

Intensifications métropolitaines

D'Aix à Marseille

Territoire d'investigation #3

Workshop 2025
du 25 août au 5 septembre

ensa
•m
école nationale
supérieure
d'architecture
de marseille

LA METROPOLE
AIX-MARSEILLE-PROVENCE

Intensifications métropolitaines

D'Aix à Marseille

Éditos

- 5 La Métropole Aix-Marseille-Provence
7 Anne Bourgon
-

Témoignages

- 9 Vincent Fouchier
13 Julien Monfort
27 Léa Barbaroux, Mélissa Careddu
et Dorine Hemery
-

Le territoire

- 31 Dates clés
37 Cartes d'analyse
-

Projets lauréats

- 50 Le turet-oire
56 Übergänge
-

The grid

- 64 Supergrid
68 Dancing in the grid
-

Dé-zonage

- 74 Plan de Campagne
78 Le quatrième périmètre
82 Plus belle la vi-llé
-

Au fil de l'infra

- 88 Metro'loop
92 Vel'eau
-

Trame verte

Trame bleue

- 98 Couture urbaine
102 15 minutes of fame
106 Terre de l'Arc
-

Un laboratoire pour la Métropole

- 108 Guilherme Lassance



Pour cette troisième année de partenariat avec l'Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires, la Métropole Aix-Marseille-Provence a proposé aux élèves architectes et leurs professeurs encadrants de se projeter sur un axe structurant de sa géographie : le corridor Marseille-Aix.

Le format intense de « workshop » combinant arpenteage, conférences et travail en équipe a porté ses fruits. Habitat, mobilités, commerces et dynamique économique, espaces naturels et agricoles, usages récréatifs et nouveaux modes de vie, chacune des treize équipes en lice dans cette démarche de projet a su incarner une vision, modéliser un projet, parfois dans la continuité, parfois disruptif mais toujours respectueux de la richesse de l'ADN métropolitain.

Bien conscients des nouveaux enjeux que notre territoire confronté au ZAN (Zéro Artificialisation Nette) et au ZEN (Zéro Emission Nette) aura à relever, les étudiants ont su allier développement et préservation en s'attachant à repenser l'approche urbaine de la colonne vertébrale de notre territoire. Ils ont tour à tour aborder des sujets environnementaux majeurs comme la réduction du trafic autoroutier par les mobilités alternatives, la désimperméabilisation des sols et la résorption des îlots de chaleur.

De Marseille à Aix en passant par Cabriès, Septèmes-Les-Vallons, Simiane-Collongue, Bouc-Bel-Air, Gardanne et les Pennes-Mirabeau, ce « transect » à l'étude pour cette promotion 2025-2026 de futurs architectes a ainsi révélé à la fois toute sa diversité et son potentiel. La Métropole tiens ici à saluer la fraîcheur de ce regard étudiant qui est précieux pour façonner l'avenir de notre territoire.

Il est primordial que notre intercommunalité s'enrichisse de visions et d'échanges renouvelés avec les jeunes générations, celles qui bâtiront la ville de demain. La Métropole remercie chaleureusement les enseignants-chercheurs de l'IMVT ainsi que les nombreux architectes, internationaux ou locaux, qui ont bien voulu donner de leur temps pour partager leur expérience et leur savoir-faire au service de ce travail collectif.

[La Métropole Aix-Marseille-Provence](#)

METROPOLE

Ai
M
P

ensa
•m
école nationale
supérieure
d'architecture
de marseille

ENSA MARSEILLE

WOKI



METROPOLE Aix
MARSEILLE
PROVENCE



Les travaux présentés dans cette publication sont le fruit d'un workshop international qui s'est déroulé du 25 août au 5 septembre 2025 et qui a permis à 140 étudiants de Master 1 et de Master 2 de l'ensa-marseille, ainsi qu'à une quarantaine d'étudiants allemands, japonais et coréens, d'être confrontés à un territoire, celui de l'axe Marseille–Aix-en-Provence, véritable laboratoire urbain où se cristallisent les enjeux contemporains de la métropole méditerranéenne : intensification urbaine, préservation du patrimoine paysager, articulation entre centres historiques et extensions périurbaines, défis climatiques et environnementaux.

En choisissant de travailler sur ces territoires métropolitains en mutation, nous affirmons notre conviction que l'enseignement de l'architecture ne peut se concevoir en dehors d'une immersion directe dans les réalités territoriales. Cette approche expérientielle, qui est au centre du projet pédagogique de l'ensa.marseille, permet à nos étudiants de développer une compréhension fine des dynamiques urbaines locales tout en nourrissant leur réflexion par les regards croisés de leurs homologues internationaux.

À un moment où l'intelligence artificielle bouleverse nos modes d'apprentissage et de transmission, je crois beaucoup à la vertu d'une pédagogie qui consiste à mettre nos étudiants en situation d'appréhender un territoire, d'aller à la rencontre de ses habitants et de comprendre des jeux d'acteurs parfois complexes. En ce sens, je remercie la Métropole Aix-Marseille-Provence, notre partenaire de longue date dans la mise en œuvre de ce workshop annuel, et plus particulièrement sa présidente, ainsi que Vincent Fouchier, directeur de la prospective, des partenariats et des innovations territoriales.

Je remercie également les équipes d'enseignants venues de plus de sept pays différents. Cette année, la dimension internationale est renforcée avec la présence de 40 étudiants étrangers associés à cette expérience, donnant à nos étudiants confiance dans leur capacité à travailler en anglais. À l'heure des replis identitaires et de la montée de l'intolérance et des nationalismes, je fais le vœu que, dans les prochaines années, ce workshop international continue d'être le lieu d'un travail sur les identités locales, mais également un lieu d'apprentissage universel et de partage de valeurs communes.

Anne Bourgon
Directrice de l'ensa-marseille

METROPOL
M
P



VILLE DE MARSEILLE
FÊTES DU 25^{ÈME} CENTENAIRE
DE LA FONDATION DE MARSEILLE
DU 14 AU 22 OCTOBRE 1899

- GRANDE CAVALLADE HISTORIQUE AVEC CHARS ALLEGORIQUES REPRÉSENTANT MARSEILLE A TRAVERS LES ÂGES
- FESTIVAL AVEC LE CONGRÈS DE POISSON DE L'ÉPIQUE DE JOURT
- JEUX OLYMPIQUES AVEC LE CONGRÈS DE MONTEURS DE L'ÉCOLE DE JOUWILLE-LE-POINT
- FÊTE COMMEMORATIVE DE LA FONDATION DE MARSEILLE ARRIVÉE DES PROGENES DANS LE PORT DE MARSEILLE
- JEUX NATIONAUX JEUX GRANDS FÊTE VENITIENNE REPRESENTATIONS A GALA GRATUITES AVEC THÉÂTRE
- GRAND CONGRÈS DE TIR JUSQU'À LA DIRECTION DE LA SOCIÉTÉ LA PATRIOTE DE MARSEILLE



Lib

L'intensification urbaine sur un axe majeur de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Ce livret vient restituer le troisième workshop qui a réuni près de 140 étudiants-architectes à la fin de l'été 2025, dans le cadre du partenariat entre l'école nationale supérieure d'architecture de Marseille et la Métropole Aix-Marseille-Provence. Comme les précédents, ce workshop a centré les réflexions sur l'enjeu de l'intensification urbaine, qui anime tant de débats et de difficiles questions d'aménagement et d'urbanisme.

Cette année, le workshop a pris une dimension encore plus internationale que les années passées : 7 universités partenaires (Hambourg, Séoul, Kyoto, Lausanne, Atlanta, Rio... et Aix-Marseille !) et une vingtaine d'encadrants internationaux.

Après avoir traité du secteur Vitrolles-Marignane en 2023 puis de l'Ouest de l'Etang de Berre en 2024, ce workshop a consacré ses travaux à l'un des axes majeurs de la Métropole : l'axe qui relie Aix et Marseille. Il s'agit sans doute d'un des territoires les plus complexes, dans lequel toutes les problématiques contemporaines s'entrechoquent : corridor fondamental pour les mobilités, ponctué de centralités anciennes ou plus récentes, marqué par la péri-urbanisation massive des 40 dernières années -notamment pavillonnaire et commerciale-, encore agricole par endroits mais aussi traversé par des couloirs écologiques ou des cours d'eau fragiles...

Trouver des solutions pour une intensification urbaine réussie et qualitative, répondant aussi à l'évolution des besoins de la population, des entreprises, de l'environnement et du climat n'était pas chose aisée.

La barre était donc haute ! Et, cette année encore, les étudiants architectes ont su relever le défi avec brio.

12 équipes ont concouru et ont chacune présenté un projet à l'issue d'un programme intense sur deux semaines, ponctué de visites de terrain, de rencontres avec des experts, de conférences de haut niveau, de travaux en conclave... et de moments de convivialité.

Les titres de leurs projets sont évocateurs de la diversité des stratégies proposées : Terre de l'Arc, Vel'eau, 15 Minutes of Fame, Supergrid, Dancing in the Grid, Übergänge, Plan-de-campagne à réinventer, The Fourth Perimeter, Plus belle la ville, Couture urbaine, Le Tiret-oire, Metroloop.

On peut relever quelques points saillants de l'ensemble des idées formulées. Il y a d'abord l'approche de la mobilité, souvent fortement invoquée comme levier de transformation de l'axe Aix-Marseille. Mais cette mobilité, prend des visages assez différents d'une équipe à l'autre. Pour certaines, il faut repenser intégralement le réseau multimodal des mobilités avec des « superblocs » (librement inspirés de Barcelone ?) quadrillés par une maille viaire de 3x3km... sans oublier les cheminements piétons. Pour d'autres, il faut superposer les flux grâce à des structures légères ou déployer des tramways reliant des hameaux densifiés. D'autres encore pensent qu'il faut miser sur une liaison ferrée Vitrolles-Les Milles-Gardanne, sur une promenade artistique ou sur une mobilité logistique repensée pour organiser spatialement l'intensification urbaine. Pour une équipe, le projet est même de fermer l'autoroute A7 à la circulation des voitures pour la transformer en vaste coulée verte irriguée par un tramway !

Au-delà de la question prégnante de la mobilité, les équipes ont abordé les formes de l'intensification de manières très variées. Certaines proposent par endroits une « désurbanisation sélective » que permettrait un regroupement des maisons en hameaux aux fonctions thématiques. D'autres imaginent la transformation d'une carrière ou la réactivation d'espaces oubliés.

Sur le plan de l'action environnementale, les idées fourmillent : planifier pour les non humains, donner la « parole » à la faune et à la flore dans un « parlement », s'appuyer sur l'eau, désimperméabiliser beaucoup pour faire face aux bouleversements climatiques, construire des pépinières verticales, mutualiser les piscines pour en réutiliser certaines pour de nouvelles fonctions, privilégier les constructions amovibles en bois, etc.

Les solutions contribuant au partage, à la mutualisation, au meilleur usage ont été nombreuses, comme autant de pistes pour répondre aux besoins sans construire à l'excès.

Bref, tous ces projets sont une boîte à idées. Il ne faut pas les prendre comme des projets prêts à l'emploi, mais comme une source d'inspiration ou simplement de réflexion sur le devenir du territoire métropolitain. La créativité n'est pas toujours synonyme d'opérationnalité, mais ce n'est pas grave.



Ces projets viennent à présent enrichir la communauté apprenante qu'anime la Métropole sur l'intensification urbaine. Celle-ci bénéficie de son portail numérique, avec le site internet intensification.fr, régulièrement mis à jour avec les contributions des partenaires. La connaissance est maintenant riche, les pistes de solution sont nombreuses, les secteurs à enjeux sont identifiés, les supports pédagogiques se diversifient... : la communauté apprenante progresse, pour mieux agir.

Il faut remercier chaleureusement Julien Monfort et son groupe de monitrices/moniteurs pour l'organisation et l'animation de ce beau workshop. Grâce à leur savoir-faire, la magie a une nouvelle fois opéré et l'enthousiasme collectif a été au rendez-vous.

Last but not least, adressons un vif remerciement aux 140 étudiants architectes qui ont participé à cette aventure !

Vincent Fouchier
Directeur Propective, Partenariats et Innovations
Territoriales, Métropole Aix-Marseille-Provence



WS25 • Intensifications métropolitaines



Le projet comme outil à tout faire

Pour cette troisième édition de notre partenariat avec la Direction Prospective, Partenariats et Innovations Territoriales de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et après deux tours de chauffe, nous proposons de nous intéresser au cœur du réacteur : le « transect » Aix-Marseille. Un binôme « je t'aime moi non plus » en compétition féroce depuis l'antiquité, aujourd'hui en voie d'apaisement au sein d'une métropole longtemps défiée, mais aujourd'hui effective.

Transect métropolitain

Peut-être faut-il revenir un instant sur cette notion originale de « transect » empruntée par Vincent Fouchier à l'écologie, et qui propose d'aborder « l'intensité urbaine » à l'échelle d'un entre-deux « bipolaires » : Une manière de dépasser une conception binaire opposant centres urbains et périphéries / rural, pour traiter le tout comme un continuum insécable.

C'est ainsi que nous avons postulé, lors d'un précédent opus, que la réindustrialisation stratégique de l'ouest de l'étang de Berre s'appréhendait à l'échelle d'un territoire allant de Port-St-Louis du Rhône jusqu'à Miramas en passant par Fos, Martigues, Istres, St-Mitre et St-Chamas. Une manière d'inclure l'équipement, le logement, la mobilité, et la ressource – au sens large - au cœur d'une réflexion qui ne peut se résumer à une négociation entre acteurs locaux sur une ligne à haute tension.

De la même manière, nous avons interrogé le statut métropolitain de l'aéroport Aix-Marseille-Provence dans un continuum allant de Marseille à Salon, en passant par Vitrolles, Marignane, Berre l'Etang, Châteauneuf et le Rove, et initié des réflexions trans-municipales évidentes dès qu'on change de cadrage. Rappelons-le, un bon tiers des équipes sur la douzaine engagée proposait de fusionner les communes de Marignane et Vitrolles, tant leurs réalités et possibles destinées étaient imbriquées.

Morcellement territorial

Creusons un peu cette question politique qui s'avèra centrale lors du développement de ce Workshop. Quatre-vingt-douze communes composent aujourd'hui une Métropole qui incarne peu ou prou le « bassin de vie » de populations absolument interdépendantes. Les infrastructures de transport, les services hospitaliers, universitaires, administratifs ou culturels, les bassins d'emploi, de production agricole, les pôles logistiques, les continuités paysagères ou écologiques fonctionnent comme un ensemble, régi par un métabolisme global. C'est aujourd'hui acquis.

Dictature des limites

Mais si l'intégration métropolitaine progresse année après année, il est frappant de constater combien l'aménagement du territoire à la petite échelle reste impensé. Sur le transect étudié, 8 communes¹ gèrent chacune leur développement sans autre coordination que les perspectives très généralistes décrites au schéma de cohérence territoriale (SCoT) et autres schémas directeurs. Chaque commune se conçoit ainsi comme une centralité, avec des confins où sont relégués les fonctions les moins nobles, entre une agriculture en déprise systémique, des plateformes logistiques à chaque échangeur, et des lotissements aussi invasifs que des sauterelles - en attendant l'effectivité du zéro artificialisation nette (ZAN) si toutefois il survit à ses virulents détracteurs. Jusqu'à récemment, les plans communaux des services d'instruction s'interrompaient aux limites communales pour ne représenter que du « blanc » au-delà.

Urbanités spontanées

C'est ainsi que d'autres polarités majeures, telles que Plan-de-Campagne, ont pu se développer à cheval sur trois ou quatre confins communaux. Idem pour la zone des Milles, qui ne relève que d'opportunités foncières, avec, il est vrai, une logistique structurante autour de la présence du rail, comme l'autoroute le fut pour Plan-de-Campagne.

Stratégie

Dans cette réalité illisible, nos étudiants proposent une planification trans-communale qui transcende une pensée « radioconcentrique » autour de chaque village, pour appréhender l'entre-deux du point de vue de son identité, et de son « étendue », en écho à une ancienne catégorie de Gilles Deleuze. Les traditionnelles trames vertes et bleues, l'infrastructure, la grille (encore Deleuze), les gares et plates-formes multimodales, où les lotissements permettront de prendre la mesure, et de proposer des stratégies de développement alternatives. Guilherme Lassance développe une analyse croisée de chaque proposition présentée lors de ce workshop.

Mise en perspective internationale

Guilherme Lassance justement, Architecte habilité à diriger des thèses (HDR) et Directeur de l'Université Fédérale de Rio de Janeiro, permet d'introduire ce qui est devenu un marqueur de ce workshop : une dimension internationale renforcée année après année pour associer cette année 9 universités, et une quarantaine d'étudiants allemands, japonais et coréens à l'événement.

Il est toujours enrichissant de voir d'autres perspectives sur les enjeux qui nous préoccupent, afin de mieux évaluer leur pertinence. Ceux qui voyagent s'étonnent de la prééminence d'un prisme environnemental très impactant sur la stratégie qui encadre l'aménagement du territoire national aujourd'hui. Un tropisme au nom de l'exemplarité qui confine parfois à l'irrationnel, lorsque François Leclercq fustige les « injonctions contradictoires » qui paralysent aujourd'hui la construction de logements neufs malgré des besoins incontestables, ou provoquent une bulle spéculative mortifère qui place aujourd'hui 70% de la population en situation d'éligibilité au logement social.

Si Vincent Fouchier préconise une intensification métropolitaine « qui arrête de consommer les espaces naturels et agricoles », l'objet de cette recherche consiste précisément à identifier la réalité d'une nature et d'une agriculture sanctuarisées, pour répondre aux besoins actuels de construction en toute conscience, en quantités et typologies adéquates.

C'est dans ce contexte complexe, où les frontières dessinent autant de limites que les dynamiques métropolitaines génèrent de continuités, que le workshop prend tout son sens : il devient un lieu d'expérimentation où l'on peut confronter, dépasser et recomposer ces réalités fragmentées.

Le workshop comme croisement d'idées

Ce workshop confronte des approches internationales contrastées, révélant la diversité des pratiques urbaines contemporaines. Du radicalisme « éco-responsable » porté par Charlotte Malterre-Barthes en Suisse romande à la hiérarchisation territoriale fondée sur la topographie proposée par Carlo Nozza en Suisse italienne, les projets interrogent le lien entre urbanisme, nature et mobilité.

Du côté de nos encadrants internationaux allemands, sous la direction d'Alessandro Gess, comme chez les Belges, avec Lionel Bousquet et Antoine Chaudemanche, une autre approche est envisagée. Ils déplacent le débat vers la gouvernance et la représentation des acteurs, parfois par des dispositifs critiques

ou théâtraux, tandis que le Brésil, sous l'impulsion de Guilherme Lassance, explore les infrastructures lourdes comme supports d'espaces publics émergents.

Le Japon, représenté par Thomas Daniell, et la Corée du Sud, par Tae Hoon Yoon, défendent des modèles multipolaires et légers, en réaction à l'homogénéisation urbaine, quand les États-Unis, avec Gordana Pavlovich, privilégient une approche plus opérationnelle fondée sur la modélisation et l'optimisation du confort urbain. Ensemble, ces propositions esquissent un répertoire mondial de stratégies appelées à s'hybrider sur le transect Aix-Marseille.

Le workshop comme espace de recherche

Au-delà des philosophies variées que ce workshop international met en lumière, et qui régissent l'aménagement urbain dans le monde.

Après Thomas Daniell en 2024, Guilherme Lassance détaille pourquoi cet événement international constitue un laboratoire, au-delà d'un exercice pédagogique.

Perspectives

Si la direction de l'école a tenu à rappeler d'emblée à tous ces intervenants que la mission d'un architecte consiste d'abord à « construire des édifices sur des îlots », elle a insisté le jour du jury l'importance des dimensions « internationale, territoriale, et universelle d'un workshop qui s'adresse à l'ensemble de la promotion de 4^{ème} année et symbolise, à l'instar du Bivouac pour les étudiants de Licence, l'entrée en Master ».

Rendez-vous pour un nouveau workshop international à la rentrée 2026.

Julien Monfort
Maître de Conférences à l'ensa-marseille
Coordinateur général du WS25
Architecte DPLG

1 [Marseille, Septèmes-les-Vallons, Les Pennes-Mirabeau, Cabriès, Simiane-Collongue, Gardanne, Bouc-Bel-Air et Aix-en-Provence](#)

Remerciements particuliers

Vincent FOUCHIER
Cindy GUILLEUX-CONESSA
Olivier SANA
Fabien FIGUERAS (Hestia)
Clément MARTIN
Léa BARBAROUX
Mélissa CAREDDU
Dorine HEMERY
Maylis PIBOT
Thomas BARBIERE

Anne BOURGON
Jean-Marie PINCEMIN
Isabelle COLLET REYMOND
Jimmy BENHAMOU
Claudie GAUDIN
Béatrice PUCH

Les membres du jury
Laure-Agnes CARADEC
Franck GEILING
Charles ANDRE
Julie DALGIER
Mike FRITSCH
et François LECLERCQ

Tous les encadrants, monitrices, et étudiants qui se sont donnés à fond pendant ces deux semaines.







Les étudiants

Walid EL IDRISSE
Aya ELKADRI
Maelle GELSOMINO
ROSSO
Lea GRENIER
Ahmada HALIFA
Illona JAKUBOWICZ
Fatma ezzahra SMIDA
Léonard VUILLEUMIER

Daniel ARAUJO MENDES
Jules COQUELET
Lila FERTASSI
Oumayma MAZOUZ
Alexandre MCKAY
Hugo MORISSET
Pauline RESPLANDY
Alexandra TESILEANU

Amina BEN SAIDA
Janna HINRICHS
Niils HOFFMANN
Ines MORET
Jeanne PEETERS
Philippe ROUSSEL
David THIEMANN
Cléa VANMOL

Aya BENLARBI
Loane BONNICI
Manel BOUCHOUCHA
Margot CAILLOL
Solal MULLER TICINI
Alain NDONGHO
MAGGIO
Romane PERGAUD
Ted SCHWALLER

Arnaud BELTRA
Anna EICHORN
Evan FASTIER
Fiona HAVET
Selma KHEMAR
Miralinda KOEBLER
Houda MOUNCHID
Clélia MUNJAS-PASCAL
Emma OLIVIA
Siriu CHENG

Eva DRABIK
Amr EL GAMAL
Hedil KHOUJA
Gloria KNOPF
Younes L'MESKIN
Aminata NDAO
Julie THIRREE
Rosa TONIGS

Thibaut ALLEZ
Andréa BEAUQUIS
Flora BUSKAMP
Helena CONSTANT
Dylan ESTRADÉ
Arij JELASSI
Nagisa MORIKI
Mohammadrahim
SABOUR



Mathis AUJAS
Clara Delhayre-Vialis
Djanis HERMIER
Blandine KOEHLI
Camille LABAUNE
Mohamed AMINE
MAATOUK
Lilou MARZIALE
Coline MIEGE
Mory SYLLA

Hicham ABDOU
Ada BAGCI
Anas BIROUK
Natacha LIBOUREL
Lola MINASSIAN
Bae MINKYUNG
Etienne PRADER
Diveshka SUNNASSEE

Lisa BLANC DUCHENE
Tiffany FRESSE
Alireza GHASEMIRAD
Amandine GUIRAUD
Solène HUBERT
Raphaële LE MOAL
Oxana SKOURATOVA
Sofiene TAMMAR

Lamiaé AZDAD
Félix BOBER
Clémence COMBET
Sofia EL BOUSSAIRI
Erwan FLAMANC
Baptiste LAMBERGER
Méline LARTIGUE

Elahe RAHMATI
Stela ARNAUDOVA
Farah AYACHI
Chiara CARDINALE
Justine GIMENEZ
Romain MASSA
Marya MENZRI
Maïa NICCOLI
Lou-Ann POIRETTE
Théo RICHER

Layla ABDELHAFEZ
Loïs ANDRE
Badis BAKOURI
Pierre-yves BONNAFOUX
Suhan CETIN
Mael DEFRESNE
Alexandre LANFRANCHI
Lise ORSSAUD
Hanna-line PHAM





Portraits & regards croisés

Cette année, le *Workshop 2025* a réuni un panel exceptionnel de neuf universités internationales partenaires, ainsi que de nombreux spécialistes de la planification urbaine.

Durant ces deux semaines, cet ensemble d'enseignants et de professionnels a accompagné douze groupes d'étudiants, français et internationaux, venus notamment d'Allemagne, du Japon et de Corée du Sud, aux côtés de leurs encadrants.

Retours des encadrants internationaux



The international nature of the universities involved in Workshop 2025 characterised the remarkable variety and diversity of the ideas proposed, the approaches followed and the results obtained.

These confirm both the usefulness of the teaching formula and the effectiveness of the collaboration between research centers and institutions involved in planning regional development, as well as the quality of the preparatory and support work carried out by those who coordinated for ensa-marseille. I hope that in the future, the approaches will be further expanded, involving an even greater number of schools and students from different cultures.

The choice of the group I coordinated was to propose a project that, in delicate and sensitive areas such as those assigned, unlike others, opposed the usual development dynamics too often determined almost solely by the economic reasons underlying the usual real estate transformation operations. The proposal simply reconnects the territory and the existing built fabric, seeking to keep it true to itself and thus enhance it by integrating only new soft mobility systems to link mainly residential, productive and tertiary reuse operations on a medium and local scale. The essence was to propose a brake on the dynamics of depopulation due to the ageing of society and abandonment due to economic and social decline currently underway in the area, by promoting a network of medium-intensity and gentle connections that, in this specific territory, would facilitate and make living in these areas attractive and sustainable again, even for the younger generations.

Carlo Nozza
Architecte, Enseignant-chercheur à l'USI-
Accademia di architettura Mendrisio



Participating in this year's workshop was an inspiring and thought-provoking experience, both for our students and for me as educator. I am very happy to have deeply engaged with Marseille and its surrounding territory — one that reveals many of the shared European challenges of our time. Confronting questions of extractivism, monofunctionality, and the legacies of past generations offered our students valuable ground to reflect on how to work with the existing rather than against it.

What impressed me most was the diversity of the students participating : their ways of thinking and their engagement. Over the course of the two weeks we evolved into an ever-learning and producing collective. Reflecting on these weeks today it was a real joy to have met all these students, and I sincerely hope our paths will cross again.

Reflecting the diversity of educators, it was enriching to bring each ones ways of reading and working on architectural questions into dialogue with others. The multiplicity of methods and approaches gave this workshop its special character. It reminded me that design education thrives not through consensus, but through the radical differences of perspectives and answers it can hold together.

Félix Schuschan
Architecte, Assistant de recherche et
d'enseignement à l'université HafenCity, Maître de
conférences à l'université des arts de Berlin.



The territorial transect between Marseille and Aix-en-Provence reveals a complex condition — between coast and hinterland, density and dispersal, local identity and metropolitan ambition. For the students, this ambivalent territory became a fertile ground for testing how (urban) design thinking can help to shape new spatial narratives.

As an international guest teacher from Hamburg, I was struck by how the workshop fostered a collective intelligence beyond cultural and disciplinary boundaries. The exchange between different academic traditions — French, German, Italian, Japanese, and Korean — generated new ways of reading and interpreting territory with new tools and strategies, far from predefined urban models.

What remains most significant to me is the attitude of openness and discourse: design as a shared language, capable of bridging perspectives, practices, and geographies. This edition of the workshop showed that international collaboration is not only about comparing contexts, but about inventing new ones together — through discourse, curiosity, and critical imagination.

It also raises a larger question for architectural education: how can we nurture this same spirit of openness and collective inquiry within our everyday teaching practices, beyond the exceptional framework of an international temporary workshop?

Jonas Trittmann
Architecte, Urbaniste, Chercheur associé au
département d'urbanisme du professeur Andreas
Quedau.



This workshop offers students a unique immersion into real professional life. Most of them meet and collaborate for the first time, exactly as they will have to do once they enter practice. They work alongside teachers from diverse backgrounds — architects, academics, researchers, urban planners and administrators — gaining direct insight into regulations, permits and institutional processes. The workshop teaches that architecture is not only about creative vision, but also about adapting to real constraints, in a supportive environment that provides all necessary tools for research and design.

The monitor system is especially valuable. Students from the previous year become mentors, learning how to teach while reinforcing their own knowledge. This creates a natural transition between being a student and becoming a professional. The organization of the workshop, and its ability to connect the university with city administrations, is a real achievement, establishing dialogue that rarely exists elsewhere.

Regarding international exchange, foreign teachers already provide sufficient external perspective. Adding foreign students may dilute the focus, as differences in learning rhythms and cultural discovery can shift the workshop toward a social experience rather than an academic one. It would be more beneficial to take local students abroad for intensive workshops.

Finally, the students are praised for their curiosity, openness and strong work ethic. The exchange between teachers and students is the true strength of this program, where everyone learns from each other. The school has reached an exceptional level that deserves to be preserved.

Gordana Pavlovich
Architecte et directrice du studio Gordana llc

Portraits des encadrants

Mohamed Lotfi Belhouari

Mohamed Lotfi Belhouari est architecte et urbaniste, il fonde en 2024, l'agence Périètre-s, une agence d'urbanisme et de conseil. Elle développe une approche décloisonnée de la fabrique de la ville en croisant les échelles spatiales, temporelles et humaines afin de transformer les territoires. Son activité s'articule autour de trois axes : le conseil et la stratégie territoriale, la maîtrise d'œuvre urbaine et l'expérimentation-recherche en lien avec les milieux académiques.

Charlotte Beraha

Charlotte Beraha est architecte DPLG diplômée de l'ENSA Paris-Malaquais. Elle a travaillé 14 ans chez AREP sur des projets de mobilité et d'infrastructures urbaines. Depuis 2020, elle est associée chez Baldassari Sibourg Architectes à Marseille, agence fondée en 1991 et spécialisée en réhabilitation sociale. BSA défend une architecture humaine et responsable, qui place l'habitant et l'utilisateur au cœur du projet, valorisant la réhabilitation en site occupé, anticipant sa maintenance, et cultivant la fierté d'appartenance aux lieux.

Giulia Biondi

Giulia Biondi est assistante de recherche et d'enseignement à l'université HafenCity. Elle a cofondé en 2024 le cabinet d'architecture biondifajit, basé à Berlin, et est membre active de RRRArchitecture, une plateforme internationale de professionnels dédiée à la réutilisation et à la réhabilitation de bâtiments existants. Elle est titulaire d'un Master of Science de l'Accademia di Architettura di Mendrisio, où elle a également travaillé comme assistante d'enseignement à la chaire de conception durable sous la direction du professeur Muck Petzet de 2022 à 2025.

Lionel Bousquet

Lionel Bousquet est architecte, formé à l'Insa Strasbourg et fondateur du cabinet BXL MRS Architecture, basé à Bruxelles depuis 2013. Le bureau est spécialisé dans la rénovation durable en combinant performance énergétique, matériaux biosourcés, principes de l'économie circulaire et utilisation des outils digitaux.

Antoine Chaudemanche

Antoine Chaudemanche est architecte et urbaniste, partenaire du bureau XDGA – Xaveer De Geyter Architects à Bruxelles. Formé en France, il développe une pratique internationale centrée sur les grands projets urbains et architecturaux, avec un intérêt marqué pour l'expérimentation et les approches transdisciplinaires.

Thomas Daniell

Thomas Daniell est professeur de théorie et de critique architecturales à l'université de Kyoto, au Japon. Il est titulaire 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.

Fabien Figueras

Fabien Figueras est architecte-urbaniste, consultant indépendant basé à Paris. Formé à Marseille, il développe une pratique mêlant analyse urbaine avancée, systèmes d'information géographique et conception architecturale. Sa démarche s'attache aux grands territoires comme aux projets locaux, avec un intérêt marqué pour l'expérimentation, la data-analyse et l'innovation transdisciplinaire.

Alessandro Gess

Alessandro Gess is a partner at the Paris-based office l'AUC. In its projects, l'AUC challenges conventional classifications of scale and explores the potential of transformation processes of the built environment. The work of l'AUC has received various recognitions, including the Patrick Abercrombie Prize for Urban Planning and Design (UIA triennial prize). In 2024, Alessandro Gess was appointed Professor at the Institute of Architecture at HafenCity University | HCU in Hamburg.

Alexandre Housse

Alexandre Housse, architecte DE diplômé de l'ensamarseille en 2020, travaille depuis 2022 à la Direction des Grands Projets de la Ville de Marseille, au sein de la Direction Générale Adjointe des Relations Extérieures et Grands Projets. Il participe à la mise en œuvre de la stratégie du Plan Écoles de la Ville, en accompagnant les orientations urbaines et architecturales des établissements scolaires marseillais.

Sylvain Julien-Tagawa

Sylvain Julien-Tagawa, architecte et urbaniste diplômé de l'ensamarseille, il débute sa carrière à l'agence Concorde et la Ville de Marseille où il développe une approche multiscale à la confluence entre architecture et projet urbain. Il exerce depuis 2021 au sein l'agence tdso en tant qu'architecte-urbaniste, coordonnant la ZAC Littorale et ses franges dans le cadre d'Euroméditerranée II à Marseille.

Patrick Kastner

Patrick Kastner est professeur adjoint à la Georgia Tech School of Architecture et directeur du Sustainable Urban Systems Lab, où ses recherches portent sur la simulation des performances environnementales et la décarbonisation urbaine. Son travail vise à fournir aux décideurs urbains des outils qui privilégient la durabilité, en mettant particulièrement l'accent sur le développement de méthodes informatiques qui favorisent une conception urbaine respectueuse du climat. Il a développé la boîte à outils de modélisation microclimatique Eddy3D, largement adoptée, pendant son doctorat à Cornell.

Jinhee Kim

Jinhee Kim est architecte HMONP. Elle est diplômée de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-La Villette. Après plusieurs expériences en France, elle s'installe en Corée du Sud et fonde l'agence JHA Architecture, développant des projets d'architecture et d'urbanisme à différentes échelles.

Guilherme Lassance

Guilherme Lassance est architecte (1992) et titulaire d'un doctorat en architecture (1998). Il est professeur titulaire et actuel doyen de la Faculté d'architecture et d'urbanisme de l'Université fédérale de Rio de Janeiro. Il a été professeur associé invité à l'Université Columbia de New York et auteur de livres primés, dont le plus récent, *In-Formal : urban infrastructure revisited*. En 2024, il a rejoint Plano Coletivo, un groupe d'architectes chargé de la curation du pavillon brésilien à la 19e Biennale d'architecture de Venise.

Antonia Lembcke

Antonia Lembcke est chargée de recherche et d'enseignement en urbanisme à la HCU Hamburg, après avoir obtenu son diplôme d'architecture à l'UdK Berlin et à la TU München. À la chaire, elle développe le projet de recherche « soft spots : espaces d'importance collective et potentiel urbain » à Hamburg. Depuis 2025, elle est chercheuse doctorante associée au RTG2725 « Urban Future Making ». Son projet de doctorat, « Relational Architecture », explore des façons alternatives de comprendre et de pratiquer l'architecture à travers la transformation. Antonia a aussi cofondé le collectif spätispati en 2019.

Charlotte Malterre-Barthes

Charlotte Malterre-Barthes est architecte, urbaniste et professeure adjointe d'architecture et d'urbanisme à l'École polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL), où elle dirige le laboratoire RIOT. Alors qu'elle était professeure adjointe d'urbanisme à la Harvard Graduate School of Design, elle a lancé en 2021 l'initiative « A Global Moratorium on New Construction » (Moratoire mondial sur les nouvelles constructions), qui remet en question les protocoles de développement actuels et préconise une réforme en profondeur des disciplines de l'urbanisme afin de faire face à l'urgence climatique et sociale.

Damien Malige

Damien Malige est architecte de formation (1998). À partir de 2012, il se forme à l'urbanisme chez Devillers & associés et en parallèle publie des romans aux éditions Gallimard (2012-2015) et Labyrinthes (2025). Il complète son activité de narration avec le développement d'une série en tant que show-runner (produite par Black Sheep films et Asterios) (2016 - 2018). En 2025, tout en poursuivant son métier d'architecte, il rejoint le laboratoire européen de cinéma DK et collabore au scénario du prochain long-métrage de Frédéric Fonteyne (production Artemis)

Clément Martin

Clément Martin est Architecte DE, diplômé de l'École Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille. Il a travaillé à l'Atelier Stéphane Fernandez et exerce actuellement en tant qu'architecte chez Comte & Vollenweider à Nice. Il participe régulièrement à des concours d'idées qui nourrissent et développent sa pensée architecturale. Il a également mené des travaux photographiques en argentine sur des paysages et des bâtiments variés.

Théo Minet-Perez

Théo Minet-Perez est diplômé de l'ensa-m en 2022 et validé l'HMONP en 2023. Il a vécu son expérience du workshop durant la session 2021, dont il garde un excellent souvenir. Attentif à la question de la ressource comme matière à projet ainsi qu'au travail « par et avec la main », il cherche aujourd'hui à mettre pleinement en exergue et partager cette posture architecturale.

Philippine Moncomble

Philippine est diplômée de l'ensa-marseille et est engagée dans une recherche de doctorat visant à définir une pratique architecturale du non-construire : le non-ouvrage. En parallèle, elle enseigne le projet à l'ensa-marseille depuis 2017 et a cofondé l'atelier d'architecture franco-brésilien Beleza?Beleza. Questionnant la valeur et la mesure de la construction, sa pratique se situe essentiellement dans la réhabilitation, la micro-intervention et l'écriture.

Tae Hoon Yoon

Tae Hoon Yoon est architecte et urbaniste. Il arrive en France à 11 ans, après avoir vécu à Séoul. 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. Il est également Professeur invité de la Korea university et de la Hongik university.

Co-encadrants

Thomas Barbieri

Thomas Barbieri est titulaire d'un Diplôme d'État d'Architecte de l'ensa-marseille. Il prépare aujourd'hui un master en urbanisme à l'IUAR. Pour lui, l'architecture et la planification des villes sont étroitement imbriquées. Au delà de l'architecture traditionnelle, il s'intéresse à la construction de situations. L'espace bâti doit créer des contextes vivants et adaptables au service de la ville et de ses usagers

Maylis Pibot

Maylis Pibot est actuellement en Master 2 à l'ensa-marseille, au sein de l'atelier de Mathieu Poitevin. Elle hérite et développe une approche critique de l'architecture, envisagée comme une discipline intrinsèquement liée à l'art et à la politique. Elle a souhaité assister Thomas Daniel lors de sa participation en tant que monitrice au workshop 2025, afin de s'ouvrir aux multiples interfaces que peut revêtir le métier d'architecte. Son intérêt s'est particulièrement porté sur la pensée critique de l'architecte.

Le point de vue des monitrices

Léa BARBAROUX

Architecte DE • monitrice en chef du WS25

Après trois années de workshop, une comme étudiante et deux comme monitrice, j'ai pu mesurer l'ampleur de cette expérience collective mobilisant trois promotions d'étudiants. Les sujets, aux enjeux variés, ont pu être sans cesse réinventés, témoignant d'une réelle capacité d'adaptation et de proposition.

Aujourd'hui diplômée, j'ai engagé un TPER portant sur les pratiques architecturales et l'usage de ressources biosourcées comme le bois. Ce workshop a nourri ma compréhension du grand territoire, soulignant l'importance des projets situés et du dialogue entre les échelles. Il m'a offert des clés d'analyse que j'exploite désormais autant dans les contextes urbains que ruraux, consolidant une approche sensible et consciente du rôle de l'architecte.

Mélissa CAREDDU

Architecte DE • monitrice en chef du WS25

Cette deuxième expérience en tant que monitrice a été l'aboutissement de trois mois intensifs de préparation menés avec mes partenaires.

Tout au long du workshop, j'ai pu confirmer à quel point j'apprécie guider, expliquer et encourager les participants. Observer leurs progrès m'a procuré un véritable sentiment d'accomplissement. J'ai également continué à développer ma capacité à gérer différentes personnalités et à adapter ma manière de communiquer, ce qui a renforcé ma confiance et ma maturité professionnelle.

Par ailleurs, assister aux conférences s'est révélé extrêmement précieux et m'a offert de nouvelles clés de compréhension, enrichissant ma vision du domaine. Cette expérience a d'autant plus de sens aujourd'hui que je suis désormais architecte assistante dans l'agence de l'une des encadrantes du workshop, un poste dans lequel je m'épanouis énormément. Enfin, ces deux semaines ont consolidé mon ambition de m'investir pleinement dans des projets qui rassemblent, questionnent et font avancer nos pratiques.



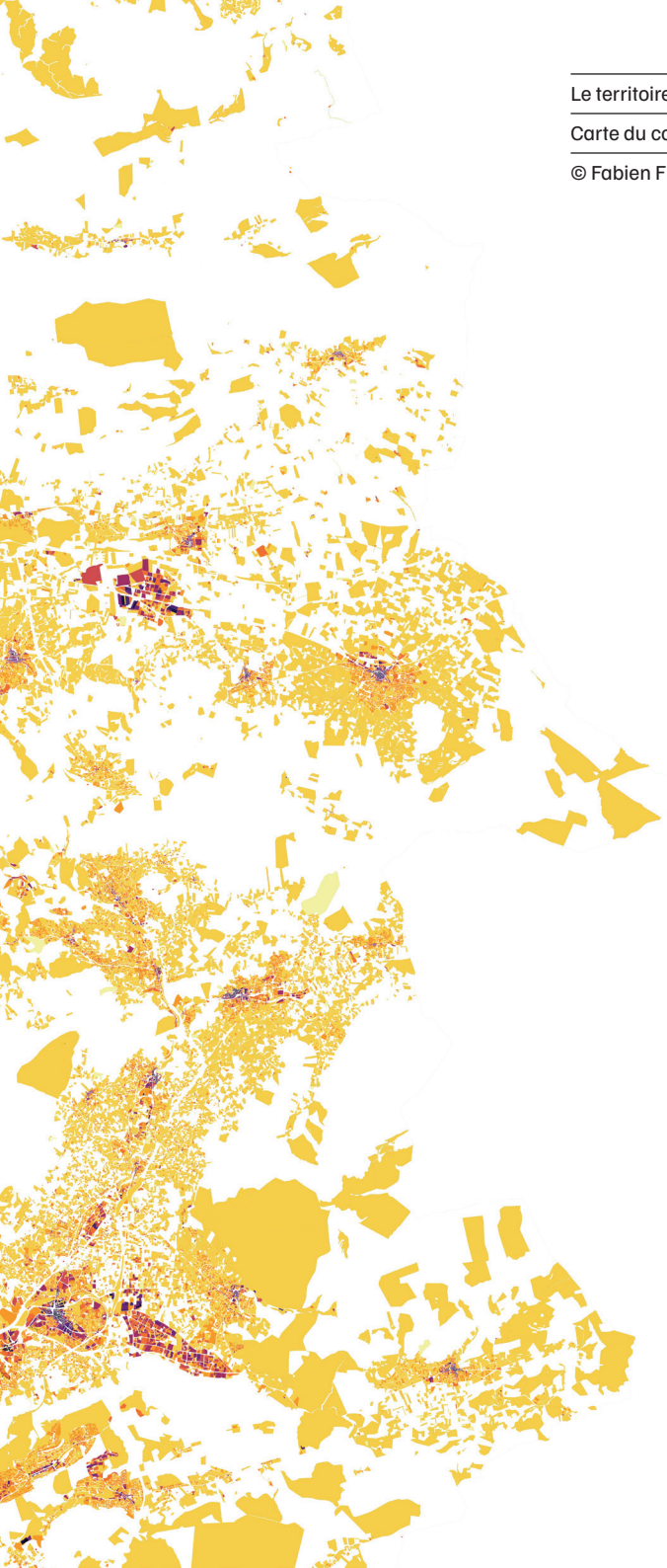
Dorine HEMERY

Architecte DE • monitrice en chef du WS25

Mon expérience avec le workshop s'étend sur trois années en partenariat avec la Métropole Aix-Marseille-Provence, chacune marquée par des rôles et des enjeux distincts. La première, en tant qu'étudiante, fut immersive et m'a révélé la richesse de ce format intensif. Les deux suivantes, j'y ai participé comme monitrice, développant mes compétences en gestion collective, communication et prise d'initiative. L'édition de cette année, ouverte à l'international, a apporté de nouveaux défis logistiques et organisationnels, mais surtout une richesse d'échanges et de points de vue. Cette intensité, conjuguée à l'émulation du groupe, a renforcé la singularité du workshop.

Aujourd'hui architecte diplômée, je mesure combien ce cycle de trois ans a nourri mon parcours professionnel et personnel, façonnant une vision du métier fondée sur l'organisation, le collectif et l'ouverture au dialogue.







≈ 1000 av. J.-C.	Peuples celto-ligures installés sur des oppida perchés pour contrôler vallées et échanges.
600 av. JC	Arrivée des Phocéens et fondation de Massalia première cité grecque de Gaule.
125 av. J.-C.	Début de la conquête romaine de la Provence, destruction de l'oppidum d'Entremont.
122 av. J.-C.	Fondation d'Aquae Sextiae (Aix-en-Provence) par le consul Sextius Calvinus
49 av. J.-C.	Soumission de Massalia par Jules César, fin de son indépendance grecque.
X ^{ème} siècle	Intégration du territoire au Comté de Provence, structuration féodale et paroissiale.
1098	Première mention de Cabriès dans les archives de Saint-Victor de Marseille.
XII ^e siècle	Construction de la tour sarrasine de Simiane, emblématique de la défense féodale.
1382–1387	Guerre de Succession de Provence : Aix et Marseille soutiennent des camps rivaux
1481	Rattachement de la Provence au royaume de France, stabilisation politique du territoire.
1684	Création de l'Arsenal des galères à Marseille sous Louis XIV : la ville devient base militaire
1830–1900	Développement des usines chimiques à Septèmes-les-Vallons, amorce de l'industrialisation locale.
1903–1948	Fonctionnement du tramway interurbain Marseille–Aix, traversant Septèmes, Cabriès et Bouc-Bel-Air.
1943	Destruction du Vieux-Port de Marseille par les allemands; début de la reconstruction urbaine après-guerre.
1951	Création du lotissement coopératif des Castors Isabella à Septèmes : symbole de la reconstruction populaire.
1968–1973	Création du complexe industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (1968) et ouverture de l'autoroute A51 (1973) : accélération de la périurbanisation.
1977	Ouverture du métro de Marseille, marquant la modernisation des transports urbains.
1989	Lancement du projet Euroméditerranée, requalification des friches portuaires et renouveau de Marseille.

Plan-de-Campagne, 1960



Est de Gardanne, 1947



Aix-en-Provence, Fontaine de la Rotonde, 1930



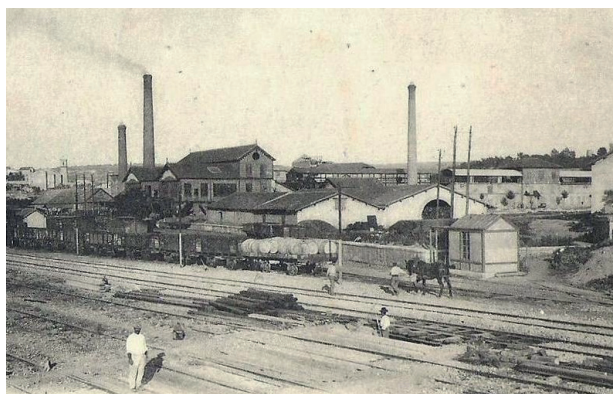
Bassin du Réaltor, 1943



Carte postale de Marseille, porte d'Aix



Carte postale de Gardanne, les usines d'aluminium



Carte postale de Bouc-Bel-Air, vue générale du village perché



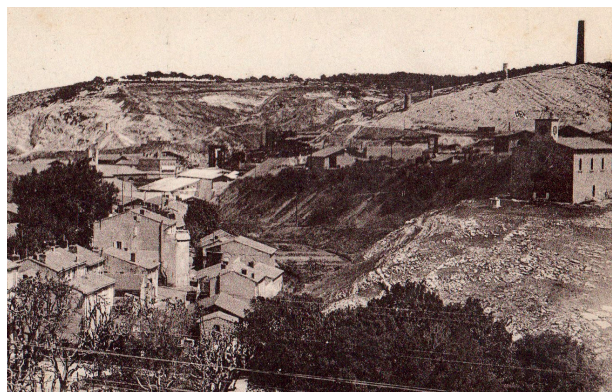
Carte postale d'Aix-en-Provence, viaduc du chemin de fer



Carte postale de Cabriès, quartier du Pied de la Chèvre



Carte postale de Septème-les-Vallons, vue générale

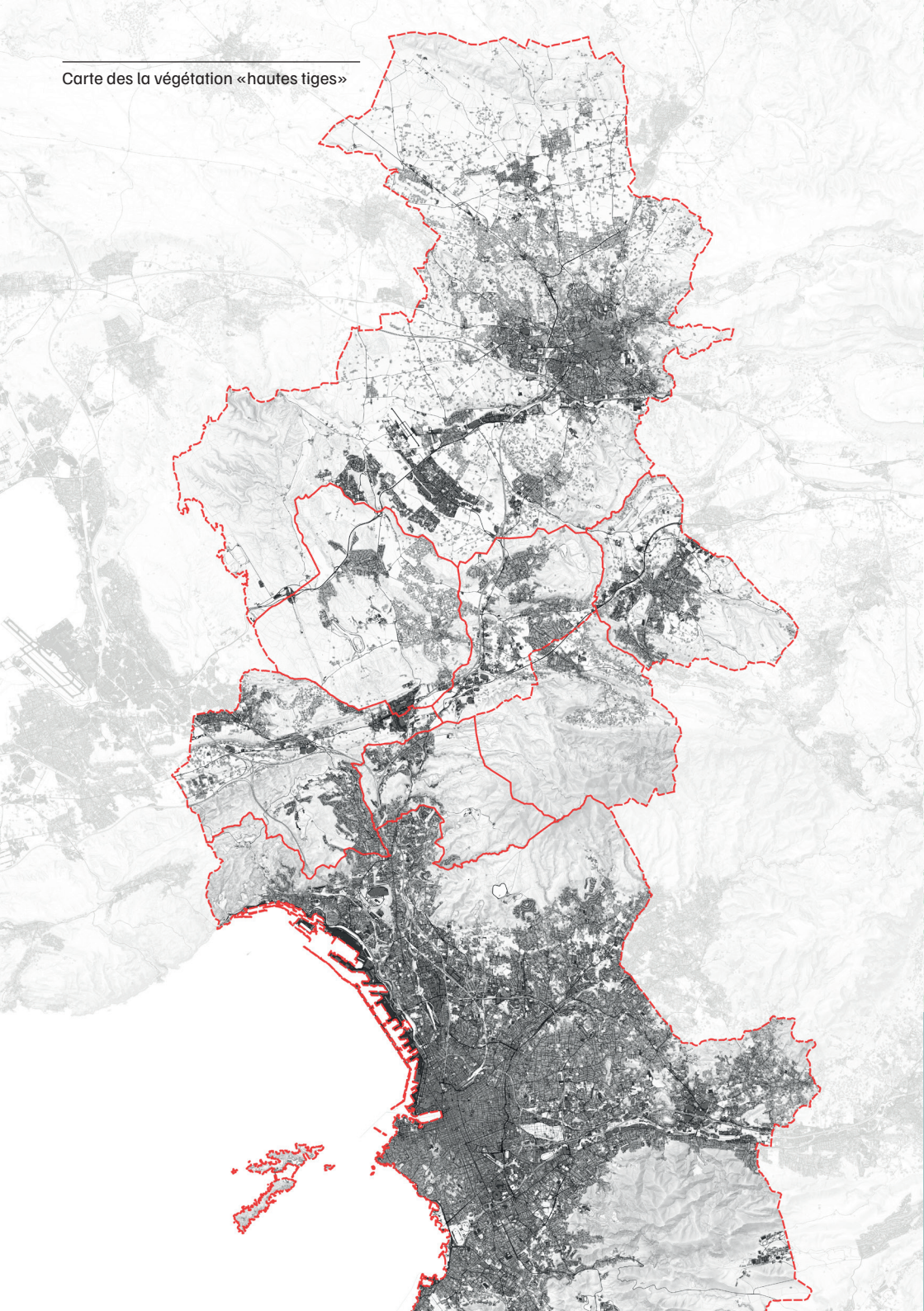




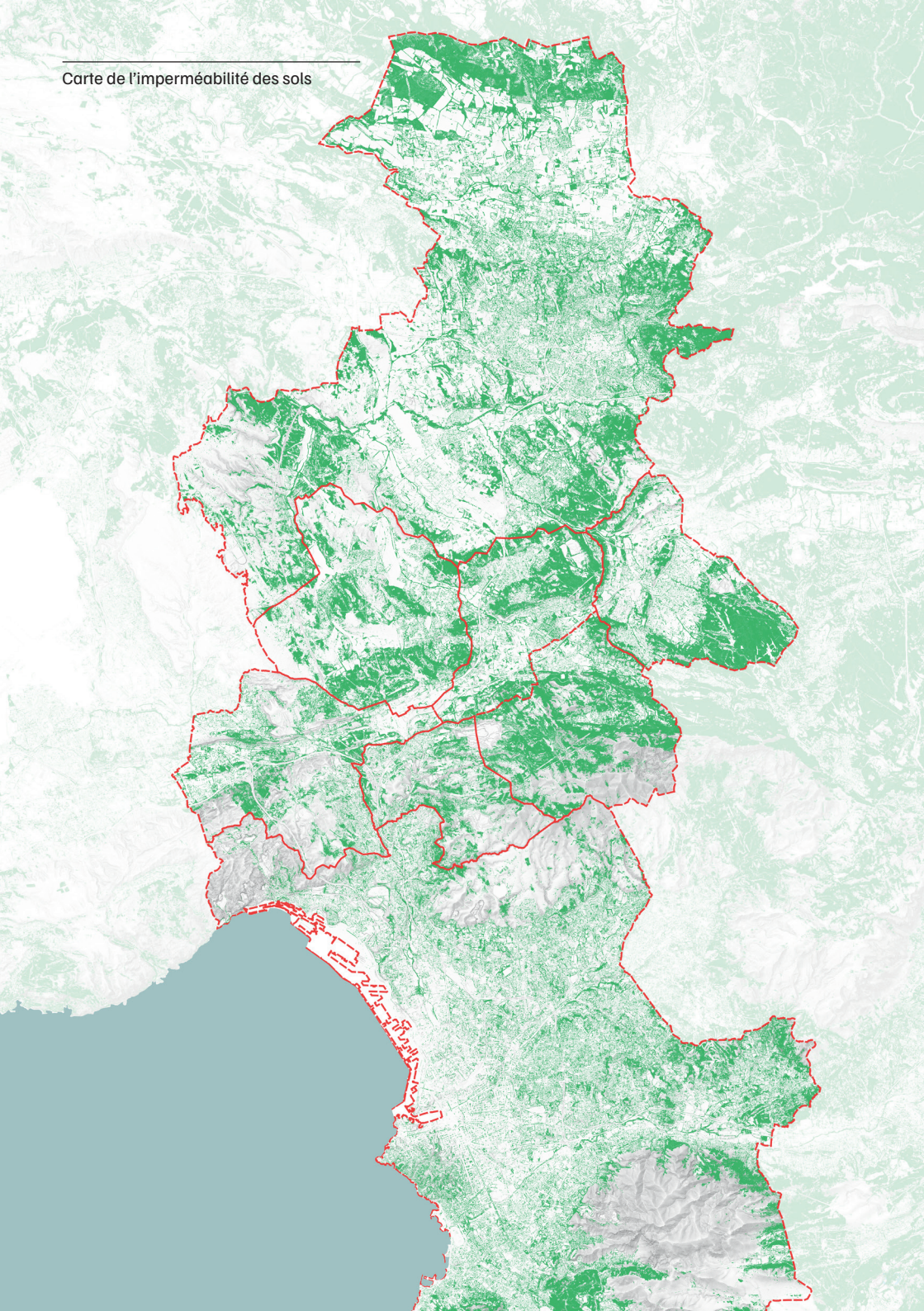
Cartes d'analyse du territoire

Ce travail cartographique porté par Fabien Figueras (Hestia) et accompagné de Clément Martin a permis de présenter une richesse d'information permettant de saisir les enjeux territoriaux intrinsèques à ce transect.

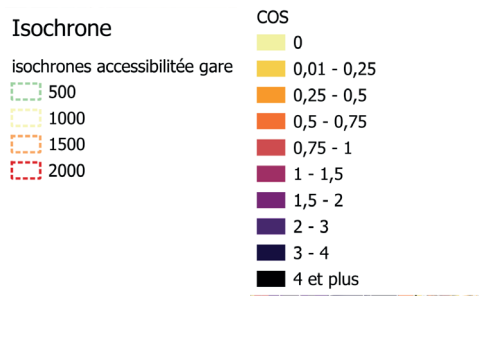
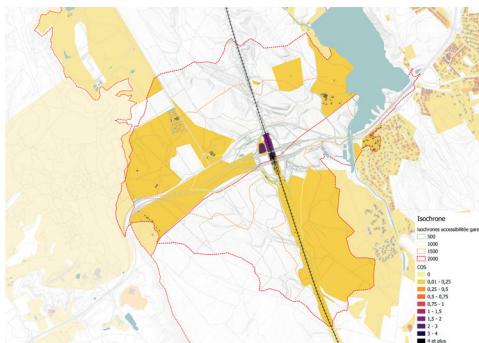
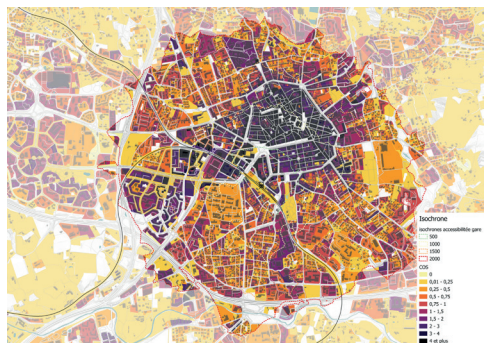
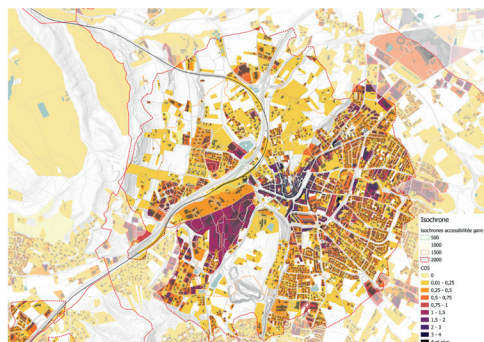
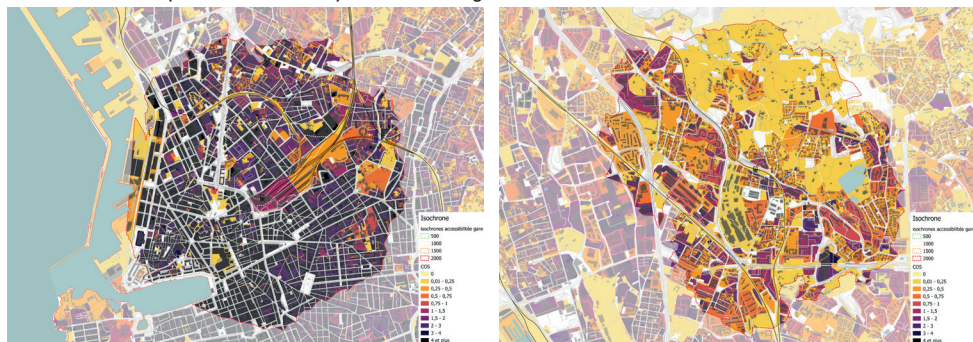
Carte des la végétation «hautes tiges»



Carte de l'imperméabilité des sols



Coefficient d'occupation des sols moyen autour des gares



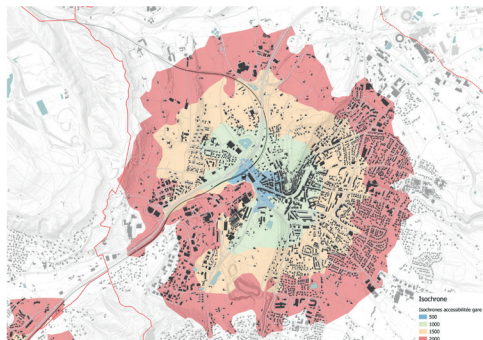
Gare Saint-Charles



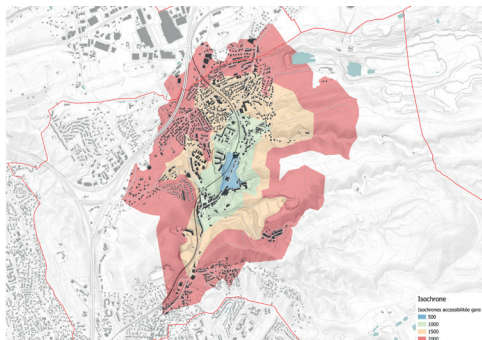
Gare de Sainte-Marthe



Gare de Gardanne



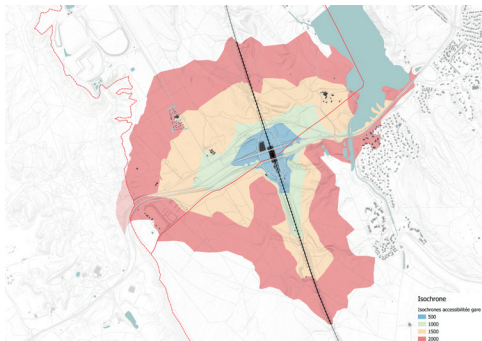
Gare de Septèmes-les-vallons



Gare d'Aix centre



Gare d'Aix TGV



Isochrone autour des gares

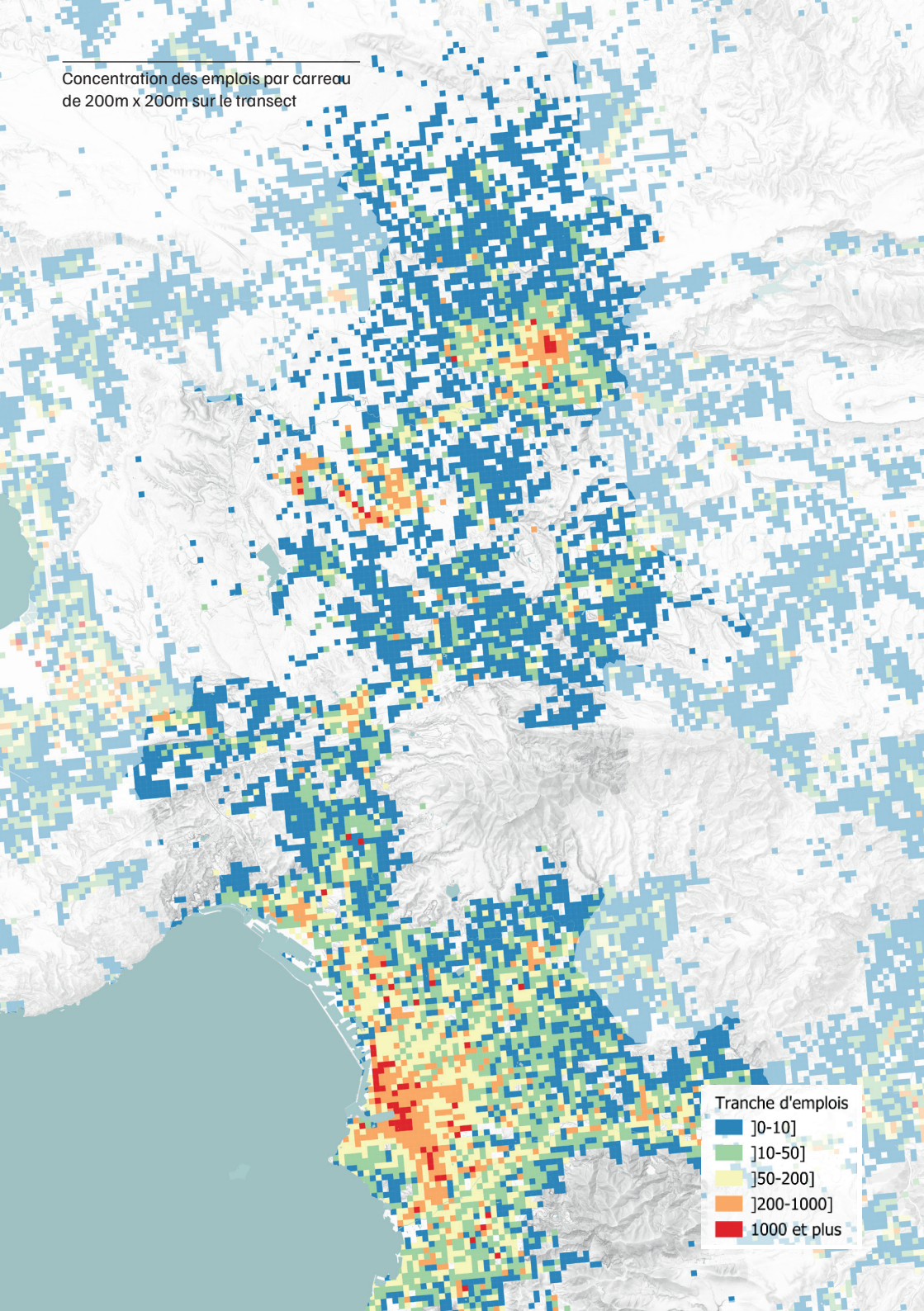
Isochrones accessibilité gare

- 500
- 1000
- 1500
- 2000

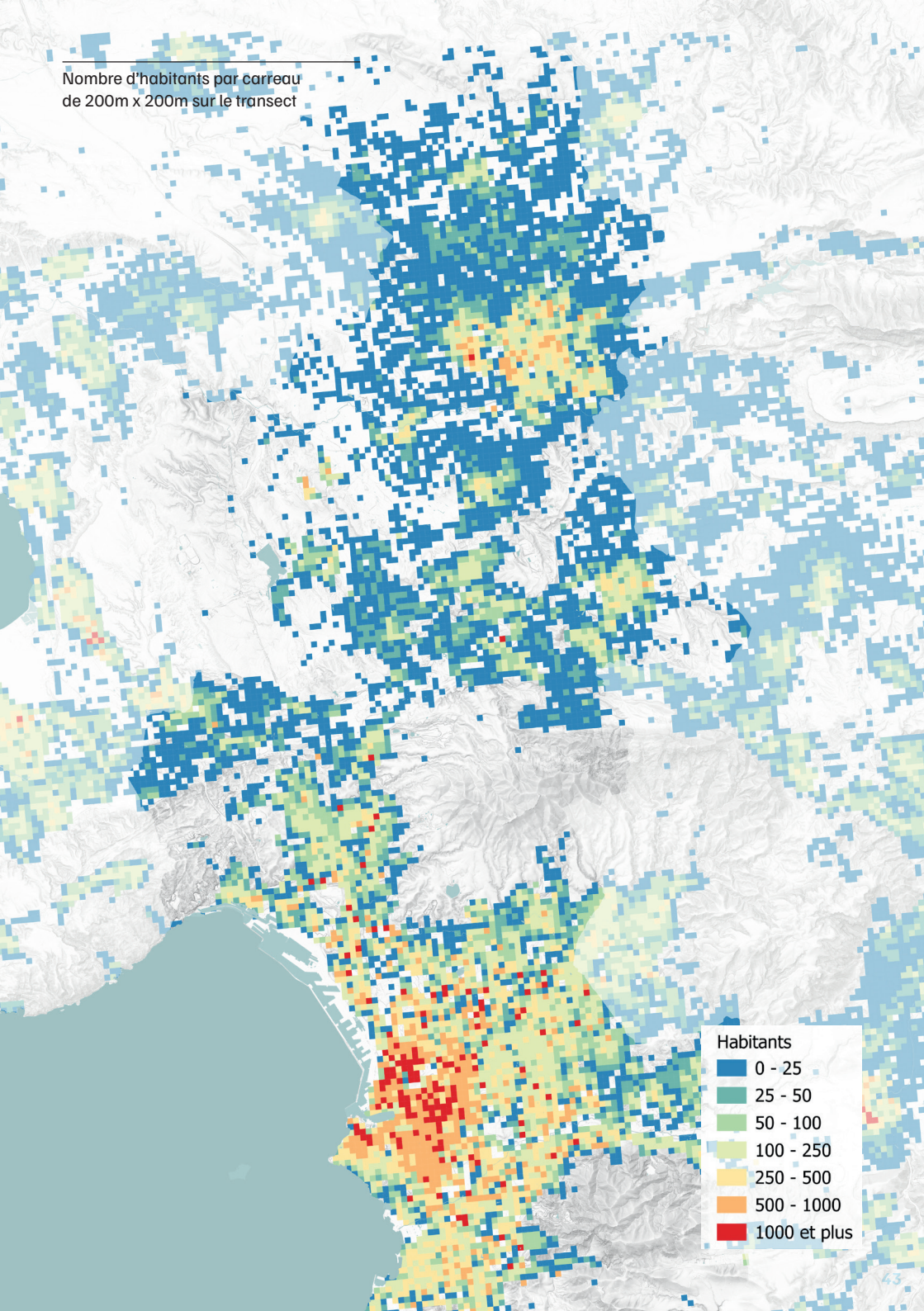
Gare de Simiane-Collongue



Concentration des emplois par carreau
de 200m x 200m sur le transect



Nombre d'habitants par carreau
de 200m x 200m sur le transect



Cinq enjeux à traiter

Le transect Aix–Marseille est ici appréhendé comme un tout, développé de manière linéaire sur 25 km. Ce transect traverse de nombreuses villes et villages, tels que Septèmes-les-Vallons, Les Pennes-Mirabeau, Cabriès, Simiane-Collongue, Gardanne ou encore Bouc-Bel-Air. Il survole également des polarités spécifiques, telles que les zones commerciales des Milles ou de Plan-de-Campagne.

Enjeu 1

Passer de la concurrence à la coopération intercommunale

Depuis des décennies, les relations entre Marseille et les communes voisines se sont construites sur des logiques de rivalité plus que de partenariat. Chaque territoire a cherché à préserver ses ressources et son autonomie, entraînant une métropole morcelée et déséquilibrée. Cette absence de coordination a favorisé la multiplication de pôles commerciaux et d'infrastructures concurrentes plutôt que complémentaires. Aujourd'hui, la Métropole Aix-Marseille-Provence doit dépasser ces réflexes de cloisonnement pour instaurer une gouvernance coopérative. Cela suppose de repenser la répartition des fonctions, de mutualiser les ressources et de transformer les frontières en espaces de projets partagés. La coopération devient ainsi le levier d'un équilibre territorial plus juste et d'un développement métropolitain réellement intégré.

Enjeu 2

Développer les lisières comme opportunités de dialogue entre ville et nature

Le transect Aix-Marseille révèle un territoire fragmenté, où les extensions urbaines progressent souvent au détriment des structures paysagères. L'étalement pavillonnaire a brouillé les limites entre espaces bâtis et naturels, entraînant la disparition des lisières. Pourtant, ces interfaces constituent des zones stratégiques pour renouer le dialogue entre ville et environnement. Plutôt que d'opposer urbanisation et nature, il s'agit de concevoir des formes urbaines capables de s'adapter au relief, aux vallons et aux continuités écologiques. L'enjeu est d'inventer un urbanisme attentif aux transitions, où les espaces agricoles, forestiers et hydrauliques deviennent supports de projets. Requalifiées, ces lisières pourraient incarner une nouvelle manière d'habiter la Métropole : plus sobre, plus réversible et ancrée dans la géographie provençale.

Enjeu 3

Activer les nœuds de mobilité pour rééquilibrer le territoire

Le territoire métropolitain reste structuré par la domination de la voiture, malgré la présence d'un réseau ferroviaire sous-utilisé. Les gares existantes, souvent isolées dans des zones peu denses, peinent à jouer un rôle de centralité. L'enjeu consiste à réactiver ces nœuds de mobilité comme leviers d'équilibre territorial. Cela passe par la densification raisonnée des abords des gares, la création de services de proximité et la connexion des communes périphériques par des mobilités douces et des bus. En transformant les

gares en lieux de vie et d'échanges, la Métropole peut encourager des déplacements durables et renforcer la cohésion entre ses polarités. La mobilité devient alors un outil d'aménagement, au service d'une Métropole plus fluide et équitable.

Enjeu 4

Faire évoluer les villages-dortoirs vers des territoires habités

Beaucoup de communes du transect se sont développées comme des espaces résidentiels périphériques, où l'on habite sans vraiment vivre. Ces "villages-dortoirs" concentrent l'habitat pavillonnaire mais manquent de commerces, d'équipements et de lieux de sociabilité. Cette organisation renforce la dépendance automobile et fragilise la cohésion locale. L'enjeu est de transformer ces territoires en espaces de vie complets, capables d'offrir des centralités de proximité. Cela suppose d'introduire de nouvelles fonctions — culturelles, économiques ou sociales — au sein des quartiers, de mieux relier les périphéries et de valoriser les espaces publics comme supports d'échanges. En redonnant une intensité d'usage à ces territoires résidentiels, on favorise une urbanité plus quotidienne, durable et humaine, où les habitants peuvent véritablement "habiter" leur commune.

Enjeu 5

Quand le territoire enclave la continuité du parcours étudiant

Malgré l'importance du pôle universitaire Aix-Marseille, la dispersion géographique de ses campus crée de fortes discontinuités. Les sites d'Aix, Marseille, Gardanne ou Luminy fonctionnent comme des archipels isolés, faiblement connectés, rendant les déplacements étudiants longs et contraignants. Ce morcellement nuit à la cohérence pédagogique et à l'émergence d'une identité universitaire métropolitaine. L'enjeu est donc de penser le réseau universitaire comme une colonne vertébrale de la Métropole : relier les pôles par des transports efficaces, mutualiser les équipements et créer des lieux d'interaction. En articulant les campus avec leur environnement urbain, l'université peut devenir un moteur de développement territorial et d'innovation, tout en renforçant le sentiment d'appartenance à un espace métropolitain partagé.



Charles André

Architecte, responsable développement urbain
et architecture, Euroméditerranée

Laure-Agnès Caradec

Conseillère métropolitaine déléguée à la
Planification (PLU), à L'Urbanisme
Conseillère municipale de Marseille
Conseillère d'arrondissement des 9^e et 10^e
arrondissements de Marseille
Vice-présidente du Conseil départemental
des Bouches-du-Rhône

Julie Dalgier

Architecte Urbaniste « Bruno Remoué &
associats », Barcelone

Vincent Fouchier

Directeur Prospective, Partenariats et
Innovations Territoriales Métropole
Aix-Marseille-Provence

Mike Fritsch

Architecte Urbaniste, AUC Paris

Franck Geillig

Architecte, Chargé de mission prospective
urbaine et partenariats, Mairie de Marseille

François Leclercq

Architecte urbaniste

Julien Monfort

Maître de Conférences à l'ensa-marseille
Coordinateur général du WS25
Architecte DPLG



Projets lauréats

À l'échelle d'Aix-Marseille-Provence, les grandes infrastructures produisent aujourd'hui des discontinuités profondes entre paysages, mobilités et modes d'habiter. Le projet lauréat du workshop, le « Tiret-oire », propose une relecture radicale de l'axe d'Aix à Marseille : l'autoroute devient support d'un espace public habité, où mobilités douces, nature et nouveaux usages recomposent une continuité vivante.

Le second projet développe une stratégie d'atterrissage dans les lisières et les vides du territoire. Par ajustements successifs et attention au temps long, il transforme progressivement les fractures en transitions fertiles, dessinant un urbanisme du soin et de la proximité.

Le turet-oire

L'espace temps du transect

Charlotte BERAHA
Théo MINET-PEREZ
Gordana PAVLOVIC
Lisa BLANC DUCHÊNE
Tiffany FRESSE

Alireza GHASEMIRAD
Amandine GUIRAUD
Solène HUBERT
Raphaële LE MOAL
Oxana SKOURATOVA (L3)
Sofiène TAMMAR

Le Turet-oire explore l'espace entre Aix et Marseille, trop souvent réduit à une simple autoroute. Notre projet imagine un axe où la dépendance à la voiture laisse place aux mobilités douces et aux piétons. Il veut redonner vie aux villages et aux paysages sans artificialiser de nouveaux sols. Il s'agit d'intensifier sans détruire, d'innover sans effacer la nature.

De « l'espace entre les choses » émerge cette réflexion, qui propose une lecture renouvelée du territoire en interrogeant l'entre-deux entre Marseille et Aix-en-Provence, le « Turet-oire ». Au fil de ce parcours, le regard s'est naturellement posé sur l'autoroute A51, transformée, dans une logique d'intensification urbaine, en support d'urbanisation plutôt qu'en fracture.

Focalisée sur le tronçon d'Aix-en-Provence à Plan-de-Campagne, l'étude explore la disparition de l'autoroute et la réinvention de son emprise. Par un travail sensible et une approche transcalaire, l'équipe imagine une continuité où l'espace autrefois dédié à la vitesse devient socle d'un cheminement ralenti, reliant et réconciliant des fragments jusque-là disjoints.

Peu à peu, ces morceaux se répondent et dissolvent l'autoroute dans un ensemble vivant, accessible et fertile.

La transformation du Turet-oire repose sur un dialogue entre trois échelles imbriquées — le grand territoire, la colonne vertébrale métropolitaine Aix–Marseille, et l'épaisseur même de l'autoroute — chacune offrant une manière d'habiter et de comprendre ce qui se joue entre les deux villes. Ensemble, elles tissent le récit d'un paysage qui se répare en se réinventant.

Ainsi, à l'échelle du territoire, en supprimant l'autoroute, nous rompons avec le « tout-voiture » et recomposons un territoire habité grâce à de nouvelles mobilités ferroviaires, lentes et rapides.

L'échelle de la colonne vertébrale transforme l'ancienne A51 en un grand espace public vivant structuré par quatre trames — verte, eau, mobilités, rencontres — qui recourent les quartiers et renaturent le ruban.

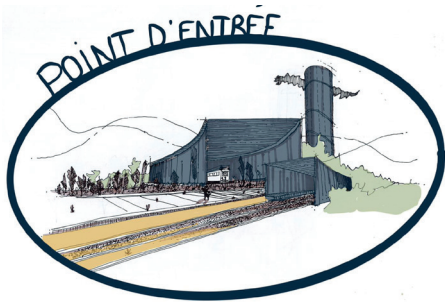
Puis dans l'épaisseur de l'autoroute, nous générons une bande habitable, composée de logements, équipements et jardins qui s'organisent avec précision pour créer des ensembles compacts, cohérents et adaptés aux usages quotidiens.



Découvrez en vidéo ce projet



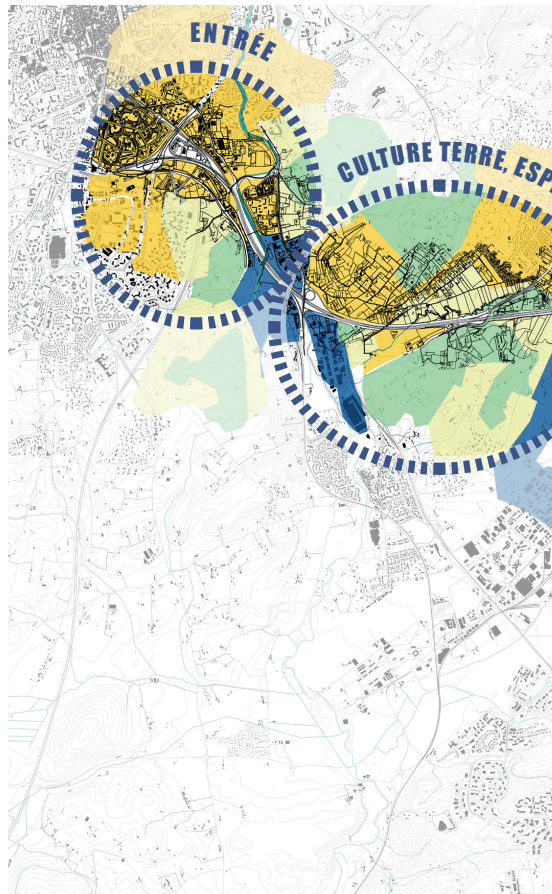




Croquis du changement de mobilité depuis Aix-en-Provence



Privilégier les circuits courts



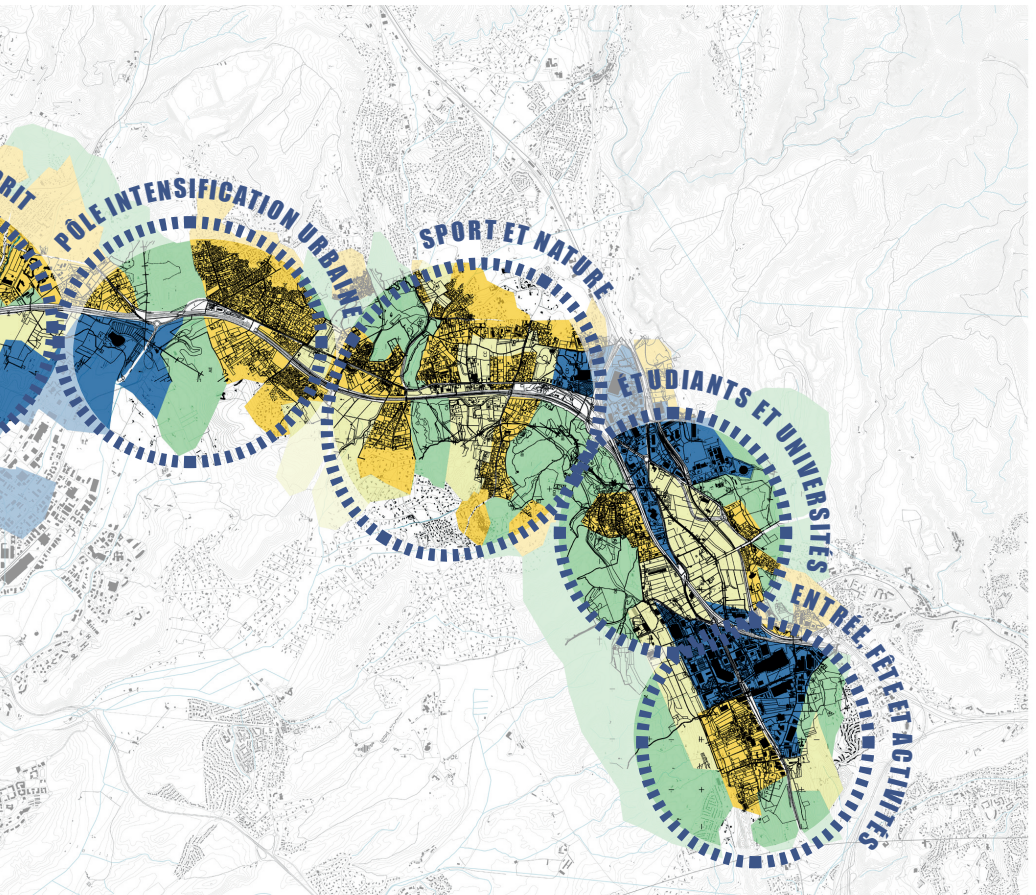
6 secteurs qui font suture sur le Tiret-oire



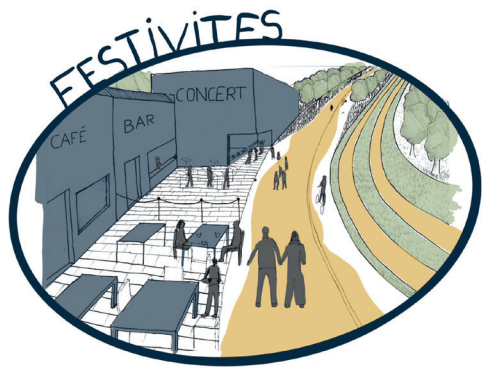
Concevoir un nouveau vivre ensemble



Un dialogue entre ville et nature



Développer une centralité étudiante



Croquis de la promenade vivante



Maquette à l'échelle humaine

Pour questionner la limite autoroutière (doit-elle disparaître ou être réinterprétée, en creux ou en hauteur ?), le projet propose deux attitudes qui composent un paysage en tension, en mouvement. Partout, il s'agit de recoudre, de donner au sol une valeur de lien plutôt que de séparation. Le travail à la main a été l'un des fils conducteurs de cette recherche.

Par le dessin, par la maquette, par le geste répété et incarné, les étudiants ont pu vraiment saisir les trois échelles du projet, les comprendre, les éprouver, et mesurer combien un territoire ne se lit jamais de la même manière selon le recul que l'on adopte. Le travail graphique de suture a prolongé cette réflexion en lui donnant une matérialité généreuse.



La maquette au 1/200e, lumineuse, gaie et colorée est venue rendre visible cette transformation du Tiretoire, cette manière de soigner, de relier, de raconter autrement ce territoire longtemps pensé comme un simple corridor autoroutier.

Dans cette aventure collective, chaque geste de crayon, chaque découpe, chaque collage a participé à construire non seulement un projet, mais aussi une expérience commune. Une expérience joyeuse, vivante, et profondément partagée, à l'image des étudiants et du plaisir qu'ils ont eu à travailler ensemble.

Übergänge

Transitions

Lionel BOUSQUET
Antoine CHAUDEMANCHE
Thomas BARBIERE
Lamia AZDAD
Félix BOBER (Université HafenCity)

Clémence COMBET
Sofia EL BOUSSAIRI
Erwan FLAMANC
Baptiste LAMBERGER
Méline LARTIGUE

Le transect étudié incarne pleinement la question posée par Bruno Latour : « Où atterrir ? » Face à un territoire fragmenté, traversé de discontinuités physiques et politiques, notre approche a été d'« atterrir » en douceur, sans chercher à dominer, accélérer ou performer davantage.

L'Urbanisme à l'épreuve de la scène : récit d'un transect en mutation

Comment restituer la complexité d'une Métropole fragmentée ? Les étudiants ont relevé un défi de taille : sortir des cadres conventionnels du rendu d'architecture pour embrasser la forme de la tragédie. À travers leur pièce « Le Transect de la Discorde », ils ont mis en scène les tensions inhérentes au territoire d'Aix-Marseille-Provence, faisant dialoguer l'Élué, l'Investisseur, l'Urbaniste, l'Europe et la figure poétique de la Rhapsode, mémoire fragile d'un paysage en péril.

Cette performance théâtrale n'était pas un simple exercice de style, mais le miroir d'une analyse territoriale menée entre Gardanne, Bouc-Bel-Air et Simiane. Le projet « Übergänge » (Transitions) essaye d'être une

réponse concrète au mitage et au cloisonnement du transect étudié. En s'appuyant sur les quatre piliers de leur recherche, la Métropole, l'Histoire, la Nature et l'Anatomie urbaine, les étudiants ont identifié les « cicatrices » d'une rivalité territoriale historique pour les transformer en opportunités de projet.

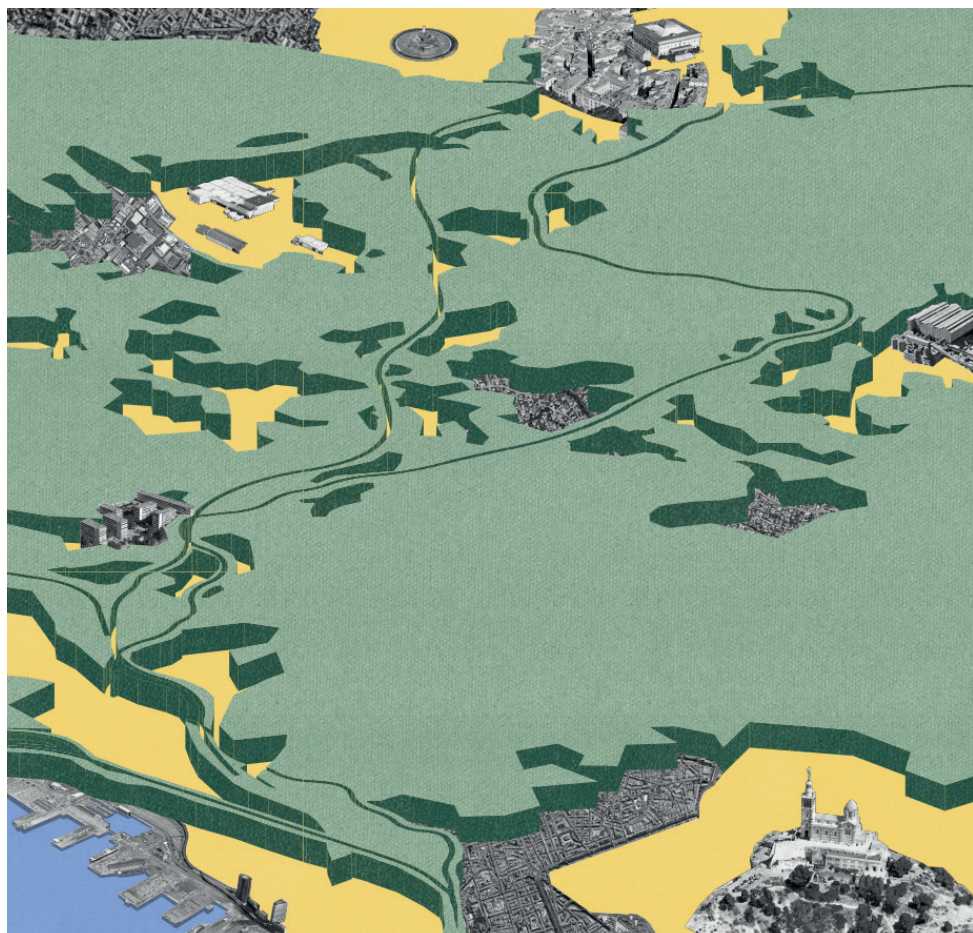
Leur stratégie repose sur un triptyque programmatique : la Ville des savoirs, la Ville productive et la Ville des proximités. Plutôt que de prôner une densification uniforme, le projet mise sur l'intensification des tâches urbaines et la qualification des lisières. En intégrant la question de gestion des risques, d'évolution démographique et développement économique, les étudiants proposent un urbanisme de la négociation : ménager des espaces de transition, restaurer des continuités écologiques et réactiver les zones commerciales délaissées.

En faisant « atterrir » leur réflexion dans les interstices, les étudiants ont montré que le projet urbain et architectural est un acte politique et humain. La mort symbolique de la Rhapsode dans cette tragédie agit comme une catharsis : un rappel à la nécessité de préserver la valeur des paysages, symbolique et systémique, face aux logiques de rendement. Ce workshop 2025 souligne ainsi une certitude : bâtir la Métropole de demain exige autant de rigueur technique que de sensibilité narrative.



Découvrez la tragédie





L'ÉLUE

Assez ! Nous tournons en rond.
Il faut une décision.
Votre projet est magnifique, Urbaniste,
mais il faudra trente ans pour le faire.
Celui de l'Investisseur est réalisable demain...
mais il manque d'âme.

L'INVESTISSEUR

L'âme ne remplit pas les caisses de la
Métropole, Madame l'Élue.
Je vous construirai une Métropole
polycentrique – mais mes centres seront
commerciaux.
C'est plus simple. Plus efficace.

L'URBANISTE

C'est un assassinat !
Vous allez tuer le peu de vie qui subsiste !

L'INVESTISSEUR

Un assassinat ? Non... une optimisation
foncière.

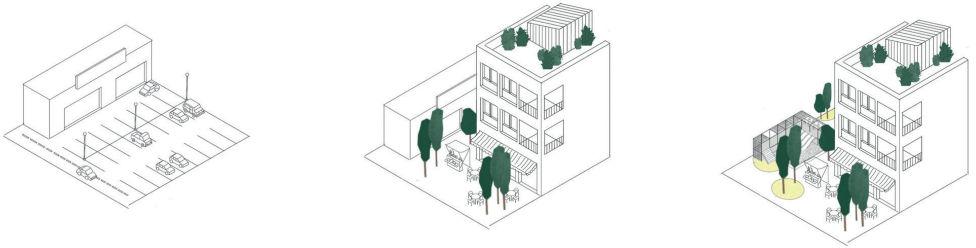
L'HABITANTE

Et moi ? Je serai où ?
Prisonnière de vos centres, condamnée à
pousser un caddie pour seul horizon ?

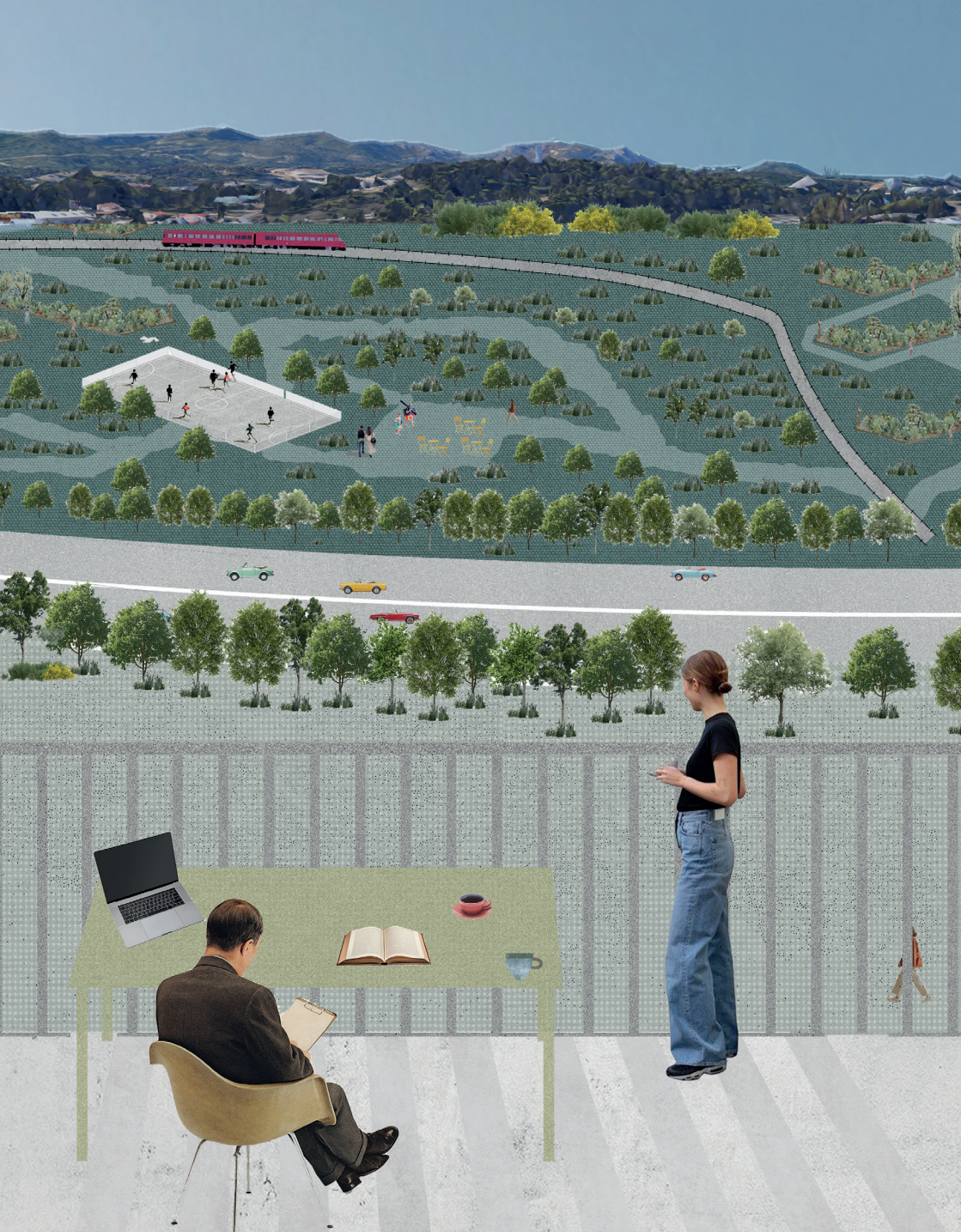
[...]

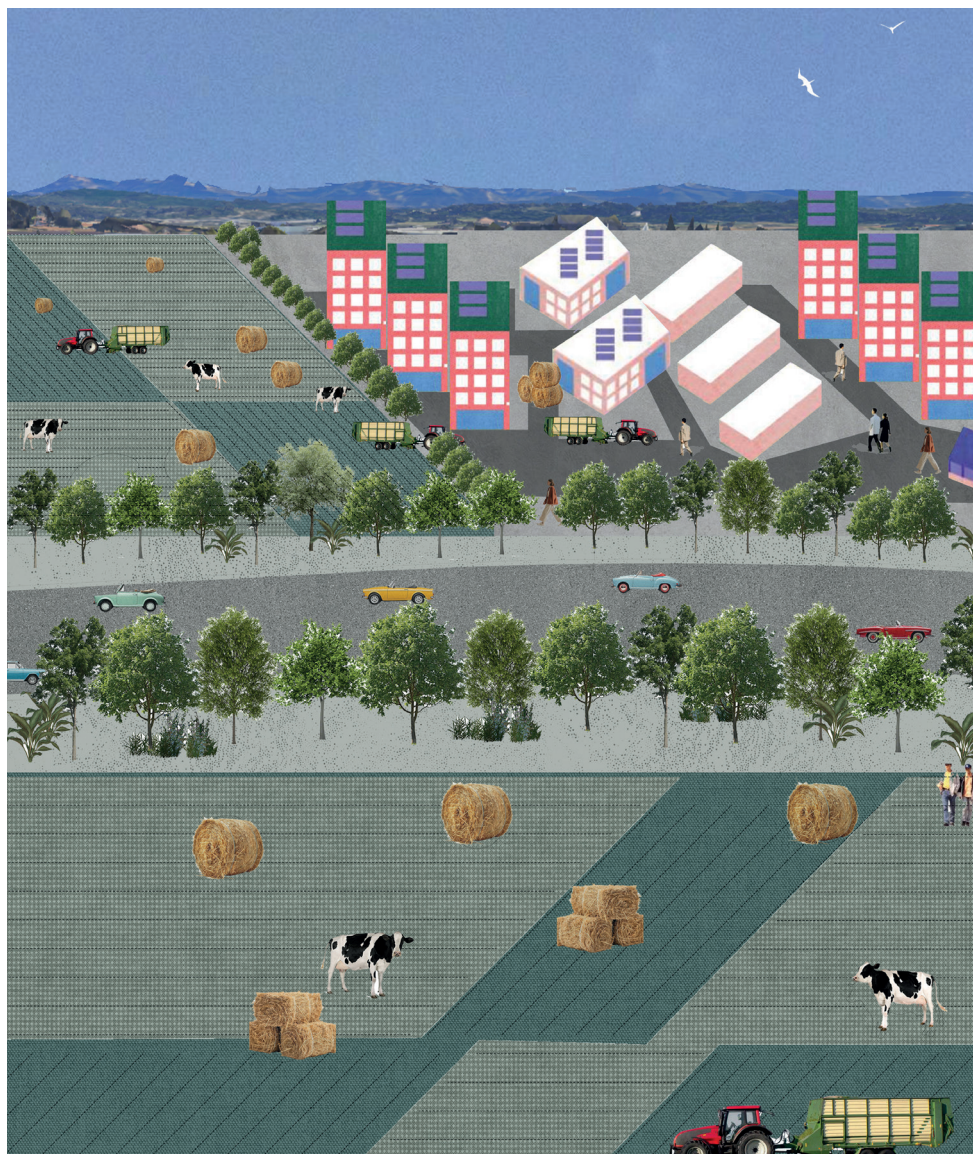


Plan de situation

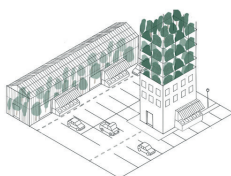
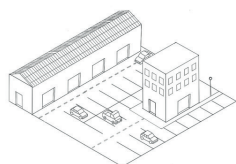


Principes en trois temps





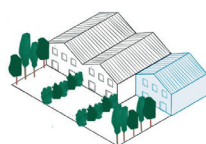
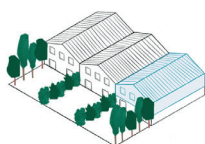
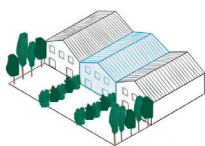
Aix-les-Milles - La ville productive



Principes en trois temps



Simiane-Collongue - La ville des proximités



Principes en quatre temps



The grid

À l'échelle du transect, l'étalement urbain et la domination des infrastructures routières produisent un espace fragmenté, difficile à parcourir autrement qu'en voiture. La grille devient ici un outil de lecture et de projection, capable de structurer ce territoire diffus et d'y révéler de nouvelles logiques d'organisation. Le premier projet mobilise un maillage abstrait pour faire émerger des centralités inédites et redistribuer les polarités métropolitaines. Le second, *Dancing in the Grid*, déploie une grille habitée et mobile reliant nœuds urbains, infrastructures et paysages.

Supergrid

Fertilize the metropole

Guilherme LASSANCE
Mathis AUJAS
Clara DELHAYE (L3)
Djanis HERMIER
Blandine KOEHLI

Camille LABAUNE
Mohamed Amine MAATOUK
Lilou MARZIALE
Coline MIEGE
Mory SYLLA

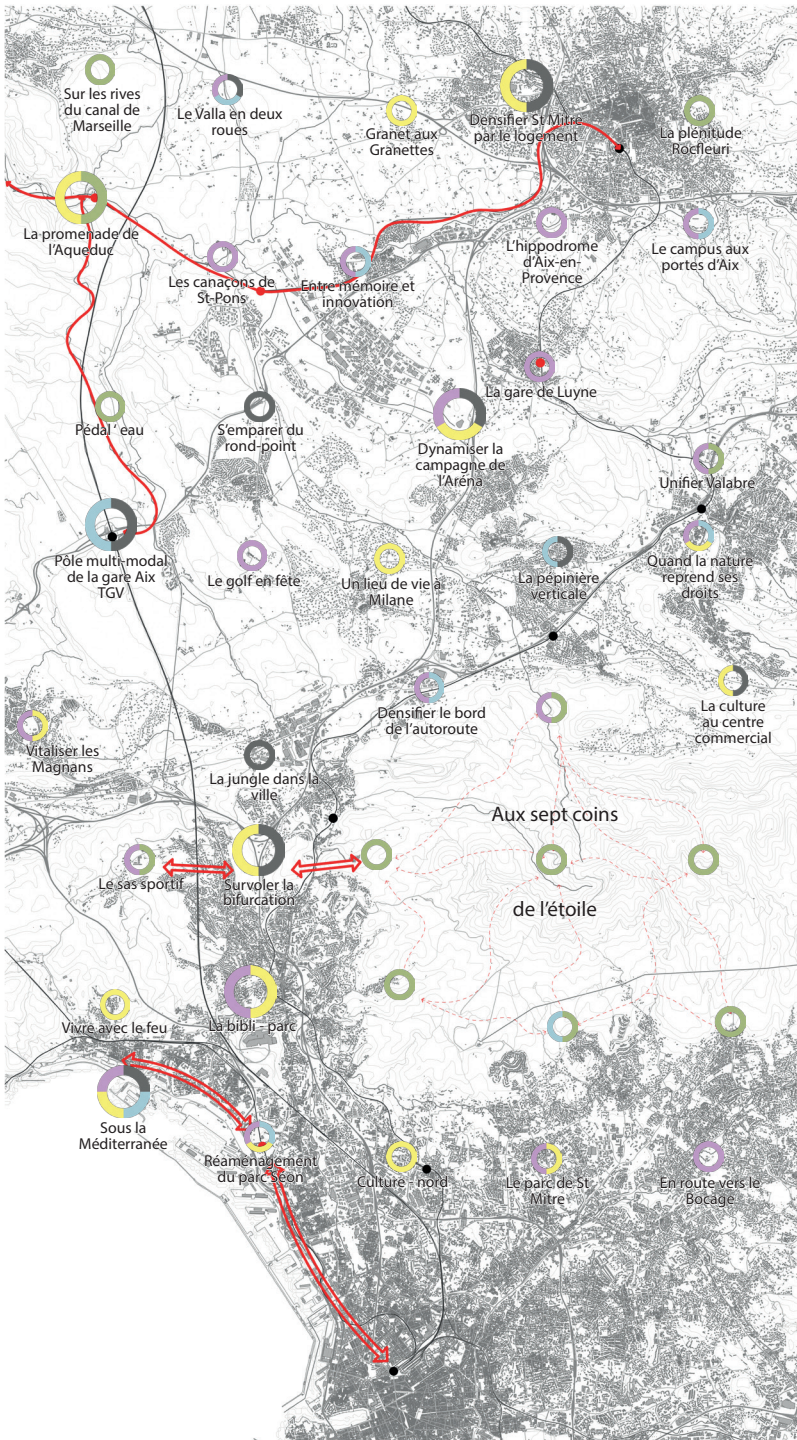
Créer des nouvelles centralités dans la Métropole Aix-Marseille-Provence pour solidariser les habitants à leur territoire.

L'application d'un maillage régulier et volontairement abstrait de 3km par 3km – distance compatible avec des déplacements par des mobilités actives – permet de quadriller le territoire du transect à l'étude sans se laisser emprisonner par les dynamiques qui normalement s'en détachent. Au contraire, il s'agit de laisser une chance à d'autres rencontres et découvertes de potentialités moins évidentes et non prévues d'avance qui pourraient pourtant aider à contrarier les inégalités de traitement qui tendent à privilégier certains contextes au détriment d'autres tout aussi stratégiques pour l'intensification du territoire métropolitain.

Ce maillage initial a pu ainsi jouer le rôle d'une trame magnétique vis-à-vis de laquelle il a été alors possible de considérer des lieux passibles de développement situés aux nœuds de la maille, mais aussi à leurs voisinages. La grille abstraite s'est ainsi déformée pour devenir plus sensible aux opportunités existantes. Des synergies thématiques ont alors permis de regrouper et relier certains des points de la grille pour créer des affinités ou complémentarités programmatiques. Les points de la grille assument ainsi le rôle de repères traités comme de vraies architectures de la Métropole pour naviguer son territoire non-compact autrement que par les modes dédiés à la voiture individuelle grâce à l'identification de nouvelles liaisons à envisager.







Culture



Formation



Affaire



Sport



Nature



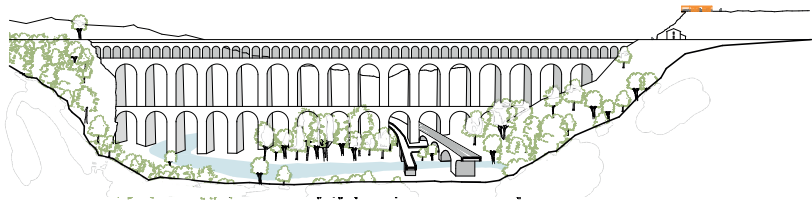
Gardanne - Quand la nature reprend ses droits



Aix - Dynamiser la campagne de l'Arena



Bouc-Bel-Air - La pépinière verticale



Ventabren - La promenade de l'aqueduc

Dancing in the grid

De la grille à la constellation

Tae Hoon YOON
Damien MALIGE
Arnaud BELTRA
Sirui CHENG (Université de Séoul)
Anna-Lena EICHHORN (Université HafenCity)
Evan FASTIER

Fiona HAVET
Selma Khemar (L3)
Miratinda KÖBLER (Université HafenCity)
Houda MOUNCHID
Clélia MUNIAS-PASCAL
Emma Oliva (L3)

Dance in the Grid explore le territoire Aix–Marseille, marqué par l'étalement urbain, la dépendance à la voiture, les contrastes sociaux et une forte vulnérabilité écologique. La grille proposée relie les nœuds clés du territoire : gares, friches, zones industrielles et commerciales, universités et centres historiques.

À grande échelle

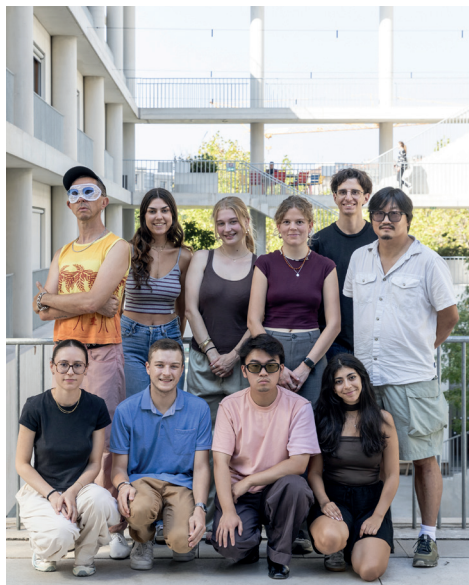
Les mâts forment des repères structurants (centres historiques, sites naturels protégés, citadelles, parcs). Ils dessinent une ossature visible et soutiennent un réseau de tramways routiers à fréquence élevée, sur voies dédiées, connectant gares, hameaux et citadelles. Ce système réduit la dépendance automobile et intègre des services mobiles de santé desservant les hameaux.

À moyenne échelle

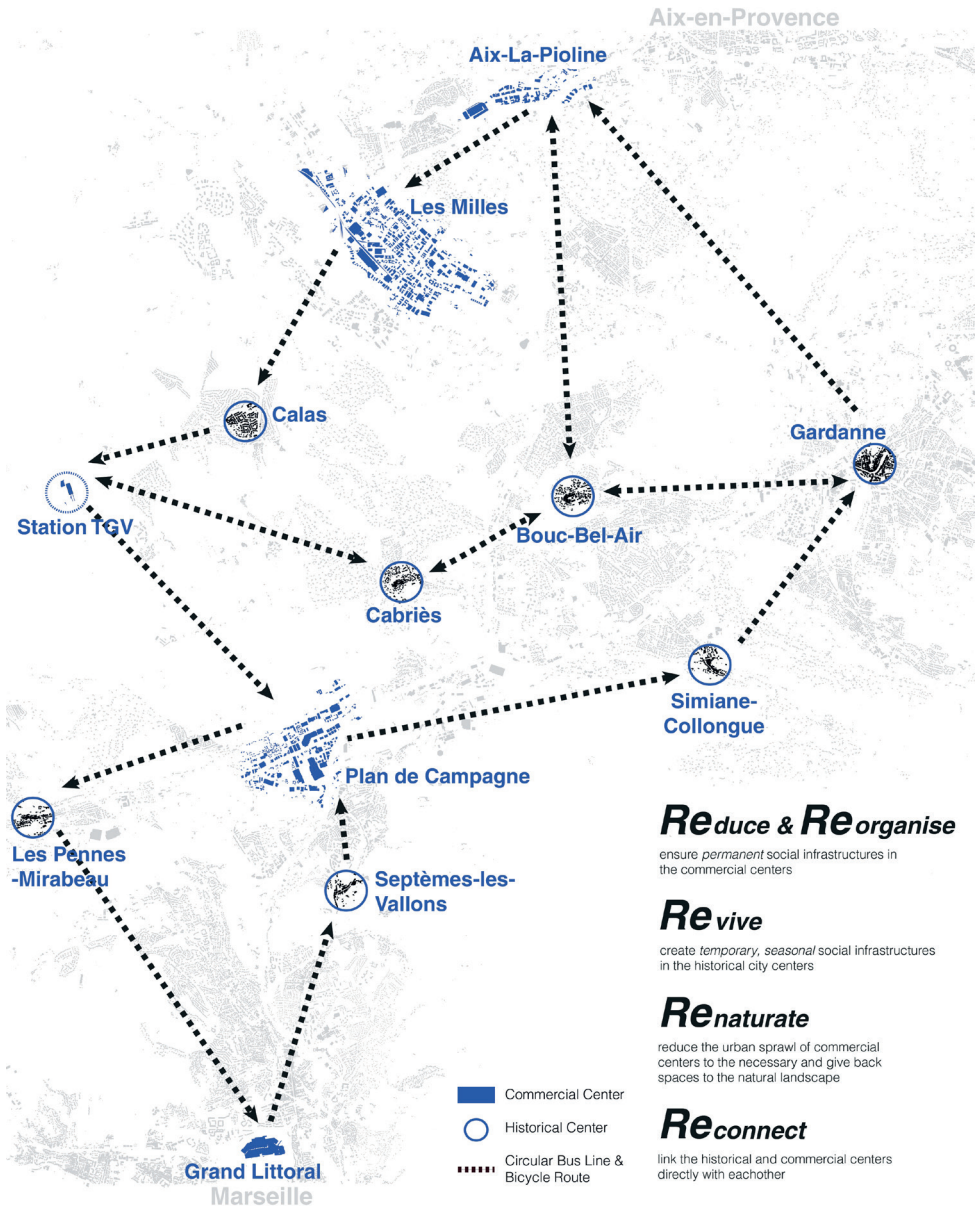
Les citadelles se développent sur les centres commerciaux périphériques. Leur transformation associe logements, bureaux et services aux enseignes existantes, pour créer des pôles urbains attractifs et multifonctionnels. Reliées aux centres historiques par de petits trains circulaires et véloroutes, elles renforcent la densité et diversifient les usages.

À petite échelle

Les hameaux restructurent le pavillonnaire en grappes denses et collaboratives : extensions partagées, divisions de grands pavillons, constructions verticales. Ils accueillent cuisines collectives, jardins, coworking et espaces de célébration. La désurbanisation sélective libère certaines zones au profit de la nature ou d'usages culturels alternatifs. Chaque hameau, étudiant, intergénérationnel ou senior, participe à un tissu social solidaire et à la restauration paysagère.







Reduce & Reorganise

ensure *permanent* social infrastructures in the commercial centers

Revive

create *temporary, seasonal* social infrastructures in the historical city centers

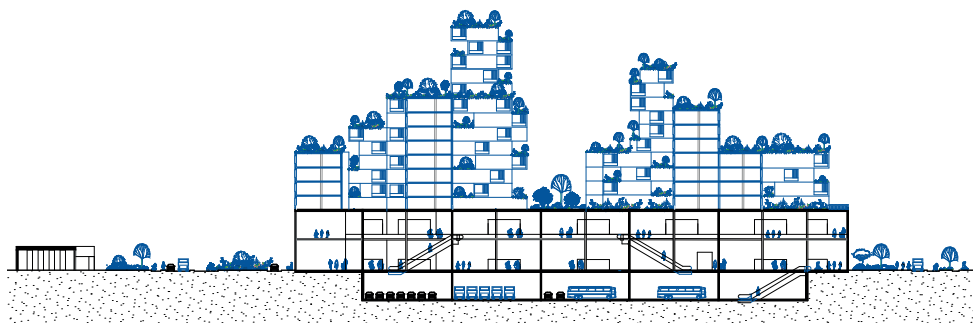
Renaturate

reduce the urban sprawl of commercial centers to the necessary and give back spaces to the natural landscape

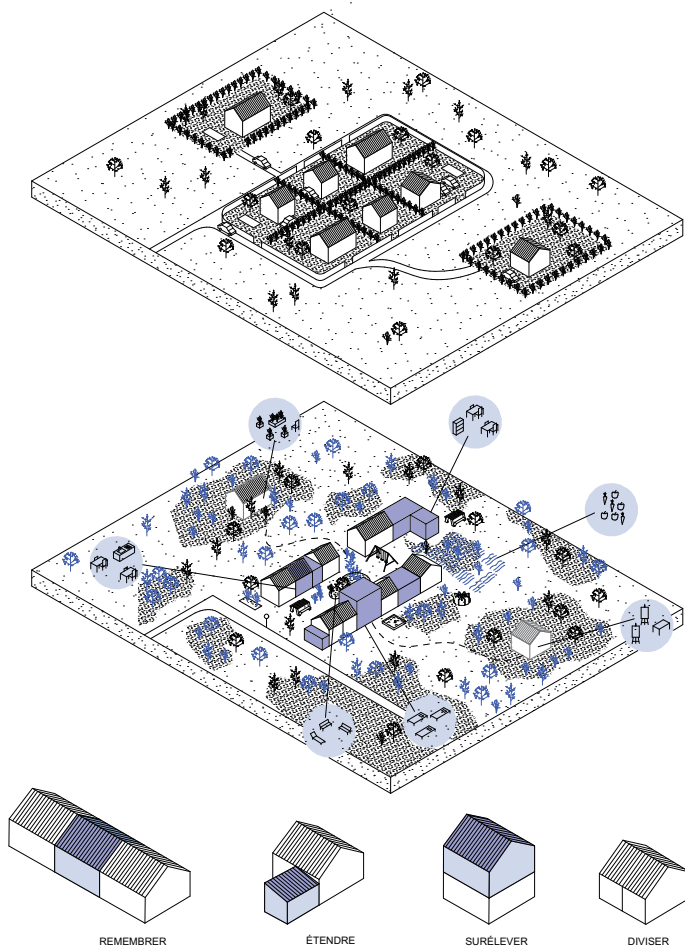
Reconnect

link the historical and commercial centers directly with each other

Large Scale - Des transports pour relier les centres historiques aux zones commerciales



Medium scale - Intensification résidentielle des zones commerciales, surnommées "Citadelles"



Small scale - Intensification des hameaux aux populations vieillissantes implémentant des logements étudiants et une mutualisation des services



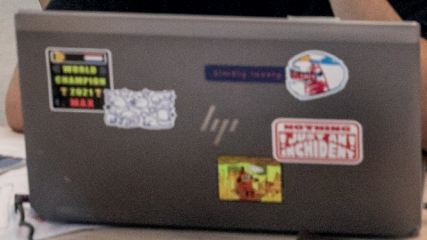
A woman with brown hair tied back, wearing a black hoodie with 'MIND PLAS' and 'the name' printed on it, and blue jeans. She is looking at architectural drawings on the wall.

A woman with long, wavy brown hair, wearing a white sleeveless dress. She is standing with her hands clasped behind her back, looking at the drawings on the wall.

A woman with dark hair and bangs, wearing a long, olive-green button-down shirt. She is gesturing with her hands while talking to the other people.

A man with curly brown hair, wearing a white t-shirt with a logo that says 'MOLLEBRAMES'. He is sitting at a table, looking down at a laptop.

A woman with dark hair, wearing a black t-shirt. She is sitting at a table, looking at a laptop with several stickers on it. She has her hand to her chin, appearing thoughtful.



Dé-zonage

Les zones commerciales, pavillonnaires et industrielles produisent aujourd'hui des territoires fragmentés, où les usages et les habitants restent largement séparés. Les projets présentés explorent comment le dé-zonage peut rétablir des continuités urbaines et sociales, densifier sans artificialiser et réinventer les manières d'habiter.

Le premier projet recombine les trames urbaines, désimperméabilise les sols et relance les mobilités douces ; le deuxième transforme pavillons, garages et piscines en espaces partagés et intergénérationnels pour densifier et créer du lien social ; le troisième suit les usages quotidiens des habitants pour améliorer l'accessibilité, la vie quotidienne et la diversité des expériences urbaines.

Plan de Campagne

Un modèle à réinventer

Sylvain JULIEN-TAGAWA

Alexandre HOUSSE

Stela ARNAUDOVA

Farah Ayachi (L3)

Chiara CARDINALE

Justine GIMENES (ENSA Normandie)

Romain MASSA

Marya Menzri (L3)

Maïa NICCOLI

Lou-Ann POIRETTE (ENSA Normandie)

Théo RICHER

Au cœur d'une Métropole caractérisée par sa nature spectaculaire, son emprise territoriale et ses polarités, nous avons décidé de revaloriser un centre urbain à la croisée d'un bras de fer.

Eau, énergie et communauté

La Métropole Aix-Marseille-Provence se définit par la dualité historique et culturelle de ses deux pôles majeurs : Aix, ville bourgeoise et universitaire, et Marseille, portuaire, populaire et cosmopolite. Cependant, elle partage des défis et des enjeux communs : répondre à la demande croissante de logements, aux objectifs du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), à l'intensification métropolitaine tout en renouvelant les modèles urbains et économiques, notamment ceux des grandes zones commerciales tels que Plan de Campagne. Situé au cœur de la Métropole, à la confluence des axes Nord-Sud et Est-Ouest, ce site constitue une polarité géographique et économique majeure. Il s'est imposé comme terrain d'étude, catalysant l'ensemble des enjeux du workshop.

Pour y répondre, l'équipe a mené un inventaire exhaustif de ses objets architecturaux, puis élaboré une méthode duplicable en quatre temps : recomposer la trame urbaine, optimiser les programmes bâtis, désimper-méabiliser les sols et relier grâce aux mobilités douces. Ce modèle, répliquable à d'autres secteurs, esquisse un réseau renouvelé de zones commerciales et industrielles au service du développement métropolitain.





WELCOME
PLAN DE CAMPAGNE

BUT
BRICOMAN

DARTY
ald
HYPERAUTO

HYPERAUTO

ald

EO
CRETT

MICDORAIO

DARTY

BRICOMAN

BRICOMAN

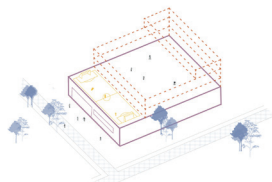
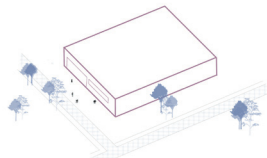
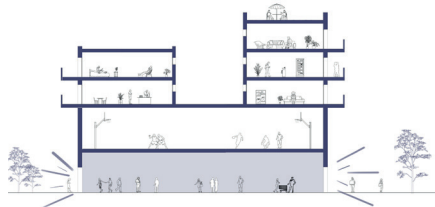
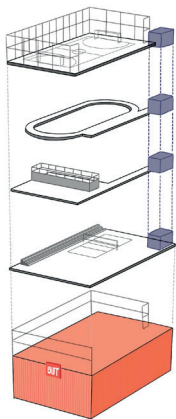
BRICOMAN

BRICOMAN

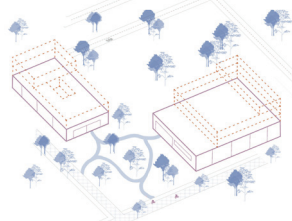
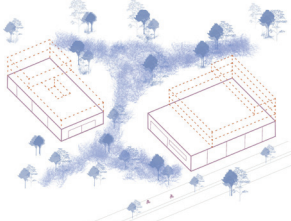
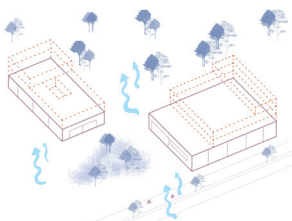
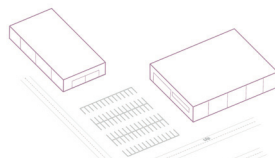
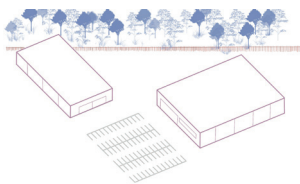
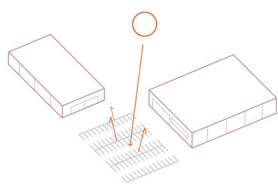
BRICOMAN

BRICOMAN

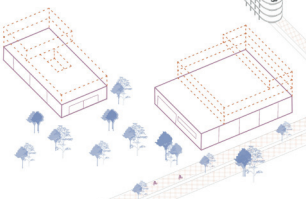
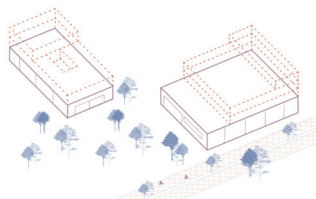
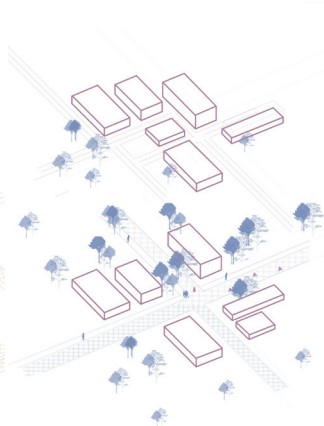
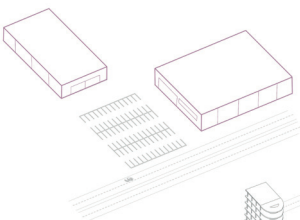
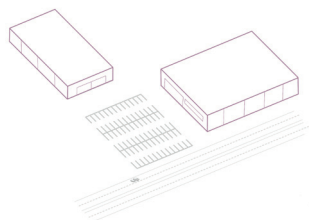
BUT



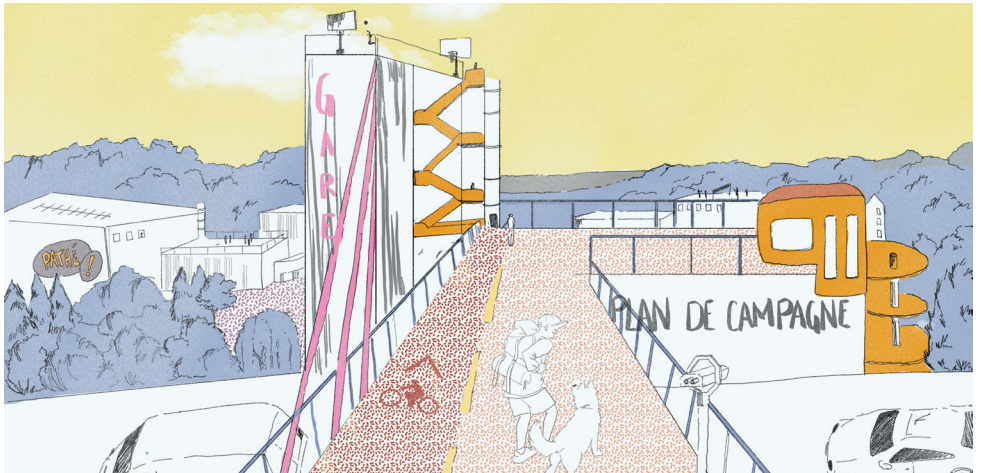
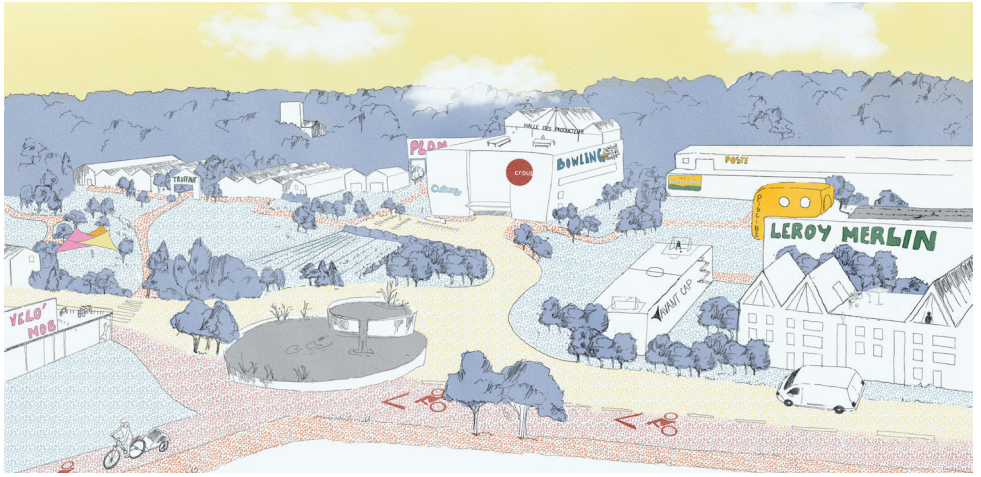
Combiner : par superposition, par adaptation, par optimisation



Désimperméabiliser : réduire les îlots de chaleur, étendre les lisières, définir les espaces verts



Relier : développer les mobilités douces, décongestionner les flux, inviter au rassemblement



Le quatrième périmètre

Redistribuer l'espace : les zones pavillonnaires comme lieux de changement

Charlotte MALTERRE-BARTHES
Philippine MONCOMBLE
Amina BEN SAIDA
Janna HINRICHS (Université HafenCity)
Nils HOFFMANN (Université HafenCity)

Ines MORET
Jeanne PEETERS
Philippe ROUSSEL
David THIEMANN (Université HafenCity)
Cléa VANMOL

Ce travail propose un changement territorial pour la densification urbaine, en ciblant les quartiers les plus aisés en zones suburbaines. Simiane-Collongue devient notre terrain d'essai pour une redistribution spatiale radicale. L'équipe utilise des approches thématiques comme filtres pour guider la réflexion sur cette redistribution, vers un avenir post-carbone et non extractif, et propose une stratégie pour une ville inclusive.

Pavillons partagés

Communautés multigénérationnelles pour prendre soin : à Simiane-Collongue, 40% des personnes âgées vivent seules. Des mesures incitatives et des acquisitions municipales préemptées transformeraient des maisons en communautés intergénérationnelles. Avec un minimum d'interventions, l'équipe convertit des garages en espaces communs, transformons des espaces inoccupés en logements sociaux et supprime les clôtures pour des jardins partagés.



De la banlieue sexiste à la ville inclusive

Désinsulariser le travail domestique : en introduisant des équipements collectifs (cuisines communes, buanderies, garderies), nous externalisons les tâches domestiques. Cette approche libère de l'espace intérieur pour créer des logements supplémentaires, réduit le travail domestique genré et favorise les liens sociaux, dépassant le modèle de la famille nucléaire vers des modes de vie collaboratifs et densifiés.

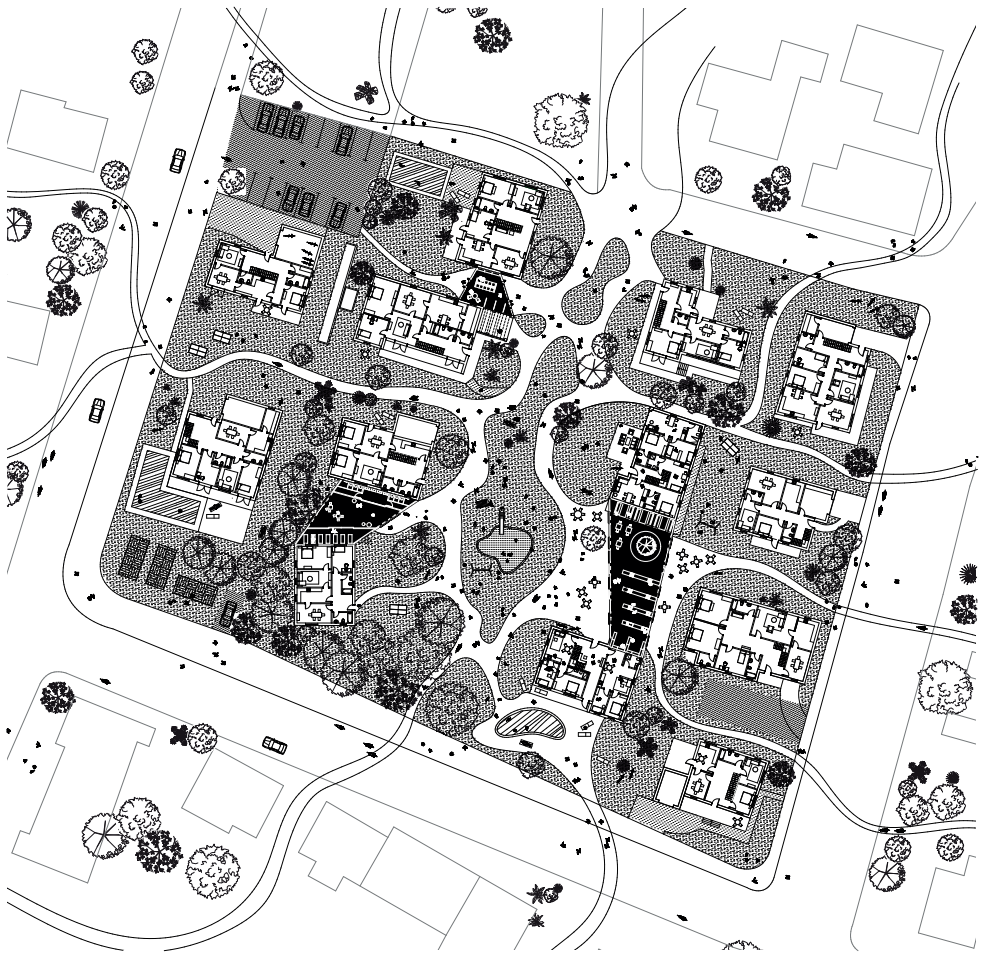
Réseau liquide

Des piscines partagées comme bien commun : en communalisant les piscines privées et les reliant par des canaux, nous apportons fraîcheur et ombre dans l'espace public. Ce système remet en question la propriété individuelle et convertit deux tiers des piscines en espaces communautaires, densifiant le quartier par l'interconnexion et l'adaptation collective au changement climatique.

Planifier pour le plus-qu'humain

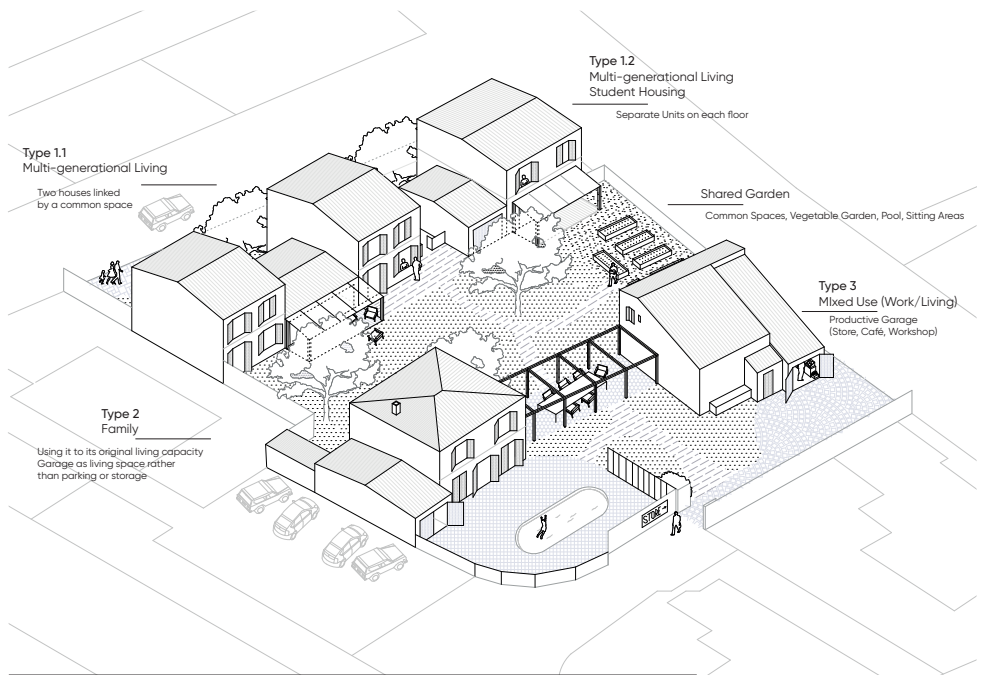
A travers la transformation progressive de Simiane et la renaturation des zones inondables, nous proposons le retrait planifié de l'humain pour la biodiversité. Ce méta-cadre remet en question l'urbanisme anthropocentrique pour créer des friches productives. L'intervention locale devient prototype d'une succession écologique.

Pouvons-nous redistribuer l'espace pour créer de meilleurs lieux pour tous, sans construire de nouvelles structures ? En mobilisant les espaces sous-occupés et en améliorant la qualité du pavillonnaire, nous pourrions accueillir 20 % d'habitants supplémentaires sans nouvelle construction. Le quatrième périmètre dirige l'intensification vers les quartiers aptes au changement : vers un pavillonnaire désirable, laboratoire d'urbanisme inclusif et durable.

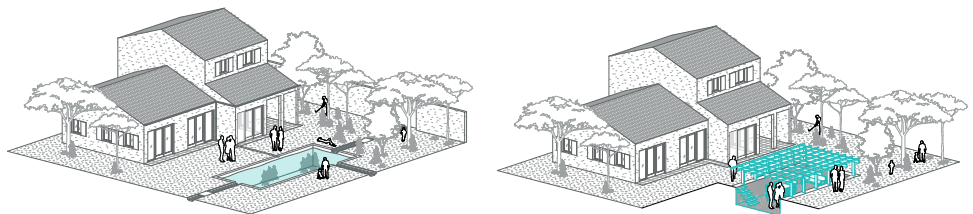


Pavillons partagés ; communautés multigénérationnelles pour prendre soin

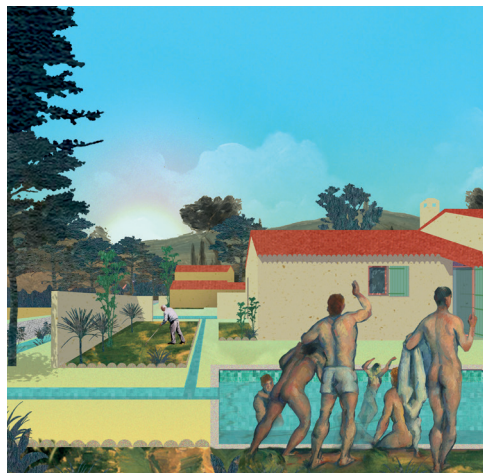


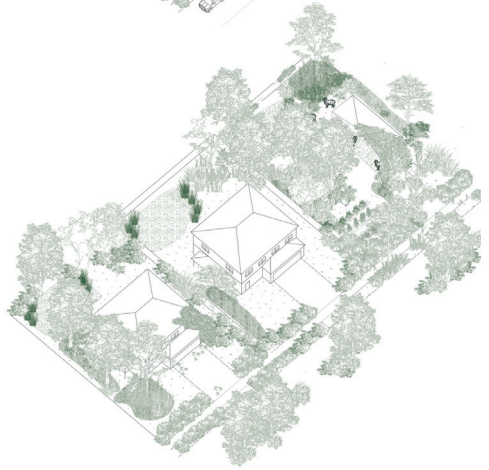
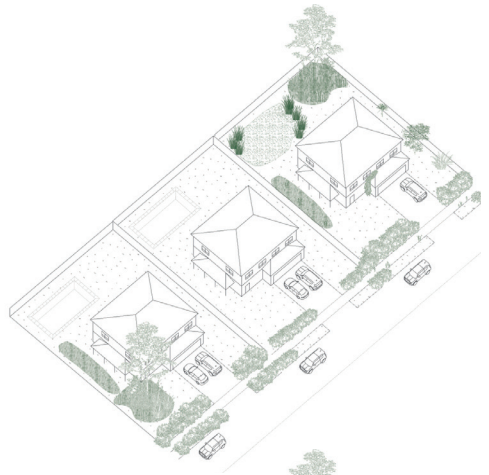
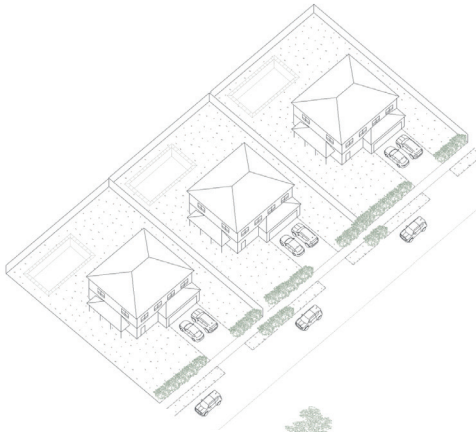


De la banlieue sexiste à la ville inclusive ; désinsulariser le travail domestique



Réseau liquide ; des piscines partagées comme bien commun





Planifier pour le plus-qu'humain



Plus belle la vi-ll

Chronique de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Mohamed LOFTI BELHOUARI

Layla ABDELHAFEZ

Lois ANDRE

Badis BAKOURI (L3)

Suhan CETIN

Mael DEFRESNE

Alexandre LANFRANCHI (L3)

Lise ORSSAUD

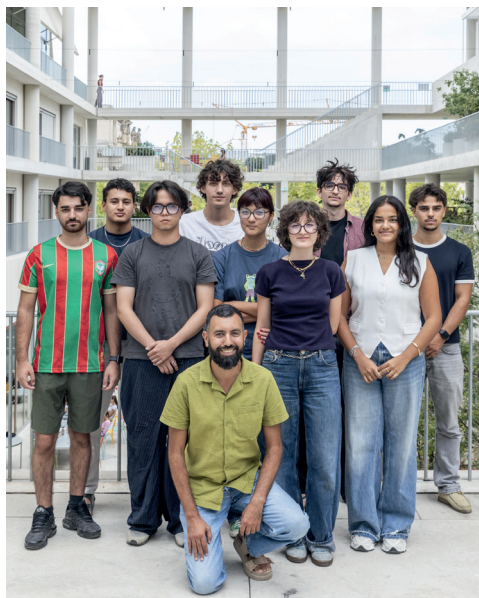
Hanna-Line PHAM

La démarche proposée explore l'intensification métropolitaine en s'appuyant sur les récits croisés de sept protagonistes, dont les trajectoires quotidiennes permettent de révéler les besoins, les aspirations et les projets qui se déploient à différentes échelles du territoire.

Les étudiants proposent de mettre en parallèle, une action concrète sur le territoire et les aspirations de ses habitants :

- Jean, cadre motorisé, voit ainsi son rapport à la ville profondément transformé par la métamorphose de l'A7 en un vaste corridor multimodal, un axe requalifié qui relie désormais de manière fluide la gare, l'aéroport et plusieurs centralités. Ce changement modifie non seulement ses déplacements mais aussi sa perception du temps, de la distance et améliore son quotidien.

- Sa fille Sarah, étudiante, tire elle aussi parti de ces évolutions : l'installation d'un véritable campus à Plan-de-Campagne, complété par un pôle d'échanges



performant, lui offre de l'autonomie et un accès simplifié aux services, aux loisirs et à la vie étudiante.

- Dans le cadre de son job de baby-sitter, elle s'occupe de Yann, un enfant de parents séparés qui s'ennuie souvent chez son père à Cabriès. Avec son ami d'enfance, ils découvrent un jardin public installé sur une ancienne friche inondable, désormais aménagée pour accueillir des usages ludiques et sportifs : un espace vivant qui devient pour Yann un repère et un espace de jeu pour s'adonner à ses loisirs.

- La mère de Yann, récemment divorcée, cherche un logement abordable à Septèmes-les-Vallons. Elle rencontre Brigitte par hasard, cette retraitée disposant d'une grande maison et impliquée dans un tiers-lieu culinaire articulé autour d'un verger partagé. Brigitte propose d'accueillir cette nouvelle arrivante dans sa maison redécoupée en deux logements distincts.

- Enfin, Bernard, le père de Yann, commerçant fragilisé par le déclin de son activité à Grand Littoral, trouve l'opportunité de se réinventer à Gardanne, où un hub dédié à l'économie circulaire au pied de la gare lui permet de commencer une activité basée sur le ré-emploi de tapis.

Dans l'ensemble, ces récits tissés les uns aux autres incarnent une Métropole en pleine transformation, où les grandes infrastructures se combinent avec des actions plus modestes. Ensemble, elles dessinent un territoire plus accessible et capable d'améliorer, pas à pas, les vi(II)es de celles et ceux qui l'habitent.



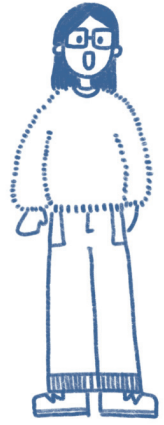
Jean



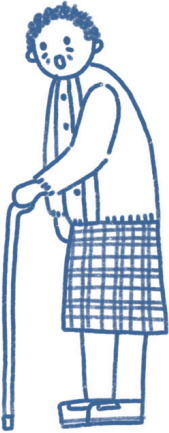
Sarah



Yann



Julie



Brigitte



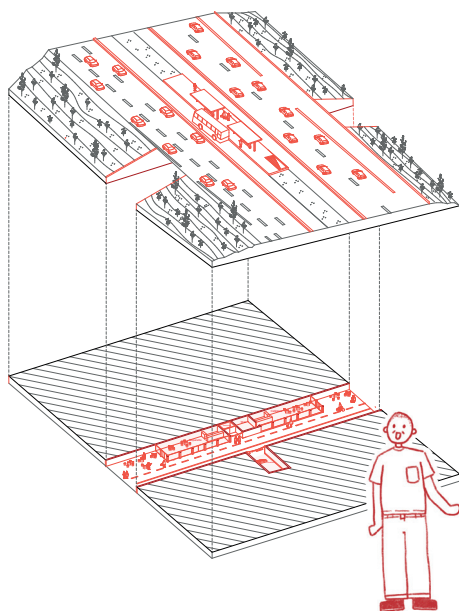
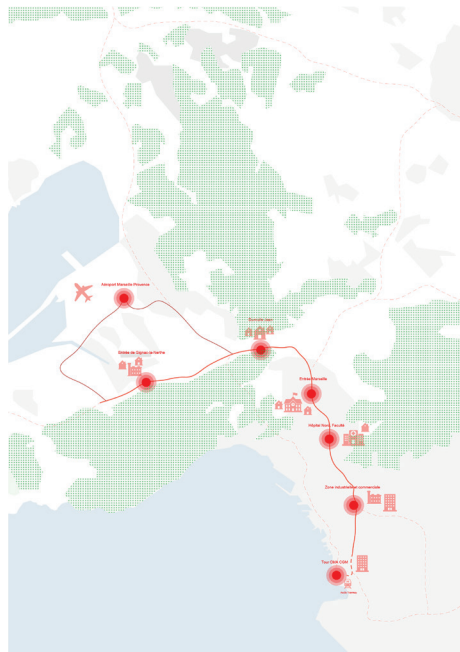
Bernard



Myrtille

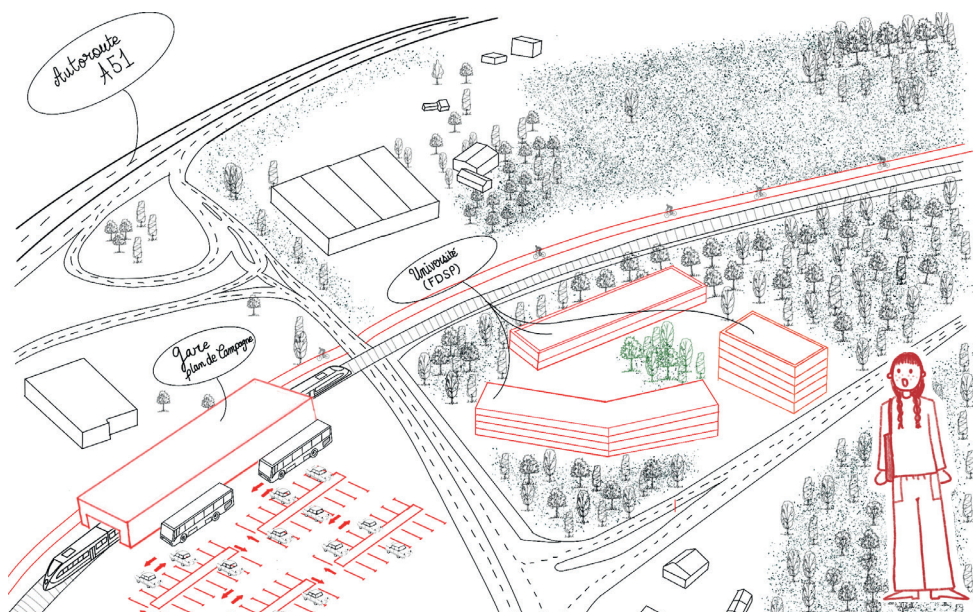


Biquette



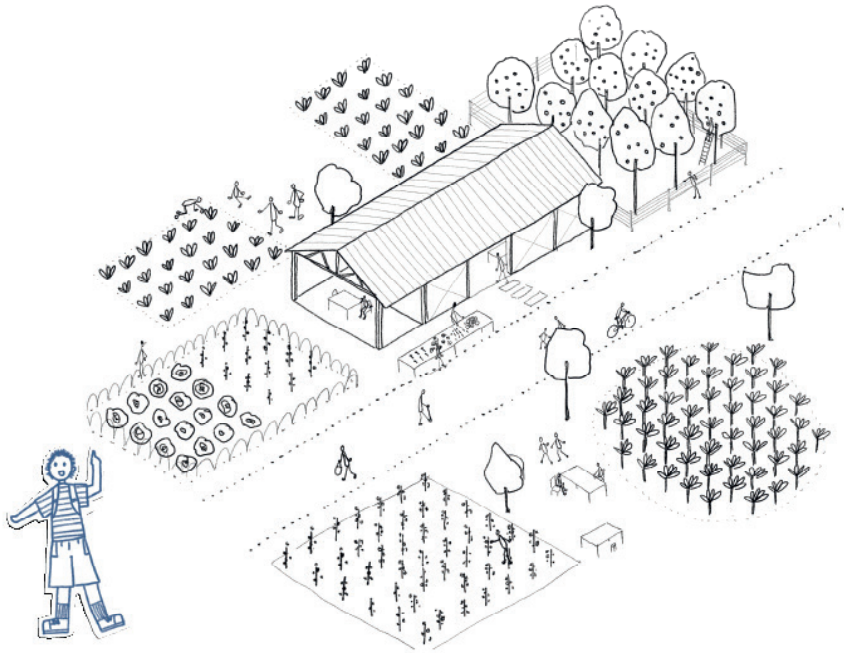
Jean

Création d'une nouvelle ligne de Bus reliant Marseille à l'aéroport, en passant par Gignac-la-Nerthe, Septème-les-Vallons, l'hôpital Nord



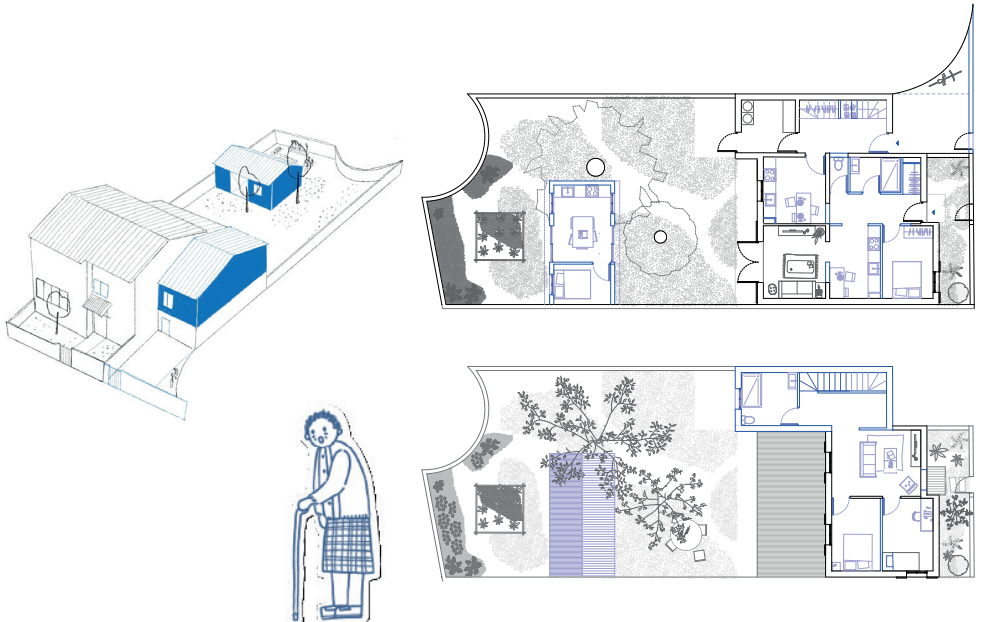
Sarah

Création d'une gare à Plan-de-Campagne et implantation d'un nouveau pôle universitaire



Yann

Mobilisation d'un délaissé agricole et création d'une ferme et de cuisines partagées au sein du pavillonnaire de Septème-les-Vallons



Brigitte

Optimisation de la maison individuelle d'une retraitée pour créer des appartements étudiants



Au fil de l'infra

Les infrastructures existantes du transect dessinent un territoire fragmenté, marqué par des friches, des zones industrielles et commerciales déconnectées et des villages isolés. Deux projets viennent ici interroger la capacité des réseaux existants à devenir des supports de transformation territoriale.

Le premier projet « Vel'eau » réinterprète les infrastructures de mobilité par un réseau cyclable continu et des pôles de services, reconnectant villes et villages tout en respectant les corridors paysagers.

Le second, « Metropo'Loop », mobilise le ferroviaire comme levier de désenclavement économique et social, reliant pôles industriels, villages et centralités dans une transformation progressive du territoire.

Metro'loop

Territoire en mouvement : là où l'économie rencontre la mobilité et la densité

Patrick KASTNER
Fabien FIGUERAS
Eva DRABIK
Amr EL GAMAL
Hedil KHOUJA

Gloria KNOPF (Université HafenCity)
Younes L'MESKIN
Aminata NDAO
Julie THIRREE
Rosa TONIGS (Université HafenCity)

Le projet part de constats simples : le territoire souffre d'une concurrence fiscale et d'un manque de coopération intercommunale ce qui a induit l'héritage des zones industrielles et commerciales déconnectées. La faible densité et le manque de mobilités communes renforce cet urbanisme axé sur l'automobile.

Metro'Loop propose la mise en place d'une boucle ferroviaire au sein du transect Aix-Marseille. Nous le traitons en trois phases s'étalant sur 30 ans.

La première phase consiste à intensifier l'économie du transect en rendant à Gardanne son rôle historique de cœur industriel tout en la connectant aux flux d'import et d'export. La réouverture de la Galerie de la mer, tunnel reliant les industries de Gardanne jusqu'au port commercial de Marseille, permet de fluidifier les échanges au niveau international. Au niveau local, une nouvelle liaison ferroviaire vers Les Milles, où la matière première peut être transformée et les composants assemblés, et Plan-de-Campagne, où

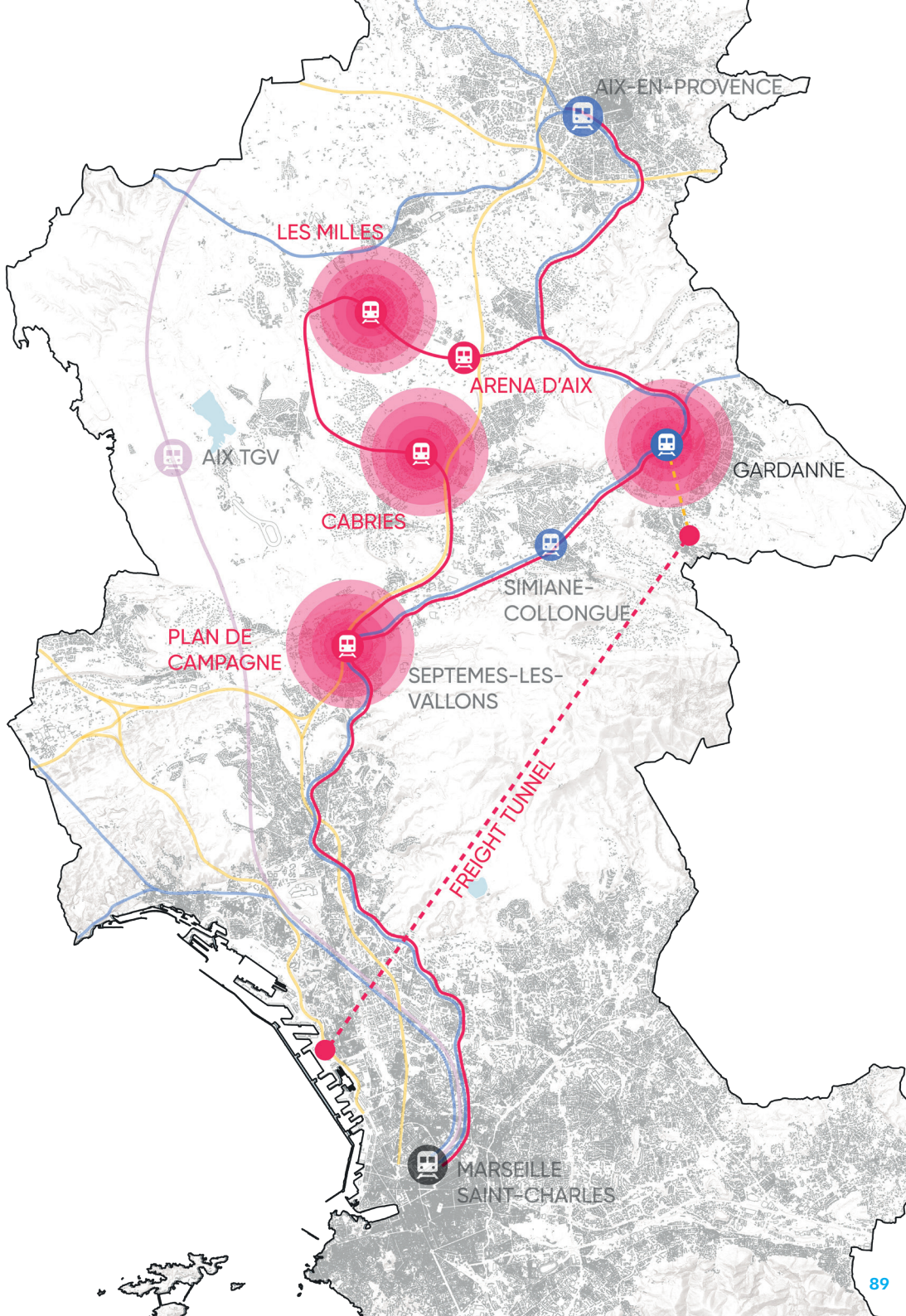
la mise en consommation des produits renforcerait l'économie de la Métropole, est mise en place. Ce Loop commercial repose sur la viabilité de la mobilité pour mettre en connexion ces 3 pôles industriels et économiques importants.

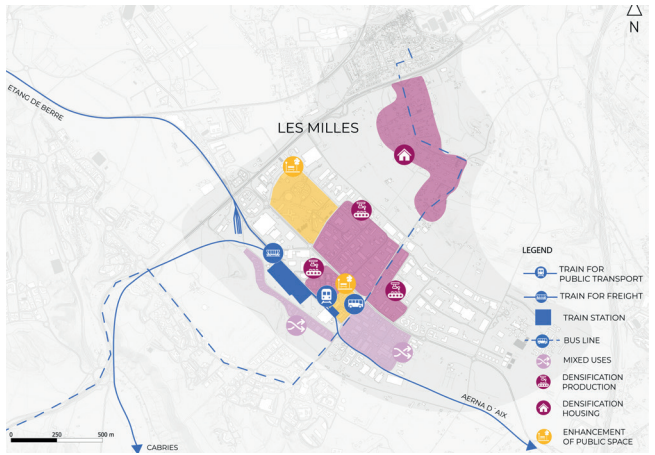
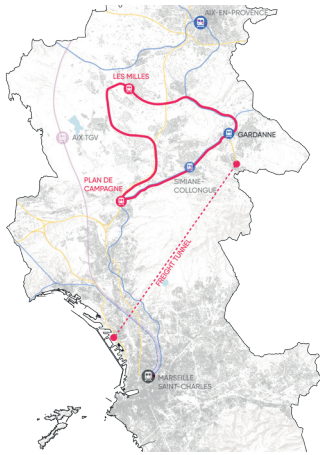
La seconde phase vient ouvrir ce Loop au-delà des frets. La mobilité publique y est progressivement introduite par la création des gares de l'Arena d'Aix et de Cabriès, désenclavant des zones dont l'isolement résulte d'un déficit de densité et d'accessibilité. En parallèle, une deuxième ligne ferroviaire est ajoutée à la ligne de TER actuelle reliant Marseille et Aix-en-Provence afin d'améliorer le trafic.

La troisième phase marque la création de pôles d'intensification pour les villages centraux du transect grâce à ce nouveau système ferroviaire, catalysant à terme la transformation urbaine. Au-delà de l'infrastructure, le projet reconfigure le transect en mettant au premier plan des interventions de désimpermeabilisation, qui inscrivent la résilience écologique dans le tissu industriel.

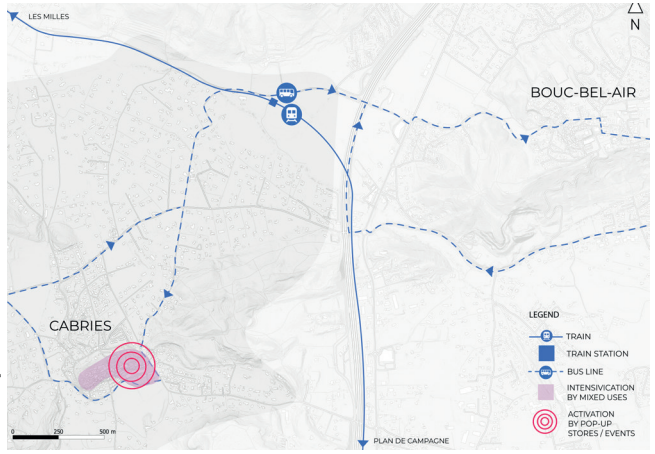
Fondamentalement, nous envisageons le désenclavement par le travail - l'industrie - non seulement comme une stratégie spatiale, mais aussi comme une stratégie sociale. En réactivant les fonctions industrielles, nous répondons directement au manque d'emplois peu qualifiés dans une zone où la jeunesse est souvent faiblement diplômée. Ainsi, le projet vise à enraceriner mobilité et industrie dans la réalité du territoire, à lier productivité économique et inclusion sociale, et à redéfinir l'infrastructure comme un vecteur de cohésion plutôt que de division.



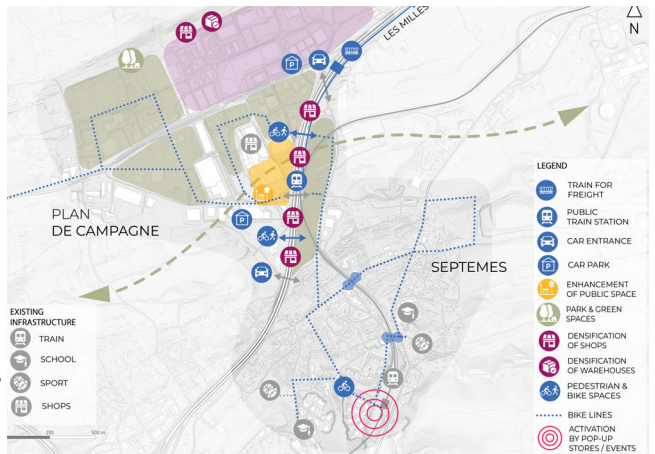
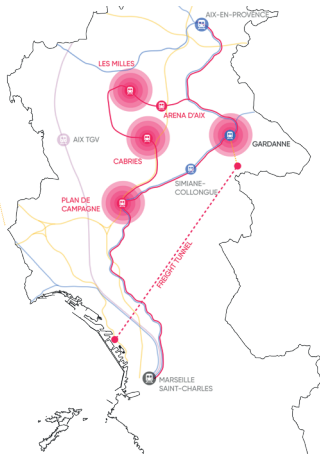




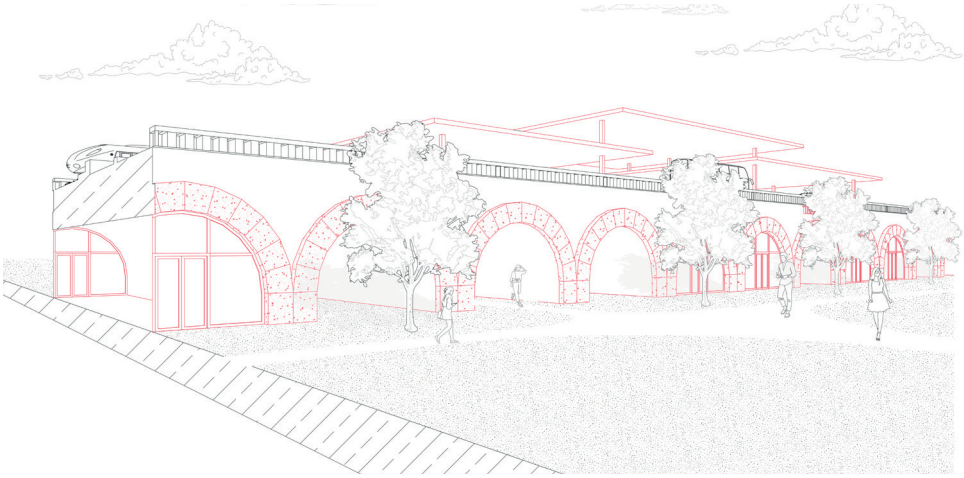
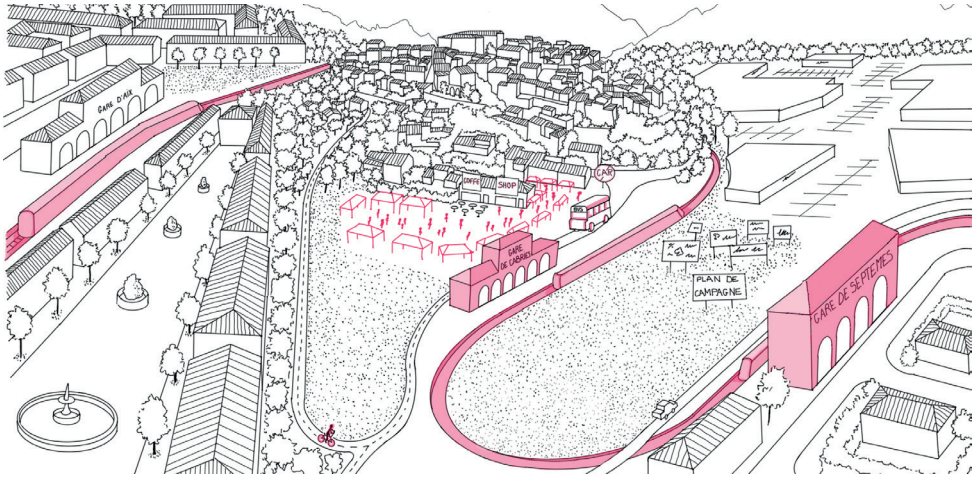
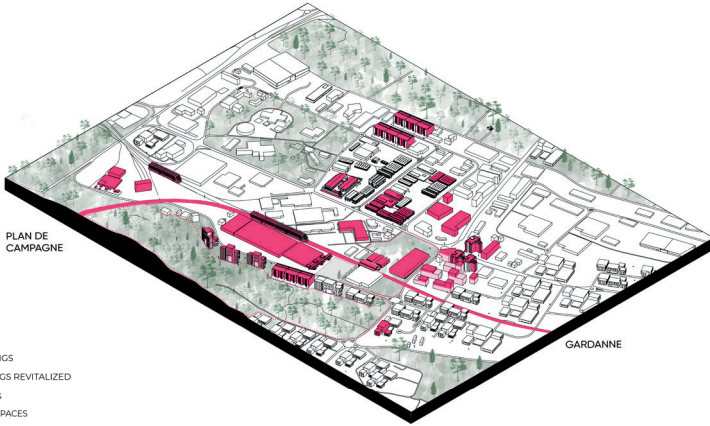
Phase 1 : intensification économique et connexion des pôles industriels



Phase 2 : introduction progressive de la mobilité publique et désenclavement



Phase 3 : création de pôles urbains et intégration de la résilience écologique



Vel'eau

De la fragmentation à l'intensification : lier le paysage et les infrastructures à travers la mobilité douce

Carlo NOZZA
Clément MARTIN
Thibaut ALLEZ
Andréa BEAUQUIS
Flora BUSSKAMP (Université HafenCity)

Helena CONSTANT
Dylan ESTRADA
Arij JELASSI
Nagisa MORIKI (Université de Kyoto)
Sepher SABOUR (Université HafenCity)

Inspiré par les aventures de Monsieur Hulot, notre projet propose une réponse douce et frugale à la mobilité territoriale centrée sur la voiture entre Aix et Marseille. Un réseau de pistes cyclables et de pôles reconnecte des villes fragmentées, respecte les corridors écologiques et offre de nouvelles centralités où mobilité, paysage et vie communautaire se chevauchent.

Connecter le corridor pour la mobilité quotidienne

Le territoire entre Aix et Marseille est marqué par des infrastructures fragmentées, des villes-dortoirs reliées principalement par la voiture, et peu d'alternatives. Parcourir ces villes a révélé combien la mobilité limitée façonne la vie quotidienne : les autoroutes coupent le paysage, les liaisons ferroviaires existent mais restent sous-utilisées, et les infrastructures cyclables sont presque absentes.



Nous proposons un réseau cyclable intégré le long de quatre corridors existants — rivières, voies ferrées, rues et paysages ouverts — pour relier villes et villages. La stratégie générale vise à intensifier les lignes existantes, s'adapter à la topographie et respecter la biodiversité. Elle soutient les trajets domicile-travail, les courses, le sport ou les loisirs, relie entre eux les plus petits villages, et s'aligne avec le Plan Vélo et Mobilités Douces régional tout en redistribuant les opportunités à travers le territoire.

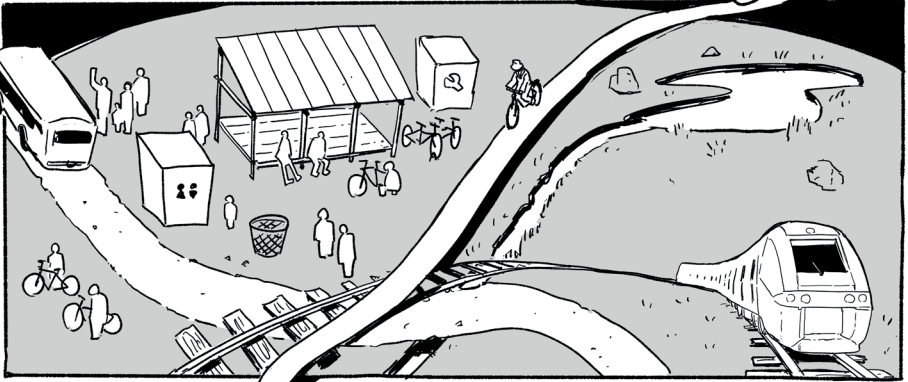
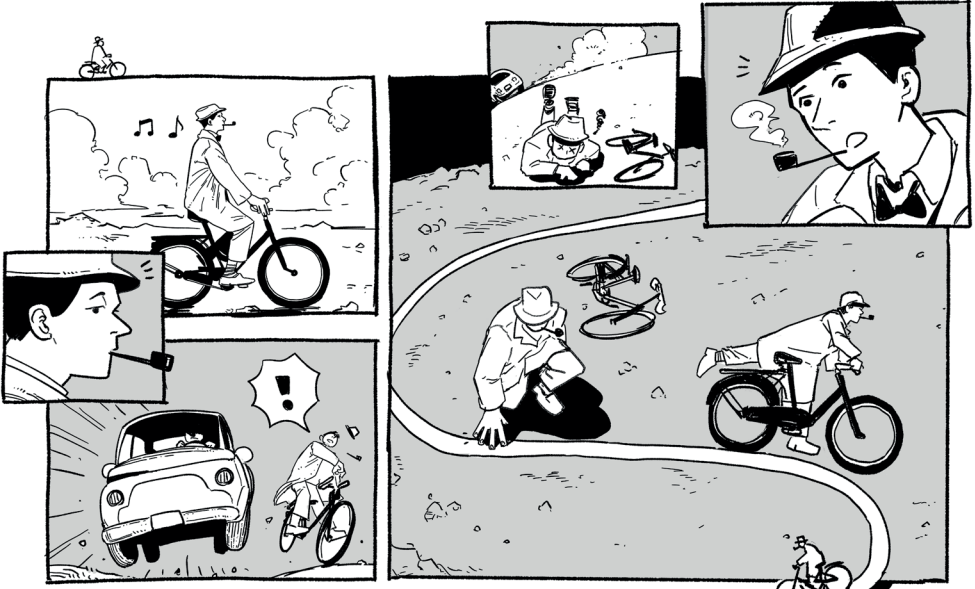
Stations prototypes

Trois stations prototypes illustrent cette stratégie applicable à l'ensemble du territoire.

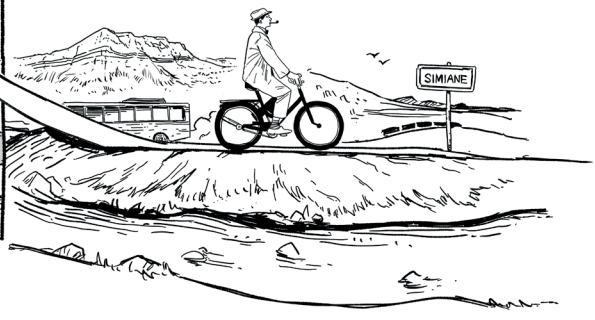
Station Arena : une salle de sport isolée existante devient le cœur d'un nouveau parc. Des itinéraires cyclables la relie à l'autoroute et aux villes voisines. Un pôle de mobilité douce offre toilettes, café, stations de réparation, recharges photovoltaïques, espaces de repos et stationnement. Les pistes cyclables s'élèvent et se déplacent pour traverser des routes ou ouvrir de nouvelles vues.

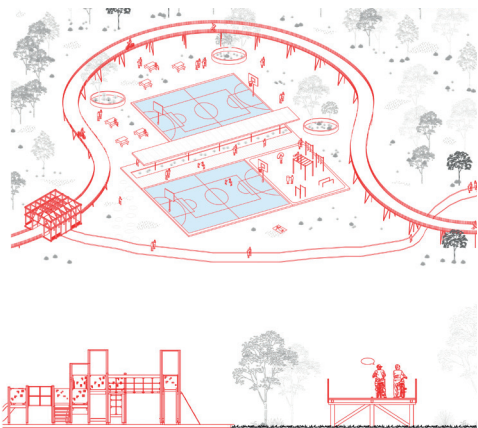
Station de Simiane : une gare ferroviaire existante est intensifiée par la réutilisation des bâtiments environnants. Un garage à vélos, un restaurant, des espaces de coworking, de petits commerces et un marché y sont ajoutés, ainsi qu'une place publique connectée aux pistes cyclables.

Pavillon de Cabriès : dans un village sans gare, des pavillons réversibles en bois accueillent des services flexibles. Conçus comme des constructions circulaires, ils peuvent évoluer au fil du temps ou être démontés avec la participation locale, sans laisser de traces permanentes, promouvant ainsi une approche générale du modèle de la ville du quart d'heure.

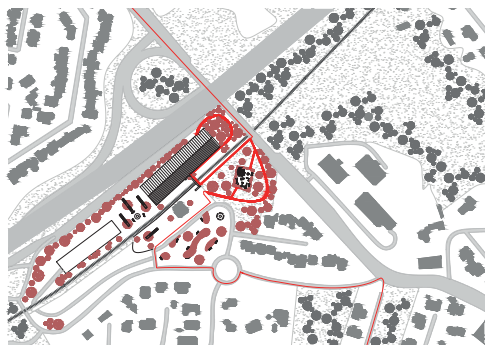
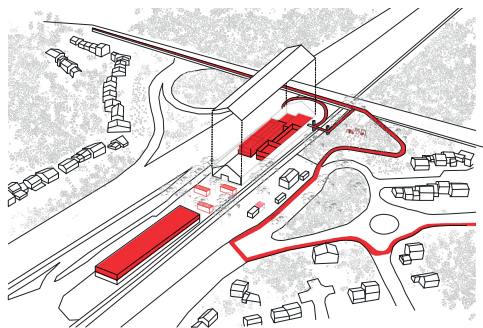


NOT JUST MOBILITY,
BUT WAY OF LIFE.

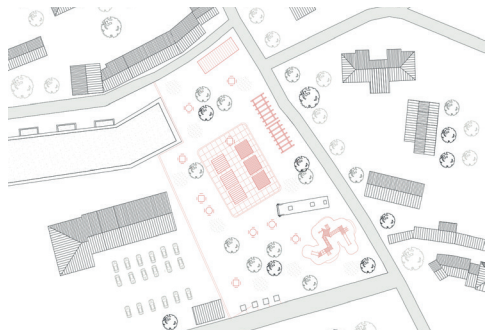
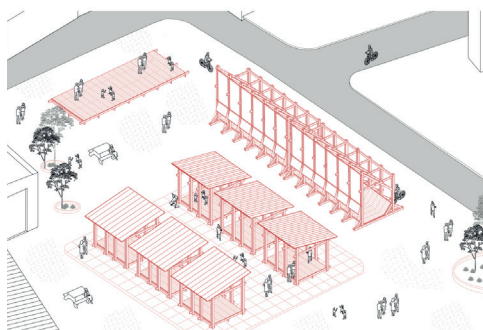




Arena Station

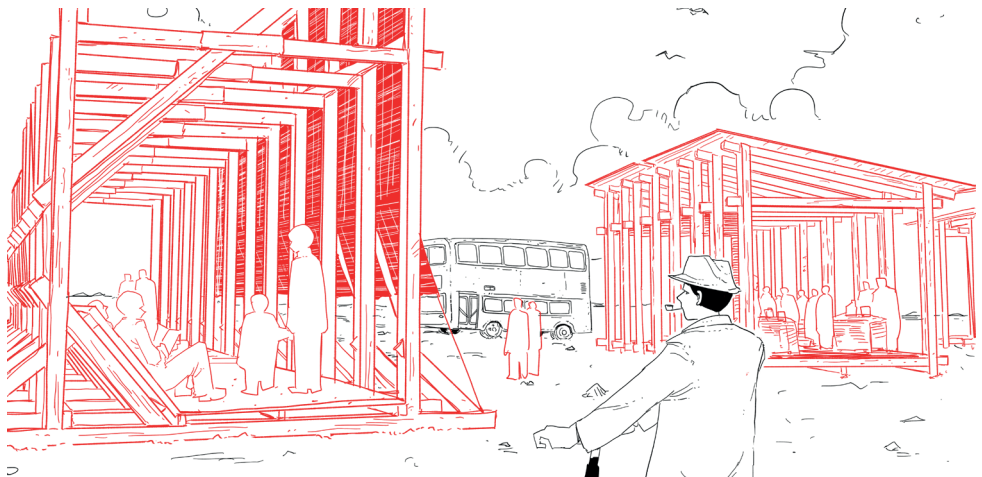
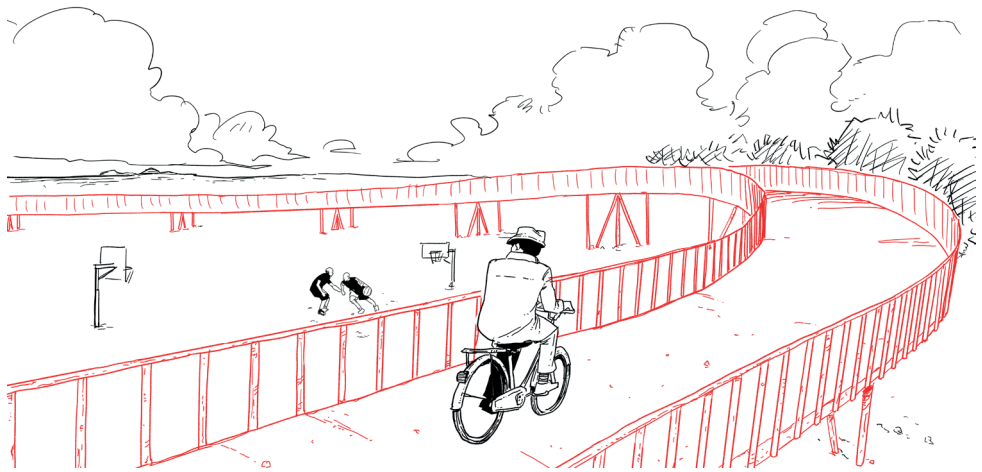


Simiane Station



Cabriès Station







Grand

A40

St. Konrad (Industrie-Adress)
Gartenstraße 10/12, 4. Stock, 10119 Berlin
Wohnfläche: ca. 120 qm
Pächter: Bauwerkstatt & Co. GmbH



Trame verte

Trame bleue

Les trois derniers projets explorent comment trames vertes et bleues peuvent devenir des fils structurants, reliant mobilité, nature et usages urbains, aujourd'hui fragmentés.

Le premier, « couture urbaine » reconfigure le GR2013 en fil conducteur reliant paysage et nouvelles fonctions urbaines, transformant des sites emblématiques en pôlarités au service des habitants. Le deuxième, « 15 Minutes of Fame », développe des « villes du quart d'heure » autour des gares avec un réseau cyclable et une ceinture verte.

Le troisième, « Les terres de l'Arc », intègre sols, eaux et biodiversité comme acteurs du territoire, explorant des thèmes tels que les villages communaux ou la co-gestion des zones commerciales.

Couture urbaine

Une promenade entre intensification et préservation

Jinhee KIM
Tae Hoon YOON
Aya BENLARBI
Loane BONNICI
Manel BOUCHOUCHA

Margot CAILLOL
Solal MULLER TICINI
Alain NDONGHO MAGGIO
Romane PERGAUD
Ted SCHWALLER

Nous avons exploré l'axe Aix–Marseille à travers un transect multi-échelles, révélant contrastes urbains, friches délaissées et zones exposées aux risques.

En croisant analyses cartographiques et observations de terrain, nous avons identifié des enjeux majeurs : résilience face aux incendies et aux crues, requalification des marges oubliées, mais aussi nécessité de retisser des liens avec les habitants déjà présents et avec les petits villages souvent enclavés, fragilisés par le manque de transports collectifs.

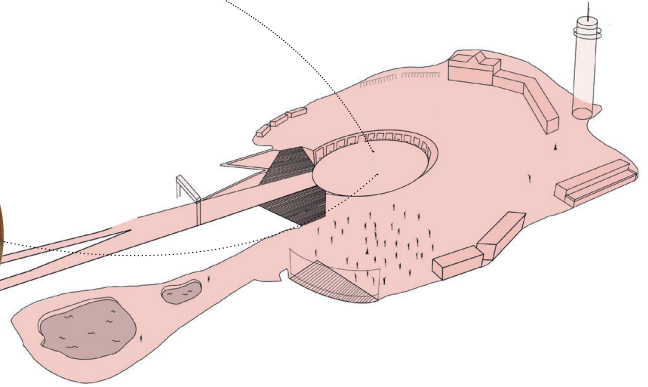
Nous avons réinterprété des sites emblématiques – usine d'alumine, centrale thermique, carrières, friches agricoles – en pôles scientifiques, hospitaliers, éducatifs ou récréatifs, intégrant à la fois sécurité civile et qualité de vie.

La proposition phare consiste à prolonger et reconfigurer le GR2013 : un parcours qui associe promenade paysagère et infrastructure de protection, tout en jouant le rôle de fil conducteur entre des territoires fragmentés.

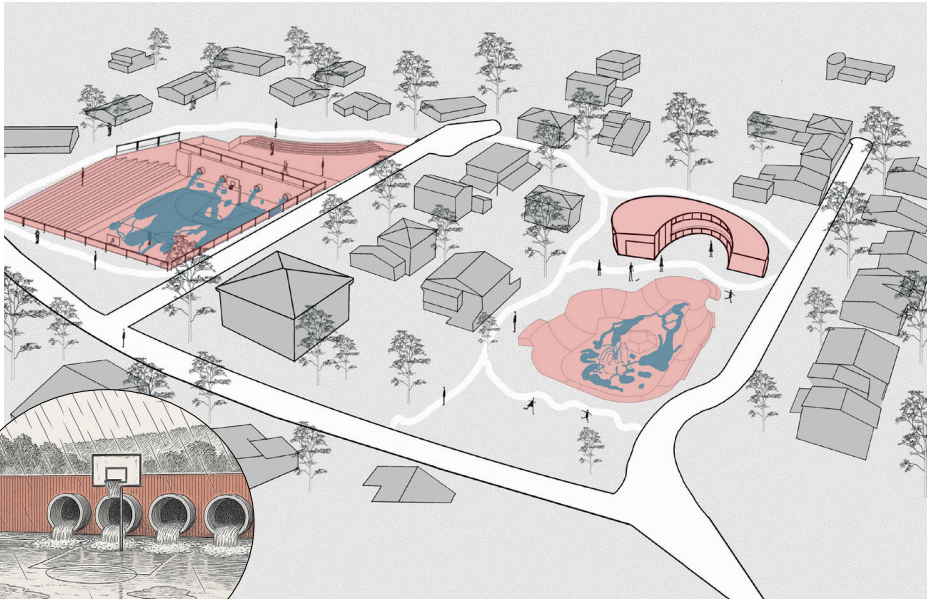
Ce travail dépasse la simple planification spatiale : il interroge le rôle public de l'architecture et de l'urbanisme face à la crise climatique, aux inégalités sociales et aux fractures territoriales. Transformer des terrains oubliés en bases de résilience, c'est à la fois sécuriser le territoire et l'ouvrir à une vie urbaine plus juste, solidaire et connectée.



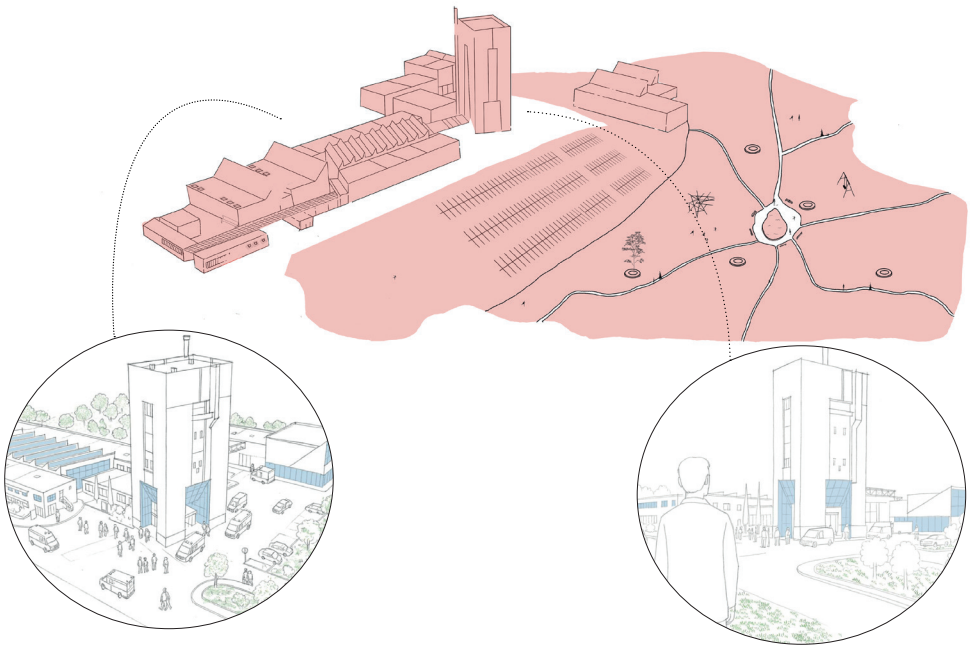




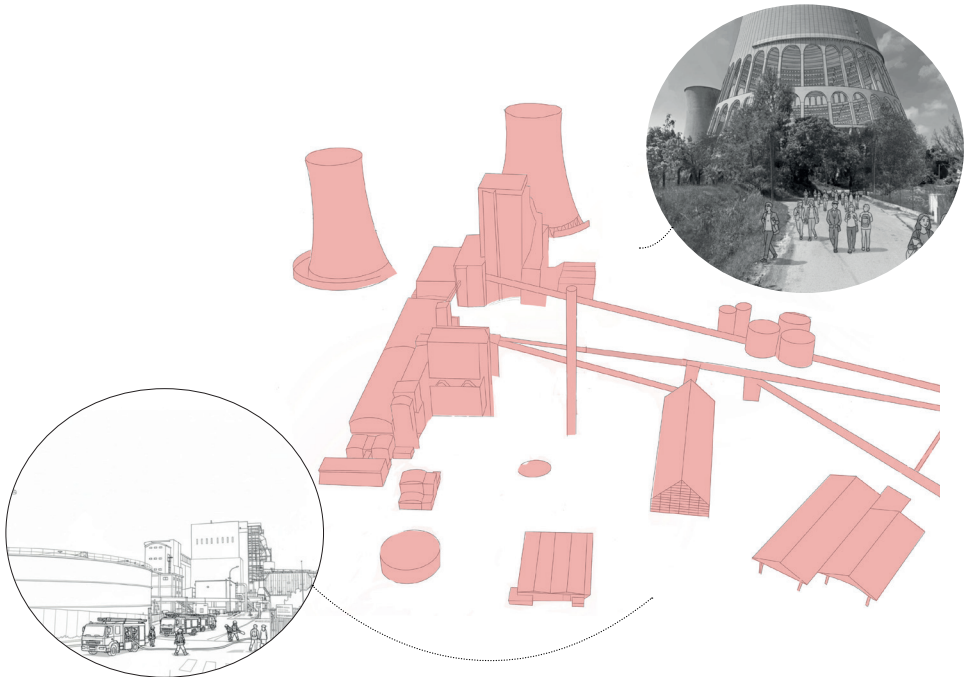
Pierre de Feu et de Fête



Double jeu



Hôpital Ardent



Usine du Savoir

15 minutes of fame

De figurants à rôles principaux

Thomas DANIELL

Maylis PIBOT

Hicham ABDOU

Ada BAGCI

Minkyung BAE (Université de Séoul)

Anas BIROUK

Natacha LIBOUREL

Lola MINASSIAN

Etienne PRADEN

Diveshka SUNNASSEE

Le monde, qu'il soit virtuel ou réel, est saturé d'informations et de symboles. Cette saturation dilue le sens, homogénéise les identités et empêche la reconnaissance claire de l'individu. Le projet se positionne comme une réponse à cette dissolution des repères. Nous proposons de repenser l'intensification autrement : entre les deux villes dominantes de la Métropole, les petites villes ont tendance à disparaître. Notre projet « 15 Minutes of Fame » propose une solution pour redynamiser le territoire et le rendre plus accessible. A travers l'implantation d'infrastructures connectées et de programmes complémentaires, nous revalorisons la beauté du paysage entre Aix et Marseille, de sorte à transformer ces villes en quête de reconnaissance en des centres métropolitains.

Réflexion

« In the future, everyone will be world-famous
for 15 minutes »

Andy Warhol

Dans cette Métropole, on a l'impression que Marseille et Aix ont accaparé toute la gloire et l'attention des petites villes qui les séparent. Il existe deux grandes stars, tandis que les autres endroits subsistent comme des figurants : ils sont nécessaires à l'action, mais personne n'y prête vraiment attention. Nous voulons leur donner leur chance d'être, pour une fois, sous les feux des projecteurs.

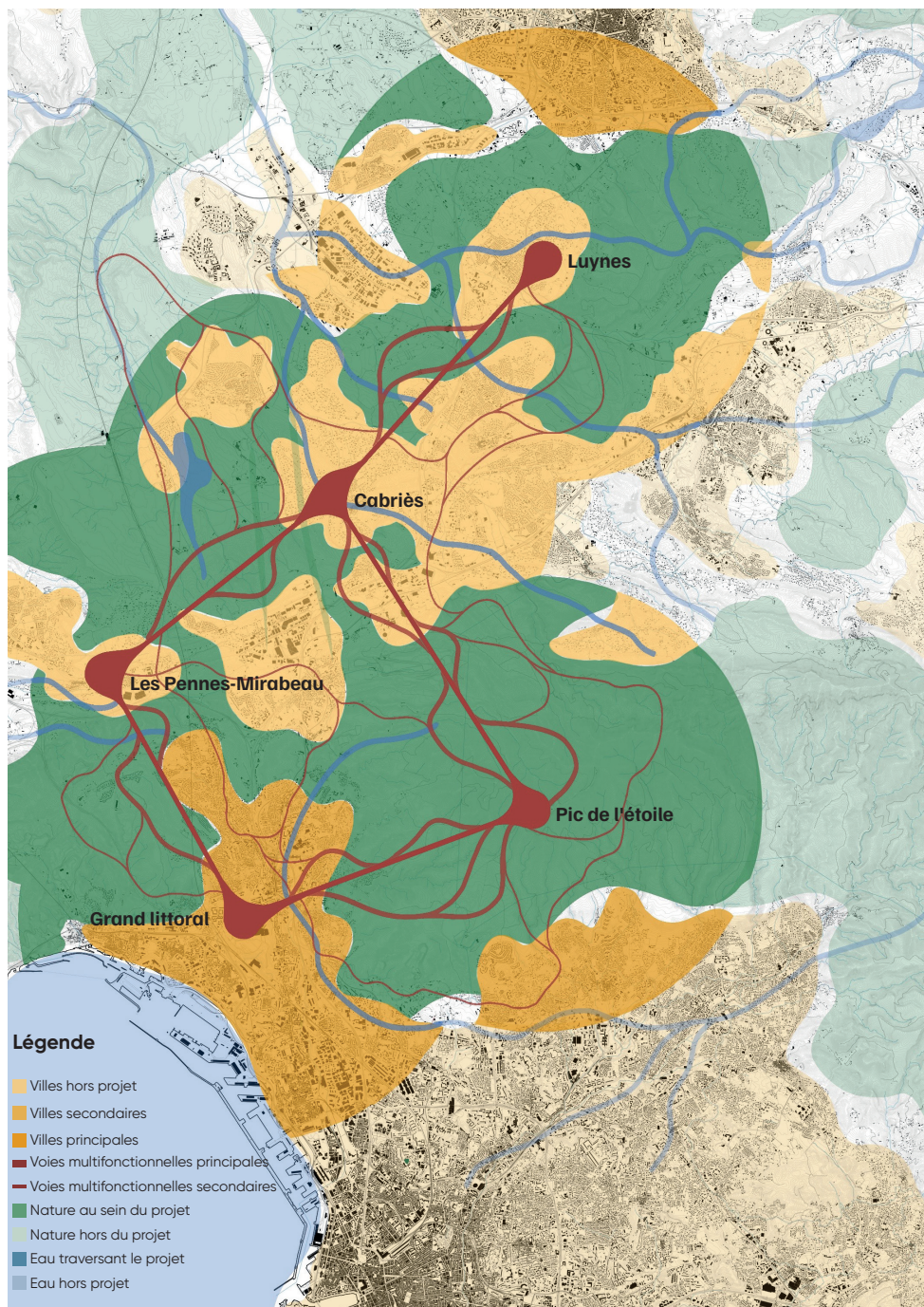
Projet

Nous avons commencé par dessiner une « ville d'un quart d'heure » à partir de chaque gare présente sur le territoire : d'abord la distance que l'on peut parcourir à pied (environ 1 kilomètre), puis la distance que l'on peut parcourir à vélo (environ 5 kilomètres). À chaque point d'intersection, nous proposons de créer une nouvelle « ville d'un quart d'heure », puis d'établir des connexions entre elles. De nouvelles fonctions et activités, campus éducatifs, installations sportives, centres culturels, sont implantées pour compléter les conditions existantes. Un réseau de pistes cyclables est tissé à travers les villes et le paysage plus large. Une ceinture verte repensée en réseau intègre la verdure directement dans les zones urbaines, pour la marche, la course ou encore le vélo, l'agriculture urbaine, les parcs publics,... puis tout simplement pour profiter du paysage.

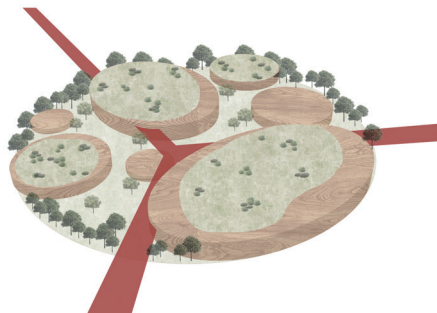




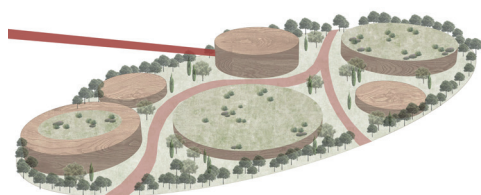
15 MINUTES OF FAME



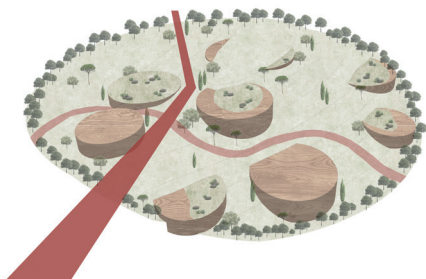
Création d'une grande voie de mobilité douce à travers les espaces naturels, reliant les nouvelles villes du quart-d'heure



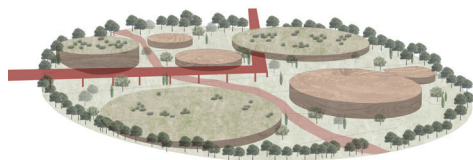
Cabriès - Création d'un complexe sportif



Luynes - Création d'un jardin thérapeutique



Les Pennes-Mirabeau - Création d'un Campus universitaire agricole



Grand littoral - Création d'un théâtre de verdure



Terre de l'Arc

Charte des terres de l'Arc

Alessandro GESS
Giulia BIONDI
Félix SCHUSCHAN
Jonas TRITTMANN
Antonia LEMBCKE
Daniel ARAUJO MENDES
Jules COQUELET
Walid EL IDRISI
Aya ELKADRI
Léa FERTASSI
Maëlle GELSOMINO

Léa GRENIER
Ahmada HALIFA
Ilona JAKUBOWICZ
Oumayma MAZOUZ
Alexandre MCKAY
Hugo MORISSET
Pauline RESPLANDY
Fatma ezzahra SMIDA
Alexandra TESILEANU
Léonard VUILLEUMIER (Université de Séoul)

A friend of my friend is my friend – On reading a territory

To approach the territory, we began by exploring possible ways of reading it. Starting from descriptions of its present condition, successive layers slowly emerged. Grasping its development required tracing the fragile balance between natural processes and human interventions: infrastructures, extractions, and mechanisms of control inscribed onto the land. This reading revealed ambiguities and contradictions—where natural continuity collides with engineered interruption, where narratives remain layered yet unresolved. Within this fragmented landscape, our attention shifted to those actors already moving across governmental boundaries. By amplifying their presence, we outlined the possibility of a new constellation: a friend between Marseille and Aix, a territory gaining the confidence to transcend its exploited condition.

Les terres de l'arc – On producing an identity

During the first week of engagement with the territory, we drew on Bruno Latour's notion of a "parliament of things." To articulate this new instance between Aix and Marseille, we sought to give it both a name and a symbol.

We called it Les terres de l'Arc.

We designed a flag whose colors and textures derive from the geology of the area—a silent substratum shaping everything above it. Alongside the emblem, the group composed the Charte des terres de l'Arc, a manifesto introducing soils, waters, flora, and fauna as political actors capable of shaping decisions. The charte not only reframes who participates in the governance of this landscape but also proposes concrete development scenarios, offering a vision of how the territory might evolve if these nonhuman agents were granted agency.

The rewetted land, the communal village, and the parliament of things – On future spaces in Les terres de l'arc

Building on the principles of the charte, three case studies explored how the territory's future could unfold. Each addressed a dominant mode of land use: extraction and production sites, enclaves of single-family housing, and zones of commercial activity. These became laboratories for testing how new social and spatial contracts might emerge once soils, waters, flora, and fauna are acknowledged as stakeholders. Proposals ranged from rewetting landscapes to restore ecological functions, to forging communal villages that counter fragmentation through shared infrastructures, and to reimagining commercial islands as spaces co-managed by human and nonhuman actors. Together, these scenarios sketch a future for Les terres de l'arc where agency is shared, coexistence becomes a design principle, and the territory begins to transcend its fractured status quo.

Découvrez la charte des Terres de l'Arc

English



Français







Un laboratoire pour la Métropole

La recherche par le projet

Chaque année, le workshop international organisé à l'ensa-marseille propose d'étudier des territoires pour leur condition de contextes résistants aux approches classiques des politiques urbaines. L'objectif est ainsi de réfléchir à ces situations en développant des stratégies de conception afin d'explorer des possibilités qui, malgré l'ancrage dans une certaine réalité, permettent d'envisager des approches alternatives aux pratiques courantes. Les étudiants sont incités à mener une réflexion à travers le projet en explorant des hypothèses et de scénarios futurs. Les enseignants impliqués les aident à développer des approches originales des contextes existants, en ouvrant de nouveaux champs d'investigation et d'expérimentation.

Les sites étudiés couvrent un large éventail de sujets liés à la situation de la métropole contemporaine. Motivées par le désir d'appréhender les phénomènes auxquels elles sont associées, les pratiques professionnelles et les recherches universitaires ont ainsi trouvé dans les ateliers de projet un terrain d'investigation très fertile, en termes de concepts et de modèles de compréhension relativement élaborés.

Compte tenu du cadre général des activités professionnelles et des politiques publiques qui tendent à systématiser, formaliser et institutionnaliser les formes d'intervention, l'initiative des échanges qui ont lieu pendant ces rencontres constitue un moyen essentiel de questionnement de l'état de l'art en architecture et en urbanisme. Ce type d'attitude est en effet motivé par l'idée de promouvoir un nouveau regard, libéré des contraintes procédurales imposées par les rouages des pratiques de l'aménagement du territoire. L'apport de cette expérience se révèle à travers les différents thèmes développés par un assez large éventail de propositions d'intervention. Les projets issus de ces échanges cherchent à remettre en question les frontières entre des catégories spatiales qui ne résistent plus vraiment aux phénomènes urbains et aux dynamiques qu'ils mettent en place.

Pour les étudiants en architecture, le fait de penser le projet à l'échelle du territoire offre une opportunité d'accéder aux rouages des jeux d'acteurs associés aux prises de décisions qui conditionnent la commande aux autres échelles plus habituelles du métier d'architecte. En termes de formation, cela revient à donner accès aux logiques qui gouvernent le processus de définition et construction des arguments de projet et donc à l'acquisition d'une compétence de plus en plus nécessaire qui est la capacité à formuler la demande

d'architecture et non plus seulement à répondre aux demandes déjà formulées.

Trois axes d'exploration pour intensifier la Métropole

Pour répondre au défi qui a été lancé de l'intensification du territoire métropolitain situé entre les deux principaux pôles que sont Aix-en-Provence et Marseille, les 12 travaux présentés dans le cadre du workshop adoptent des stratégies pouvant être regroupées en trois grands axes renvoyant chacun à une attitude différente vis-à-vis de l'existant. Un premier axe, animé par une attitude plutôt classique en termes d'aménagement du territoire s'attache à améliorer les conditions existantes en équipant cette réalité urbanistique, considérée précaire, de nouvelles infrastructures capables d'augmenter ses performances, l'idée étant de la conformer aux critères de la « bonne urbanité » en la rendant plus dense et mieux connectée.

Se dégage ensuite un deuxième axe qui se positionne plutôt en nette critique de l'existant en réfutant les principes mêmes du modèle de développement urbain et d'occupation du territoire à l'œuvre, voire de société qui lui est associée.

Puis, enfin, on peut identifier un troisième axe qui chercherait plutôt à valoriser les éléments qui composent ce type d'urbanité diffuse pour les transformer en potentiels atouts stratégiques de reconnaissance, conduisant, à la différence des deux premières attitudes, à la possibilité d'existence, voire même de défendre l'intérêt d'étudier d'avantage les phénomènes urbains considérés précaires ou néfastes dans le but de construire de nouveaux répertoires de concepts susceptibles d'alimenter les démarches de projet.

L'amélioration des performances par l'apport de nouvelles infrastructures

Dans le premier axe on trouvera ainsi des travaux qui cherchent à intensifier le territoire en mobilisant des stratégies relativement classiques tournées vers l'amélioration de la connectivité dans le territoire métropolitain dispersé, relayée par le renforcement de la condition polynucléaire basée sur la redynamisation urbaine des noyaux villageois. Ces stratégies visent la réduction de la dépendance à la voiture considérée comme étant le problème majeur de l'urbanisation dispersée et peu dense. Certains travaux misent sur une de ces stratégies alors que d'autres cherchent à les combiner.

La mobilité apparaît comme thème central dans vel'eau (Groupe 7), qui propose le développement de la mobilité active, et dans MetroPoLoop (Groupe 6), qui incorpore aussi la densité. D'autres, comme 15 Minutes of Fame (groupe 9), Ubergange (Groupe 11) ou encore, de manière moins explicite en matière de projet, Plus belle la Ville (Groupe 13), proposent le développement des micro-centralités.

Enfin, il faut inclure dans ce même axe « Plan-de-Campagne, un modèle à réinventer » (Groupe 12) qui cherche à appliquer les dictames de la ville traditionnelle pour traiter le problème du « manque d'urbanité d'une zone d'activités – bête noire des urbanistes –, « pour en faire un vrai centre urbain » en lui appliquant des mots d'ordre dictés par l'état de l'art en Urbanisme : combiner des fonctions, désimpermeabiliser les sols et relier par de la mobilité douce avec une priorité conférée aux piétons.

La récupération des valeurs sociales et environnementales dégradées

Le deuxième axe regroupe des travaux qui avancent des principes pouvant redéfinir les règles d'opération dans le territoire qui a été donné comme terrain d'étude. On y trouve les propositions attachées à la volonté de récupération de valeurs sociales considérées perdues et qualités environnementales dégradées par les schémas sociétaux et modèles de développement qu'il est urgent de dénoncer. Ces travaux font appel à des moyens d'expression alternatifs aux modes de présentation conventionnels de l'architecture et ont ainsi recours à des récits vidéographiques et des protocoles mettant en place des personnages et/ou personnalisation des éléments du territoire auxquels on attribue des déclarations manifestant des sentiments à caractère humain qui s'annoncent comme autant de vérités utiles aux causes soutenues. De même, la typification des agents et de leurs motivations perverses ou désirs de changement servent à conforter les intentions du projet.

Les travaux renvoyant à ce groupe ont le mérite de poser la réalité en d'autres termes et, en tous cas, d'explorer des hypothèses de futurs alternatifs en se servant du projet pour démontrer les possibilités qui ne seraient envisageables autrement que par ce volontaire décalage et cette opposition critique au statu quo.

On trouve dans cette première catégorie des travaux tels que celui intitulé Terres de l'ARC (Groupe 1+2) qui met en place un récit vidéo des éléments qui caractérisent le territoire – terre, eau, zones d'activités, chemins de fer – pour arriver à une charte définissant des principes pour la régénération socio-environnementale

du transect à l'étude. L'application de ces principes est alors illustrée par des interventions dans trois sites représentatifs du contexte en question : une zone d'activités (Plan-de-Campagne), une zone pavillonnaire (Simiane-Collongue) et un site industriel (Carrière de la Malle, Bouc-Bel-Air).

A cette même catégorie, on pourrait aussi associer la proposition The Fourth Perimeter Redistributing Space : Suburban areas as Primary Sites for Change (Groupe 3) qui, selon les auteurs, propose « une mutation territoriale pour la densification urbaine » qui prend la zone pavillonnaire de Simiane comme « terrain d'expérimentation d'une redistribution spatiale radicale » selon les principes d'une ville plus inclusive dans « un avenir post-carbone et non extractif », en supprimant les limites foncières entre les parcelles pour créer des lieux de vie collectifs et des ressources partagées.

Enfin, dans cet axe, on aurait aussi le projet qui s'intitule Le Tirt-oire : L'espace-temps du transect (Groupe 10) qui propose de fermer l'autoroute reliant Aix et Marseille aux flux motorisés pour s'en servir comme une promenade vivante permettant de traverser ce territoire métropolitain diffus en reliant les différents points d'intérêt et autres infrastructures. Donc, là aussi, le projet oppose à la réalité existante une autre réalité qui permet d'explorer des possibilités alternatives grâce à la suspension des règles établies.

L'intensification par la valorisation des qualités implicites de l'existant

Le troisième ensemble de travaux regroupe les tentatives qui consistent à intensifier les qualités déjà existantes selon une démarche d'interprétation des règles et concepts opératoires pouvant être formulés à partir des phénomènes urbains observés. Ces travaux partent ainsi du repérage de situations comme autant d'indices ou d'évidences d'une théorie occulte qu'il s'agit de révéler, tel un code génétique, pour que les projets en soient alors investis. Le but ici consiste à instruire des approches moins aprioristes des contextes dont les qualités échappent aux principes d'urbanité souhaitables, aussi bien celles qui seraient dictées par les paradigmes dominants (axe 1), que par celles qui y sont résolument opposées (axe 2).

Les situations étranges qui résistent au classement dans des catégories déjà connues tendent à provoquer des réactions critiques, étant généralement désignées comme problématiques et non désirables du fait de contrarier le système de paradigmes dominants et les préceptes naturalisés qu'ils prescrivent comme des vérités irréfutables. Dans le champ de l'architecture et de l'urbanisme, l'intérêt pour l'étrangeté a aussi produit d'importantes amplifications de répertoire. Les travaux qui s'y sont aventurés en adoptant une attitude subversive vis-à-vis des carcans disciplinaires sont connus comme des « Learning from », en référence à la célèbre étude sur Las Vegas, conduite dans les années 1970 par des architectes-enseignants de projet à l'Université de Yale.

Dans ce groupe, on trouve des travaux qui font appel à des tracés à l'échelle territoriale comme outil de repérage de situations potentielles de projet dont l'abstraction et l'autonomie permettent de réduire l'influence de filtres conceptuels instruits par des analyses déjà disponibles et naturalisées de l'existant. C'est le cas de l'utilisation de la grille dans *Dancing in the grid* : From grid to constellation (Groupe 4) et de *Supergrid* : Fertilize the metropolis (Groupe 8). L'autre proposition pouvant intégrer cet axe serait *Couture Urbaine* : Une promenade entre intensification et préservation (Groupe 12) dans le sens du recours à une ligne dont le dessin, dégagé à partir d'un sentier de grande randonnée, deviendrait le « fil conducteur d'une lecture sensible du territoire ».

Quelques points pour contribuer à une discussion

Premièrement, il faut reconnaître la valeur des contextes métropolitains contemporains qui imposent des défis aux pratiques professionnelles et à la formation des architectes. En effet, l'intérêt de travailler avec le phénomène de l'urbanité étalée et de mettre à mal le système de certitudes établies et l'enseignement comme simple transmission de connaissances. Il s'agit ainsi, en premier lieu, d'une opportunité de mise à l'épreuve des approches basées sur des principes dictés par les paradigmes dominants tels que ceux de la ville compacte et de la mobilité. Les projets que nous associons ici à l'axe 1 permettent de réfléchir sur les limites et conditions d'application de ces principes dans un tel contexte. Plus que des solutions, les propositions mettent en évidence le besoin d'adaptation du catalogue de recettes disponibles et leur couplage à des tactiques qu'il faut réinventer selon la nature des situations.

Aussi, les tentatives d'application des principes de la bonne urbanité se heurtent à l'ampleur du phénomène de l'étalement urbain, obligeant la recherche de stratégies qui auront tendance à privilégier certains sites au détriment d'autres.

Comme conséquence, ces propositions auront le mérite d'avancer dans la direction de révisions méthodologiques face à l'impossibilité de tout transformer, ou même de « désurbaniser » de vastes secteurs déjà transformés pour les conformer à la binarité que les théories de la bonne urbanité persistent à défendre entre l'urbain et le rural.

Ces conflits existentiels des théories du projet urbain auront aussi pour conséquence de stimuler les détracteurs des paradigmes dominants qui exploiteront alors l'opportunité de défier leur prémisses et mettre en crise les systèmes qui leur servent de support. Ici aussi, l'exercice du projet obligera la théorie académique, trop souvent cantonnée à la pratique du discours, à matérialiser des propositions spatiales, pour à son tour, se prêter à l'examen critique. Cela lui permettra de dépasser la simple réfutation des modèles pour avancer dans le sens de la construction de nouveaux concepts opératoires.

Enfin, ce véritable laboratoire que constituent les workshops de projets organisés à l'ensa-marseille, avec la participation active d'importants partenaires institutionnels tels que la Métropole Aix-Marseille-Provence ainsi que d'architectes et chercheurs issus de différents contextes géographiques, permet aussi et surtout de contribuer à la construction de nouveaux concepts et méthodes pour mieux travailler et appréhender la réalité complexe du monde urbain dans lequel nous habitons.

Guilherme Lassance

Architect

PhD in architecture

Current dean of the Faculty of Architecture and Urbanism at the Federal University of Rio de Janeiro

Associate professor at Columbia University

Author





WS 2026 - Terrain d'investigation #4

Aubagne, Roquefort la Bedoule, la Ciotat, Cassis, la Bouilladisse, Roquevaire, Auriol, Gémenos, Carnoux

Cap à l'Est

Rendez-vous du 24 août au 4 septembre 2026



Directrice de la publication

Anne Bourgon

Comité éditorial

Julien Monfort

Vincent Fouchier

Isabelle Collet Reymond

Cindy Guilleux Conessa

Olivier Sana

Coordination

Léa Barbaroux

Mélissa Careddu

Dorine Hemery

Conception graphique

Jimmy Benhamou

Crédits photographiques

Quentin Besson

Typographie

Familjen Grotesk

Imprimeur

Pandora Imprimeur

Papiers

Munken print white 90gr.

Munken Lynx 240gr.

ISBN

978 2 916153 43 8

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

Remerciements

L'équipe de la Direction Prospective, Partenariats et Innovations Territoriales de la Métropole Aix-Marseille-Provence

L'ensemble des encadrants et des conférenciers

Les membres du jury

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.

ensa-marseille

Institut Méditerranéen de la Ville et des Territoires
2 place Jules Guesde, 13003 Marseille

<https://www.marseille.archi.fr/>

ensa école nationale
supérieure
•m 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*



**CONSULAT
GÉNÉRAL
DE FRANCE
À ATLANTA**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Villa
Albertine** 

**FRANCE
NATION
VERTE** 
Agir • Mobiliser • Accélérer

Du 25 août au 5 septembre 2025, 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.