

프랑스의 연안개발정책에 관한 고찰

- 마르세이유의 지역개발전략을 중심으로 -

최은순 *

Recherches sur la politique du littoral en France

- A propos de quelques stratégies de développement de Marseille -

Eun-Soon Choi

Abstract

Ce travail s'intéresse à la politique du littoral en France au sujet de quelques stratégies de développement de la ville-port Marseille. La France anime depuis des années 60 le développement économique et culturel du littoral dans le cadre de la décentralisation et de l'aménagement du territoire. Elle dispose en effet des atouts majeurs en l'activité portuaire et le tourisme pour l'animation de l'économie locale. Sur le même plan, Marseille réalise de grands projets d'aménagement et de modernisation dans les domaines tels que l'urbanisme, le commerce, le tourisme, l'industrie ou les ports.

En ce qui concerne l'activité portuaire, le Port Marseille s'est agrandi et industrialisé. Il est devenu le Port Autonome Marseille-Fos. La ville de Marseille forme d'ailleurs deux grands projets : FOS 2XL pour la modernisation du port et l'Euroméditerranée pour l'urbanisation du centre-ville.

Dans le secteur touristique, grâce à sa longue tradition historique, Marseille dispose aussi des atouts majeurs dans ses patrimoines culturelles et le nautisme. Tous ces projets sont destinés à s'affirmer comme un port central de la Méditerranée pour renforcer la concurrence internationale. On peut voir là Marseille créer une identité culturelle qui lui est propre et en même temps son image dans la culture maritime. Cela nous conduit à savoir vers où s'orientent Busan. Nous voudrions finir par ajouter deux points : il est important que Busan réalise des projets économiques accompagnant les développements culturels et aussi qu'il poursuive son identité et son image en culture maritime, comme le montre Marseille.

Key words : Euroméditerranée, maritime industry, Marseille-Fos, coast development, tourism

* 이 논문은 2004년도 한국해양대학교 신진교수연구비의 지원에 의해 연구되었음

1. 서론

오늘날 세계인구의 80%가 해안과 50km 이내 거리에 거주하고 있으며 지난 20년 동안 세계 인구의 3/4 이상이 연안지역에 거주하고 있다. 프랑스의 경우도 마찬가지이다. 프랑스에서 주민의 1/3 이상이 바다와 접해 있는 *départements*, 특히 프랑스 남부(프로방스-알프-코트다쥐르와 랑그독-루씨용, 아키텐 주)에 거주한다. 연안지역의 인구밀도는 다른 지역에 비해 거의 2배 반이 넘는다.

오늘날 프랑스의 연안은 어업과 농업 같은 전통적인 산업 활동에 의해 그려지는 경제사회적 이미지를 넘어서 도시 개발, 항만활동, 관광 등의 다양한 인간 활동에 의한 경제적 매력력을 갖고 급속도로 발전하는 지역이 되었다. 특히 전통적인 해양 활동과 더불어 다양하고 혁신된 공간으로 발전을 하고 있는 대표적인 연안도시는 바로 마르세이유이다. 프랑스 제1의 항구도시인 마르세이유는 항만과 관광·레저부문이 균형적으로 발달된 도시이며 1995년부터 <유로메디테라네>라는 대규모 도시정비사업을 추진 중에 있다. 마르세이유가 주력하는 항만과 관광·레저라는 해양산업과 <유로메디테라네> 사업은 궁극적으로는 경제적인 동시에 문화적인 발전 비전을 가지고 21세기 지중해 해양수도로 자리매김하기 위한 중요한 수단으로서의 의미를 갖는다고 말할 수 있다.

본 연구는 산업화와 도시화의 전형적인 연안도시 모델인 마르세이유의 지역개발 전략들을 중심으로 프랑스 연안개발정책의 구체적인 사례를 제시해볼 것이다. 이를 위해서 국토균형발전이라는 목표 하에서 시작된 프랑스의 연안개발의 내용과 방향을 기술하고 이어서 이러한 맥락에서 출현한 마르세이유의 지역개발의 몇 가지 주요 전략을 살펴볼 것이다. 이러한 고찰이 한편으로는 프랑스 연안개발정책의 축소판을 들여다보는 것이 될 것이며, 다른 한편으로는 21세기 동북아 시대의 해양수도를 도시비전으로 설정한 부산의 지역개발정책에 시사하는 바가 클 것으로 기대한다.

2. 프랑스 연안개발의 내용과 방향

프랑스의 국토개발은 파리와 지방간의 불균형을 조절한다는 지방분권과 국가균형발전의 성격이 강하다. 60년대 이전에는 부의 집중, 산업화, 도시화된 파리를 비롯한 프랑스 북동부지역에 비해 빈곤과 저개발의 남서부지역의 심각한 지역 불균형을 해소하기 위해 '낙후지역 개발정책'의 성격이 강했다. 60년대 중반부터는 '성장거점 개발정책'과 서부지역의 산업화라는 최우선과제를 설정하였다. 성장거점 개발정책이란 투자유치, 고용 및 인구유입 면에서 파리의 성장을 억제하고 릴, 낭시-메츠, 스트라스부르, 리옹-생테티엔, 마르세이유, 툴루즈, 보르도, 낭트-생나제르의 8개 도시를 선정하여 균등거점도시 *métropoles*

d'équilibres를 개발하는 것이다.²⁾

이러한 국토균형발전이라는 틀 안에서 프랑스의 연안 개발은 60년대 중반부터 시작되었다. 연안지역이 특별지역으로 개발의 대상이 된 것은 무엇보다도 연안 개발이 단순히 해양 산업 육성을 통한 해당 지역의 경제적 발전에 국한되지 않으며, 국토 개발의 문제라는 인식에서 기인한다. 특히 관광이나 주택의 증가가 연안지역의 개발에 중요한 영향을 미친다면, 항만 시설을 이용하는 해상교통은 국토 전체에 있어 중요한 개발 문제이다.

당시 연안지역의 관광 증가와 건설 붐으로 인하여 프랑스 정부는 영해 보호와 도시개발의 차원에서 자연환경보호, 농업, 임업, 공업, 수공업, 관광의 개발을 목표로 삼았다 (Rapport, 1999 : 2). DATAR³⁾는 무역향의 확충과 항만공업단지 조성(덩케르크, 르아브르, 마르세이유), 랑그독-루씨용⁴⁾과 아키텐 연안의 해변 정비 및 해수욕 관광시설 확충 등과 같은 사업을 시작하였다.⁵⁾ 1971년에는 CIAT(Comités interministérielles de l'aménagement du territoire : 국토 개발 부처간 위원회)가 프랑스연안의 장기 전망에 관한 <피카르Piquard 보고서>를 제출하면서 연안 개발에 대한 새로운 시각을 제시해 주었다. 이 보고서는 연안을 “총체적이며 일관된 방식으로 고려해야 한다”고 명시한 최초의 문서로서, 연안 개발 및 보호에 관한 국가의 행정 원칙의 토대를 마련하였다. 즉 바다자원을 활용하는 직종과 분야의 현대화 뿐 아니라 환경, 토지 개발, 관광경제 발전의 문제를 함께 고려하는 총체적이고 일관된 연안정책을 실행해야 한다는 것이다. 이때부터 연안은 '바다에서 배후지까지 확장된 지역'으로 정의되었다.

주로 관광, 해변의 청결, 연안 보행의 편의와 관련하여던 초기 연안 개발은 1986년 연안 법(loi du littoral)의 제정 이후, 특히 수질 개선과 해상 안전을 강조하면서 어업, 관광, 항만과 같은 산업 부문들의 상호 연계성 속에서 연안 공간을 활용하는 방향이 제안되었다. <연안법>은 지방분권이라는 틀 안에서 지역 차원에서 실행할 수 있는 연안 도시개발 조치들의 적용 범위와 원칙을 제시하였으며, 오늘날 '지속가능한 연안 개발 정책'의 모델로서 경제 개발과 환경 보호 간의 균형의 원칙을 세웠다. 연안법 1조가 “연안을 바다의 관리, 보호, 개발을 위한 특별 정책이 요구되는 지리적 실체”로 규정하고 있듯이, 제도적 차원에서도 연안은 개발이라는 경제 논리와 보호라는 환경 논리의 상충되는 두 가지 논리가 동시에

2) 황명찬 (2001 : 546), DATAR (2000 : 83) 참조.

3) 1963년에 국토균형발전과 낙후지역개발을 목적으로 DATAR(Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale : 국토관리·지역개발청)가 설립되었으며, 특히 관광시설, 산업화, 대도시권 정비와 관련한 국토 개발을 추진한다.

4) 1960년까지만 해도 랑그독-루씨용은 프랑스에서 가장 가난한 지역이었으며, 좋은 날씨와 모래해변에도 불구하고 해변습지의 모기떼, 숙박시설의 부족으로 관광산업은 침체해 있었다. 1963년 랑그독-루씨용이 관광개발계획을 통하여 연안의 늪지대를 지중해연안과 경쟁할 수 있는 거대한 관광지역으로 변화시킨다는 목표하에 8개의 새로운 관광지를 개발하였다(카마르그Camargue, 그랑드 모트Grande Motte, 카르농 Carnon, 카프닥드Cap d'Agde, 그뤼쌍Gruissan, 뤼카트Leucate, 바르카레스Barcares, 생시프리아 Saint-Cyprien). Rapport (1999: 44) 참조.

5) A. Frémont (2001 : 49), C. Drouelle (2001 : 11) 참조.

추구되는 공간으로 분명히 정의되고 있다고 말할 수 있다.

이후 연안 개발의 방향은 연안법의 틀 안에서 계속 진행되었다. 오늘날 환경과 문화재 보존의 관심이 증대함에 따라 DATAR(2004)는 연안의 균형적이며 지속가능한 발전의 실행을 가능케 하는 진정한 연안 정책 개발의 필요성을 강조하고 연안지역의 정체성 보호를 보장하는 도시화와 함께 연안과 배후지의 다양하고 독창적인 경제 발전을 유도하기 위해 “지속가능한 연안 개발 정책”의 방향을 설정하였다. 즉 환경 보존, 부동산 투기 억제 등을 통한 도시개발, 연안의 특수성에 적합한 다양한 산업 발전, 도시화에 따른 연안의 정체성 제고가 주요 목표이다.

정책의 목표에서 보듯이 21세기 연안사회의 발전 전망은 오래전부터 계속되어 오는 경제, 환경, 문화라는 차원의 고려에 있다고 말할 수 있다. 다시 말해서 연안정책은 단순히 고용 창출을 통한 경제 이익을 목표로 하는 경제적 차원이 아니라, 해당지역 고유의 문화 콘텐츠를 개발, 지역의 정체성, 지역의 이미지를 창출하는 문화적 차원의 정책이다.

이러한 연안개발의 방향 안에서 출현한 항만도시들(생나제르, 르아브르, 마르세이유, 보르도, 브레스트...)의 재개발 프로젝트는 도시-항구-관광이라는 상호연계성을 잘 보여주는 예이다. 가령 마르세이유의 <유로메디테라네E uroméditerranée>는 관광을 목적으로 건축물의 문화재적 가치를 극대화하면서 항구 주변의 시가지를 '경제적으로 문화적으로 도시계획적으로' 재개발하려는 프로그램이다. 마르세이유는 2001년 파리-마르세이유간 TGV의 개통과 함께, 요트와 크루즈선 접안에 유리한 부두 조성, 레저·컨벤션 관광 육성, 자유경제구역 지정 등과 같은 사업 과제를 추진 중에 있다(S. Cordellier & S. Netter 2003 : 223).

이와 같이 연안개발의 방향은 경제적, 환경적, 문화적 차원에서 각 산업부문이 개별적으로 발전하기 보다는 상호연계성을 가지면서 발전하는 데 있다. 1999년 6월 5일자 공포된 지속가능한 국토 관리와 개발의 방향에 의거하여 프랑스는 환경존중과 병행하는 관광 정책, 고용 증가, 바캉스의 대중화를 계획 추진하고 있으며,⁶⁾ 지역 고유의 독창성과 차별성을 최대한 살리는 연안개발 정책들을 통하여 연안의 자연 환경과 정체성을 유지하는 것을 우선적으로 고려하고 있다.

3. 마르세이유의 주요 해양산업

3.1 항만산업

프랑스와 지중해 제1의 항구도시인 마르세이유는 '동방의 관문'이라는 별칭이 상징하듯

6) [<http://www.tourisme.equipement.gouv.fr>] ; <Tourisme et aménagement du territoire> 참조

이, 한편으로는 북쪽의 대륙과 남쪽의 지중해(지중해 연안의 유럽, 북아프리카, 근동, 중동, 심지어 극동까지)를 다른 한편으로는 스페인과 이태리를 잇는 동서유럽을 연결하는 국제무역항이다. 2600년간의 항만활동에 기반한 전통성으로 인해 마르세이유는 지중해, 유럽, 세계와의 관계 뿐 아니라 산업과 상업의 차원에서 진정한 “기업문화”를 갖고 있다(J.-L. Carsin & C. Chassard-Bouchaud 1998 : 58). 마르세이유는 론강 하구에 위치하여 신속한 물류 수송이 가능하며 더불어 해당지역의 경제활동과 시너지 효과를 발생시키고, 배후지에 들어선 기업들의 국제무역을 용이하게 한다.

마르세이유의 항구들은 동과 서로 나뉘어 특화된 기능을 갖는다. 도심의 동쪽에 위치한 구항(Vieux Port)과 인공항만들은 지중해 역내 무역, 여객 수송과 같은 재래항의 역할을 담당한다. 알프스 남단의 석회암 산지들 주변에 자연스럽게 형성된 천연항구인 구항은 그리스 시대의 나루터가 발전하여 오늘에 이른 것이다. 그러나 이미 19세기에 그 수용력이 한계에 도달하였고, 구항과 인접해 있는 라졸리에트만 La Joliette을 매립하여 새로운 인공항만을 건설하고 그 외에 5 지역의 항만을 연이어 건설하였다. 그러나 구항과 인공항만으로는 계속 증가하는 물동량을 감당할 수 없었으며 부두시설 및 시가지 확장은 불가피하였다.

따라서 1960년대에 마르세이유 서쪽의 론강 하구 삼각주의 해안습지인 포스Fos 시와 인근한 베르 석호étang du Berre를 새로운 항구로 건설하였다. 포스항은 석유화학 공업단지(Solloc Fos, Shell, Arco-chimie, El Fatochem...)와 함께 건설되어 대형 화물선이 오가는 컨테이너항으로서 역할을 하고 있다. 30년 동안 포스지역은 지역산업에 활력을 불어넣었으며, 직접(7000여개) 혹은 간접(15-20,000여개) 고용창출에 기여하였다.⁷⁾

국제경쟁력을 재고하기 위해 마르세이유는 항만물류 분야에 있어 새로운 사업을 추진하고 있다. 실제로 마르세이유는 물동량의 처리에 있어 로테르담과 앙베르에 이어 유럽 3위의 항만도시이지만 지난 10년 동안 세계 5위에서 13위로 떨어졌다(C. Drouelle, 2001 : 11). 로테르담이 3십억톤 이상의 화물 처리 능력을 갖는데 비해 프랑스의 대표적인 항구인 마르세이유는 9억톤 정도의 물동량을 처리하고 있다.

현재 마르세이유 항만공사Port Autonome de Marseille는 컨테이너 교통의 발전을 최우선 과제로 설정하고 <FOS 2XL>이라는 프로젝트를 통해 포스항의 컨테이너 화물 처리능력을 두 배 이상으로 확장한다는 계획을 추진 중에 있다. 마르세이유-포스항은 지정학적으로 남유럽과 북서아프리카간의 물류에서 관문의 역할을 담당할 수 있는 유리한 위치에 있을 뿐 아니라 도로, 철도, 수운 등 다양한 교통수단을 연계하여 유럽 내 어느 지역에든 24시간 이내에 닿을 수 있다는 강점을 갖고 있다.⁸⁾ 오늘날은 마르세이유항 보다는 마

7) <http://www.marseille-port>

8) A. Frémont(2002 : 430, 431), <http://www.mer.gouv.fr>, 「해양한국」(2002) 참조.

르세이유-포스항이라 불리면서 남유럽의 유로포트로서 자리매김 하고자 한다.

3.2 관광·레저산업

오늘날 마르세이유의 관광·레저산업의 토대는 바로 2600년의 항구의 역사라고 말할 수 있다. 마르세이유는 2600년전 그리스인의 정복을 통해 프랑스 최초의 도시가 되어 강한 독립성을 주장해온 역사를 지니고 있다. 그리스인, 로마인, 게르만족, 아랍인들의 침략과 식민지의 경험을 통해 다양한 문화를 가진 이주민들이 정착하여 살게 되었고, 따라서 주민 구성, 생활양식, 문화유적의 다양성을 볼 수가 있다. 이후 오랜 항만의 역사가 마르세이유를 프랑스의 제1의 항구도시의 위상을 갖게 하였고 바로 이 역사가 문화관광의 콘텐츠가 되었다는 것이다.

프로방스-알프-코트다쥐르(Provence-Alpes-Côte-d'Azur : PACA) 주의 주도이자 부쉬-뒤-론Bouches-du-Rhône 도의 도청소재지로서 마르세이유는 론강 하구 부근에 위치한다. PACA는 57km 의 해안선과 날씨 덕분에 특히 니스의 항구들과 함께 해수욕객과 수상 스포츠인들이 선호하는 환경과 조건을 갖추고 있다. 수상 스포츠와 크루즈 항해로 유명한 도시가 바로 마르세이유이다. 더욱이 TGV 개통과 함께 전례없이 관광 및 크루즈선, 레저산업이 발전하고 있다.

관광과 관련하여 마르세이유는 크게 두 가지 중점 사업을 가지고 있다. 한편으로는 수상 스포츠의 지중해 중심도시로의 자리매김을 위한 레저관광 상품 개발이고, 다른 한편으로는 문화유적지와 문화유산을 이용한 문화관광상품 개발이다.

수상스키, 조정, 카누, 카약, 스쿠버다이빙, 요트 등의 다양한 수상레포츠를 즐길 수 있는 마르세이유 주변의 작은 만들은 이미 세계적인 명성을 얻었다. 마르세이유에는 50여곳의 해수욕장과 45 헥타르의 넓은 녹지가 조성되어 있고, 80여개의 수상스포츠 클럽과 단체, 30여개의 스쿠버다이빙 클럽과 센터들이 상주해 있다. 8개의 요트 전용항과 부대시설, 매년 100 여개의 수상스포츠 행사와 각종 국내외 유명 수상스포츠대회(특히 요트와 스쿠버다이빙)의 개최와 성공은 마르세이유를 유럽에서 거대관광도시의 반열에 올려놓았다.⁹⁾

마르세이유에는 크루즈여행객이 지난 10년 동안 14배 증가(350, 000명)하였으며, 요트와 크루즈선 접안에 유리한 계류항이 건설되었다(S. Cordellier & S. Netter 2003 : 223). 이와 같이 마르세이유는 지중해의 수상스포츠의 수도, 유럽 제2의 레저도시로서 자리매김하고자 프리올Frioul항을 개량하여 현재 24개 레저항을 갖추고 있다.

9) Septembre en Mer(해양관련활동), La JurisCup(변호사 요트대회), La Roûte des îles(마르세이유-코르시카 간 요트대회), Le Championnat du Monde de Voile, Le Tour de France à la Voile, Les Jeux Mondiaux de la Voile, The Race, 등등. <http://www.marseille.tourisme.com> 참조

아울러 마르세이유는 역사적인 문화유적지와 문화유산을 관광상품으로 적극 활용하고 있다. 지난 91년에는 문화부가 '예술과 역사의 도시'로 지정할 정도로, 마르세이유는 역사적인 문화유산과 유적을 관광상품으로 적극 활용하고 있다. 마조르 성당과 같은 고대, 중세, 르네상스 시대별 문화유산이 풍부하며 도시 전체가 마치 거대한 유적 박물관 같은 이미지를 갖고 있다. 마르세이유 관광국은 관광객들이 마르세이유의 장구한 역사를 직접 체험할 수 있도록 문화유적지(로마 부두 박물관, 마르세이유 역사 박물관, 생빅토르 사원(4세기), 시청(17세기) 등)을 개발하고, 마르세이유 시민들의 생활상을 둘러볼 수 있도록 하는 40여개의 관광 코스를 개발하여 관광객 유치에 힘을 쏟고 있다.

4. 마르세이유의 도시정비사업 : 유로메디테라네

1995년에 시작된 마르세이유의 유로메디테라네 또한 프랑스의 지방분권과 국가균형발전이라는 연장선상에서 가시화된 것이다. 항만, 무역, 산업의 복합단지인 마르세이유는 PACA주의 도들 중에서 인구밀도가 아주 높은 부쉬-뒤-론에 속하며 인구면에서 프랑스의 제 2의 도시이다. 그럼에도 불구하고 실업으로 인한 구조적 산업 침체를 겪는 도시 중 하나이다.

마르세이유의 경제사회적 문제를 해소하기 위한 지역개발정책의 대표적 사례가 바로 <유로메디테라네Euroméditerranée> 도시정비사업이다. 국가균형발전의 차원에서 본다면, 우선적으로는 경제적인 면에서 국제적인 비즈니스 중심지를 조성함으로써 고용창출 효과를 목표로 하며 오랜 항구의 역사와 문화를 기반으로 한 지중해의 물류기능의 중심지로 성장하고자 한다. 이러한 맥락 속에서 <유로메디테라네>라는 지역개발사업이 등장한 것이다.

PACA의 주도로써 마르세이유는 국가적 국제적 규모의 행정수도의 역할을 한다. 마찬가지로 인근의 베르 석호는 화학, 정유, 항공 부문의 중공업 경제중심지역이다. 중공업분야에서 7만여 일자리를 창출하였다.¹⁰⁾ 마르세이유는 활발한 항만산업 도시이자 프랑스와 지중해의 제 1의 항구, 유럽 제 3의 항구임을 고려할 때 도시개발사업의 성공조건을 갖추고 있다. 마르세이유가 유로메디테라네 사업에 선정된 것은 지중해의 유로포트 뿐 아니라 유럽과 지중해 사이의 경제 문화 교류의 교량도시로서의 발전가능성을 가지고 있다는 분석에서이다.¹¹⁾

1995년부터 시작된 유로메디테라네 사업은 310 헥타르에 해당하는 항구와 중심가 사이

10) Résumé du Docup Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, Objectif 2 (2000-2006) France, <http://europa.eu.int> 참조.

11) <Le Projet Euroméditerranée et L'Union Européenne>, 2001, <http://www.marseille.enprovence.com>

5구역일¹²⁾ 개발, 확장하는 것을 목표로 한다. 내용면에서 항구 주변의 시가지를 “경제적으로 문화적으로 도시계획적으로 사회적으로” 재개발하려는 프로그램이라고 말할 수 있다 (S. Cordellier & S. Netter 2003 : 223). 유로메디테라네의 구체적인 개발사업의 내용을 다음과 같이 요약해 볼 수 있다.¹³⁾

- 유로메디테라네 시가지의 접근성(지하철, 버스, 트램) 개선.
- 국제 거점도시에 걸맞는 도시와 건축의 질을 향상.
- 민관 기관의 유치, 항구와 시가지의 사이의 연안 지대 재개발.
- 도시의 생활수준과 사회화합을 위한 공공시설 확충
- 마르세이유의 고유한 역사의 연장선상에서 문화유산 개발.

마르세이유는 2001년 마르세이유-파리 간 TGV의 개통, 수많은 요트와 유람선 입출항 (2002년에 26만명에 달하는 요트 관광객 방문), 레저·컨벤션 관광육성, 자유면세 지역의 지정, 전문인력과 자본 확보 등과 같은 지역발전정책을 수행하였다.

유로메디테라네의 첫 번째 목표는 경제적 차원에서 국제 비즈니스 중심지를 만드는 것이다. 다시 말해서 마르세이유의 연안지역에 프랑스, 유럽, 외국기업들을 유치하여 기업들에게 성공적인 발전을 보장하는 것이다. 이를 위해 지중해, 중동부, 아시아와의 경제교류를 확대, 항만, 물류, 유통, 금융, 통신, 미디어, 관광을 통한 인프라를 구축, 지중해 연안지역과 아프리카 국가들과 공동협력 민간산업을 추진하는 데 주력한다.

이러한 국제비즈니스 구역의 조성의 시너지는 결국 부와 고용의 창출에 있다. 마르세이유의 실업률 22.3%에 비해 유로메디테라네 개발지역은 30%에 육박하는 실업률(28000명 인구 중), 낮은 주택가, 빈곤 등의 심각한 사회경제적 문제를 안고 있었다. 그러나 현재는 650여개 기업유치를 통해 8900명의 고용을 창출하였으며, 시내지역의 구직률이 2000년 9월에서 2004년 3월 사이에 22%로 후퇴하였다. 1300개의 주거신축(+3000개, 2010년까지)과 2300개 재건축(+3000개, 2012년까지)이 완료된 상태이다.¹⁴⁾

이러한 경제적 발전과 더불어 강조되는 목표는 '문화적 개발'이다. 유로메디테라네는 문화를 거점도시의 성장에 필수요건으로 이해한다. 국제비즈니스구역 조성은 결국 마르세이유의 역사와 문화를 최대한 활용한다는 조건 안에서이다.

무엇보다도 유로메디테라네 개발지역을 마르세이유의 사회, 경제, 역사의 상징적 장소

12) - La Joliette 상업지구 개발

- St Charles/Porte d'Aix의 TGV역 인근 구역 개발
- La Belle de Mai의 공장지대의 문화공간 전환사업
- La Rue de la Republique 주변 재개발
- La Cité de la Méditerranée의 해양문화 관광시설 구축

13) <http://www.euromediterranee.fr>

14) <http://www.euromediterranee.fr>

인 구항 주변의 중심가로 선정하였다. 게다가 중심가 개발은 건축물의 문화재적 가치를 발굴하고 재건축으로 보존하는 문화적 성격을 띤다. 이렇게 개발된 공간은 지역주민의 참여를 유발하는 문화적 예술적 공간으로 구성하였다. 문화유산의 복원, 공연예술(Système Friche Théâtre)을 통해 커뮤니케이션과 시청각 제작산업에 기반한 라벨드메 La Belle de Mai의 개발이 바로 그것이다.

줄리에트의 상업지구와 Saint-Charles 구역을 개발하여 경제활성화를 도모하고 국제적 발전을 위한 대규모 시설들을 건설하였다. 또한 La Cité de la Méditerranée 구역에 MUCEM(Musée des Civilisations de l'Europe et de la Méditerranée, 유럽 및 지중해 문명박물관), Les Terrasses du Port(상가복합단지), La Villa Méditerranée(전시 혹은 축제이벤트 공간), le Silo(미래의 마르세이유의 올림픽아), 바다 센터(바다의 주제와 관련한 전시, 쇼, 강연, 상가, 복합단지)¹⁵⁾와 같은 다양한 문화, 예술, 상업 공간을 만들었다.

이와 같이 유로메디테라네는 새로운 도시적 요소와 내용에 오랜 역사와 문화유산을 조화시키는 경제문화개발사업으로 이해할 수 있을 것이다.

유로메디테라네 사업은 단순히 지역적 혹은 국가적 차원의 의미를 갖는 것이 아니라 유럽연합의 재정지원을 받는 유럽적 차원의 대규모 사업이다. 실제로 유럽연합, 국가, 지역 자치단체(마르세이유 시청, 부쉬 뒤 론 시의회, 주의회, 마르세이유-프로방스-메트리폴 도시 공동체 Communauté Urbaine Marseille-Provence-Métropole)가 유로메디테라네를 공동 지원한다.¹⁶⁾

유럽연합의 구조기금 중 도시재개발 프로그램인 Objectif 2 (2000-2006)¹⁷⁾와 Interreg IIIB가 유로메디테라네의 재정을 지원한다. 유로메디테라네는 지중해지역의 발전을 지원한다는 유럽연합의 지역개발정책의 틀 안에서 전략적으로 계획 실천되는 프로그램이라고 말할 수 있다. 유럽연합의 관점에서 유로메디테라네는 지중해 국가간 혹은 지중해국가와 유럽연합의 협력 교류강화 프로그램이자 국가간 투자 개발, 정보 테크놀로지, 시청각, 문화 교류 프로그램의 일환이다. 마르세이유는 유로메디테라네 사업을 계기로 유럽연합기구, 가령 유럽해양안전기구, 유럽이민 보호소, 유럽 협력지원국 등을 유치함으로써

15) Les Terrasses du Port 수변공간은 연안부두에 복합상가를 건설하여 지역주민은 물론 관광객이 문화와 여가를 즐길 수 있도록 조성한다. 특히 이 상업지구는 마르세이유항을 경유하는 크루즈관광객 350000명과 코르시카와 마그렐지역(북아프리카 아랍지역)으로 떠나는 백5십만명의 여객과 백만여명의 마르세이유 시민이 이용할 것으로 예상되며, 장기적으로 2000명의 고용창출이 가능할 것으로 예측하고 있다. Revue de Presse (2004) 참조.

16) <http://www.euromediterranee.fr>

17) - Objectif 1 (지원금의 70%) : 낙후지역개발 지원(주민당 국민총생산이 공동체 평균의 75% 이하 지역). 프랑스의 경우 DOM(Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion)이 지원을 받는다.

- Objectif 2 (지원금 11.5%) : 산업구조적 어려움을 겪는 지역의 경제사회적 재개발 지원(산업지역 10%), 시골(5%), 도시(2%), 어촌(1%). 2000-2006기간 동안 프랑스는 Objectif 2의 최대 수혜국으로서 프랑스의 21개 거점지역이 지원을 받는다. - Objectif 3 : 고용, 교육, 직업연수 관련 국가 및 유럽의 정책의 현대화. S. Cordellier & S. Netter (2003 : 37) 참조.

써 지중해 지역의 행정 및 정치적 영향력을 강화할 수 있는 기회를 갖게 될 것이다.

5. 결 론

우리는 프랑스의 연안개발의 한 모델로서 마르세이유의 지역발전 전략을 소개하고자 하였다. 마르세이유는 국가균형발전이라는 차원에서 40년 전부터 항만과 관광 분야 육성과 도시개발을 위해 몇 가지 정책들을 추진해오고 있다. 그 대표적인 것이 마르세이유-포스항 건설, 파리-마르세이유간 TGV 개통, <FOS 2XL> 프로젝트, 현재 진행중인 <유로메디테라네>라는 도시정비 사업 등이다.

특히 <유로메디테라네>는 마르세이유 도시발전을 위한 상징적 의미가 강하다. 사업의 규모면에서 항구주변의 중심가를 개발한다는 점에서 제한된 공간의 발전을 고려할 수 있겠지만, 경제적, 문화적 파급효과는 마르세이유 도시 전체의 개발사업으로 이해할 수 있다. 더욱이 유럽의 지역개발정책의 일환으로서 사업이 재정지원을 받는다는 점에서 지중해의 국제비즈니스와 물류기능 중심지로서 성장잠재력을 갖고 있다.

해당 지역의 특성에 맞는 산업과 문화 콘텐츠의 개발을 통하여 가장 경쟁력 있는 국제도시로서 발돋움하고자 하는 마르세이유 시의 일관된 지역개발 전략 속에서 우리는 부산의 해양정책의 오늘을 돌아보게 된다. 최근 한국의 지역균형발전이라는 국면 속에서 부산은 지역개발의 본격적인 주체로서 등장하였으며, 해양정책의 내용면에서 마르세이유의 그것과 많이 다르지 않다고 본다. 부산 또한 항만기능을 강화하여 물동량만 증가시키는 산업항이 아니라 관광과 레저와 같은 문화 콘텐츠를 함께 개발하는 것이 중요하며 해양문화도시의 이미지(부산국제영화제, 박람회, 축제...)의 창출이 중요하다. 마르세이유의 사례에 비추어볼 때 산업이 문화와 병행될 때, 산업의 문화화, 문화의 산업화가 이루어질 때 경쟁력 있는 국제도시로 성장할 가능성을 갖게 될 것이다. 마르세이유의 지역개발 전략을 돌아보면서 부산 또한 지역개발에 있어 장기적인 안목을 갖고 지속적이고 일관된 정책을 수립하고 실천하길 기대해본다.

참 고 문 헌

- 황명찬 (2001), 「지역개발론」, 제 3판, 법문사.
- 마르세이유-포스항, 프랑스 제1의 항만이자 유럽 3대 항만 (2002), 「해양한국」, 9월호, pp. 70-74.
- Carsin J.-L. & Chassard-Bouchaud C. (1998), *L'environnement de la Méditerranée, Que sais-je?*, PUF, Paris.
- Commission Européenne, “Résumé du DOCUP Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Objectif 2 (2000-2006) France”.
- Cordellier S. & Netter S. (2003), *L'état des régions françaises*, La Découverte, Paris.
- DATAR (2000), “Aménager la France de 2020,” *La documentation française*, Paris.
(<http://lesrapports.ladocumentationfrancaise.fr>)
- DATAR (2004), “Construire ensemble un développement équilibré du littoral,” sous la direction de Bouyer C., *La documentation française*, Paris.
- Drouelle C. (2001), *La France aujourd'hui un panorama en questions*, Foucher, Paris.
- Euroméditerranée (2005), “Un modèle de renouvellement urbain Euroméditerranée à Marseille,” *Dossier de Presse*. (<http://www.euromediterranee.fr>)
- Frémont A. (2002), *Portrait de la France*, Flammarion, Paris.
- Rapport au Parlement (1999), “L'application de la loi N° 86-2 du 3 janvier 1986, relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral et sur les mesures spécifiques prises en faveur du littoral”
- Port Autonome de Marseille (2004), «Les Terrasses du Port», *Revue de Presse*.
- 인터넷 사이트
- 국토 및 연안 개발 <http://datar.gouv.fr>
<http://www.ladocumentationfrancaise.fr>
 - 해양산업 <http://www.gouv.fr>
<http://www.marseille-port.fr>
<http://www.marseille-tourisme.fr>
<http://www.tourisme.equipement.gouv.fr>
 - 유로메디테라네 <http://www.marseille.enprovence.com>
<http://www.euromediterranee.fr>
<http://europa.eu.int>

