'Hebdo*, 6 février 2014.

La tour Nouvel moins gourmande, *TPBM*, septembre 2014.

Euroméditerranée lance ses tours, *La Provence*, 13 septembre 2014.

Des tours sur le retour,
Le Moniteur, 3 octobre 2014.

La Marseillaise, dessinée par Jean Nouvel,
sera LA tour de Marseille, *Entreprendre*,
5 mars 2015.

Paris, une opération d'aménagement

innovante, *La Croix*, 4 février 2016.

L'impossible gentrification
de la rue de la République,
L'Humanité, 22 février 2016.

20 Minutes Communication,
web-dossier Marseille, avril 2016.

ILLUSTRATIONS

- Couverture : tour CMA-CGM et le projet de tours de Constructa (Quais d'Arenc).
- P. 1 : l'ancienne passerelle autoroutière devant la Major. L'emprise portuaire. et la tour CMA-CGM. Les projets Quais d'Arenc et Parc habité. La Major aujourd'hui.
- P. 6 : le Home Insurance Building, à Chicago.
- P. 6 : évolution du nombre de gratte-ciel achevés de 300 mètres ou plus de 1965 à 2015.
- P. 7 : la Burj Khalifa de Dubaï (Emirats Arabes Unis).
- P. 8 : la tour CMA-CGM.
- P. 11 : New York.
- P. 14 : la CIS Tower, à Manchester.
- P. 15 : exemples de marketing territorial français.
- P. 21 : Eugène Caselli, Marc Piétri et Jean-Baptiste Pietri.
- P. 28 : l'arrivée de l'A 55 enfouie et le boulevard du Littoral.
- P. 29 : Euroméditerranée, plan.
- P. 30 : Euroméditerranée 1, détails.
- P. 31 : vues sur le projet Quais d'Arenc.
- P. 32 : les Quais d'Arenc en chiffres.
- P. 33 : projet de tour La Marseillaise.
- P. 35 : projets de tours Horizon et H99.
- P. 36 : immeuble le Balthazar.
- P. 37 : densité de Marseille et des villes-centres de grandes métropoles françaises.
- P. 39 : périmètres d'Euroméditerranée 1 et 2, emprise portuaire.
- P. 42 : bâtiment érigé par Constructa, à Miami.
- P. 46 : la skyline marseillaise (montage).
- P. 49 : Marseille depuis le large.

SIGLES

- Anru : Agence nationale pour la rénovation urbaine.
- CCIMP : Chambre de commerce et d'industrie Marseille-Provence.
- Cepac : Caisse d'Epargne Provence-Alpes-Corse.
- Cimed : Cité de la Méditerranée.
- CMA-CGM : groupe de transport maritime issu de la fusion de la Compagnie maritime d'affrètement et de la Compagnie générale maritime.
- CTBUH : Council on tall buildings and urban habitat.
- Datar : Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale
- DSP : délégation de service public.
- GIP : groupement d'intérêt public.
- GPMM : Grand Port maritime de Marseille
- IGH : immeuble de grande hauteur.
- MP 2013 : Marseille-Provence 2013.
- MPM : Marseille-Provence Métropole (ex-communauté urbaine).
- OIN : opération d'intérêt national.
- PLU : plan local d'urbanisme.
- PPP : partenariat public-privé.
- ZAC : zone d'aménagement concerté.