

EUROMÉDITERRANÉE : UN AMÉNAGEUR COMME OUTIL DE LA DYNAMIQUE MÉTROPOLITAINE

Actes de l'Assemblée plénière du Conseil de Provence (extraits)

19 octobre 2017

Extrait de l'allocution d'Alexandre Sorrentino, Directeur des relations extérieures et de la communication d'Euroméditerranée

Nous parlerons d'Euroméditerranée, mais pas seulement. Nous parlerons aussi du territoire et de ce qui fonde les grandes lignes de ce territoire. Pourquoi ? Parce qu'une opération d'aménagement, quelle qu'elle soit, a trois choses importantes : une échelle, un contexte et un temps. Nous retrouvons toujours ces trois notions dans les opérations d'aménagement, et pas seulement. Euroméditerranée, c'est très grand. Cela fait 480 hectares dans une ville qui elle-même est extrêmement importante. L'aménagement se fait différemment selon ce qui se passe autour ou ce qui se passe à l'intérieur. J'essaierai de vous donner les grandes lignes du projet.

J'essaierai de vous redonner aussi le contexte dans lequel Euroméditerranée se développe. La Ville de Marseille et son grand territoire métropolitain font à peu près 3 700 km². La première chose que l'on peut déjà dire, c'est que Marseille est une grande ville. Elle représente deux fois la surface de Paris intra-muros, soit 240 km². Si on considère que Marseille est la deuxième de France, elle n'est pourtant pas au centre de son territoire métropolitain. Vous voyez que Marseille est un débouché sur la mer, alors qu'on pourrait dire qu'en fait, globalement, le milieu du territoire pourrait être du côté d'Aix-en-Provence.

Déjà, quand on parle de métropole, il y a donc une métropole de réalité géographique, une métropole de réalité humaine. La métropole existe depuis longtemps, les gens se déplacent entre Marseille et Aix-en-Provence depuis très longtemps. Néanmoins, Marseille avec son histoire n'a jamais été le centre de son territoire. Si vous la comparez à des villes comme Lyon, par exemple, ou comme Bordeaux, ou même comme Paris, vous voyez bien que Lyon est très bien positionnée, au centre de son territoire, celui des rives du Rhône. Cela s'est développé en cercles concentriques autour de la métropole, et cela se passe de façon assez harmonieuse. Dans le cas de Marseille, vous voyez déjà que la géographie ne s'y prête pas. En plus, historiquement, vous avez dans ce territoire métropolitain des villes comme Aubagne, Aix-en-Provence, et, plus récemment, comme Martigues, Istres, qui sont d'autres villes importantes. On parle donc souvent de métropole polycentrée – le terme est un peu étrange, comme si elle avait plusieurs centres. Or, elle n'a pas forcément plusieurs centres.

On ne peut pas dire que Marseille n'est pas la capitale de la Métropole néanmoins, elle n'en a pas forcément tous les atouts. Pourquoi ? Nous allons vite remonter le fil de l'histoire : Marseille est une ville qui a été créée pour être, et qui a longtemps été un « *port-ville* » – non pas une « *ville-port* », mais un « *port-ville* » – puisque toute la richesse de la ville était tirée du port et de l'industrie qui s'était installée sur le territoire marseillais, notamment au XIX^{ème} siècle. Avant-guerre, en 1930, Marseille était le troisième port du monde, avec environ 300 000 emplois entre le port et les usines. C'est une masse critique extrêmement importante, et toute la ville s'est façonnée pour, par et à cause de cette dimension industrialo-portuaire qui a façonné la ville.

On sait, que le port historique s'est développé du côté de la Joliette, mais on ignore souvent que le choix de l'installation du port a été, à un moment, à l'anse des Catalans, avec l'idée de faire un canal qui aurait pu aller du Vieux-Port jusqu'au Fort d'Entrecasteaux. Dès le début du territoire marseillais, dès sa fondation même, vingt-six siècles av. J.-C., il y avait cette idée de port et d'industrie.

Les grandes décisions qui ont prévalu à l'aménagement du territoire commencent quasiment sous Louis XIV, puisqu'avec le choix d'un port de guerre en Méditerranée, Toulon naîtra et deviendra le site militaire que l'on connaît. Elle a été choisie au détriment de Marseille parce qu'on se méfiait des Marseillais, mais l'histoire est bien connue... Déjà à l'époque, il y avait donc des décisions comme celles-ci, d'un aménagement du territoire extrêmement fort.

On se rappelle également que Marseille manque la première marche de la métropolisation dans les années 1960. Les métropoles sont alors créées sous l'égide de la DATAR qui est, à l'époque, chargée de l'aménagement du territoire à grande échelle, suivant la volonté du Général de Gaulle qui souhaite déjà entamer une forme de décentralisation et avoir, autour des grandes villes existantes, des grands centres urbains qu'il qualifiera de « *métropoles d'équilibre* ».

Toutes ces grandes villes acceptent. Aujourd'hui, Lyon, grâce sa Courly en 1973, c'est 256 communes. Mais Marseille, elle, va refuser. Elle refusera parce que à la fois la Chambre de commerce et le Maire de Marseille, Gaston Deferre, se disent « *J'ai le port, cela me rapporte beaucoup d'argent, je suis une ville qui est très fermée sur mon territoire, j'ai la mer et les collines, je suis une grande ville qui fait territoire à elle seule. Je n'ai pas besoin de partager ma richesse et mon pouvoir politique avec les villes qui sont autour, Aix-en-Provence et Aubagne* ».

Finalement, cette décision a été également soutenue par les industriels pour qui le port était le gagne-pain absolu. Il fallait alors 200 personnes pour décharger un bateau ; aujourd'hui, pour décharger un bateau, il faut quelqu'un qui, pendant vingt et une heures, va décharger des boîtes. Ce premier rendez-vous manqué va déjà obérer de ce qui aurait pu, déjà à l'époque, être naturellement un ensemble métropolitain un peu plus consistant.

Ce qui s'est passé à ce moment-là, avec ce choix politique, ajouté aux crises économiques, à la perte des colonies, à la « *perte* » de l'Algérie, aux rapatriés, aux crises industrielles sidérurgiques, c'est que l'on connaît depuis les années 1960 : un fil de l'histoire extrêmement défavorable pour Marseille, qui, petit à petit, va faire plonger la ville et son port dans une forme de marasme économique de plus en plus prononcé. Sauf que le port n'est pas mort en un jour. Il a fallu du temps. Il était tellement important pour la ville qu'on ne l'a pas vu mourir. Mais il est mort lentement et sûrement.

Or, que s'est-il passé en même temps ? Le foncier à Marseille est très rare puisque le port avait colonisé quasiment la plus grande partie du Nord de la ville, en créant, à l'intérieur, des poches industrielles. La ville s'est soudainement projetée vers l'extérieur, soit à peu près 21 km du centre-ville, quand on y a créé les cités pour accueillir les rapatriés d'Algérie. On a donc créé cette distance – je vous rappelle que Marseille, c'est Orly, Roissy, Paris et Boulogne, soit la moitié du 93, il faut bien avoir cette échelle en tête quand on parle de la ville qu'est Marseille.

Que se passe-t-il pour la ville ? Au fur et à mesure, les nouvelles activités économiques qui auraient pu s'y implanter à partir des années 1980 le seront, non pas à Marseille, mais à l'extérieur de Marseille, et dans des villes où il y a un foncier disponible : vous l'avez bien compris, la question de l'aménagement, c'est d'abord la question du foncier. Elles vont donc se créer du côté d'Aubagne, Plan-de-Campagne ou encore d'Aix-les-Milles. De grands centres de plateaux de bureaux, de marchandises commerciales, *etc.*, vont se créer, ce qui va accélérer le dépeuplement de Marseille. Les gens iront vers les centres d'intérêt économique, dans des zones pavillonnaires où il y a du foncier disponible. Ainsi, la ville va se vider lentement mais sûrement, à la fois de ses habitants et de sa substantifique moelle économique.

Ce qui n'aidera pas non plus, c'est la création de l'OREAM de Fos-sur-Mer, en 1967. La zone de Martigues-Berre l'Etang-Istres va émerger sous la main de l'État. L'aménagement du territoire a toujours été une question éminemment politique, elle l'est encore aujourd'hui. À l'époque, l'État était extrêmement pécunieux et a dit qu'il installerait là la Rotterdam du Sud. On installe donc le bassin Fos-Etang de Berre, pétrochimie, sidérurgie. On devait même faire des voitures pour les exporter ensuite vers le Maghreb. En creux, on a toujours dit – c'est un peu une légende – que c'était pour "punir" Marseille d'avoir refusé de faire métropole que l'on avait installé le port là-bas. Néanmoins, on voit bien que ce port historique, ce bassin industriel, va se déplacer lentement, jusqu'à créer quasiment artificiellement un pôle économique, industries et sidérurgie, avec aujourd'hui 40 000 habitants.

Marseille va donc se dépeupler progressivement, jusqu'à perdre, dans les années 1990, environ 15 000 habitants par an, et corrélativement de la recette, de la ressource fiscale. Finalement, ce sont les villes alentours qui en ont pleinement profité, n'ayant pas les charges de ville-centre. Elles n'ont pas de métro, elles n'ont pas d'opéra, elles n'ont pas d'AP-HM... Et c'est ainsi que Marseille, toujours 2^{ème} ville de France (mais 3^{ème} communauté urbaine), va se retrouver « *démunie* ».

Naturellement, les villes voisines, comme Aubagne ou Aix-en-Provence, et notamment la zone de l'étang de Berre, qui, il y a quelque temps (avant la suppression de la taxe professionnelle), était la 2^{ème} communauté la plus riche après les Hauts-de-Seine, comptaient peu d'habitants, de grandes richesses, des sites industriels, et, finalement peu de charges de ville-centre. On s'aperçoit alors que la métropole est totalement déséquilibrée, c'est-à-dire que la ville-centre est en perte de vitesse et que les centres urbains alentours connaissent, eux, une prospérité.

Ceci nous amène jusqu'à la situation d'à peu près 1992. À l'époque, il y a 26 % de chômage dans les quartiers Nord de Marseille. Avec le maire de l'époque, Robert Vigouroux, même s'il y avait eu avant le rapport Masson de 1992 – fondateur pour Euroméditerranée – il y avait déjà une réflexion sur une grande opération de reconquête du centre-ville, parce que dans ces années-là, des villes comme Marseille, Barcelone, Valence, Hambourg, Gênes – anciennement portuaires, fortement industrielles, nées de l'immigration, *etc.* – ont toutes connu à peu près les mêmes destins, c'est-à-dire une chute inexorable en termes d'économie, de crise de chômage, *etc.*

À quelques années près, en partant de Barcelone dans les années 1990 et ses différents projets dont le *Puerto Olimpico*, toutes ces villes vont choisir une opération urbaine pour dire que grâce à cette opération, il faut redémarrer, donner le signal d'une relance économique.

Ce qui va se passer à Marseille, entre 1992 et 1995, fait suite à un *deal* entre la Ville de Marseille, sous l'égide de Robert Vigouroux, et le Premier ministre, Édouard Balladur qui se trouve être marseillais. Ce deal consistera à créer une opération qui baptisée Euroméditerranée et dont le but sera tout d'abord de réenclencher une dynamique économique, notamment en créant un quartier d'affaires et en travaillant sur la question urbaine, puisque toutes les friches industrielles, confisquées depuis très longtemps en bâti portuaire, avaient été désertées.

Ensuite, l'idée était aussi d'étirer le centre-ville vers le Nord. On voit bien que, pour les Marseillais, – même si ce n'est pas tout à fait vrai en termes de distance – le centre de la ville est le Vieux-Port. Ainsi, l'opération se situe bien en cœur de ville, puisqu'elle avait été choisie au XIX^{ème} siècle pour abriter le développement du port industriel, avec notamment la création des Docks.

Pour la petite histoire, ce quartier s'appelle le « *Quartier d'Arenc* » parce que cela veut dire « *sable* » en catalan. En fait, avant que le port ne s'y installe au XIX^{ème} siècle, c'est ici que l'on trouvait les seules plages de vrai sable à Marseille. Il y avait des restaurants, des bains de mer, etc. C'est cette partie-là, qui était très proche du Vieux-Port puisqu'il y avait le canal qui menait du Vieux-Port au nouveau port de la Joliette, qui permettait aux bateaux de sortir du port sans faire le tour. Vous voyez que l'on est vraiment en cœur de ville.

Mais l'idée est aussi d'étirer le centre-ville vers le Nord puisque la couture avec le Nord a toujours été très compliquée, notamment en raison de l'absence de transport, problématique qui a contribué à projeter la ville telle qu'elle est aujourd'hui.

Pour rentrer un peu dans le détail, 1992-1995, c'est la mission de préfiguration d'Euroméditerranée : discussion du périmètre, du financement, comment ça se passe, ce que l'on va faire. Quelques idées sont jetées qui ne seront pas reprises (et c'est dommage...) : par exemple, l'idée installer la nouvelle gare TGV sur le port de la Joliette, à la place des Docks n'a pas été retenue. Puis, est-ce qu'on incluait ou non Le Panier dans le projet ? Cela n'a pas été le cas, puisque Le Panier faisait l'objet d'une rénovation particulière. La rue de la République n'était pas non plus incluse dans le périmètre originel. Elle ne le sera qu'en 2002. Donc, entre 1992 et 1995, le rapport Masson est élaboré et, en 1995, Euroméditerranée voit le jour.

Euroméditerranée est constitué de trois axes :

- La ZAC Saint-Charles avec l'entrée de ville Porte d'Aix et le petit bout du pôle Médias réalisé sur la Manufacture des tabacs ;
- Une deuxième ZAC, qui s'appelle la ZAC Cité de la Méditerranée et la ZAC Joliette, une pour le boulevard et l'autre qui est plus densifiée sur le quartier d'affaires ;
- La dernière ZAC, la dernière-née, s'appelle la ZAC littorale. Elle vient prendre une grande partie du projet Euroméditerranée II.

Qu'est-ce qu'Euroméditerranée ? Que faisons-nous ? Il y avait cette idée, en 1992, l'année où commence le processus de Barcelone qui doit instaurer un nouveau dialogue entre l'Europe du Sud, l'Europe du Nord et la Méditerranée – l'Euroméditerranée – de dire que Marseille veut, peut et doit redevenir cette passerelle entre Europe et Méditerranée. C'est aussi pour cela que l'opération s'appelle Euroméditerranée.

Notre vrai nom est EPAEM : Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée. En fait, le fait d'avoir choisi le vocable « *Euroméditerranée* » a fait que, dès le départ, l'opération s'est incarnée autour de ce nom. Elle est devenue quasiment un peu palpable, sans aller jusqu'à dire humaine, mais elle est autre chose qu'un sigle.

Voici ce que nous faisons : l'EPA a été créé uniquement pour porter l'opération. L'EPA est également un EPIC, aussi, le jour où le projet prendra fin, l'EPA disparaîtra puisqu'il n'est là que pour servir et développer le projet Euroméditerranée.

Il y a une grande différence avec d'autres opérations. Il existe beaucoup d'EPA : l'EPA Marnes, qui a fait Eurodisney, l'EPADESA qui gère le site de La Défense à Paris, l'EPA Paris-Saclay. L'EPA est une forme classique d'aménageur d'État, mais il existe aussi des SPL et d'autres types...

Euroméditerranée a cette particularité d'avoir été voulue par l'État et les collectivités, et de porter le nom d'OIEN (Opération d'Intérêt Économique National). Cela veut dire assez concrètement que si, dans les cadres courants, la maîtrise du foncier, des permis d'occupation des sols, relève de la ville, dans le cadre d'Euroméditerranée, cette compétence est récupérée par l'État et rendue à l'opération. Cela ne signifie pas que l'on fait ce que l'on veut sur notre périmètre, ce n'est pas une zone d'exclusion où tout est possible, mais c'est nous qui avons la main sur l'aménagement de la zone qui nous a été confiée.

Euroméditerranée est financée uniquement par des fonds publics, avec une gouvernance qui n'existe quasiment nulle part ailleurs pour un EPA : c'est l'État, la ville de Marseille, le Conseil départemental, le Conseil régional et la Métropole qui financent l'opération avec une véritable répartition. Cet argent que l'on reçoit sert à acheter du foncier. On l'acquiert, en général, auprès de la SNCF, quelques propriétaires privés, EDF, GDF et le Grand Port maritime de Marseille.

En schématisant, nous achetons du foncier à moindre coût, nous dessinons un plan d'aménagement, nous cherchons des projets et nous le revendons plus cher. Avec l'argent que nous gagnons, nous payons les aménagements. C'est un raccourci un peu facile, mais simplifier la compréhension de la mécanique : la maîtrise foncière, c'est vraiment l'alpha et l'oméga du métier d'aménageur. On dessine un plan-guide d'aménagement, ensuite on divise l'opération en ZAC (le plus souvent, même s'il y a aussi des choses qui se passent hors des ZAC), puis on présente le protocole financier et l'aménagement au conseil d'administration qui valide toutes les décisions et ensuite, on démarre.

Fondamentalement, Euroméditerranée, c'est quoi ? Notre métier est de concevoir un ensemble lié urbain, en se garantissant, d'une part, les équipements et financements publics, et, d'autre part, en activant des leviers privés. C'est ainsi que cela fonctionne.

Ce que l'on peut retenir, au-delà de ce qui a été fait depuis 1995, c'est que l'opération a fonctionné parce qu'il y a toujours une gouvernance extrêmement consensuelle autour de l'opération. Elle avait été dessinée pour ceci et comme cela, avec cette idée que l'opération devait survivre à tous tracas ou à tous soubresauts politiques qui auraient pu l'arrêter. Cela s'est produit ailleurs, mais cela ne s'est pas produit à Euroméditerranée. Comme quoi, parfois à Marseille, nous savons aussi faire des choses mieux qu'ailleurs.

Les débuts de l'opération se sont surtout résumés à de la rénovation urbaine, dans le premier périmètre. Il s'agit du boulevard de Dunkerque, avec les Docks et l'ancienne gare SNCF ainsi que la Manufacture des tabacs. Cela a été beaucoup travaillé sur le renouvellement urbain, particulièrement sur les infrastructures, avec l'idée de dire qu'Euroméditerranée, c'est « *La Défense les pieds dans l'eau* », c'est du bureau, ce n'est pas pour les habitants... Or, cela est faux : on a construit bien plus de logements que de surfaces de bureaux.

Finalement, l'idée Euroméditerranée est assez simple : il s'agit d'être capable, sur un foncier le plus restreint possible (puisque le foncier coûte cher), sur une surface la plus resserrée possible – même si elle demeure importante car Euroméditerranée est la plus grande opération de ce type en centre-ville en Europe (« *en centre-ville* » et non sur une friche, car il existe les grands projets de Berlin ou de Potsdam) – d'être capable d'intégrer toutes les grandes fonctions de la ville : basiquement, transport, chalandises, activités économiques, commerces, écoles, équipements publics, parking, divertissement, théâtre, cinéma. Telle est l'idée : un aménagement pensé globalement pour faire fonctionner toutes ces fonctions urbaines ensemble.

Notre métier est de se garantir, du côté de la puissance publique, que, par exemple, le tramway passe bien au milieu de l'opération, éventuellement tenter de le faire dévier le plus possible pour qu'il passe au travers d'Euroméditerranée, ou encore de négocier avec les différentes collectivités (Région, Département, Ville), pour avoir collègues, lycées, écoles primaires, crèches, et, de l'autre côté, voir l'investisseur et lui dire : « *Je te fais un très beau quartier, c'est très qualitatif, il y a tous les équipements publics, c'est une centralité, tu peux investir chez moi parce que l'État me soutient depuis vingt ans* ». C'est simplifié mais c'est comme cela que le modèle fonctionne et c'est en cela qu'Euroméditerranée réussit, avec cette idée de faire du levier sur du fonds public versus fonds privé.

Vous avez certainement entendu parler d'Euroméditerranée II. C'est la deuxième phase d'Euroméditerranée. On se projette vers le Nord de la ville qui compte aujourd'hui, à peine 3 000 habitants, ce qui est une densité très faible sur 170 hectares. Cela correspond à peu près la ville de La Ciotat (ou à Malakoff si vous êtes parisiens), avec très peu d'habitants, des grandes infrastructures anciennement portuaires ou industrielles. On a vraiment là la physionomie d'un village, d'un noyau villageois qui avait été enserré, au fil du temps, par les activités industrielles. Ce village s'appelle Les Crottes. Ce n'est pas très joli, il faudra un jour qu'on en change, mais en fait, cela vient de « *grotte* » en italien, car c'était un quartier d'ouvriers italiens au XIX^{ème} siècle.

Ce projet nous a été confié en 2007, compte tenu du fait que l'opération fonctionnait plutôt bien. Nous nous sommes étendus vers cette zone Nord, et c'est là où nous développerons le projet Euroméditerranée II. Il existe plusieurs axes intéressants : par exemple, remplacer une zone ferroviaire par un parc avec des logements en son sein, recréer vraiment quelque chose d'extrêmement urbain. Il y a encore la zone du marché aux puces qui est appelée à muter – non pas à disparaître, mais bien à muter – puisque nous sommes en train de co-construire 250.000 m² avec Bouygues juste derrière, dans une zone appelée le « *quartier des fabriques* » ; encore une fois, toujours du mixte : logements, bureaux, fabriques, rénover quelques bâtiments qui valent le coup industriellement parlant, les conserver pour mettre des ateliers et essayer d'avoir quelque chose de vivable et d'agréable.

Si l'on considère la situation, aussi bien l'infrastructure autoroutière que la place que prend encore le port aujourd'hui dans la ville, le quartier des Crottes, le noyau villageois de Bougainville... on voit bien que ce n'est pas Riom. Quand on parle des prérequis, nous avons eu de la chance puisque, grâce à la Métropole, un pôle multimodal sera ouvert à Gèze en 2018, et le tram suivra (il s'arrête aujourd'hui aux pieds de la Tour CMA-CGM, il devrait suivre le trajet jusqu'au pôle multimodal). La chance donc, c'est que nous sommes déjà desservis par le transport. C'est très rare : en général, en aménagement, on dit qu'il faut commencer par le transport certes, mais lorsque l'on densifie et qu'il n'y a pas encore d'habitants, on ne va pas payer du bus ou du tram (sans parler du métro) alors qu'il n'y a personne. Nous avons donc eu la chance de pouvoir commencer le travail avec le transport.

Au-delà de ce projet de pôle multimodal Gèze, aujourd'hui quasiment achevé, il y a également ce qui sera, demain, le Parc des Aigalades, qui viendra s'embrancher sur un ruisseau existant à partir du Parc François Billoux, dans le XV^{ème} arrondissement. Ce cours d'eau, le ruisseau des Aigalades, est épuisé depuis les années 1950 mais il resurgit dès qu'il pleut et inonde tout le quartier. Nous avons donc prévu de déplacer le chantier avec transport combiné à Mourepiane, puis de remettre le parc en eau pour récupérer le trajet naturel de l'eau, avec l'idée aussi de disposer de grands espaces verts. Il n'y a des espaces verts qu'au sud... Vous savez que Marseille a une dichotomie extrêmement forte. Le Sud, c'est plutôt un quartier d'habitation : agréable, espaces verts, accès à la mer ; au Nord, l'accès à la mer a été, en quelque sorte, confisqué notamment à cause de l'industrie, il y a très peu d'espaces verts, beaucoup d'infrastructures autoroutières...

Il s'agit donc aussi de rééquilibrer, lorsque cela est possible, cette dichotomie Nord-Sud. Il faut savoir qu'aujourd'hui, il y a plus de gens qui habitent au Nord du Vieux-Port qu'au Sud, et que l'avenir urbain, lorsque l'on regarde une carte de Marseille, ne sera pas au Sud, où tout est à peu près densifié et construit, mais se jouera bien au Nord, d'autant que Marseille est entouré d'espaces naturels : Marseille, c'est un gros rocher de minéralité et il reste à peu près 5% d'espaces urbanisables sur la ville de Marseille *stricto sensu*. Tout le reste, c'est de l'espace vert. On n'ira donc jamais au-delà des murs de la cité phocéenne. Ceci explique sans doute également cette position de Marseille, ville indépendante, de ne pas faire métropole. Quand on est enserré sur son territoire, entre ses communes et sa mer, on a l'impression d'être seul au monde...

Enfin, nous pouvons évoquer Smartseille, cet îlot démonstrateur que nous bâtissons avec Eiffage depuis environ 4 ou 5 ans maintenant. Smartseille, c'est comment tester, à une échelle de 48.000 m², tout ce qui permettra de créer de la qualité sans que cela coûte trop cher. C'est ce que l'on appelle le développement durable méditerranéen. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui, toutes les normes que l'on connaît (thermiques, technologiques, etc.) ont été pensées pour des villes comme Malmö ou Stockholm. Si Marseille était Malmö ou Stockholm, cela se saurait. Chauffer un bâtiment, c'est très simple, en revanche, le rafraîchir et le chauffer, c'est très compliqué. La ville méditerranéenne, comme il faut la rafraîchir, demande plus d'énergie et plus de technologie. Nous testons avec Eiffage tout un système-dispositif d'orientation des bâtiments, de chauffe-eau sanitaires, de boucles à eau de mer, qui permet de faire baisser les charges locatives et de vendre cela à des prix admissibles.

L'équation de la Méditerranée et de Marseille, comme partout, c'est de faire de la qualité pas chère et durable. C'est cela qui est compliqué. Quand vous vendez 8.000 euros le mètre carré à Malmö pour avoir une boucle à eau, pour faire du déchet pneumatique, les gens peuvent sans doute se le permettre. À Marseille, on ne peut pas. Mais ça ne veut pas dire qu'il faut transiger sur la qualité. C'est ce que l'on appelle une approche « *Low-cost/Easy Tech* ».

Enfin, pour remettre en tête et illustrer l'ampleur des changements qui se sont opérés depuis 1995, les réalisations d'Euroméditerranée c'est aussi :

- Les Docks au XIX^{ème} siècle ainsi que, plus récemment, la reconfiguration de boulevard du littoral, la démolition de la passerelle, avec la reconfiguration des Voûtes de la Major ;
- Le Pôle Médias, à l'époque la Manufacture des tabacs ;
- L'entrée de la ville par Saint-Charles, que nous sommes en train de reconfigurer, avec la création du parc qui devrait bientôt s'achever.