Intensifications métropolitaines

Territoire d'investigation #1

Vitrolles, Marignane, ...



Workshop 2023

du 28 août au 8 septembre

ensa·m école nationale supérieure d'architecture de marseille

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Intensifications métropolitaines

Territoire d'investigation #1

Vitrolles, Marignane, ...

Workshop 2023

du 28 août
au 8 septembre

Editos

5 Martine Vassal
7 Hélène Corset Maillard
9 Bénédicte Lefeuvre
17 Vincent Fouchier
21 Julien Monfort
25 Les moniteurs • Thomas Barbiere et Théo Lorrière

Projets territoriaux

38 Vitrolles Fait Métropole
42 Eloge de la lenteur

Projets politiques

48 Le Serpent de Mer

Sectorisation ou hybridation

54 Intensifier l'intense
58 Viens on s'intensifie !

Hypo Hyper aéroport

64 Vima-sur-Berre • Capitale lacustre
68 AirbusVille

Agrafe / Acupuncture

74 Dot *not* cross this line

Objets métropolitains

80 Le PLI • Pôle de Liaison Intermodal
84 Aéro-Marignolles

Stratégies hybrides

90 Métropole lacustre et éclectique
92 Constellation Défragmentations
94 Le cœur qui bât...it

103 Colophon



Explications d'un enjeu aux étudiants
dans la bibliothèque du Palais Carli



© François Moura

Edito

La Métropole est fière d'être partenaire de l'Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires (IMVT), lieu inédit en France de regroupement des formations d'architecture, d'urbanisme et de paysage. Implantés au centre-ville de Marseille, l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille (ensa•m), l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional d'Aix Marseille Université (AMU-IUAR), et l'Ecole Nationale Supérieure de Paysage (ENSP), rassemblent près de 1 300 étudiants et 350 enseignants et chercheurs qui pourront développer des synergies et construire de nouveaux regards et formats pour concevoir, bâtir et aménager la ville de demain.

La Métropole Aix-Marseille-Provence entend faire vivre ce partenariat avec l'IMVT pour travailler avec étudiants et enseignants-chercheurs les défis croisés de préservation (espaces naturels, agricoles, littoral, étang de Berre) et de développement (mobilité durable, logements dont logements sociaux, espaces économiques…) qu'elle devra relever dans un contexte inédit de crise climatique et de déclinaison des enjeux réglementaires du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) et du Zéro Emission Nette (ZEN).

C'est pourquoi la Métropole a également signé une convention de partenariat 2023-2026 avec l'Institut Méditerranéen des Villes et des Territoires (IMVT) autour des enjeux d'intensification urbaine.

Ce partenariat pour trois ans a trouvé une première concrétisation dans l'organisation d'un workshop fin août - début septembre 2023 pour faire travailler 140 étudiants de l'Ecole Nationale d'Architecture de Marseille sur un grand axe allant de Marseille à Marignane-Vitrolles. Nous avons accueilli dans notre hémicycle la restitution des projets des 13 équipes étudiantes conduites par des enseignants et des architectes de renom locaux, nationaux et internationaux. Et c'est avec intérêt que nous avons écouté leurs projets d'intensification urbaine sur ce secteur. Alliant, audace, fraicheur et renouveau, ils se veulent autant de visions pour répondre aux grandes transitions écologiques et climatiques.

Si le format de workshop est avant tout à visée pédagogique et peut s'autoriser à dépasser les contraintes auxquelles la Métropole reste confrontée (maitrise foncière, réglementation …), il offre un format inspirant et ouvert de créativité qui infuse auprès de la Métropole et ses partenaires pour sortir des chemins balisés. Nous attendons avec impatience l'édition 2024 qui permettra de se pencher sur les enjeux de l'ouest de la Métropole où plusieurs projets économiques d'ampleur et leurs 10 000 emplois attendus feront naître de nouveaux besoins qu'il nous fût anticiper et préparer en misant sur l'intensification urbaine.

Merci aux encadrants et 140 étudiants.

Martine Vassal ⋮ Présidente de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence



Visite de site du mercredi 30 août :
les étudiants face aux hangars de Freyssinet



Les étudiants de quatrième année à l'ensa•m, s'engageant dans le cycle master, ont démarré cette rentrée 2023 par un workshop de deux semaines qui les plongent immédiatement dans le projet, par un exercice intensif et en lien étroit avec le territoire et ses acteurs.

Après plusieurs années consacrées au Grand Port de Marseille Méditerranée et l'interface ville-port, le Parc National des Calanques, puis le territoire de Toulon Provence Méditerranée, ce workshop s'ancre cette année sur la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Ce choix s'inscrit dans le cadre des travaux de la Métropole sur l'intensification urbaine, dans un contexte d'injonctions complexes, d'enjeux environnementaux et en particulier d'application de la loi ZAN (zéro artificialisation nette) et de nécessité d'augmenter massivement l'offre d'habitat et d'activités économiques sur le territoire.

Il répond aussi à une proposition de l'école nationale supérieure d'architecture, et plus largement des établissements de l'IMVT, que l'enseignement supérieur et la recherche puisse contribuer à la réflexion collective qui nourrit un projet de territoire.

L'IMVT a ouvert ses portes à la rentrée 2023 après deux ans de chantier dans cette perspective. C'est la concrétisation d'un projet immobilier porté depuis 10 ans par les établissements, le ministère de la Culture et les collectivités ; son implantation au centre-ville est plus que symbolique : les disciplines enseignées – l'architecture, le paysage, l'urbanisme – concourent à imaginer et construire la ville de demain. Elles sont rassemblées au sein de l'IMVT dans un institut unique en France qui porte cette ambition de former les futurs professionnels mais aussi de rayonner sur le territoire à la fois métropolitain, méditerranéen et international.

Les cent quarante étudiantes et étudiants en master, encadrés par une équipe enseignante composée de praticiens invités du monde entier, ont travaillé sur un axe Marignane / Vitrolles, à différentes échelles, observant, analysant puis questionnant la manière de construire et d'aménager dans un contexte de rupture écologique où les architectes ont leur rôle à jouer, au sein d'une longue chaîne d'acteurs… Pour les étudiantes et étudiants de l'école, c'est bien sûr l'opportunité de se confronter très concrètement aux acteurs et aux sujets auxquels ils devront répondre en tant que futurs architectes.

La restitution à la Métropole a permis de faire émerger la richesse des travaux, leur force, leur sensibilité, leurs remises en question des tissus urbains et péri-urbains tels qu'ils se fabriquent, leurs propositions concrètes et rêvées. Elle ouvre le champ des possibles et permet aussi à la Métropole, aux prises avec la réalité quotidienne des contraintes politiques, techniques, économiques et réglementaires, de faire un pas de côté…

Bravo à toutes et tous les étudiants et à l'équipe encadrante, à Julien Monfort qui porte avec énergie et conviction cet exercice pédagogique !

Je remercie vivement les équipes de la Métropole, sa Présidente bien sûr mais aussi Vincent Fouchier, Directeur Prospective et Conseil de développement et toute son équipe.

La Direction régionale des affaires culturelles, qui apporte son soutien à divers projets de l'école qui convergent avec sa politique culturelle sur le territoire régional, est cette année encore à nos côtés, qu'elle en soit remerciée.

Je remercie enfin le Directeur de l'INSEAMM, Raphaël Imbert, pour l'accueil chaleureux dans les magnifiques espaces du Conservatoire au Palais Carli, palais des arts rappelons-le qui accueillit les enseignements en architecture avant la construction de l'école d'architecture à Luminy.

Très bonne lecture à toutes et tous !

Hélène Corset Maillard ⋮ Directrice de l'école nationale supérieure d'architecture de Marseille



Visite de site du mercredi 30 août :
Les étudiants dans la montée de la cimenterie de l'Estaque



S'il fallait donner une preuve de la vitalité de l'enseignement de l'architecture, il faudrait inventer le Workshop 2023 « intensifications urbaines » : 140 étudiants de mastère, 26 encadrants venant du monde entier, le patronage de la Métropole Aix-Marseille-Provence et du maire de Vitrolles, une réflexion sur le devenir de centaines de milliers d'habitants d'ici à la fin du siècle.

Depuis 2020, la DRAC PACA accompagne ce workshop d'ampleur « métropolitaine ». Cette implication aux côtés d'une grande collectivité a permis de renforcer l'encadrement et la qualité de publication de leurs travaux.

D'abord à Toulon puis dans la Métropole Aix-Marseille-Provence en 2023, cet exercice académique investit des territoires réels en impliquant activement les élus et fonctionnaires territoriaux qui en ont la charge.

La présidente Martine Vassal a confié à Vincent Fouchier le soin de l'accompagner. La confrontation des étudiants avec les questions qui se posent à des acteurs de l'aménagement urbain dans un climat de liberté créative mais en vraie grandeur, parait féconde pour tous, au-delà de l'ensa•marseille, de la collectivité métropolitaine et des services de l'Etat.

En effet, ces travaux sont une source de réflexion tonique pour les agents chargés de l'action culturelle ou de la protection du patrimoine. Leur qualité d'expression plastique est remarquable. Enfin, la proximité du territoire étudié avec le siège aixois de la DRAC fait écho aux réflexions en cours sur les mobilités domicile-travail et bureau-terrain. Le projet « éloge de la lenteur » qui porte un espoir du mieux-vivre métropolitain préfigure un futur désirable à l'échelle du territoire.

Je rejoins Hélène Corset Maillard dans ses remerciements à Raphaël Imbert, grâce à qui les étudiants ont vécu quinze jours dans les magnifiques espaces du Palais Carli. Les magnifiques photographies prises dans cette ancienne bibliothèque et école des Beaux-Arts de Marseille montrent la fonctionnalité chaleureuse de ce lieu où l'on a enseigné l'architecture du XIXe siècle à 1966. Or ce lieu magique, bien que sous-employé, est toujours dévolu aux enseignements artistiques avec l'INSEAMM. Je forme le vœu que ces lieux d'enseignement des métiers de la Culture restent toujours vivants et féconds, du Palais Carli à Luminy et à l'IMVT, où les jeunes architectes côtoient les jeunes urbanistes et paysagistes.

Le futur a besoin de ces réflexions et de ces pas de côté pour être apprivoisé à hauteur d'homme. Vos travaux y contribuent. Soyez en tous et toutes remerciés.

Bénédicte Lefeuvre ⋮ Directrice Régionale des Affaires Culturelles PACA

Les étudiants

Lucas GELADA
Marion PANCIATICI
Amélie ROSSET
Rachel Kate NDIWE AMAYENE
Jules PONTICQ
Romain CIVEL
Zoé DUBOIS
Margaux RIPOCHE
Matthias NUTTE

Elodie PESQUIE
Sylvain FUILLERAT
Carla BORGETTO
Jade LEFEBVRE
Lucie ANTOINE
Oumayma EL HOUARI
Yesmine MEDHIOUB

Tabara NIRLO
Capucine TONNOT
Lou AMMIRATI
Jessy CLEMENT
Sameh ALOUI
Oksana KOVTUN
Alexis NORMAND
Melissa CAREDDU

Léa BARBAROUX
Matthieu GOMEZ
Lucas DUTAU
manager
Salma DHAOUADI
Naomi JOSEPH
Aurore FREMINEAU
Mohammad PEER
Mathilde RIGAL

Camille PLOURDE
Louise GUILLOT
Tomé DE ALMEIDA
Ryan BRAIDY
Robin COLLET
Orianne GALLOT
Maylis PIBOT
Sacha SIMONINI

Ilhan PEHAU
Claudia CIOSI
Nina DOUNA
Mael CHABRAND
Fatima LAMHANI
Julian JARDON
Jade LÉMERET
Samuel MONCORGÉ

Ilinca ANGHEL
Bryan BANGOURA
Emma DUBOIS
Soufiane KHELIFI
Rita LANGUMIER
Alice RIBOT scribe
Eva-Luz SANCHEZ
Naomi TANKAM
Lyle VINCENSINI



Olfa BELKHIRIA
Clément CASABIANCA
Kylian COLIN
Salomé COMPAN
Nesrine KESSOUM
Sophie LE MAD
Eloïse NARDO
Camille VINAS
Katherine WALKIEWICZ

Loïc GUIRAUD
Elise DELF
Thomas HERISSON
Gabin LACROIX
Clarissa VILHENA PINHEIRO
Lisa RUSTERHOLTZ
Lou-Amélie BARBAUD

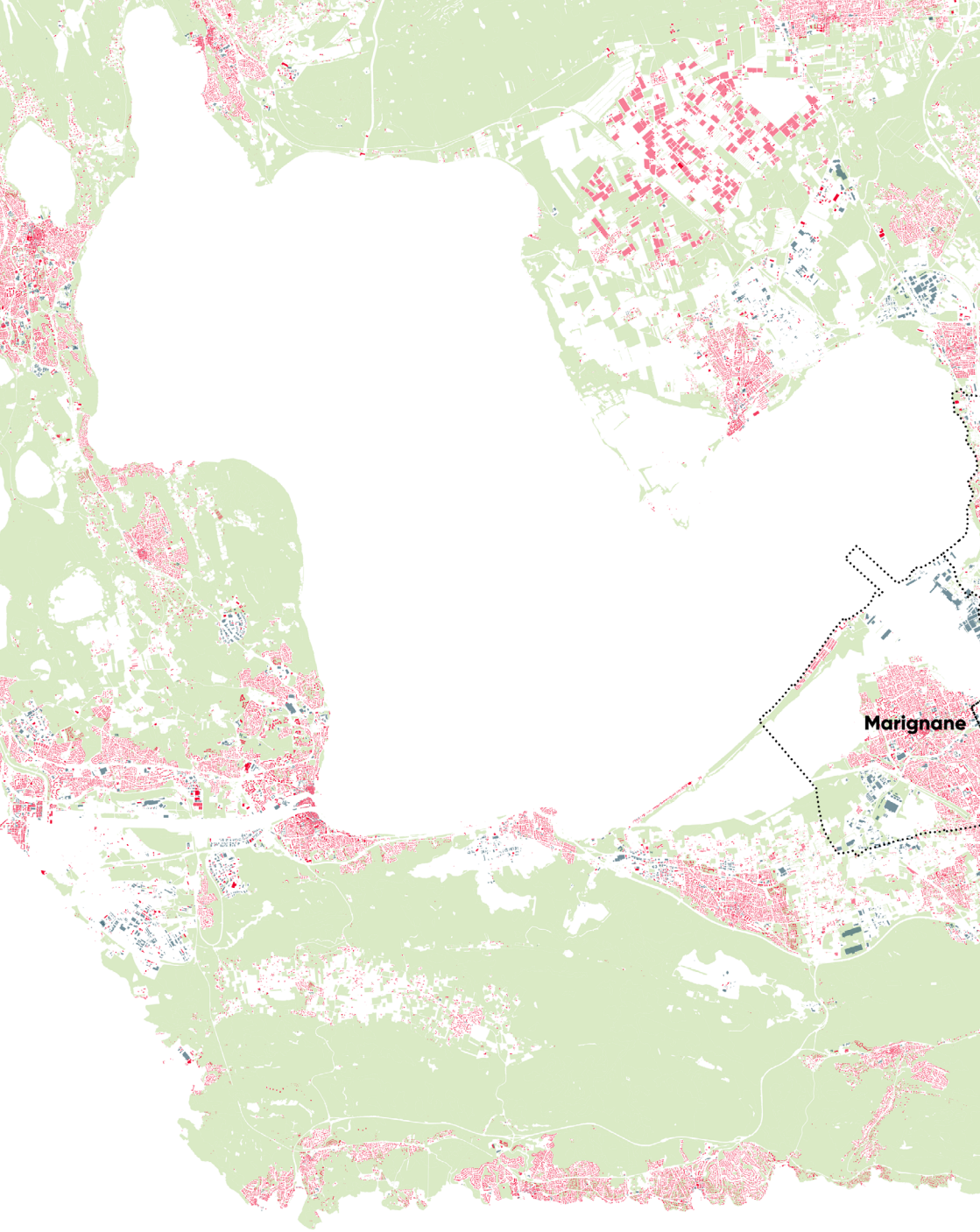
Roxane BERRY
Quentin CHAPUY
Nicolle DE LIMA PEIXOTO
Zoé DEVOILLE
Alexia LEKAVSKI
Inès MORET
Chloé PRINZIVALLI
Eva RICCIO
Morgan VOLLENWEIDER

Anaïs BAILLE
Marie-Lou CULMINE
Solène L'HOSTIS
Naznat MOINDJIE
Lucie ROUY
Paula SUPRANO
Océane TRAN

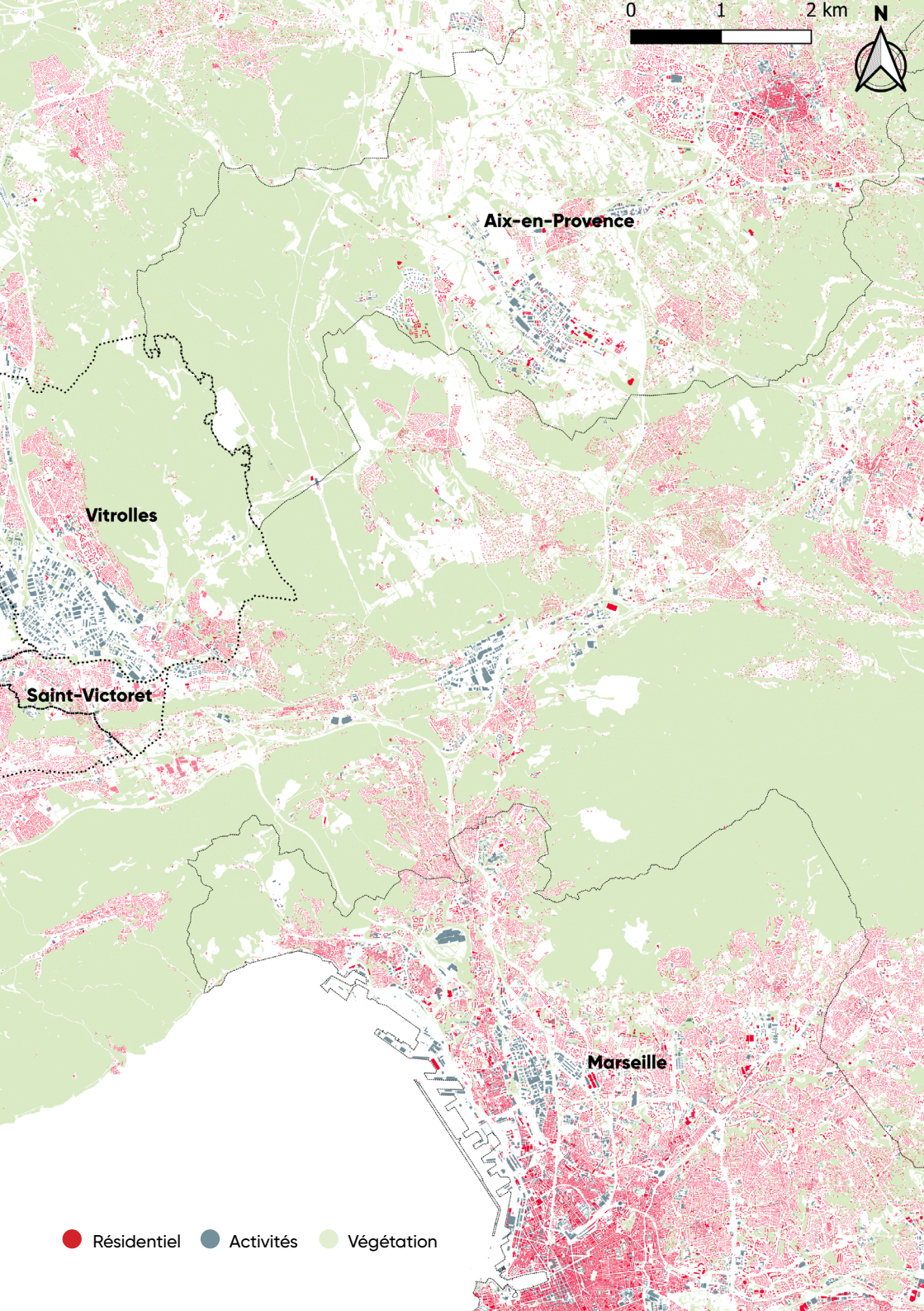
Fatima AKHADAD
Loélia BOURCHANY
Mathilde CLARY
scribe Colombe DE MOLLIENS
Karina EL OUAADOUDI
Emma MATTEI
Victor MORETTI
Mélina PINEDE
Nicolas PERRON

Tom BRU
Caroline BRUN
Guiliane CATINELLA
Nathanaël DIBOBE
Nicolas GENT
Fanny GROLLIER
Dorine HEMERY
Rudy MATTA
Elisa MORISSET





Le territoire étudié dans son contexte


0
1
2 km
N
Aix-en-Provence
Vitrolles
Saint-Victoret
Marseille
Résidentiel
Activités
Végétation



Visite de site du mercredi 30 août :
montée de la chaine de la Nerthe depuis l'Estaque

Que retenir des propositions des 12 équipes sur l'intensification urbaine ?

Si la Métropole a sollicité l'Ecole nationale d'architecture de Marseille, dans le cadre de sa convention avec l'Institut méditerranéen des villes et des territoires (IMVT), c'est qu'elle voulait recueillir la vision des jeunes architectes sur le sujet de l'intensification urbaine.

Pourquoi un tel sujet ? Simplement parce qu'il s'agit d'un des plus grands défis de l'aménagement contemporain. Nous sommes tous d'accord sur le fait de réduire voire de stopper les extensions urbaines pour freiner la disparition des espaces naturels et agricoles. Mais la contrepartie, qui consiste donc à accueillir tous les besoins en termes de logement, d'activité, de loisirs ou autres dans les espaces déjà urbanisés, n'est pas un objectif facile. Il l'est d'autant moins qu'il impose d'abandonner 50 ans d'urbanisme extensif (le pavillonnaire avec la voiture, les centres commerciaux périphériques, etc.) et d'inventer un nouveau modèle d'urbanisme plus intensif (plus de densité, moins de distances à parcourir, plus d'intensité d'usage du bâti existant…). Tout irait bien si ce nouveau modèle était déjà connu et accepté. Or ce n'est pas le cas. C'est pour cela que la Métropole explore, avec de nombreux partenaires, les réponses possibles à l'intensification urbaine et qu'elle a souhaité avoir le point de vue des jeunes architectes.

La crainte initiale était que le sujet était difficile pour de jeunes diplômés, mais que le terrain de jeu lui-même (Vitrolles-Marignane) venait compliquer les choses tant il était vaste et composite. A l'issue du workshop, le double défi était relevé.

Certes, il y eut des impasses. Certes, les propositions n'ont pas toujours été marquées par la faisabilité ou le réalisme. Certes, ce sont parfois des sous-ensembles de Marignane-Vitrolles qui ont été plus spécifiquement abordés (l'aéroport bien-sûr, mais aussi la zone d'activité des Estroublans) et parfois des échelles plus grandes encore. Mais chaque équipe a su avoir sa « lecture territoriale », son prisme d'action, sa manière d'aborder l'enjeu avec pertinence… et parfois aussi avec une impertinence bienvenue.

C'est bien l'objet d'un tel workshop de sortir des sentiers battus et de donner à voir des futurs possibles qui n'étaient pas nécessairement imaginés par les acteurs en place. De ce point de vue, la Métropole « commanditaire » en sort enrichie par les 12 projets.

Le potentiel de transformation de Vitrolles-Marignane est révélé par toutes les équipes. Elles ont fourmillé de réponses originales et de projections architecturales et urbaines stimulantes.

Sur le plan quantitatif, les équipes ont tenté de chiffrer le niveau de l'intensification urbaine auquel conduirait leur projet. Le nombre d'habitants ou d'emplois à terme a pu parfois donner le tournis (jusqu'à 339.000 habitants pour Vitrolles-Marignane, contre 60.000 environ actuellement)… confirmant le potentiel de transformation du terrain étudié, mais montrant aussi un réel écart avec ce qui est prévu ou tout simplement ce qui est « admissible » localement.

Sur le plan qualitatif, sans chercher l'exhaustivité, loin s'en faut, on peut citer quelques-unes des pistes proposées et qui font nécessairement réfléchir :

- Le canal du Rove pourrait s'urbaniser sur ses abords, un grand axe vert pourrait le prolonger jusqu'à l'étang de Berre ;
- Un nouveau centre-ville pourrait s'ériger entre Marignane et Vitrolles : le « cœur » ;
- L'autoroute A7 pourrait être enterrée et complétée par une gare métropolitaine sur 3 niveaux surmontée d'une esplanade spectaculaire… ou déplacée et remplacée par un bâtiment linéaire de 3000 logements !



Lundi 28 août : réunion des étudiants devant l'hémicycle du Pharo

- 38000 nouveaux logements pourraient s'installer sur un polder non loin de Saint-Chamas ;
- Un réseau « hypoloop » - à opposer à « l'hyperloop » -, favorisant les mobilités douces et lentes pourrait être déployé autour de Vitrolles et Marignane, par des cheminements en boucles ;
- Des résidences universitaires pourraient venir sur les toits industriels, dans un campus aux Estroublans ;
- Des city-blocks densifiés pourraient structurer les nouveaux quartiers ;
- Le tunnel du Rove pourrait être rouvert pour y faire circuler une ligne ferroviaire
- Un « Miami » provençal sur les berges de l'étang de Berre (Airbus Beach) viendrait développer le tourisme ;
- Une Silicon Valley de l'aéronautique conforterait la vocation R&D de cette filière
- Un RER autour de l'étang de Berre desservirait les pôles et des boucles de tramways irrigueraient les espaces à densifier ;
- Un bâtiment de 2km de long et de 9 étages serait construit autour d'une rue intérieure ;
- Une désimperméabilisation massive des zones d'activités économiques permettrait de mieux gérer l'eau, de végétaliser pour rafraîchir et de requalifier les zones à densifier (parkings mutualisés en structure) ;
- Un guide méthodologique de l'intensification, illustré, serait produit à destination des élus pour leur montrer les diverses solutions possibles…

De fait, les positions de projet quant à l'intensification sont parfois très opposées entre les équipes. Pas de vision unanime ou univoque. Les propositions d'une équipe à l'autre viennent mettre en tension des options radicalement différentes, comme autant d'interrogations pour préparer le futur :

- Faut-il privilégier la vitesse ou la lenteur ?
- Faut-il tout hybrider ou spécialiser les espaces en affirmation du patchwork territorial
- Faut-il programmer la fermeture de l'aéroport ou développer plutôt « Airbus-ville » ?
- Faut-il recourir à de grands gestes architecturaux et infrastructurels ou privilégier les petites coutures dans la dentelle urbaine ?
- Faut-il principalement agir sur les franges ou les joints plutôt que sur les centres ? Dans le même ordre d'idée, faut-il privilégier les lignes (les grands axes routier ou paysagers) ou les points (lieux de projet) ?

Bien que latérale à la problématique, la question de la gouvernance de l'ensemble Marignane-Vitrolles a été vue comme une évidence par la plupart des équipes : il faudrait fusionner les deux commune ! Plusieurs noms de baptême ont même été proposés : Vi-Ma-sur-Mer ou Marignolles… Et une équipe a fait le récit moderne de Roméo et Juliette, revisité à travers le destin croisé de Marignane et Vitrolles…

Le sensible et l'émotion étaient ainsi de mise. Les jeunes architectes du workshop se souviendront du Maire de Vitrolles, Loïc Gachon, ému par la vidéo de présentation d'une des équipes, qui a su le toucher en faisant « parler » sa ville.

La « magie » du workshop a donc opéré. Faire travailler 140 jeunes diplômés en conclave pendant 10 jours aurait pu ne pas générer une telle créativité et une telle énergie. Il faut ici saluer la méthode employée par Julien Monfort et ses encadrants internationaux, faite d'un subtil dosage entre cadre à la réflexion, liberté de proposition et exigence dans les rendus.

L'accueil par le Conservatoire national à rayonnement régional (CNRR) dans ses magnifiques locaux a certainement contribué au succès, combiné aux moments plus formels dans l'hémicycle du Conseil de la Métropole au Pharo.

Merci à Julien Monfort, aux encadrants, à l'équipe de préparation du Workshop… et aux 140 étudiants qui ont brillamment éclairé les voies de l'intensification métropolitaine.

Vincent Fouchier
Directeur prospective et conseil de développement
Métropole Aix-Marseille-Provence



Reconstitution du système Beaux-Arts dans la salle Magaud
du Palais Carli (Ancienne école d'architecture)

Le projet comme outil à tout faire

Produire pour mieux penser

A un certain niveau de complexité, il devient hasardeux d'adapter un projet à ce qu'on appelle communément la « gouvernance ». Il est envisageable cependant d'infléchir à long terme cette gouvernance vers un projet imaginé librement.

Nous avons réinterprété cette stratégie territoriale assez courante pour l'adapter à notre sujet : un studio d'enseignement formalise des projets dont l'objet n'est pas de devenir concrets, mais de servir de support à une négociation. Chez nous, on produit d'abord et on réfléchit après… Tous ensemble.

Injonctions contradictoires

En ce moment par exemple, une constellation de législations disparates exige d'un coté la construction de beaucoup de logements, mais sanctuarise d'un autre la pleine terre et le ciel - en interdisant de monter -. Elle exige aussi des structures stables au feu plusieurs heures, mais en paille, en bois, en chanvre, ou en laine (béton et acier sont trop carbonés). Enfin les aménagements de plain-pied sont obligatoires pour les personnes à mobilité réduite, mais suspendus sur des échasses pour s'extirper des risques d'inondations et de la montée des eaux. Bref, aujourd'hui un projet est simplement inconcevable sans négociation entre l'ensemble des parties prenantes qu'il est susceptible de réunir.

Convaincre

Plus précisément, l'intensification dont on dit que ni les édiles, ni les habitants ne veulent – ou alors « not in their backyard » - devra proposer des solutions aux situations existantes si elle veut avoir une chance de convaincre. Amélioration de l'équipement, ou de l'offre de mobilité par exemple.
Une fine connaissance de l'état des lieux, points forts et défaillances, constitue un préalable incontournable qui s'invitera immanquablement tôt ou tard à la table des négociations.

Négociation

L'urbanisme négocié consiste habituellement à installer l'ensemble des acteurs du projet et des décideurs autour d'une table, avec une maquette au milieu, et à amender la proposition en fonction des retours des uns et des autres. Il ne s'agit pas nécessairement de compromis. Souvent surgit une proposition originale que personne n'a vu venir, et qui parvient à mettre tout le monde d'accord. Souvent la solution proposée est meilleure que la proposition initiale. C'est la magie de l'intelligence collective.

Notre workshop repose sur le même principe, mais à plus grande échelle. 140 étudiants de Master 1 (4ème année) dessinent non pas un, mais une douzaine de projets, et nous les « essorons » tous ensemble pendant une journée entière dans un hémicycle surchauffé. Un jury ad-hoc est convié à cet effet (Loïc Gachon, le maire de Vitrolles, Fr. Leclercq et B. Bertoncello cette année.) Les décideurs présents sont toujours à la barre, mais ils deviennent aussi acteurs du projet, et se l'approprient.

Préalable

Ce grand oral constitue le point culminant du workshop. Mais pendant tout un semestre de préparation, c'est toujours le projet qui est mis à contribution, cette fois comme « outil d'analyse ». Analyse d'un programme tel que « l'intensification métropolitaine ». Analyse d'un site tel que le transect Marseille - Vitrolles - Marignane. Nous appelons cette phase de conception « projet - crashtest », mais pourrions tout aussi bien l'intituler « Et si… ».
La mesure du site induit à cette occasion la mesure du projet : où et comment, mais aussi combien de m2, à quelle distance, quelle hauteur, etc.

Post-production

Enfin, ce sont toujours les supports visuels du projet qui serviront la restitution ultérieure des travaux. Des images sensibles pour faire rêver, donner à se projeter à son tour dans tel ou tel scénario. Mais aussi des plans et coupes à l'échelle qui permettront de saisir la « mesure » physique, temporelle, et économique de la réalité alternative proposée.

Trans … figurer le territoire

Trans-scalaire

A l'échelle du territoire et des plans métropolitains, la coupe géométrale convoque nécessairement la petite échelle qui permet de voir la superposition des infrastructures, ou la gestion de la topo / géographie. Au niveau même de l'aménagement du logement, certains dispositifs peuvent induire une flexibilité de programme propre à intensifier le territoire – voir le travail de Riken Yamamoto par exemple –. Autant de dispositions qui intéressent la petite échelle, indissociable de la grande. – De manière générale, l'atelier postule que l'urbanisme, l'architecture, l'aménagement, et le paysage ne sont qu'une seule et même discipline. C'est d'ailleurs comme telle qu'elle est enseignée en Espagne, au Japon, et jadis aux Beaux-Arts.

Trans-disciplinaire

Le workshop constitue un court, mais intense moment d'ouverture de l'école d'architecture à d'autres univers : en plus des enseignants en architecture ou en urbanisme, nous sollicitons d'autres types de praticiens dont les perspectives alternatives permettent de caractériser différemment les propositions originales. C'est ainsi que des paysagistes, sociologues, artistes, et même aménageurs et promoteurs sont régulièrement conviés à participer à cet évènement où ils sont loin de faire de la figuration.

Cette année, l'organisation du workshop au Conservatoire de Musique de Marseille (Palais Carli) aura permis de solliciter des musiciens, mais aussi l'histoire et le patrimoine d'Espérandieu, puisqu'il s'agit de l'ancienne école des Beaux-arts et d'Architecture.

Trans-national

L'école profite enfin de l'événement pour inviter des encadrants d'autres pays, et d'autres continents. Le Japon, le Brésil, la Californie, mais aussi la Belgique, le Danemark, et Paris) sont régulièrement conviés à réfléchir depuis leurs perspectives alternatives à des sujets auxquels ils sont aussi confrontés chez eux. Il est à ce titre surprenant de constater l'universalité des phénomènes auxquels nous réfléchissons : mobilités entre polarités asymétriques, sanctuarisation de la nature et de l'agriculture, (télé)travail, compartimentage social, commerce et économie post-carbone, etc.



Une séance d'atelier au Palais Carli entre étudiants et encadrants

Réalité

Dans la même volonté d'ouverture sur l'extérieur, le workshop cultive un réalisme proche de celui qui se pratique dans la vraie vie.

Intensité

Court mais intense, le workshop accapare quinze jours en exclusivité sur un projet, avec diverses échéances clés à tenir, comme à l'occasion d'un vrai concours. L'unité de lieu renforce la synergie entre tous les participants pour créer un véritable évènement pédagogique.

Travail en équipe

Comment faire en sorte de pouvoir collaborer avec un nombre important de « co-traitants » qu'on n'a pas toujours choisit. Chaque équipe est constituée dans le respect de la parité, et de la représentation de toutes les sensibilités doctrinales présentes au sein de l'école.

Partenariat

Le travail s'effectue dans le cadre d'une « commande » institutionnelle encadrée par une convention avec une ou plusieurs administrations : « commande » toute relative, que les encadrants invités ont toute liberté de suivre, d'ignorer, ou d'interpréter différemment des attendus pour proposer, pourquoi pas, de nouvelles pistes de réflexion à explorer.

Actualité

L'institution partenaire propose une problématique et un site en rapport avec un sujet d'actualité sur le grill. La validation de ces propositions fait l'objet de concertation avec d'autres institutions consultées : ENSP, IUAR, POPSU, DRAC, CONSEIL DE DEVELOPPEMENT. Le foisonnement des réflexions de toutes ces institutions intensifie et nourrit aussi le propos.

A côtés

Pendant le déroulé des deux semaines, un certain nombres d'événements sont organisés pour intensifier la cohésion des groupes : conférences inaugurale « pourquoi, et combien construire » par V. Fouchier, B. Bertoncello, et Fr. Leclercq, Métabolisme par T. Danniel de l'université de Kyoto, Soirées Pizza et baignade sur la digue du Jaï à l'occasion de la visite de site, et enfin bouquet final après le jury final : bain de minuit avec tous les organisateurs au cercle des nageurs.

L'ensa•marseille par la voie de sa direction et de l'équipe d'encadrement du Workshop-23, salue ses partenaires actuels, la Métropole AMP et la DRAC, et les remercie pour leur soutien sans faille dans l'élaboration et la conduite du workshop-2023 passionnant dont nous vous présentons la restitution aujourd'hui.



Remerciements particuliers

Vincent FOUCHIER, Cindy CONNESSA, Olivier SANA, François GONDRAN, Thomas BARBIERE, Théo LORRIERE, Isabelle COLLET-REYMOND, Jimmy BENHAMOU, Hélène CORSET MAILLARD, Véronique ROBLIN, Frédérique JOLY, Yannick SADY, Raphaël IMBERT, Azzedine BOUKHARI, Garance PICHET, tous les encadrants, tous les moniteurs, et tous les étudiants qui se sont donnés à fond pendant ces deux semaines.

Julien Monfort

Maître de Conférence à l'ensa•marseille
Coordinateur général du WS23
Architecte DPLG

Encadrants

Thomas Daniell

Thomas Daniell est professeur d'histoire, de théorie et de critique de l'architecture à l'Université de Kyoto, au Japon. Il est titulaire d'une licence en sciences du bâtiment et d'une licence en architecture de l'Université Victoria de Wellington, d'un master en ingénierie de l'Université de Kyoto et d'un doctorat de l'Université RMIT.

Guilherme Lassance

Guilherme Lassance est architecte, docteur, professeur et vice-directeur de l'UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro (FAU-UFRJ), Enseignant-chercheur du Programme de Postgrade en Urbanisme (Prourb) où il dirige le groupe de recherche UrCA – Urbanisme, Critique et Architecture.

Pedro Varella

Pedro Varella est un architecte diplômé de l'Université fédérale de Rio de Janeiro, avec une extension académique de l'École Nationale Supérieure d'Architecture Paris-Malaquais (France). Il est professeur dans le domaine de la théorie du projet pour le programme de troisième cycle en architecture de l'UFRJ.

Antoine Chaudemanche

Antoine Chaudemanche est un architecte belge diplômé de l'Université de Liège qui travaille pour l'agence XDGA (Xaveer De Geyter Architects), spécialisée dans l'architecture, l'urbanisme et l'aménagement paysager, basée à Bruxelles et à Paris.

Lionel Bousquet

Lionel Bousquet est un architecte gérant du bureau d'architecture BXLMRS à Bruxelles et Project manager chez XDGA. Il est diplômé de l'École Nationale Supérieure des Arts et de l'Industrie de Strasbourg.

Gordana Pavlović

Gordana Pavlović est fondatrice et directrice de Design Studio Gordana LLC, studio de conception et de planification résidentielle. Avant la création du Studio, elle était planificatrice de campus à Stanford et à l'Université de l'Iowa. Gordana est diplômé en architecture, art et ingénierie de l'Université de Belgrade, de l'École d'architecture et d'un master en art de la WSU Kansas.

Mateusz Mastalski

Mateusz Mastalski est un architecte et directeur associé du Design à l'agence Henning Larsen à Copenhague. Il a été journaliste pour le magazine Architektura&Biznes, où il écrit principalement sur l'architecture et les espaces publics scandinaves.

Alessandro Guess

Alessandro Gess est associé au sein du bureau d'urbanisme et d'architecture l'AUC à Paris. l'AUC travaille en architecture, en urbanisme et en recherche sur de nombreux projets de transformation stratégique à travers le monde. Alessandro Gess enseigne actuellement la transformation et la réutilisation adaptative au KIT – Karlsruher Institut for Technology en Allemagne.

Jean Leclercq

Jean Leclercq est un architecte HMONP diplômé de l'Ecole d'Architecture de Paris-Belleville qui travaille pour l'agence Leclercq Associés.

Maxime Richaud

Maxime Richaud est un architecte HMONP diplômé de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille qui travaille pour l'agence Leclercq Associés.

Tae-Hoon Yoon

Tae Hoon Yoon arrive en France à 11 ans. Il est diplômé en 2004 à l'ENSA-Belleville. Il travaille chez Christian Devillers où il se familiarise avec le projet urbain et pratique l'architecture multiscalaire. Il fonde sa propre agence la Société d'Architecture Tae Hoon Yoon (SATHY) en 2011.

Damien Malige

Damien Malige est un architecte DPLG et urbaniste diplômé de l'École nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette. Il est également auteur de romans publiés aux éditions Gallimard et show-runner de séries télévisées.

Céline Crestin

Céline Crestin est diplômée de l'Essec et du master d'Urbanisme de Sciences-Po Paris. Elle est directrice de la stratégie et du développement responsable de Paris La Défense. De 2015 à 2018, elle a dirigé l'aménagement secteur ouest de l'établissement public d'aménagement de La Défense Seine Arche (EPADESA).

Christophe Piqué

Christophe Piqué est un architecte diplômé de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille anciennement associé chez MOA Architecture.

Rémi el Jadaoui

Rémi el Jadaoui est un architecte et urbaniste associé chez MOA Architecture. Il est diplômé de l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille.

Simon Moisière

Simon Moisière est architecte co-gérant et fondateur de l'agence concorde à Marseille et Paris avec Jean Rodet.

Jean Rodet

Jean Rodet est un architecte, diplômé de l'ENSA-Versailles (DE). Il est co-gérant et fondateur de l'agence d'architecture et d'urbanisme Concorde à Marseille et Paris avec Simon Moisière.

Etienne Balland

Étienne Balland est un urbaniste sociologue freelance à Marseille. Il est enseignant à l'Ecole Nationale Supérieur du Paysage à Marseille et Délégué régional Sud-PACA à la commission nationale de débat public.

Margaux Tissot

Margaux Tissot est architecte et paysagiste, elle à obtenu une licence d'architecture à l'ENSA-Montpellier puis elle obtient son master à l'école de Paris Malaquais avant de passer son HMONP à l'école de Marseille. Elle obtient son diplôme de paysagiste à l'École Nationale Supérieure de Paysage de Versailles.

Arnaud Villard

Arnaud Villard est un architecte et urbaniste, diplômé de l'Ecole d'architecture de Versailles (DPLG) puis diplômé d'un DESS en urbanisme et aménagement local à l'Institut d'Etudes Politiques de Paris.

Maxence Moreteau

Maxence Moreteau est un sociologue urbaniste d'abord diplômé d'un IUP environnement et développement du territoire, puis diplômé d'un DESS en développement local et urbain à l'université d'Aix Marseille. Il travaille depuis presque 20 ans dans l'Adeus Groupereflex, une agence d'études urbaines et sociales implantée à Marseille.

Clémence Broc

Clémence Broc est une architecte diplômée du DUT en génie civil d'Egletons et a aussi un master de l'ensa•marseille. Elle à travaillé dans l'agence Marseillaise Caractère Spécial Architecte, puis elle a créé l'agence Structure Miscible, en collaboration avec Léa Maréchal.

Léa Maréchal

Léa Maréchal est une architecte HMONP diplômée de l'ensa•marseille. Elle à été cheffe de projet dans l'agence Marseillaise Caractère Spécial Architecte, puis elle a créé l'agence Structure Miscible, en collaboration avec Clémence Broc.



Visite de site du mercredi 30 août :
Les étudiants devant le viaduc ferroviaire de l'Estaque

Le point de vue des moniteurs

Pourquoi devenir moniteur du workshop ? Pour acquérir tout un éventail de compétences et découvrir comment fonctionne cet événement auquel j'ai assisté pour la première fois en tant qu'étudiant. Préparer un workshop en amont, c'est découvrir et appréhender une toute autre échelle de projet.

C'est développer des outils et des méthodes pour cartographier, tenter de synthétiser et rendre intelligible des informations, construire un discours pour la première journée et apprendre à travailler en équipe. Organiser un workshop, c'est aussi se plonger dans un univers inconnu, presque professionnel. C'est apprendre à planifier un événement, apprendre à gérer des réservations, des locations, des lieux, des commandes et bien sûr des imprévus.

Organiser un workshop, c'est aussi faire des rencontres avec de nombreux acteurs de différents milieux, locaux et internationaux (techniciens, professeurs, encadrants, personnalités politiques etc...). Vous le voyez, organiser un workshop, c'est beaucoup de choses, et j'en oublie certainement. En bref, organiser un workshop, c'est une opportunité de vivre une expérience unique et mémorable !

Thomas Barbiere ⋮ Etudiant à l'ensa•marseille master 2 • moniteur en chef du WS23

Qu'est-ce que l'on gagne à organiser le workshop ? Personnellement, j'ai appris à travailler avec une équipe pour réaliser une commande. C'est plus qu'un simple exercice de travail d'équipe comme en projet ou cours. Cette préparation apporte aussi une connaissance fine du territoire dans lequel nous vivons. On comprend beaucoup plus de choses en étudiant le territoire de cette manière qu'en le regardant de manière ponctuelle. On remet en perspective ce que l'on a vécu sur ce territoire et ce que l'on sait. On ne pense plus le territoire à l'échelle de la commune ou du quartier, mais à la très grande échelle.

Au-delà d'une pensée c'est surtout des rencontres, des gens qui nous ont tendu la main, peut-être à un moment où l'on ne comprenait pas, où on était seul chez soi. Et c'est assez curieux de se dire que les hasards, les rencontres forgent un workshop...

Outre cette référence hasardeuse, les rencontres font workshop, que ce soit pour les étudiants, les élus ou les encadrants. Pour les moniteurs c'est les rencontres qui constituent les moments d'apprentissage les plus importants et les plus riches. C'est là que le savoir prend une autre dimension, plus humaine, et tout l'enjeu est de le restituer de manière intelligible et intéressante. Finalement, le workshop dans sa partie opérationnelle/opérante c'est une entrée dans le monde.

Théo Lorrière ⋮ Etudiant à l'ensa•marseille master 2 • moniteur en chef du WS23

Quatres enjeux à traiter

Aix-Marseille-Provence est l'une des grandes métropoles ouvertes sur la Méditerranée. Elle se caractérise par la juxtaposition de zones densément urbanisées et de vastes espaces naturels, telle que l'étang de Berre à l'ouest, la mer Méditerranée au sud, la Durance au nord, des massifs calcaires et 255 km de côtes, comprenant des sites touristiques emblématiques comme la baie de La Ciotat, la Côte Bleue et les calanques de Marseille.

Ce sont tant de paysages hétérogènes que l'OCDE souligne parmi les atouts à mettre en valeur dans le cadre du développement de la Métropole :

- Le polycentrisme et la proximité immédiate de la nature offrent à chacun une multitude d'usages récréatifs et énergétiques à proximité ;
- Les infrastructures internationales (aéroport, gares TGV, Grand Port Maritime de Marseille) dont le développement économique à la croisée de l'Europe et de la Méditerranée est propice au développement de l'innovation – par l'entremise de l'université notamment -.

La Métropole est d'ores et déjà reconnue pour ses institutions d'enseignement supérieur et de recherche, qui accueillent près de 80 000 étudiants sur l'ensemble des campus d'Aix-Marseille Université, ou encore pour son rayonnement culturel, avec de nombreuses infrastructures et festivals d'importance nationale ou internationale.

L'histoire industrielle du territoire est tout aussi incontournable dans cette description. La Métropole Aix-Marseille-Provence bâtit son développement économique autour de six filières d'excellence représentant plus de 40% des emplois de son territoire, à savoir : la santé, l'aéronautique et la mécanique, le maritime et la logistique, les industries numériques, créatives et la micro-électronique, les énergies et l'environnement, le tourisme et l'art de vivre. Citons par exemple le GPMM qui accueille à Fos-sur-mer l'une des deux grandes aciéries de France, la gare de triage de Miramas, le projet ITER sur le nucléaire à Cadarache ou encore le pôle aéronautique développé à l'Est de l'étang de Berre avec Airbus Helicopters appuyé par la Team Henri-Fabre.

C'est ce dernier territoire élargi au transect Marseille - Vitrolles - Marignane qui constitue le terrain d'étude de ce workshop de l'Ecole nationale d'architecture de Marseille en partenariat avec la Métropole Aix-Marseille-Provence. L'édition 2023 du workshop (WS23), qui s'est déroulé du 28 août au 8 septembre 2023 a fait l'objet d'une préparation préalable par les moniteurs au sein du studio de projet encadré par Julien Monfort. L'exercice consiste, sur un semestre, à analyser, arpenter, cartographier et comprendre ce transect afin de restituer ces informations sous forme de livrets. Ce socle de connaissances remis aux étudiants s'accompagne de quatre enjeux définis par les moniteurs, pour répondre au défi de l'intensification urbaine.

Enjeu 1: De la Métropole multipolaire à la métropole polycentrique.

Il s'agit de remettre en question la monofonctionnalité de ces étendues, en introduisant une mixité et une interconnexion entre les usages, et à restructurer le réseau de transport. La notion de mixité favorise la densité, limite l'étalement urbain et les déplacements d'une zone à l'autre dès lors que différents usages coexistent sur place. La transition d'une métropole multipolaire vers une métropole polycentrique – où l'on trouve tous les services inhérents à la qualité d'un centre - est l'une des stratégies imaginées pour détendre la pression de la mobilité entre les différentes centralités urbaines de la Métropole.

Enjeu 2: Ouvrir les portes de la Métropole.

Le sud-est de l'étang de Berre accueille deux « portes » majeures de la Métropole: l'aéroport Marseille Provence, la gare TGV Aix-en-Provence, mais aussi des axes autoroutiers transnationaux: A7, et A55 vers le GPMM et l'Italie. Paradoxalement, ces équipements majeurs sont mal desservis par les transports en commun malgré leur position stratégique. Il est important de mettre Vitrolles et Marignane en phase avec la mobilité métropolitaine afin de lui redonner une visibilité équivalente aux autres polarités métropolitaines.

Enjeu 3: Optimiser et développer le potentiel industriel de Berre.

Aujourd'hui, l'enjeu est double: répondre aux besoins de la Nation en termes de métiers en tension et de compétences stratégiques pour regagner son indépendance dans les technologies et savoir faire d'avenir, tout en résorbant les inégalités d'accès à l'emploi. En effet, deux actifs sur trois sont contraints d'aller chercher des emplois loin de leur domicile. Pour relancer l'industrie au sud de l'étang de Berre et favoriser le développement économique de la métropole, des mesures sont envisagées telles que la réorganisation des zones industrielles pour libérer du foncier, la requalification des friches industrielles ou encore la réhabilitation des anciennes lignes ferroviaires de fret.

Enjeu 4: Révéler et développer les structures paysagères.

L'objectif est de dessiner des espaces de biodiversité et des corridors écologiques en s'inspirant des outils déjà mis en place par la métropole. La requalification des espaces verts peut impliquer la création de zones tampons, la protection de la haute tige, l'aménagement de parcs publics ou naturels et d'espaces agricoles pour les habitants.



Concertation entre étudiants et encadrants au Palais Carli



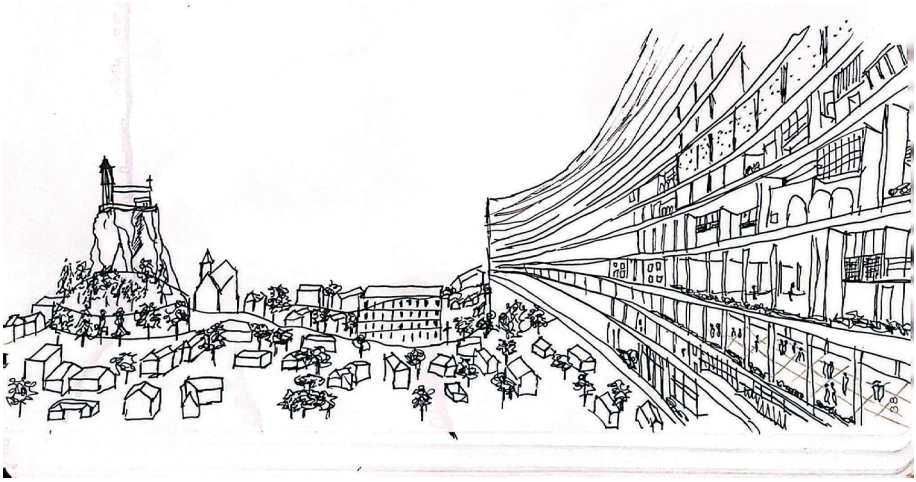
De Rognac à Châteauneuf-les-Martigues, le territoire est si vaste qu'il correspond à l'emprise de Marseille de l'Estaque aux Goudes.



Collage de Manhattan sur la commune de Vitrolles à la même échelle pour prendre la mesure du territoire. Sur une même superficie, on observe deux densités de bâti radicalement différentes.

Les projets "crash test" des moniteurs

Construction d'un immeuble linéaire sur le modèle de la cité jardin verticale de Le Corbusier en suivant les reliefs du plateau de l'Arbois et de la cuesta de Vitrolles. Cela permet de créer 29 000 logements.







Quartier de la Vendembla : au fond, l'Aviation de Marignane et l'Etang de Berre

Dates clés du territoire

Moyen-Âge

Structuration et développement des noyaux villageois

1802-1834

Création du canal d'Arles à Port-Le-Bouc

1830

Etablissement de la ligne de chemin de fer Paris-Lyon-Marseille (PLM)

1911-1924

Percement du Tunnel du Rove

1870-1911

Construction de la voie navigable du Canal de Caronte à l'embouchure du Rove

1855-1863

Transformation de la passe de Caronte en canal navigable

1933

Transfert de la gestion de l'aviation civil aux Chambres de Commerce

1928

Élargissement du Canal de Caronte et construction des usines pétrochimiques de la Mède

1922

Création de la base aérienne de Marignane

1964

Construction de la Zone Industrielle des Estroublans

1961

Construction du Terminal A de l'aéroport par Fernand Pouillon

1935

Création des usines pétrochimiques de Lavéra

1973-2001

Établissement d'Aménagement Public des Rives de l'Étang-de-Berre (EPAREB) pour la planification des villes nouvelles

1970

Ouverture de l'autoroute A7

1969

Premier schéma de cohérence métropolitaine de l'OREAM (Organisme Régionale d'Étude et d'Aménagement d'aire Métropolitaine Marseillaise)

2006

Construction du Terminal 2 de l'aéroport

1998

Construction du Terminal B de l'aéroport

1984

Construction de la Zone Industrielle de l'Anjoly

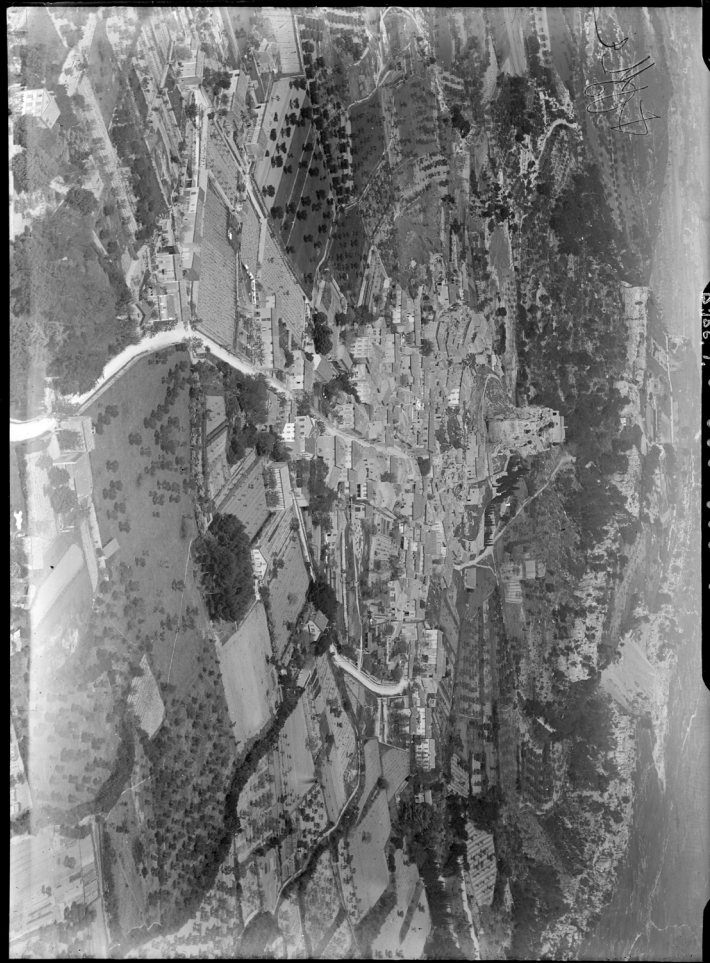
2016

Création de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Raffinerie de Berre-l'Etang, 1930



Vitrolles, 1926

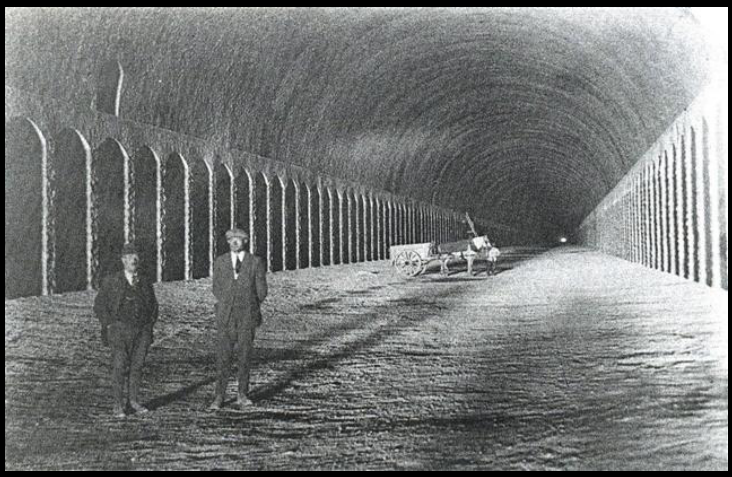


Raffinerie de Lavéra, 1943

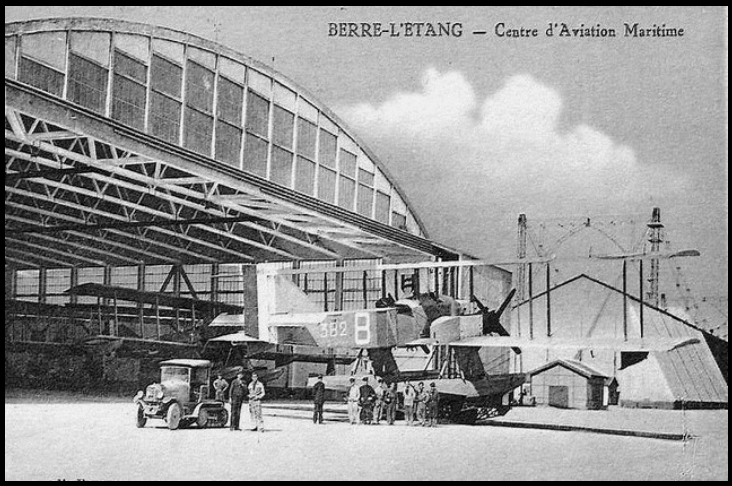
Marignane, 1924



Carte postale de l'entrée du Rove à l'Estaque



Le tunnel du Rove avant mise en service



Berre l'Etang centre d'aviation maritime



Berre l'Etang,
vue générale du centre
d'aviation maritime



Berre l'Etang, la gare



Marignane,
la pointe du Vallat



Visite de site du mercredi 30 août :
Promenade sur le lido du Jaï

Projets territoriaux

Ces projets cherchent à façonner et à améliorer les territoires de la Métropole de manière holistique, notamment en développant de nouveaux modes de transport.

Intervenir sur Vitrolles et Marignane, c'est considérer et interroger leur place dans l'environnement métropolitain.

Vitrolles Fait Métropole

Rendre au territoire sa dignité et faire de son statut métropolitain un atout

Lucas GELADA secrétaire
Marion PANCIATICI scribe
Amélie ROSSET maître du temps
Rachel Kate NDIWE AMAYENE manager
Jules PONTICQ manager
Romain CIVEL
Zoé DUBOIS
Margaux RIPOCHE
Matthias NUTTE
Encadrant • Alessandro GESS

Le renouveau des zones d'activités

Considéré comme un lieu de passage éphémère, l'aéroport est aujourd'hui requalifié grâce à une liaison avec la gare. On peut dorénavant aller directement d'un pôle de mobilité à l'autre. La zone d'activité accolée à l'aéroport se voit densifiée par une augmentation de la hauteur du bâti afin de compenser la délocalisation de certains bâtiments industriels et laisser place à la végétation. Ce parc d'activité où l'on retrouve les réminiscences passées par l'utilisation de structures existantes offre des espaces collectifs, des jardins partagés, des lieux de représentations, des ateliers, des équipements sportifs et de loisirs.



Réduire les fractures

Le déplacement de l'autoroute sous le plateau de l'Arbois permet de gagner une grande étendue de surface au sol d'environ 30 hectares. Viendront s'y implanter environ 3000 logements répartis dans deux entités linéaires à flanc de falaise, offrant ainsi un rapport au paysage unique. Une passerelle est construite entre l'Arbois et la nouvelle zone d'habitation ce qui permet d'arpenter les espaces naturels et d'accéder facilement au plateau.

Marseille-Vitrolles en bateau bus ?

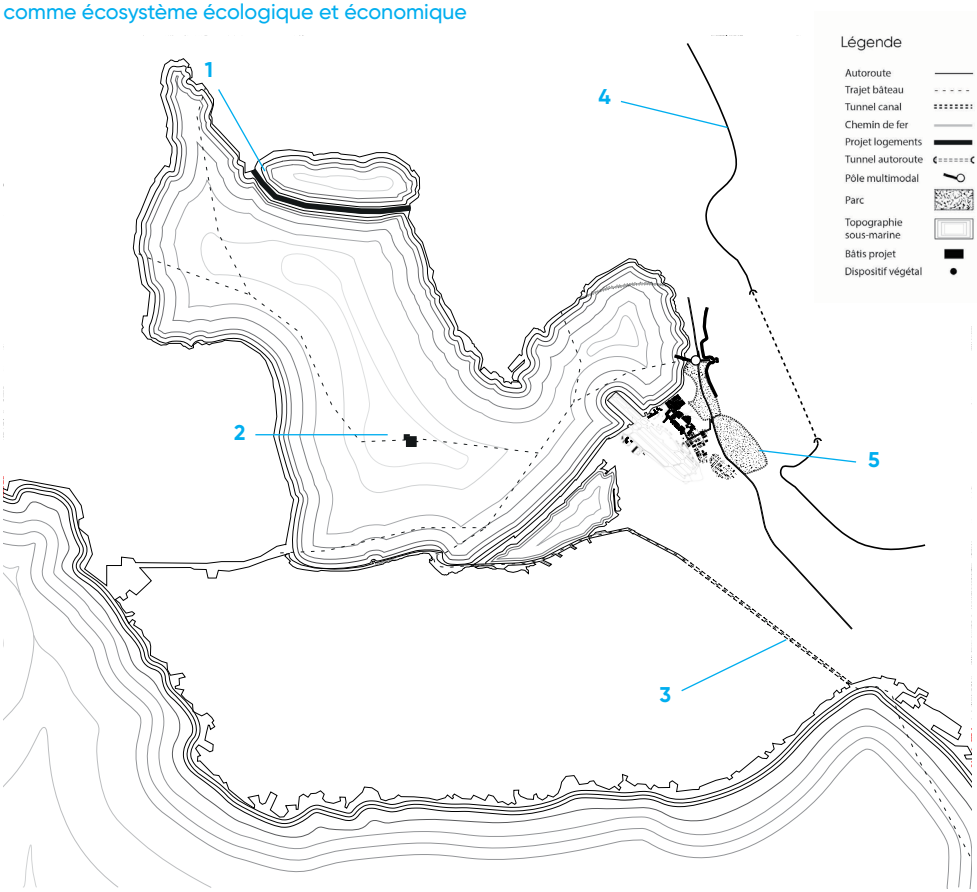
La création d'une gare maritime à Vitrolles et sur plusieurs autres communes permet de sillonner les villes qui perlent le littoral. La réouverture du canal du Rove renforce la mobilité maritime au sein de la métropole en reliant Marseille aux communes de l'étang. Il apporte le sel nécessaire à l'équilibre du milieu marin. De plus, au centre de l'étang se tient une plateforme flottante vectrice d'activités culturelles et de rencontres.

A la conquête de l'eau

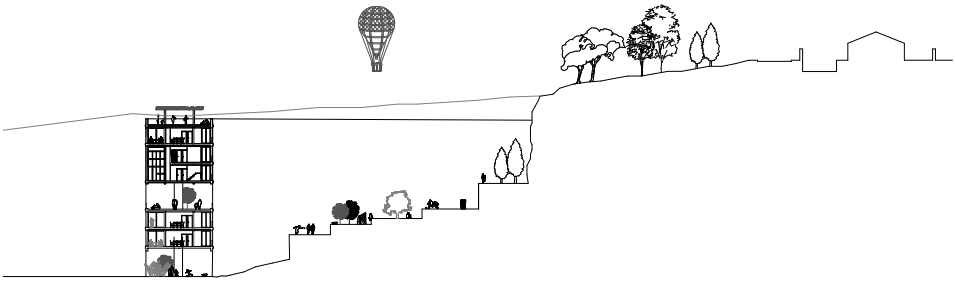
Une digue en retenant l'eau douce rejetée par la centrale EDF joue également un rôle majeur dans le rééquilibrage du taux de salinité. Reliant les communes de St Chamas et Berre-l'étang, elle est le socle d'un nouveau mode de vie comprenant logements et divers usages et permet de gagner 140 km2 d'espace au sol à bâtir et ainsi de développer un potentiel constructible de 8000 logements.

Découvrez en vidéo ce projet →

Répondre aux enjeux posés à Vitrolles et Marignane sollicite l'ensemble de l'étang de Berre comme écosystème écologique et économique

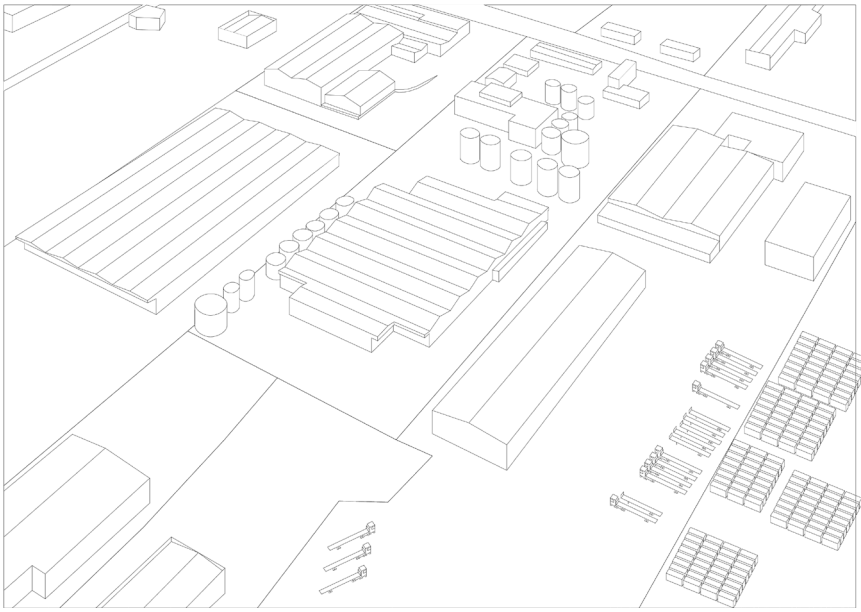


1. Une digue surmontée de 8000 logements
2. Une plateforme flottante vectrice d'activités culturelles et de rencontres
3. Réouverture du tunnel du Rove pour relancer le trafic maritime
4. Déplacement de l'autoroute sous le plateau de l'Arbois
5. Densification des ZA par sur-élévation du bâti

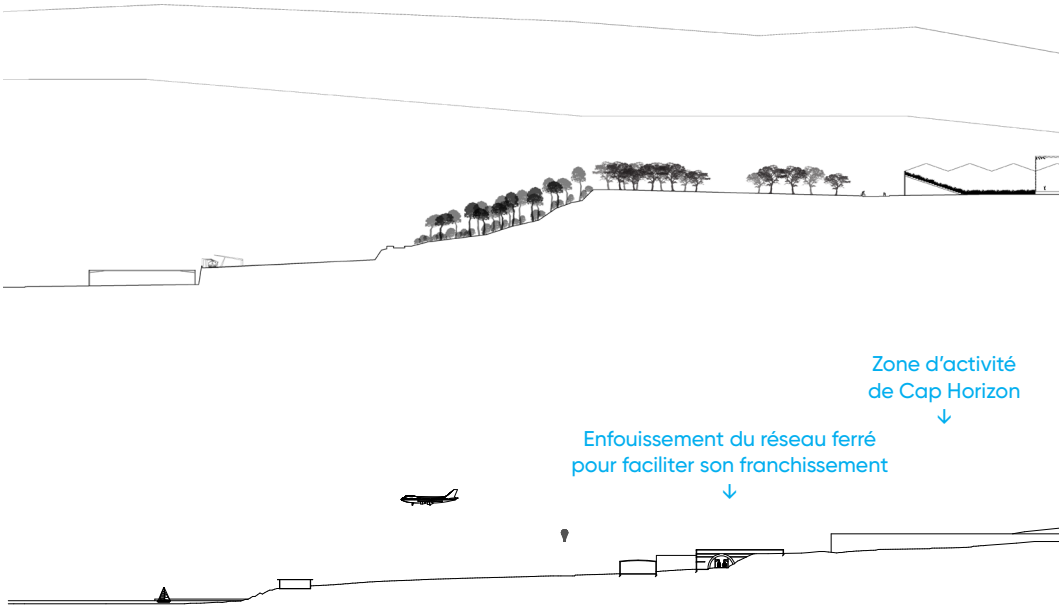


L'immeuble linéaire sur l'emprise de l'autoroute déplacée

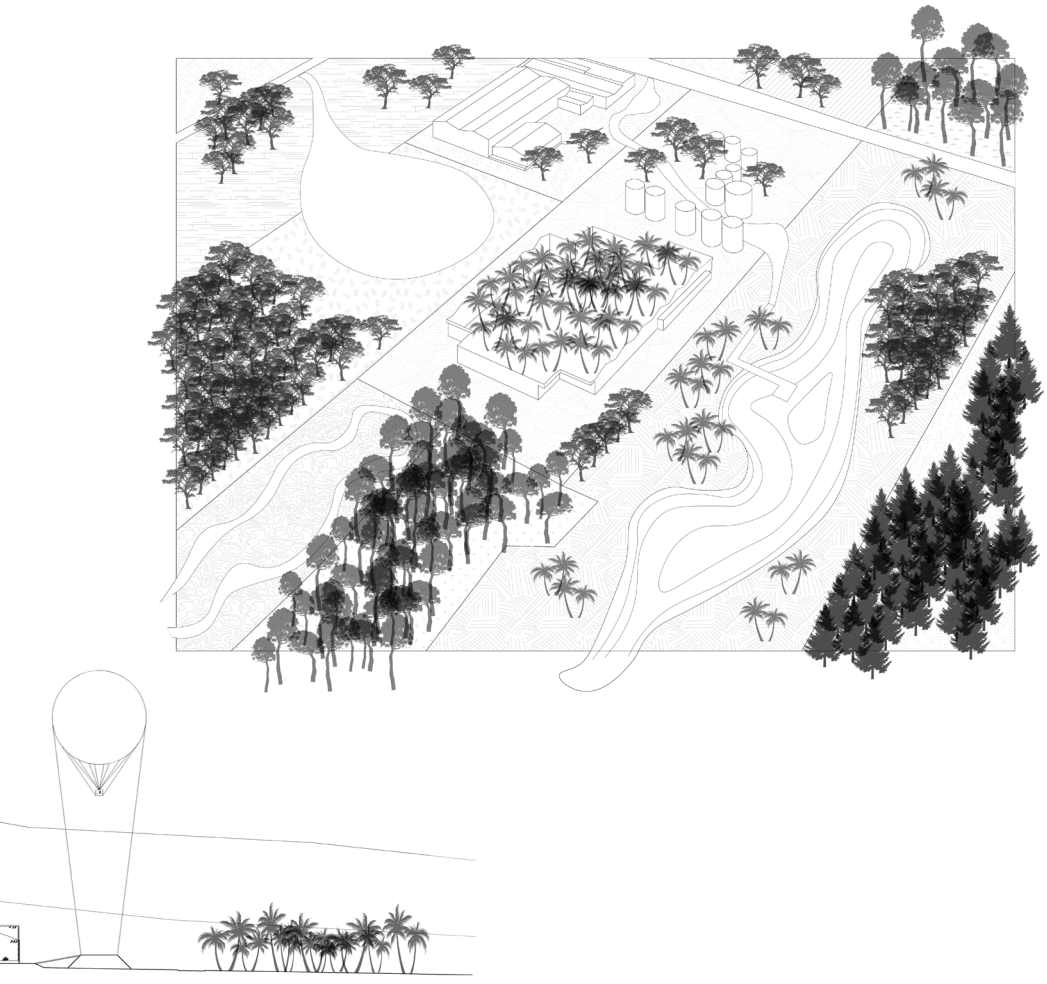
Avant
Une zone d'activité caractérisée par une monofonctionnalité et de nombreux délaissés



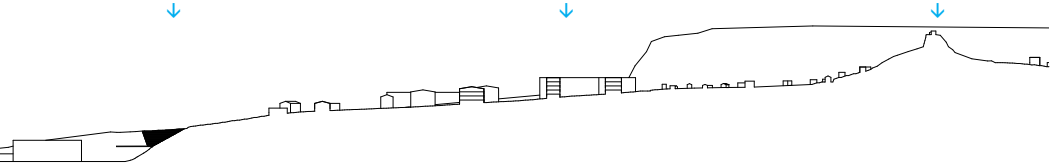
Coupe sur équipements culturels et nouveaux espaces boisés du parc des Estroublans



Après
La zone est complétée par des îlots de fraicheurs
et de nouveaux équipements culturels et sociaux



Gradin sur la cuesta ↓ Cité Rose ↓ Rocher de Vitrolles ↓



Un gradin magistral pour relier le centre historique aux berges de l'étang

Eloge de la lenteur

Elodie PESQUIE secrétaire
Sylvain FUILLERAT scribe
Carla BORGETTO maître du temps
Jade LEFEBVRE manager

Lucie ANTOINE
Oumayma EL HOUARI
Yesmine MEDHIOUB
Encadrants • Maxime RICHAUD
et Jean LECLERCQ

Face au rythme effréné dans lequel nous vivons, nous prônons la lenteur. Pour ce faire, imaginons un nouveau réseau de transport, une mobilité qui nous permettrait d'apprécier et comprendre notre environnement. Ralentir, c'est aussi observer le paysage qui nous entoure et mettre en avant un territoire naturel aujourd'hui oublié.

La mobilité est, selon nous, un des éléments majeurs qui permettrait de provoquer de manière spontanée l'intensification du territoire. Le chemin de fer dessiné traverse et connecte tout le territoire métropolitain. Il forme une boucle perpétuelle, une boucle où le temps ne fait que ralentir et laisse le passager contempler le paysage qu'il traverse. Tout au long de ce parcours, nous découvrons de nouveaux usages au sein de lieux aujourd'hui délaissés, où s'accumulent friches et industries peu qualitatives. La démultiplication des gares et la lenteur permettent de requalifier ces abords et créer de nouvelles polarités.

Intensifier, c'est réinvestir des espaces qui, au cours d'une journée, pourraient se transformer par d'autres usages. Un café ne serait plus un simple café, mais un espace de travail ou de réunion.

Le cœur du projet se porte donc sur la notion de mobilité qui symbolise un questionnement sur le temps et la lenteur. Ralentir pour transformer notre quotidien et notre rapport au territoire, et à l'environnement. Densifier pour préserver un paysage naturel déjà trop impacté par ces flux et cette vitesse continue.

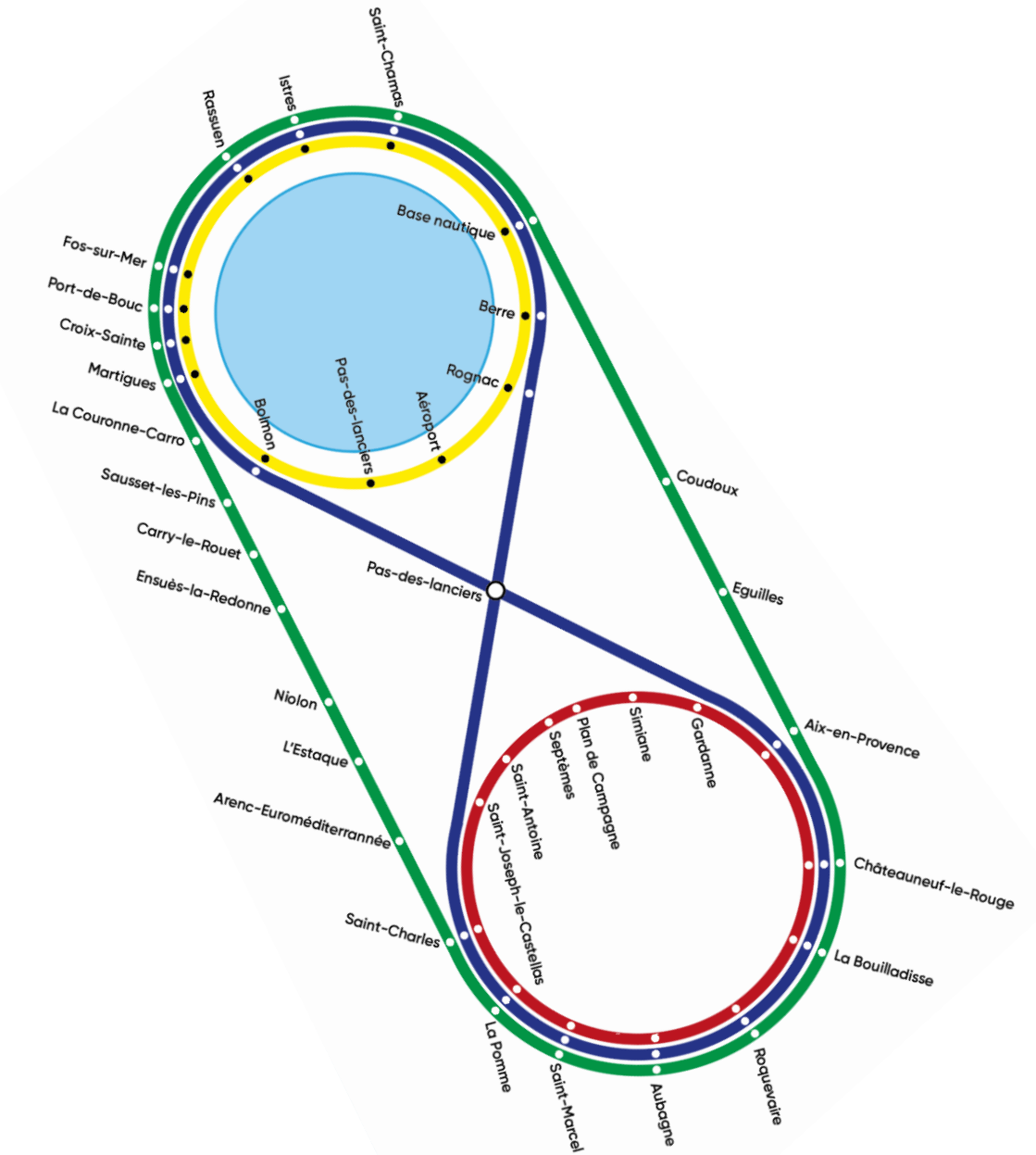


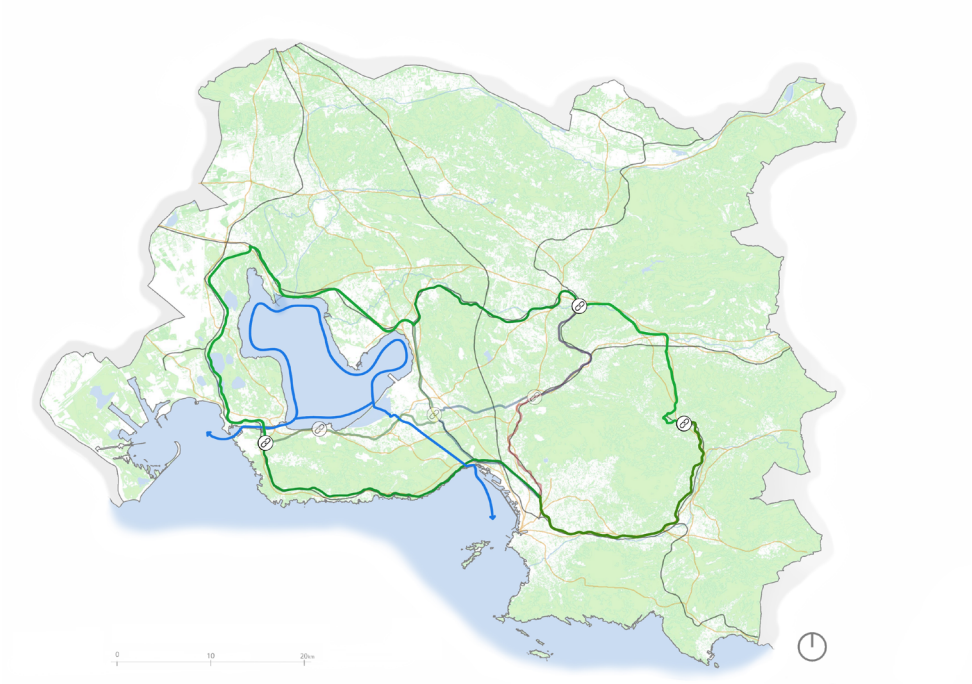
T1 **Transberratin**

T2 **Étoile du Sud**

T3 **Hyposeille**

T4 **Tram'quille**

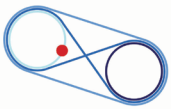

Saint-Chamas
Istres
Rassuen
Fos-sur-Mer
Port-de-Bouc
Croix-Sainte
Martigues
La Couronne-Carro
Sausset-les-Pins
Carry-le-Rouet
Ensuès-la-Redonne
Niolon
L'Estaque
Arenc-Euroméditerrannée
Saint-Charles
La Pomme
Saint-Marcel
Aubagne
Roquevaire
La Bouilladisse
Châteauneuf-le-Rouge
Aix-en-Provence
Eguilles
Coudoux
Pas-des-lanciers
Base nautique
Berre
Rognac
Aéroport
Bolmon
Pas-des-lanciers
Saint-Joseph-le-Castellas
Saint-Antoine
Septèmes
Plan de Campagne
Simiane
Gardanne



La mise en place d'un réseau ferroviaire métropolitain à plusieurs vitesses

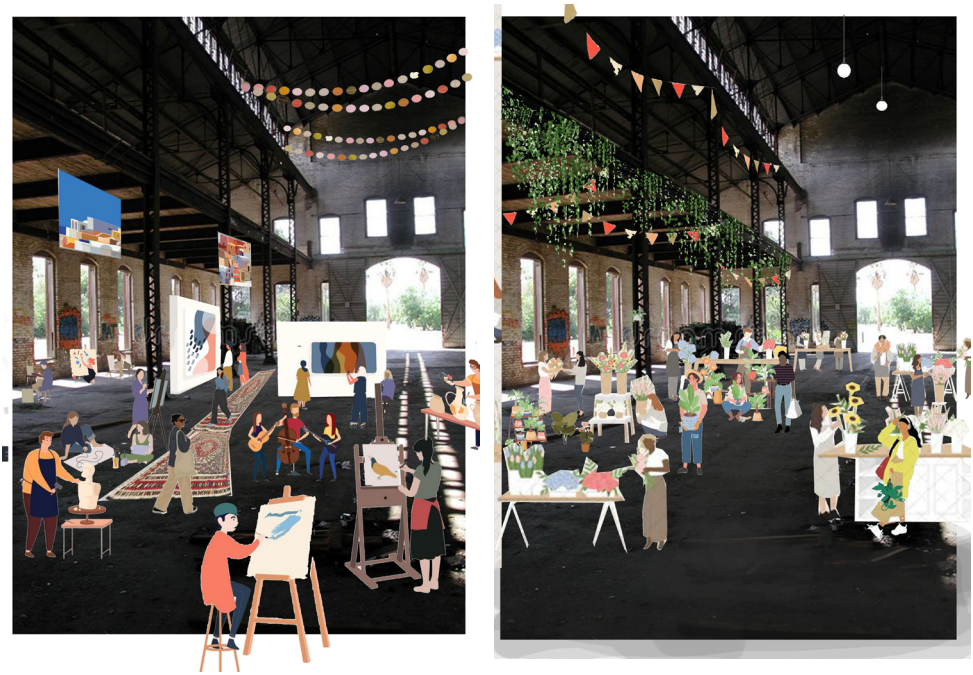
Sur la route du Transberratin





Un train panoramique autour de l'étang de Berre

7.26



Réactivation de friches industrielles grâce à la nouvelle desserte de transports en commun

Sur la route de l'Hyposeille



7.27

Un train éducatif aux abords de l'étang



Rendu du vendredi 8 septembre à l'hémicycle du Pharo

Projets politiques

Les municipalités de Vitrolles et Marignane partagent des atouts au sein de la Métropole. Et si unir ces deux entités sans se soucier des intrigues politiques permettait de développer un troisième pôle urbain majeur derrière Aix et Marseille ?

Le Serpent de Mer

Tabara NIRLO secrétaire
Capucine TONNOT scribe
Lou AMMIRATI maître du temps
Jessy CLEMENT manager
Sameh ALOUI
Oksana KOVTUN
Alexis NORMAND
Melissa CAREDDU
Encadrants • Damien MALIGE
et Tae-Hoon YOON

Vitrolles et Marignane sont deux territoires fracturés par la géographie, la topographie, les voiries, la discontinuité paysagère, et les typologies de bâti. La visite de site, l'étude des cartes et le recensement des délaissés, des déséquilibres au sein de la zone d'activités et les potentiels inhérents à chaque ville ont permis de tracer un « itinéraire de vide à coloniser »

Faire ville par le vide

L'idée de relier physiquement et politiquement les villes de Marignane et de Vitrolles par le tracé d'une jonction qui parcourait ces territoires est apparue assez tôt. Nous appelons cet axe principal le « Serpent de Mer ». Cette figure mythologique se matérialise sous la forme d'un vide au pouvoir vertueux, capable de générer du vivant avec de l'inertie, de recomposer, de densifier les espaces naturels, d'intensifier la présence de l'humain. Sur le plan urbain, il se traduit par une succession d'interventions sur des points forts et des points faibles du tissu urbain existant de Vitrolles et Marignane.



La figure du serpent

Trois zones d'intensité ont émergé, permettant :

- La programmation d'un nouveau centre-ville en lieu et place de la zone d'activités,
- La requalification de Vitrolles et Marignane en quartiers, les trois zones étant reliées par des franchissements repensés et paysagers.

Vitrolles voit son centre ville historique revitalisé, avec un vrai attrait pour ses qualités architecturales, bâties et touristiques. Le serpent de mer étire cette qualité urbaine jusqu'à la cité Rose et l'avenue Jean Moulin pour arriver à un parkway qui franchit l'autoroute A7. Cet aménagement paysager permet d'abolir la barrière que représente l'autoroute, tout en liant le vieux Vitrolles au nouveau cœur urbain qu'est la réhabilitation des Estroublans.

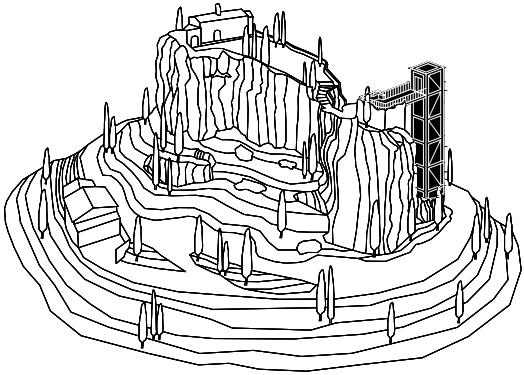
Le serpent continue de s'étendre en franchissant la voie ferrée pour arriver à Marignane dans le centre historique par la transformation des HLM du parc Camoin en une nouvelle cité jardin. Le tracé du serpent se termine en se ramifiant autour des zones d'habitations au Sud et au Nord de Marignane, sur les berges du Rove, et le long de l'étang de Bolmon.

1. Vitrolles
   Densification des logements et des équipements autour d'un boulevard urbain
2. Refonte de la zone d'activité par l'apport d'une nouvelle mixité d'usages
3. Marignane
   Densification des logements et des équipements

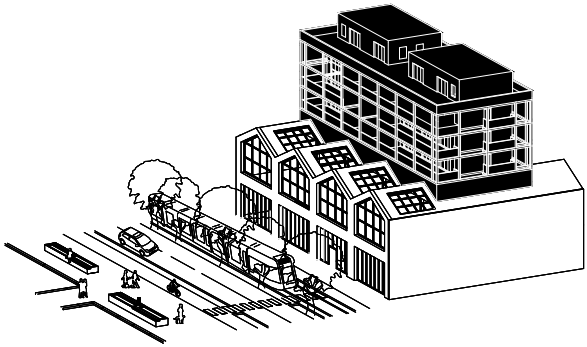


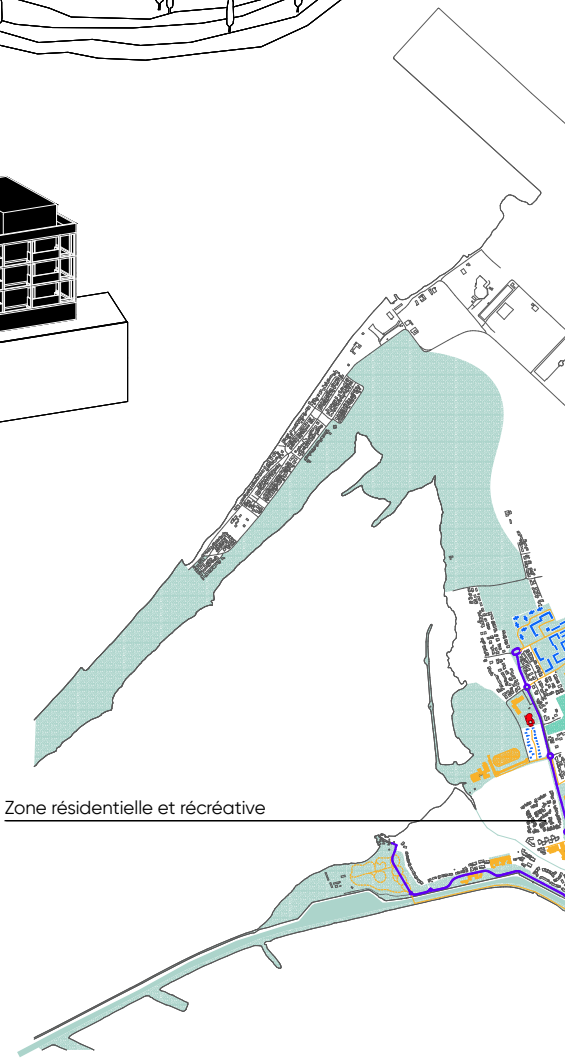
Le Serpent de mer • Interconnecter des développements périurbains en une figure lisible

Faciliter l'accès au rocher de Vitrolles

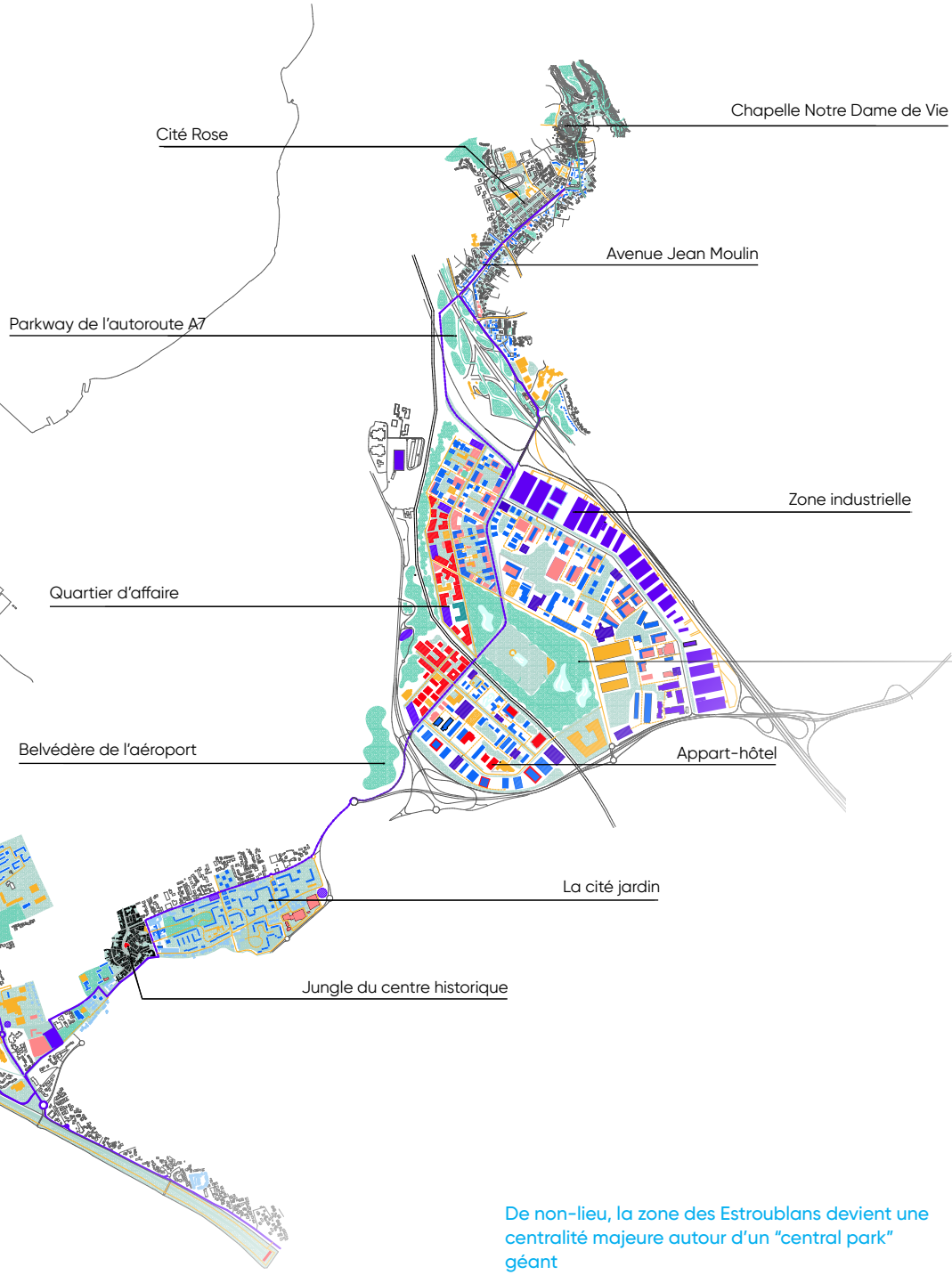


Intensification d'un bâtiment industriel par ajout de bureaux en surélévation





- Parking silo
- Logement neuf
- Bureaux, hôtels, etc.
- Espaces verts
- Parcs, zones de végétation dense, hautes tiges
- Équipements publics existants, polarités
- Bâti insdustriel et parking réhabilités
- Commerce existant
- Opération de réhabilitation en bureaux, hôtels, etc.
- Densification de logement
- Axes secondaires, mobilité douce
- Axe principal
- Itinéraire piéton et vélo
- Ligne de tramway



De non-lieu, la zone des Estroublans devient une centralité majeure autour d'un "central park" géant



Conférence inaugurale au Palais Carli : Pourquoi intensifier ?
Vincent Fouchier, François Leclercq, Brigitte Bertoncello, Guilherme Lassance, Julien Monfort

Sectorisation ou hybridation

Aborder la ville selon des visions contradictoires : l'une accentue l'urbanisme de zones hérité des années 70, la seconde prône la mixité des fonctions à l'image de la ville du quart d'heure.

Intensifier l'intense

La stratégie de l'Opus Incertum

Léa BARBAROUX secrétaire
Matthieu GOMEZ scribe du jour
Lucas DUTAU manager
Salma DHAOUADI
Naomi JOSEPH
Aurore FREMINEAU
Mohammad PEER
Mathilde RIGAL
Encadrants • Maxence MORETEAU
Arnaud VILLARD

Le parti pris métaphorique s'incarne par référence aux assises maçonnées en Opus Incertum. Appareillage robuste à partir de moellons disparates et irréguliers, constitutif de nombreux ouvrages emblématiques du territoire : sa force réside dans la qualité du joint qui les lie. La double approche proposée donne sens et pérennité à ce territoire.

Assumer le zoning

Une intensification-densification des entités fonctionnelles (les pierres) en s'appuyant sur leurs caractéristiques afin de renforcer leur vocation et leur qualité. L'enjeu est de repenser leurs objectifs et les faire évoluer vers une urbanité plus aimable, plus durable, tout en accroissant leur potentiel.



Renforcer les liens

Une intensification des usages par un travail fin sur les zones d'interfaces (les joints) afin qu'elles constituent une trame structurante capable de lier les entités entre elles (les pierres) et renforcent leur cohésion.

Cette action volontariste sur la trame jointive doit s'appuyer sur des ingrédients communs et partagés à l'image du mortier en remplaçant l'eau, le sable et la chaux par mobilité, hydrographie, couloirs écologiques, lien social. La stratégie de l'Opus Incertum propose d'agir sur ces deux composantes.

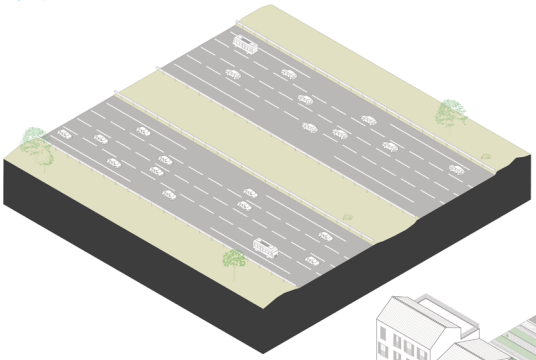
Cette double politique interventionniste est nécessairement métropolitaine car fondamentale pour la cohésion territoriale. Elle doit permettre de constituer un socle durable au barycentre métropolitain à l'horizon 2100.



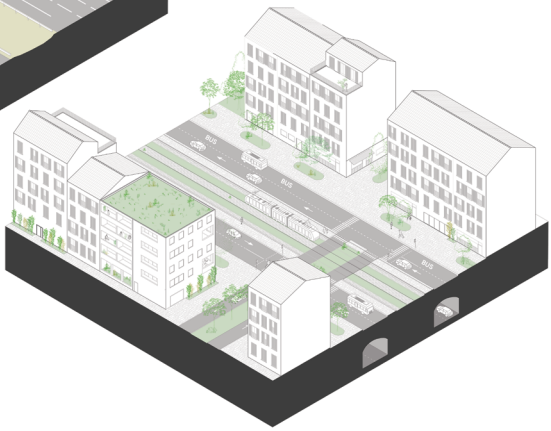
Opus incertum, une analogie au territoire Vitrolles-Marignane autour de l'aéroport et l'étang de Berre : un territoire lacéré par les infrastructures.

Transformation de l'A7 en boulevard urbain

Avant

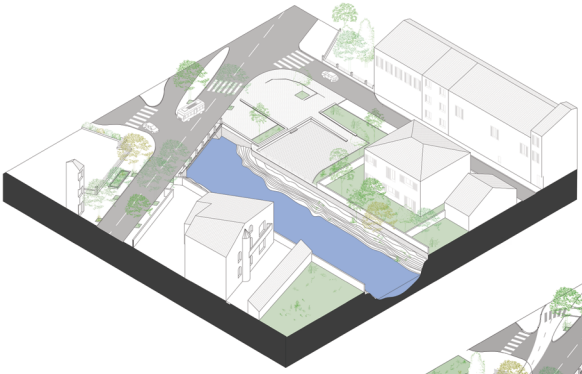


Après



Activation d'un corridor écologique pour rapiécer le tissu urbain

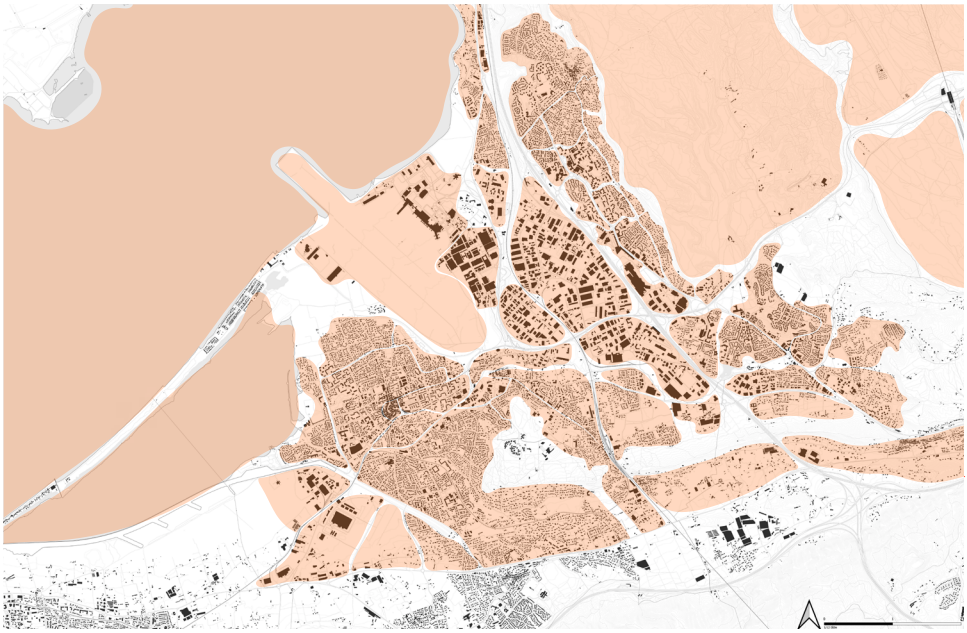
Avant



Après

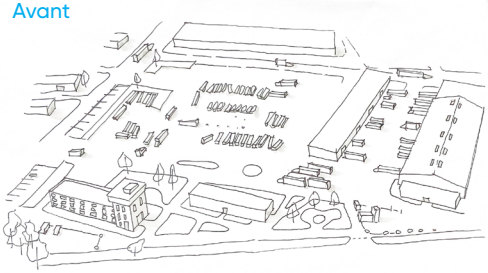


Transcription de l'analogie en plan masse

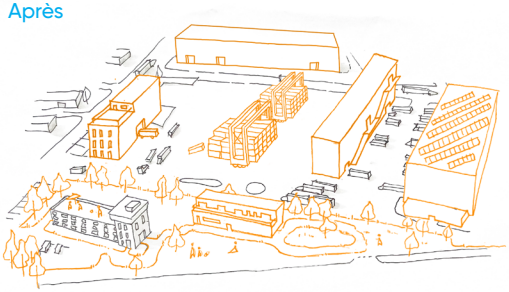


Intensification du zoning préexistant sur la zone industrielle

Avant

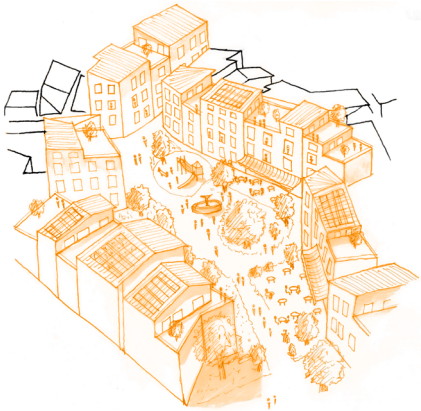


Après



Marignane, un centre ancien à l'abandon ressuscité par l'intensification





Viens on s'intensifie !

Camille PLOURDE secrétaire
Louise GUILLOT scribe
Tomé DE ALMEIDA manager
Ryan BRAIDY
Robin COLLET

Orianne GALLOT
Maylis PIBOT
Sacha SIMONINI
Encadrantes • Clémence BROC
et Léa MARÉCHAL

Et si brouiller les frontières permettait d'intensifier les territoires ?

La Métropole est fragmentée, divisée, morcelée, que ce soit par ses usages, ou par ses différentes frontières (physiques, sociales, naturelles etc.), qui se sont progressivement installées. De fait, les temps passés dans les déplacements sont énormes, et l'humain est, petit-à-petit, mis de côté.

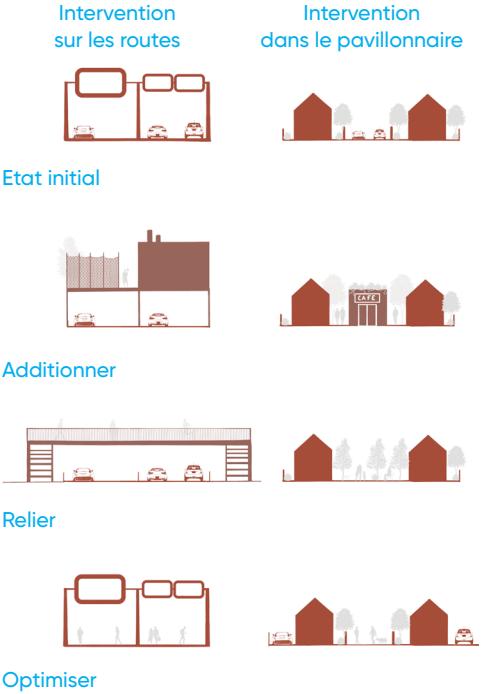
Nous sommes convaincus qu'il faut agir, qu'il est déjà trop tard pour penser des grands plans d'urbanisme qui, trop coûteux, mettraient des années à se mettre en place. De fait, après avoir travaillé sur la compatibilité des usages entre eux, nous avons établi 3 types d'actions à mener sur le territoire pour l'intensifier : additionner, relier et optimiser.

Nous proposons un catalogue pédagogique de l'intensification, qui référence les actions possibles, appliquées dans chacune des morphologies observées (pavillonnaire, industrie, etc) : additionner en rajoutant des terrains de sport sur les toits des industries, relier en piétonnisant une route pour y installer le grand banquet des voisins tous les dimanches, optimiser en transformant les parkings des industries en place du marché local le temps d'un week-end…

Ce catalogue est un point de départ, une ligne directrice. Une fois appliqué dans le territoire, il se déforme, s'adapte aux contraintes et atouts, aux temporalités, aux populations déjà présentes…en somme au génie des lieux !



Petit manuel d'outils
à l'usage des cuisiniers urbains



VIENS ON S'INTENSIFIE !
BOITE À OUTILS DES VILLES DE DEMAIN

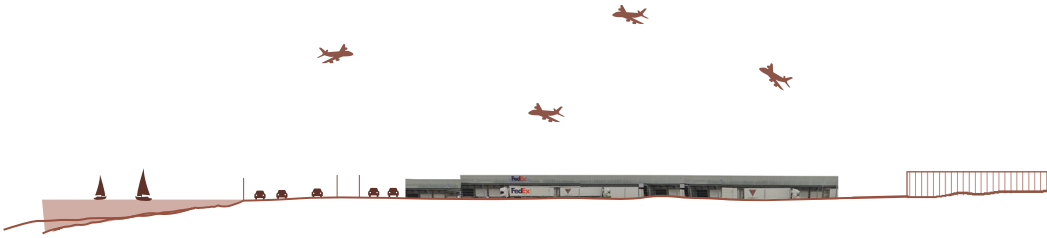


La mixité programmatique pour transcender les fractures fonctionnelles

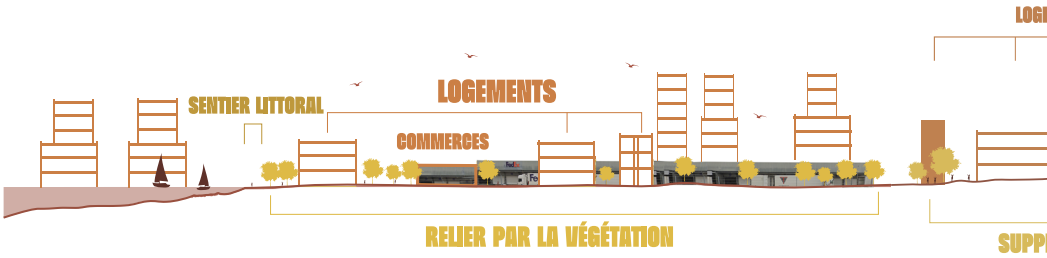
Intensifier le territoire autour de l'aéroport

+ 17 000 habitants
+ 80 Ha de surfaces désimperméabilisées

Avant

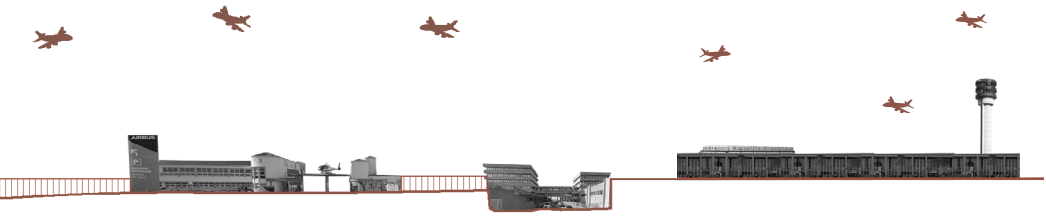


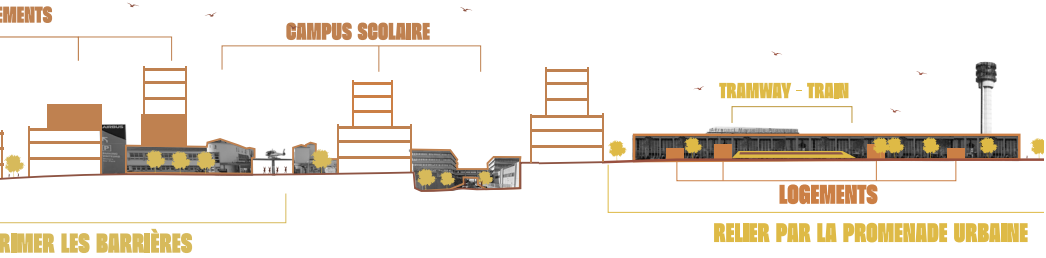
Après



Habiter l'ancien aéroport







Additionner : le hangar sportif





Visite de site du mercredi 30 août :
vue d'une avion depuis un café à Marignane

Hypo
Hyper aéroport

Deux projets s'opposent quant à l'avenir de l'aéroport. Le premier nous raconte l'avenir luxuriant d'un non-aéroport comme le parc de Berlin revisité à la sauce Copacabana. Le second nous vante les bienfaits d'une ville-aéroport, où l'on vit Airbus.

Vima-sur-Berre • Capitale lacustre

Ilhan PEHAU secrétaire
Claudia CIOSI scribe
Nina DOUNA maître du temps
Mael CHABRAND médiateur
Fatima LAMHANI
Julian JARDON
Jade LÉMERET
Samuel MONCORGÉ
Encadrants • Etienne BALLAN
et Margaux TISSOT

Comment se réemparer d'un territoire décrié, pollué, que l'on préfère contourner plutôt qu'habiter ? Face à l'exercice vertigineux des échelles, sur un territoire vaste, complexe et peu séduisant de prime abord, nous affirmons le nouveau pôle « Vima sur Berre » comme le troisième centre de la Métropole, « à égalité » de Marseille et Aix. Pour cela, nous assumons des choix structurants de progrès, comme le déclin progressif et logique de l'aéroport.

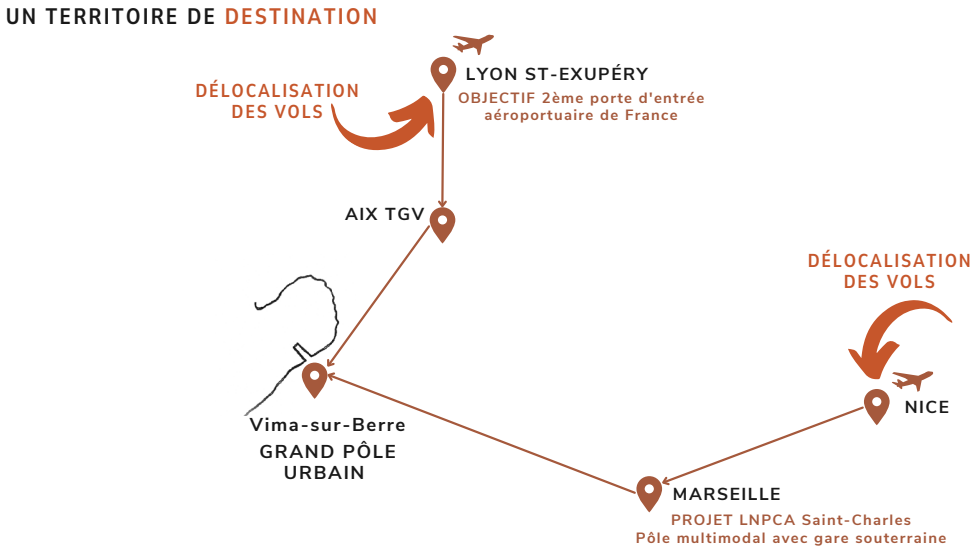
Nous investissons la zone libérée, rassemblons les communes, intensifions l'habitat dans la pente et jusqu'aux bords de l'eau. L'aéroport international laisse place à un centre universitaire, un jardin botanique et un port. Nous convoquons les forces immuables du territoire : les massifs de nature et l'étang de Berre… Une trame verte s'étendant de Bolmon à Berre-l'Étang favorise la biodiversité, améliore la qualité de vie et offre une protection contre les risques futurs liés à la montée des eaux.



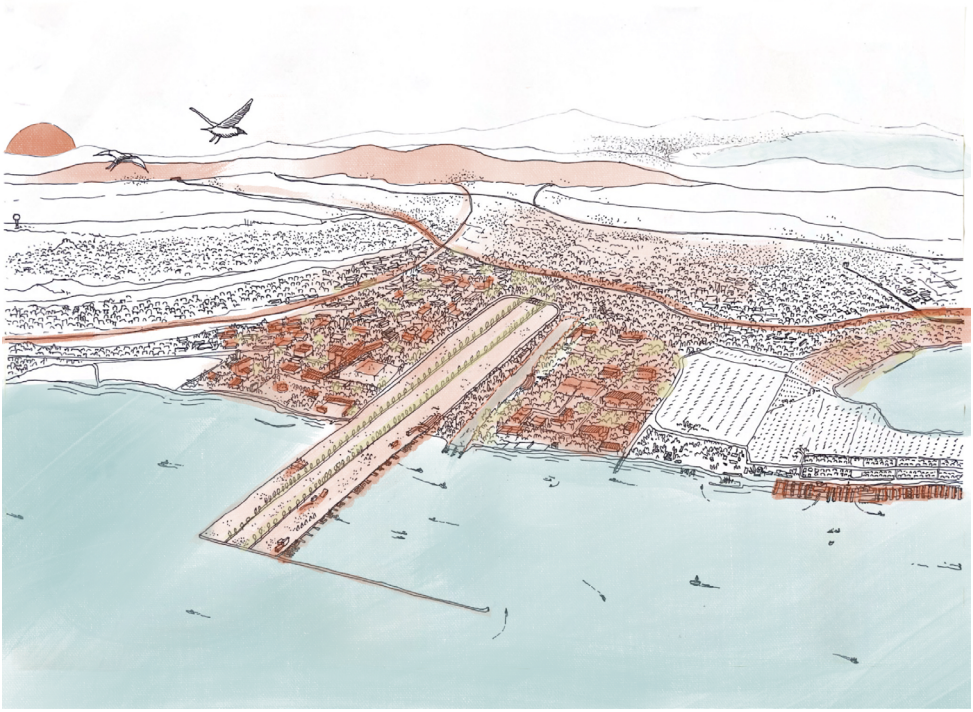
En 2100, le projet vise à atteindre 339 000 habitants en doublant la taille de la ville. Il nécessite la construction de 134 000 logements supplémentaires, l'expansion des écoles, le renforcement des équipements sportifs et culturels.

Nous affirmons la volonté de reconquérir l'étang et d'en saisir les ressources, pour y naviguer ou y habiter. Au rythme du ballet des bateaux, qui remplace ici celui des avions, nous renouons avec 2000 ans d'histoire du littoral phocéen et redécouvrons la mer… de Berre. Portés par ces choix, nous proposons un système urbain structuré qui rassemble les attendus d'une capitale dans son offre de logement, de mobilité et d'équipements, et qui intègre aussi les enjeux sociaux et environnementaux de demain. Bienvenue dans la métropole Aix-ViMa-rseille !

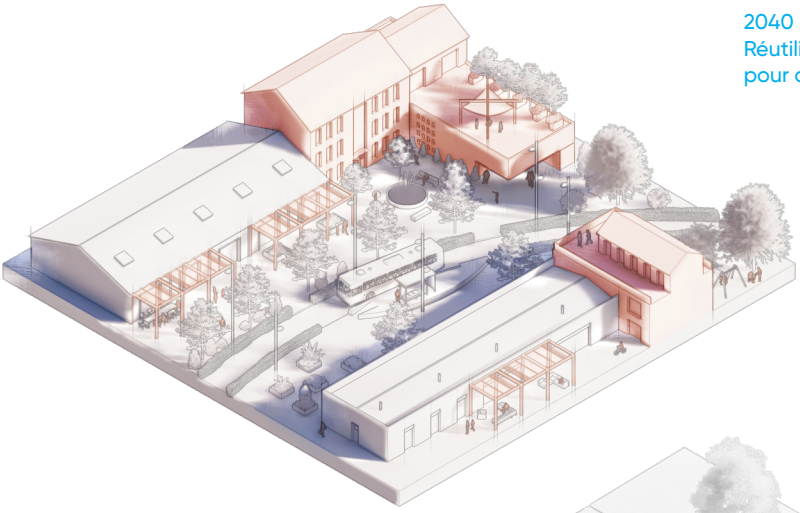
Fermeture progressive de l'aéroport au profit d'une délocalisation des vols à Lyon et Nice



Jardin botanique, université et nouveau port de Marignane



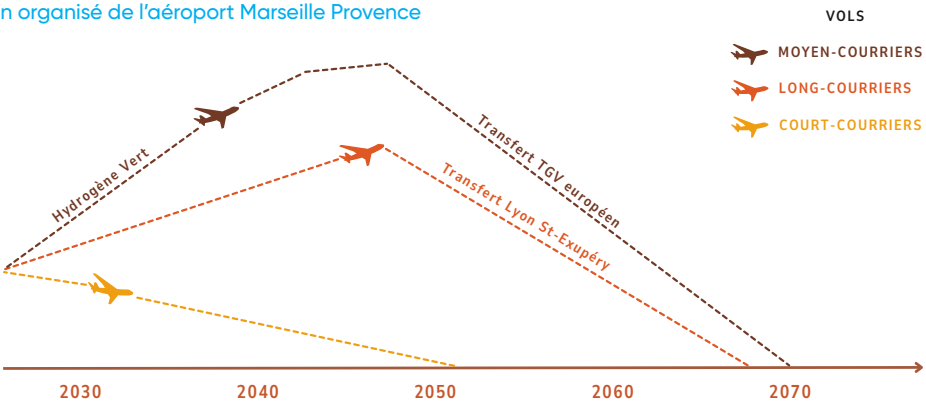
2040
Réutiliser et ajouter
pour créer de l'habitat

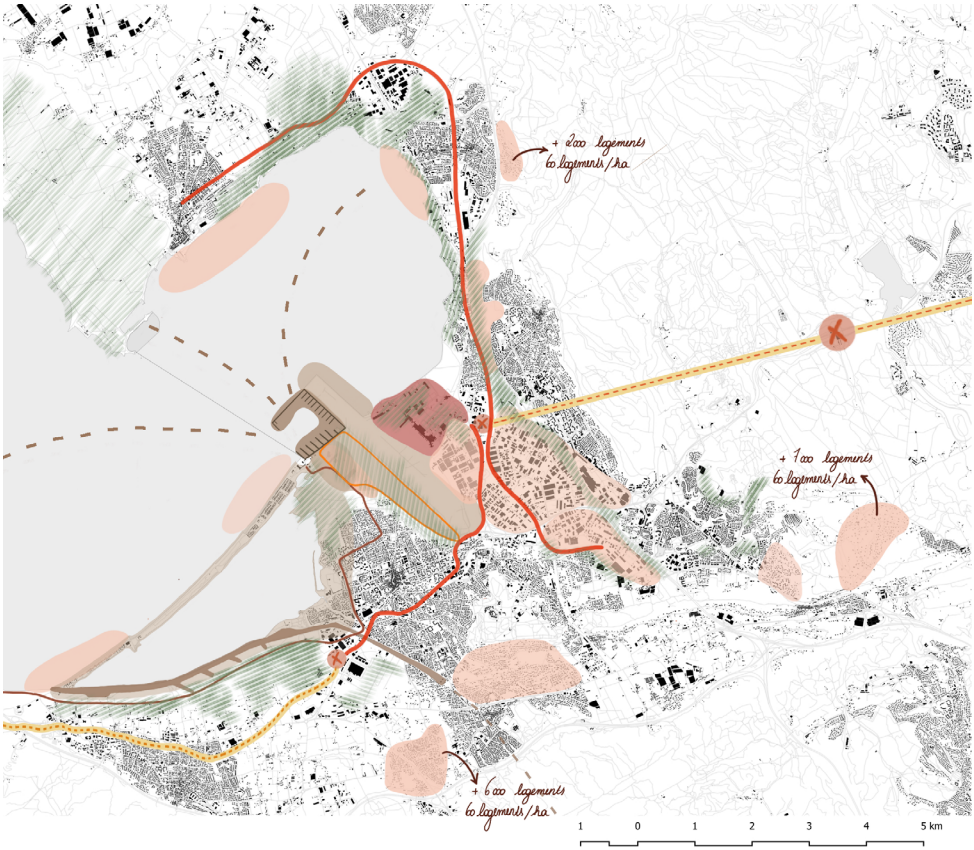


2050 : Habiter sur l'eau



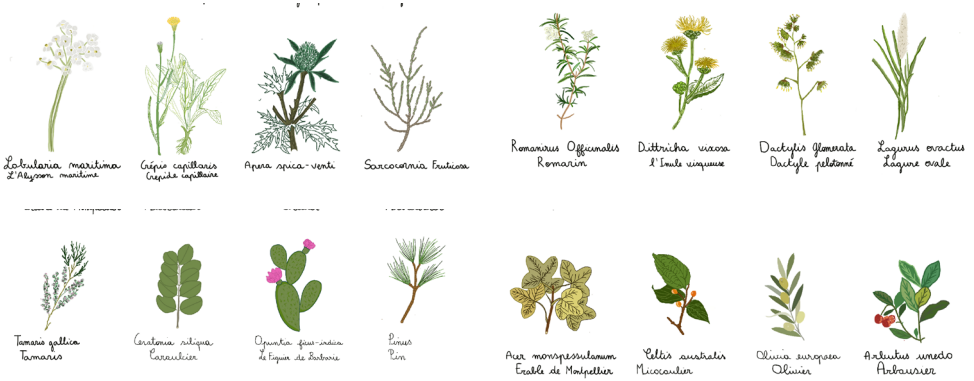
Déclin organisé de l'aéroport Marseille Provence





2100 : Un ensemble urbain unifié autour de ces nouveaux équipements et de la réappropriation de son littoral

2050 : Intensifier la biodiversité locale à travers la renaturation de l'aéroport



AirbusVille

Ilinca ANGHEL manager
Bryan BANGOURA secrétaire
Emma DUBOIS
Soufiane KHELIFI
Rita LANGUMIER

Alice RIBOT scribe
Eva-Luz SANCHEZ
Naomi TANKAM
Lyle VINCENSINI maître du temps
Encadrants • Céline CRESTIN,
Rémi EL JADAOUI et Christophe PIQUE

Lorsqu'il est question de représentation, notre imaginaire associe sans hésiter le secteur de Vitrolles et Marignane à l'aéroport Marseille Provence ou alors au IKEA et sa zone industrielle. Sans vraiment d'identité propre et attractive, cette zone souffre de la désertion de ses habitants. L'ambition du projet est de donner une identité forte aux deux communes pour qu'elles deviennent Airbusville !

Nous avons identifié Airbus comme pôle d'attraction permettant de rassembler différents acteurs économiques autour de la même activité : l'aéronautique. En effet, Airbus et ses 5 zones dédiées à l'entreprise entre Marignane et Vitrolles permet de mettre tout le monde d'accord. Brouiller les limites communales existantes pour construire la Silicon Valley de l'aéronautique semble être le seul point qui pourrait réconcilier les deux cités voisines.



Un RER métropolitain

Ainsi, nous utilisons les rails de train existants pour relier ce territoire assujetti au réseau autoroutier et à la topographie en englobant la nouvelle gare de Vitrolles qui reste actuellement en marge. Nous proposons de créer une boucle de RER urbain centré sur Airbusville reliant aux extrémités Aix, Marseille, Miramas et Martigues.

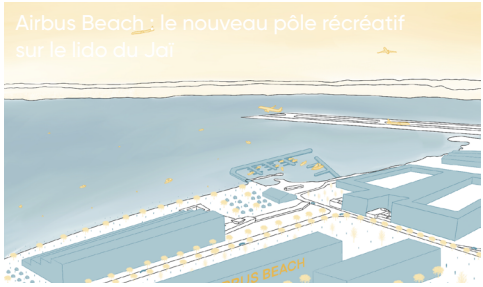
Requalifier les zones d'activités

A Airbusville, une majorité de l'activité économique est conservée à laquelle s'ajoute de nouveaux programmes :

- Au sud des Estroublans naît un pôle de recyclage des avions,
- A l'ouest se trouve un campus universitaire centré sur l'aéronautique,
- Le centre des estroublans accueille de nouvelles typologies d'entrepôts surélevés de logements.

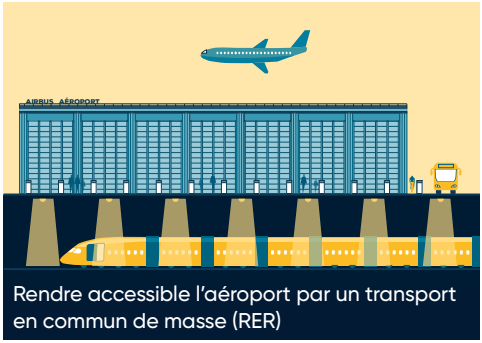
La côte touristique du Jaï

Nous valorisons le patrimoine paysager de l'étang de Berre en développant une activité de loisir foisonnante à l'orée du Jaï, tant les travailleurs que pour les touristes, afin d'augmenter l'attractivité du littoral.





Airbusville : une nouvelle centralité connectée dans la métropole



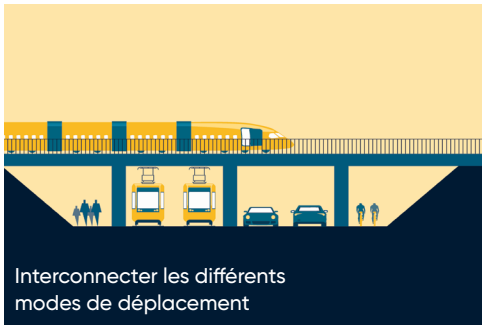
Rendre accessible l'aéroport par un transport en commun de masse (RER)



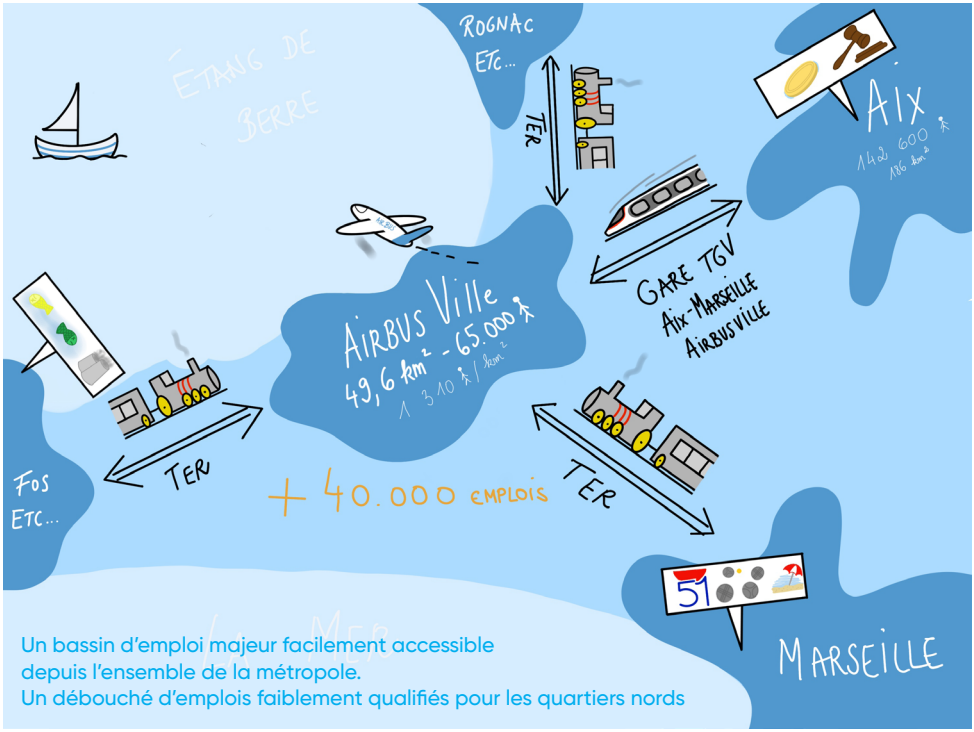
Vivre et travailler



Se détendre au 7e ciel



Interconnecter les différents modes de déplacement

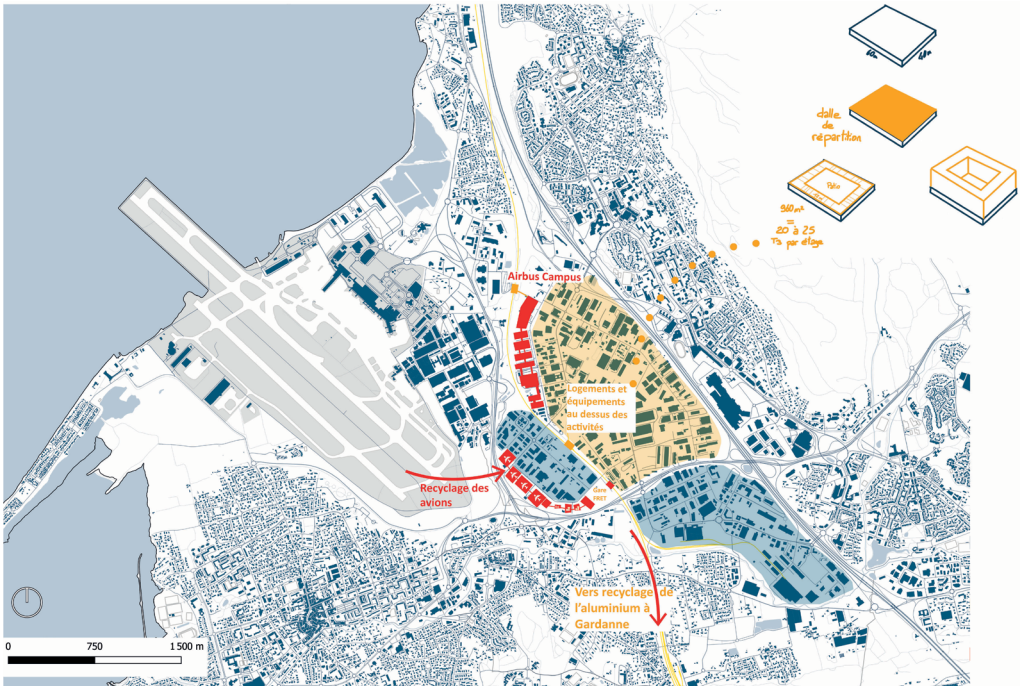


Un bassin d'emploi majeur facilement accessible depuis l'ensemble de la métropole.
Un débouché d'emplois faiblement qualifiés pour les quartiers nords



↑ Une centralité multipolaire hyperconnectée

↓ La zone des Estroublans requalifiée en centralité urbaine multifonctionnelle





Visite de site du mercredi 30 août : Les étudiants au sommet de la chaîne de la Nerthe

Agrafe / Acupuncture

Face à un paysage fragmenté, fracturé par le relief, les infrastructures routières et ferroviaires, l'équipe suggère une série d'interventions pour "recoudre" le tissu urbain.

Dot *not* cross this line

Olfa BELKHIRIA
Clément CASABIANCA
Kylian COLIN manager
Salomé COMPAN scribe
Nesrine KESSOUM
Sophie LE MAD maitre du temps
Eloïse NARDO
Camille VINAS secrétaire
Katherine WALKIEWICZ
Encadrant • Thomas DANIELL

Le principal problème semble dans la conurbation entre Vitrolles et Marignane. Le territoire est fortement empreint des politiques de zonage activées par les CIAM au XXe siècle. Dès lors, des conditions urbaines distinctes sont valorisées dans leurs singularités, juxtaposées puis reliées par de nouveaux éléments d'infrastructures.

Nous avons travaillé en deux temps : d'abord sur chacune des zones juxtaposées pour les réorganiser et les intensifier. Une identité urbaine cohérente est créée grâce à la mise en œuvre du gabion, en utilisant la pierre locale pour dessiner des éléments urbains, infrastructurels et architecturaux diversifiés. Puis sur les liens qui doivent exister entre elles pour donner une unité au territoire.



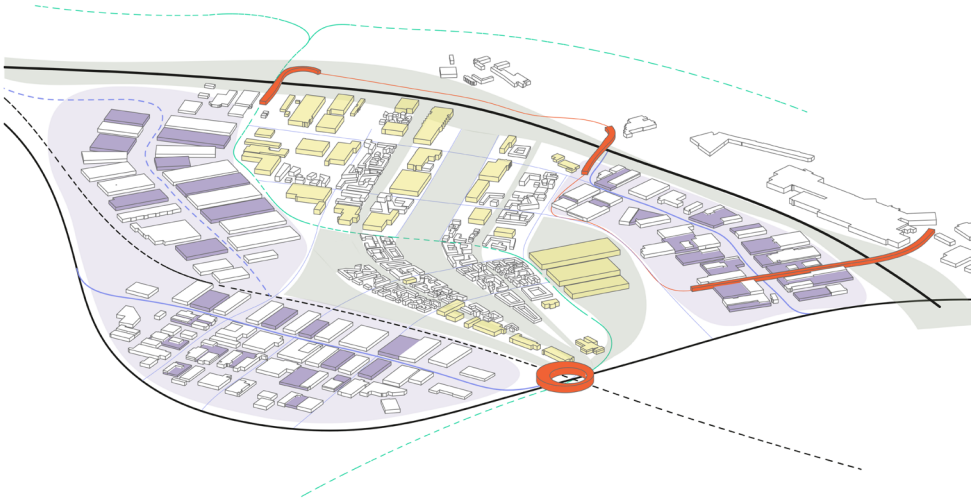
- De nouvelles connexions traversant les autoroutes relient les différentes zones.
- Des lignes de tramway le long des rues existantes augmentent la qualité de l'espace et l'accessibilité pour les citoyens.
- Le tunnel du canal désaffecté qui reliait autrefois ce territoire à Marseille est utilisé comme point de départ d'un nouvel axe urbain comprenant des logements et des équipements de loisirs, traversant la lagune de l'étang de Bolmon et se terminant par une nouvelle station de ferry.
- Une nouvelle gare relie l'aéroport à l'ensemble de la région. La zone de stationnement adjacente est remplacée par une nouvelle réserve de biodiversité qui intègre la réserve ornithologique existante.
- Un nouveau bâtiment situé à l'est de l'aéroport offre un parking, ainsi que de nouveaux espaces logistiques, de stockage et d'administration, en prévision de l'expansion future de l'aéroport.
- Des promenades au bord de l'eau, des plages agrandies et de nouvelles activités urbaines sont prévues pour accroître le tourisme et pour l'usage des résidents permanents.

En somme, nous dessinons une ville de collage aux fines coutures.

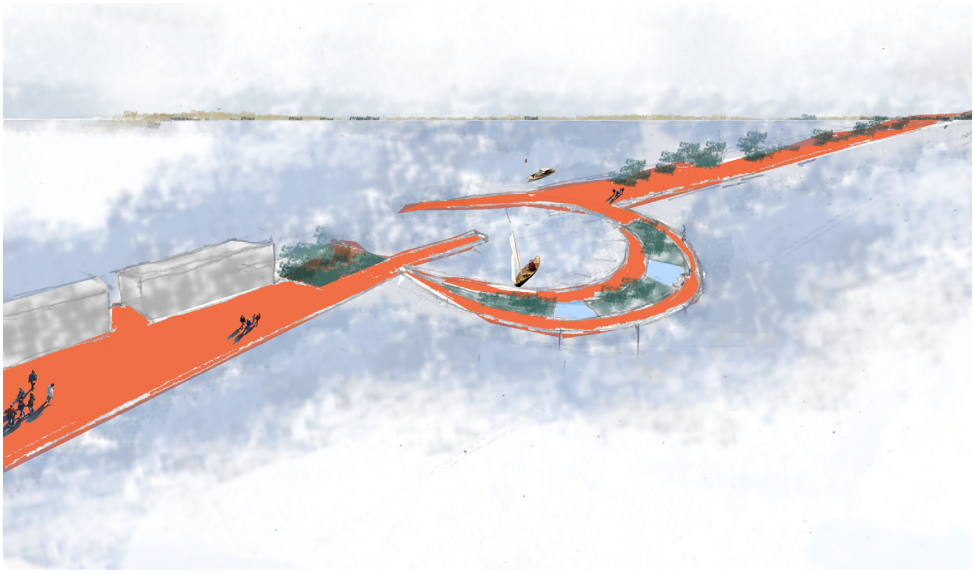
Lier les différentes entités urbaines qui composent le territoire



Franchir l'autoroute A7 et renouveler le tissu industriel des Estroublans par des logements.



La Ligne : proposer un franchissement urbain et paysager de l'étang de Bolmon



Requalifier les abords du canal du Rove en boulevard urbain



Les quais du Rove deviennent un nouveau support d'usages publics





Visite de site du mercredi 30 août : descente de la gare de l'Estaque

Objets métropolitains

Les deux infrastructures – véritables villes dans la ville – trônent majestueusement aux abords de l'aéroport. La première vient ceinturer l'aéroport, l'autre plane au-dessus des rails. Deux gestes forts aux allures brésiliennes.

Le PLI • Pôle de Liaison Intermodal

Roxane BERRY
Quentin CHAPUY secrétaire
Nicolle DE LIMA PEIXOTO
Zoé DEVOILLE manager
Alexia LEKAVSKI
Inès MORET
Chloé PRINZIVALLI scribe
Eva RICCIO
Morgan VOLLENWEIDER
Encadrant • Guilherme LASSANCE

A l'heure où la Métropole envisage le développement du pourtour de l'Etang de Berre, notre équipe de travail s'est attelé à imaginer une réponse architecturale à cette volonté : le PLI, une structure modulaire prenant en compte les contraintes physiques du site et son évolutivité dans le temps.

Cette approche débute par un constat : la partie Est de l'Etang dispose de nombreux atouts et infrastructures. Seulement, ces infrastructures sont isolées, ne permettant pas des déplacements efficaces dans le territoire.

Un HUB des mobilités

Par un geste architectural fort, nous concevons un HUB de réseaux de transports. Nous intégrons la gare ferroviaire dans cette infrastructure et implantons une gare routière au cœur du projet. Cette "mégastructure" a pour vocation de connecter efficacement l'aéroport, le centre-ville de Vitrolles et les zones d'activités.

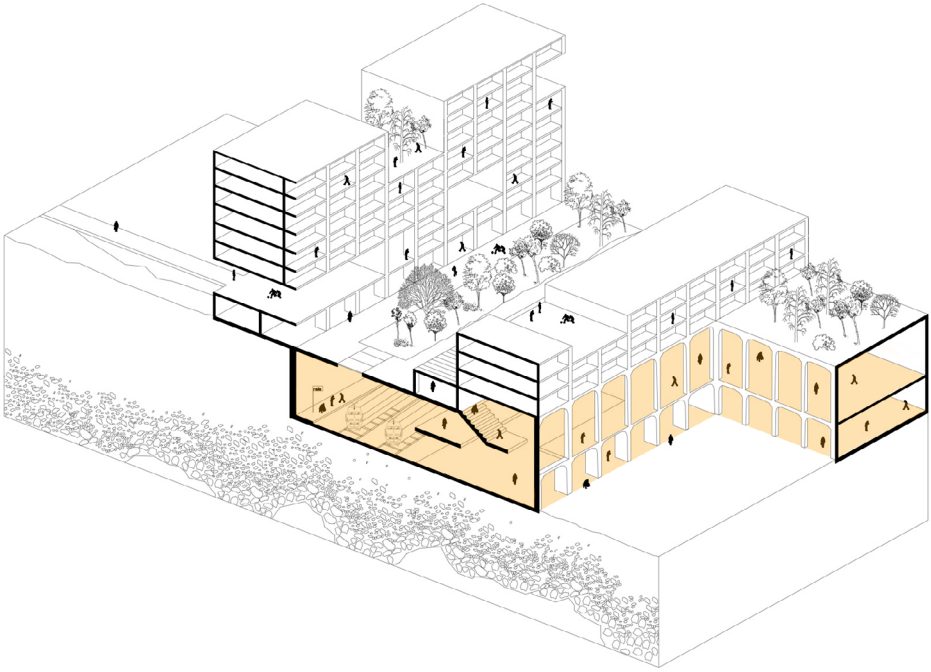
La ville poreuse linéaire

En outre, le PLI accueille une programmation très diversifiée. Logements, commerces et services créent de véritables rues intérieures au projet. Le pôle de Liaison Intermodal incarne à la fois un symbole local, et une structure poreuse modulable qui intervient à différentes échelles. Une ville dans la ville, connectée à l'existant. Une ville stratifiée où s'entremêlent usages et transports efficients.



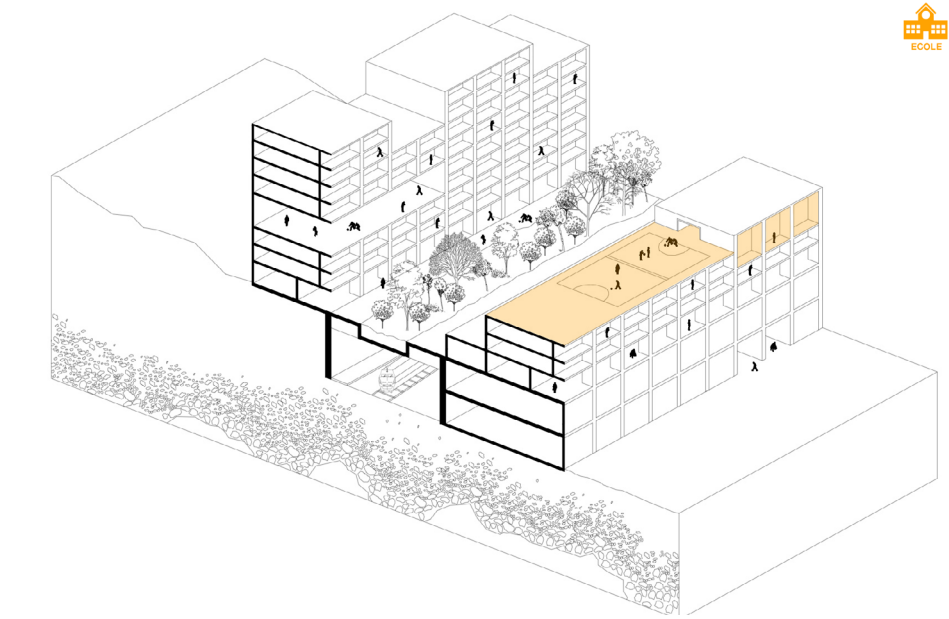
Une superstructure pour croiser les différents modes de déplacement
et développer des programmes divers (logements, équipements, loisirs)

GARE



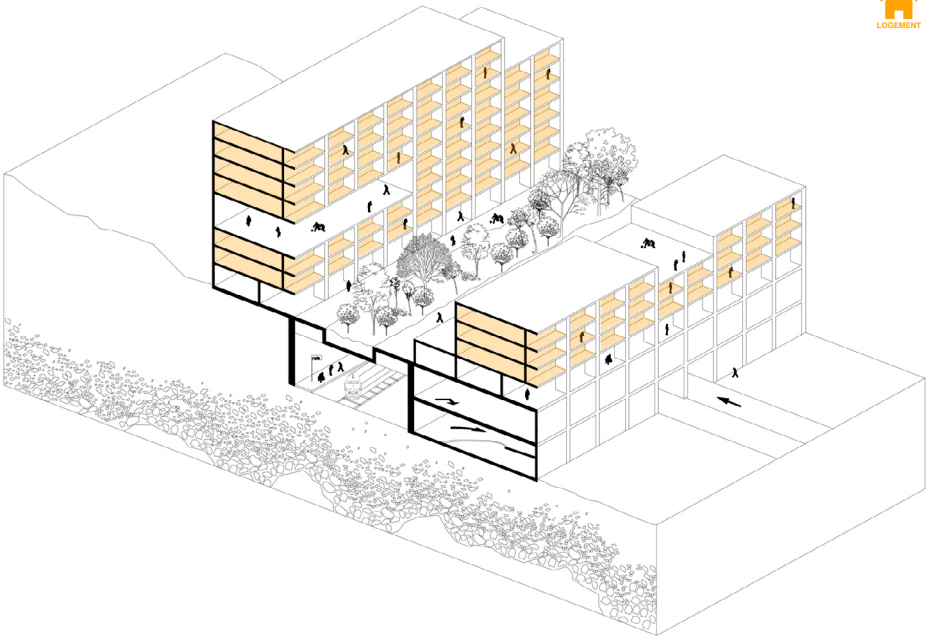
Promouvoir la jeunesse et les loisirs

ECOLE



Permettre une variété d'offre de logement

LOGEMENT





↑ Le nouveau Hub de mobilité mêlant transport ferroviaire et desserte par bus

↓ Une infrastructure linéaire pour lier les grands pôles du territoire



Aéro-Marignolles

Architecture Comme Infrastructure

Fatima AKHADAD
Loélia BOURCHANY maître du temps
Mathilde CLARY scribe
Colombe DE MOLLIENS
Karina EL OUAADOUDI
Emma MATTEI
Victor MORETTI manager
Mélina PINEDE secrétaire
Nicolas PERRON
Encadrant • Pédro Varella

Dans un territoire divisé entre aéroport, zones d'activité et espaces résidentiels, l'aéroport a rapidement été placé au centre de la question. Basé sur un territoire fracturé par une forte topographie et les différentes voies qui le traversent, cette enclave est un repère fort dans le paysage. Ainsi, comment faire coexister les infrastructures et les architectures dans ce territoire marqué par d'importantes fractures topographiques ?

L'intervention peut se résumer par le franchissement des fractures, en prenant en compte les possibilités d'hybridation entre les domaines de l'infrastructure et de l'architecture. L'aéroport constitue l'épicentre du projet et donne lieu à plusieurs interventions au sein d'une "architecture infrastructurelle" :



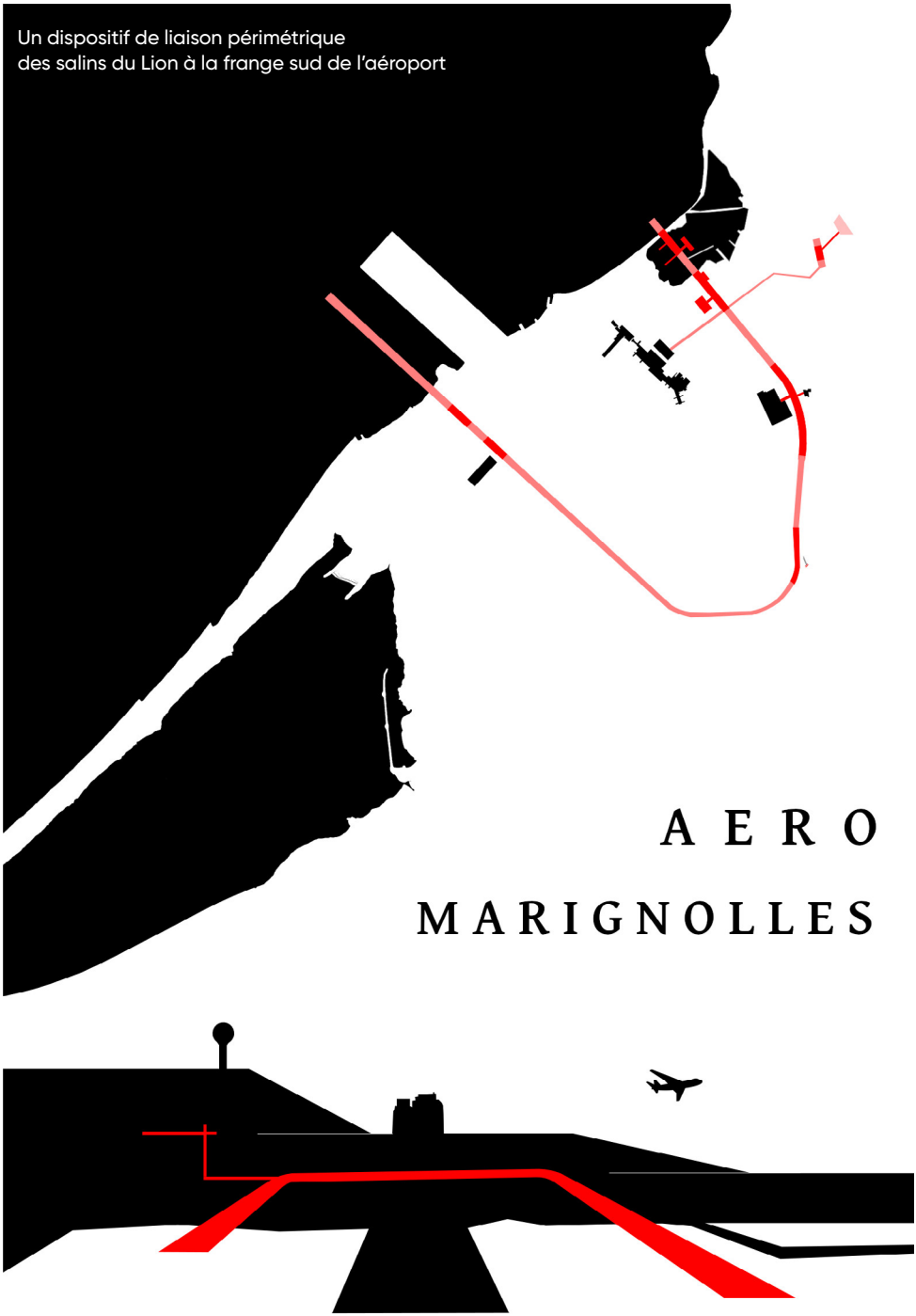
- Le franchissement des voies existantes (structures aériennes ou enfouissement des réseaux),
- Le re-positionnement de la gare de Vitrolles,
- La création d'un pôle universitaire,
- L'aménagement d'un complexe événementiel.

The "New" Line

Ces aménagements s'accompagnent d'une ligne multi-modale reliant tous les éléments de l'intervention. Cette mixité programmatique au sein d'un seul édifice a pour objectif de renforcer l'activité, de créer des zones dynamiques et attractives en intégrant une cohabitation de toutes les mobilités autour d'un parcours ceinturant l'aéroport.

Une connexion ville/aéroport

La gare, l'université et le complexe événementiel sont autant de points d'ancrage dans le paysage qui permettent à la fois la connexion de Vitrolles et Marignane autour de l'aéroport ainsi que l'intensification de la zone de l'aéroport et des activités industrielles liées au secteur aéronautique.

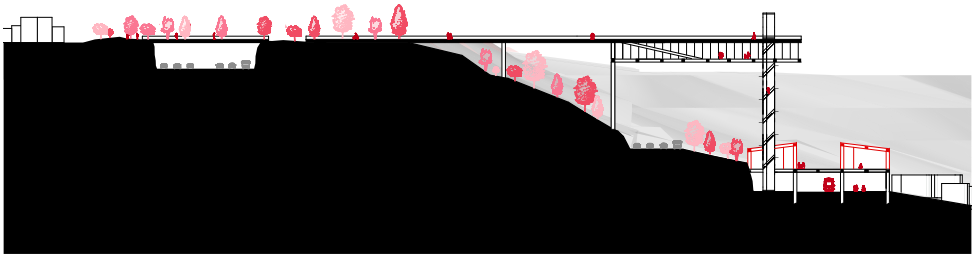

Un dispositif de liaison périmétrique
des salins du Lion à la frange sud de l'aéroport
AERO
MARIGNOLLES



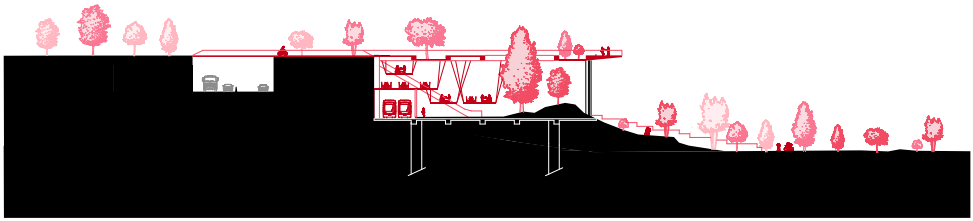
Ériger une structure aérienne pour franchir les fractures du territoire



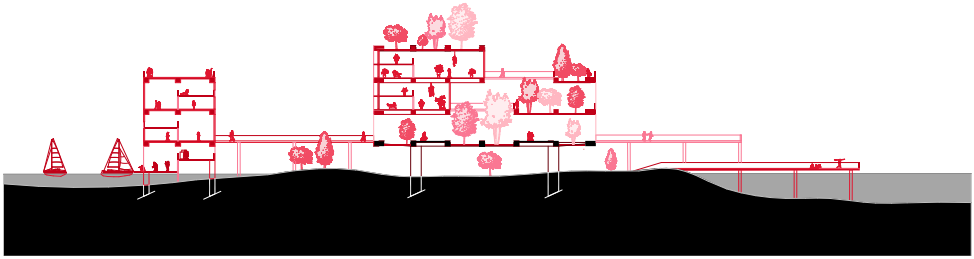
S'élancer vers la mer et rendre à Vitrolles son accès au rivage.



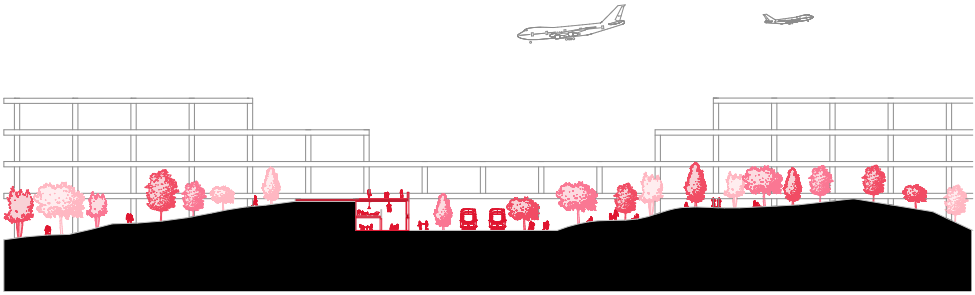
Relier les plateaux par un promontoire



Franchir les axes de mobilité



Habiter le littoral



Croisement des mobilités



Séance de travail intensive lors de la deuxième semaine dans la salle Magaud

Stratégies hybrides

Trois projets abordent une pluralité d'enjeux : mettre en avant l'éclectisme du territoire, unir les territoires par les transports et les continuités vertes, créer un nouveau centre urbain entre les deux communes.

Métropole lacustre et éclectique

Anaïs BAILLE
Marie-Lou CULMINE manager
Solène L'HOSTIS scribe
Naznat MOINDJIE maître du temps

Lucie ROUY
Paula SUPRANO secrétaire
Océane TRAN
Encadrants • Simon MOISIERE
et Jean RODET

L'ambition est de rééquilibrer le territoire ville/nature et d'y apporter une porosité par le paysage, de composer une Métropole avec plus d'altérité dans les usages et les modes d'habiter.

La beauté du territoire réside dans l'éclectisme offert par l'aéroport, les noyaux villageois, l'étang, les plages, les tissus modernes, pavillonnaires et les zones d'activités, commerciales et industrielles. Malgré cette chance, le territoire s'est petit à petit enclavé, monofonctionnalisé, a tourné le dos à son étang, pris ses distances avec sa géographie et ses paysages et a consommé une grande partie des espaces naturels.

Les différentes interventions explorent une transformation du territoire face à l'enjeu de la rareté du sol naturel. Cette condition n'est pas une contrainte, mais au contraire fabrique une ville éclectique et désirable. Les interventions sont des démonstrateurs de transformation et ont pour but de stimuler et hybrider l'existant. Elles constituent des situations nouvelles de projets explorant les similitudes et différences du territoire. Transformer la zone industrielle en campus, faire muter la zone d'activité en grands logements étudiants, densifier le tissu pavillonnaire, renaturer les parkings de l'aéroport, hybrider le centre commercial en y ajoutant des logements et activités, franchir l'autoroute à pied, intensifier la plage du Jaï, protéger les salins, connecter les villes de l'étang par navettes fluviales…

Les projets ont pour but de renouer avec l'étang, de l'imaginer comme un paysage spécifique et intense de la Provence, d'être le démonstrateur de la transformation sur les objets hyper consommateurs de sol et prendre le rôle d'union à l'échelle de la Métropole.





Déclin des zones commerciales



Foisonnement des ambiances autour de l'aéroport

Constellation Défragmentations

Tom BRU maître du temps
Caroline BRUN
Guiliane CATINELLA scribe
Nathanaël DIBOBE
Nicolas GENT
Fanny GROLLIER secrétaire
Dorine HEMERY manager
Rudy MATTA
Elisa MORISSET
Encadrants • Antoine CHAUDEMANCHE
et Lionel BOUSQUET

La Métropole Aix-Marseille-Provence a été appréhendée sous le prisme de son caractère multipolaire hétéroclite. À l'échelle du transect Est de l'étang de Berre, c'est la dimension fragmentée que l'équipe a relevé très justement comme un des problèmes structurants à traiter.

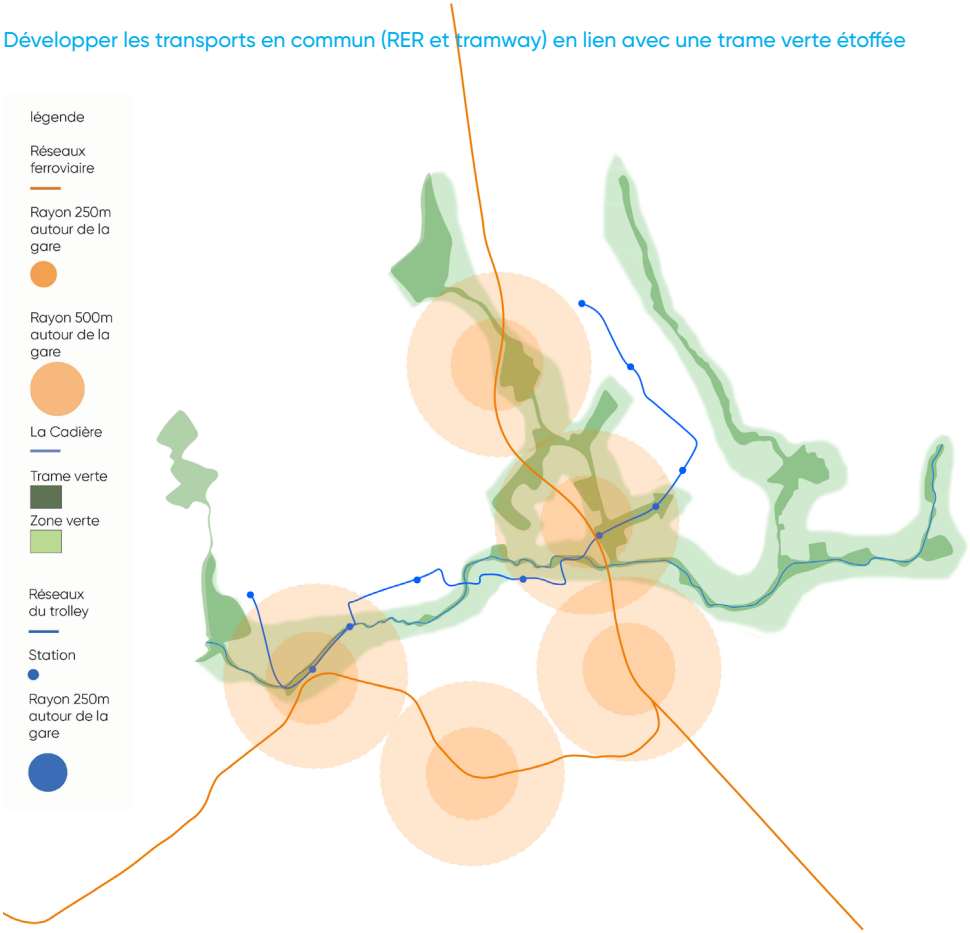
Les villes de Marignane et Vitrolles se sont développées en mutualisant et disséminant leurs problématiques : accumulation des problèmes de déplacement, désynchronisation entre lieux de travail et lieux de vie, surconsommation des espaces naturels et agricoles pour fabriquer toujours plus de la même chose.

Le projet à travers 3 enjeux propose de corriger ces biais de développement par la mise en place de dispositifs dynamiques de mise en commun, en s'attachant à chaque fois à requalifier les espaces ouverts, qu'ils soient publics ou privés :



- Désaturer les transports, faciliter les déplacements dans l'aire métropolitaine et au sein du transect, une ligne de tramway, permet de rabattre sur la ligne de chemin de fer, futur support d'un RER métropolitain créant un effet de levier entre les zones de domicile et d'emploi.
- Préserver et mettre en valeur le paysage. L'emprise de cours d'eau La Cadière est développée comme une figure territoriale qui révèle des cheminements et des relations nouvelles. Le paysage devient support d'usage(s) et un lien entre les principales polarités d'une manière qualitative.
- Défragmenter les îlots monofonctionnels épars et faire advenir une mixité et une intensification des usages dans ce territoire autrement dilapidé.
- Le projet permet par son approche transverse de révéler et ses composantes et la figure de cette constellation invisible au niveau du territoire.

Développer les transports en commun (RER et tramway) en lien avec une trame verte étoffée



Permettre la mixité des usages par stratification pour préserver les sols



Le cœur qui bât...it

Loïc GUIRAUD
Elise DELF
Thomas HERISSON
Gabin LACROIX

Clarissa VILHENA PINHEIRO
Lisa RUSTERHOLTZ
Lou-Amélie BARBAUD
Encadrants • Gordana Pavlovic
et Mateusz Mastalski

Située au cœur des deux communes de Vitrolles et Marignane, la zone d'activité des Estroublans forme une nouvelle centralité pour répondre à l'objectif métropolitain des 11 000 logements construits par an. La restructuration du secteur passe par une intensification des logements, des emplois et l'ajout de nouveaux aménagements.

Densification du territoire

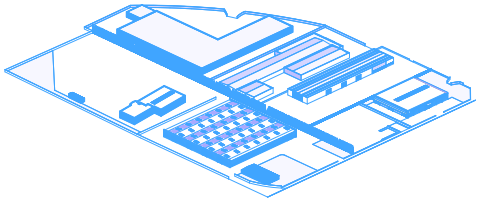
Le projet consiste à questionner, reprogrammer et réhabiliter les nombreux entrepôts présents. La densification s'appuie sur les périmètres des structures existantes, ce afin de diminuer l'impact sur l'environnement des nouvelles constructions. Nous prenons soin de réemployer les voies ferrées et routes existantes pour créer un schéma de circulation fonctionnel dans la région et intensifier les connexions entre Marignane et Vitrolles.

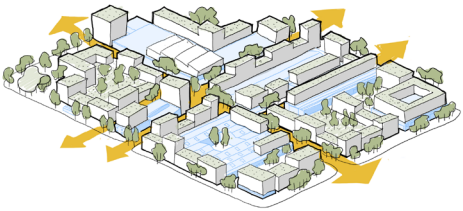
Une zone à l'échelle du piéton

L'édification de nouveaux îlots urbains s'organisent autour d'un maillage d'espaces publics et d'aménagements piétons centré sur un grand parc. La mixité induite par l'intégration de logements au sein de la zone d'activité est agrémentée avec des halles de marché et de petits équipements. Les habitants de Vitrolles et de Marignane peuvent ainsi se rencontrer autour des commodités du nouveau centre et profiter d'une nouvelle vie dans Le Cœur qui bât...it.



Axonométrie type de la densification d'un « city block » (Avant/Après)





La zone des Estroublans est recomposée en îlots urbains
et devient une centralité majeure autour d'un parc géant



Stratification verticale des différentes typologies





Rendu du 8 septembre à l'hémicycle du Pharo : photo de l'assemblée



Rendu du 8 septembre à l'hémicycle du Pharo
Retours de Loïc Gachon, maire de Vitrolles,
sur les travaux des étudiants

Présentation du jury

Loïc Gachon

Maire de Vitrolles

Brigitte Bertoncello

Vice-présidente déléguée à l'aménagement du Conseil de développement
Professeure Emérite d'Aix-Marseille Université

Vincent Fouchier

Directeur prospective et conseil de développement à la Métropole Aix-Marseille-Provence

Cindy Conessa

Directeur appui au Projet Métropolitain à la Métropole Aix-Marseille Provence

Laure Portalé

Chef de mission Prospective, Opérations complexes et innovation à la Métropole Aix-Marseille-Provence

François Leclercq

Architecte urbaniste français

Alexis Villemin

Directeur général adjoint Aménagement, ports, mobilités, énergies à la Métropole Toulon Provence Méditerranée

Nathalie Bruant • AGAM

Directrice d'études • Chargée de mission grand territoire, prospective, développement partenariat à l'AGAM (Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise)

Serge Lerda • AUPA

Directeur général de l'AUPA
(Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix-Durance)



Verre de l'amitié à l'hémicycle du Pharo après le jury final



Rendu du 8 septembre à l'hémicycle du Pharo : photo de l'assemblée



Une séance de travail au Palais Carli entre étudiants et encadrants



Réunion dans la cour du Palais Carli



Brainstorming dans un atelier du Palais Carli



Concertation dans la salle Magaud

ensa•m école nationale supérieure d'architecture de marseille

LA METROPOLE AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Avec le soutien de

PRÉFET DE LA RÉGION PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR
Liberté
Égalité
Fraternité

agam AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE

aupa AGENCE D'URBANISME PAYS D'AIX-DURANCE

Directrice de la publication
Hélène Corset Maillard

Comité éditorial
Julien Monfort
Vincent Fouchier
Isabelle Collet Reymond

Coordination
Théo Lorrière
Thomas Barbiere

Conception graphique
Jimmy Benhamou
Camille Mege

Crédits photographiques
Quentin Besson

Typographie
Gilroy

Imprimeur
Pandora Imprimeur

Papiers
Munken print white 90gr.
Munken Lynx 240gr.

Le workshop Intensifications métropolitaines est issu d'un partenariat entre l'ensa•marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Avec le soutien de
DRAC PACA
Agence d'Urbanisme de Agglomération Marseillaise (AGAM)
Agence d'Urbanisme du Pays d'Aix-Durance (AUPA)

Remerciements
L'équipe de la Direction Prospective Conseil Développement de la Métropole Aix-Marseille-Provence
L'ensemble des encadrants et des conférenciers
Les membres du jury
Le Conservatoire Pierre Barbizet de Marseille (INSEAMM) pour son accueil

Achevé d'imprimer en juin 2024

Tous droits réservés. La reproduction totale ou partielle de cet ouvrage par n'importe quel moyen ou processus ainsi que sa distribution sont formellement interdites sans autorisation écrite des droits afférents.

Découvrez les publications de l'ensa•m

ensa•marseille
Institut Méditerranéen
de la Ville et des Territoires
2 place Jules Guesde
13003 Marseille

https://www.marseille.archi.fr/
https://imvt.fr/

ISBN 978-2-916153-32-2

Workshop 2024
Terrain d'investigation #2
Réindustrialisation de l'Ouest de l'étang de Berre

**De Port-Saint-Louis à Miramas,
en passant par Fos-sur-mer, Martigues,
Saint-Mitre-les-Remparts, Istres
et Salon-de-Provence.**

Rendez-vous du 26 août au 8 septembre 2024 !



Du 28 août au 8 septembre 2023, l'école nationale supérieure d'architecture de Marseille en partenariat avec la Métropole Aix-Marseille-Provence a organisé un workshop étudiants.

Le principe : réunir plus de 140 futurs architectes répartis en équipes pendant 2 semaines pour arpenter, s'inspirer, déchiffrer, étudier, débattre, dessiner, projeter, imaginer la ville de demain avec le concours d'architectes et professionnels encadrants.