



EUROMÉDITERRANÉE

Extension de l'Opération d'Intérêt National



ATELIERS INTERNATIONAUX DE MAÎTRISE D'ŒUVRE URBAINE
SESSION DE MARSEILLE DU 11 AU 26 NOVEMBRE 2007

RAPPORT N°2 : RAPPORT PRELIMINAIRE DES PROPOSITIONS DES EQUIPES



Sommaire

Introduction.....	2
PREMIERE PARTIE : GENERALITES.....	4
1.1- Les enjeux et la problématique de l'extension : les résultats attendus de la session de Marseille.....	5
1.2- L'organisation du travail des équipes d'experts.....	7
1.2.1- La constitution des équipes.....	7
1.2.2- Les experts thématiques.....	8
DEUXIEME PARTIE : LES PROPOSITIONS DES TROIS EQUIPES D'EXPERTS.....	10
2.1- La plate forme de co-développement durable - Projet équipe A.....	11
2.2- Les passerelles du Sud- Projet équipe B.....	57
2.3- La ville bleue et verte- Projet équipe C.....	89
TROISIEME PARTIE : JURY ET RAPPORT PRELIMINAIRE D'EVALUATION DES PROPOSITIONS DES EQUIPES D'EXPERTS.....	136
3.1- Composition du jury.....	138
3.2- Le programme du jury.....	138
3.3- Délibération du jury: rapport de Pierre Mayet, Président du jury.....	139
QUATRIEME PARTIE : ANNEXES.....	148
4.1- Les CV des experts.....	149
4.2- Les CV de l'équipe de projet.....	170
4.3- Le programme du séminaire de prospective.....	174
4.4- Note sur les enjeux du développement durable.....	176
4.5- Une sélection de photos de la session de Marseille.....	182

Introduction

Dans le cadre du programme d'études mis en place lors du Conseil d'Administration de l'Établissement Public d'Aménagement Euroméditerranée du 15 décembre 2006 et en vue de préparer le lancement à terme (printemps 2008) d'une consultation internationale d'urbanisme sur l'extension du périmètre de l'Opération d'Intérêt National, les Ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine de Cergy Pontoise ont été sollicités pour contribuer utilement à la réflexion en faisant émerger des scénarios contrastés pour l'aménagement de ce nouveau périmètre. Un atelier de maîtrise d'œuvre urbaine sur le thème « Extension du périmètre de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée » a ainsi été organisé à Marseille du 11 au 26 novembre 2007.

Le présent rapport n°2 fait suite au premier, consacré au cahier des charges de la session. Il est élaboré comme rapport préliminaire des propositions des équipes d'experts ayant pris part à la session de Marseille. Il comporte 4 parties :

- 1- Le rappel de la problématique et des résultats attendus de la session ; l'organisation du travail, la constitution des équipes, les interventions des experts transversaux et les présentations complémentaires sur des thèmes spécifiques.
- 2- Les propositions de chacune des trois équipes d'experts, comprenant : le rapport écrit, les panneaux de synthèse et support de la présentation orale.
- 3- La composition du jury, son déroulement et sa délibération .
- 4- Les annexes comportant les CV des experts, le programme du séminaire de prospective organisé pour préparer et cadrer le travail des experts, une note sur les enjeux de développement durable et une sélection de photographies.



PREMIERE PARTIE : GENERALITES

1.1- Les enjeux et la problématique de l'extension : les résultats attendus de la session de Marseille

En une dizaine d'années, Euroméditerranée a permis la création de plus de 6800 emplois nets, 2300 logements neufs (réalisé et engagé), généré plus d'un milliard d'euros d'investissement privé contre 300 millions d'euros d'investissement public.

En 2012, toutes les opérations programmées seront réalisées ou en cours d'achèvement, mais dès 2010 il n'y aura plus de foncier disponible pour préparer la suite et faire face à la demande.

Le périmètre d'extension validé par le conseil d'administration de l'EPA Euroméditerranée de mars 2007 porte sur 168 hectares avec l'ambition pour Euroméditerranée de devenir la vitrine du développement international de Marseille et l'outil du rayonnement de la France sur la Méditerranée. Marseille deviendra ainsi le pivot des échanges entre l'Europe et la Méditerranée et le pôle d'expertise pour répondre aux enjeux euro méditerranéens.

L'objectif affirmé de l'extension est de conforter l'envergure internationale et d'accroître l'attractivité de Marseille, en permettant, d'une part, d'atteindre une masse critique en termes de taille du quartier des affaires (plus d'un million de m² de bureaux), une offre hôtelière, des équipements et des services à haute valeur ajoutée ainsi qu'une concentration d'entreprises et, d'autre part, de compléter la gamme des grands équipements métropolitains : congrès, tourisme, culture, formation, santé,

Il s'agit aussi sur le plan local et métropolitain d'accroître la performance et la compétitivité de la métropole au profit de la création d'emplois et de la qualité de vie des habitants.

Le rôle de l'extension est ici de développer de nouvelles capacités d'accueil pour attirer des activités créatrices d'emplois et de valeur ajoutée pour la métropole. Il s'agit aussi de permettre la construction de nouveaux logements (de 8 à 10 000), d'espaces publics, d'espaces verts et d'équipements facilitant la vie des habitants et l'attractivité du centre ville. Puis, d'assurer des fonctions métropolitaines et de retisser les liens entre les quartiers Nord et le reste de la ville.

Les objectifs socio- économiques sont :

- Accélérer la création d'emplois à tous les niveaux de qualification
- Renforcer l'attractivité de la métropole
- Soutenir le développement du port
- Améliorer la qualité de vie des habitants (plus de logements, d'espaces publics et de services de proximité....)
- Contribuer au développement du tourisme et au rayonnement culturel de la métropole

Les objectifs de développement urbain sont :

- Poursuivre l'aménagement du front de mer en recherchant la meilleure interface ville/port avec le PAM
- Poursuivre le redéploiement du centre ville vers le nord
- Répondre aux besoins des quartiers environnants en termes d'équipements, de services et d'espaces publics
- Améliorer l'interface avec les autres territoires à enjeux et les grands projets de la métropole (pôle de compétitivité, ITER,...)
- Intégrer les principes du développement durable

Les objectifs quantitatifs annoncés aujourd'hui par Euroméditerranée sont :

- 10 000 logements neufs
- 10 000 emplois nets

- 500 000 m² de bureaux
- 40 hectares d'espaces publics
- 100 000 m² d'équipements métropolitains

En guise de rappel, les principales caractéristiques du périmètre d'extension sont :

- un emplacement exceptionnel
- un tissu urbain très distendu,
- de très grandes emprises foncières avec le 1/3 de la superficie occupé par de très grandes entreprises ferroviaires,
- une topographie façonnée,
- une zone inondable liée au ruisseau des Aigalades,
- un réseau viaire insuffisant, un petit nombre d'accès et des frontières étanches,
- un trafic très dense aux frontières du périmètre d'extension,
- un territoire ouvrier d'accueil et de transit et une population peu diplômée avec une part importante d'étrangers,
- une population jeune à majorité masculine et un taux de chômage record,
- des logements très anciens dépourvus de confort avec un taux de vacance élevé,
- une activité économique en décalage avec son environnement.

Les questions suivantes résument la problématique de l'extension du périmètre d'Euroméditerranée :

- quelle vision stratégique pour Marseille à l'horizon 2030 ?
- sur le périmètre d'extension, comment inventer un foncier ? quelle mutation pour les emprises ferroviaires ?
- quelles densités imposer ?
- dans quel sens repenser les fonctions ?
- comment requalifier les accès et trouver des continuités ?
- comment desservir, connecter et mailler le quartier ? Comment développer un réseau fiable de transports en commun ?
- comment prendre en considération l'occupation actuelle du site et son environnement proche ? En particulier comment se fera la mutation du noyau villageois des Crottes ?
- Quel avenir pour le marché aux puces ?
- comment renouer avec la géographie, et recréer un paysage pour un aménagement urbain durable ? Comment créer les conditions d'un aménagement urbain durable ?
- comment intégrer à la réflexion sur l'extension du périmètre, les projets environnant notamment les périmètres institutionnels (GPV, ANRU, ZFU, ZUS, PRI...) et les projets de la Ville ?
- comment restructurer et requalifier les grands axes de circulation ?
- quels grands équipements métropolitains pour ce site ?
- comment assurer le développement de l'activité ?
- comment intégrer les mixités sociale et fonctionnelle ?
- quelle relation ville-port ?
- quels outils de pilotage et quel phasage opérationnel ?

L'objectif assigné à l'Atelier de maîtrise d'œuvre urbaine de Marseille est de susciter des scénarios d'aménagement possibles et contrastés dans le cadre de l'extension de l'OIN à partir des analyses et études conduites par Euroméditerranée, par les services de la ville de Marseille et de Marseille Provence Métropole, par l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Marseillaise (AGAM), par les services de l'Etat, de la Région, du Département, du Port Autonome de Marseille (PAM), de Réseau Ferré de France (RFF), etc. en tenant compte des références urbanistiques et économi-

-ques de l'ensemble des projets réalisés ou en cours dans le périmètre actuel,.

Le « périmètre d'étude » devait être principalement à la base de l'analyse et de la réflexion, tandis que les propositions devaient porter principalement sur le « périmètre opérationnel »

Il s'agissait de répondre, par des propositions diversifiées et créatives, à des problématiques complexes d'ordre général : relation ville/port, reconversion urbaines des friches ferroviaires, ou plus spécifiques à Marseille : « l'habitat pour tous », les échanges euroméditerranéens (innovation et industries de la connaissance) et en particuliers :

1. L'insertion du territoire dans son environnement :

- quelle place pour le territoire de l'OIN (actuel + extension) dans la dynamique métropolitaine à l'horizon 2030.

- quel rapport entre ce territoire avec son environnement spatial (relation ville/port, relation avec l'hypercentre, positionnement sur la façade maritime Nord) et fonctionnel (optimisation des installations ferroviaires, accessibilité personnes et marchandises, vocation socio-économique).

2. Les partis pris sur le périmètre de l'extension :

- Qualité environnementale d'un quartier paysage pour un aménagement urbain durable.

- Densité et qualité résidentielle

- Equilibre des fonctions urbaines (habitat, commerces, bureaux, équipements)

1.2- L'organisation du travail des équipes d'experts

1.2.1- La constitution des équipes

Trois équipes ont été constituées (A, B, et C) sur la base d'une proposition du Comité d'organisation et en concertation avec les experts. Chacune de ces équipes comportait 7 personnes.

Nom et Prénom	Pays	Spécialité
Equipe A: La plateforme de co-développement durable		
Benramdane Chakib	Algérie	Architecte Urbaniste
Détrie Nicolas	France	ESSEC
Djouadi Chafiaa	Algérie- France	Architecte- docteur en géographie
Guillermin Bruno	Marseille/France	Architecte Urbaniste
Mémain Nicolas	Marseille/France	Artiste
Vincent Jean Michel	France	Ingénieur
Sami Mina	Maroc	Architecte Urbaniste
Equipe B: Les passerelles du sud		
Blanc Cyril	Marseille/France	Géo- urbaniste
Bonfils Colette	France	Elue
Horn Christian	Allemagne	Architecte Urbaniste
Maillard Jean Pierre	Marseille/France	Ingénieur, Architecte
Muis Anne- Solange	France	géo-environnement
Ould- Ruis Omar	Algérie	Architecte Urbaniste
Pagès Jean- Louis	France	paysagiste

Equipe C		
Berthet Françoise	France	Architecte Urbaniste
Bonacorsi Guiseppe	Italie- France	Architecte Urbaniste
Chammas Camille	France- Liban	Architecte Urbaniste
Grèzes Denis	Marseille/France	Ingénieur, Architecte Urbaniste
Ouled- Abdallah Keltoum	Marseille- Algérie	Ingénieur- Urbaniste
Zanotelli Claudio	Brésil	Géo- Socio
Zhang Qinwei	Chine	Architecte

L'intention de la répartition a été de respecter les différents équilibres : profils de formation, sexe, nationalité, âge, marseillais et non marseillais... Ainsi, la répartition selon les nationalités était la suivante :

	Equipe A	Equipe B	Equipe C
Experts Français	4	5	2
Experts internationaux	3	2	5

La totalité des experts avait une compétence forte dans le domaine de l'urbanisme. Mais toutes les disciplines qui composent cette branche étaient représentées : l'architecture, la géographie, l'économie, la sociologie, le paysage, les transports ferroviaires, l'environnement.

La présence des experts marseillais, dans les différentes équipes, était importante, du fait de leur connaissance approfondie du contexte local, pour éclairer les autres experts. Leur participation a été très active et leur contribution particulièrement riche.

1.2.2- Les experts thématiques

Les experts thématiques sont des personnes ressources à la disposition des équipes. Leur présence est programmée.

La journée commence par une présentation de l'expert suivie d'une brève introduction. Les rendez-vous sont ensuite fixés en fonction des besoins et des souhaits de chaque équipe. Ils peuvent concerner toute l'équipe ou seulement quelques membres. Leur passage pendant la session de Marseille s'est déroulé selon le programme suivant :

Samedi 17 : les grandes tendances contemporaines de l'aménagement : présentation et analyse d'exemples d'aménagement urbain récent dans différentes villes du monde à une échelle comparable à celle d'Euroméditerranée. par Marcel Bajard, architecte urbaniste.

Lundi 19 : les nouveaux mécanismes de l'investissement dans les grandes opérations d'urbanisme par Laurent Warnier chargé de l'investissement chez Constructa (promoteur) .

Mardi 20 : les habitants, les travailleurs et le voisinage du périmètre d'étude – dont le marché aux puces – par Arlette Hérat, architecte urbaniste et Jean-Louis Parisi, sociologue, chercheurs et enseignants à l'École d'architecture de Marseille.

Le mardi de 17h à 20h : rencontre entre les 3 équipes et échange avec Pierre Mayet, Président du jury, Bertrand Warnier Président du Comité d'orientation scientifique, la direction d'Euroméditerranée et l'équipe d'organisation.



Le mercredi 21 étaient prévues les grandes tendances d'évolution du transport ferroviaire et du transport maritime par Jean Michel Paumier, ingénieur-consultant et la programmation des grands équipements culturels avec Julien Giusti, chargé de mission au Ministère de la culture, Président des amis du MUCM. Cette rencontre n'a pas pu avoir lieu en raison des grèves de la SNCF et de la RATP.

Vendredi 23 : les techniques d'expression graphique et de présentation des projets urbains avec Bert Mc Clure, architecte urbaniste et Francis Ampe, chef de projet. Objectif : optimisation de la présentation du projet au jury du lundi 26.

Enfin, des séances de préparation et de répétition de la présentation orale ont été organisées par l'équipe de projet les samedi 24 et dimanche 25.



DEUXIEME PARTIE : LES PROPOSITIONS DES TROIS EQUIPES D'EXPERTS



2.1- La plate forme de co-développement durable - Projet équipe A

**Benramdane Chakib
Détrie Nicolas
Djouadi Chafiaa
Guillermin Bruno
Mémain Nicolas
Vincent Jean Michel
Sami Mina**

LA PLATEFORME DE CO-DEVELOPPEMENT DURABLE



Chakib Benramdam,
Nicolas Détrie
Chafiaa Djouadi
Bruno Guillermin
Nicolas Mémain,
Mina Sami
Jean-michel Vincent

Marseille le 25 novembre 2007

CE PROJET NOUS L'AVONS APPELÉ: UNE PLATE FORME DE CO-DEVELOPPEMENT DURABLE

IL REPOSE SUR TROIS CONVICTIONS:

- LA NECESSITE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET LE BOULEVERSEMENT IMMENSE QU'IL ENTRAINE .
- LA CONVICTION QUE MARSEILLE EST NEE EN MEDITERRANEE, QUE C'EST AVEC LA MEDITERRANEE QU'ELLE DOIT GRANDIR
- LA CONVICTION QUE LE DEVELOPPEMENT DE MARSEILLE NE SE FERA PAS SANS LES MARSEILLAIS

Qu'est-ce que c'est ?

La plate forme de co-développement durable c'est quoi? une **usine de fabrication de projets**. C'est un catalyseur d'échanges économiques et culturels, fonctionnant à double échelle: la métropole marseillaise et l'ensemble du pourtour méditerranéen.

La plate forme, c'est **un lieu**, avec **des bâtiments et des hommes**, basé à Marseille, au bord du port avec vue sur la mer, au pied des quartiers Nord.

Elle structure le territoire et s'inscrit dans les objectifs de l'opération d'intérêt national EuroMéditerranée. Elle a un contenant et un contenu.

La dynamique de création de cette plate forme est fondée sur:

- L'**adhésion** des citoyens et des entreprises de la métropole,
- Une **Culture** méditerranéenne partagée
- Une **économie équitable**, assurant le développement humain.
- La démarche de **développement durable**

Nous avons travaillé à inscrire cette plate forme dans la ville

La plate forme, d'où part-on? où va-ton?

Nous sommes partis de l'identité méditerranéenne et maritime de Marseille; et donc en priorité des pays riverains du continent liquide, comme disait Braudel. Nous ne proposons pas une charte de bonnes intentions ou une nouvelle liste de thèmes de convergence pour les pays du pourtour méditerranéen. Telle que nous la voulons, la plate forme de co-développement durable est une machine à fabriquer des projets concrets.

Elle est ancrée à Marseille, et se déploie tout autour de la Méditerranée. C'est un lieu, dont le fonctionnement s'inscrit dans cette double échelle.

La géographie et l'histoire ont défini dans la métropole une répartition des fonctions, une hiérarchie des centralités et une forme des relations ville nature.

Dans l'optique d'une économie d'espace, l'amélioration des valeurs d'usage passe par la restructuration plus que par l'extension des territoires urbains: la ville sur la ville.

Si les formes de l'archipel métropolitain aux centralités hiérarchisées doivent être conservées, la question déjà critique des liaisons entre les centres, les habitats et les entreprises devient ingérable dans une économie des transports à énergies fossiles chères.

L'enjeu de diminution des besoins en déplacements demande lisibilité et temps courts dans la mise en relation de l'habitat avec l'espace du travail, de la distribution des biens, de la transmission des connaissances, du rapport aux lieux, fondateurs de l'identité provençale et méditerranéenne de la métropole et de son ambition internationale et maritime.

L'adhésion

Nous avons dit, ce qui compte, c'est l'adhésion. Plate forme de co-développement, cela veut dire quoi?

Par exemple, et c'est un calcul sommaire, que les 200 000 milles habitants des quartiers nord comptent de l'ordre de 10 000 entrepreneurs potentiels. Nous nous sommes dit qu'ils ont des avantages concurrentiels clés pour le développement de la rive sud de la Méditerranée, en matière de langues, de connaissance de sa culture, de ses cultures. Pour peu qu'ils soient adossés à de grandes et petites entreprises capables d'amener ici ou là énergies renouvelables, eau, compétences, savoir-faire, il nous a semblé qu'il y avait là matière à développer emploi et prospérité économique sur les deux rives de la Méditerranée. Remarquez, si chacun des 10 000 entrepreneurs potentiels crée 5 emplois, Euro copter va passer pour une PME. Evidemment, pas selon les critères européens de la Datar qui invitent à passer de la 4^{ème} à la 3^{ème} division, à coup de fonctions métropolitaines en costume-cravatte. Mais peut-être Euroméditerranée peut-il inventer des critères plus Méditerranéens.

Deuxième ancrage à l'adhésion, le développement durable. Espérance de vie du soleil, 5 milliards d'années; espérance de vie des énergies fossiles, quelques centaines d'années. En quelques siècles, l'humanité aura consommé le stock des énergies fossiles de la terre, mais aussi de la bio-diversité. Le développement durable, on ne peut plus se contenter d'en parler et surtout ne rien toucher à la petite musique du quotidien.

A 30 ans d'ici la production de pétrole a de bonnes chances d'être divisée par deux et le trafic de Fos avec, la vitesse automobile d'être réduite sur les autoroutes et les tours climatisées d'être classées friches énergétiques. Comment impliquer simultanément habitants, entreprises, services publics et élus, dont c'est la vie.

Un instrument permet de commencer à y voir clair, la calculette empreinte écologique. Vous savez celle qui calcule en ha globaux notre consommation de ressources naturelles. Nous avons fait

un rapide calcul; le département des bouches du Rhône et de l'aire urbaine toulonnaise, c'est à dire le territoire de Marseille capitale de la culture 2013, ce territoire a besoin de 22 fois sa surface physique pour vivre sans énergies fossiles; nous l'avons appelé la communauté de destin; 13 millions d'ha; les 13 000 ha de collines de l'amphithéâtre marseillais; aussi bien traités soient-ils, sont d'abord un atout de qualité de vie pour les marseillais, pas une fondation significative de leur développement durable.

L'empreinte écologique ne couvre pas tout: le développement humain, l'exposition aux nuisances, le stress hydrique, la bio-diversité demandent à être prises en compte. Pour impliquer simultanément habitants, entreprises, services publics et élus, partageant la même vision nous vous proposons de calculer l'empreinte écologique du territoire de la communauté de destin en détail, compléter, écrire une charte engageante à destination de ces acteurs; engageante, cela veut dire une douzaine de critères d'action, chacun associé à un indicateur simple, quantifiable, incontestable; la plupart existent.

A noter qu'il serait cohérent de faire une démarche similaire à l'échelle de l'union méditerranéenne.

La culture

Les marseillais nous ont dit: cette ville a un port, le port a une ville et même un arrière pays. Sur le mode je t'aime, moi non plus.

A peu près d'où que tu viennes, c'est pareil: de Paris, du Maghreb ou des Comores.

Et pourtant nous vivons ensemble, la preuve, Marseille est candidate pour être capitale de la culture 2013. Cette candidature nous a rappelé le mot de Jean Monnet: «si j'avais à refaire l'Europe, je commencerais par la culture». Avec cette candidature, vous avez dessiné les contours de votre communauté de destin.

Une référence, Lille 2004 s'était associée à Gênes et avait gagné. Il y a peut-être là une piste. Une association à monter avec d'autres.

Planète Marseille est avant tout une ville méditerranéenne. Elle ne fonctionne donc pas comme les villes d'Europe du Nord. Le climat, la population et les habitudes ne sont pas les mêmes. Cette identité du Sud n'est de notre point de vue pas assez présente dans son image ce qui amène à proposer d'y mettre plus de Méditerranée.

Exemple du marché de la Madrague-ville :100 millions d'euros chiffre d'affaire tout de même, le même que celui de Centre-Bourse. Euroméditerranée existe déjà; cette structure fait se rencontrer les produits et les hommes des deux rives, sans investissement public. Typiquement Il ne faut pas vouloir imposer un bouleversement de standing contre nature, mais plutôt monter en gamme en s'appuyant sur les attributs méditerranéens. on y vend tous les jours des produits alimentaires du pourtour méditerranéen que l'on vient chercher de loin. C'est le marché d'ici et d'ailleurs.

Economie équitable et développement humain

Les ingrédients sont les suivants:

- énergies humaines, issues aussi bien des quartiers Nord, de Luminy, d'Alger que de Gaza.
- savoir, universités de Marseille et d'ailleurs, les laboratoires et les équipements culturels,
- mobilisation des réseaux, locaux et internationaux, existants et à créer
- financements publics, privés, européens, banque mondiale...

La plate forme réunit sur son lieu ces ingrédients et propose les services nécessaires à un travail de partenariat nord/sud, ou autrement dit, Marseille/Méditerranée.

Les produits de sortie sont des projets concrets, projets communs, jumelage, expériences partagées, formation, information, diffusion, sur des thèmes extrêmement variés mais s'appuyant tous sur une dynamique développement durable adossés à la tradition d'accueil de Marseille, adossé à ses ressources; ces ressources sont souvent considérées comme un problème elles constituent pourtant des ressources: Marseille est l'une des villes du monde où l'on parle le plus de langues.

Exemples de projet: recherche sur l'exploitation de l'énergie solaire dans le désert, sur l'utilisation de l'eau, l'agriculture économe en eau, l'éco-système marin, applications à grande échelle, rencontres méditerranéennes de la mode et développement d'une industrie textile économique à base de tissus intelligents, services santé à distance, projets artistiques Marseille Méditerranée 2013.

Il s'agit de faire monter les trois indices du développement humain du Programme des Nations Unies pour le Développement: espérance de vie à la naissance, éducation, niveau de revenus, dans la métropole et sur les rives de la méditerranée.

L'impact sur la planète terre

Au vu de la calculatrice empreinte écologique, l'enjeu bâtiment demande de diviser par 4 leur consommation d'énergie. Sur la seule aire urbaine de Marseille, cela pèse 27 millions de m² bâti à traiter: isolation, récupération de l'eau, entre autres. Enjeu transport: diviser par 4 l'usage de la voiture; On imagine l'impact au quotidien, par exemple sur A55 et A7.

Deux propositions pour y voir clair:

- faire les bilans carbone des collectivités territoriales, celle de leurs bâtiments et celle de leurs territoires, mais aussi celui des grandes entreprises du territoire, les raffineries par exemple.
- faire un bilan carbone prévisionnel de l'extension; Deux millions de m² bâtis c'est de l'ordre de 8% du bâti marseillais, avec un effet d'entraînement qui peut être organisé. On verra ainsi si on va dans le bon sens ou dans le mur

Les instruments de mesure existent: cf l'Ademe.

La plate forme dans la communauté de destin:

Diviser par 4 l'usage de la voiture n'est pas un objectif en soi:

c'est soit une conséquence, contrainte à un horizon de 20-30 ans,

soit une stratégie raisonnée, progressive, lucide, jouant la compétitivité de la métropole, son attractivité à court, moyen et long terme.

Comment? Le plus simple c'est de tarifer les déplacements mécanisés à la source; c'est à dire des logements près des emplois, d'abord.

Comme il restera toujours au moins la moitié de déplacements à longue distance, il faut compléter par des transports en commun efficaces.

-La Ligne à Grande Vitesse vers Nice, passant par Saint Charles, la Blancarde peut-être, est une évidence. Un précédent existe, Euralille et sa région.

-Marseille-l'aéroport-Aix TGV-Aix en Provence: le triangle d'or en 30 minutes par un tram-train apparaît aussi comme une évidence; nous avons esquissé ce parcours: TER de Saint

Charles à Arenc puis tram sur Arenc-Cap Pinède puis TER jusqu'à Eurocoptère, tram jusqu'à l'aérogare se retournant pour aller sur la D9 et finir TER à Aix. 50 km, 30 minutes.

A noter que le pôle intermodal près de l'aéroport, dénommé Aymard pour les intimes, se déplacerait dans cette proposition à la halte Eurocoptère. Une partie de ses salariés viendraient alors en train, libérant des parkings d'Eurocoptère pour le pôle intermodal.

Sur ces bases la communauté de destins est en mesure d'assumer sa vocation de plate forme de co-développement méditerranéen en mobilisant toutes ses composantes, savoir, savoir faire, recherche, développement, activités, services, finances, autour d'un coeur potentiel, en l'occurrence Euroméditerranée.

Coeur potentiel, parce qu'il n'est pas complet, et de loin, mais aussi parce que le centre de Marseille apparaît comme un chapelet de centres, plutôt sud, qui réclament un grain nord, relié aux autres centres. L'axe historique est sud, on le prolonge au nord, d'un cran, jusqu'à Arenc et l'on pense souhaitable d'un autre cran, à l'Estaque.

Le programme du coeur de la plate forme

les contours d'une programmation urbaine peuvent alors s'esquisser ainsi:

Une université centrée sur l'union méditerranéenne, visant le découplage entre croissance économique et atteintes à la planète terre, des laboratoires de recherche appliquée en interface avec les grandes et petites entreprises (comme à Grenoble), une pépinière du type Cambridge pour faire décoller les entrepreneurs potentiels, des pme-pmi insérées dans le site, mais aussi dans les réseaux urbains, matériels et immatériels, une médiathèque, une grande école de traductions, une cyber-plate forme géante mettant en réseau le pourtour méditerranéen pour capitaliser et diffuser les savoir, savoir-faire, diagnostiquer à distance, une mise en valeur attentive du marché de la Madrague-ville comme embrayage économique sur le pourtour de la méditerranée. Au passage, une référence: les friches industrielles d'Aubervilliers, aux portes de Paris, sont devenues toutes seules le premier hub d'importation chinois pour l'Europe. Un parc urbain à l'échelle de la ville, un parc où l'on se rencontre. des logements et des bureaux aussi, dans la mixité.

Le terrain d'accueil: garder et enrichir

Nous sommes passés de la méditerranée à la métropole et de là au coeur de la plate forme, en terme de programmation; maintenant nous revenons à l'amphithéâtre et à ses contraintes :

Physiquement, la plate forme a un coeur, un sol, un site. Nous avons tricoté les vocations urbaine du lieu et les déplacements de concert, selon une orientation majeure: garder et enrichir, dans l'économie d'espace et de ressources. A gauche, c'est aujourd'hui; dimanche prochain, c'est comme ça.

Garder et enrichir. Comme le disent les marseillais, le premier monument de Marseille est son site; un site magique, un amphithéâtre d'une fantastique beauté que l'on vienne de la mer, de l'autoroute ou du chemin de fer, que l'on se plante sur ses balcons ou que l'on chemine dans les collines. Le grand paysage naturel et bâti est l'atout maître. La ville entre mer et colline a planté tours, barres et ouvrages d'art à la grande échelle du site. Sans jeu de mots, la plate forme se doit d'être à la hauteur. Mais son sol demande quelques restructurations pour être en capacité d'accueillir le programme esquissé. Lesquelles?

Les mains dans le cambouis, nous allons vous le dire; le traitement des infrastructures, permet de dégager dans l'extension proprement dite des espaces précieux:

L'accès autoroutier à l'hyper-centre:

Nous proposons de limiter la vitesse à celle constatée aujourd'hui aux heures utiles, les heures de pointe. Pour que cela marche mieux qu'aujourd'hui on choisit 70 kmh, c'est la vitesse permettant le plus grand débit d'un tuyau autoroutier. On gagne ainsi en régularité et donc en temps quotidien, ce que l'on perd en vitesse. Pour que cela marche mieux encore, les échanges avec la ville sont renforcés par un maillage de voiries primaires au niveau D5, D4, L2 et A 557, effectivement branchées sur les autoroutes; pas comme aujourd'hui donc, assurant une desserte efficace de l'hyper-centre

Proposition: 70 kmh à compter du répartiteur des Pennes Mirabeau et de l'échangeur de Septèmes les vallons, 50 kmh à partir de la D5, 30 à partir de Cap Pinède puis 50 en tunnel du Prado et 70 kmh au delà. Ce dispositif ouvre la possibilité d'introduire des circulations douces sur la passerelle dans la zone 30 kmh; 9m de large, 5 pour les voitures, 4 pour les piétons et les cyclistes. Il permet aussi de re-configurer les échangeurs, celui de Cap Pinède pour commencer;
gain 5 ha,

Quelle restructuration des déplacements marchandises?

Objectif: rationalisation durable et récupération foncière.

Hypothèse de base, le port continue de développer son activité, ses liaisons ferrées sont maintenues. Mais Mourepiane regroupe la fonction conteneurs et le faisceau de réception des trains du port aujourd'hui à Arenc; ceci grâce à la liaison tunnel sous La calade remise en service. Nous proposons que la gare du Cannet soit rationalisée; Sa longueur de 700 m est déterminante pour la compétitivité du fret ferroviaire: réserve d'avenir. On ne touche pas. Elle garde son faisceau de réception et relocalise les chantiers de transport combinés et la base travaux entre la ligne de métro et ce faisceau.

gain 20 ha.

En revanche le triage d'Arenc, lui, peut dès lors être quasi complètement supprimé. Sont conservées à cet endroit la liaison TER tram-train en contrebas du chemin de la Madrague, l'accès ferré sud à la gare de logistique urbaine d'Arenc -livrée par train et non par la route comme aujourd'hui, diffusant dans la ville par véhicules électriques; nous gardons également l'accès au roulié sud, des fois qu'il soit question d'autoroute ferroviaire.

gain 6 ha.

Au total 80ha apparaissent totalement mutables, les équiper en transports en commun permet d'accueillir les fonctions urbaines de la plate forme.

La desserte fine de la plate forme:

Le tramway remplit une fonction de cabotage qu'il nous paraît utile de faire passer depuis le pôle Arenc actuel sur le prolongement de l'axe majeur nord-sud de Marseille puis par la partie haute de la plate forme, sur le chemin de la Madrague-ville,- avec une superbe vue sur le port-, avant de le faire remonter vers le pôle d'échange de Saint Antoine par la rue de Lyon. C'est possible.

Il croise là le métro prolongé sur sa voie tiroir.

Ce dispositif est complété par un transport en commun en site propre, un TCSP, c'est à dire un bus articulé, le long de l'axe nord-sud, du vieux port jusqu'à Cap Pinède et de là au Merlan, et à Château-Gombert.

La traversée nord sud de la ville:

Le métro qui s'arrête aujourd'hui à Bougainville est prolongé à peu de frais sur sa voie tiroir. La station ouvre sur une grande place où se croisent tramway et TCSP mais aussi les bus aujourd'hui à Bougainville.

La plate forme est ainsi encadrée par 2 stations de TER et deux stations de métro, drainées par un tramway et un TCSP assurant les connections entre les arrondissements nord et sud.

Le confort du déplacement:

L'accroissement et la diversification de l'offre de transport public demandent de rendre confortables les ruptures de charge et les parcours terminaux à pied dans un site à forte dénivellation. Par ailleurs la haute densité et la diversité des fonctions urbaines favorisent la marche à pied à condition que l'espace public la privilégie.

L'installation de la plateforme:

Dés lors la plate forme peut s'installer dans l'amphithéâtre Marseillais:

-du promontoire de la Viste, la corniche de Séon peut rejoindre le site au cap Pinède par les coteaux littoraux selon un parcours paysager.

-depuis le tunnel des treize vents, de grand littoral ou du balcon de la madrague, le port met en scène son activité et ses navires: l'ouverture de la digue du large permet l'accueil des croisières internationales et donne une nouvelle urbanité à cette partie du port.

-L'implantation de plate formes pétrolières reconverties en bureau et activités en zone franche et sous zone internationale donnent au site une interface avec les rives sud et une attractivité supplémentaire.

-Un parc public, en position centrale, descend en escalier, par des marches creusées dans le plateau jusqu'à la mer, des restanques comme on dit ici.

- Au fond coule un canal, celui des Ayalades détourné. Il est alimenté par le canal de Marseille et les eaux pluviales du bassin versant .

-L'exploitation du volume inférieur de l'actuel autoroute du littoral permet d'installer une falaise d'activités sur trois niveaux.

-Le palais des congrès se pose sur la gare TER entre Saint Charles et l'aéroport.

-Avec le tram-train et l'espace Arenc dégagé, le grand axe nord-sud, de composition urbaine de Marseille, se prolonge jusqu'au Cap Pinède pour se tortiller au long du chemin du littoral

Cette urbanité se conjugue ainsi: la réouverture de la digue du large aux piétons et aux cyclistes avec la création de la nouvelle circulation douce sur la A55 dans sa section à 30Km/h et le prolongement de l'axe Nord Sud Marseillais jusqu'à cap pinède.

Du Prado jusqu'au Vieux port et à cap Pinède, un parcours vélo, jogging exceptionnel est installé, reliant les centralités selon un dispositif préservant la sûreté du port.

Sur les 80 ha dégagés il paraît possible de jouer un COS moyen d'un peu moins de 2, Seine Rive gauche est à 1.7 soit 1.5 millions de m² bâti maximum auxquels il faut ajouter les 200000 m² des plate formes pétrolières transformées.

Densités et formes urbaines:

La densité et les formes urbaines peuvent résulter de valeurs foncières liées à la vue sur la mer .Elles peuvent aussi résulter d'un projet tirant parti du terrain et ménageant des vues pour le plus grand nombre.

Ici le projet consiste à rendre le territoire habitable, à changer son image en affirmant son identité pour accueillir une nouvelle centralité.

La forme urbaine est le résultat de la projection d'un contenu sur un territoire.

Le projet compose les formes urbaines: bâti-non bâti, espace public élément symbolique. Il organise la répartition des densités du bâti.

L'affinité du projet avec ce paysage d'une grande force d'évocation implique la prise en compte d'un socle topographique puissant.

La topographie présente quatre sites:

- littoral portuaire et coteaux de la pinède
- le plateau ou plan de la Madrague.
- le vallon et le ruisseau des Aygalades.
- l'adret de la plaine d'Arenc.

Ces sites présentent des capacités d'accueils différentes qui impactent la répartition des densités.

Celle-ci est définie également par l'espace public, l'accessibilité de différentes zones et le paysage.

Un espace public favorable à la rencontre: les Rues, les pôles d'échanges, l'esplanade de la rue de Lyon, favorable à la contemplation: la promenade, le belvédère, le parc, la Calade qui descend vers la digue du large, favorable à une fréquentation dense et diversifiée: le centre commercial, un axe central animé par les fonctions riveraines.

La composition bâti non bâti est définie par des directions: celles des vues sur la mer, les collines, la ville et des lieux identitaires (le port, la Bonne Mère.) par des directions et des expositions, l'ensoleillement Sud à rechercher, l'ensoleillement Ouest à éviter, la protection du Mistral. Une simulation numérique de la thermique et du régime des vents apparaît incontournable pour fixer la volumétrie des futur immeubles, apprécier le confort des espaces publics et minimiser les dépenses d'énergie.

La répartition des densités est également liée à l'accessibilité d'où la possibilité de fortes densités sur les pôles d'échanges le long de l'axe de Lesseps.

Les densités sont également réparties en fonction du paysage c'est-à-dire du paysage existant:

- Les espaces de perception de la ville et du port.
- la fonction belvédère.

Et du paysage projeté:

- le sky-line :les grandes hauteurs de part et d'autre du vallon des Aygalades.
- les transitions volumétriques entre les forme urbaines projetées et celles qui existent: les villages, les ensembles d'habitation des quartiers riverains.

Le lancement de la plateforme:

La stratégie et le projet que nous proposons exige une énergie et une détermination fortes. Un peu comme les trains, le gros de l'effort est au démarrage. Trois idées pour le lancement de la plateforme:

- créer un événement qui ouvre sur le site futur: le quadriathlon de la digue du large, un dimanche de juin. Départ du vieux port, à la nage, vélo sur la digue jusqu'au Cap Janet, régates et retour par le bassin Pinède puis course à pied sur A55 et l'avenue de la république jusqu'au quai des Belges. Arrivée en fanfare.

- planter les 13 000 ha de collines, de pins, d'oliviers, de platanes, de palmiers, Amener chaque Marseillais à venir planter un arbre; jumeler des écoles des quartiers nord et sud pour dessiner et planter des lieux où ils aimeront se retrouver année après année; en faire un espace approprié par les marseillais où il fait bon venir à la saison chaude.

- lancer un concours international d'entrepreneurs pour des projets de production d'énergie solaire, éolienne, d'eau ainsi que des projets industriels du type production de tissus intelligents. Sur présentation personnelle par leur PDG, un jury euro-méditerranéen décide de l'attribution des subventions nécessaires au lancement des projets. Ces subventions sont co-financées par l'Europe et les pays du sud et de l'est de la méditerranée. Cela pourrait être un projet concret pour l'union européenne.

S'agissant de co-développement, le territoire associé est évidemment clé pour la mobilisation des énergies.

Nous n'en dirons pas plus à ce stade

LA PLATE FORME DANS LA COMMUNAUTE DE DESTIN

UNE PLATE FORME DE CO-DEVELOPPEMENT DURABLE

CE PROJET REPOSE SUR TROIS CONVICTIONS:

- LA NECESSITE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET LE BOULEVERSEMENT IMMENSE QU'IL ENTRAINE .
- LA CONVICTION QUE MARSEILLE EST NEE EN MEDITERRANEE, QUE C'EST AVEC LA MEDITERRANEE QU'ELLE DOIT GRANDIR.
- LA CONVICTION QUE LE DEVELOPPEMENT DE MARSEILLE NE SE FERA PAS SANS LES MARSEILLAIS



La plate forme, d'où part-on où va-t-on?

De l'identité méditerranéenne et maritime de Marseille, et donc en priorité des pays situés du littoral méditerranéen, comme dit Baudouin en 1979 qui pour autant associe à la plate forme de co-développement durable, même si l'échelle du projet continentale. Nous ne proposons pas une charte de bonnes pratiques ou une nouvelle liste de thèmes de gouvernance pour les pays du pourtour méditerranéen. Ce qui est à la fois, la vision, la plate forme de co-développement durable est, une machine à mettre en relation les énergies disponibles et les moyens de les mettre en œuvre.

Elle est ancrée à Marseille, et se déploie tout autour de la Méditerranée. C'est un lieu, dont le fonctionnement s'inscrit dans un double cercle méditerranéen et local.

Cette identité et cette ambition méditerranéenne projettent à long terme le fonctionnement de la métropole au sein large, dans un cadre différentiellement identifié et mobilisé par son territoire.

La question des fonctions urbaines sur son territoire. Que met-on dans ce lieu?

- Les déplacements. Comment en va, d'un pas partout
- Les copulations entre culture et économie de la métropole
- Et sur des propositions entre culture et économie de la méditerranée



Qu'est-ce que c'est ?

La plate forme de co-développement durable est une suite de fabrication de projets. C'est un catalyseur d'échanges, économiques et culturels, fonctionnant à double échelle, la métropole marseillaise et l'ensemble du pourtour méditerranéen.

La plate forme, c'est un lieu, avec des bâtiments et des hommes, basé à Marseille, au bord du port avec vue sur la mer, au pied des quartiers Nord.

Elle structure le territoire et s'inscrit dans les objectifs de l'opération d'aménagement national EuroMéditerranée.

La dynamique de création de cette plate forme est fondée sur:

- L'affiliation des citoyens et des entreprises de la métropole;
- Une culture méditerranéenne Nord-Sud partagée;
- Une économie équilibrée, assurant le développement humain;
- La mise systématique des impacts de nos actions sur le planiste, avec l'objectif d'une économie de ressources naturelles.

La plate forme s'inscrit dans la ville par:

- Une action articulée à la ville fonctionnelle et symbolique;
- La reconfiguration des déplacements, transports en commun, circulations douces;
- Du bâti bio-climatique, mis en scène dans l'architecture marseillaise.

L'adhésion

ou à dit ce qui compte, c'est l'adhésion. Plate forme de co-développement, cela veut dire quoi?

Par exemple, et c'est un calcul sommaire, que les 200 000 mille habitants des quartiers Nord comptent de l'ordre de 10 000 entreprises potentielles. Nous nous sommes dit qu'il y avait des avantages concurrentiels clés pour le développement de la ville sud de la Méditerranée, en matière de langues, de connaissance de la culture du pourtour de la méditerranée. Pour peu qu'ils soient adossés à de grandes et petites entreprises capables d'amener ici ou là des ressources humaines, des compétences, savoir-faire, il nous a semblé qu'il y avait la matière à développer entre et propriétés économique sur les deux rives de la Méditerranée. Remarque: si chacun des 10 000 entreprises potentielle crée 2 emplois, l'axe sud va passer par une PME. Et éventuellement, plus selon les critères exceptionnels de la Datar qui invitent à passer de la 4ème à la 3ème division, à coup de fonctions métropolitaines. Evolvement long mais qui crée. Mais proposer EuroMéditerranée peut inventer des critères plus Méditerranéens.

Définir une stratégie, le développement durable. L'expérience de vie du sol. 5 milliards d'années d'existence de vie des énergies fossiles, quelques centaines d'années. Les quelques siècles. L'humanité nous sommes le stock des énergies fossiles de la terre, mais aussi de la bio-diversité. Le développement durable, ce n'est pas se contenter d'être présent et d'être vu, mais aussi à la petite échelle du quotidien. A 50 ans d'âge la production de pétrole a de bonnes chances d'être épuisée par deux et le trafic de l'océan, la voie automobile offre confort sur les autoroutes et les tous climatisés offre climats froids et chauds. Comment impliquer simultanément habitants, entreprises, services publics et élus, dans ce projet?

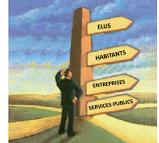
Une infrastructure permet de commencer à voir clair, la calculatrice empreinte écologique. Vous avez cette idée calculée en les données votre consommation de ressources naturelles. Nous avons fait un rapide calcul: il pointe la consommation de 13 millions d'ha globaux par le département des bouches du Rhône et de l'axe sud méditerranéen à la date de la terre. A Marseille capitale de la culture 2013, nous l'avons appelé la communauté de destin. 13 millions d'ha, c'est 22 fois les 600 000 ha de son territoire physique. Cela donne à réfléchir, les 13 000 ha de collines de l'Amphithéâtre marseillais, aussi bien traités socialement, sont d'abord un atout de qualité de vie pour les marseillais par une fondation significative de leur développement durable.

L'empreinte écologique ne couvre pas tout le développement durable. L'exposition aux nuisances, le stress hydrique, la bio-diversité demandent à être pris en compte.

Pour impliquer simultanément habitants, entreprises, services publics et élus, partageant la même vision nous nous proposons de calculer l'empreinte écologique du territoire de la communauté de destin, compléter, dans une charte engageante, la destination des habitants, entreprises, services publics, élus, engageant, cela veut dire un domaine de critères d'élites, chacun associé à un indicateur simple, quantifiable, mesurable, le plus évident.

Le mandat calodent de faire une démarche similaire à l'échelle de l'union méditerranéenne.

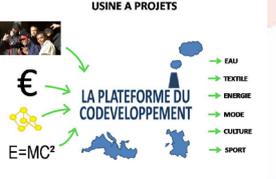
LA COMMUNAUTE DE DESTIN



La culture

Les marseillais nous ont dit, cette ville, à peu près, le port, le site et même un arrière pays. Sur le mode je résume, moi non plus, à peu près d'ici que la vitrine de Paris, du Magasin et des Couriers. Et pourtant nous vivons ensemble, le projet, Marseille est candidate pour être capitale de la culture 2013. Cette candidature nous a rappelés le mot de Jean Monnet, «si j'étais à refaire l'Europe, je commencerai par la culture». Avec cette candidature, nous avons dessein. Les contours de votre communauté de destin. Une référence, l'été 2004 c'était associé à Gènes et avait gagné. Il y a peut-être la mer pour. Une association à monter avec d'autres.

Plateau Marseille est avant tout une ville méditerranéenne. Elle ne fonctionne donc pas comme les villes d'Europe du Nord. Le climat, la population et les habitudes ne sont pas les mêmes. C'est identifié du Sud et c'est de notre point de vue, pas assez présent dans son image: ce qui amène à proposer d'y mettre plus de Méditerranée. Exemple de Marseille de la Méditerranée: 100 millions d'euros, chiffre d'affaires sur de mètres, le même que celui de Centre-Bretagne. EuroMéditerranée est déjà, cette structure, fait se rencontrer les produits et les hommes des deux rives, sans investissement public. Typiquement il ne faut pas vouloir investir un budget conséquent de standing centre-ville, mais plutôt montrer en gérant en supportant sur les attributs méditerranéens, on y vend tout les produits alimentaires du pourtour méditerranéen que l'on voit d'habitude.



La plate forme dans la communauté de destin:

Déviser par 4 l'usage de la voiture n'est pas un objectif en soi, c'est une conséquence, contraire à un habitant de 20-30 ans, soit une stratégie nationale, progressive, locale, jointe, la compétitivité de la métropole, son attractivité à court, moyen et long terme.

Comment? Le plus simple c'est de faire des déplacements incités à la source, c'est à dire des logements près des emplois, d'abord.

Comme il existe toujours au moins la possibilité de déplacements à distance, il faut compléter par des transports en commun efficaces.

-La ligne à Grande Vitesse vers Nice, passant par Saint Charles, la Blancarde peut-être, est en évidence. Un précédent existe, Estuaire et le triangle.

-Marseille-l'après-Aix TOV-Aix en Provence, le triangle d'or en 30 minutes par un train-transport apparaît aussi comme une évidence, nous avons esquissé le parcours, TER, de Saint Charles à Arles puis train au Aix-Cap Provence puis TER jusqu'à Enxente, train jusqu'à l'Arles se reliant par aller sur la DP et sur TER à Aix, 30 minutes.

A noter que le public international peut de l'Europe, d'Amérique, d'Asie, se déplacer dans cette proposition à la habitude Euro-méditerranéenne. Une partie de ces salariés viendrait alors en train, libérant des parkings à concevoir pour le public international.

Sur ces bases la communauté de destin est et mesure d'adhérer sa vocation de plate forme de co-développement méditerranéenne en mobilisant toutes ses composantes, savoir, savoir faire, industrie, développement, services, services, finances, autour d'un cœur porteur, ou l'assurance Euro-méditerranéenne.

Cœur porteur, parce qu'il n'est pas complet, et de lui, mais aussi parce que le centre de Marseille apparaît comme un objet de centre, plutôt sud, qui réclame un grand nord, relié aux autres centres.

Economie équilibrée et développement humain

Les ingrédients sont les suivants:

- Énergie humaine, issues aussi bien des quartiers Nord de Luminy, d'Alger et de Gaze savoir, universités de Marseille et d'ailleurs, les laboratoires et les équipements culturels, médiatiques des citoyens, locaux et internationaux, existants et à créer.
- Financement public, privé, entreprises, banques mondiales.
- Médiation des citoyens, locaux et internationaux, existants et à créer.

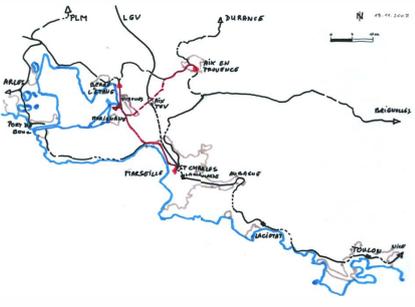
La plate forme est née sur une base équilibrée et prépare les services nécessaires à sa traversée de partenariat nord-sud, ou autrement dit, Marseille-Méditerranée.

Les produits de sortie sont des projets concrets, projets communs, jumelage, expériences partagées, formations, information, diffusion, sur des thèmes existants mais aussi à proposer tout sur une dynamique développement durable: adossés à la tradition d'accueil de Marseille, adossés à ses ressources, ces ressources sont souvent considérées comme un problème, elles constituent pourtant des ressources. Marseille est l'une des villes du monde où l'on parle le plus de langues.

Exemples de projet réalisable: sur l'opération de l'énergie solaire dans la région, sur l'utilisation de l'eau, l'agriculture, économie en eau, l'eco-système marin, applications à grande échelle, rencontres méditerranéennes de la mode et développement d'une industrie textile Euro-méditerranéenne à base de tissus intelligents, services santé à distance, projets artistiques Marseille-Méditerranée 2013.

Il s'agit de faire monter les bras indices du développement humain du Programme des Nations Unies pour le Développement: équipes de vie à la naissance, éducation, services de secours, dans la métropole et sur les rives de la méditerranée.

Inscription dans la communauté de destin



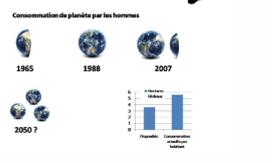
L'impact sur la planète terre

Au vu de la calculatrice empreinte écologique, l'usage bâtiment demande de déviser par 4 leur consommation d'énergie. Sur le total des habitants de Marseille, cela pose 27 millions de m² de toit à traiter isolation, récupération de l'eau, entre autres. Espace transport: déviser par 4 l'usage de la voiture. Un unique impact sur Aix de 17. Deux propositions pour y voir clair:

- faire les bilans carbone des collectivités territoriales, celle de tous bâtiments et celle de tous territoires, mais aussi celle des grandes entreprises du territoire, les admettant par exemple, faire un bilan carbone prévisionnel de l'existence. Deux millions de m² de toit c'est d'ordre de 8% de fait marseillais, avec un effet d'entraînement qui peut être organisé. On veut aussi en voir dans le bus sans on dans le métro.

Les instruments de mesure existent: cf l'Adméc.

Le développement durable en action



LES PROPOSITIONS DES TROIS EQUIPES D'EXPERTS

LA PLATE FORME DE CO-DEVELOPPEMENT DURABLE



L'installation de la plateforme:

Dès lors la plate forme peut s'installer dans l'arrière-port Marseillais:

- la promenade de la Vierge, la corniche de Saint pierre le site au cap Ponce par les cotons littoraux selon un parcours piétonnier;
- après le tunnel des brises vents, de grand littoral ou du balcon de la madrague, le port met en scène son activité et ses navires l'ouverture de la digue du large permet l'accueil des croisières internationales et donne une nouvelle urbanité à cette partie du port;
- l'implantation de plate formes pédestres reconstruit en bureaux et activités en zone fluviale et avec une intermodalité d'usage au site une interface avec les rives sud et une activité supplémentaire;
- un parc public, en position centrale, dessiné en escalier, par des marches existantes dans le plateau jusqu'à la mer, des restaurants comme on dit ici. Au fond contre un mur, celle des 3 galeries dérivées;
- l'exploitation du volume inférieur de l'axe autoroute du littoral permet d'installer une fabrique d'activités sur trois niveaux;
- le planis des congrès se pose sur la gare TER entre Saint Charles et l'airport.



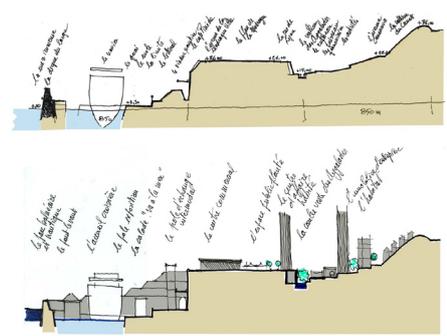
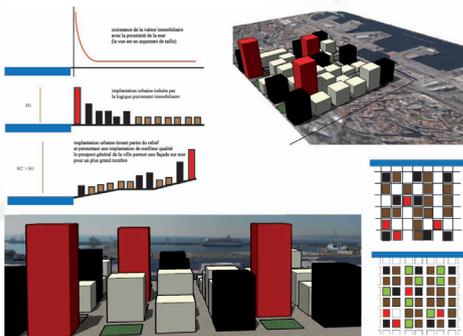
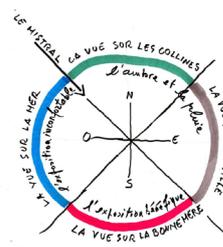
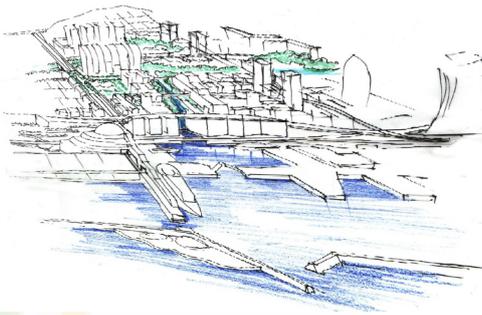
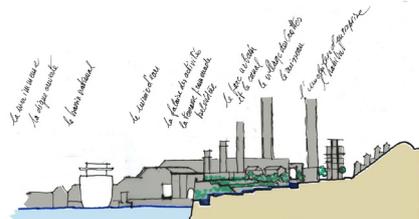
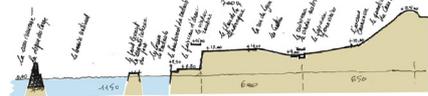
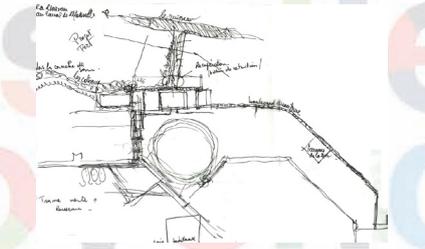
Cette urbanité se conjugue: le rétroviseur de la digue de large aux prisons et aux cyclistes avec la création de la nouvelle promenade avec son axe de vue sur la Vierge et le prolongement de l'axe Nord Sud Marseillais jusqu'à son prolongement au Prado jusqu'au Vieux port et à cap Ponce, un parcours vital, passant exceptionnellement est installé, reliant les gains de centralité selon un dispositif préservant la sérénité du port.



Densités et formes urbaines:

Sur les 80 ha dégagés il paraît possible de jouer un COS moyen d'un peu moins de 2. Soit: Rive gauche: soit à 1,7 soit 1,5 millions de m² soit maximum aménagés il faut ajouter les 200000 m² des plate formes pétrolières transformées.

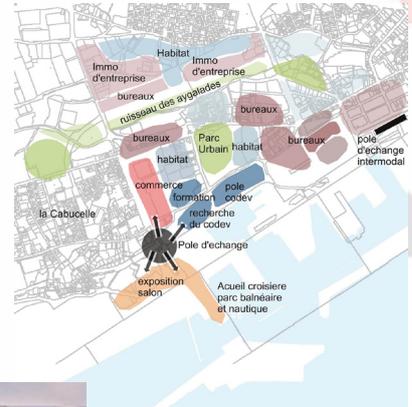
La forme urbaine est gouvernée par l'attractivité de la vue sur mer et l'inconfort causé d'une exposition au vent et au soleil pendant. Un fil blanc sur les façades arrière du site et un décalé vers la mer sont de nature à optimiser les gabarits résidentiels de cette construction. Une circulation manœuvrière de la thermique et du régime des vents, des volumes de base quartier apparaît incontournable pour en faire la volumétrie, apporter le confort des espaces publics, et maintenir les dépense d'énergie du bâti.



GARDER ET ENRICHIR

LA PLATEFORME DU CODEVELOPPEMENT

ECONOMIE	SAVOIR	CULTURE	ACCUEIL/TOURISME
ENTREPRISES	UNIVERSITÉS	EQUIPEMENTS CULTURELS	EXPOSITION CONGRES
LODGE PME	Château-Gombert	MUSEUM	Palais des Congrès
Regimères	Faculté Saint-Charles	SILO D'ARSENIC	
Economie solidaire	Université	BELLE CHARITE	
BANQUES	Euroforum Méd.	VIEILLE DE MAR	
BNA, BIRD, AFD, Capital Risk	RECHERCHE & DEVELOPPEMENT	RESIDENCES D'ARTISTES	
SERVICES AUX PROJETS	Laboratoire (public/privé)		
Traduction	Mediathèque		
Bureau/Fan	ECOLE LANGUES MEDITERRANEE		
Creation Sites Web			



GARDER ET ENRICHIR



Le terrain d'accueil: garder et enrichir

Physiquement, la plate forme a un cœur, un sol, un site. Nous avons tricoté les vocations schéma de l'ère et les déplacements: de concert, sous une orientation majeure garder et enrichir, dans l'économie d'espace et de ressources. A gauche, c'est aujourd'hui, dimanche prochain, c'est demain.

Garder et enrichir. Comme disait l'ancien maître, le premier monument de Marseille est son site; un site magique au symbolisme d'une destination totale: que l'on vienne de la mer, de l'Estuaire, ou du chemin de fer, que l'on se plante sur ses balcons ou que l'on chemine dans les collines. Le grand paysage naturel et fait de la main humaine. La ville s'élève sur le colline à platée, haute et ouverte d'air à la grande échelle du site. Sans jeu de mots, la plate forme se doit d'être à la hauteur. Mais son seul véritable atout: retrouver pour être au caspé d'accueillir le programme exposé. Lesquelles?

Les mains dans le cambouis, le traitement des infrastructures, permet de dégager dans l'extension proprement dite des espaces précieuses.

L'accès automobile à l'Hyper-centre

Nous proposons de limiter la vitesse à celle constatée aujourd'hui aux heures utiles, les heures de pointe. Pour que cela marche mieux qu'aujourd'hui on choisit 70 km/h, c'est la vitesse permettant le plus grand débit d'un trafic automobile. On gère aussi en régularité et dans un temps quotidien, ce que l'on peut en vitesse. Pour que cela marche mieux encore, les échanges avec la ville sont améliorés par un maillage de voitures primaires au niveau 10, 15, 20, 25, 30, 40, 50, 55, effectivement branchées sur les autoroutes, pas comme aujourd'hui donc, assurant une descente efficace de l'Hyper-centre.

Proposition: 70 km/h à compter de l'épave des Pontons Mirabeau et de l'échangeur de Septèmes les Vallons, 80 km/h à partir de la RD 38 à partir de Cap Pinède puis 50 km/h avant du Pradol et 70 km/h au-delà. Ce dispositif ouvre la possibilité d'augmenter des conditions de sécurité sur la passerelle dans la zone 30 km/h, les de large 5 pour les voitures, 4 pour les motos et les cyclistes. Il permet aussi de re-configurer les échangeurs, celui de Cap Pinède pour commencer.

Quelle reconstruction des déplacements marchandises?

Le port continue de développer son activité, ses liaisons fortes sont maintenues. Mourir-épave regroupe la fonction commerciale et la finance de réception des biens du port aujourd'hui à l'hyper-centre grâce à la liaison tunnel sous la calade remise en service. Nous proposons que la gare du Canal soit rénovée. Sa longueur de 700 m est dimensionnée pour la compétitivité du fret. Les chantiers de transport combinés et la base travaux entre la gare de mer et de l'hyper-centre, gain 20 ha.

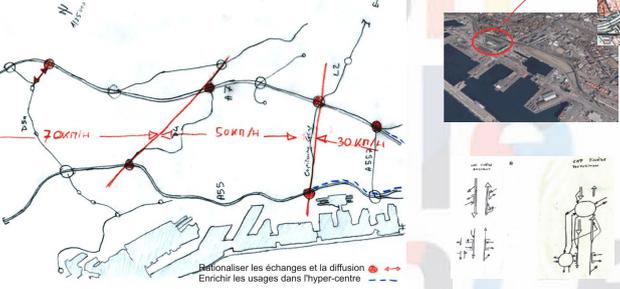
En revanche le tirage d'Aene, lui, peut dès lors être quasi complètement supprimé. Sont conservés à cet endroit la liaison TER trans-isthme en contre-bas du chemin de la Madrague. Taxis ferrés menés à la gare de logistique urbaine d'Aene, livrée par train et par la route comme aujourd'hui, diffusant dans la ville par véhicules électriques, nous gardons également l'accès au musée sud, des fins qui sont questions d'histoire de l'urbanisme.

Au total 60 ha apparaissent totalement disponibles, les épaules en transports en commun permet d'accueillir les fonctions urbaines de la plate forme.

LE PREMIER MONUMENT DE MARSEILLE

LES MAINS DANS LE CAMBOUIS

REDUIRE LA VITESSE

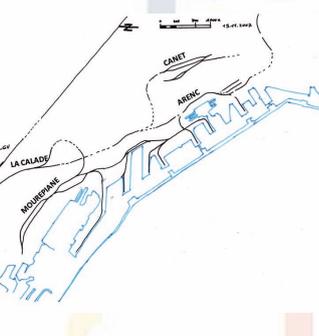
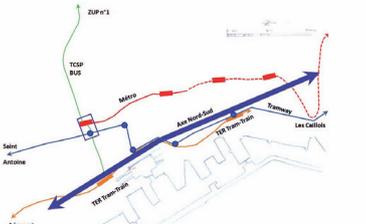


La desserte fine de la plate forme:

Le tramway reprendra sans fonction de cabotage qu'il nous paraît utile de faire passer depuis le pôle Aene sur le prolongement de l'axe majeur nord-sud de Marseille pour la partie haute de la plate forme, sur le chemin de la Madrague-Ville, avec une escale sur le port, avant de le faire remonter vers le pôle d'échange de Saint Antoine par la rue de Lyon. C'est possible. Il est en fait le même prolongé sur sa voie ferrée. Ce dispositif est compatible par un transport en commun en site propre un TCSP, c'est à dire un bus articulé. Le tirage de l'axe nord-sud, du vieux port jusqu'à Cap Pinède et de là à l'AZUL et à la Calade-Gambert.

La traversée nord-sud de la ville: Le metro prolongé à peu de frais sur sa voie ferrée contre une grande place où se croisent tramway et TCSP dans une liaison avec la Madrague-Ville. La plate forme est ainsi desservie par 2 stations de TER et deux stations de metro, desservies par un tramway et un TCSP assurant les liaisons entre les aménagements nord et sud.

Le confort du déplacement: L'accroissement et la diversification de l'offre de transport public demandent de rendre confortables les systèmes de charge et les parcours terminaux à pied dans un site à forte densification. Par ailleurs la haute densité et la diversité des fonctions urbaines favorisent la marche à pied à condition que l'opère public la privilège.



Le lancement de la plate forme:

La stratégie et le projet que nous proposons exigent une énergie et une détermination fortes. Un peu comme les trains, le gros de l'effort est au démarrage. Trois sites pour le lancement de la plate forme:

- créer un événement qui ouvre sur le site futur, le quadrilatère de la digue du large, un dimanche de juin. Départ du vieux port, à la nuit, vélo sur la digue jusqu'à Cap Pinède, rigole et retour par le train Pinède puis contre le pont sur AS5 et l'avenue de la République jusqu'au quai des Belges. Arrivée en fanfare.
- planter les 13 000 ha de collines, de pins, d'oliviers, de plantations de palmiers. Amener chaque Marseillais à venir planter un arbre, jusque des toits des quartiers nord et sud pour désigner et planter des lieux où ils aimeront se retrouver ensuite après avoir, en faire un espace apprécié par les marseillais ou si fait bon venir à la saison chaude.
- lancer un concours international d'entrepreneurs pour des projets de production d'énergie solaire, isolante, d'eau ainsi que des projets industriels du type production de films intelligents. Sur présentation personnelle par leur PDG, un jury euro-méditerranéen décide de l'attribution des subventions nécessaires à la mise en œuvre des projets. Ces subventions sont cofinancées par l'Etat et les pays du nord et de l'est de la méditerranée. Cela pourrait être un projet ouvert pour l'année complète.

S'agit-il de co-développement, le territoire associé est évidemment celui pour la mobilisation des énergies. Nous avons donc plané à ce stade.



CONCOURS INTERNATIONAL D'ENTREPRENEURS

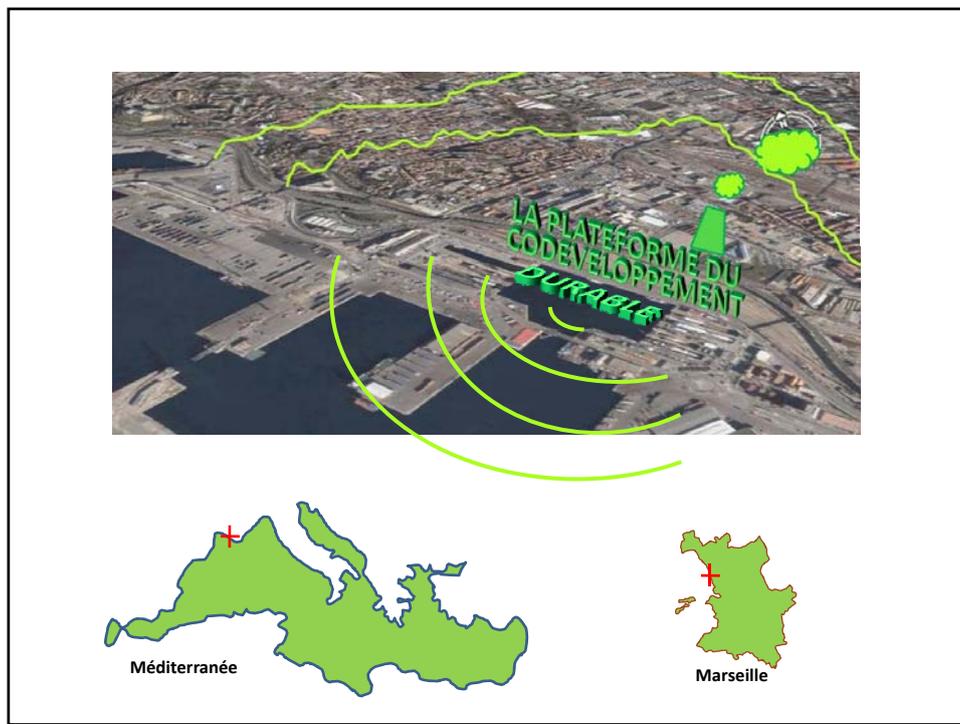
ECONOMIE EQUITABLE ET DEVELOPPEMENT HUMAIN

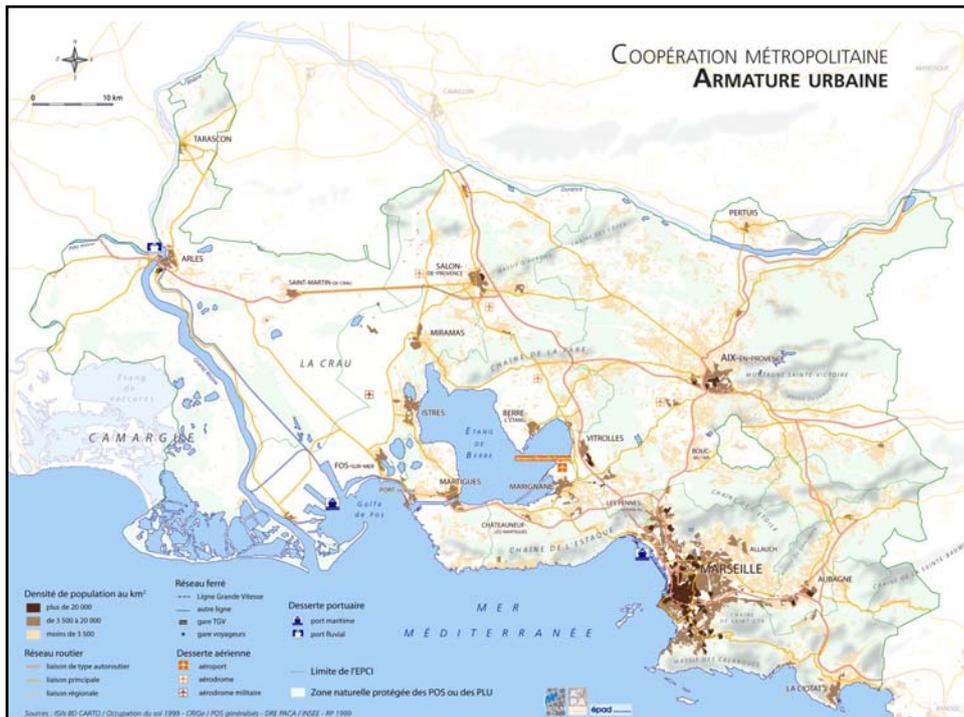
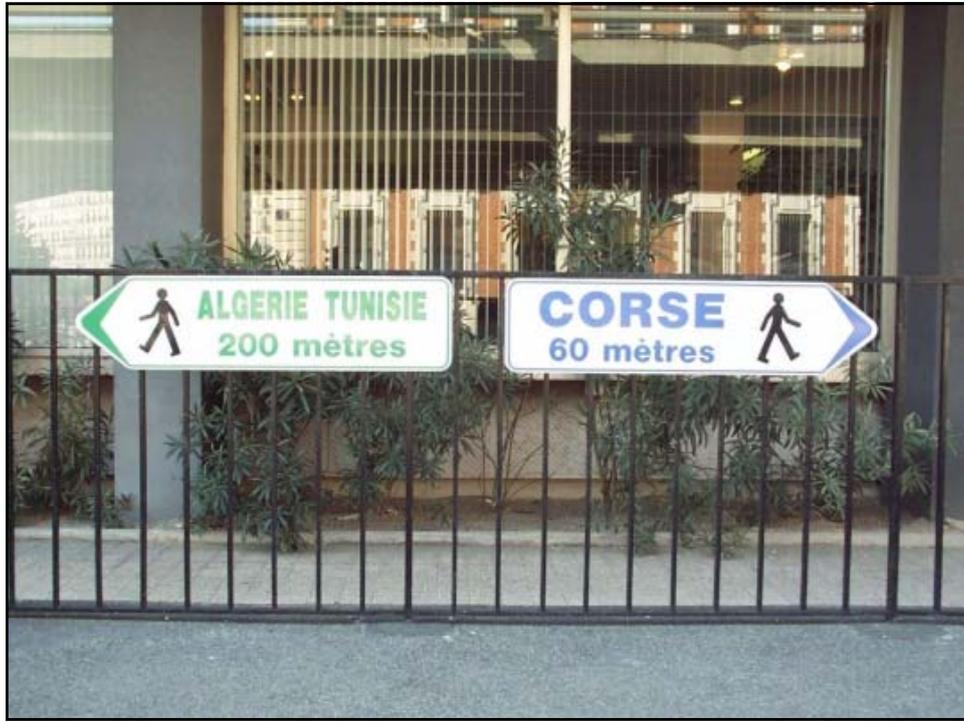
1 PRESENTATION ET REGLEMENT

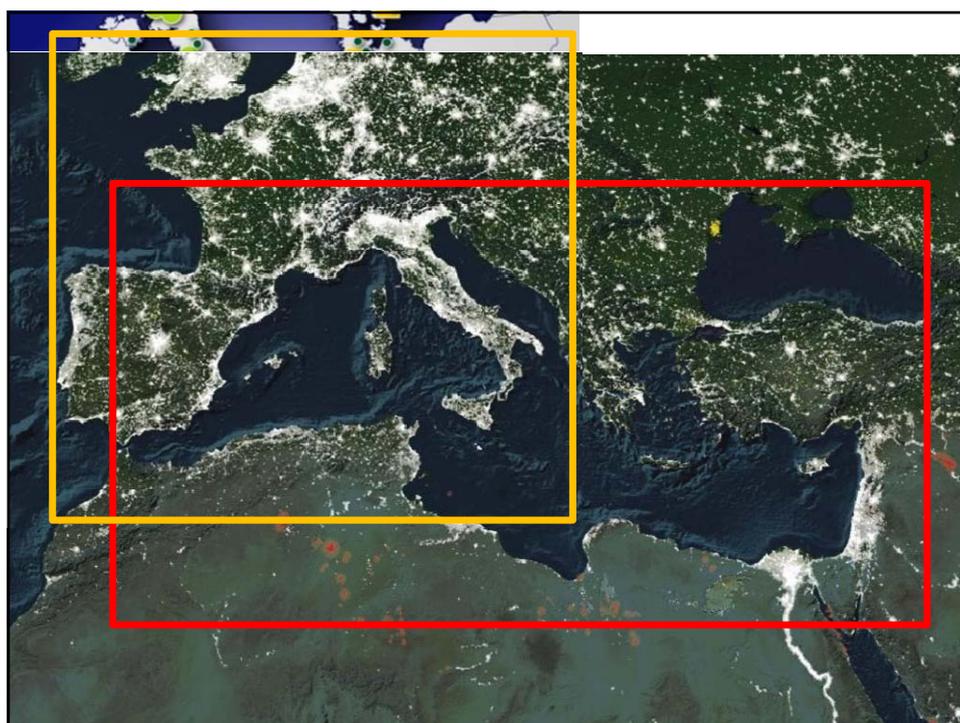
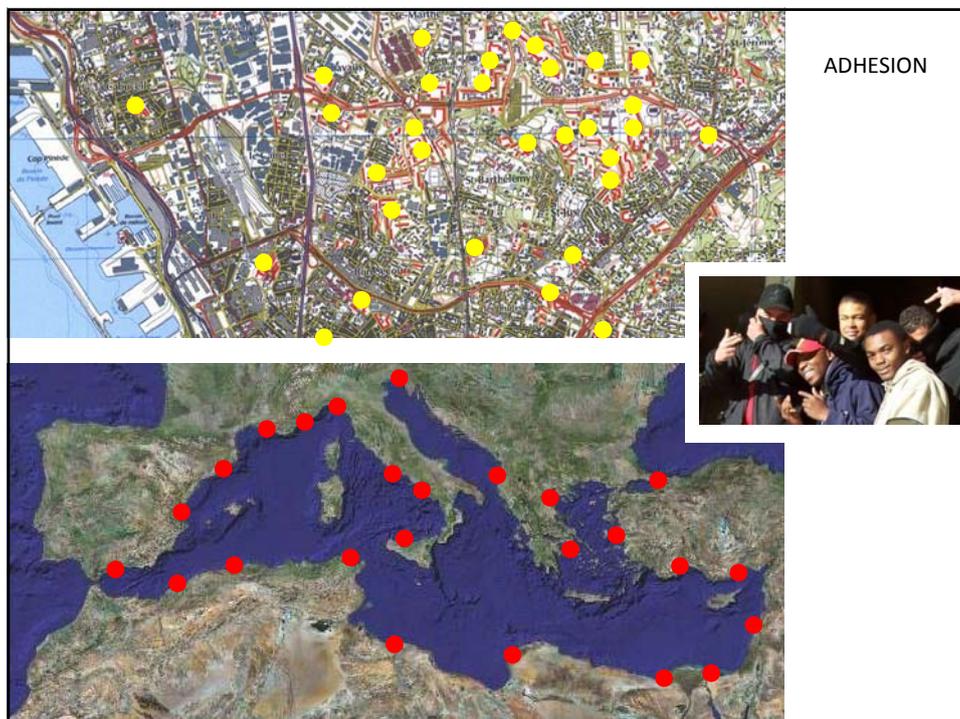
LA PLATEFORME DU CODEVELOPPEMENT DURABLE

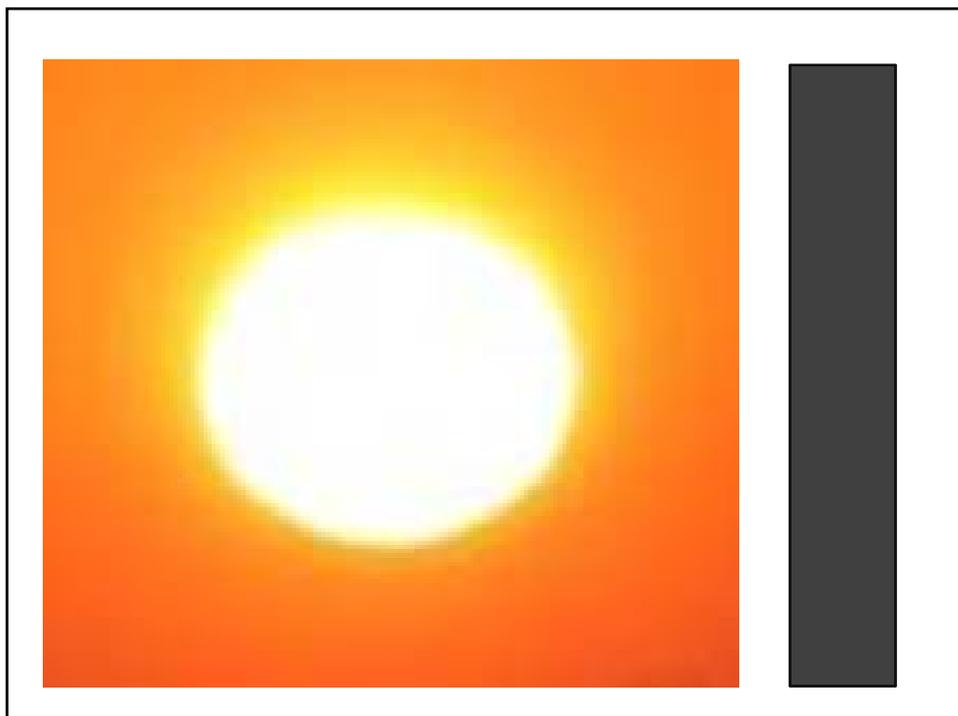
EUROMÉDITERRANÉE

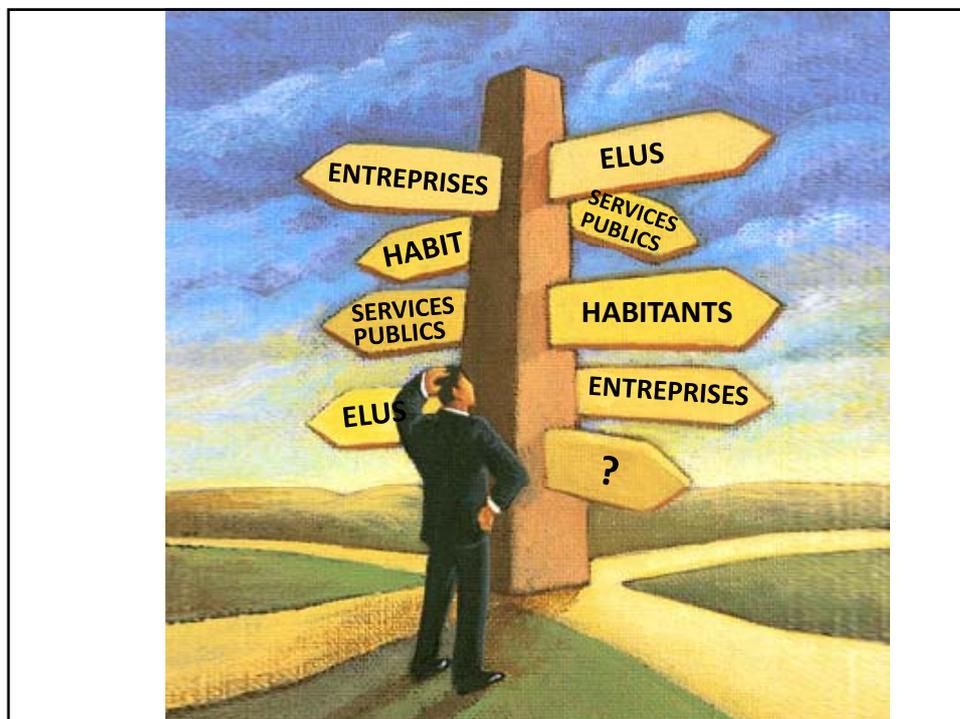












Le développement durable en action



Consommation de planète par les hommes



1965



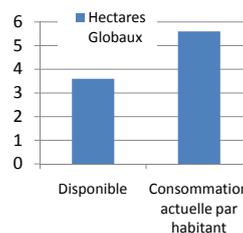
1988

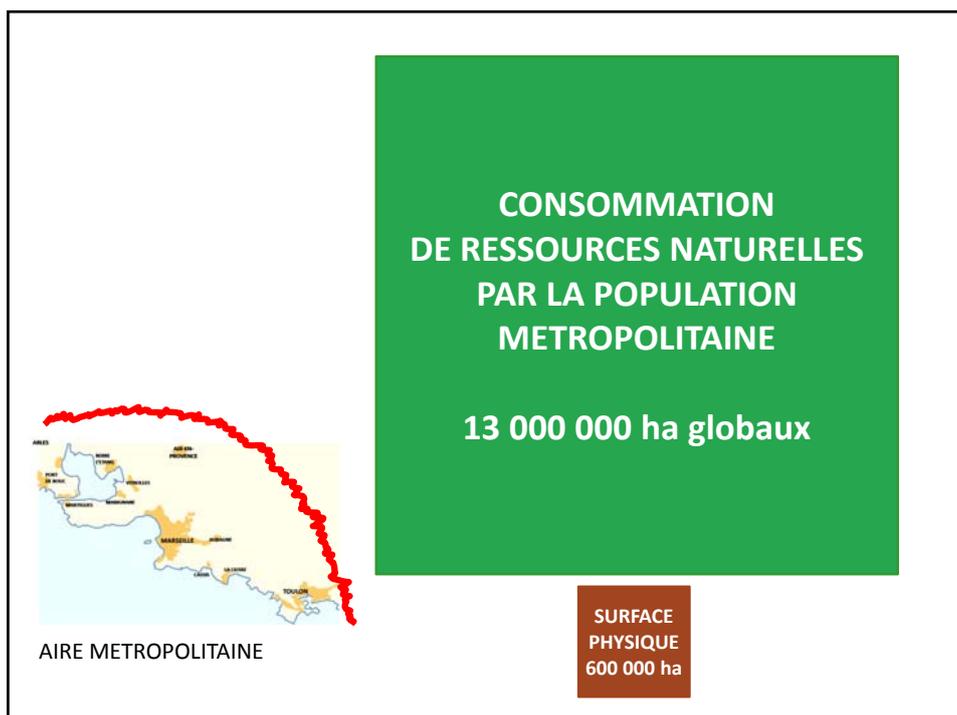


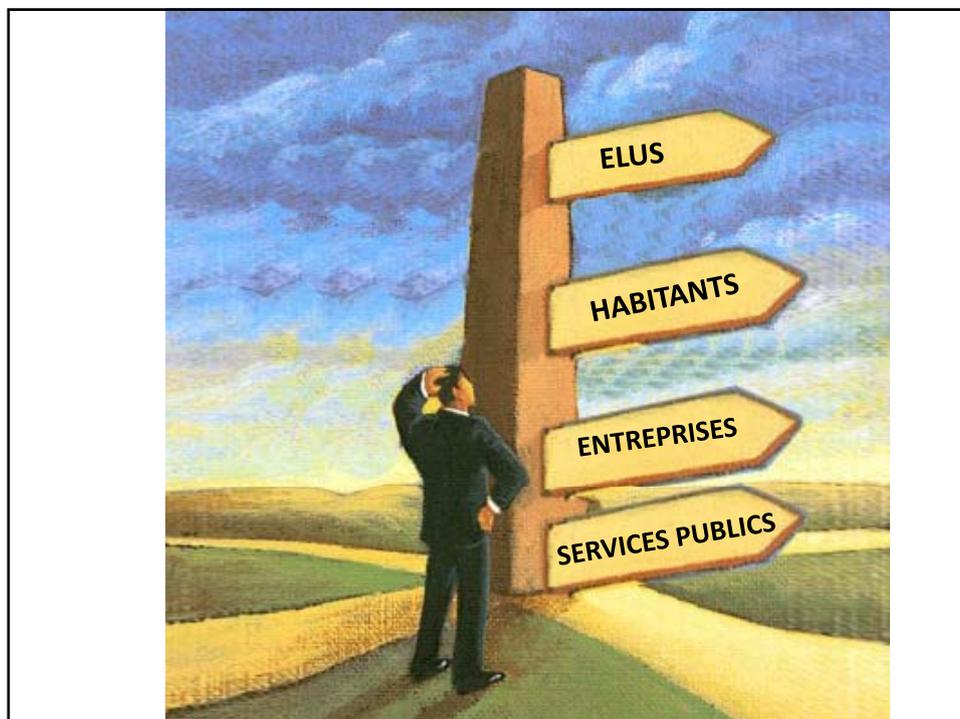
2007



2050 ?





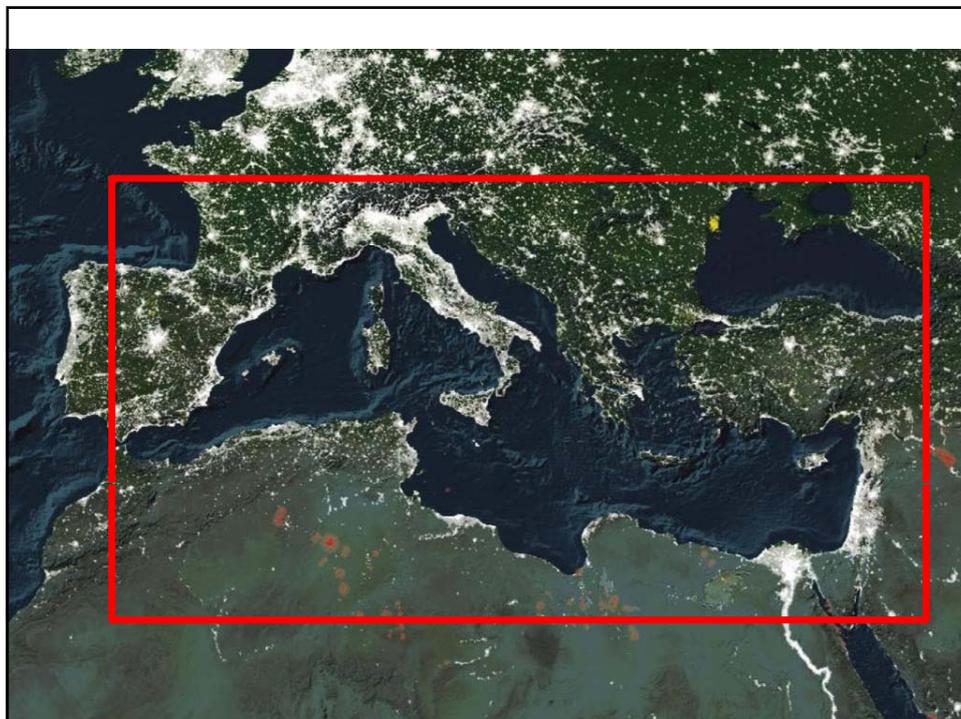


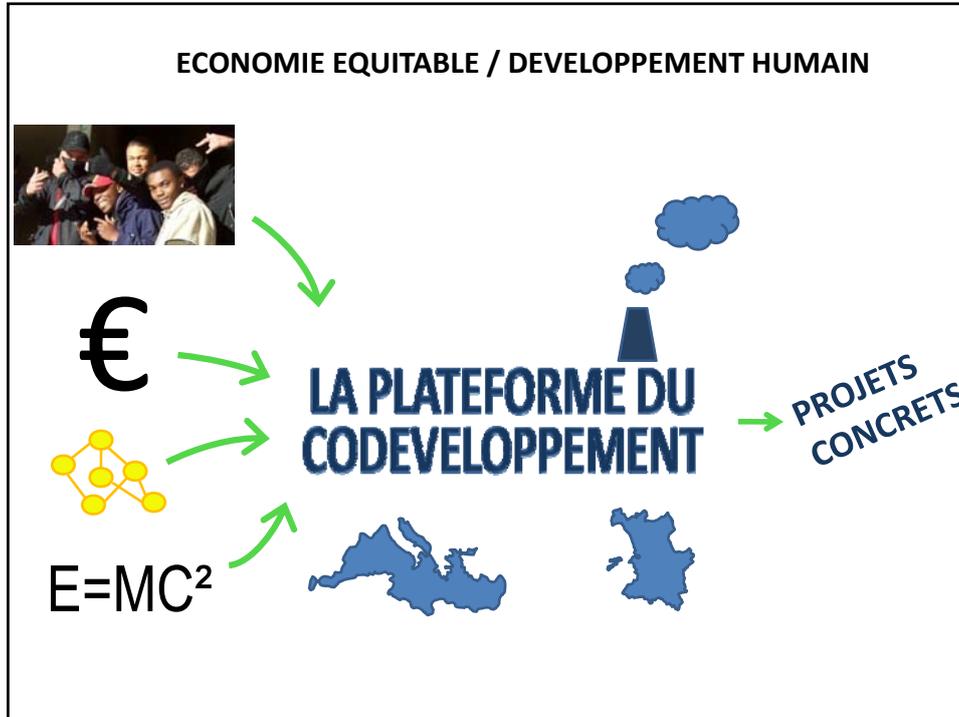
VILLE - PORT



*Je t'aime,
moi non plus*







POUR UN DEVELOPPEMENT HUMAIN PARTAGE

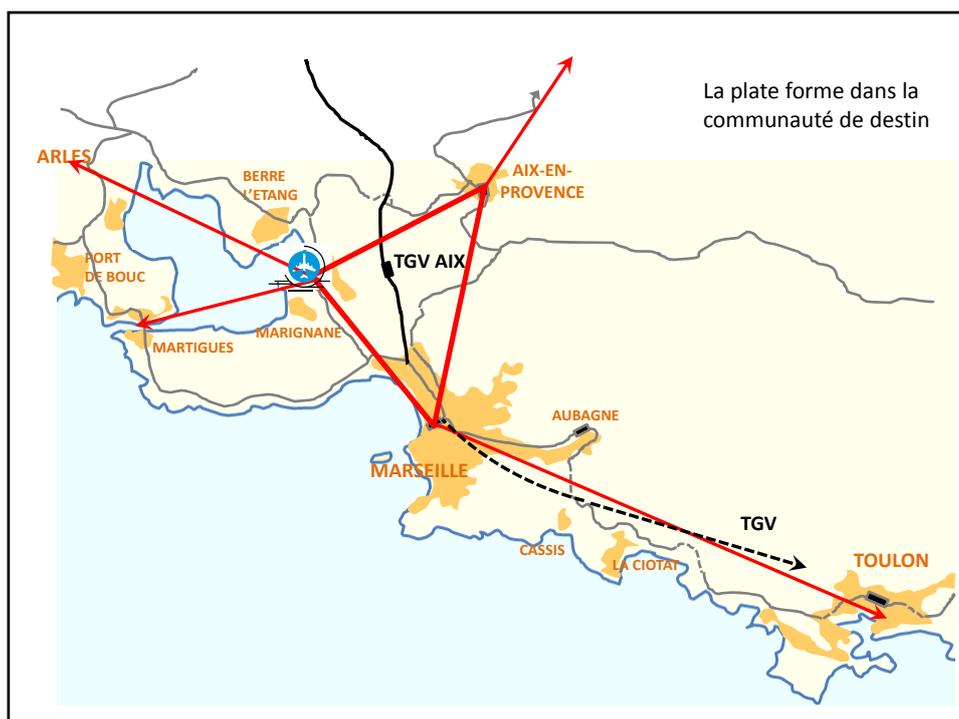
AB
AGRICULTURE
BIOLOGIQUE

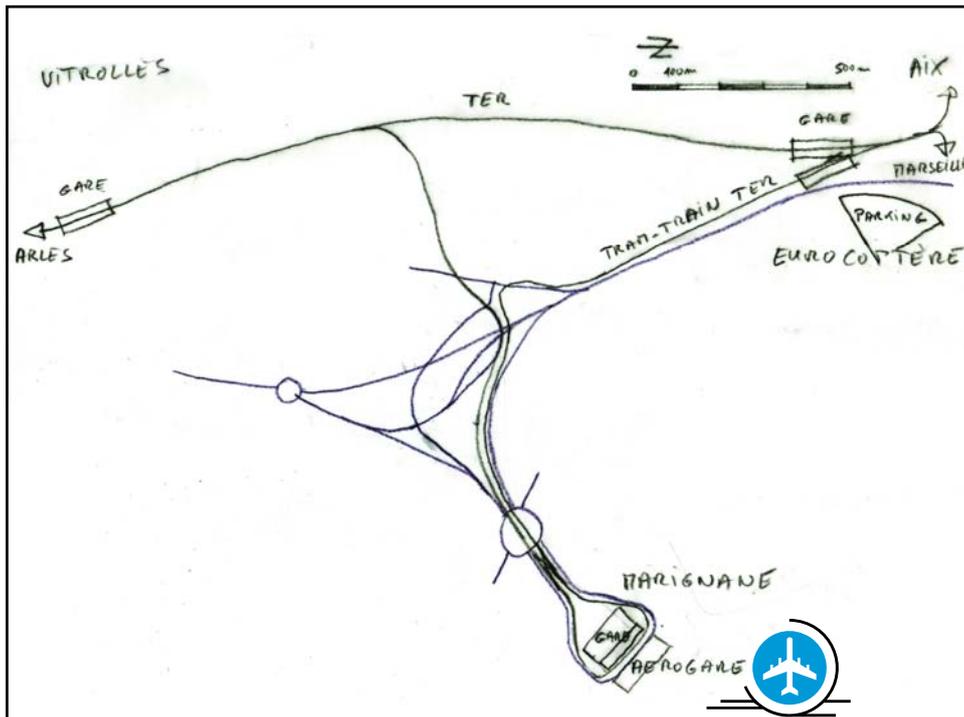
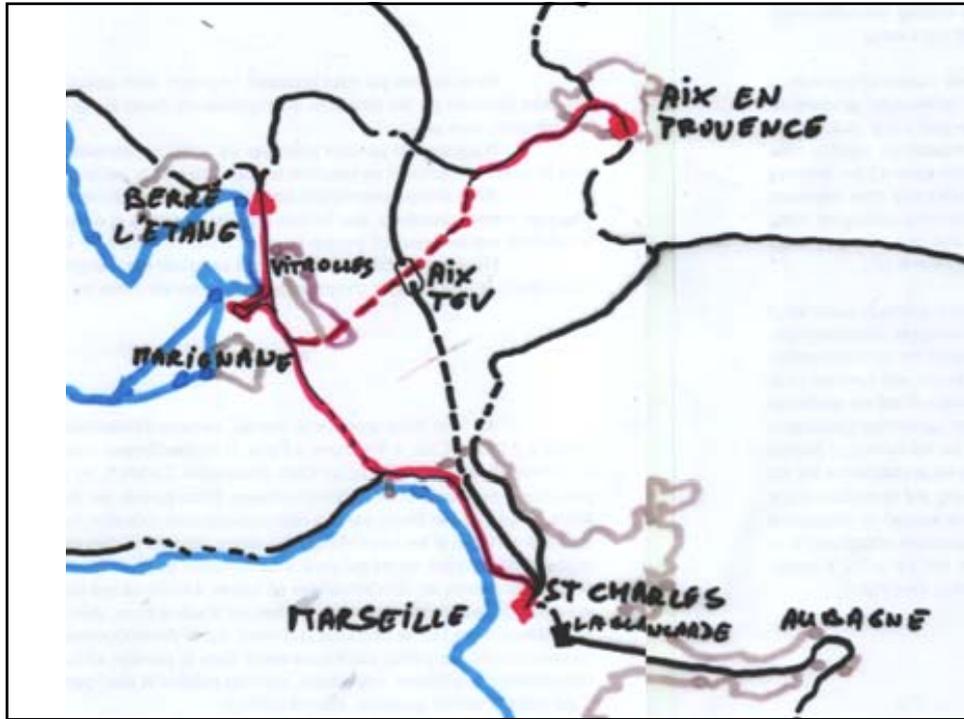
BATIMarseille : 27 millions de m² à traiter**TRANSPORTS**

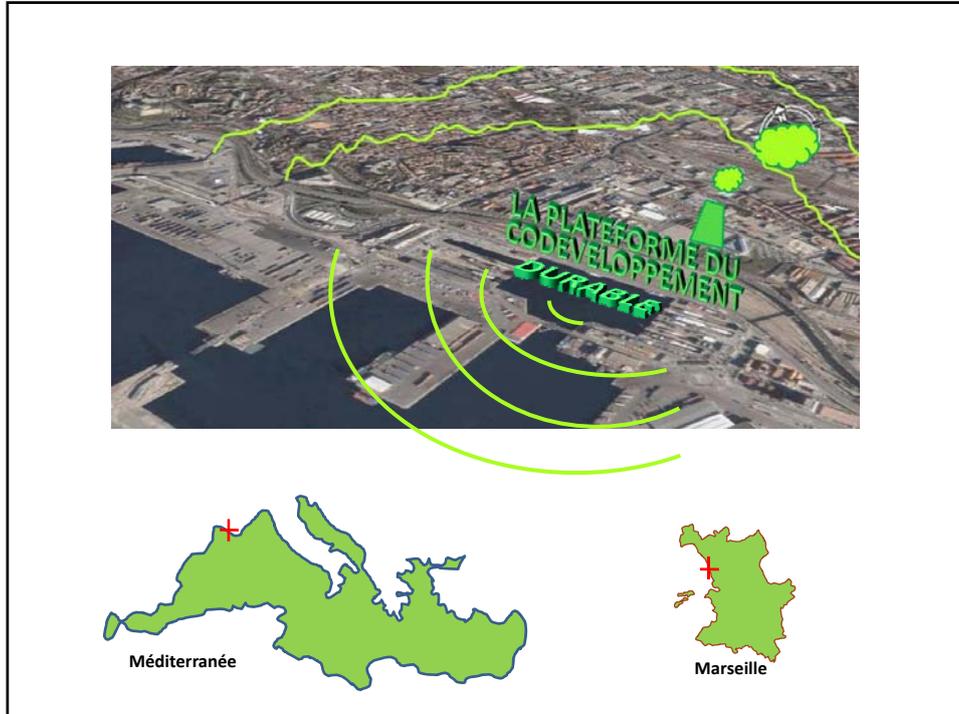
Diviser par 4 l'usage de la voiture

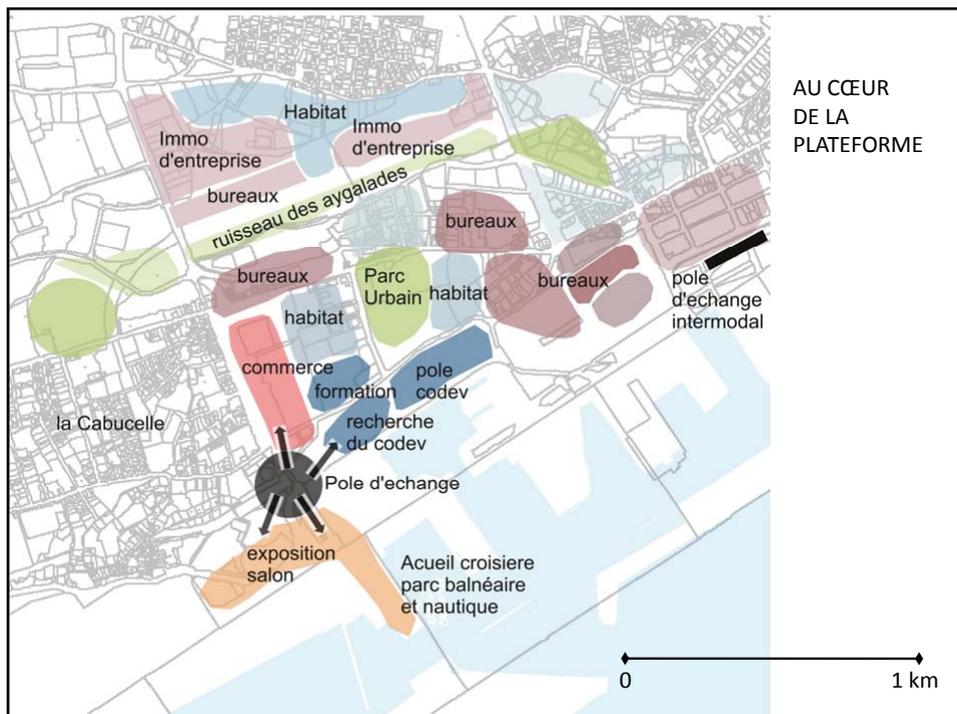
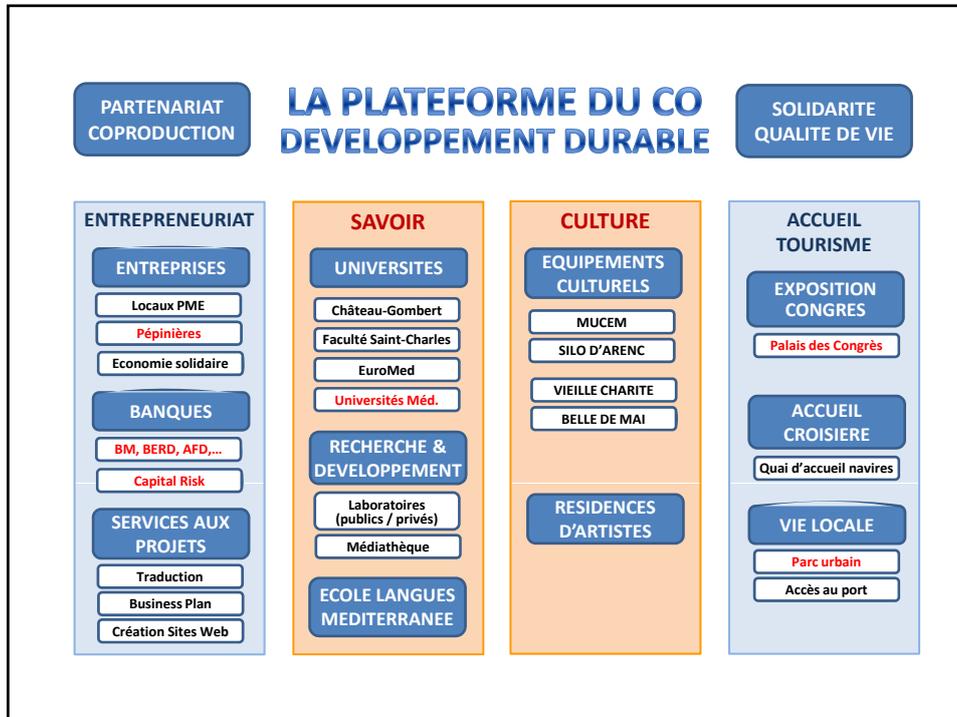


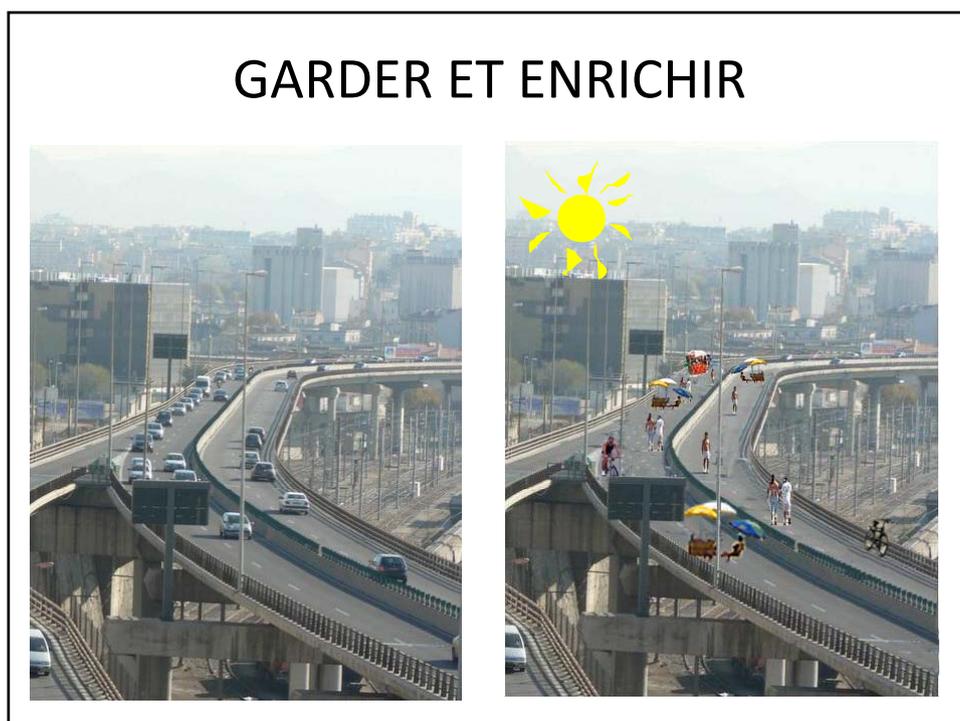
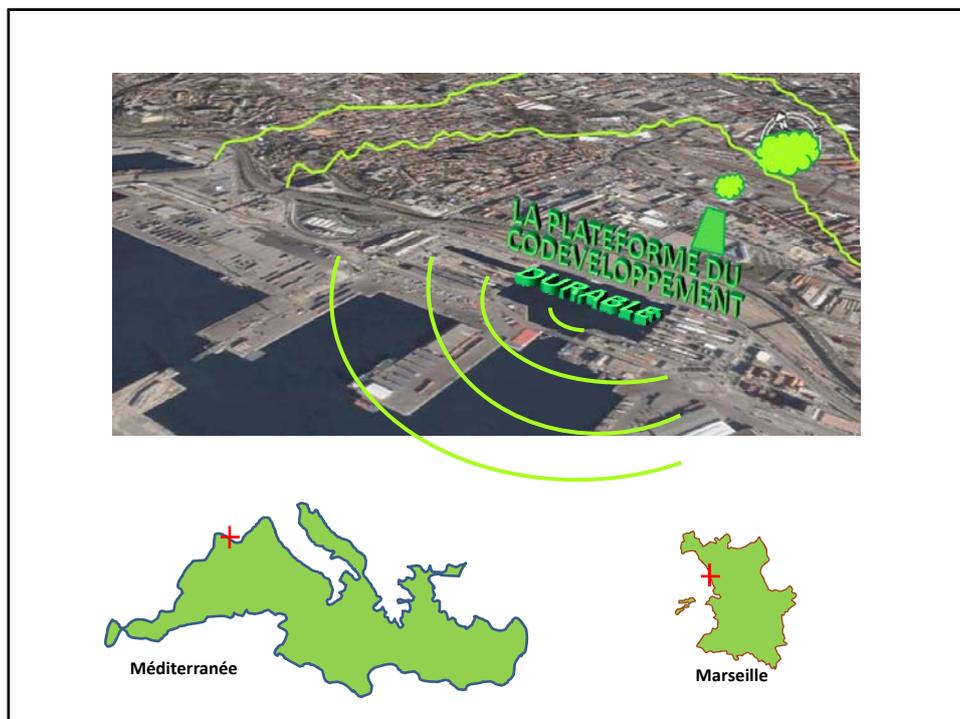
LE DEVELOPPEMENT DURABLE EN ACTION

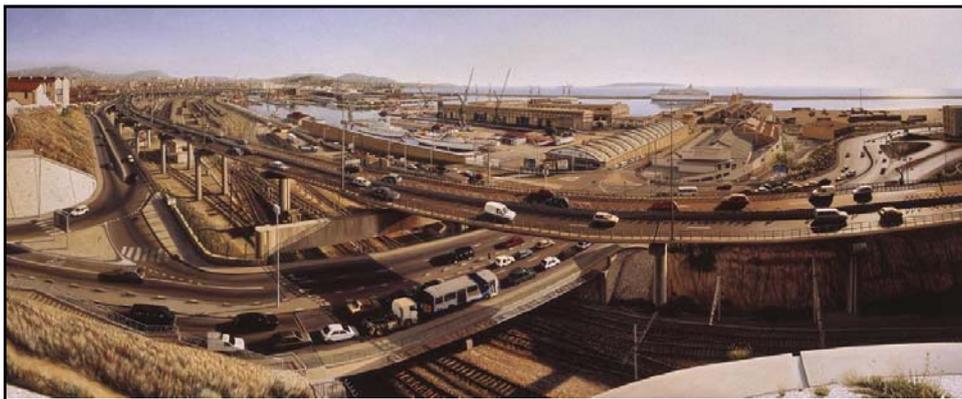
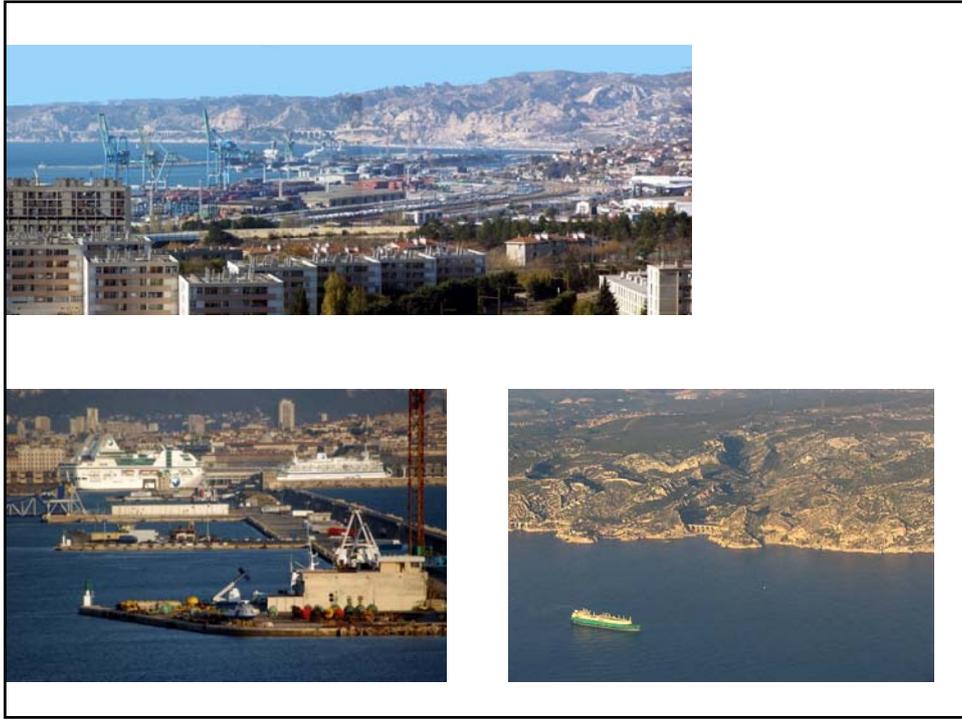




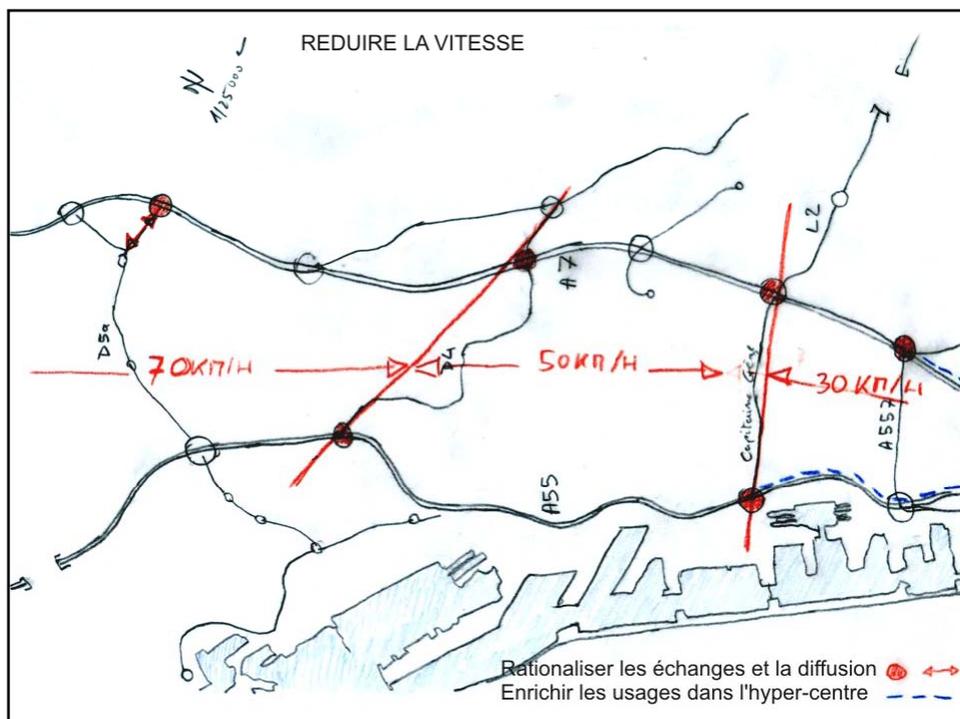
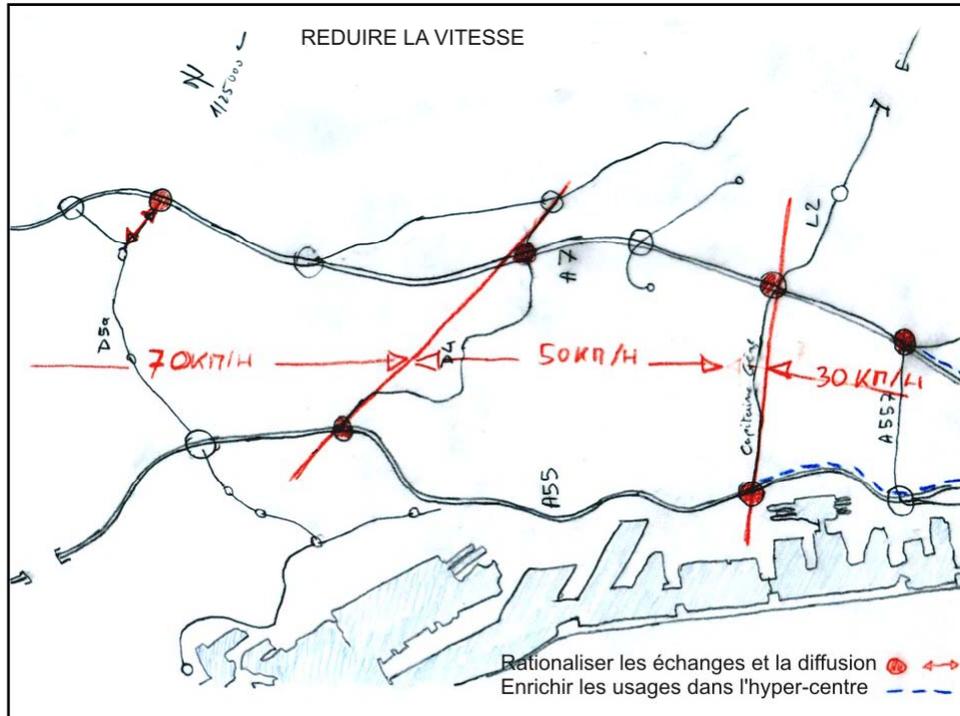


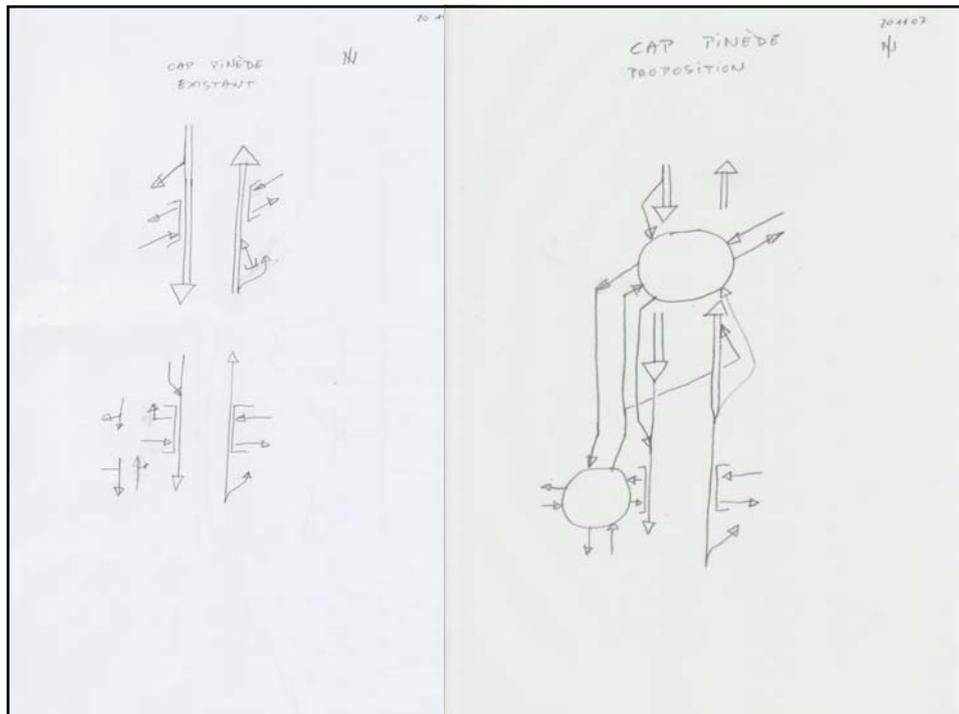
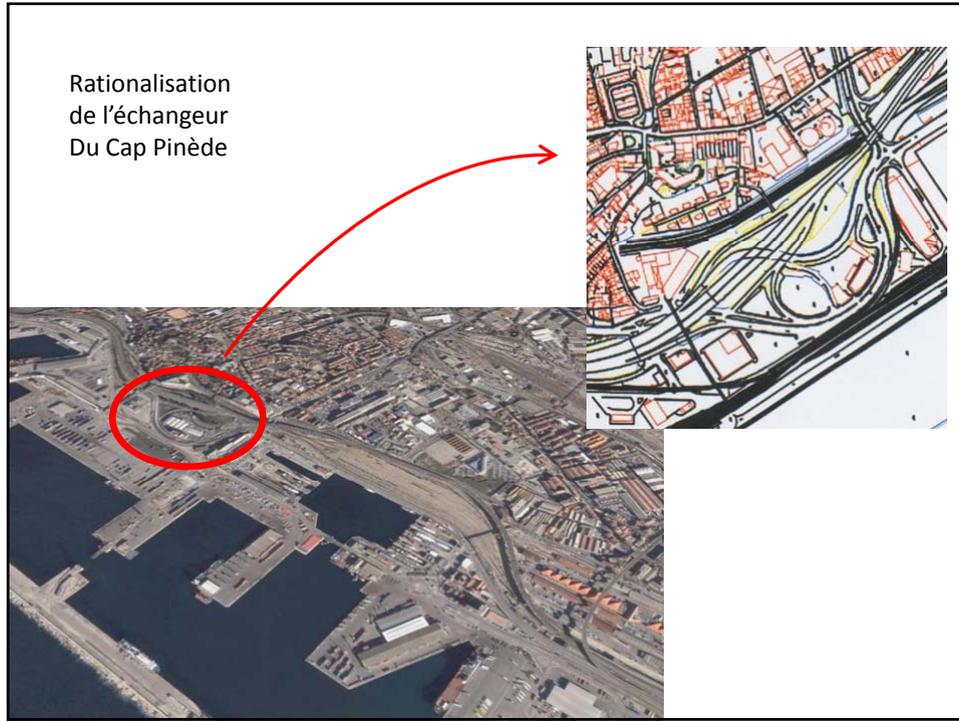


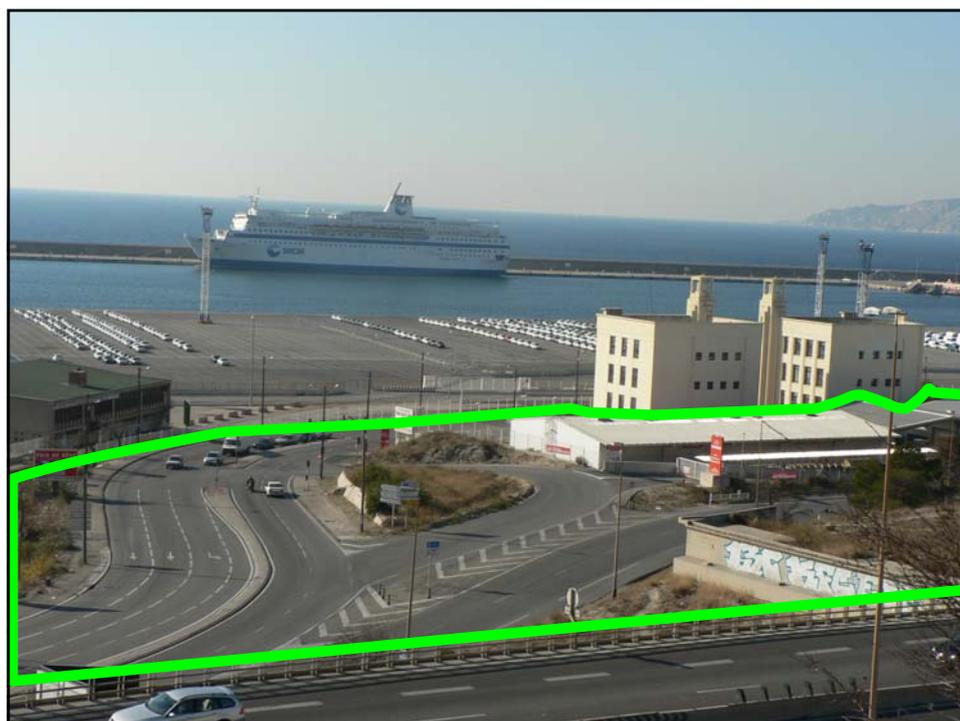
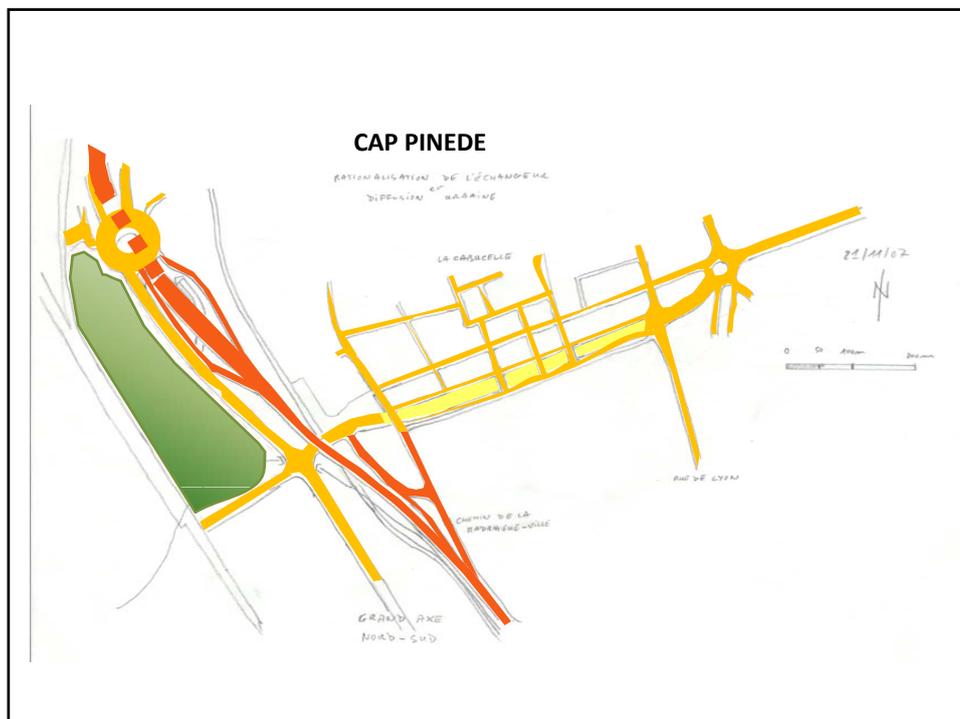


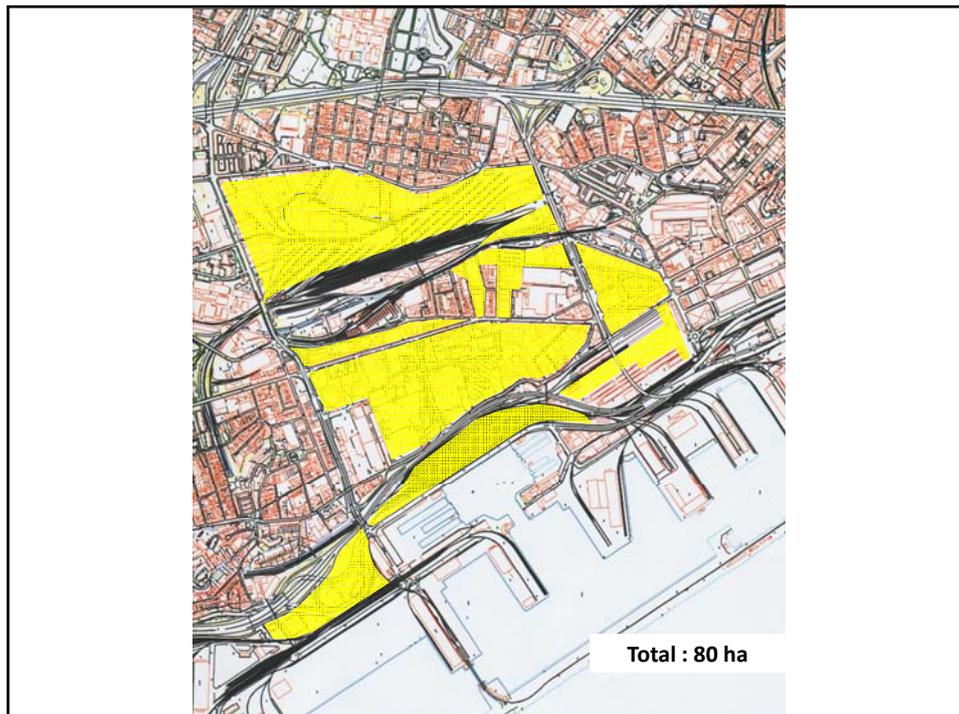
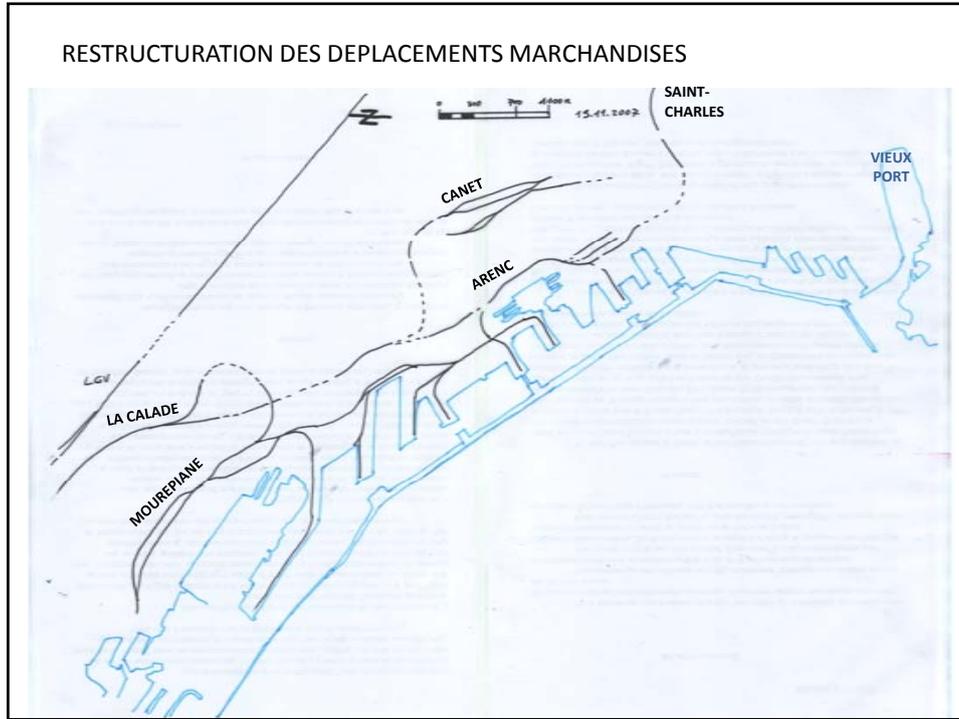


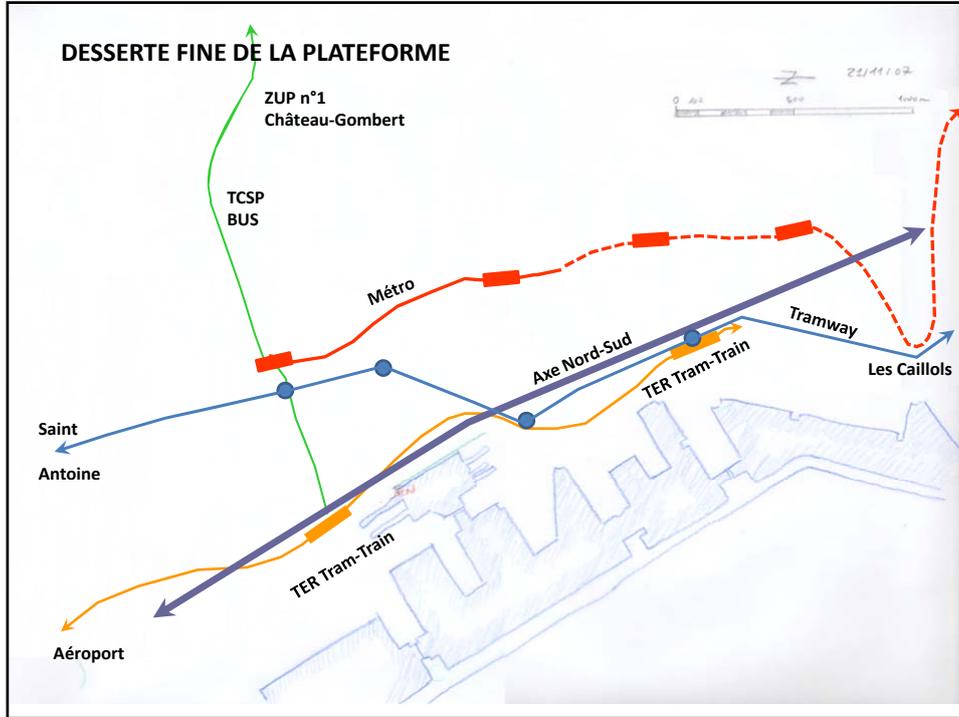
LES MAINS DANS LE CAMBOUIS

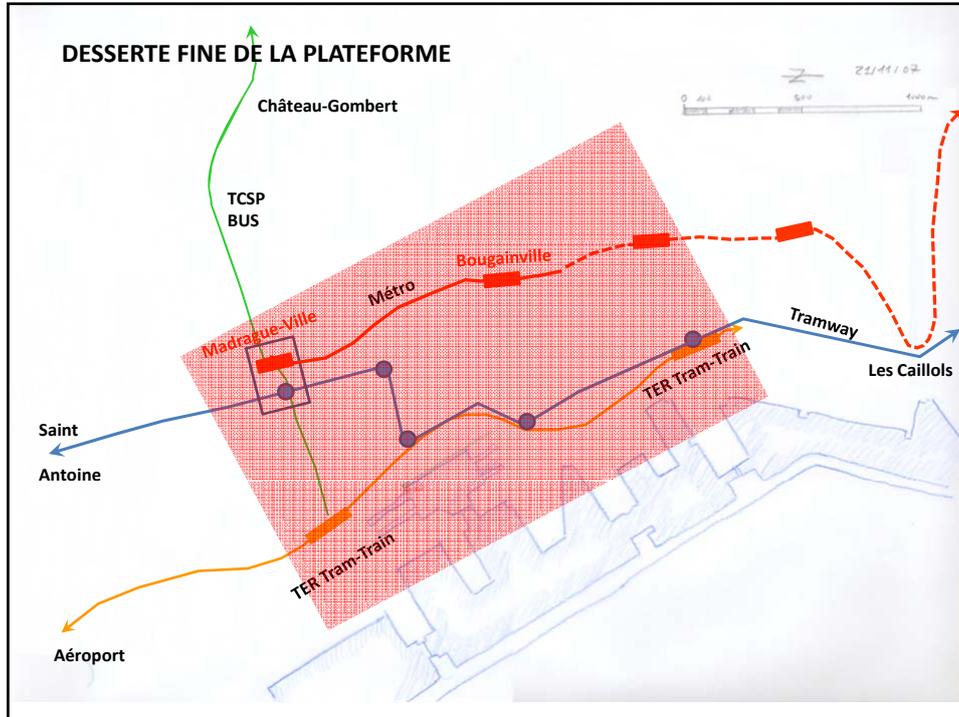


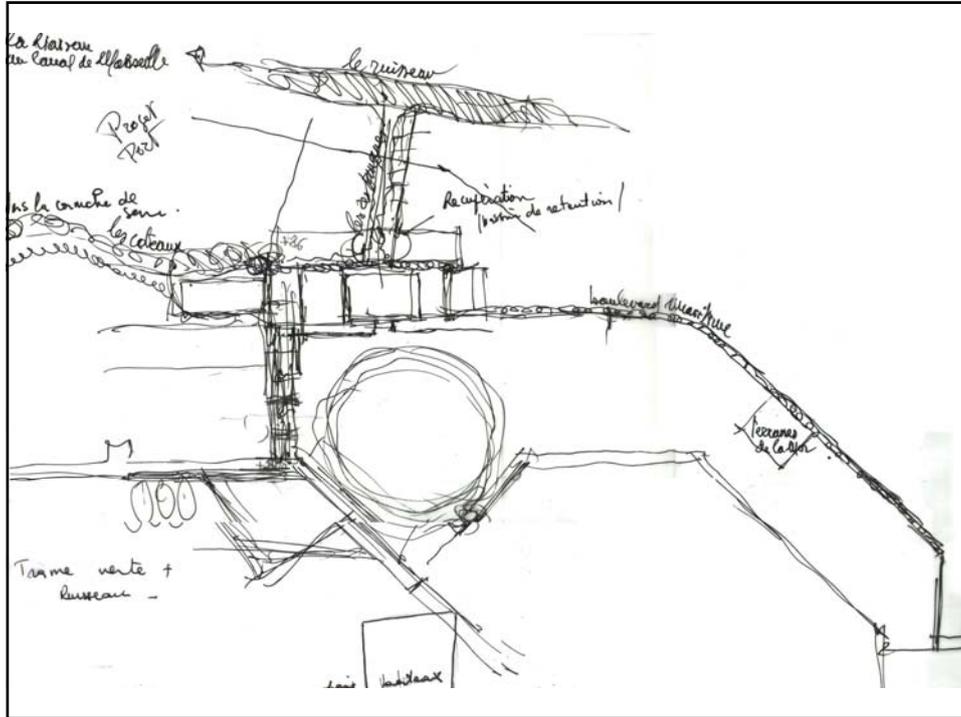


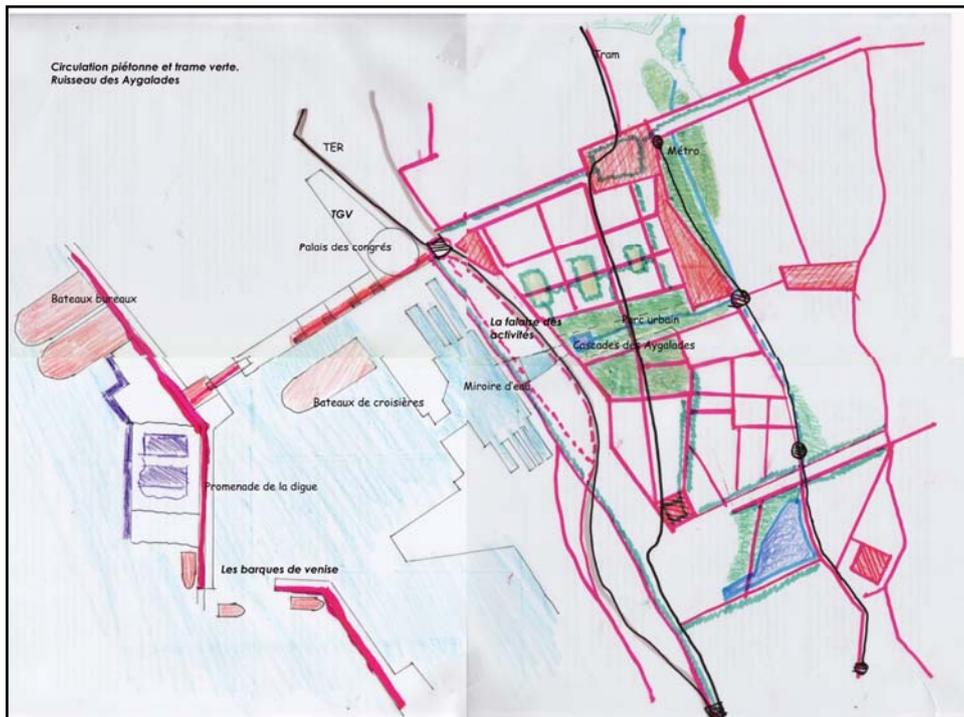
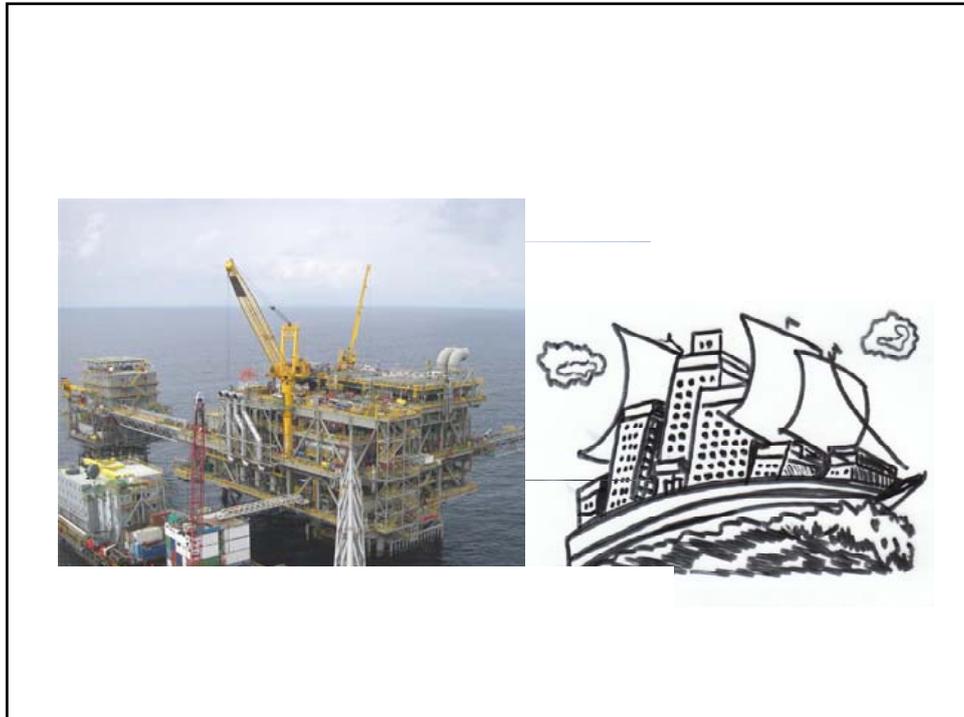


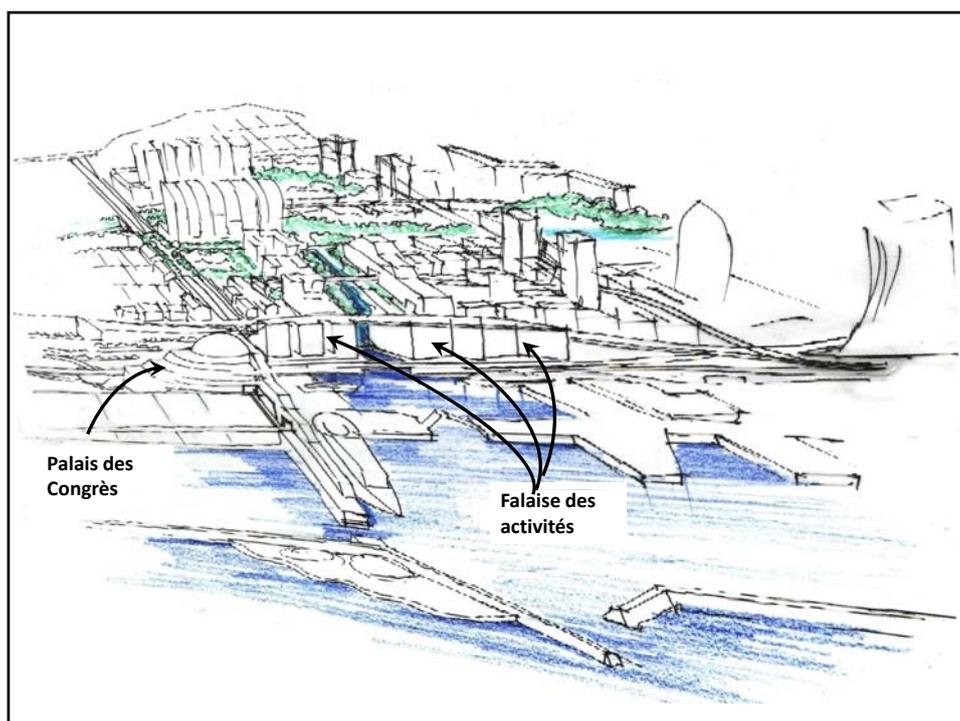
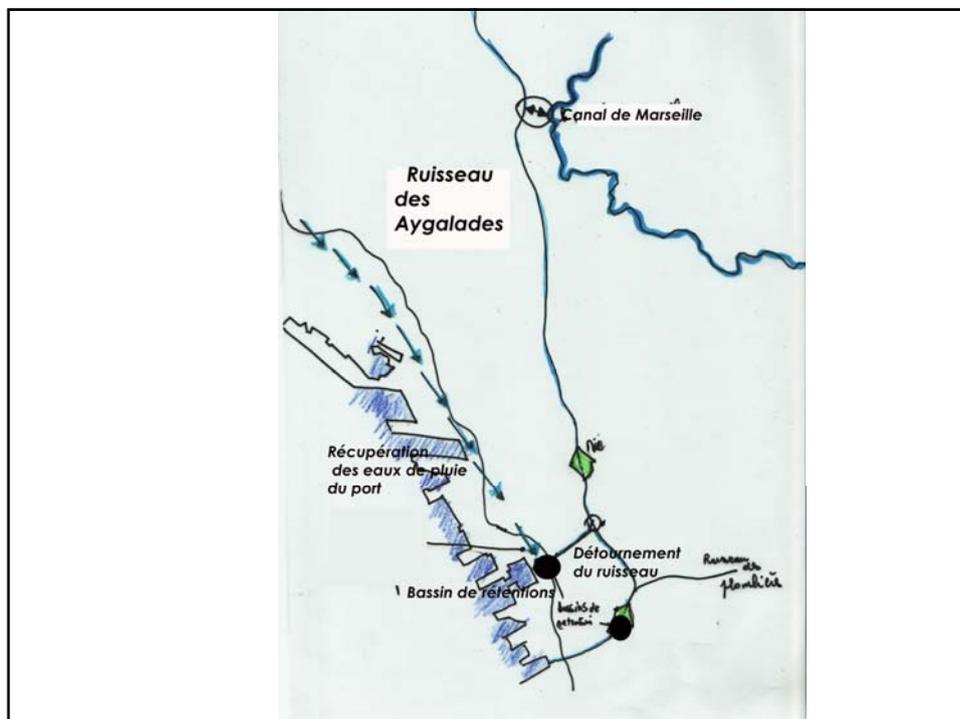


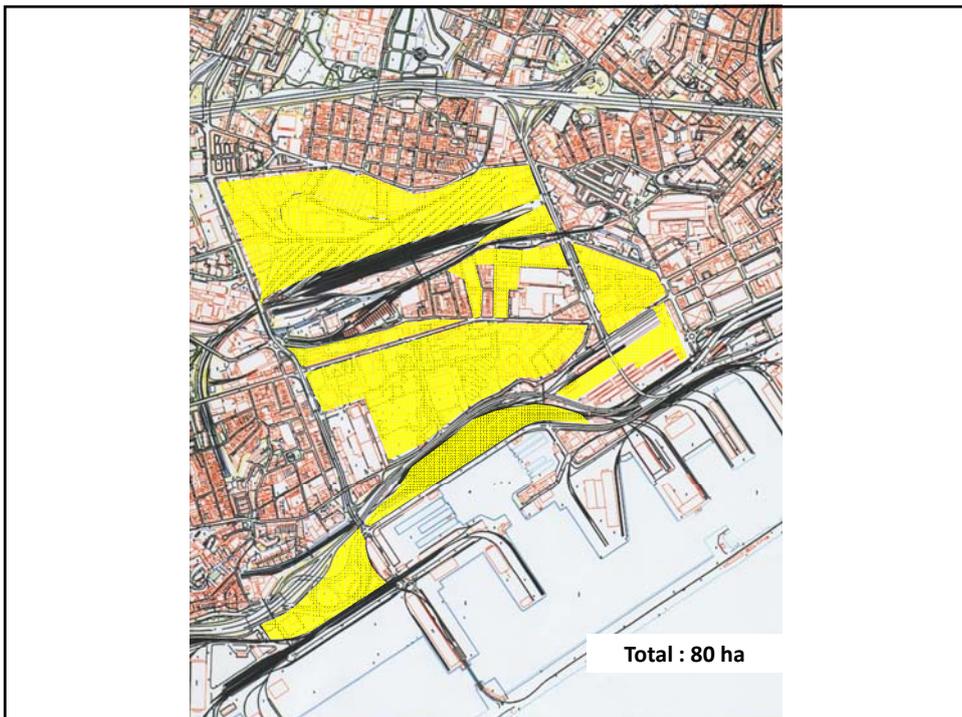




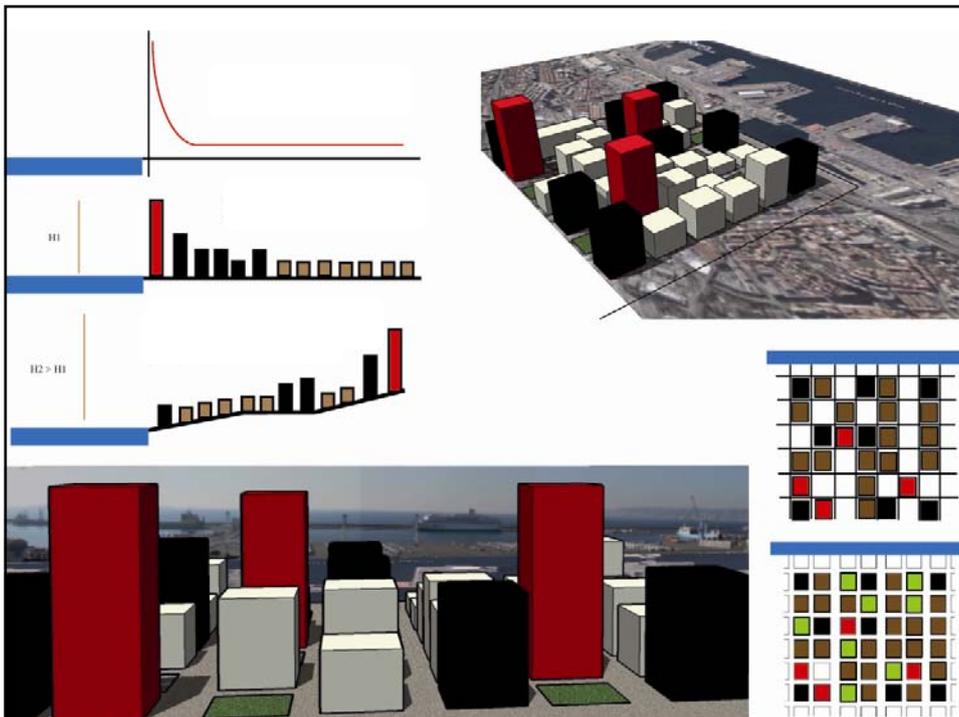


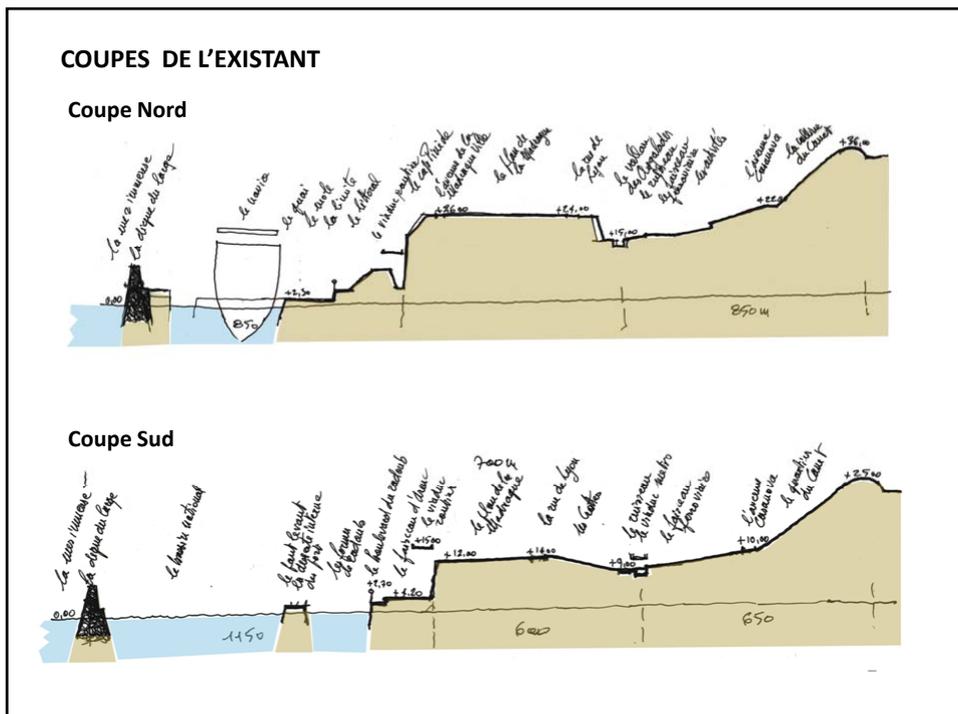
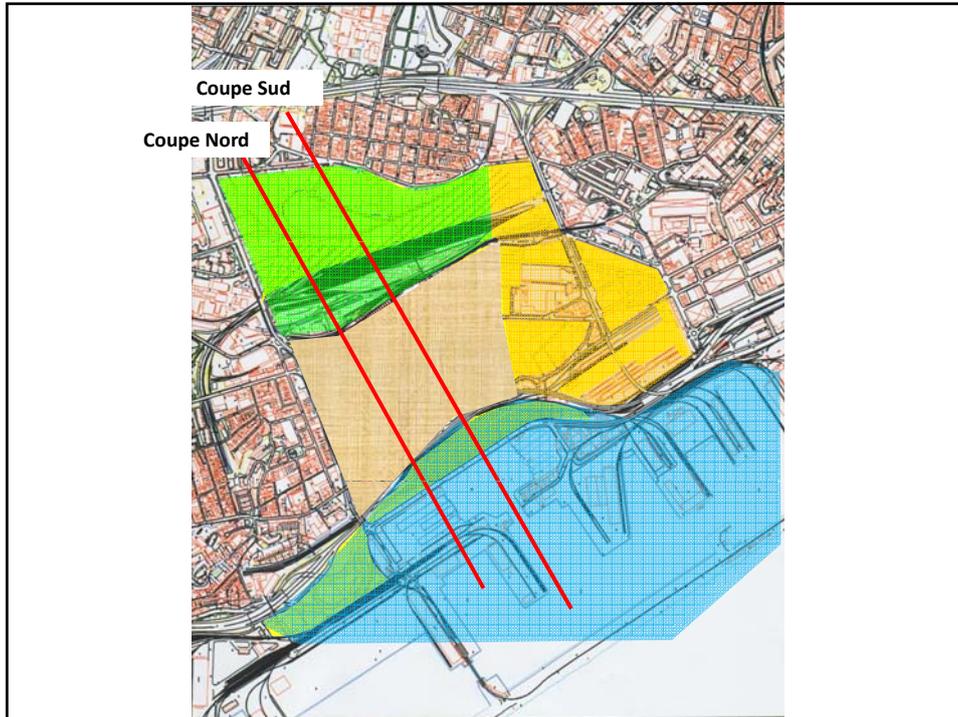


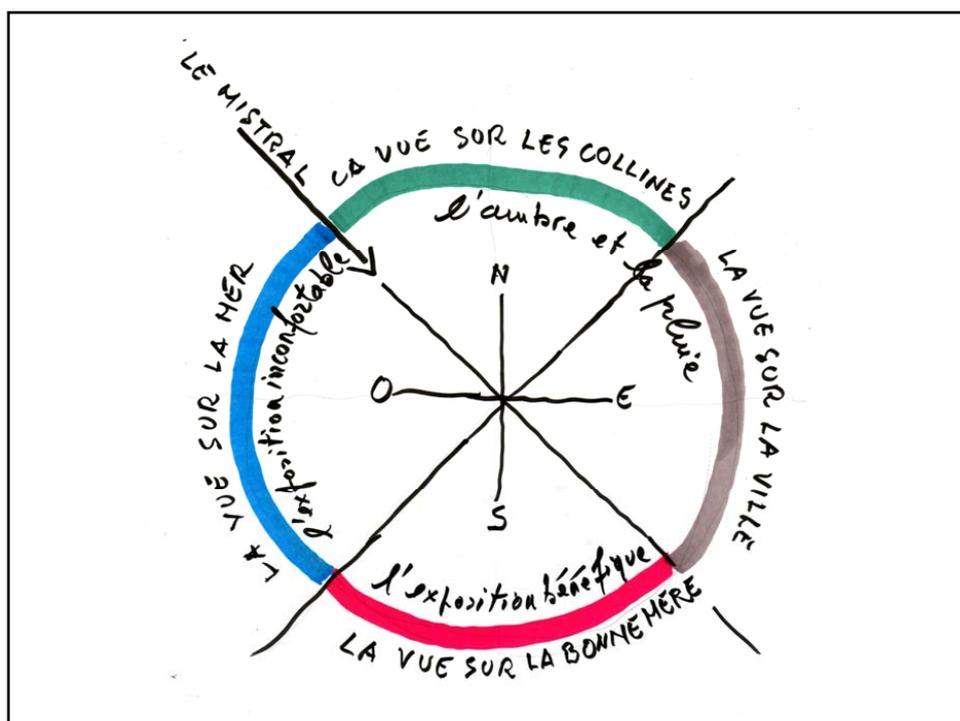


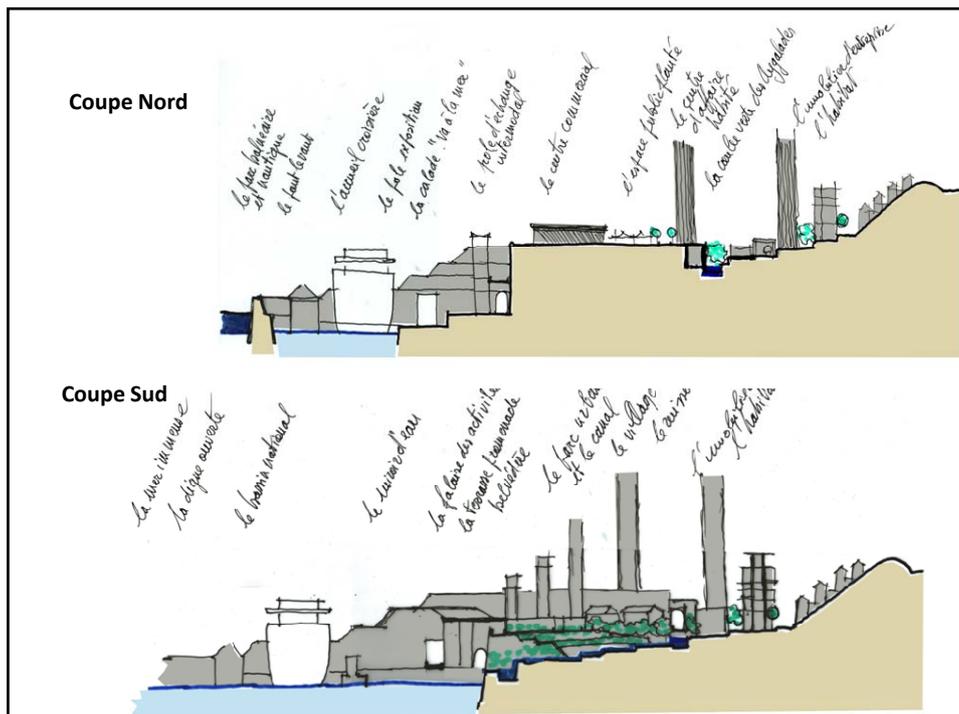
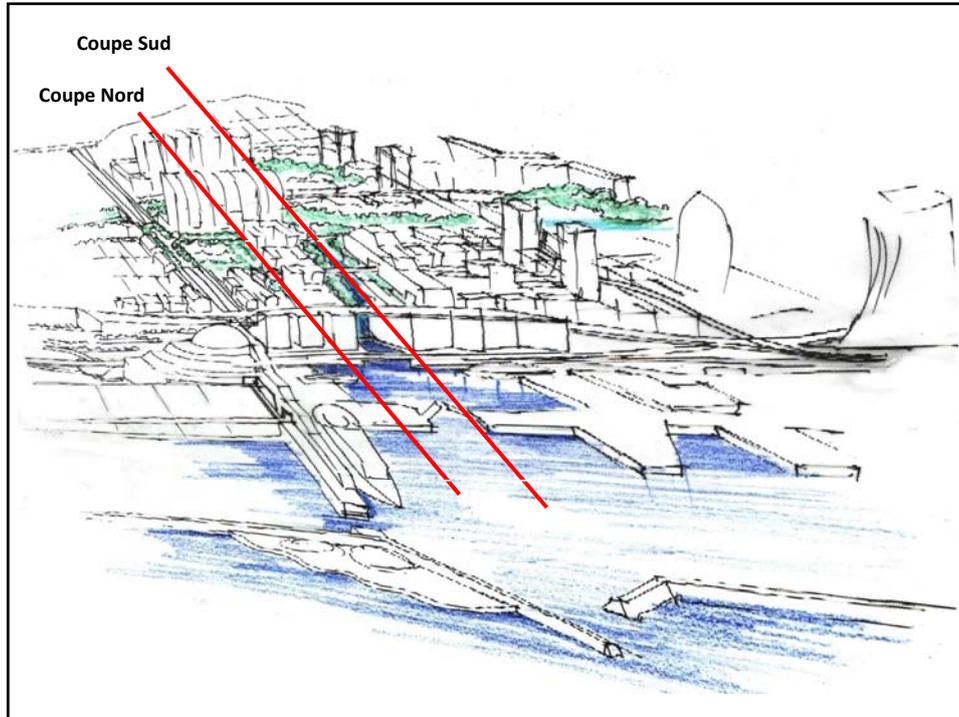


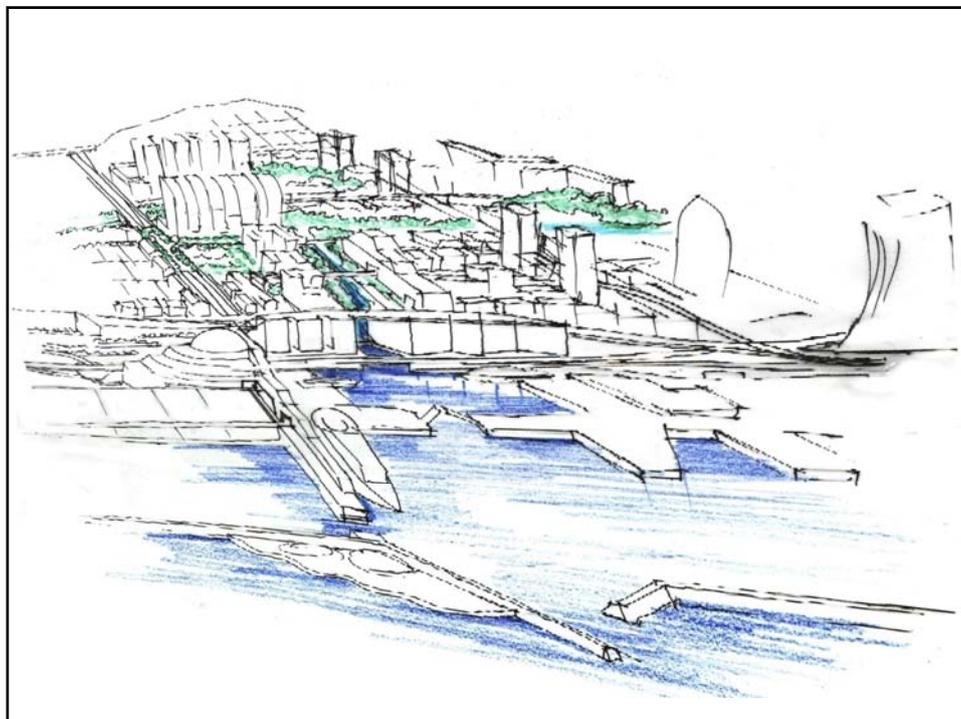
SEINE RIVE GAUCHE : COS 1,7







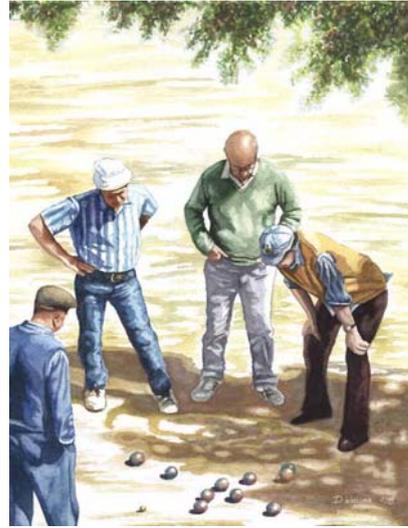




LE QUADRIATHLON DE MARSEILLE



PLANTER
10 000
HECTARES



CONCOURS INTERNATIONAL D'ENTREPRENEURS

ECONOMIE EQUITABLE ET DEVELOPPEMENT HUMAIN



1
PRESENTATION
ET
REGLEMENT



2.2- Les passerelles du Sud- Projet équipe B

**Blanc Cyril
Bonfils Colette
Horn Christian
Maillard Jean Pierre
Ould- Ruis Omar
Pagès Jean- Louis**

LES PASSERELLES DU SUD



EXTENSION DU PERIMETRE D'EUROMEDITERRANEE

Colette BONFILS,
Cyril BLANC,
Christian HORN,
Jean-Pierre MAILLARD,
Jean-Louis PAGES,
Omar OULD-RUIS

INTRODUCTION

Les résultats obtenus jusqu'ici par l'établissement public Euroméditerranée sont à saluer, en matière de programmes neufs de bureaux, de rénovation urbaine (rue de la République), de logements. La desserte locale du premier périmètre est bonne grâce au tramway récemment mis en service et au métro.

Pour autant l'extension du périmètre d'Euroméditerranée ne doit pas être pensée comme une nouvelle opération du même type, mais comme l'élargissement de ce qui est déjà accompli, appelant quelques inflexions du programme initial.

Pour cet élargissement, le projet s'appuie sur trois objectifs.

- Mettre davantage l'accent sur **les ambitions méditerranéennes** du projet. Bien que fortement affirmées par le nom de l'opération, elles peuvent être développées car l'opération apparaît pour l'instant très européenne et peu méditerranéenne.

Il s'agit à travers cet objectif de donner, comme l'indique l'établissement public, « *à la métropole marseillaise une place dans le concert des métropoles mondiales et de jouer un rôle dans l'union des pays méditerranéens* ».

Il s'agit aussi de la doter des équipements qui lui permettront de tenir ce rang, notamment en organisant une liaison performante et sûre vers l'aéroport de Marignane.

Il s'agit aussi d'affirmer **l'identité méditerranéenne** de Marseille.

- Poursuivre l'aménagement de **l'interface entre ville et port** sur une plus grande échelle en profitant de l'élargissement du périmètre, avec l'objectif de parvenir enfin à satisfaire un désir profond et ancien des Marseillais, de s'approprier leur port.

- **Etendre la ville** en direction d'un quartier complexe et déstructuré, aujourd'hui peu valorisé par son aspect actuel, coupé par de larges emprises infranchissables, occupé par des entrepôts et un habitat dégradé avec l'objectif de concourir à une réhabilitation des quartiers entre lesquels l'opération se glisse.

PROPOSITIONS D'AMENAGEMENT

1. Marseille : une ville de la Méditerranée



La ville doit construire une image forte et originale de ses échanges Nord-Sud, avec l'ambition de devenir un siège pour les institutions de développement et de coopération dans l'espace méditerranéen.

Dans ce dessein, la métropole marseillaise peut s'appuyer sur sa relation forte et historique avec les pays du Maghreb sans pour autant oublier les autres pays du pourtour méditerranéen. Les échanges culturels ou économiques avec ces pays doivent se développer dans un esprit d'équilibre.

Un travail sur le paysage des nouveaux quartiers, leur forme, leurs couleurs, devra renforcer le caractère et l'identité méditerranéenne de Marseille.

Trois aménagements déclinent l'ambition méditerranéenne.

La « Cité des échanges »

Des formes intéressantes de négoce ont été développées à Marseille par les importantes minorités issues de l'immigration. En s'appuyant sur le savoir-faire de ceux qui ont fait du « **Marché aux puces** » un ensemble commercial de dimension régionale, il convient de créer dans le périmètre d'Euroméditerranée un ensemble de commerces et de services qui invente un modèle de co-développement par un croisement de la culture des deux rives de la Méditerranée, sous la forme d'une « **Cité des échanges** ».

Un tel ensemble offre des locaux destinés à l'accueil de petites entreprises, et des services diversifiés pour l'importante clientèle qui transite par Marseille tels que des agences de voyage, des banques, etc).

La structure de cette Cité pourrait s'inspirer des grands marchés méditerranéens (Istamboul, Fez, Alep) avec leur réseau de rues spécialisées dans les divers commerces ou activités, ponctué de places.

Ce projet se développera par extension de l'actuel marché, en le modernisant sur le plan de l'hygiène et des fonctionnalités (accès pour les approvisionnements et les livraisons,

parkings adaptés pour les acheteurs).

Aujourd'hui le marché est déjà un lieu très attractif pour l'ensemble de l'agglomération, et pour la région proche. Son important chiffre d'affaires laisse penser que les gestionnaires de cet équipement pourraient être en mesure d'accompagner une action publique.

La création de cet équipement d'un type nouveau nécessiterait un transfert du terminal maritime à destination du Maghreb. Les passagers pour ces pays pourraient trouver dans ce complexe des prestations adaptées à leurs besoins : un parc gardé pour des véhicules chargés et stationnant assez longtemps, des services aux personnes, une hôtellerie de court séjour, des commerces et une restauration spécialisée.

Dans le cadre de ce transfert, un système de transport en commun adapté est à aménager entre le môle dédié au Maghreb, la gare Saint Charles, le quartier de Belsunce, et la Cité des échanges. Cette liaison pourrait fonctionner en boucle, ce qui permettrait de rendre le dispositif lisible pour un public extérieur à la ville.

Le « Pôle méditerranéen du savoir et de la culture »

Un complexe d'enseignement et d'échange pourrait être développé dans le périmètre élargi, comportant des classes internationales de lycée axées sur les langues parlées dans l'espace méditerranéen. L'action publique pourrait aussi soutenir un projet d'enseignement bilingue français-arabe dans le primaire et le secondaire.

Par ailleurs le périmètre pourrait accueillir un établissement de recherche ou une antenne de l'université dédiés à la géographie, à l'histoire, à l'aménagement du territoire, ou aux réalités sociales du monde méditerranéen.

L'institut d'études politiques de Paris a montré cette voie, en délocalisant un premier cycle dédié aux « pays du Moyen Orient et Méditerranée » à Menton. Marseille pourrait à terme avoir l'ambition de représenter un candidat idéal pour un tel projet.

La mise en place d'un enseignement universitaire peut être complétée par la création d'une résidence pour les étudiants conçue sur le modèle de la Cité internationale de Paris.

Un autre programme, culturel, pourrait trouver sa place dans ce pôle en s'inspirant de l'Institut du monde arabe de Paris, dont il pourrait être le partenaire. Une coopération avec l'important centre des archives de l'administration française au Maghreb, implanté à Aix-en-Provence pourrait également être envisagée.

Tous ces équipements seraient regroupés sur un « **Boulevard de la culture** » situé à proximité du métro.

La « Place des institutions » de la Méditerranée

La métropole marseillaise peut aussi avoir l'ambition d'accueillir des institutions internationales liées au monde méditerranéen, dans le cadre de projets de coopérations entre Etats ou d'accords commerciaux. Un espace de qualité, voire de prestige devrait leur être réservé autour d'une place à proximité du front de mer, près de la future gare TER d'Arenc, proche du symbole fort que représente le futur siège de CMA-CGM, et du Centre régional de la Méditerranée qu'il est suggéré de transférer sur ce site.

Cette proposition prend exemple sur le quartier du Conseil de l'Europe à Strasbourg où diverses institutions européennes, ambassades et consulats, centres d'information européen, sièges d'entreprises se sont peu à peu agrégés avec le soutien de la

communauté urbaine, des assemblées régionales et départementales, de l'Etat, dans le cadre d'un contrat de plan spécifique.

2. Marseille : une ville de la mer



1

Aujourd'hui, les Marseillais peuvent apercevoir les bateaux dans le port à travers une grille d'enceinte. Beaucoup de frustrations peuvent être ressenties devant cette vue partiellement masquée. La tentation réapparaît fréquemment de transférer les fonctions portuaires hors du centre urbain. Un tel déplacement serait pour Marseille une perte irréparable en termes de symbole, de paysage et d'économie.

Plusieurs orientations sont proposées pour compléter avec volontarisme les actions déjà entreprises dans le cadre d'Euroméditerranée. Ces mesures ont pour objectif de donner un libre accès à certaines parties du port, de créer des vues, de constituer des belvédères.

Donner un libre accès au port

En séparant les trafics de passagers domestiques (vers la Corse) et sous douane (vers l'Algérie et la Tunisie), il devient possible d'affecter un terminal uniquement à la Corse. Cet espace serait ouvert au public à l'instar de ce que l'on observe dans tous les ports d'arrivée en Corse.

Une position de ce terminal en continuité avec le môle J4 serait idéale. Elle crée un espace public généreux et continu, nécessitant toutefois une localisation du Mucem sur un autre site, et pourquoi pas dans le périmètre d'extension. Ce projet ouvrirait le terminal sur la ville ancienne, rendant visibles les bateaux depuis les rues du quartier.

Dans cette hypothèse, le transfert du terminal Maghreb et son rapprochement avec la « Cité des échanges » s'imposerait.

Aménager des chemins du littoral

La partie Sud de la ville dispose d'un littoral entièrement accessible et relié au parc de Borely, lieu de promenade et de contemplation. Le projet s'en inspire en créant un **boulevard du bord de mer** aménagé agréablement avec des plantations, de larges trottoirs, une piste cyclable, et ponctué de vues et de mises en scène de la mer. Cet itinéraire pourrait être ultérieurement complété par un **chemin de la corniche haute**.

L'enfouissement de l'autoroute A55, entre les Docks et l'entrée du tunnel sous le Vieux port, est prévu, avec la démolition de l'actuelle passerelle.

Indépendamment des raisons qui ont conduit à faire le choix de démolir cet ouvrage dans sa partie terminale, il serait dommage de ne pas le conserver, en le transformant en un mail piétonnier reliant entre eux les bâtiments du front de port, distribuant les immeubles

de bureaux, et raccordant les Docks et la place de la Joliette au parvis de la cathédrale.

Cette « **Passerelle** » remise en valeur, offrirait une très belle vue sur les bateaux, la baie, l'archipel du Frioul et le site de la ville. Elle pourrait être aménagée ponctuellement en un lieu de détente et de restauration en plein air pour les personnels du quartier d'affaire.

Si cette démolition s'imposait malgré tout, une nouvelle passerelle fine et transparente devrait être construite comme un élément structurant de la composition urbaine et un lieu de grand charme pour la ville et pour le quartier.

Créer des lieux forts et symboliques en positionnant des équipements majeurs en belvédère

Dans la logique des projets d'Euroméditerranée et du Port autonome de construire en **sur-sol** (le toit de la gare maritime, les « Terrasses du Sud », le « Silo »), d'autres équipements majeurs, comme le « Palais des congrès » devraient être positionnés au contact ou en débord sur l'eau.

Ces belvédères, reliés les uns aux autres par la « Passerelle », seraient branchés par un maillage serré à un parvis continu distribuant les immeubles du front de port d'une manière plus ample et plus lisible.

3. Marseille : une ville « d'urbanité »



La ville de Marseille présente deux hémisphères très contrastés : au Sud de la Canebière elle est remarquablement équipée, avec un grand axe (Prado, Michelet), un espace littoral de qualité (Borely), d'importants parcs publics (le Centenaire, Pastré), des lieux majeurs (la Préfecture, Notre Dame du Haut, la place Castellane), des quartiers privilégiés. Au Nord, la ville est ressentie par ses habitants et par les autres marseillais comme un espace pauvre, aux quartiers difficiles, abandonné.

L'opération Euroméditerranée étendue devrait avoir la volonté de contribuer à rééquilibrer la ville, et doter la métropole des grands équipements qui lui manquent. Elle peut être aussi le moteur de la reconquête d'un secteur coupé par de grandes emprises ferroviaires et industrielles, dégradé socialement et sans identité ni vie de quartier.

Donner vie au territoire

Le projet prévoit la création d'un **habitat de qualité** intégrant un objectif de diversité et développement durable.

Les quartiers d'habitation se développeront en balcons successifs, en tirant ainsi parti d'un atout fort du site, qui est une vue magnifique sur le port et la mer, et une exposition face au Sud. Cet habitat est aussi développé autour du **parc urbain** de la **coulée verte** empruntant le vallon des Ayalades.

Ce parc est conçu comme un jardin méditerranéen, assez minéral, intégrant des végétaux de la région, où les espaces publics côtoient les espaces privés des immeubles.

La mise en place de véritables **centres de quartier** dotés de services publics et d'équipements commerciaux, où s'exprime la mixité sociale. Le fruit de cette **diversité** favorisera le développement de la vie et l'animation du quartier.

Le secteur possède dès à présent plusieurs atouts comme la présence du Marché aux puces ou le village des Crottes, qu'il est possible de conforter et de développer.

L'implantation d'**équipements à l'échelle de la métropole**, comme l'annexe internationale d'un lycée et surtout le Palais des Congrès permettrait d'afficher clairement l'appartenance de ce quartier à l'ensemble de la ville et de la métropole.

Tisser la ville

L'aménagement de l'extension est l'occasion de réfléchir aux trames qui manquent à cette partie de la ville. Aujourd'hui le quartier est découpé en bandes parallèles dans le sens Nord Sud par un certain nombre d'obstacles massifs comme les deux emprises closes que sont les gares d'Arenc et du Canet. Cette coupure se marque visuellement par de grands murs opaques.

Un élément important du projet est la création ou l'amorce en attente d'un passage complet, d'un **axe Est-Ouest** débouchant, par-dessus la gare de triage d'Arenc, au bassin de carénage où s'implantera, en avancée, le Palais des congrès.

Le projet s'articule entre une « ville basse » et une « ville haute » en tirant parti du relief accidenté du site.

Pour la couture des quartiers Nord à la ville, le réseau des transports en commun (métro et tram) doit être prolongé.

Le projet propose de poursuivre à partir du futur arrêt d'Arenc **deux branches du réseau de tram** : l'une desservant les quartiers Nord de la ville, l'autre continuant en **tram-train** jusqu'à l'aéroport en empruntant le réseau ferroviaire. Cette dernière liaison pourrait avoir une cadence de deux ou trois dessertes par heure.

Donner des repères

Pour rééquilibrer la ville, le projet propose que soit mis en évidence **un axe majeur** de pénétration, par un traitement approprié du boulevard de Paris et de la rue d'Aix, en prolongement exact du grand axe formé par les boulevard Michelet, l'avenue du Prado, la rue de Rome.

Ces repères seraient des **lieux significatifs** à l'image de la place de la Joliette et viendraient ponctuer l'ensemble de l'opération d'Euroméditerranée.

Des lieux comme la gare TER à Arenc, le débouché d'un futur axe Est-Ouest le long duquel sont implantés des équipements du « Pôle du savoir et de la culture », le parvis du Palais des congrès pourraient illustrer cet objectif.

La **coulée verte**, autre lieu-repère (en continuité à terme avec le parc Billoux), commençant à la future station terminale du métro, au Nord, s'achèverait aux abords de la tour CGM-CMA au Sud, où est créé un espace ouvert jusqu'au bord de l'eau.

Par ailleurs, pour rompre avec l'impression que donne ce secteur d'être « nulle part », des **places** et des placettes, le **village des Crottes** réhabilité, des **belvédères** donneront une identité spécifique à chaque lieu.

Tous ces aménagements d'espaces publics devraient s'inspirer du monde méditerranéen.

Une exigence de développement durable

Le développement durable devra constituer la trame permanente sur laquelle se fonde le projet urbain et être constamment pris en compte, à tous les niveaux : urbanisme, constructions, gestion des nouveaux quartiers, conformément à la « Charte qualité Marseille » adoptée par la ville.

Le projet privilégie le développement des transports en commun, prône un habitat bioclimatique tenant compte de l'exposition au soleil et au vent, met l'accent sur un objectif de production d'énergie solaire pour différents usages.

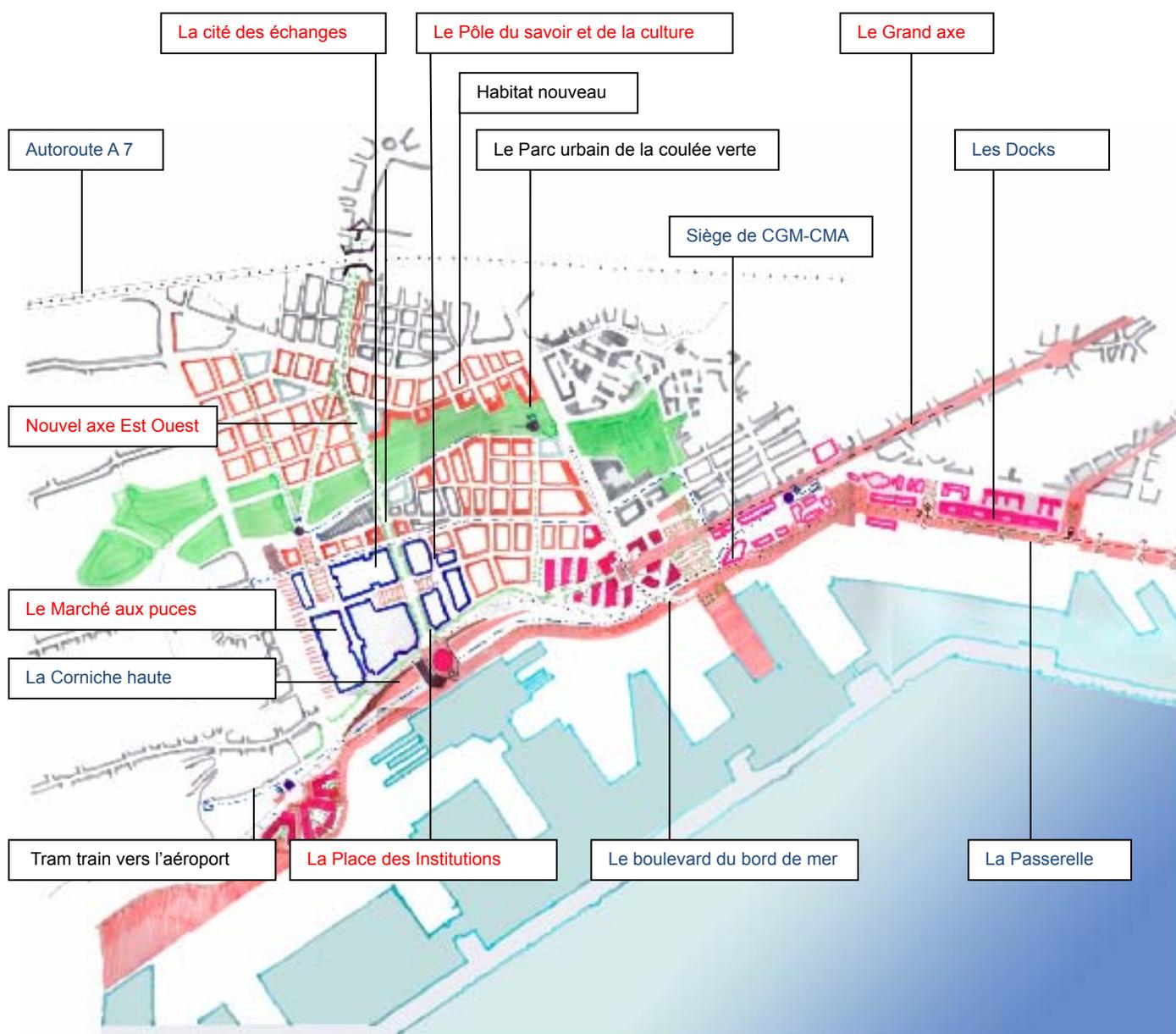
Les aménagements reposeront sur une gestion économe de l'eau, en utilisant les eaux du ruisseau des Aygalades pour l'animation urbaine (plans d'eau, rigoles, bassins, fontaines dans les rues et places) et pour l'arrosage des espaces verts et le nettoyage des voiries.

Le parti d'aménagement

Marseille : une ville de la Méditerranée

Marseille : une ville de la mer

Marseille : une ville d' « urbanité »



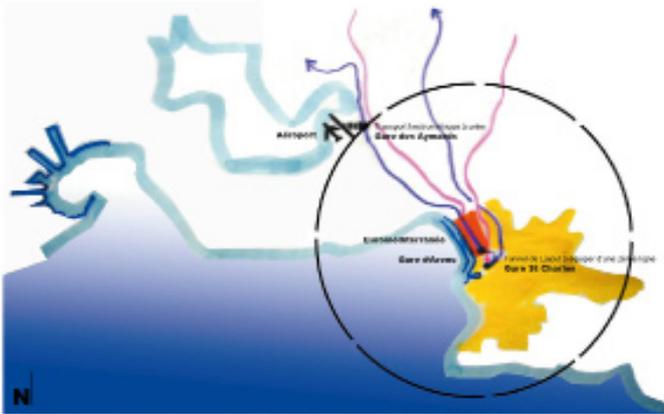
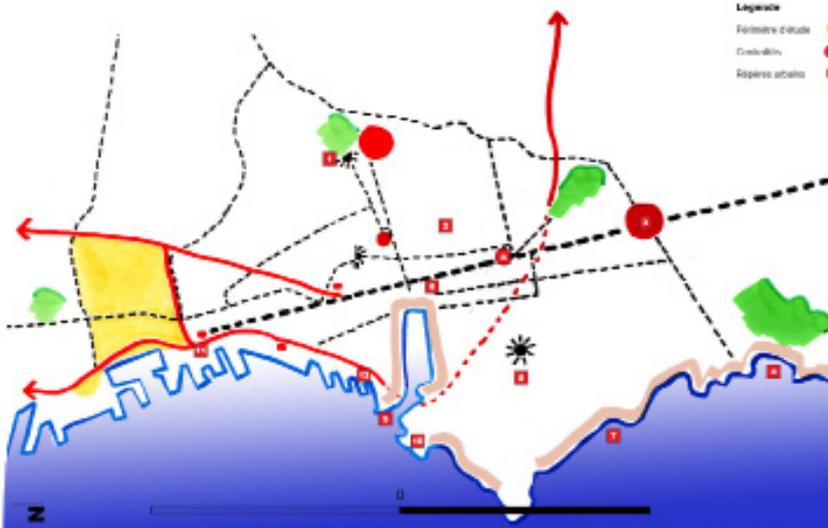
<< Les passerelles du
Sud >>
**Trois objectifs:
Ville de la Méditerranée
Ville de la Mer
Ville de l'Urbanité**

Le projet s'appuie sur trois objectifs:

Mettre davantage l'accent sur les ambitions méditerranéennes du projet. Bien que fortement attendus par le monde de l'opérateur, elles peuvent être délaissées au profit de l'opération pour privilégier le développement de nouveaux équipements.
 Il s'agit à travers cet objectif de donner, comme l'indique l'établissement public, « à la méditerranéenne une place dans le concert des métropoles méditerranéennes et de jouer un rôle dans l'union des pays méditerranéens ».
 Il s'agit aussi de favoriser, dans le cadre de la programmation de l'opération, les liens de coopération et de collaboration avec l'aéroport de Marseille-Marseille-Marseille.
 Il s'agit aussi d'affirmer l'identité méditerranéenne de Marseille.

Revaloriser l'aménagement de l'estuaire entre ville et port et une zone centrale actuelle en matière de l'aménagement du patrimoine, avec l'objectif de garantir enfin à tout état l'équilibre patrimonial et architectural des Marseillais à l'égard de leur port.

Étendre la ville en direction d'un quartier calme et déserté, aujourd'hui peu valorisé par son aspect actuel, coupé par de larges emprises infraroutières, en ayant pour objet de développer un habitat diversifié avec l'objectif de contribuer à une réhabilitation des quartiers et de favoriser l'opération sur place.


**A 15 minutes de l'aéroport de Marignane
A 5 minutes de la gare St Charles et du TGV**

Les Quartiers Nord: tendre à la même qualité urbaine que dans les Quartiers Sud

1 Place Longchamps

2

3

4

5

6

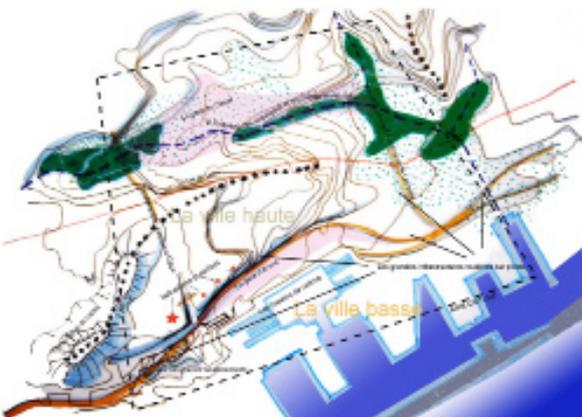
7

8

9

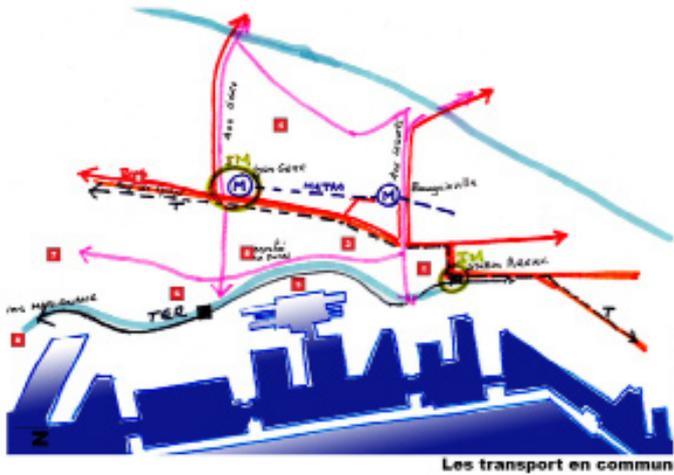
10

11

12

**Utiliser les atouts physiques du site
composer avec ses contraintes**

Les éléments majeurs à prendre en compte

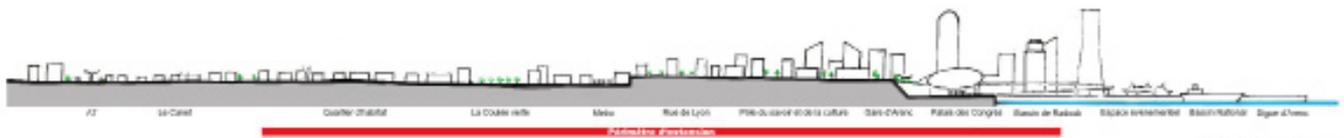
<< Les passerelles du Sud >>



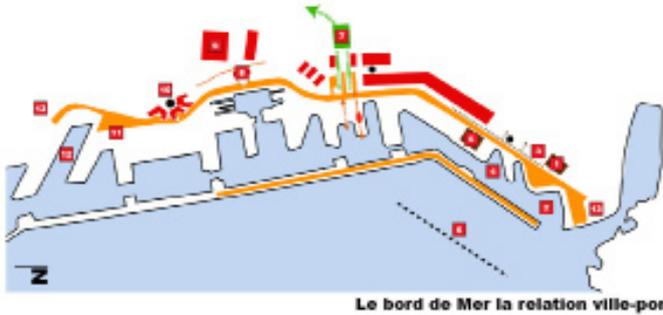
Les ferries : relever la qualité de l'urbanisme dans le paysage des collines, marées de la mer et la Côte Bleue



Le Pôle des Congrès : une proue lancée vers la mer



<< Les passerelles du Sud >>

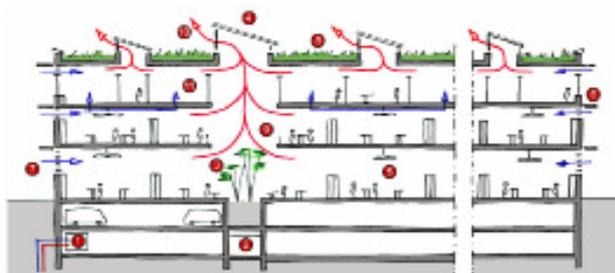

Légende

- 1 L'Atelier de la Plage
- 2 Promenade Haute
- 4 Terminal Carpe
- 5 Les Terrasses
- 6 Casernes
- 7 Casin'expo
- 8 Palais de Congrès
- 9 Les Pucier
- 10 Pile vertebrae
- 11 Pylonnage de Blagovest
- 12 Terminal via Magenta
- 13 Promenade Balade
- 14 Déservant urbain

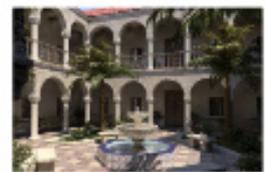

Marseille vu de la mer

Légende

- | | |
|----------|---|
| Commerce | ■ |
| Resurs | ■ |
| Habitat | ■ |
- 1 Palais des Congrès
 - 2 Pile via Ramon et de la Colonne
 - 3 Non-de Lyon
 - 4 Champs de la Madagac Ville
 - 5 Nouveau marché
 - 6 Terminal
 - 7 Bâtiment
 - 8 Habitat collectif
 - 9 Parcours de Cap. Pénée


Légende

- 1 Poutre à climatisation (PAC)
- 2 Déplacement des murs extérieurs
- 3 Poutre
- 4 Casernes solaires
- 5 Ventilateur
- 6 Protection solaire
- 7 Circulation naturelle
- 8 Toiture végétalisée
- 9 Construction en maçonnerie
- 10 Poutre en acier et béton
- 11 Poutre d'acier (PAC)



« Les passerelles du Sud »



Euroméditerranée
Extension de l'Opération d'Intérêt National



Les passerelles du **SUD**

Ateliers internationaux de Maîtrise d'Œuvre Urbaine
Session de *Marseille* du 11 au 26 novembre 2007



L'extension d'Euroméditerranée

Un projet pour continuer, élargir et infléchir le programme initial



 **3 ambitions au cœur du projet**

Mettre l'accent sur la Méditerranéenne



Aménager la relation avec la Mer



Sur un quartier complexe, étendre le Centre ville



 **Objectif 1**

Marseille, ville de la Méditerranée

« Mettre l'accent sur les ambitions Méditerranéennes »



 Objectif 1

Marseille, ville de la **Méditerranée**

3 projets :

- Une cité des échanges** ■
- Un pôle du savoir et de la culture** ■
- Une place des institutions de la Méditerranée** ■

 Objectif 1

Marseille, ville de la **Méditerranée**

Une cité des échanges



**« En faire un modèle de co-développement
Compléter cette cité des échanges par une offre de
services aux entreprises et aux personnes »**

Marseille, ville de la Méditerranée

Objectif 1

Une cité des échanges

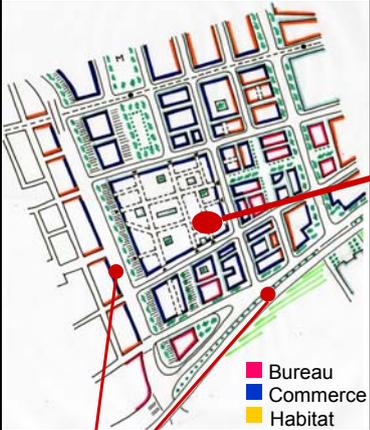
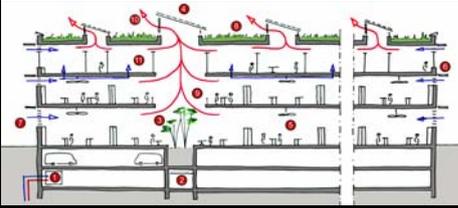



Marseille, ville de la Méditerranée

Objectif 1

Une cité des échanges

Zoom sur le quartier des Puces

1. Pompe à chaleur eau/mer (PAC)
2. Récupération des eaux pluviales (WC – arrosage)
3. Patio
4. Capteurs solaires
5. Ventilateurs
6. Protection solaire
7. Subvention nocturne
8. Toiture végétalisée
9. Construction en massif (inertie thermique)
10. Extraction d'air chaud
11. Arrivée d'air frais par PAC

Av. du Cap Pinède
Chemin de la Madrague



Objectif 1

Marseille, ville de la
Méditerranée

Un pôle du savoir et de la culture



*« La création d'une cité universitaire
et des antennes de l'Université*

*Un enseignement bilingue franco-arabe
et des classes internationales de lycée »*



Objectif 1

Marseille, ville de la
Méditerranée

Un pôle du savoir et de la culture





Marseille, ville de la
Méditerranée

Objectif 1

Une place des institutions

*« Un lieu de prestige, en attente d'institutions
Bien relier à la gare Saint Charles et à l'aéroport
Marseille-Provence »*



Marseille, ville de la
Méditerranée

Objectif 1

Une place des institutions



Objectif 2

Marseille, ville de la Mer

« Aménager la relation entre la ville et la Mer »



Objectif 2

Marseille, ville de la Mer

3 projets :

- Un terminal réservé au trafic vers la Corse** ■
- Les chemins du littoral** ■
- Des lieux forts et symboliques** ■

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Le terminal de la Corse

**« Dissocier les terminaux de Corse et du Maghreb
Ouvrir l'accès au port au droit du terminal de la Corse
Déplacer le terminal du Maghreb »**



Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Le terminal de la Corse



Périmètre d'extension

Terminal passager
Corse et Maghreb

Vieux Port

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Le terminal de la Corse

The map shows the coastline of Marseille with several key locations marked by red lines and labels: Gare Cap. Pinède, Marché aux puces, Bureaux, La Major, Terminal du Maghreb, Terminal de la Corse, Les croisières, and Pôle de la plaisance.

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Les chemins du littoral

« Offrir aux quartiers Nord la possibilité de se promener le long de la mer et voir le port »

The first photograph shows a modern suspension bridge with a glass railing and a walkway, set against a backdrop of greenery and a building. The second photograph shows a wide, paved promenade along a canal or river, with people walking and buildings in the background.

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Les chemins du littoral

Promenade basse (boulevard urbain et circulations douces)

La coulée verte

Esplanade du Maghreb Ascenseur du palais des congrès Fort St Jean

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Les chemins du littoral

Promenades hautes

Les Terrasses du port

La Major

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Des lieux forts et symboliques

« Placer des lieux forts et symboliques en positionnant des équipements majeurs en belvédères, avec notamment le nouveau Palais des Congrès »

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Des lieux forts et symboliques

Le Palais des Congrès



A7 Quartier du Canet Métro Rue de Lyon **Le Palais des Congrès**

Marseille, ville de la Mer

Objectif 2

Des lieux forts et symboliques



Objectif 3

Marseille, une ville d'Urbanité

« Étendre la ville en direction d'un quartier complexe et déstructuré »



Objectif 3 **Marseille, ville d'Urbanité**

Les quartiers Nord : tendre à la même qualité que les quartiers sud

Objectif 3 **Marseille, ville d'Urbanité**

3 orientations pour la rééquilibrer :

- Donner de la vie au territoire** ■
- Tisser la ville** ■
- Donner des repères** ■

 **Objectif 3** **Marseille, ville d'Urbanité**

Donner de la vie au territoire

« Peu habité, peu attractif, le secteur apparaît bien peu vivant »

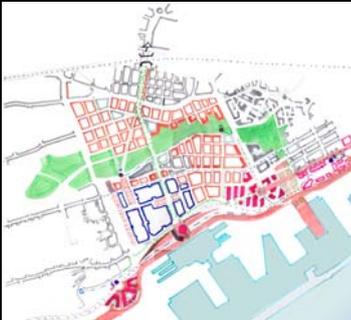
Il convient de l'animer : des quartiers diversifiés, des lieux de rencontres, d'échanges et d'activités »



 **Objectif 3** **Marseille, ville d'Urbanité**

Donner de la vie au territoire

Une ville multifonctionnelle



Habiter autour du parc



Objectif 3

Marseille, ville d'**Urbanité**

Donner de la vie au territoire

Des lieux de rencontres

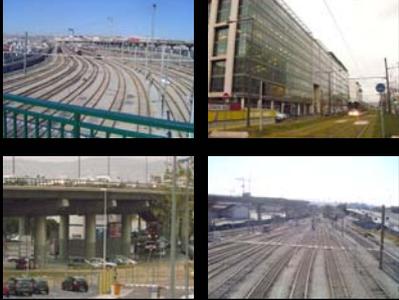


Objectif 3

Marseille, ville d'**Urbanité**

Tisser la ville

« Il faut pouvoir entrer facilement dans le quartier et en sortir, mais également s'y promener »



Marseille, ville d'Urbanité

Objectif 3

Tisser la ville

Accessibilités internes et externes

Marseille, ville d'Urbanité

Objectif 3

Tisser la ville

Greffes

 Objectif 3

Marseille, ville d'**Urbanité**

Donner des repères

« Le territoire de l'extension est pour l'instant nulle part

Des repères sont à créer avec des éléments culturels et physiques, les espaces publics, l'habitat dans toute sa diversité, les lieux d'activités économiques,... »

 Objectif 3

Marseille, ville d'**Urbanité**

Donner des repères

Utiliser les atouts physiques du site, composer avec les contraintes



A7 Quartier du Canet Métro Rue de Lyon Gare d'Arenc Espace événementiel

Objectif 3 **Marseille, ville d'Urbanité**

Donner des repères

Les éléments majeurs à prendre en compte

Silo Pôle tertiaire Palais des Congrès Pôle tertiaire Tour CMA, CGM Les Docks Les Terrasses du Port Major

← Secteur d'extension →

Objectif 3 **Marseille, ville d'Urbanité**

Donner des repères

Aux « couleurs » de la Méditerranée



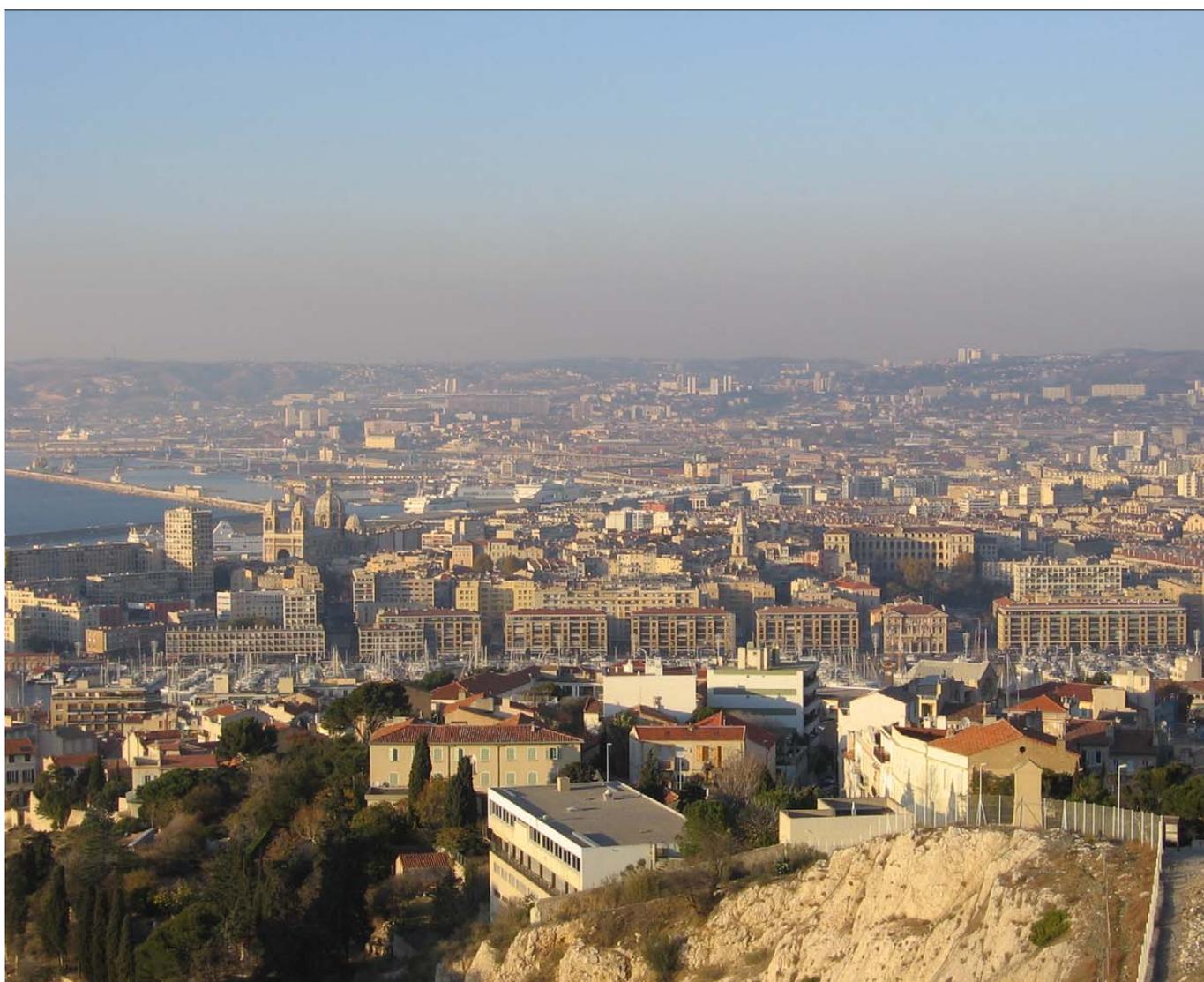


2.3- La ville bleue et verte- Projet équipe C

Berthet Françoise
Bonacorsi Guiseppe
Chammas Camille
Grèzes Denis
Ouled- Abdallah Keltoum
Zanotelli Claudio
Zhang Qinwei

LA VILLE BLEUE & VERTE

EXTENSION DU PERIMETRE D'EUROMEDITERRANEE



Claudio Luiz ZANOTELLI, Camille CHAMMAS, Denis GREZES, Françoise BERTHET,
Giuseppe BONACORSI, Keltoum OULED-ABDALLAH, Qinwei ZHANG

SOMMAIRE

1- Préalables et constats	2
1-1 Préalables	2
1-2 Un site peu lisible, lacéré par les infrastructures et coupé du port	2
2- Le projet stratégique: créer un quartier durable et mixte en extension du centre-ville	3
3- Le schéma d'aménagement du secteur	4
3.1 Articuler les échelles	4
3.2 Retisser une trame d'espaces publics pour une ville méditerranéenne	5
La trame d'espaces publics structure le quartier	5
Révéler le site et le paysage pour donner du sens	6
3-3 Un projet méditerranéen avec une offre résidentielle de qualité (en bordure d'un parc) et une économie performante	7
3-4 Aménager	7
De la banlieue à la ville	7
Le programme possible sur les terrains capables	8
4- Faire la ville durable	8
4-1 Un projet environnemental exemplaire	8
4-2 Des mesures d'aménagement	10
4-3 Articuler les temporalités	10
Transmettre l'identité et le patrimoine local.	10
Un quartier pour tous : maintenir une mixité fonctionnelle et sociale	10
5- Stratégie de développement du projet et hypothèse de phasage	11
5-1 Organiser l'évolution du projet dans le temps	11
5-2 Le phasage proposé	11
5-3 Adapter la gouvernance	11

1- Préalables et constats

1-1 Préalables

Le territoire de Marseille s'étend sur 240 km², dont 100 km² d'espaces naturels non constructibles. La ville proprement dite occupe 140 km². Le centre de la ville est délimité par un quadrilatère d'environ 5 km de côté, représentant le dixième du territoire de la commune et le sixième de la surface bâtie. Marseille est une ville de contrastes, marquée par la géographie, l'histoire, les hommes. Elle est caractérisée par **une interface portuaire de presque 5 km**.

Le site du périmètre d'extension d'Euroméditerranée s'inscrit dans un tissu de banlieue, proche du centre-ville. Aujourd'hui lieu de passage des flux, surtout ceux des marchandises, il constitue **l'enjeu important pour l'extension du centre** dans un tissu lâche, peu dense, mais enserré entre des faisceaux de voies ferrées, des autoroutes et des voies rapides. Avec une aire de 168 hectares, le site se compose d'un plateau cerné par la mer et d'un vallon, orienté nord-sud, avec une topographie importante (plateau et belvédères) mais peu lisible, mal utilisée ou déniée par les infrastructures.

C'est **un territoire de faubourgs industriels avec un noyau villageois**, manquant de cohérence, avec une inadaptabilité de certaines fonctions économiques aux différents sites. Néanmoins, de part son relief, il présente **des points de vues et des perspectives sur les différentes composantes urbaines** : îlots d'habitat collectif hors d'échelle, des repères urbains (église, etc.), les collines, le port et la mer (vue cadrée), éléments à mettre en valeur.

La ville-nature, ici, se minéralise : le ruisseau des Aygalades est canalisé et les espaces verts sont pratiquement inexistantes. Face à l'effacement de la nature et aux changements rapides des fonctions urbaines (cf. la carte sur les points forts du périmètre d'extension), il faut **garder la mémoire du paysage, de l'urbain, de la nature, de l'industrie et de l'architecture, car cette mémoire s'avère fragile**.

1-2 Un site peu lisible, lacéré par les infrastructures et coupé du port

Le site s'avère peu lisible à l'échelle de la ville et sa **silhouette urbaine difficilement perceptible** depuis les belvédères de Marseille, d'où la **nécessité d'y implanter des repères urbains**. Les vues sur les repères de la ville comme Nt-Dame de la Garde sont rares.

La mer et le port restent inaccessibles à partir du territoire. Le secteur d'extension est séparé de la mer par le port autonome (PAM) et ses clôtures. Les liaisons avec ces deux éléments doivent être repensées tant du point de vue physique, économique, que culturel. Parallèlement, le potentiel de développement des fonctions portuaires devrait tendre vers une compatibilité avec l'urbain visant un éloignement du port « industriel » à terme.

Ce secteur est **cerné par trois autoroutes** : A55, A7 et le Bd Gèze, section A 557. Il est également traversé par des voies nord-sud saturées, et coupé à la hache par deux

grandes emprises ferroviaires (gares de triage). **Le paysage fragmenté et discontinu**, engendre des problèmes de repérage et d'orientation.

Toutefois, le port, les voies ferrées et les autoroutes représentent aussi des atouts en terme d'inter modalité des transports. L'accessibilité autoroutière est théoriquement très bonne (quand les autoroutes et voies rapides urbaines ne sont pas saturées). **L'accessibilité inter-quartiers s'avère réduite** et la mobilité urbaine difficile du fait :

- de coupures engendrées par les grandes infrastructures ferroviaires et routières saturées ;
- du manque d'offre de stationnement aux abords des points stratégiques (marché aux puces, métro et grands axes) ;
- de l'absence d'infrastructures et de pratiques de déplacements en modes doux et pour les personnes à mobilité réduite, pratiquement hors la loi ;
- de transports en commun déficients en qualité et en quantité, avec des problèmes d'insertion urbaine et le métro qui s'arrête au sud.

Les espaces publics «urbains » restent donc majoritairement dévolus à la voiture, sous-qualifiés, envahis par les véhicules stationnés et difficilement praticables par les piétons, les vélos ou les handicapés.

Pour toutes ces raisons, **l'identité socio-spatiale du territoire est complexe**, multiple. **Une fragilité sociale de la majorité des habitants** (environ 3000 habitants au total) est relevée dans ce quartier de transit, avec une vie sociale de quartier qui mérite d'être améliorée et son animation urbaine retrouvée.

Le périmètre de l'extension abrite **environ 5000 emplois** répartis dans les différentes entreprises qui y sont présentes. Elles doivent représenter un potentiel de développement économique endogène, au moins pour des activités relais.

Les points durs (cf. la cartographie des points durs) identifiés sur le territoire, sont également à prendre en compte : inondabilité du vallon des Aygalades, dépôts de bus de la RTM, ateliers d'entretien du métro, deux emprises très importantes en activité de Réseau ferré de France (RFF), présence du port industriel, marché aux puces, bâtiments de bureau d'EDF-GDF, siège du quotidien La Provence, ainsi que quelques activités industrielles peut-être difficilement déplaçables.

L'héritage des activités industrielles successives, comme des remblais notamment de mâchefer, ont laissé une **pollution des terrains** importante qui est en cours d'étude.

2- Le projet stratégique: créer un quartier durable et mixte en extension du centre-ville

Le projet d'aménagement et de développement durable propose **les orientations** suivantes.

Développer un quartier selon les principes de l'aménagement durable :

- **donner une priorité aux transports en commun en site propre (TCSP)** et aux circulations douces,
- récupérer les eaux pluviales, utiliser les énergies renouvelables et les matériaux recyclables,
- prendre en compte le principe de coût global.

Améliorer la qualité urbaine du site, avec une conception ambitieuse des espaces publics en complétant la trame urbaine existante.

Poursuivre le développement économique de la métropole afin de mieux la positionner dans l'échiquier des euro-métropoles méditerranéennes et offrir de nouveaux espaces attractifs et compétitifs en améliorant les synergies ville-port.

Développer la fonction résidentielle avec des offres variées de nouveaux logements pour toutes les catégories sociales, et attirer ainsi les actifs des emplois métropolitains supérieurs pour créer un quartier socialement mixte.

Valoriser le patrimoine social et culturel des populations en place et réhabiliter le patrimoine urbain et architectural existant.

Réaliser les équipements nécessaires au profit des habitants du site, des quartiers limitrophes et de la métropole pour certains.

3- Le schéma d'aménagement du secteur

3.1 Articuler les échelles

Le projet s'organise à partir de **l'accessibilité par les TCSP** :

- **les deux gares de tram-train** (au départ de la gare de Saint Charles vers le nord pour relier l'aéroport et la massif de l'Estaque) **dont une sur Arenc**, (transformation du TER actuel, les ateliers TER migrant plus au nord de l'agglomération),
- **le prolongement du métro avec une première station, au-delà du boulevard Gèze**,
- **un tramway irriguant le cœur du secteur ouest avec deux stations**. (Cf. la carte des transports en commun).

Donner un caractère plus urbain aux grandes infrastructures routières (cf. la carte des infrastructures) par un retraitement de l'espace public paraît fondamental :

- dans un premier temps aux carrefours avec les rues structurantes et dans leurs sections au sol, en s'adaptant aux vitesses réelles
- en requalifiant leurs contre-allées par exemple Bd Gèze,

atténuera ponctuellement les coupures de ces espaces. Citons par exemple l'intersection RN8/A557.

A long terme, l'enjeu serait de reporter le transit en dehors des zones denses.

Le quartier s'organise aussi à partir des circulations douces (cf. le plan des circulations douces). Les belvédères offrent la vue de la mer et du port au regard des

habitants et les longent en attendant de pouvoir y accéder. Ils s'inscrivent dans un maillage à l'échelle de l'agglomération. **Une liaison par vaporetto** reliera les différentes haltes urbaines intéressantes à l'échelle du secteur d'Euroméditerranée et de Marseille, de Callelongue vers la Côte bleue en passant par le port.

3.2 Retisser une trame d'espaces publics pour une ville méditerranéenne

Les espaces publics dessinent la ville, s'inscrivent dans son histoire, dans sa géographie, créent l'identité et la qualité urbaine, contribuent au développement de l'urbanité et de l'animation. **Le projet se construit donc à partir des espaces publics** et du réseau TCSP et circulations douces. Compte tenu de l'état actuel, il faut **une grande ambition dans la qualité et la variété des aménagements**.

La trame d'espaces publics structure le quartier

Elle relie le périmètre de l'extension aux autres, notamment vers le nord et l'est. **Elle favorise une qualité résidentielle attractive** : parc urbain redonnant une vraie place au végétal et à l'eau, coulée verte s'inscrivant dans une trame verte inter-quartier (cf. la carte des espaces publics), voire de ville ou d'agglomération, mails, boulevards, avenues-parc, belvédères sur la ville et les collines, etc.

Le maillage urbain s'impose. Six axes majeurs nord-sud sont prévus :

- la rue de la Madrague-ville se transformera avec un mail pour les circulations douces, des belvédères pour voir la mer, valorisera la façade maritime et favorisera les vues sur la mer ;
- la promenade le long du port (quai du Lazaret et son prolongement) à moyen terme. En accompagnement de la libération progressive et attendue de la gare d'Arenc, un « boulevard maritime », végétalisé en contact avec la ville, permettra de retravailler les limites d'accessibilité du public sur le territoire du port parallèlement à l'implantation de nouveaux programmes ;
- la rue de Lyon devient une avenue plantée, élargie et requalifiée en cohérence avec le tram et dans le prolongement du bd de Dunkerque ;
- deux avenues parcs longent le parc à l'est et à l'ouest ;
- une sixième avenue nord-sud sera créée avec la mise en place de la gare SNCF sur le site d'Arenc afin de rendre ce territoire accessible.

L'ensemble de ces avenues fera l'objet d'aménagement pour les circulations douces et d'un traitement paysager important. La trame des rues complète et s'inscrit dans la trame existante, en préservant sa toponymie. Elle retrouve par ailleurs les îlots de Cerda. **Les gares des transports en commun** (métro, tram, train-tram, vaporetto) s'inscrivent dans cette trame.

Des places, squares et jardins de proximité jalonnent l'ensemble et créent le rythme et la respiration dans l'espace urbain : ce sont des repères et des lieux de convivialité pour les habitants

Une vraie place au végétal et à l'eau.

Un programme ambitieux de plantations sera réalisé à partir d'espèces endogènes, adaptées en gabarit et exigeant un entretien minimum et peu d'eau. Le ruisseau des Aygalades sera « assaini » et mis en valeur. La systématisation des systèmes de noues paysagées s'impose.

Le nouveau parc du Canet s'étend sur environ 30 hectares au cœur du vallon. Il favorisera la proximité avec l'eau autant que possible. Il aura une vocation inter-quartiers et accueillera les équipements publics à l'échelle inter-quartier et de proximité pour l'enseignement, les loisirs en plein air, les sports. Un lycée international, les équipements sportifs, les collèges, une salle polyvalente etc. l'animent. Un quartier résidentiel sera construit en bordure de parc, à l'est et à l'ouest du parc.

Cet espace aura aussi une fonction **forte de « qualité environnementale »** car il doit permettre la récupération et le traitement des eaux pluviales du quartier (zone d'expansion des eaux). Il s'inscrit dans la continuité des espaces verts au nord et au sud du secteur. **Il favorisera la perception et l'usage du vallon** recréé, au profit de circulations douces et de promenades avec un choix de **végétaux endogènes** notamment liés aux zones humides et à la région dans **une perspective d'entretien et d'arrosage minimum** (eau du ruisseau).

Révéler le site et le paysage pour donner du sens

Des coulées vertes seront aménagées dans le sens est-ouest pour faire entrer le parc dans le quartier et pour **structurer les espaces entre le front de mer et le parc**, en relation avec le belvédère de la Madrague dans un premier temps, puis le boulevard maritime.

La coulée verte se prolonge vers le port emprunte la passerelle sur la gare d'Arenc, conservée et requalifiée, pour aboutir sur **un belvédère surplombant le port et offrant des vues sur la mer**. (Cf. la carte de la trame verte.)

Les terrains en balcon seront développés depuis l'espace public et les terrains en balcon utilisés pour des programmes économiques valorisés.

Les vues cadrées et les perspectives depuis l'espace public seront préservées, tant les échappées sur le ciel que sur le grand territoire marseillais : les collines en fond, l'espace bâti de la ville avec le contraste de ses formes urbaines (îles des grands ensembles parfois hors d'échelle, quartiers aux gabarits variés et à structure d'îlots). L'implantation du bâti prend en compte localement certaines **contraintes d'épannelage et/ou de cônes de vue**.

Une autre liaison ville-port-digue sera aménagée, soit à niveau, soit par un dispositif de passerelle surplombant le port, à étudier dans le prolongement du boulevard Gèze, afin de rendre aux marseillais l'emblématique digue du large, aux périodes de la semaine compatibles avec l'activité du port.

3-3 Un projet méditerranéen avec une offre résidentielle de qualité (en bordure d'un parc) et une économie performante

Planter de grands équipements « phares » à l'échelle métropolitaine s'avère indispensable pour se positionner dans l'échiquier des métropoles de l'espace méditerranéen (Cf le plan d'aménagement.) :

- palais des congrès et hôtels de classe internationale (4 et 5 étoiles) en « front de mer », avec les services nécessaires (équipements culturels d'échelle nationale à capter, lycée international par exemple),
- concentration de centres de recherche, universités, recherche et développement dans le cadre des pôles de compétitivité du développement durable, de l'histoire France-Maghreb, formations et institutions pour les métiers de la mer susceptibles d'attirer de grandes institutions (IPEMED, Institut Braudel...)
- l'aménagement d'un parc à l'échelle inter-quartier.

De grands projets architecturaux pour les sièges des sociétés ou les institutionnels attireront les grands investisseurs, à la faveur d'un effet de vitrine depuis et vers la mer comme d'une bonne desserte en transport en commun. **En complément, des programmes à dominante économique** se développeront le long des grands axes de circulation. **L'offre en matière économique sera variée** et pourra s'organiser de manière diffuse en complémentarité avec l'habitat.

Une offre résidentielle nouvelle, dans des espaces publics généreux en bordure d'un parc et à proximité d'équipements à l'échelle métropolitaine et inter-quartier (loisirs, sports, culture, enseignement, social, centre commercial etc.) complètera les quartiers de bâti existant les plus anciens, à réhabiliter. Des bâtiments intéressants pourront abriter pour partie ces programmes.

3-4 Aménager

De la banlieue à la ville

Ce nouveau quartier mixte (économie, équipements, logements), à l'échelle de la métropole produira aussi la ville de proximité de la densité, de l'urbanité, de la qualité urbaine et de la diversité. Il s'organise autour du parc urbain du Canet comprenant des équipements publics à l'échelle de Marseille et du quartier.

L'axe urbain central : la rue de Lyon

Le tram et le métro prolongés renforceront la rue de Lyon comme axe de centralité, avec les deux centres de quartier et les deux « portes » (Nord et Sud). Un nouveau quartier à dominante résidentielle s'organise le long de cet axe : il y a des OPAH, du renouvellement urbain et de nouveaux îlots. Les équipements de proximité sont dans les centres du quartier.

Le pôle tertiaire d'agglomération à l'échelle méditerranéenne

Dans le prolongement de l'existant, sur 6 ha, il y aura le cœur puissant avec : palais des congrès, hôtels, formation, organismes internationaux, sièges de grandes sociétés etc.

Le long du boulevard Ferdinand de Lesseps, il y aura un fort potentiel économique (immeubles hauts pour des activités mixtes). Le boulevard de la Madrague avec une

façade économique importante, côté mer. La restructuration et le développement du pôle commercial existant. L'avenue du Cap Pinède avec une façade économique en socle, avec des bâtiments hauts qui jalonnent l'espace.

Des activités économiques diffuses compatibles avec l'habitat en rez-de-chaussée d'immeubles ou bien en cœur d'îlot.

La gare d'Arenc :

A long terme, elle se transforme en un pôle économique pour des activités de recherche et de développement, pour les PMI et les artisans avec des « hôtels industriels »

Le programme possible sur les terrains capables

- Un parc de 30 ha avec les équipements publics (cf. la carte des programmes),.
- Des secteurs mixtes à dominante habitat pour environ 9.500 logements ,
- Des secteurs à dominante économique pour environ 600.000m² de SHON et 300.000m² sur le site d'Arenc.

Les hauteurs proposées pour les logements sont cohérentes avec les épannelages de Marseille, de l'ordre de 25 m pour les logements et de 30 à 50 pour l'économie. Des signaux ponctuels pourront s'élever au-delà.

4- Faire la ville durable

4-1 Un projet environnemental exemplaire

Le premier niveau d'ambition est de donner une forte notoriété à l'opération, en lui conférant **une dimension environnementale exceptionnelle**. Les axes d'intervention proposés dans ce cas sont :

- imposer dans toutes les opérations d'aménagement ou de construction de très fortes **exigences de production d'énergie renouvelable ou d'économies d'énergie**, et d'utilisation de matériaux recyclables,
- favoriser en outre **l'émergence d'une importante activité publique et privée de recherche-développement** et d'enseignement portant **sur toutes les questions d'environnement**. Un tel projet pourrait être construit sur le thème des pays méditerranéens.

- Recherche et développement sur l'eau, les énergies nouvelles, les constructions et le climat, les matériaux, etc. dans un partenariat franco-méditerranéen
- Enseignement technique : développer par exemple les formations autour des activités de réhabilitation thermique, de génie climatique ou d'énergies nouvelles.

- manifester dans le discours politique une attitude très volontariste sur l'environnement, présentant de manière plus audible qu'aujourd'hui l'opération Euroméditerranée comme un champ d'expérimentation et un modèle de développement durable.

Le second niveau concerne **l'attention portée aux questions d'énergie** à l'occasion de chaque projet de quartier nouveau pour lequel deux actions convergentes seront mises en oeuvre :

1. Economiser l'énergie dans les constructions (nouvelles ou réhabilitées) pour le chauffage, la ventilation, la climatisation

- Intégrer les données climatiques propres à Marseille dans les plans de masse des îlots, penser notamment aux conditions de vent et d'ensoleillement en été et en hiver : privilégier les orientations sud pour les logements, utiliser la double orientation pour profiter de ventilation naturelle en été.
- Donner à Marseille des objectifs de consommation par exemple 50 kWh/an. Les consommations prévisionnelles d'énergie primaire annuelles devront être inférieures à 85 kWh par m² (SHON) pour les bâtiments à réhabiliter et 60 kWh par m² pour les bâtiments résidentiels à construire. Ces chiffres sont encore moindres dans les projets allemands ou suisses.
- Construire des bâtiments qui puissent utiliser plusieurs types d'énergie (plancher à eau permettant chauffage et éventuellement le rafraîchissement). Concevoir des bâtiments de formes simples, car l'enveloppe va peser lourd dans le prix du bâtiment en donnant des prolongements extérieurs, jouant le rôle de protections solaires, accrochés aux structures mais sans création de ponts thermiques.
- Dans le prolongement de la charte Qualité Marseille, imposer aux constructeurs à faire une analyse fine de l'utilisation des bâtiments et de leurs modes de fonctionnement suivant les saisons, mais aussi dans la longue durée.
- Donner de l'éclairage naturel aux locaux de travail, aux logements et leurs parties communes.

Produire sur place de l'énergie pour s'approcher d'une autosuffisance à l'échelle d'Euroméditerranée, par exemple en exploitant massivement les énergies solaires, thermique et photovoltaïque. Des toitures photovoltaïques complètes permettront théoriquement de compenser les dépenses d'énergie d'un immeuble de 4 niveaux (à condition qu'il ne reçoive pas d'ombres portées). L'énergie maritime sera captée à proximité par des stations de chauffage urbain à l'échelle du secteur d'extension ou des grands équipements, les pompes à chaleur produisant calories et frigories. L'implantation d'éoliennes reste à étudier.

En outre, on développera quelques pistes couramment listées dans la plupart des opérations exemplaires de ce type :

- **réduire les rejets ou en contrôler la nature**, améliorer l'usage de l'eau, la recycler partiellement,
- **mutualiser les espaces de parking**. Il est proposé de réaliser des parkings communs à chaque quartier pour limiter les circulations internes, ainsi que les parkings relais à proximité des transports en commun.

La mise en œuvre de ces pistes adoptera utilement les stratégies suivantes :

- **imposer une démarche d'évaluation du coût environnemental partagé** incluant les dépenses tant financières qu'environnementales de production des matériaux, de mise en œuvre, d'entretien, de démontage et de recyclage,
- **concevoir des constructions intégrant leur temps de vie**, c'est à dire comme des assemblages de parties à durée de vie différentes. Penser dès la conception aux transformations, puis au démontage des constituants ;
- **imaginer des solutions juridiques de propriété au service de ces ambitions**. Par exemple, dissocier la propriété des éléments structurels à longue durée de vie (structures et planchers des bâtiments, infrastructures lourdes de production énergie sur de grandes surfaces de toiture concédées, etc.) de celle des éléments transformables qui dépendent de l'usage.

Quelques pistes plus spécifiques aux programmes de constructions à réaliser progressivement sur le périmètre permettront de créer des formes urbaines et architecturales en accord avec les éléments naturels.

4-2 Des mesures d'aménagement

Au-delà d'un travail sur les constructions, des mesures concernent l'aménagement du périmètre :

- la dépollution préalable des sols ;
- un travail raisonné sur le plan de masse pour **trouver des formes urbaines tenant compte du climat (soleil, vent, lumière)**. Sur ce point être attentif aux problèmes posés par la voirie actuelle, structurée sur un axe Nord-Sud très sensible aux vents dominants s'impose (cf. les plans);
- organiser de la trame des rues, en **recréant les cœurs d'îlots** qui sont une spécificité très intéressante de nombre de quartiers marseillais ;
- **utiliser judicieusement diverses essences végétales endogènes (arbres, bambous)** à feuillages caducs ou permanents, pour protéger les espaces piétons du vent et du soleil ;
- créer **des climats agréables dans les espaces publics** par des plantations, de la brumisation.

4-3 Articuler les temporalités

Transmettre l'identité et le patrimoine local.

Comme la trame urbaine, **les ensembles urbains** (alignements constitués, noyaux villageois, rapport plein-vide des places comme la place circulaire bordée d'immeubles de logements néo-haussmaniens sur la rue F. de Lesseps ...) seront préservés dans leur esprit, à la fois **en conservant les bâtis les plus intéressants** et en permettant l'évolution du bâti vacant ou en mauvais état, à R+3 maximum. Le projet valorisera donc l'habitat populaire existant en y maintenant la population.

Par ailleurs, un certain nombre **de bâtiments d'équipements** : école d'époque Jules Ferry (école Arène-Bachas), églises et **de bâtiments industriels** méritent d'être conservés ou reconvertis.

Le parc du Canet intégrera dans sa programmation **la mémoire des fonctionnalités ferrées** : traces de rails et wagons réutilisés pour différents usages ou activités en accompagnements d'équipements HQE à l'échelle de la ville.

Un quartier pour tous : maintenir une mixité fonctionnelle et sociale

Puisque la ville durable ne se fait pas sans la population, sans l'histoire et la géographie, il est important de donner sens au secteur d'extension par rapport au territoire existant.

Outre **les programmes résidentiels neufs**, le projet **maintient sur place la population présente** en mettant en place une démarche d'opération programmée d'amélioration de l'habitat visant à réduire le parc indigne. Et une intervention publique forte suppléera

l'intervention privée pour **passer de 5% à 20% de logement social** et développer également **un parc d'habitat très social**. Les opérations nouvelles d'habitat social seront de petites structures réparties sur tous les secteurs résidentiels du quartier.

Une part des programmes économiques s'attachera aussi à **répondre à la demande endogène du quartier et de Marseille** afin d'assurer un développement économique réaliste et équilibré. Parallèlement une captation de filières exogènes et tertiaires s'organisera dans le temps et saisira les opportunités.

La mixité fonctionnelle se réalisera à l'échelle de l'îlot et du bâti en réservant les rez-de-chaussée et/ou étages bas, notamment sur rue, à des services, des commerces ou certains équipements de quartier (crèches, écoles...).

5- Stratégie de développement du projet et hypothèse de phasage

5-1 Organiser l'évolution du projet dans le temps

Le projet vise l'adaptabilité en définissant **des invariants** (la trame des espaces publics, les vues, les éléments patrimoniaux dont l'évolution sera encadrée...) qui doivent impulser une dynamique. **Des espaces capables** sont définis, dont les programmes pourront ainsi prendre en compte les temporalités et stratégies propres des différents propriétaires, ainsi que l'évolution des besoins inhérents à une opération qui pourrait se développer sur une vingtaine d'année ou davantage.

5-2 Le phasage proposé

L'aménagement peut être réalisé en **4 ou 5 phases**, car le projet est adaptable. **Il démarre par le sud et on aménage plusieurs secteurs en parallèle**, dont les abords de la gare de Bougainville et la traversée du boulevard Gèze, après l'arrivée des infrastructures de transport en commun : au prolongement du métro, du tramway tout d'abord puis du train- tram.

L'aménagement des espaces publics précède les constructions.

5-3 Adapter la gouvernance

Pour la mise en œuvre de ce projet ambitieux, il faut :

- **développer la gouvernance politique** à la bonne échelle de la grande métropole de la Méditerranée,
- **une équipe de maîtrise d'œuvre urbaine adaptée.**

LA VILLE BLEUE & VERTE

1

LA VILLE DURABLE

POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DE LA MÉTROPOLE

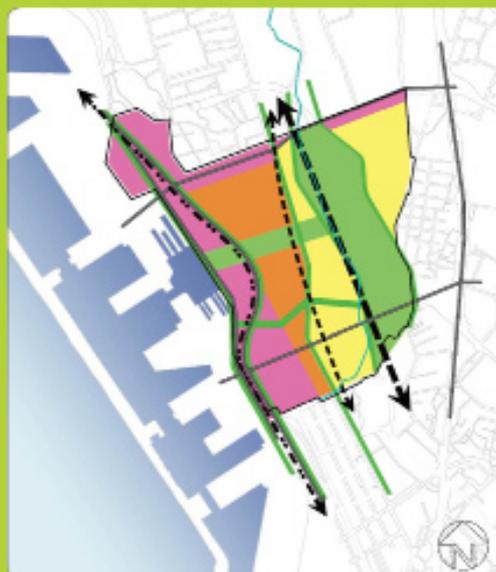
DÉVELOPPER LA FONCTION RÉSIDENTIELLE

VALORISER LE PATRIMOINE SOCIAL ET CULTUREL

AMÉLIORER LA QUALITÉ URBAINE DU SITE

RÉALISER LES ÉQUIPEMENTS NÉCESSAIRES

DONNER LA PRIORITÉ AUX TRANSPORTS EN COMMUN EN SITE PROPRE (TCSP) ET AUX CIRCULATIONS DOUCES



LE PROJET STRATEGIQUE

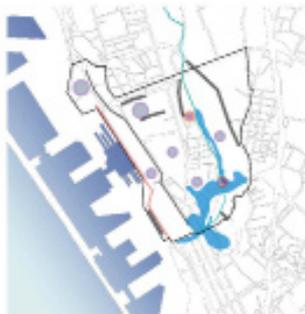
PREND EN COMPTE



LE RELIEF ET L'INONDABILITE



LES RUPTURES ET LES POINTS DURS



LES POINTS FORTS DU PERIMETRE



ARTICULE LES ECHELLES DE LA VILLE

RENDRE LES INFRASTRUCTURES COMPATIBLES AVEC LA VILLE



DEVELOPPER LE RESEAU DES TCSP



DEVELOPPER UNE TRAME VERTE INTER QUARTIER



DEVELOPPER UN RESEAU DE CIRCULATIONS DOUCES POUR MARSEILLE



L'EQUIPE

ELISABETH LUY SANSTELLI
 DANIEL GHAMMAD
 DIMITRI BREZER
 FRANÇOISE BERTHET
 SILVANO BONACCORSI
 KHALID QULED-ABDALLAH
 QIANWEI ZHANG

LA VILLE BLEUE & VERTE

2
L'ESPACE PUBLIC FAIT LA VILLE


ELEMENTS A VALIDER

MAILLAGE

ESPACE VERT

CENTRALITES ET EQUIPEMENTS

PROGRAMME POSSIBLE

SCHEMA D'AMENAGEMENT

LEGENDA

 BICOINER	 ACTIVITES COMMERCIALES
 LOGEMENT	 PARC
 MIXTE	 TRAM
 D'HAUS EXTENS	 TRANSPORT
 POLYFONCTIONS ET	 CENTRE D'EXPOSITION
 PARC JARDIN	 PLACE
 MIXTE	 ARRÊT DE TRANSPORT COMMUN

ENJEUX :

- Portuaries Marseille pour la suppression des héraldiques néo-colonialistes plus un plus histoire à nouveau reconstruire.
- Réaliser un nouveau quartier qui s'intègre avec la ville qui sera la ville.
- Prendre une nouvelle approche.
- Améliorer les zones commerciales existantes et nouvelles à venir.
- Réaliser l'accessibilité internationale pour tous, pour tous.
- Créer un nouveau quartier en valorisant la séquence et le réseau de voirie.

Axe Vert

Pôle Culturel et de Loisirs

Pôle Résidentiel

Groupe de Collèges et d'Appartements

Pôle Habitat

Pôle Équipements Publics

Parc

Prestations/Services

Lycée International

L'ÉQUIPE

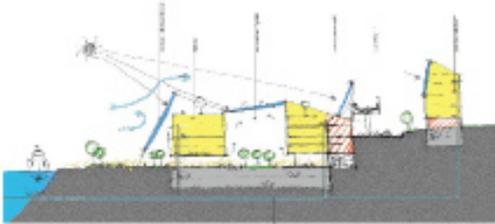
CLAUDIO SANTI ZANTELLO
 DANIELE GIAMMAO
 DIMITRI BEZER
 FRANÇOISE BERTHET
 BRUNO BONACCORSI
 KHALID OULED-ABDALLAH
 QIANWEI ZHANG

LA VILLE BLEUE & VERTE

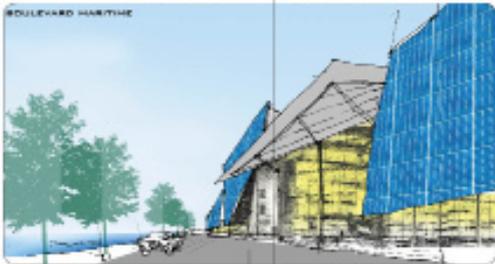
3

LA VILLE ECOLOGIQUE

COUPE TRANSVERSALE MARITIME



BOULEVARD MARITIME

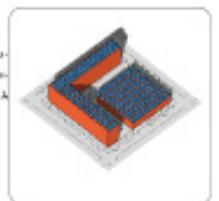


UN QUARTIER À DIMENSION ENVIRONNEMENTALE EXEMPLAIRE

CONSTRUIRE & TRAITER LES OPERATIONS D'AMENAGEMENT OU DE RESTRUCTURATION DE TROIS ZONES COULISSES :

- SUR L'ENJEU ENVIRONNEMENTAL ET PROGRAMME
- SUR LES FORMES URBAINES QUI TIENNENT COMPTE DU CLIMAT (SOLEIL, VENT, LUMIERE).
- SUR LA PRISE EN COMPTE DU TEMPS...

- **EXAMINER L'ENERGIE DANS LES CONSTRUCTIONS NOUVELLES OU RESTRUCTUREES :**
 - EN SE DONNANT DES OBJECTIFS DE CONSOMMATION ANNUELLE MOIEURE QUE LA RT 2005.
 - EN CONÇOISSANT DES BÂTIMENTS DE FORMES SIMPLES, POUVANT UTILISER DIVERS TYPES D'ENERGIES.
 - EN INTERESSANT LES RESOURCES CLIMATIQUES (SOLEIL, VENT ET LUMIERE), MAIS LES PLANS DE MASS ET LES DISPOSITIONS ARCHITECTURALES.
- **PRODUIRE SUR PLACE DE L'ENERGIE :**
 - EN EXPLOITANT MASSIVEMENT LES ENERGIES SOLAIRE, THERMIQUE ET PHOTOVOLTAÏQUE, ÉCUIEHE DU BOURG MARITIME PAR ROUES À AUJOURS.
- **EN LES BÂTIMENTS :**
 - CONSTRUIRE DES BÂTIMENTS QUI PUISSENT UTILISER PLUSIEURS TYPES D'ENERGIE.
 - CONÇOISSANT DES BÂTIMENTS DE FORMES SIMPLES, CAR L'ÉVELOPPE VA REPER LOURD DANS LE PRIX DU BÂTIMENT.
 - PENSER AUX POSSIBILITÉS D'ADAPTATION ET DE RESTRUCTURATION AU PASSÉ SÉRI.
 - S'ATTACHER AUX LIENNTS DES PRÉEXISTENTS EXISTANTS JUSQU'AU RÔLE DE PROTECTION RELAT RES ADRESSÉS AUX STRUCTURES SANS CRÉATION DE PORTS THERMIQUES.
- **AU NIVEAU DES QUARTIERS :**
 - RÉALISER DES PARCOURS PRINCIPAUX & PLACES QUARTIER POUR LUTER LES BRULAIRES EXTÉRIEUS, AINSI QUE LES PARCOURS RELIÉS & PROXIMITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN. DÉVELOPPE LES ESPACES DE PARCHES PAR LOGEMENT OU LIEUX D'ÉPILOI.
 - UTILISER JUDICIEUSEMENT DIVERSES ESPÈCES D'ARBRES OU DE SAHBOUS & POUILLAGE CADUCS DU PAYSANIS POUR CRÉER LES ESPACES PROTÉGÉS AU VENT ET AU SOLEIL.
 - CRÉER DES ESPACES AGRÉABLES DANS LES ESPACES PUBLICS PAR DES PLANTATIONS, DE LA BRUTERATION.



ÉCOLOGIE
 LOGEMENTS
 REGULARISATION
 PARCOURS

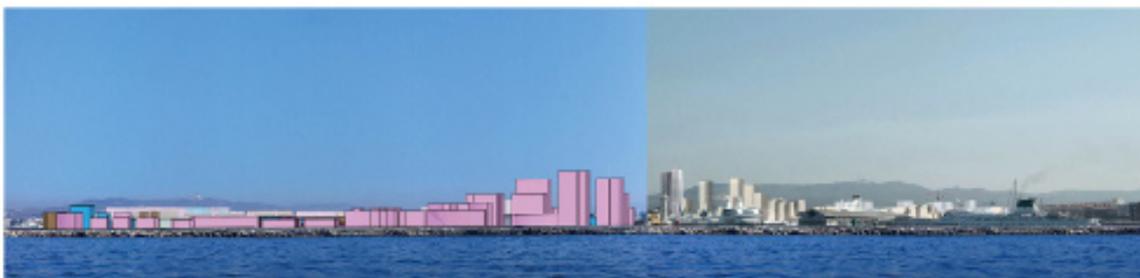
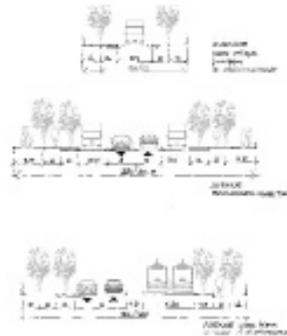
SÔT A :

000 1,4 à 2,4 SELON LA HAU-
 TEUR
 ENERGIE PHOTOVOLTAÏQUE PRODU-
 ITS 400.000 kWh/an
 ENERGIE CONSOMMÉE : 700.000 à
 1.100.000 kWh/an

SÔT B :

000 1,0 à 2,0 SELON LA HAU-
 TEUR
 ENERGIE PHOTOVOLTAÏQUE PRODU-
 ITS 400.000 kWh/an
 ENERGIE CONSOMMÉE : 1000.000 à
 1.400.000 kWh/an

LES PROFILS DES TERRAINS



L'ÉQUIPE

CLAUDIO LUIGI ZANDELLI
 GHALE OTHMAN
 DRIS BRZER
 FRANÇOISE BERTHET
 BILALYI MOHAMED
 KHALID OULED-ABDALLAH
 QINXI ZHANG

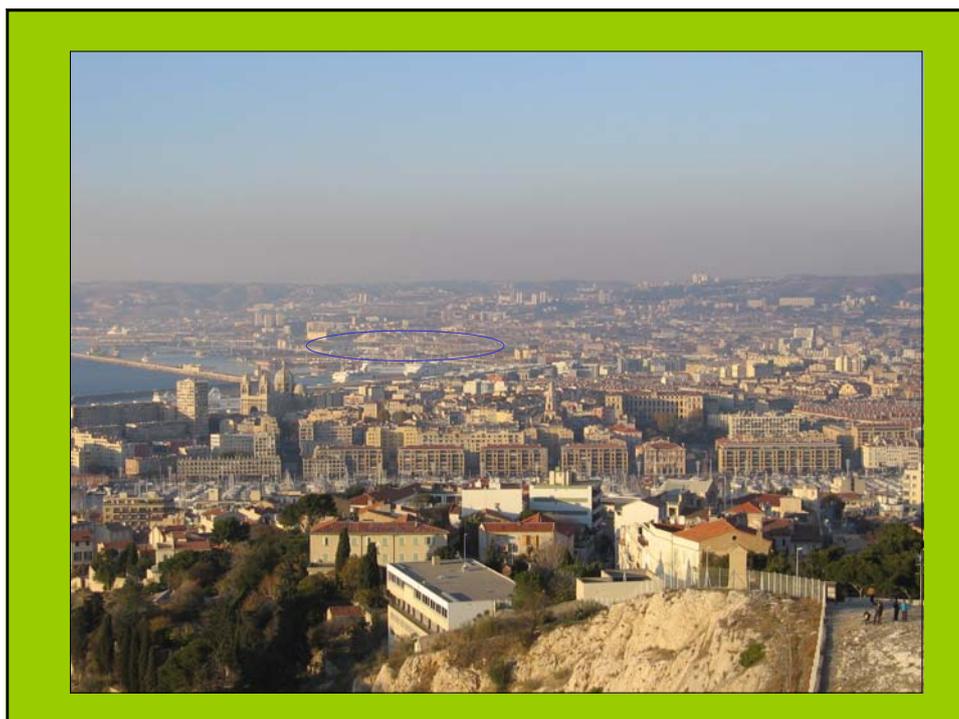
La Ville Bleue & Verte

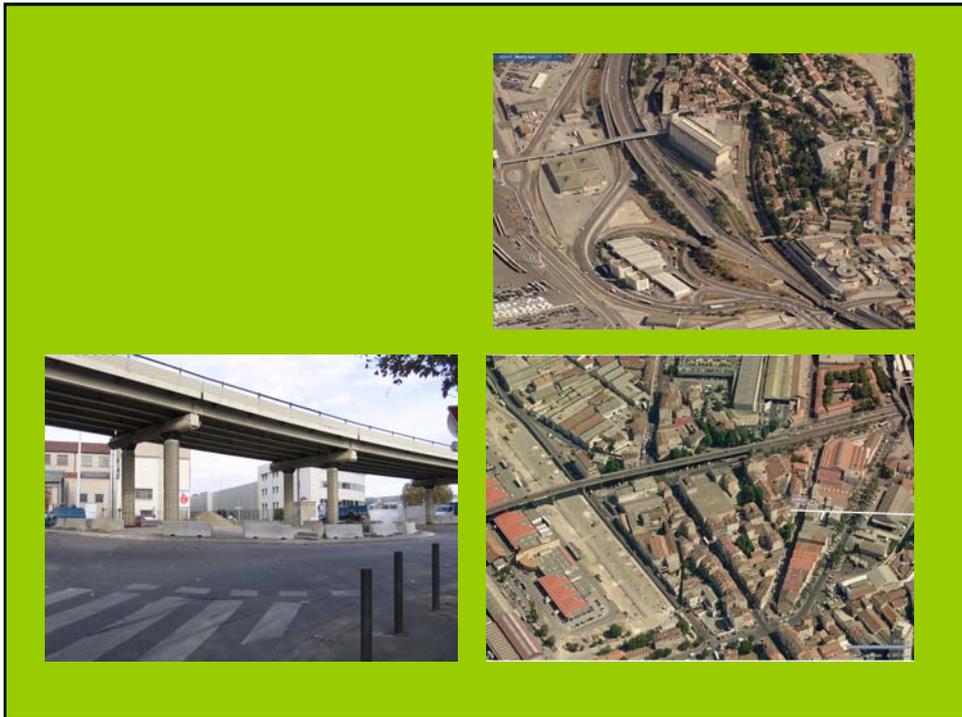
Sommaire de la présentation

1. Ce qu'on a découvert
2. Orientations stratégiques
3. Propositions
4. Faire la ville durable
5. Mise en œuvre stratégique

Sommaire de la présentation

1. Ce qu'on a découvert
2. Orientations stratégiques
3. Propositions
4. Faire la ville durable
5. Mise en œuvre stratégique

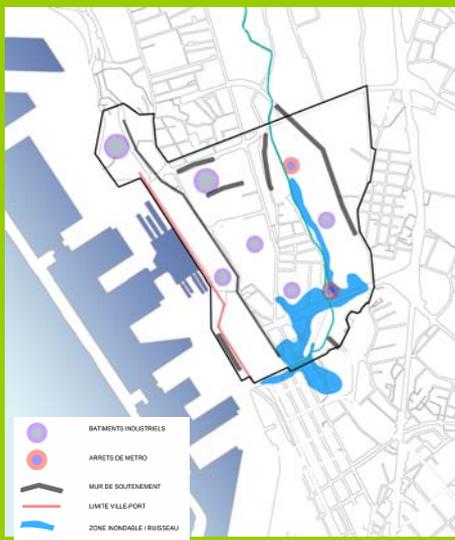


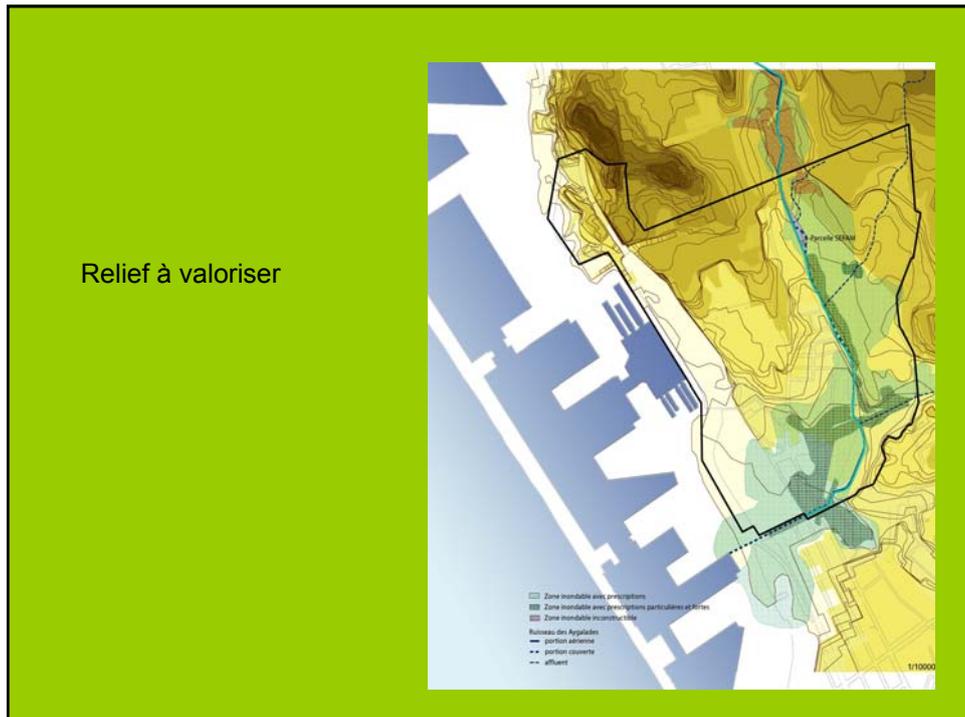
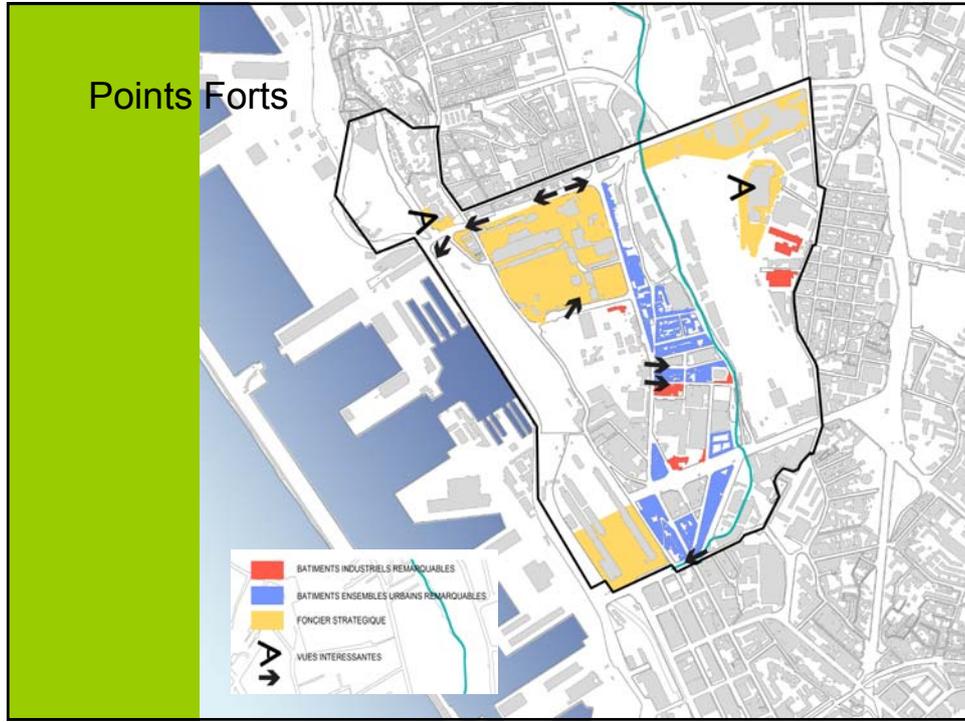


Points Durs

- Inondabilité du vallon des Aygalades.
- Dépôts de bus de la RTM.
- Ateliers d'entretien du métro.
- Deux emprises en activité du réseau ferré de France (RFF)
- Présence du port industriel.
- Marché aux puces.
- Bâtiments de bureaux d'EDF-GDF.
- Siège de La Provence.
- Quelques activités industrielles difficilement déplaçables

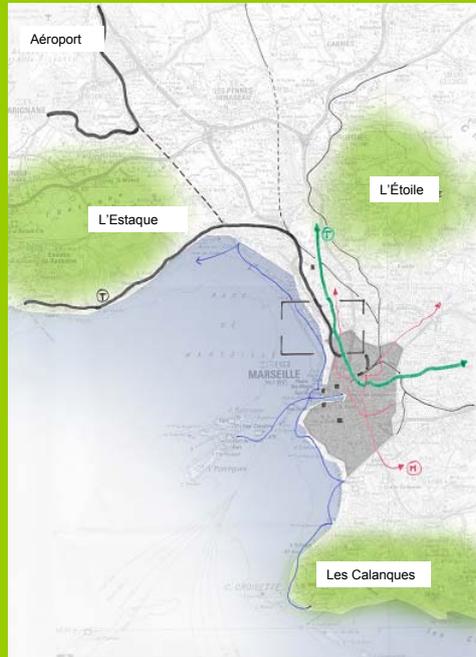
Les Points Durs





Articuler les échelles de la ville

Le réseau de transport en commun



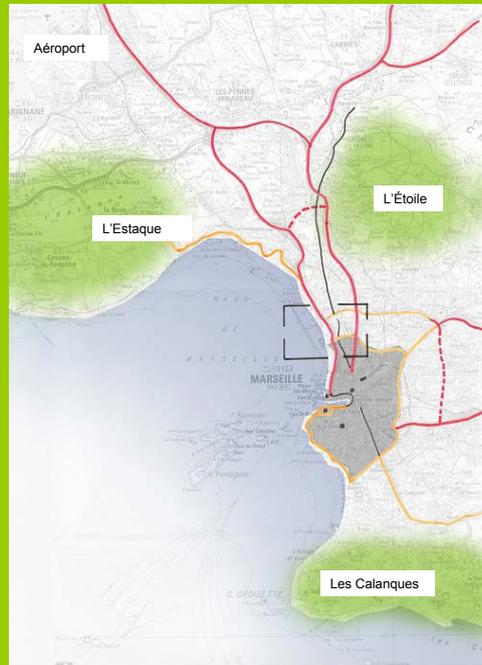
Articuler les échelles de la ville

Les réseaux de circulation douce vers les parcs naturels



Articuler les échelles de la ville

Rendre compatible infrastructures routières et fonctions urbaines

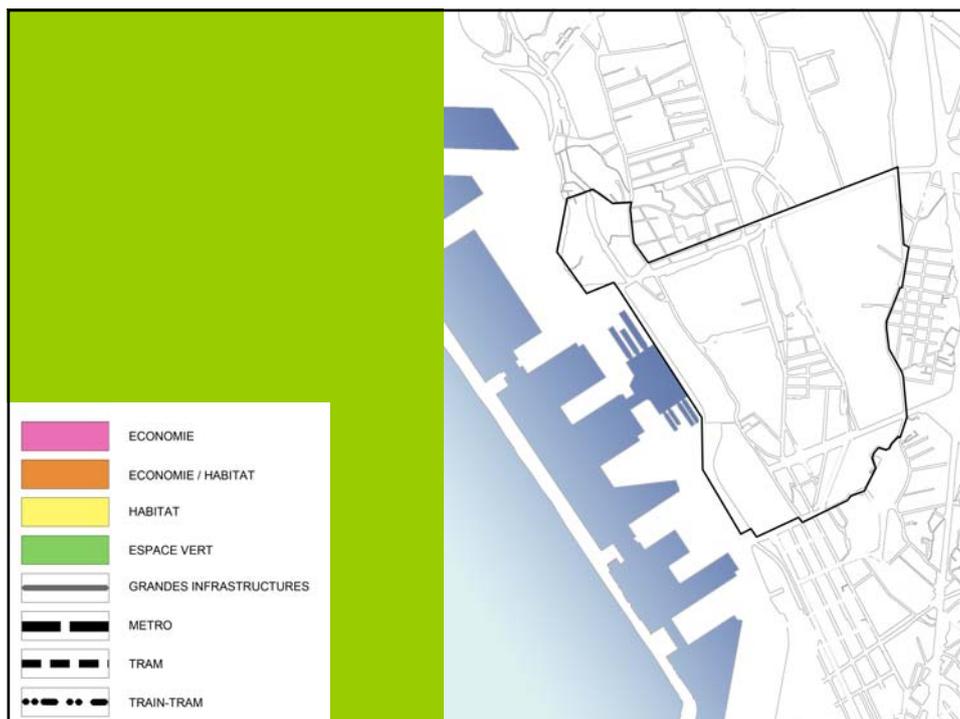


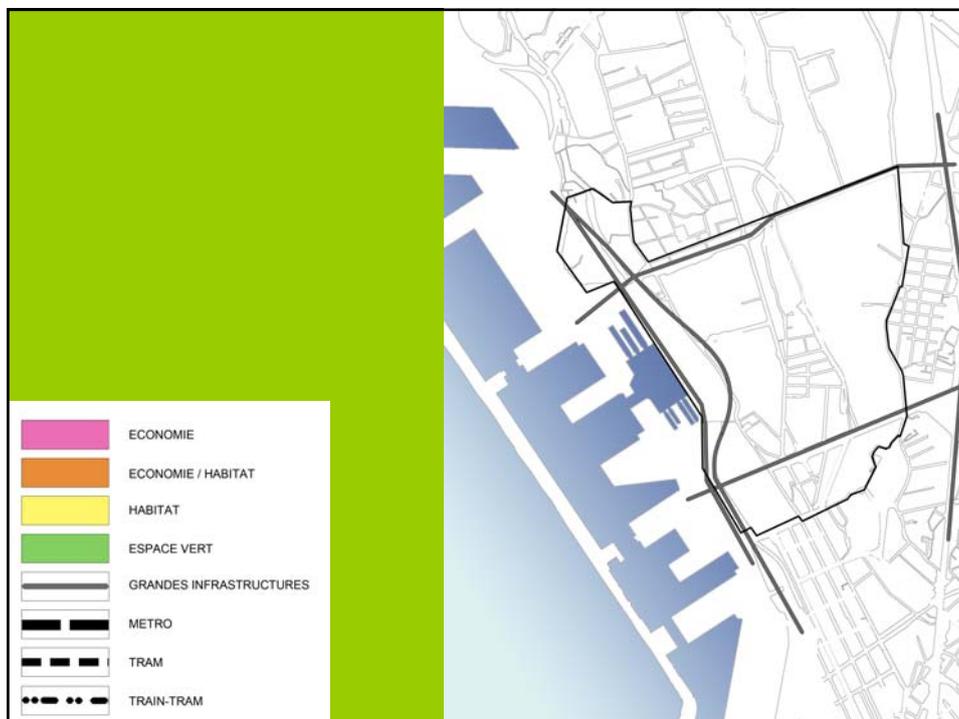
Sommaire de la présentation

1. Ce qu'on a découvert
2. Orientations stratégiques
3. Propositions
4. La ville durable
 - Mise en œuvre stratégique

Cinq Orientations Stratégiques

1. Poursuivre le développement économique de la métropole
2. Développer les capacités résidentielles avec une offre variée de nouveaux logements
3. Aménager un quartier selon les principes de l'aménagement durable
4. Valoriser le patrimoine social, culturel, urbain et architectural existant.
5. Réaliser les équipements pour la métropole et les quartiers limitrophes











Sommaire de la présentation

1. Ce qu'on a découvert
2. Orientations stratégiques
3. Propositions
4. La ville durable
 - Mise en œuvre stratégique

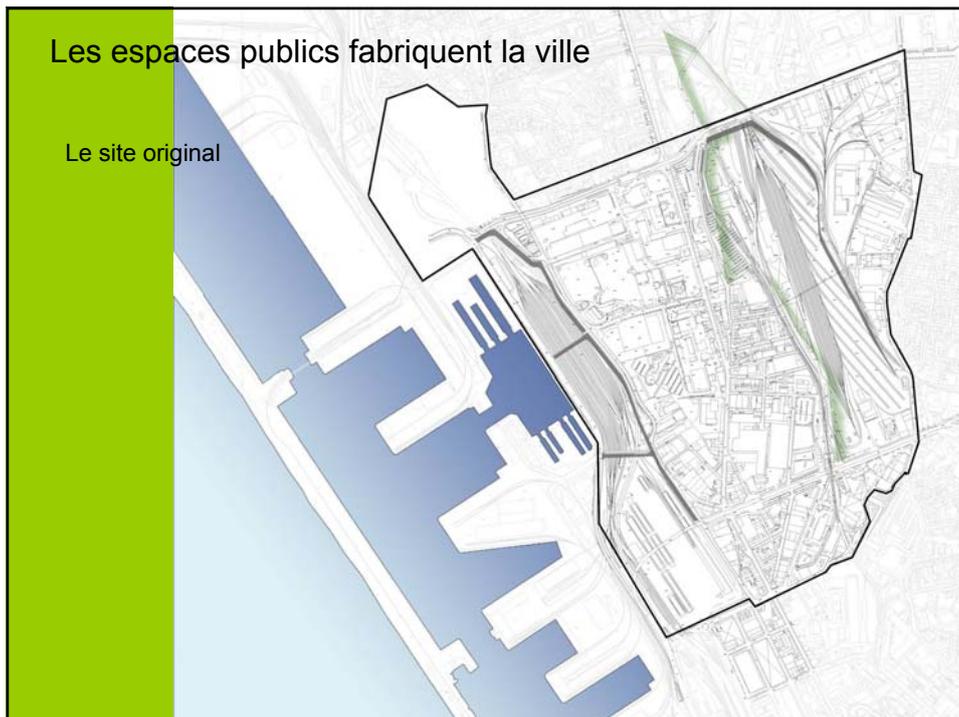
Sommaire de la présentation

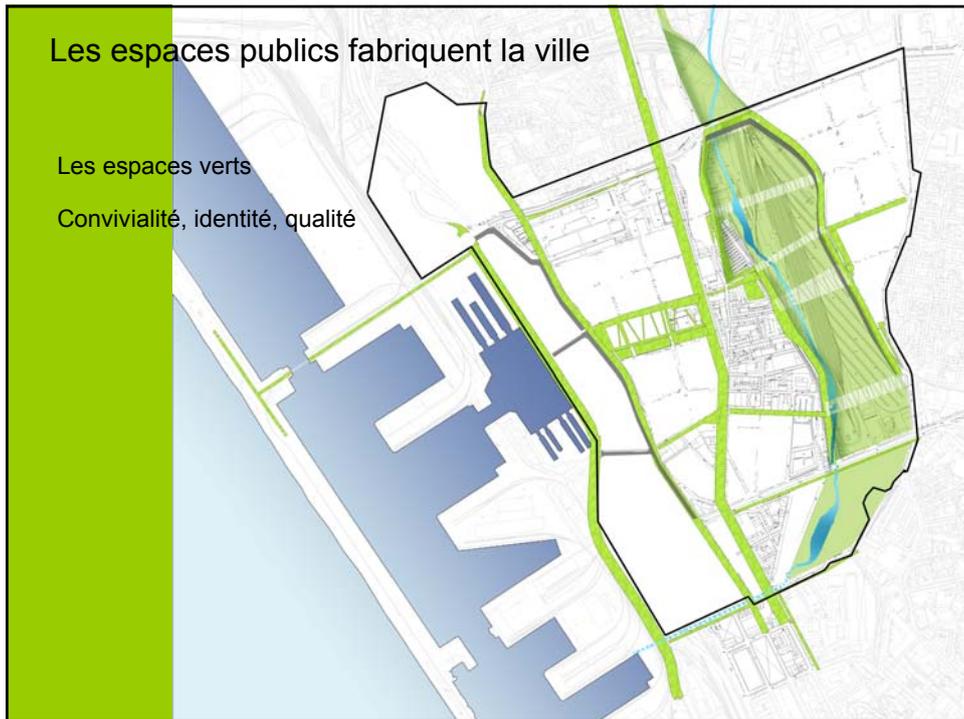
1. Ce qu'on a découvert
2. Orientations stratégiques
3. Propositions
4. Faire la ville durable
5. Mise en œuvre stratégique

Sommaire de la présentation

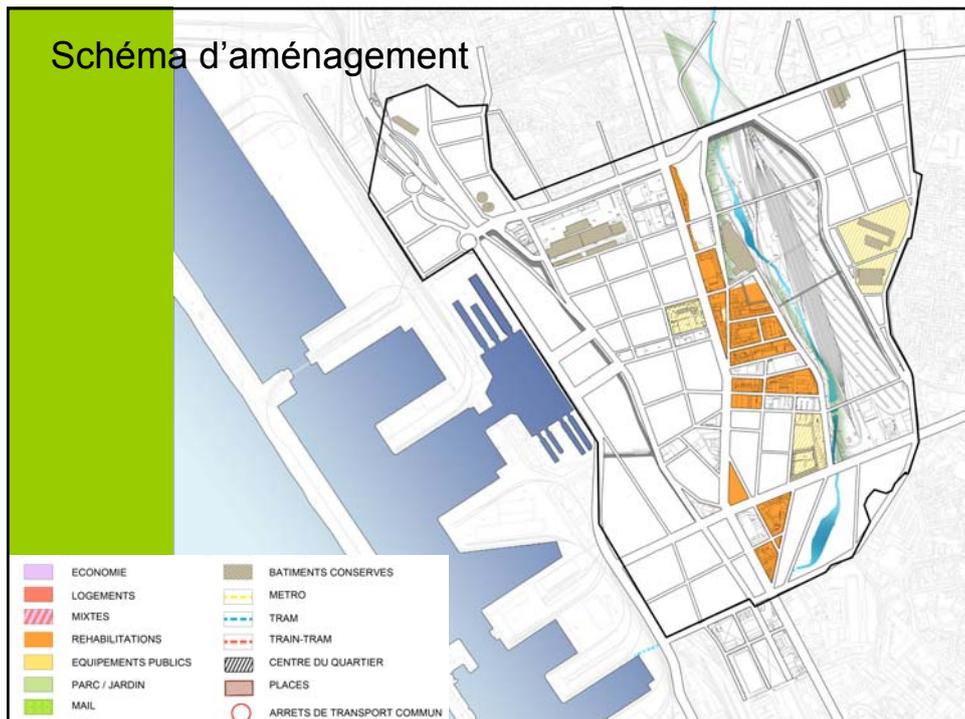
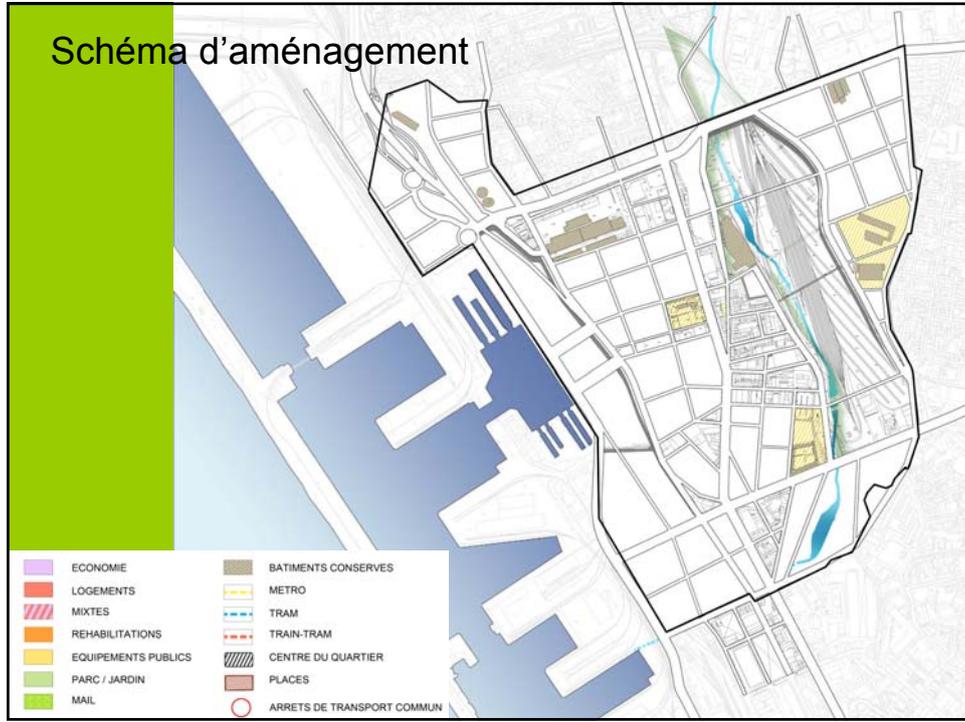
1. Ce qu'on a découvert
2. Orientations stratégiques
3. Propositions
4. Faire la ville durable
5. Mise en œuvre stratégique

- La gouvernance politique à la bonne échelle
- Organiser l'évolution du projet dans le temps
 - La trame public
 - Les espaces capables
- Le phasage proposé









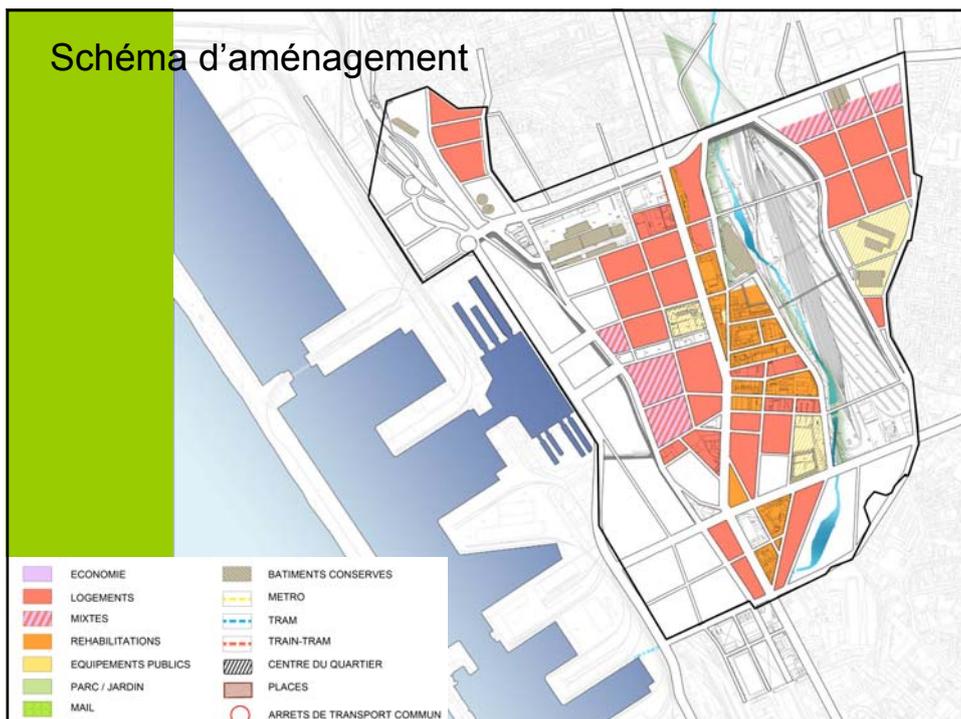
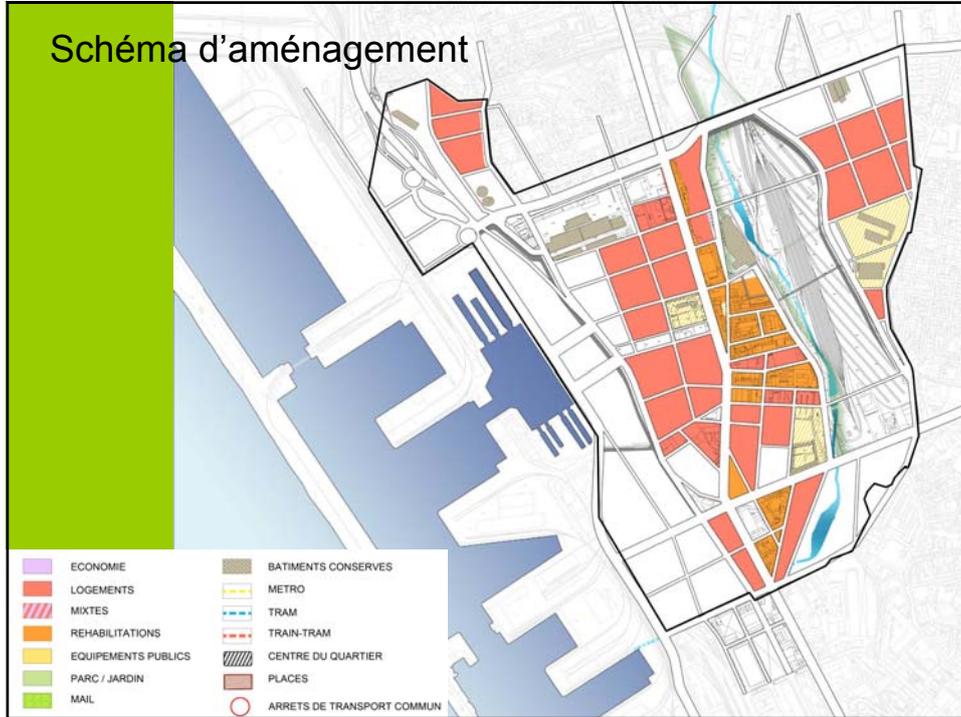


Schéma d'aménagement

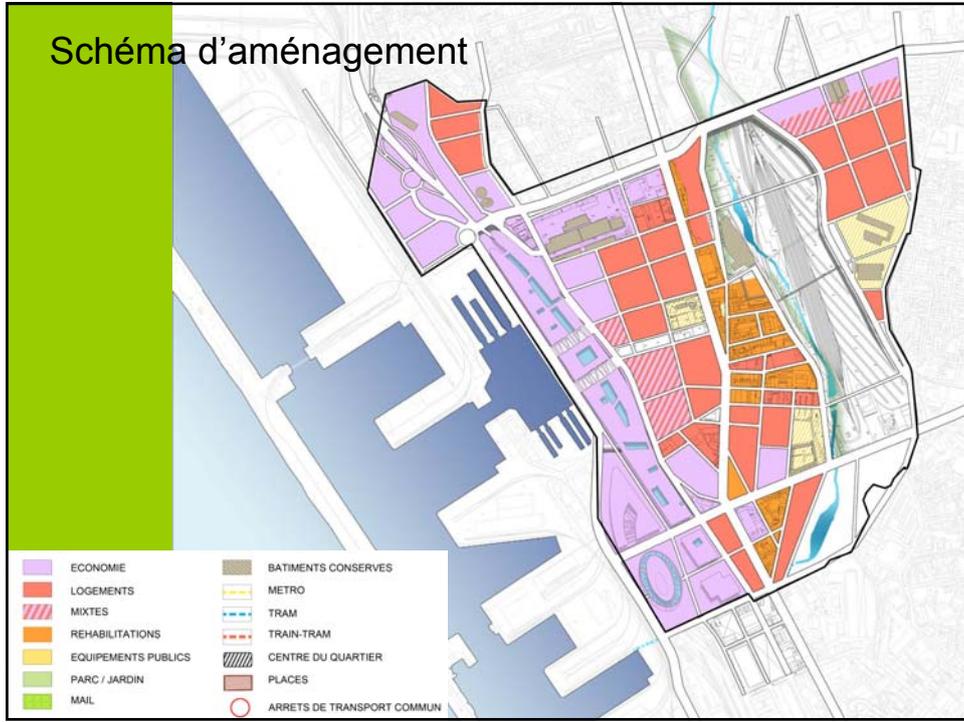


Schéma d'aménagement

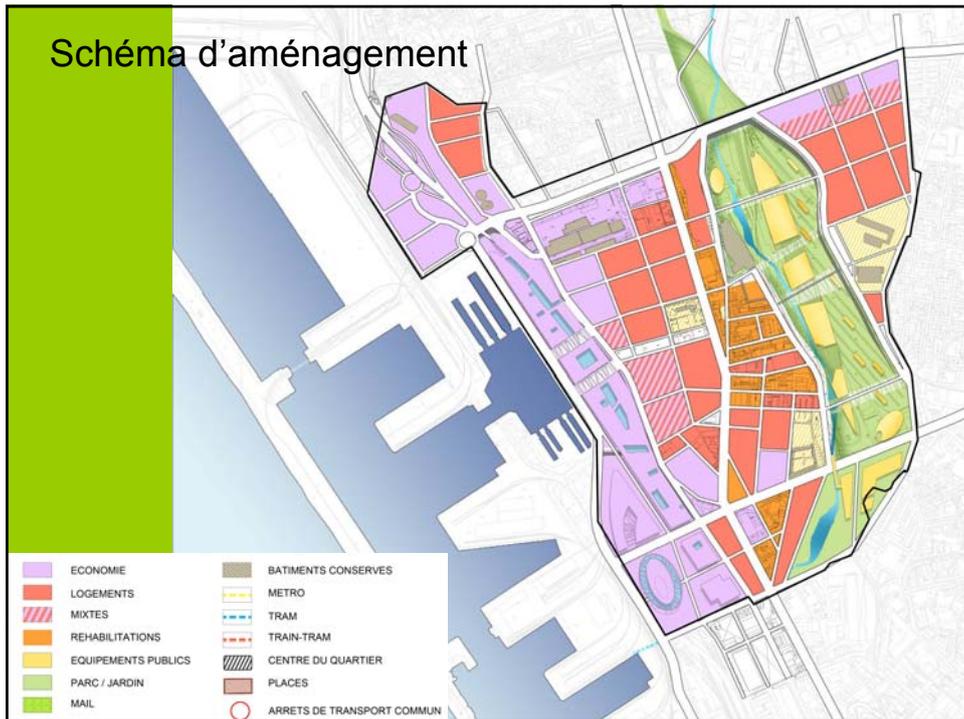
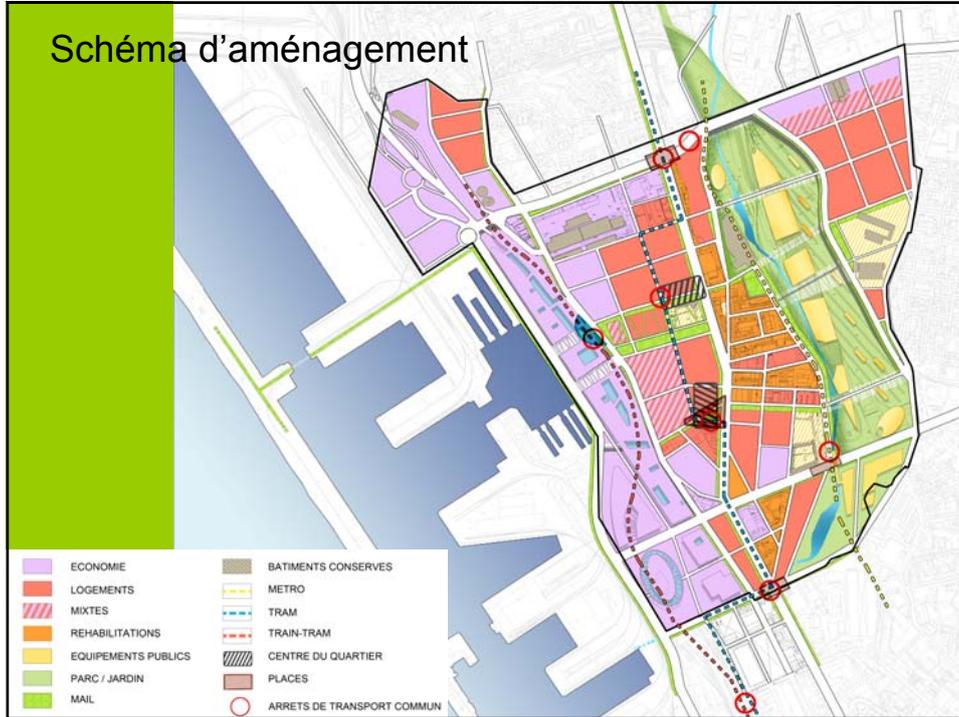
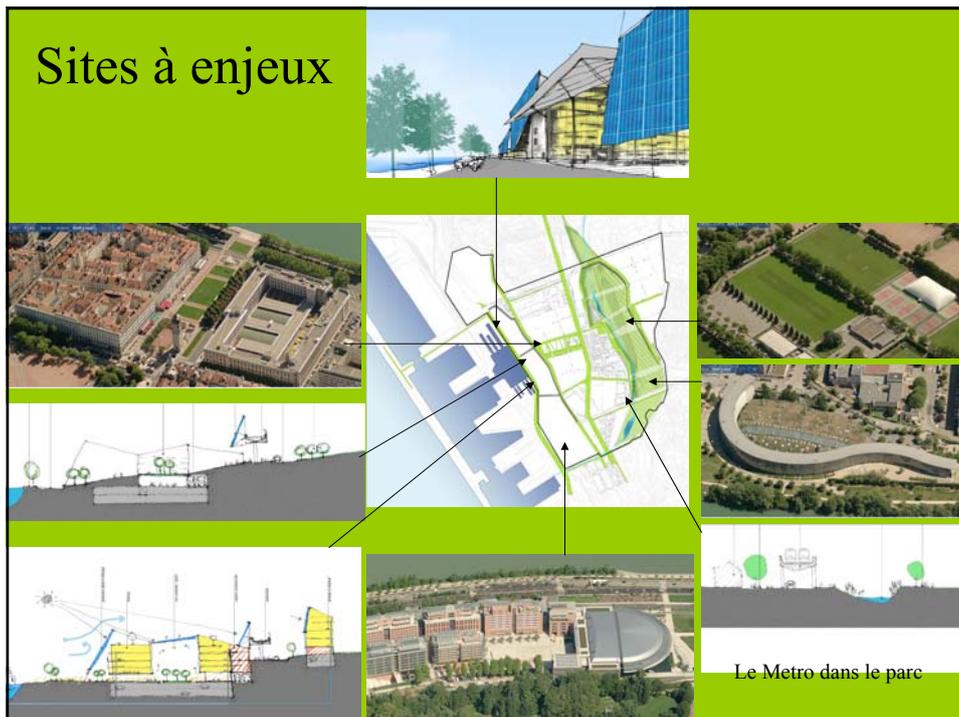


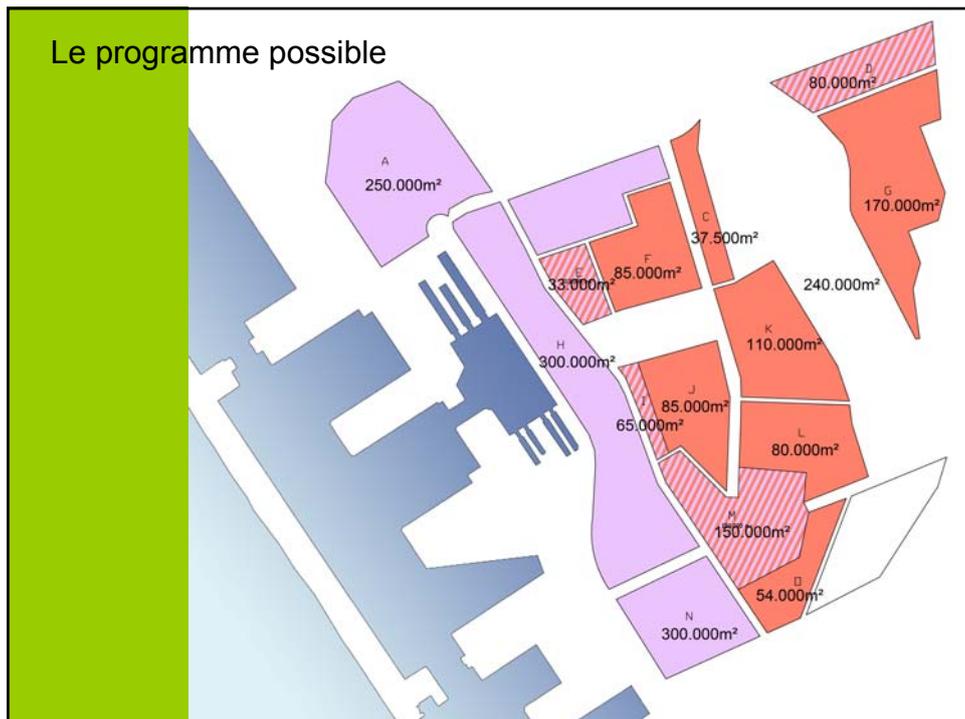
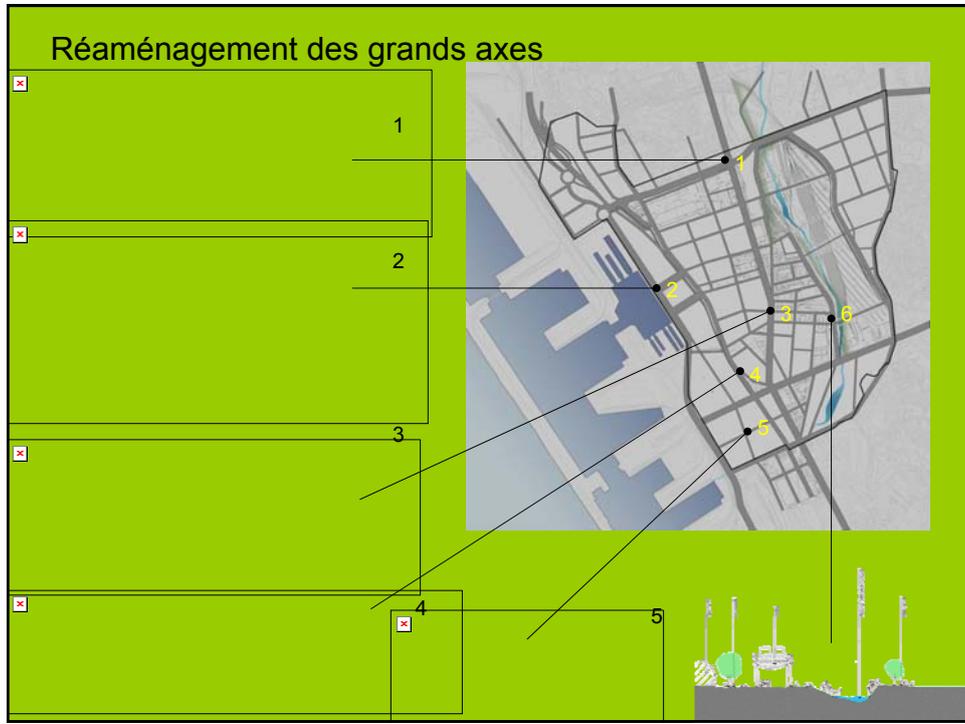
Schéma d'aménagement



Sites à enjeux



Le Metro dans le parc

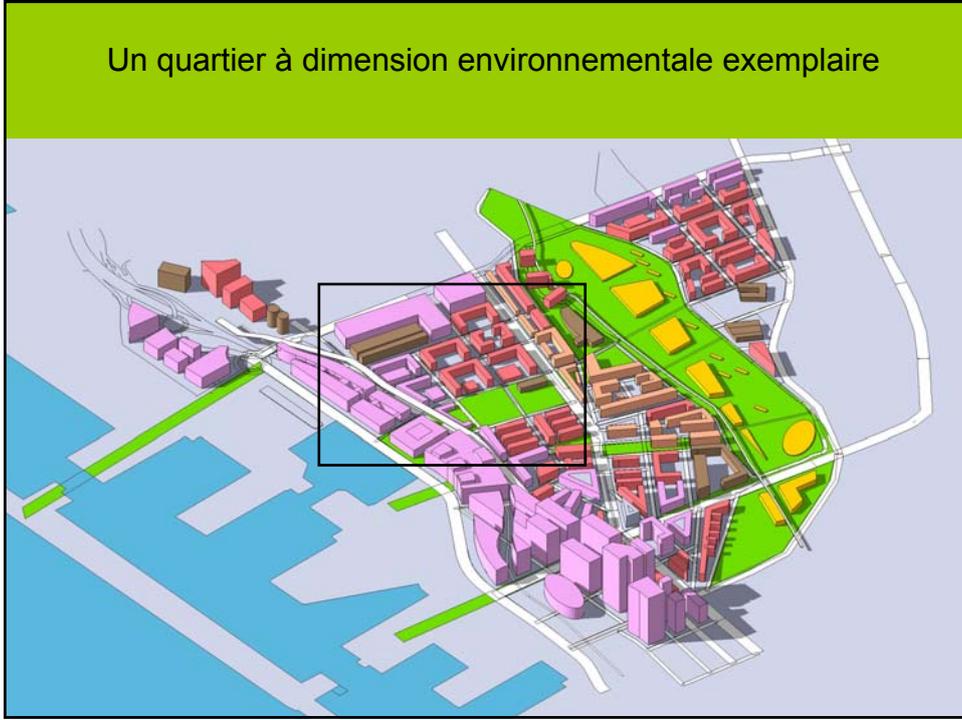


Propositions: Carte 3d

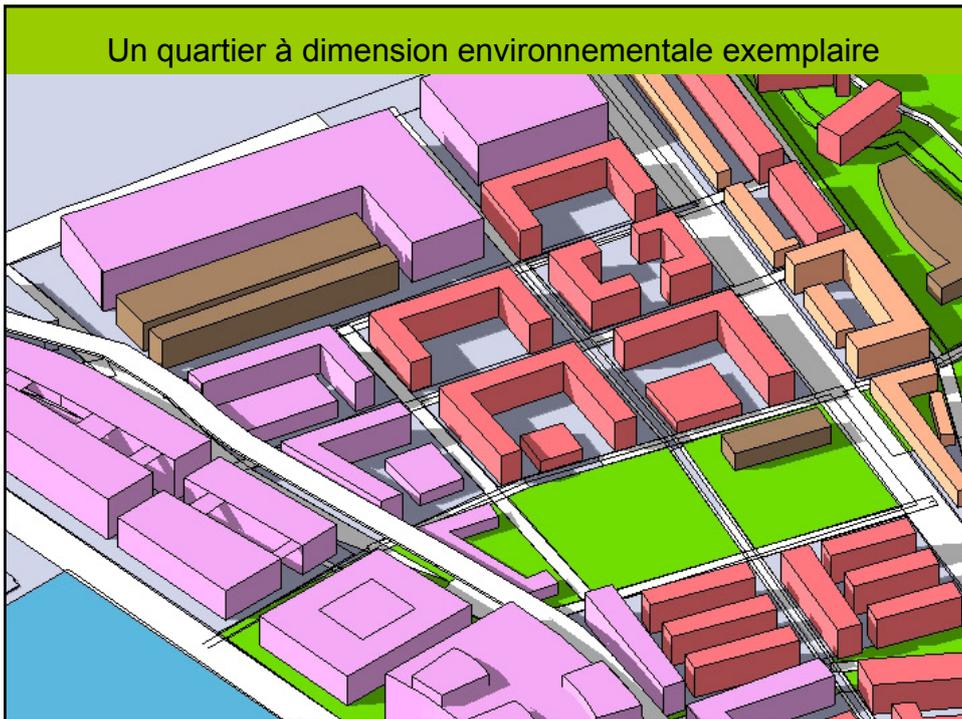


- ## Sommaire de la présentation
1. Ce qu'on a découvert
 2. Orientations stratégiques
 3. Propositions
 5. Faire la ville durable
 6. Mise en œuvre stratégique

Un quartier à dimension environnementale exemplaire



Un quartier à dimension environnementale exemplaire



1ère action :

- Economiser l'énergie dans les constructions en se donnant des objectifs de consommation annuelle meilleurs que la RT 2005,

Consommations annuelles :

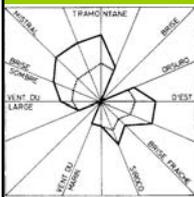
- Ancien : 200 à 300 kWh/an
- RT 2005 : 80 kWh/an
- MINERGIE Suisse : 42 kWh/m²/an
- PASSIV HAUS Allemagne : 50 kWh/m²/an.
- EFFINERGIE : de 40 à 65 kWh/m²/an

Pour cela

- concevoir des bâtiments de formes simples, pouvant utiliser divers types d'énergies,



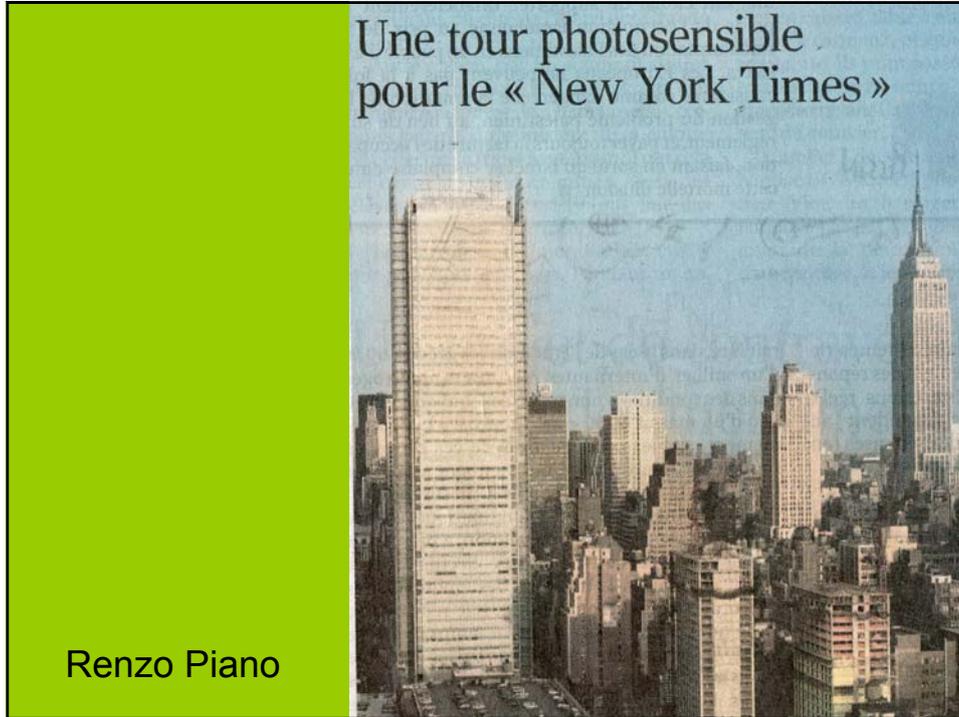
- intégrer les données climatiques propres à Marseille, soleil, vent et lumière, dans les plans de masse et les dispositions architecturales



2ème action

- Produire sur place de l'énergie en exploitant massivement les énergies solaire, thermique et photovoltaïque, éolienne ou encore maritime par pompe à chaleur

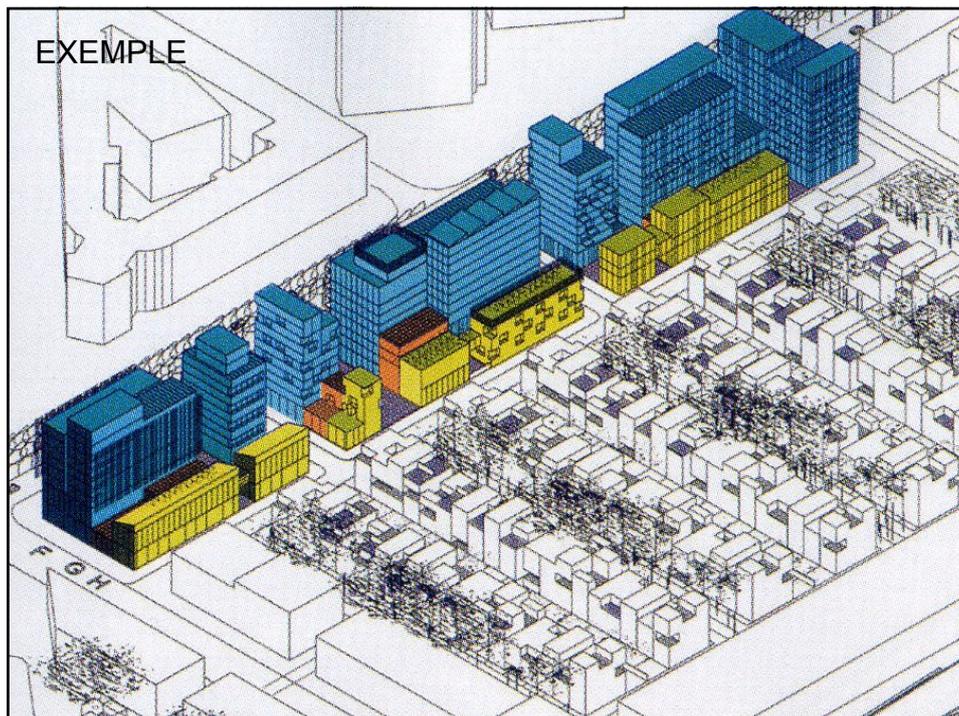
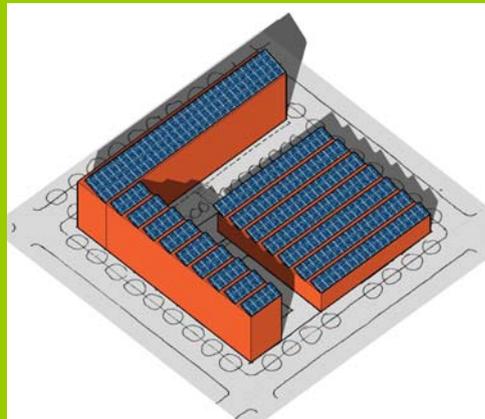




- Exemple d'îlot comportant bureaux, logement collectif, équipement et maisons de ville :
 - COS 1.4 à 2.4
 - Énergie consommée 700 à 1150000 kWh/an
 - Énergie photovoltaïque maximum : 400000 kWh/an

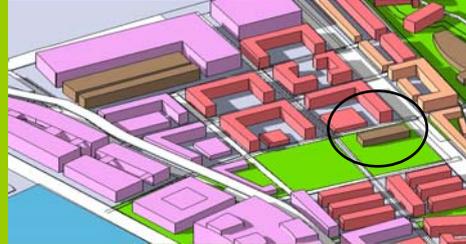
Bureaux, logements, maisons & équipements

- Exemple d'îlot comportant bureaux, logement collectif, équipement et maisons de ville :
 - COS 1.4 à 2.4
 - Énergie consommée 700 à 1150000 kWh/an
 - Énergie photovoltaïque maximum : 400000 kWh/an

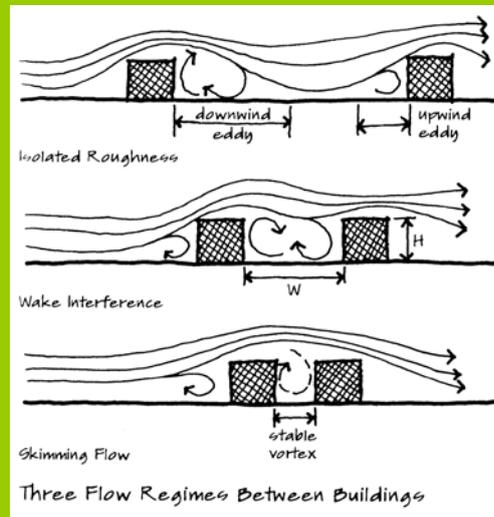


sur l'espace public

- Réaliser des parkings communs à chaque quartier pour limiter les circulations internes, ainsi que les parkings relais à proximité des transports en commun.
- Diminuer les normes de nombre de parkings par logement ou lieux d'emploi.



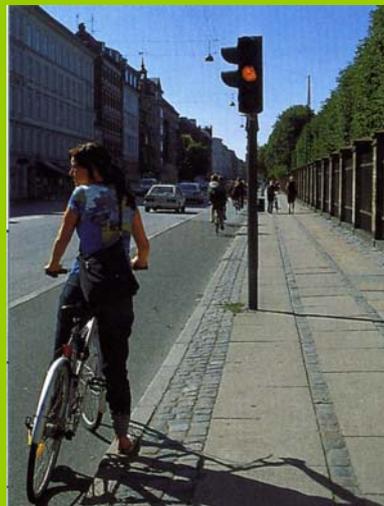
- Etre attentif aux problèmes posés par le vent sur les micro-climats urbains.



- Utiliser judicieusement diverses essences d'arbres ou de bambous à feuillages caducs ou permanents pour protéger les espaces piétons du vent et du soleil.
- Créer de climats agréables dans les espaces publics par des plantations, de la brumisation.



- Dissuader l'usage de la voiture,
- Développer largement, au delà des transports en commun (métro, tram, bus, train-tram, vaporettos) des réseaux dédiés aux modes doux, notamment aux vélos.



le temps et la mise en oeuvre

- Penser à l'adaptabilité et aux transformations
- concevoir les édifices comme des assemblages de parties à durée de vie différentes pour faciliter adaptation et transformations.
- Penser en coût global partagé

le temps et la mise en oeuvre

- Imaginer des solutions juridiques de propriété au service de ces ambitions
 - par exemple dissocier la propriété des éléments structurels à longue durée de vie (structures et planchers des bâtiments, infrastructures lourdes par exemple production énergie, etc.) de celle des éléments transformables qui dépendent de l'usage).

conditions de mise en oeuvre

- **Imposer** dans toutes les opérations d'aménagement et de construction de très fortes exigences d'économies d'énergie et de production d'énergie renouvelable, d'adaptabilité, d'utilisation de matériaux recyclables,
- **Favoriser** l'émergence d'activités de formation, de recherche et développement sur les questions d'environnement : eau, énergies renouvelables, génie thermique, nouveaux matériaux.

Sommaire de la présentation

1. Ce qu'on a découvert
2. Orientations stratégiques
3. Propositions
5. Faire la ville durable
6. **Mise en œuvre stratégique**



TROISIEME PARTIE : JURY ET RAPPORT PRELIMINAIRE D'EVALUATION DES PROPOSITIONS DES EQUIPES D'EXPERTS

3.1- Composition du jury

La liste des membres du jury a été élaborée de manière concertée entre les Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine et Euroméditerranée, maître d'ouvrage. Il était composé de 22 personnalités issues de plusieurs collèges :

Le collège des institutionnels marseillais :

- Danièle Servant, adjointe au logement, mairie de Marseille.
- Claude Vallette, adjoint à l'urbanisme, mairie de Marseille, Président de l'AGAM
- Lilette Narducci, maire du 2^e secteur, Conseillère générale
- François Jalino, Directeur Général de l' Etablissement public Euroméditerranée, maître d'ouvrage

Le collège des personnalités qualifiées françaises :

- Pierre Mayet, ancien Vice Président du Conseil général des Ponts et chaussées, Président du jury
- Guy Fleuret, économiste, bureau de la Banque Mondiale à Marseille
- Alice Veyrié, DGUHC, Ministère de l'environnement, de l'aménagement et du développement durable
- Michel Berry, Président de l'Ecole de Paris du management, ingénieur général des Mines de Paris
- Franck Hammoutène, architecte de l'espace Villeneuve-Bargemon, équerre d'argent 2006
- Denis Petel, ingénieur, urbaniste, Directeur Général adjoint de l'urbanisme à la mairie de Paris
- Bertrand Warnier, architecte, urbaniste, président du Comité d'orientation scientifique des Ateliers

Le collège des experts internationaux :

- Fouad Awada, architecte, urbaniste, Directeur Général adjoint de l'IAURIF
- Morched Chabbi, urbaniste, président de l'association des urbanistes tunisiens
- Emili Donato, architecte, urbaniste à Barcelone
- Michel Euvé, architecte, urbaniste, aménagement du port de Naples
- Alex Fubini, architecte, urbaniste, Politecnico di Torino
- Yves Hubert, Paysagiste, urbaniste à Bruxelles et Lyon (JNC)
- Hidenobu Jinnai, historien et urbaniste, professeur à l'université de Tokyo
- Lakhdar Khaldoun, ingénieur, urbaniste, professeur à l'Université d'Alger, ancien directeur de l'Aménagement du Territoire
- Allal Sakhouri, économiste, urbaniste, Gouverneur-Directeur de l'Agence urbaine de Casablanca
- Gwendalina Salimei, architecte à Rome, professeur à l'université de la Sapienza
- Olivier Toutain, architecte, urbaniste à Rabat, ancien chef de projet du Schéma directeur de Bangalore

3.2- Le programme du jury

Samedi 24/11/2007 : accueil, prise de contact et premier échange entre les membres du jury au cours d'un dîner.

Dimanche 25/11/2007 : Découverte en bus de Marseille, de son port, d'Euroméditerranée et du territoire métropolitain ; visite à pied du site de l'extension.

Lundi 26/11/2007 :

Espace Villeneuve Bargemon dans la nouvelle salle du conseil municipal

- 9h : Ouverture par François Jalinot, Directeur général d'Euroméditerranée
- 9h30 : Présentation des enjeux de l'extension par Franck Geiling, Directeur de l'architecture et de l'urbanisme
- 10h : Présentation des projets

Après 16 jours de réflexion et de travail intensif, les 3 équipes d'experts des Ateliers ont présenté leurs projets au jury coprésidé par MM Renaud MUSELIER, 1er adjoint au maire de Marseille et président d'Euroméditerranée et Pierre Mayet, ancien Président des Ateliers.

- 13h, espace Villeneuve-Bargemon, Buffet déjeuner
- 14h, espace Villeneuve-Bargemon Débat général

Le jury, les invités et les experts expriment leur point de vue et préparent la délibération du jury.

- 16h30, le jury délibère à huis clos
- 19h30, Salle Georges-Henri Rivière, Fort Saint Jean : Annonce de la délibération

3.3- Délibération du jury: Rapport de Pierre Mayet, Président du jury.

C'est un rapport « à chaud » que je vous présente, car il rend compte des débats d'un jury « chaud bouillant » de l'intérêt passionné de tous ses membres pour les 3 projets présentés et pour leur vision de la suite de l'histoire de Marseille – en Méditerranée. Je vous demande beaucoup d'indulgence car moi aussi, je suis gagné par cette passion – qui, comme chacun sait « n'est pas raison » - en rendant compte, je cours le risque de ma subjectivité et certains de vous, membres du jury ou membres des équipes, pourront me faire quelques reproches, ayant mal discerné l'importance des observations présentées lors de nos débats, ou un élément fort ou original de leurs propositions ; qu'ils veuillent me pardonner. Le temps de la synthèse permettra de canaliser cette passion.

1 – Répondant aux attentes que M. le président Muselier a exprimées tout à l'heure (« rien ne peut se faire sans les Marseillais ; les relations avec la mer ; se rapprocher des quartiers nord ; la desserte ; le développement durable ») je puis répondre que le panorama complet composé par la juxtaposition des 3 projets contient des propositions de réponse à tous les aspects, propositions sérieuses et crédibles, ambitieuses mais réalisables dans la dynamique de grand projet d'intérêt national, et encore plus de grand projet marseillais, mais aussi propositions téméraires, originales, propositions « qui décoiffent » comme le mistral qui souffle aujourd'hui.

2 – En discutant chacun des projets (1), le jury a pu constater qu'il s'accordait sur quelques prises de positions d'ordre général, que je puis vous présenter comme des préconisations significatives.

2.1 – Le débat sur l'identité de Marseille, dans ce moment de sa longue histoire, a montré comment deux dimensions essentielles pouvaient apparaître, malgré les apparences des contrastes ou contradictions de leurs énoncés, comme inséparables, également nécessaires à la dynamique du développement au sein des échanges du monde contemporain :

- Celle d'une métropole européenne, internationale comme les autres, avec ses formes contemporaines les plus visibles (tours de bureaux)

- Celle d'une métropole qui ne cesse d'être la « Porte de l'Orient », point de passage et d'ancrage de très nombreux flux migratoires, établissant le lien avec le sud et l'est de la Méditerranée, le Moyen Orient, et pourquoi pas vers l'Asie (la Chine, l'Inde et l'ensemble du sud-est asiatique).

L'identité de Marseille ne peut trouver la possibilité de son ambition sans assumer pleinement une stratégie qui fasse levier – de manière résolue – de ces deux dynamiques de développement.

2.2 – La poursuite de la dynamique de développement initiée par Euroméditerranée 1, et dont Euroméditerranée 2 va prendre la suite, doit être pensée comme devant rester ouverte vers l'avenir, sans la borner artificiellement et, si l'action est bien conduite et porte ses fruits, ouverte vers d'éventuels Euroméditerranée 3, etc. L'horizon à considérer, celui de 2020, 2030, 2040 oblige à prendre en compte la mutation essentielle à accomplir, celle du développement durable avec notamment son impératif de réduction drastique de la consommation d'énergies fossiles, dans le domaine des transports et de la mobilité, et dans celui de la sobriété énergétique des bâtiments (donc de la ville qui se construit et se transforme). La conception concrète de la ville durable ne sortira pas des théories générales, elle est à inventer par un puissant flux d'innovations concrètes dans toutes les applications de réalisation de la ville. Elle ne peut manquer de mobiliser toutes les ressources humaines de l'innovation – apports de la science et des technologies – créativité et capacités d'initiatives et d'entreprises – engagement des gouvernances dans l'expérimentation et l'implication active des habitants.

Cette nécessité de prise en compte des défis du développement durable est, en réalité, une chance, celle de la dynamique de développement par l'innovation.

L'opportunité pour Marseille est donc d'inscrire Euroméditerranée 2, sans attendre et de manière la plus démonstrative possible, comme un territoire d'élaboration des nouvelles solutions d'aménagement urbain durable.

2.3 – La première application proposée, très bien illustrée par les projets présentés, est celle qui s'applique au système de la mobilité urbaine. Le territoire d'étude comprend en effet de nombreuses infrastructures ferroviaires, anciennes ou nouvelles en cours de développement. Il hérite d'infrastructures de circulation qui le marquent très fortement. L'objectif de pouvoir aboutir à un réseau de transports collectifs combinant les performances pour l'accès aux principaux pôles de service de l'agglomération avec un maillage par des stations assurant la proximité des zones de développement résidentiel est le premier à devoir être poursuivi.

Mais un deuxième objectif est aussi de susciter des solutions alternatives à l'usage de l'automobile thermique individuelle (dont l'usage à long terme est problématique), mais aussi d'en réduire les impacts sur la qualité de vie urbaine : l'automobile rapide n'a pas sa place en milieu urbain des zones centrales comme Euroméditerranée.

2.4 – C'est la mer et son port qui ont fait Marseille. Les Marseillais ont droit à leur mer et leur port. La zone à aménager longe le port, et celui-ci, aujourd'hui, fait barrage à leur accès à la mer. Le moment est venu de rechercher les éventualités de créer des possibilités d'accès à la mer, et même des possibilités d'accès à certaines zones du port. Des propositions ont été faites par les équipes en

compétition. Elles méritent d'être examinées avec la ferme détermination à trouver les moyens de répondre à cette double aspiration : ce territoire à développer doit redonner à Marseille et aux Marseillais le privilège d'accéder là, à la mer, et à l'animation de leur port.

2.5 – La zone de projet urbain, dont la responsabilité est confiée à l'Établissement public, concerne aussi 3 autres entités de statut quelque peu comparable, instituée par l'État et soumis à son contrôle : le Port autonome de Marseille, la SNCF, et Réseau ferré de France. Chacun de ces établissements a sa logique propre issue de la définition de ses missions. Or, ils se trouvent ensemble sur le territoire de la ville de Marseille et la qualité de l'aménagement à conduire est lui-même défini comme « opération d'intérêt national ». La qualité de leur coopération est donc une ressource essentielle de la possibilité de la qualité de l'aménagement urbain, qui fera le visage contemporain de Marseille et son attractivité méditerranéenne, européenne et internationale.

Nous adressant à l'État, de qui dépendent ces 3 entités, les ambitions et les modalités de leur coopération dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce projet d'intérêt national nous semblent mériter une actualisation et une impulsion significative qui contribueraient à accentuer la dynamique déjà engagée par Euroméditerranée 1.

3 – Les propositions de l'équipe « La ville bleue et verte »

Pour le jury, ces propositions s'expriment essentiellement sous la forme d'un véritable « projet urbain » (évidemment à l'état d'esquisse) avec une composition qui a pu être qualifiée de « plan-masse abouti ».

3.1 – Les propositions distinguées par le jury, comme contributions à même d'être examinées dans les réflexions d'ensemble qui suivront la session des Ateliers sont les suivantes :

- Le choix argumenté de respecter et de **mettre en valeur la géographie du site**, avec son relief et la ligne d'eau du ruisseau des Ayalades.

- Se traduisant notamment par la proposition au centre de la composition urbaine, de création d'un **grand parc urbain** – accueillant l'implantation d'un petit nombre de **grands équipements publics** d'échelle métropolitaine ; ce parc comporte une zone inondable où seraient aménagés **deux plans d'eau**.

- Cette équipe a exprimé son projet sous la forme d'un quasi plan-masse pour répondre aux contraintes de constructions adaptées aux économies d'énergie (capteurs solaires, planchers basse température, pompe à chaleur avec l'eau de mer ...) ; ceci conduit à un vocabulaire architectural spécifique – aux formes innovantes mais dont les volumes ne doivent pas être trop hauts, ce qui pourrait limiter la capacité d'accueil du site à 8 000 logements, en première approche.

- Le grand espace vert central se trouverait au centre d'une trame d'espaces publics fortement végétalisés constituant l'armature essentielle de la trame viaire des zones urbaines ; la qualité d'aménagement des espaces publics est présentée comme un des éléments essentiels de l'attractivité urbaine (notamment résidentielle) qui est l'objectif. Le jury a apprécié l'une des formules proposées : « les espaces publics fabriquent la ville ».

- Le projet illustre de manière intéressante ce qui pourrait être la silhouette urbaine de Marseille, vue de la mer, en direction du cirque délimité par les collines nord.

- L'activité concentrée sur le site dit du « marché aux puces » est proposée comme devant être maintenue et accompagnée, car elle est porteuse d'une grande dynamique de développement, d'innovation et d'échanges dans l'espace euroméditerranéen.
- L'attention est attirée sur le patrimoine architectural et urbain présent dans quelques sites singuliers, comme le hameau des Crottes, qu'il y a lieu de sauvegarder et de mettre en valeur, ou encore l'école primaire d'Arenc-Bacchas du 19^e siècle.
- Les propositions relatives aux transports collectifs prennent parti pour une stratégie de constitution d'un réseau multimodal assez complet, dont les gares ou stations structurent le territoire du projet.
- Un Centre de Congrès est proposé à l'articulation entre Euroméditerranée 1 et 2, sous la forme d'une tour formant repère dans la silhouette. Il est accompagné de tours qui s'agglomèrent à celles qui sont en construction.

3.2 – Commentaires complémentaires

Le choix d'exprimer ses propositions dans un cadre strict de quasi plan-masse d'un projet urbain a donné une impression de confinement dans le contour du territoire, certes délimité par le maître d'ouvrage, mais pas pour en faire une sorte de clôture.

De ce fait, deux dimensions de l'ouverture du site à la ville dans son ensemble font quelque peu défaut :

- Le projet est à peu près muet sur sa contribution à apporter aux quartiers nord une amélioration de leur rapport à la ville.
- Malgré une affirmation de principe sur la perception du port à partir du quartier, la délimitation entre le site et le territoire du port semble être une barrière infranchissable, et n' explore pas les possibilités d'assurer certaines ouvertures ou mises en relation.

Parmi les 3 projets, du fait de sa facture de quasi plan-masse, il peut apparaître comme le **projet le plus classique**, mais cette forme classique exprime une prise de parti originale, prenant acte des conséquences architecturales des bâtiments (dont d'habitat) de basse intensité énergétique.

4 – Les propositions de l'équipe « La plateforme du co-développement durable »

Le jury a été impressionné par l'approche proposée, celle d'une stratégie forte et claire visant **deux grandes directions d'objectifs** :

- la direction du développement urbain durable
- la direction du co-développement méditerranéen.

Les propositions portent aussi bien sur des choix ou des idées d'aménagement, qu'elles suggèrent des initiatives ou des actions qui relèvent du développement des activités.

4.1 – Les propositions relatives à l'aménagement distinguées par le jury sont les suivantes :

- **Les propositions relatives aux réseaux de transports collectifs ferroviaires** sont très fouillées

font l'objet d'une argumentation très charpentée. Elles concernent plusieurs réseaux et s'efforcent de les articuler de manière à structurer le territoire par leurs gares ou stations selon une maille appropriée :

- le réseau ferroviaire TER
- un tram-train
- des lignes de tram
- des prolongements de lignes de métro.

Ces propositions se fondent sur une **analyse serrée du foncier ferroviaire** (Arenc et Le Canet), en lien avec Mourepiane visant à concilier le dégagement de foncier aménageable et de maintien de fonctions ferroviaires qui peuvent constituer des solutions précieuses pour l'avenir (en dehors de leurs fonctionnalités actuelles). En particulier l'existence d'un faisceau de 700 m de long, aussi proche des activités portuaires, doit être ménagée.

Le projet d'arbitrage foncier qui en résulte permet de remédier à la sévère coupure de l'espace urbain que constituent aujourd'hui ces 2 grands espaces ferroviaires et d'aménager sa continuité.

- La stratégie de mobilité urbaine durable s'étend également à une infrastructure majeure de la circulation automobile, **la passerelle autoroutière** qui traverse le site en le surplombant. Il est proposé d'en assurer le déclassement par un jeu de régulation des vitesses (pour en venir à la limite des 50 km/h des zones urbaines) et par son interruption, en tant que voie ouverte à la circulation après diffusion de son trafic dans ses échangeurs nord, dont l'emprise foncière pourra ainsi être réduite (échangeur du Cap Pinède).

Ainsi déclassé, le tronçon sud serait conservé comme un balcon, éventuellement végétalisé, devant une **promenade urbaine** au-dessus du spectacle de l'activité portuaire.

- L'organisation urbaine proposée consiste à étendre vers le nord les quartiers urbains denses qui caractérisent la centralité urbaine de Marseille. Avec Euromed 1 **cette centralité s'ouvre enfin vers le nord**. Avec Euromed 2, elle devrait ainsi s'étendre jusqu'à bénéficier pleinement aux populations des quartiers nord ou à celles de la Côte (l'Estaque). Le choix proposé est celui de création sur le territoire d'Euromed 2 d'un tissu urbain sensiblement comparable à celui des quartiers urbains du centre actuel, en termes de mixité entre activités et résidentiel, et en terme de densité et de morphologie urbaine. Le prolongement du tracé de l'avenue du Prado serait une manière d'associer l'histoire de la ville et celle du port par un grand geste significatif à l'échelle du grand Marseille.

- Le parti pris du développement durable met en avant l'enjeu de la **réduction de l'énergie dans les bâtiments**, évidemment pour les constructions nouvelles à réaliser sur le territoire du projet, mais aussi par des politiques visant les **constructions existantes** et des interventions appropriées pour obtenir cette réduction.

- Le relief fait apparaître des zones de forte pente, des talus d'une vingtaine de mètres à la rupture de pente. Cette équipe propose d'utiliser ces espaces ingrats à aménager en y prévoyant la réalisation d'une « **falaise des activités** » qui, outre l'utilisation du foncier impropre à d'autres usages, permettrait l'organisation dans le bâti des échanges entre les 2 niveaux urbains, qui aujourd'hui s'effectuent essentiellement par le moyen d'échangeurs routiers très consommateurs d'espaces stérilisés. C'est également une manière d'intégrer les volumes hauts situés de l'autre côté de l'auto-route et d'associer ces secteurs à la nouvelle image de Marseille.

- Le projet présenté comporte la proposition de créer une très forte « **ouverture à la mer** », en envisageant un réaménagement du tracé de la digue du large, avec accès des piétons à la digue, et un aménagement urbain qui organise un parc public, descendant en escalier du plateau à la mer (l'idée des « restanques »).

4.2 – Les propositions relatives au développement distinguées par le jury sont les suivantes :

- L'activité commerciale intense de ce qui est facilement nommé « marché aux puces » est prise en compte par cette équipe comme un lieu et un équipement majeur, le « **marché de la Madrague** » ; le chiffre d'affaires, déjà très important – 100 millions d'euros par an – est associé à une grande dynamique d'échanges, et tout indique que cette dynamique peut être durable. Plutôt que de proposer prématurément une forme architecturale, l'équipe propose une initiative visant à **valoriser et stimuler les capacités entrepreneuriales** qui sont présentes dans ce marché informel, et qui se trouvent présentes et latentes au sein des populations des quartiers nord. Il s'agirait de lancer un « concours international d'entrepreneurs » dont les projets innovants pourraient être accompagnés et soutenus pour pouvoir se développer pleinement dans l'économie formelle.

- Afin de ménager l'affectation de foncier aux activités et ainsi d'en disposer pour la réalisation d'un tissu urbain résidentiel mixte, comme la proposition de « falaise des activités », cette équipe propose, en complément de l'ouverture de la digue et de l'accès du site à la mer, d'implanter en mer (off shore) **deux grandes plateformes pétrolières reconverties** pour accueillir **des activités de bureaux**, hautement attractifs et symboliques de Marseille Ville-Port.

- **Un centre des congrès** est proposé au niveau du Cap Pinède, associé à un important réaménagement de l'échangeur de type autoroutier pour en faire un carrefour de distribution urbaine.

- Une activité de services innovante est proposée sous le nom de « Cyberplateforme » qui pourrait s'implanter à la grande médiathèque : son objet serait d'être un site d'accès à l'information et aux connaissances relatives à l'espace méditerranéen, en lien avec le réseau des divers instituts de recherche de cette région.

4.3 – Commentaires

La clarté et la vigueur de l'exposé de ce projet a fait une impression favorable au jury. Les réponses proposées, pour répondre à l'ambitieuse stratégie présentée, portent aussi bien sur l'aménagement proprement dit, traité avec réalisme dans son approche de base relative aux transports, que sur le développement avec des propositions originales qui méritent d'être considérées.

Parmi les 3 projets, la « plateforme du co-développement durable » peut apparaître comme **le projet le plus stratégique** ; et l'ambition de cette stratégie ne fait pas l'économie d'un réalisme rigoureux dans l'établissement des conditions de base d'un bon aménagement.

5 – Les propositions de l'équipe « les passerelles du sud »

Pour le jury, les propositions de cette équipe définissent un excellent équilibre entre une composition urbaine attractive, des idées intéressantes de développement des activités et des signes forts porteurs d'identité.

5.1 – L'objectif d'une « Ville méditerranéenne » est illustré par la proposition de 3 pôles d'activités spécifiques :

- La « **Cité des échanges** » développée à partir du site actuel du « marché aux puces » par un immeuble dont la structure architecturale serait en mesure d'accueillir les activités, dans leur diversité, en étant à même de répondre aux besoins d'une transition entre l'économie informelle et l'économie formelle ;

- Le « **pôle du savoir et de la culture partagée** » développé spécialement dans le domaine des langues (depuis les premiers apprentissages jusqu'aux formes les plus élaborées), de la culture, des sciences de l'homme et de la société comportant notamment un **lycée bilingue arabe-français** et des antennes universitaires ou des organismes de recherche.

- Le « **pôle des institutions** » visant à accueillir les sièges des diverses institutions ou agences susceptibles d'être créées au titre du nouveau concept de l'Union méditerranéenne, et à celui des concepts déjà présents et concernant la coopération des pays riverains de la Méditerranée.

5.2 – L'objectif d'une « ville de la mer » se décline à travers 4 propositions :

- La création d'une **promenade de bord de mer**, prolongeant les chemins du littoral au nord et proposant l'utilisation de **la passerelle** autoroutière déclassée comme un belvédère avec vue sur un site spectaculaire.

- La création d'une grande esplanade s'avancant dans la darse pour constituer « **l'esplanade des événements** ».

- L'accès du public aux secteurs d'activités portuaires qui le permettent, en premier lieu **le terminal Corse** qui devrait être accessible ; **le terminal Maghreb**, en raison des contraintes de douane et de police, serait alors déplacé au Cap Pinède pour bénéficier d'un aménagement approprié.

- La restitution au public de l'accès piétonnier à la digue.

5.3 – L'objectif de l'urbanité s'étendant vers le nord

- Affirmation que la **centralité urbaine** résidentielle de Marseille, bien structurée au sud jusqu'au Vieux Port doit maintenant **poursuivre son développement par le nord** et ainsi constituer l'objectif urbain essentiel d'Euroméditerranée (1 et 2 et plus !) ; c'est ainsi une manière de faire cesser le sentiment de relatif isolement des quartiers nord.

- Une formule imagée « tisser la ville vers l'est » exprime le type de structure urbaine proposée venant rejoindre et revitaliser les tissus urbains ordinaires situés à l'est d'Euromed.

- L'objectif de qualité urbaine est de parvenir à un sentiment comparable à celui que les Marseillais attribuent à leurs quartiers sud.

5.4 – Outre le traitement de l'accès à la mer, le projet propose un autre élément majeur à la composition, la création d'un **palais des congrès** « en proue sur la mer », au centre de la composition, comportant au nord (Cap Pinède) un pôle de bureaux, et au sud (au contact d'Euromed 1) une zone de bureaux (avec une ou des tours).

5.5 – Commentaires

Le jury a été sensible au langage de cette équipe : « le palais des congrès, en proue sur la mer », « le plaisir de pouvoir toucher les bateaux », « l'urbanité, c'est la diversité ».

Il l'a été également à l'égard de la facture très claire du plan « le parti d'aménagement ». Parmi les 3 projets, « les passerelles du sud » pourrait être identifié comme **le plus poétique** par sa manière de donner sens aux propositions réalistes qu'il formule.

6 – Il me reste à remercier les membres du jury pour la qualité de l'attention qu'ils ont apporté aux projets présentés et à souligner le très haut niveau de compétence dont ils ont fait preuve en proposant leurs avis et commentaires ; si les équipes ont fait preuve d'une excellente aptitude à l'élaboration collective, il me semble que les membres du jury méritent le même compliment.

La satisfaction générale du jury s'est exprimée devant la richesse des propositions formulées par les équipes, leur créativité et en même temps leur réalisme associé à l'ambition des projets.

Nous pouvons espérer que l'Etablissement public trouvera dans les apports de cette excellente session d'utiles contributions à l'élaboration et la conduite du grand projet urbain dont il a la charge passionnante.

Le président du jury

Pierre Mayet



QUATRIEME PARTIE : ANNEXES



4.1- Les CV des experts



Chahib BERRANDANE
 Urbaniste Architecte
 Né le 28 novembre 1974
 Tel : +33 6 63033578
chahib.berrandane@irce.fr

Expériences professionnelles et domaines de compétences

- 2006-2007** - Architecte Urbaniste libéral :
 Participation à l'élaboration du dossier de concours de l'OIN Massy-Saclay.
 Étude pour la réalisation des ateliers municipaux Luzarches, Suivi de projet opération de logement (105) Tipaza Alger, projet de zone résidentiel (20+4) mixte semicollectif et individuel - Alger.
 - Chef de projet de la session des ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine autour du thème des aéroports nord de paris "vers une nouvelle aéroport".
- 2005-2006** - Expert récurrent auprès des ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine 24e session sur le thème « Renouvellement urbain – densification et intégration métropolitaine ». - Expert pour la session d'expert sur le thème du nouveau plan urbain de Casablanca et l'aménagement du site de l'aérodrome d'Anfa.
 - Architecte Urbaniste responsable d'agence et chargé des projets pour la société ArchTech "Projets urbains, PLU, Hôtels et résidences de vacances "Le Garla Bayle, la Chamaude", stations de ski "Guzet neige", réhabilitation de sites et monuments historiques "palais des eveques a st lozier" ...".
 - Contribution à la proposition de révision du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France « Conseil Général des Hauts-de-Seine ». Réflexion sur le thème des pôles de hautes compétences « Aménagement et identité d'un territoire métropolitain de haute compétence scientifique, Saclay - Saint Quentin en Yvelines ».
- 2003-2004** - Montage de dossier de coopération européenne dans le domaine de la formation à la maîtrise d'œuvre urbaine et l'assistance technique internationale (Can-Gio VIETNAM, Phnompenh COMBODGE, Baïkal RUSSIE).
- 2001-2004** - Réalisation d'une recherche sur thème de la qualité urbaine et la qualité de vie en milieu urbain.
 - Membre du jury de la 4th session des ateliers de Maîtrise d'œuvre urbaine du Baïkal « Russie ». - Assistan auprès des ateliers d'été « Cergy-pontoise -de la ville nouvelle à la ville- et Tokyo -densité forme urbaine et qualité de vie-», encadrement suivi et réalisation de programmes.
 - Réalisation d'une étude pour le PUCA (Ministère de l'équipement Français) sur les recherches concernant les PVD « pays en voie de développement » et production d'une base de donnée documentaire informatique.
- 1999-2001** - Gestion de chantiers et suivie des dossiers qualité, suivie des dossiers litiges et recouvrements au sein du groupe TRYBA bâtiment.
- 1998-1999** - Expérience de l'enseignement, et de la direction d'équipes :
 - Suivi et gestion de chantiers pour une entreprise de bâtiment et de travaux publics « hazzani BTP - Alger ». - Conception et réalisation de plusieurs projets d'habitat individuels et collectifs ainsi qu'un complexe sportif.
 - Direction et animation d'ateliers pédagogiques d'espace et environnement urbain pour jeunes enfants.
- 1994-1998** - Expérience de la communication et de l'information :
 Réalisation et animation d'émissions radiophoniques diverses notamment d'urbanisme et d'architecture au sein de la radio télévision nationale et pour le compte de l'Université de la Formation Continue Algérienne.

Formation

- 2000-2005** -Préparation d'une recherche sur la « Qualité Urbaine (évaluation), la qualité de vie en milieu urbain » avec production d'outils d'évaluation et d'aide à la décision ». -Formation qualifiante CAO (DAO Autocad et 3D viz.
- 2001-2002** -DEA Sociologie des Organisations à l'Université Paris Dauphine.
- 1999-2000** -DEA Urbanisme et Aménagement de l'Institut Français d'Urbanisme.
- 1993-1998** -Diplôme d'Etat d'Architecte Urbaniste avec spécialisation en « bâtiment à haute qualité environnementale ».
- 1991-1993** -Tronc commun technologie (prépa génie civil).

Autres diplômes et distinctions

- 1997-1998** Diplôme de Maîtrise d'Œuvre Urbaine à Cergy-Pontoise (97) et à Ho-Chi-Minh ville (98).
- 1994** Prix d'architecture « Hassen Falliy ».

Autres

- Sauveteur secouriste, (premiers soins - secouriste du travail - incendie), diplôme européen de premiers secours.
- Maîtrise des outils de conception CAO-DAO et l'outil informatique en général.
- Vice président de l'association « ASSEM » étude sur les transports en RIF (études réalisées pour Aéroports De Paris, la ville de Paris, La SNCF).
- Administrateur élu de la Cité Internationale Universitaire de Paris CIUP 2001 et 2002
- Administrateur et membre du conseil d'orientation scientifique et pédagogique des ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine depuis 2004.
- Pratique du sport : -Championnat national de volley-ball, Tennis et Tennis de table.

FRANÇOISE BERTHET
 ARCHITECTE D.P.L.G. – URBANISTE
 Née le 10 avril 1962 à Annecy



PARCOURS PROFESSIONNEL

Depuis novembre 2002, Directeur des Etudes Urbaines, ville d'Aulnay-sous-Bois (80 000 hab ;1620 hectares, structure de huit personnes)

Janvier 1998, octobre 2002, Chargée d'études, Service Urbanisme et Prospective, ville du Havre

1994 – 1997, Missions d'étude pour la M.I.Q.C.P. et l'I.P.A.A.

Architecte-urbaniste auprès de l' I.A.U.R.I.F

Chargée d'études d'urbanisme et chargée d'opérations d'amélioration de l'habitat à la

SEPRA, au CAL PACT ARIM de Savoie, de Meurthe-et-Moselle

Mission d'étude à la DAU, Ministère de l'Equipement (M.E.T.T.)

1985 - 1992, Agences d'architecture, stages et cours particuliers en parallèle avec mes études

1982 - 1987 5 années de surveillance en collèges et lycées,

ETUDES ET PUBLICATIONS

- Démarche de projet urbain pour la requalification d'un secteur de 12 000 hab (logements sociaux, copropriétés dégradées, nouvelles opérations), Aulnay-sous-Bois, en cours
- PLU d'Aulnay-sous-Bois, 2007
- Pilotage de l'Inventaire général du patrimoine bâti et végétal (Services ville, Inventaire), 2007
- Direction de publication des Journaux du PLU d'Aulnay-sous-Bois, 2006-2007
- Projet de ville d'Aulnay-sous-Bois, 2004
- Pilotage de projet urbain et de projets d'espace public, en particulier avec des phases de concertation importantes (marchés de définition), Quartiers sud du Havre, 2001-2002
- Schéma de développement du quartier de l'Eure (interface portuaire, caractère patrimonial) au Havre; 2000
- Projet urbain pour une friche industrielle de 5 ha, Le Havre, 1998
- Diagnostic urbain, architectural pour la réhabilitation de "barres" dégradées, PACT, 1997
- Etude opérationnelle d'OPAH à Longwy, PACT 1997
- Etude de faisabilité techniques de réhabilitation de logements, stations touristiques de Maurienne , CAL-PACT ARIM,1996
- Proposition méthodologique pour une nomenclature d'occupation du sol des espaces protégés, METT, 1995-1996
- "Entretiens", in "la lettre d'IPAA", n°2, avril 97
- Plan vert de Puteaux (programme d'actions pour l'aménagement des espaces publics), IAURIF, 1995
- Etude d'opportunité pour l'OPAH du vieux Puteaux, IAURIF, juillet 94, analyses graphiques
- Analyse critique de la médiathèque de Saint-Quentin en Yveline de S. Fiszer, 1994
- *Tony Garnier : le quartier des Etats-unis à Lyon*, projet de monographie d'architecture avec les éditions Parenthèses
- "Le quartier des Etats-Unis à Lyon : la fin du purgatoire?", in *Histoire de l'Art*, varia n°23, 1993
- "L'exposition à travers la presse", in *Cinquantenaire de l'Exposition Internationale des Arts et Techniques dans la Vie Moderne*, Paris, Institut Français d'Architecture, 1987, pp. 472-477

FORMATION

1994-1995, C.E.A.A. Programmation et maîtrise d'ouvrage, Ecole d'architecture de Paris-Villemin

1992-1993, D.E.A. d'Histoire de l'architecture contemporaine, Paris X-Nanterre, mention très bien

1991-1992, D.P.L.G., Travail de fin d'études, Paris-Villemin (UP1), proposition pour la publication

1990, Maîtrise d'histoire de l'art contemporain (architecture, urbanisme), Paris X-Nanterre, mention très bien

Cyril BLANC

COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE
DIRECTION DE L'URBANISME, DE L'HABITAT ET DU FONCIER
RESPONSABLE DE LA DIVISION SCOT - ETUDES



Parcours professionnel

Ingénieur subdivisionnaire

1996-2000 : MINISTERE DE L'AGRICULTURE ET DE LA PECHE
2000-2003 : SOCIETE D'ETUDES ET DE CONSEIL
2003-2005 : AGENCE D'URBANISME DE L'AGGLOMERATION MARSEILLAISE
depuis 2005 : COMMUNAUTE URBAINE MARSEILLE PROVENCE METROPOLE

Principales missions assurées

Maîtrise d'ouvrage

Elaboration du Schéma de Cohérence Territoriale
et démarches parallèles : volet littoral, études paysage et agricoles, secteurs à enjeux, ...
Animation du Conseil de Développement dans le cadre du SCOT
Démarche pédagogique en faveur des élus sur les formes et densités urbaines
Suivi du programme de travail (Agence d'Urbanisme – MPM)
Révision de Plan Locaux d'Urbanisme (PLU)

Ingénierie de projets

Problématiques urbaines & Planification

Elaboration de documents d'urbanisme : PLU – ZAC, Etudes de pré-définition de SCOT
Etudes sur les problématiques périurbaines

Problématiques habitat

Bilan de l'Opération Programmée de l'Amélioration de l'Habitat intercommunale, Assistance à l'élaboration du Programme Local de l'Habitat, Elaboration de Porter à Connaissance (PLH)

Problématiques intercommunales

Diagnostic territorial et Réflexions sur l'élargissement d'E.P.C.I.

Problématiques environnementales et agricoles

Prise en compte des problématiques agricoles dans l'élaboration de documents de planification

Ingénierie de formation

Elaboration et animation de sessions de formation sur différentes problématiques affectant les territoires périurbains et les espaces agricoles et naturels

Territoires d'interventions : Aire Métropolitaine Marseillaise (2000), Agglomérations de Bordeaux (2000), de Lille (1999) de Nantes (1999), de Besançon (1998).

Commanditaires et publics concernés : Collectivités Locales et Structures intercommunales, Ministère de l'Agriculture et de la Pêche, Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement, Chambres d'Agriculture, Directions Régionales de l'Environnement, Directions Départementales de l'Equipement, Ecole Nationale du Paysage de Versailles, Agences d'Urbanisme, Groupes de Développement Agricole.

Publications

« Les territoires périurbains : comprendre pour mieux agir » (50 pages)
Ministère de l'Agriculture, Direction de l'Espace Rural et de la Forêt (DERF) (2000)
« L'intercommunalité pour mieux gérer les espaces agricoles périurbains » (42 pages)
« Les espaces agricoles et naturels dans les schémas directeurs » (126 pages)
Ministère de l'Agriculture, DERF (1999)

Formations

DEUG de Géographie, Université de Savoie
Licence d'Urbanisme, Institut de Géographie, Université Panthéon-Sorbonne, Paris
DESS d'Urbanisme Paris VII



Giuseppe Enrico BONACORSI
Né le 15/07/1942 à Isola Dovarese, Italie
 Nationalité française

DIPLOMES

- . Diplômé en Architecture à l'Université de Florence (Italie) en Février 1970 avec 110/110 et félicitations du Jury
- . Doctorat en études urbaines à l'EPHE (Sorbonne) en Juin 1974 avec mention "Très bien"

PARCOURS PROFESSIONNEL

- De Juin 1970 à Décembre 1971, Urbaniste Conseil auprès du Ministère du Tourisme en Tunisie (élaboration du plan de développement du Cap Bon).
 - De Janvier 1972 à Juillet 1975, Expert à la Coopération Technique Italienne auprès du Ministère de l'Equipement et de l'Aménagement du Territoire en Tunisie, en qualité de Responsable du Bureau d'Urbanisme du Sud (équipe de 6 personnes).
 - De Septembre 1975 à Décembre 1978, Urbaniste responsable du secteur Est auprès de l'Atelier d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon (équipe de 5 personnes).
 - De Décembre 1974 à Mars 1975 et en Avril 1982, mission au Cambodge et au Niger en qualité d'Expert ONUDI.
 - De Janvier 1979 à Décembre 1990, Chargé d'Etudes Principal, Responsable du Secteur Est à l'Agence d'Urbanisme de la Communauté Urbaine de Lyon (CO.UR.LY), qui recouvre 13 communes, environ 18.000 hectares et 300.000 habitants.
 - De Janvier 1991 à Juin 1997, Directeur d'Etudes à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de la Métropole Lilloise, responsable de l'équipe Urbanisme et projets urbains.
- Coordinateur de la partie "aménagement du dossier de candidature aux J.O. de 2004"
- De Juillet 1997 à Mai 1999, Directeur d'Etudes, Chef du Projet Urbain de la Ville de Grenoble, à l'Agence d'Urbanisme de la Région Urbaine de Grenoble et appui à la Direction pour le Schéma Directeur et les Projets Urbains.
 - De Juin 1999 à Août 2007, Directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours : une structure permanente de 21 personnes, au service des communautés et des villes de l'Agglomération (30 communes, 320.000 habitants).

- Depuis Août 2007 Urbaniste consultant

TRAVAUX :

- SDAU de Lyon (1985) de Lille (1995) de Grenoble (1999) de Tours (2007)
- POS et PLU Lyon et 20 autres villes
- Projets urbains : une quinzaine y compris 2 GPV, 2banlieues, candidature de Lille en 2004 aux Jeux Olympiques
- Missions d'expertises urbaines : Gênes, Torino, Hue, St Louis du Sénégal....

PUBLICATIONS : Plusieurs Articles, dossiers, études, notes etc.

ENSEIGNEMENT

- Lyon : - Ecole Nationale des Travaux Public
 - Ecole d'Architecture
- Lille : - DESS Aménagement
- Tours : - CESA, DESS Aménagement
- Torino : -Faculté d'Architecture



Colette BONFILS née en 1947 en Tunisie à Tabarka

Des études dans la région parisienne à la faculté d'Orsay (Maîtrise de sciences en biologie animale- Docteur es sciences en physiologie animale)

- A siégé durant un mandat au Conseil Régional de la région Rhône-Alpes dans la commission urbanisme/habitat
- A exercé pendant cette même période la fonction de Directeur de Cabinet du Maire de Cran Gevrier (Haute Savoie)
- Elue depuis 1977 au Conseil Municipal de Chambéry ; a, dans un premier mandat, été déléguée aux transports et Présidente de la commission transports au niveau du Syndicat inter-communal
- Depuis 1989, Adjointe au Maire de Chambéry chargée du logement et de l'habitat
Dans le mandat actuel, est chargée en plus de l'action sociale (Vice-Présidente du Centre Communal d'Action Sociale)
- Vice-Présidente chargée de l'habitat à la communauté d'agglomération (Chambéry Métropole)
- Depuis 1995 (après un mandat de 1979 à 1985) est élue Conseillère Générale de la Savoie dans un canton de la ville (canton de Chambéry Sud Ouest) et siège à la commission action sociale/ logement
- Présidente d'un Office Public d'Aménagement (OPAC de Chambéry) depuis 1985. A ce titre, siège à l'Association Régionale Rhône-Alpes (ARRA HLM) et préside l'Association ARRADÉP (Association Régionale pour le Développement des Emplois de Proximité favorisant l'insertion des jeunes dans les quartiers sensibles)
- Présidente d'un Etablissement Public Foncier (EPFL 73).

CURRICULUM VITAE

Camille CHAMMAS

13 rue Pierre CURIE
92800 – PUTEAUX-FRANCE

Cell. : 33-6-30505946

Email : cchammas@hotmail.com

Nationalité : Française

Etat civil : Célibataire

Date de naissance : 10 Janvier 1973



ARCHITECTE -URBANISTE

QUALIFICATION :

- Actuellement à l'EPAD (l'établissement Public pour l'aménagement de la Défense) _ FRANCE.
- En formation « Exécutive MBA » à l'ESCP_EAP de Paris (Promotion 2009).
- Expert encadrant aux ateliers internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine.
- Etudes générales de conception, économiques, foncières, financières et urbanistiques.
- Etudes techniques : architecture, réseaux, transports.
- Programmation : stratégie urbaine et investissement.
- Montage et suivi des réalisations : conception, assistance opérationnelle, pilotage, coordination.
- Huit ans d'expérience en tant qu'architecte urbaniste.
- Très bonne capacité d'analyse et de résolution de problèmes.
- Parfaitement trilingue – Français, Anglais, Arabe.

FORMATION ACADEMIQUE :

- | | | |
|-----------------|--|--|
| Octobre 2001 à | | : D.E.A en Ambiances Architecturales et Urbaines. (Grade de Master). |
| Juillet 2002 | | Ecole d'architecture de Nantes – France. |
| Novembre 1999 à | | : Diplôme d'études supérieures spécialisées en urbanisme. |
| Janvier 2001 | | Institut d'urbanisme de l'académie Libanaise des beaux-arts. |
| Octobre 1992 à | | : Diplôme en Architecture. |
| Août 1998 | | Faculté des Beaux Arts et des Arts Appliqués
Université saint-esprit, Kaslik – Liban. |

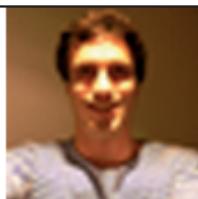
EXPERIENCE PROFESSIONNELLE :

Depuis décembre 2002 : Etude et montage de plusieurs projets à l'EPAD, Paris, la défense.

- | | | |
|----------------|--|--|
| Janvier 2002 à | | : Recherche au laboratoire du CERMA |
| Juillet 2002 | | (Centre de Recherche Méthodologique d'architecture)
Sujet : Le Rôle des Ambiances Architecturales sur les Edifices Publics. |
| Août 2000 à | | : Participation à la session 2000 des Ateliers d' Eté de Cergy_Pontoise |
| Septembre 2000 | | Université européenne de maîtrise d'œuvre urbaine - France
En collaboration avec l'établissement Public d'aménagement.
Thème : Centre Ancien et Centralités.
Résultat : Mention Spéciale. |
| Mai 1995 | | : Participation aux Ateliers de l' 'Ecole d'architecture de Toulouse en France (E.A.T.). |
| Avril 1994 | | : Participation au concours d'idées internationales : La Reconstruction
Du centre ville de Beyrouth. |

*Architecte inscrit à l'ordre des Architectes en France sous le numéro **idf 02177**

Nicolas DÉTRIE
 7, rue Pasteur
 92500 Rueil-Malmaison
 +336 28 32 44 64
 nicolas.detrie@gmail.com



26 ans
 Célibataire
 Permis B

FORMATION & COMPÉTENCES

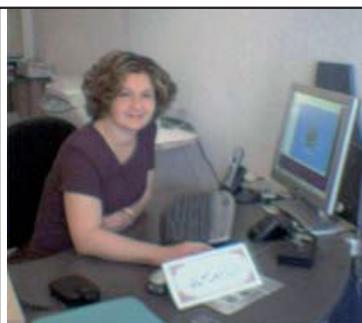
- Juillet 2006 Diplôme **Master of Business Administration** de l'**ESSEC (Cergy-Pontoise, France)**.
 Diplôme de spécialisation de la **Chaire d'Economie Urbaine / Gestion des Villes**.
 Voyages d'études : Budapest 2005, Marseille 2004, Marrakech et Casablanca 2003.
- Janv-Juil 2006 Semestre d'étude au sein du **Master Urbanisme / Planification**
 à la **Pontificia Universidade Católica (Rio de Janeiro, Brésil)**.
- 1999 - 2001 Classe Préparatoire HEC voie Scientifique au **Lycée Louis-Le-Grand (Paris, France)**.
- Langues & Informatique** Anglais / Portugais : courant. Excel et Powerpoint : excellente maîtrise.
 Allemand / Espagnol : scolaire. AutoCad et PhotoShop : utilisation basique.

EXPÉRIENCE PROFESSIONNELLE

	ORGANISATION / GESTION DE PROJET	TRAVAUX D'ANALYSE ET DE SYNTHÈSE
Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine <i>Cergy-Pontoise, France</i> <i>depuis juin 2007</i>	Directeur de l'Association Montage politique des Ateliers. Obtention de subventions. Comptabilité et Ressources Humaines. Animation de l'association.	Participation à la définition des sujets des ateliers et suivi pédagogique. Participation à la rédaction des synthèses.
OPAC Sud <i>Marseille, France</i> 6 mois à temps plein <i>(Nov 06 - Mai 07)</i>	Coordination d'un marché de définition sur la définition des formes futures du logement social en Méditerranée.	Synthèse des travaux des 5 équipes. Analyse statistique « Personnes âgées et patrimoine HLM ».
SNCF Direction Transport Public <i>Paris, France</i> 2 ans à temps partiel <i>(2004 - 2005)</i>	Conception et mise en place du processus de formation pour toutes les compétences liées au développement de systèmes billettiques régionaux. Organisation d'ateliers nationaux trimestriels sur la billettique.	Enquête terrain auprès de tous les Directeurs Régionaux TER. Rédaction d'un argumentaire politique en faveur de la technologie billettique. Réalisation d'un document de vulgarisation de la billettique.
Chaire d'Economie Urbaine de l'ESSEC <i>Cergy, France</i> 9 mois à temps partiel <i>(Oct 2004 - Juin 2005)</i>	Organisation du voyage d'étude à Budapest. Préparation d'une journée d'étude de la Politique de la Ville à Mantes-la-Jolie.	Création du support du cours « Acteurs publics locaux ».
BOUYGUES Bâtiments <i>Paris, France</i> 3 mois à temps partiel <i>(Fév - Avril 2005)</i>		Etude stratégique sur la gestion du patrimoine immobilier des Conseils Généraux.

RÉALISATIONS PERSONNELLES

- Voile** Copropriétaire depuis avril 2006 d'un voilier monotype Mini 6,50, basé à La Rochelle. Traversée de l'**Océan Indien** sur un voilier de 10m en octobre-novembre 2003. Skipper de croisières sur des bateaux de 35 à 43 pieds (Bretagne, Corse, Croatie, Sicile). Moniteur de voile à Jeunesse & Marine (2000-2001).
- Formation** Participation au lancement du programme de tutorat de lycéens de ZEP **Pourquoi Pas Moi ?** développé par l'ESSEC et la Division Interministérielle à la Ville, janvier - juin 2003. Préparation des élèves en classe prépa aux épreuves orales des grandes écoles.
- Aventure** Ascension 6000m Bolivie 2006, Tour de l'Albanie en kayak 2005, Maroc en Combi 2002. Séjour de 4 mois à la **Zip Zap Circus School (Cape Town, Afrique du Sud)**, 2002.



Adresse : 5, impasse Ampère 31400 Toulouse
 Mobile : 06.60.87.01.11
 Tél. & Fax : 05 61 52 49 27
 email : c.djouadi@wanadoo.

Architecte, Docteur en géographie

Spécialisée en Aménagement du Territoire, elle s'occupe des problèmes liés à l'équilibre social, le développement territorial et les approches de cohésion sociale. Elle a préparé sa thèse de Doctorat de Géographie sur le thème des banlieues et des communautés étrangères y habitant. Par ailleurs, elle a beaucoup travaillé sur les problèmes d'immigration et d'intégration des communautés maghrébines au sein du Consulat d'Algérie à Montpellier. Elle prend en charge des problématiques liées à l'aménagement du territoire et l'urbanisme ainsi que des sujets liés au développement social, économique et culturel.

- Consultante depuis 2002, Associée Gérant d'AD Consulting
- Chargée de Cours à l'Université Paul Valéry, Montpellier III,
- ATER, Maison de la Géographie, CNRS, UMR 6012,
- Chargée des affaires sociales et juridiques au Consulat d'Algérie à Montpellier,
- Architecte concepteur dans un bureau d'études pour la promotion immobilière à Constantine.

PROJETS EN COURS (GROUPEMENT EDR-URBACO ALGERIE) :

Pour le compte du Ministère algérien de l'aménagement du territoire et de l'environnement, Ministère délégué charge de la ville : Schéma de Cohérence Urbaine (12), Schémas directeur d'Aménagement d'aire métropolitaine (1), Schéma régional d'Aménagement du Territoire (2)

FORMATIONS / DIPLOMES

- | | |
|-------------|---|
| 2001 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Doctorat d'Université en Géographie urbaine et sociale ▪ Université Paul Valéry, Montpellier III. ▪ " Altérité et territoire. Regards sur une banlieue de Montpellier : la Paillade " |
| 1994 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ DEA, Diplôme d'Etudes Approfondies en Géographie. ▪ Université François Rabelais, Tours. ▪ Géographie et Aménagement du Monde Arabe |
| 1991 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ CEA, Certificat d'Études Approfondies. Architecture du Maghreb et Villes Orientales. Ecole d'Architecture de Paris Belleville. ▪ |
| 1992 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ CAO A Diplôme de Spécialisation en Conception Assistée par Ordinateur en Architecture (CAOA) Ecole d'Architecture de Paris Conflans. |
| 1989 | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Diplôme d'Etat en Architecture et en Urbanisme ▪ Institut d'Architecture et d'Urbanisme de Constantine (Algérie). |

Denis GREZES

Ingénieur ECP Architecte DPLG

Ordre des Architectes National 16635

Né le 20 juillet 1939 à Paris

Adresse : 5 square Protis, 13002 MARSEILLE

Tel 04.9133.7625 - Mob 06.0807.4531 - eMail dgrezes@free.fr



Expérience professionnelle

Urbanisme et Architecture

De 1969 à 1977, architecte-urbaniste à l'Établissement Public d'Aménagement de la Ville Nouvelle du Vaudreuil.

De 1978 à 1983, Chargé de Mission auprès du Plan Construction et Architecture, chargé notamment de coordonner recherches et opérations expérimentales sur le thème de l'Industrialisation Ouverte.

En 1978, création d'une équipe d'architecture et de recherche près de Grenoble comprenant 4 à 8 personnes, dont Alain Eyraud et Véronique Klimine architectes. Cette équipe a réalisé de 1978 à 1992 plusieurs opérations expérimentales de logements sociaux et d'équipements publics (maisons solaires en bois, 130 logements bioclimatiques à Grenoble, école économe en énergie à l'Isle d'Abeau, groupes scolaires à Cergy-Pontoise, Reyrieux 01, gymnase à Eybens 38), et d'aménagements urbains (village terre de l'Isle d'Abeau, réhabilitation d'école et d'espaces publics à Eybens 38).

Depuis 2004, plusieurs projets de réhabilitation, dont un programme de bureaux (500 m²) à haute qualité environnementale.

Enseignement

De 1980 à 1985, vacations d'enseignement d'architecture et de construction au sein des Ecoles d'Architecture de Grenoble et de Nancy.

Du 1er Septembre 1992 au 30 septembre 2004, enseignant titulaire à l'École d'Architecture de Grenoble, chargé notamment de l'enseignement de la construction en 2^{ème} et 3^{ème} année, d'un studio de projet en 3^o année (de 1992 à 1995). Membre de la CPR de 1993 à 1996. Membre du Conseil Scientifique de l'école d'architecture de Grenoble de septembre 1996 à 1999.

Invité à enseigner en 2^e et 4^e année dans le cadre des enseignements du projet de construction à l'école d'architecture Gênes en 1999 et 2000.

Depuis octobre 1995, détaché à mi-temps puis à plein-temps de l'école d'architecture comme chef du projet, puis comme directeur pédagogique des Grands Ateliers de l'Isle d'Abeau. Chargé notamment de la définition du programme constructif et de la programmation des activités pédagogiques.

Retraité de l'enseignement depuis le 30 septembre 2004.

Vacations d'enseignement en formation continue diplômante à l'école d'architecture de Lyon depuis 2005.

Recherche et informatique

En 1983, participe à la création de l'association AVEC réunissant une dizaine d'architectes (Catherine Addor, Christian Gimonet, Jean-Pierre Grava, Nadia Hoyet, Bernard Kohn, Lucien Kroll, Pierre Lajus, Roland Schweitzer, Jean-Jacques Terrin, Jean-Pierre Watel) sur le thème des relations entre architecture et industrie.

Diverses recherches réalisées en équipe, notamment avec l'association AVEC ou dans le cadre de l'école d'architecture : spécifications et développement de logiciels de CAO-DAO pour architectes, de programmes d'enseignement assisté par ordinateur, recherches sur les questions de communication dans le secteur du bâtiment (informatisation du compte rendu de chantier, échanges de données informatisées, outils d'assistance au pilotage du chantier), l'enseignement de la construction dans les écoles d'architecture en France, l'organisation des agences à l'exportation (en coopération avec Bartlett School London)

2

**Bruno Guillermin**

Né le 17 03 1940

Architecte-Urbaniste
à l'AGAM (Agence d'urbanisme de l' Agglomération Marseillaise)
de 1969 à 2002

1995 à 2002

- _ chargé des relations entre l'AGAM et l'EPAEM
- _ études sur la zone dite « arrière portuaire »

1990 à 1995

- _ chargé des relations entre l'AGAM et la Mission de Préfiguration (mission Masson)
- _ étude du schéma de référence d' Euroméditerranée
- _ coordination du groupe de recherche AGAM _ CATRAM _ CERFISE _ PAM sur la limite et la relation entre le port et la ville à Marseille dans le cadre du programme Cité -Projets « le port et la ville » du Plan Construction et Architecture
- _ correspondant de l' Association Internationale Villes et Ports

1975 à 1990

- _ chargé de mission auprès du Secrétariat Général de la Ville de Marseille
- _ coordonnateur du Comité Cadre de Vie sur les 15 et 16 arrondissements
- _ études pré-opérationnelles et montage des ZAC de Saumaty et Séon

- _ Chargé de Cours à l' Institut d' Aménagement Régional (séminaire Projet urbain et paysage)

_ 87 Impasse des Genêts d' Espagne
Le Collet Redon
83520 Roquebrune sur Argens
Tél. 06 78 78 58 94
bmj.guillermin@orange.fr

Curriculum vitae

Christian HORN, architecte-urbaniste (Dipl.-Ing)
 Né en 1970 à Cologne (Allemagne)
 Inscrit à l'Ordre des Architectes d'Ile-de-France - France
 Inscrit à l'Ordre des Architectes de Rhénanie du Nord/Westphalie - Allemagne
Lauréat des Palmarès des Jeunes Urbanistes 2007



Parcours professionnel

J'ai pu obtenir une double qualification en architecture et urbanisme à l'Université Polytechnique d'Aix-la-Chapelle en 1998. En 2002, j'ai créé mon agence d'architecture et d'urbanisme et m'associé avec M Bernhard Lenz, architecte, en 2005. L'agence travaille en collaboration avec d'autres professionnels pour des clients à la fois publics et privés, et français et étrangers sur des projets allant de l'aménagement urbain à l'architecture d'intérieur. Je publie régulièrement des articles, essais et critiques dans divers supports d'architecture internationaux. Depuis 2005 je participe comme expert aux Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine et à des jurys de concours pour la Région Ile-de-France et la Ville de Paris. Début 2007, j'ai commencé à enseigner à Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Paris-la-Villette et j'ai participé à un colloque sur la ville organisé par les universités de Nantes et de Rennes.

Expérience professionnelle - activité libérale

- 02+ Création d'une agence d'architecture et d'urbanisme à Paris – France
 Assitance à la maîtrise d'ouvrage: Analyse technique du **concours Habitat Solaire**
 Etudes urbaines: Hauts-de-Seine, **Ile Séguin**, Ivry-sur Seine, Plateau de Sarclay, **Ville de Madrid**, ...
 Commandes publiques: **Ambassade d'Allemagne**, CHI Montfermeil, **Ville de Paris**, ...
 Commandes d'entreprises: **Club Med**, DIII, Mandarina Duck, ...
 Clients privés pour des maisons individuelles et appartements
- 01+ Journaliste et critique d'architecture à Paris – France
Contribution d'articles, d'essais, et de critiques pour des divers supports d'architecture internationaux
 Maison Française (F), Baumeister (D), Bauwelt (D), Détail (D), DBZ (D), Häuser (D), Architektur (A), Zuschnitt (A), A10 (NL), Frame (NL), Wallpaper (UK), Architecture Week (USA), Design Document Series (KR), 100% office (RU)
- 01+ Membre fondateur de l'association ON-AIR à Paris – France
 Création de l'association ON-AIR et participation aux divers concours et projets de recherche.

Enseignement / Formation continue / Conférences / Recherche

- 07 **Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre Urbaine** - Vietnam: Expert participant à la session à An-Giang
Université de Nantes et La Rochelle - France: Participation à un colloque sur la ville et le monde, XVe-XXIe siècles
Ecole Nationale supérieure d'architecture de Paris-la-Villette - France: Enseignant en architecture / construction
- 06 **Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre Urbaine** - France: Expert encadrant à la session à Cergy-Pontoise
World Planning Schools Congress - Mexico: Co-auteur d'une présentation au congrès
Université Technique de Berlin - Allemagne: Urban Management Master Course : Conférence sur Porto-Novo
- 05 **Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre Urbaine** - Bénin: Expert participant à la session à Porto-Novo
Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre Urbaine - France: Expert encadrant à la session à Cergy-Pontoise

Participation aux jurys de concours et commissions d'appel d'offres

- 06/07 **Ville de Paris**; Reconstruction et extension d'une école maternelle, 75013 Paris - France
Région Ile-de-France; Restructuration et extension du Lycée C.N. Ledoux, Pavillon-sous-Bois - France
- 06 **Région Ile-de-France**; Bibliothèque universitaire pour l'Université de Versailles, St-Quentin-en-Yvelines - France

Expérience professionnelle - activité salariée

- 00 **Groupe Moniteur** à Paris – France
- 99 **Hubert Rio**, architecte à Paris – France
- 98 **ARCH+**, revue d'architecture à Aix-la-Chapelle - Allemagne
- 96 **Laurie Kerr**, architecte à New York - USA
- 95 **Hofmann & Meinke**, architectes à Aix-la-Chapelle - Allemagne
- 94/95 **Christian de Portzamparc**, architecte à Paris - France
- 93 Office Public d'HLM à Lille - France

Formation

- 91/98 **Université Technique d'Aix-la-Chapelle** - Allemagne
 Diplôme en architecture et urbanisme (diplom-ingenieur) chez Prof Klaus Kada
- 95 **Université de Londres-Est** – Grande-Bretagne: Bourse du British Council
- 93 **École d'Architecture Paris-La Villette** et Université Sorbonne / Histoire de l'Architecture - France: Erasmus

Langues

Allemand	langue maternelle
Français, Anglais	niveau contractuel
Espagnol	bonnes notions

Christian Horn, architectes associés
 41 rue de la Mare F-75020 Paris
 tel +33 (0)1 43 15 02 90
<http://www.architecture-paris.fr>



CURRICULUM VITAE

Jean-Pierre MAILLARD

66 ans

Ingénieur général des Ponts et Chaussées (en retraite)

Adresse : 389 rue Paradis, Marseille 13008

Téléphone : 04 91 50 60 63

Mail : jean-pierre.maillard@wanadoo.fr



Formation

Ecole Polytechnique (1962)

Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (1965)

Architecte DPLG (1974)

Activités successives

- | | |
|-------------|---|
| 1965 à 1969 | Service technique des bases aériennes à Paris. Chargé d'un bureau d'études de maîtrise d'oeuvre. |
| 1969 à 1972 | DDE de Seine-Maritime. Responsable du service maritime. Direction du port de Dieppe. |
| 1972 à 1979 | DDE de Savoie. Responsable du service d'urbanisme (GEP). Création et direction d'une agence départementale d'aménagement (ASADAC). |
| 1979 à 1984 | Architecte libéral en Savoie, puis en Haute Savoie. Maîtrises d'oeuvre de bâtiments et études d'urbanisme. |
| 1984 à 1985 | Ecole nationale des travaux publics de l'Etat (ENTPE). Création et direction d'un département Aménagement et d'un laboratoire de sciences humaines. |
| 1985 à 1990 | Ecole d'architecture de Normandie à Rouen. Directeur de l'école. |
| 1990 à 1995 | DDE de la Manche. Création et direction d'une mission de maîtrise d'ouvrage pour le projet de restauration du caractère maritime au Mont Saint Michel. |
| 1995 à 2000 | Région Alsace. Directeur général adjoint, directeur de l'Aménagement du territoire. |
| 2000 à 2007 | Conseil général des Ponts et Chaussées, d'abord à Strasbourg (5 ans), puis à Marseille (2 ans) : inspections dans le domaine de la maîtrise d'oeuvre publique, du droit des sols, du management des services. |

Activités de recherche

Pour le Plan Construction :

Contrôle social de l'architecture dans un espace touristique (Tarentaise)

Prospective des métiers d'architecte

Détournements des procédures de planification spatiale par les acteurs locaux : l'exemple de l'agglomération rouennaise.

Enseignement

Direction de l'Ecole d'architecture de Normandie, à Rouen

Création d'un département Aménagement à l'Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)

Rédaction de plusieurs cours pour le CNED : création d'une activité libérale, calculs d'ouvrages.

.

Nicolas Memain
Artiste marseillais

Né le 4 juillet 1974
4 place Chirat - 13002 Marseille
06 27 08 30 75
nlsm@wanadoo.fr



A étudié à l'Ecole d'Architecture de Bordeaux de 1993 à 1996

Activité artistique, curieux du réel, une douzaine d'expositions depuis 2002, dont :

- un habillage d'immeuble et des détournements publicitaires à Amsterdam.
- des peintures de grands-ensembles et un intérieur de frigo à Marseille.
- un inextricable embouteillage à Bruxelles.
- ce que voit un ordinateur en panne à Bordeaux.
- un film touristique sur deux autoroutes et une centrale nucléaire à Pougues les Eaux (58).

Marseillologie, vit Marseille passionnément depuis 6 ans.

- participation à l'inventaire des grands ensembles marseillais pour les services du patrimoine.
- archiviste de l'office HLM du Département.
- personne ressource et guide touristique spécialisé dans le patrimoine architectural et urbain moderne, plus d'une centaine de visites organisées à ce jour, pour le grand public comme pour des spécialistes.
- spécialiste des Quartiers Nords de Marseille.
- actuellement un des organisateurs du cinquantième anniversaire de la résidence les Rosiers.

CURRICULUM VITAE



Nom : OULD-ROUIS
 Prénom : Omar
 Date et lieu de naissance : 15.09.1946 à Blida
 Profession : Architecte expert- Enseignant
 Situation familiale : Marié / 3 enfants
 Adresse : 16 Avenue Malika Gaid, EL-BIAR, ALGER
 Téléphone : +213(0)50 33 43 60
 Courriel : oorouis@yahoo.fr

ETUDES ET DIPLOMES

1969-1976 Ecole Nationale Supérieure des Beaux Arts – UP1 – PARIS Malaquais
 Diplôme d'Architecte D.P.L.G. Juillet 1976
 1966-1969 Etudes Médicales à Alger et Caen – France
 Juin 1966 Baccalauréat Sciences expérimentales

ITINERAIRE PROFESSIONNEL

1986-2007 Expert Consultant
 Enseignant à l'EPAU- Ecole Polytechnique d'Architecture et d'Urbanisme-Alger
 1984-1986 Directeur de l'Urbanisme de l'habitat et de la Construction – DUCH de la Wilaya d'Alger .
 1982-1984 Responsable des Infrastructures Universitaires- ONEP – Alger
 1979-1982 Chef de Département habitat et équipements- INERBA - Alger
 1974-1977 Animateur concepteur de formation CEGOS- Suresnes France

EXPERIENCE

Maître d'ouvrage des projets :

- Restructuration du quartier du Hamma – îlot prioritaire.
- Restructuration du quartier des Abattoirs (Etudes).
- Etude de l'aménagement de la zone du Frais Vallon.
- Restauration îlots dans la Casbah.
- Plan de sauvegarde de la Casbah.

Divers domaine:

- Urbanisme, Habitat et Infrastructures universitaires.
- 2006 – Participation au concours sur la révision du PDAU (Consultant BET Allemand K & P).
- Formations dans la Gestion des grandes métropoles : Barcelone, Lyon, Marseille.

Keltoum OULED-ABDALLAH

Les Hirondelles bat A21
 9, rue Nogarette 13013 Marseille
 Tel : 06.26.10.53.42
Keltou2003@yahoo.fr
 36 ans - Célibataire - permis B.


Formation

2005-2007	Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Marseille DPEA en Construction Parasismique.
2005-2006	Euromed Marseille école de management Mastère en sciences et techniques du management de l'habitat, de l'urbanisme et de la politique de la ville.
1988-1993	Diplôme d'Etat- Ingénieur en génie civil (constructions civiles et industrielles) Université de Tebessa- Algérie
1985-1988	Baccalauréat série Mathématiques Lycée El-Farabi Souk-Ahras- Algérie

Expérience professionnelle

1994-2005	Ministère de l'Habitat et de l'Urbanisme Algérie Direction du logement et des équipements publics de la Wilaya de Souk-Ahras : <ul style="list-style-type: none"> • Chef de projet de plusieurs équipements administratifs, scolaires et universitaires (Sièges d'administration- collèges- lycées- université). • Chef de bureau des études, de l'évaluation, et de la formalisation des marchés publics (équipe de 2 ingénieurs+1 architecte+ 1 technicien)
-----------	--

Compétences
Informatique :

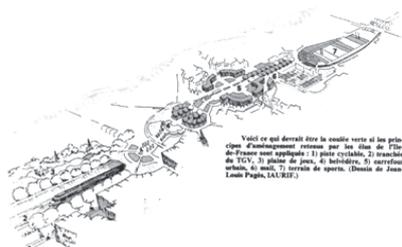
Pratique et connaissance de Word, Excel, Power Point et Internet explorer, Robot et Autocad.

Langues :

Français, Anglais, Arabe.

Centres d'intérêt

Loisirs	Activités culturelles (Cinéma, musique, lecture.....) Voyages.
---------	---



Vient ce qui devrait être la coulee verte et les principaux d'aménagement retenus pour les sites de l'Ile-de-France sont appliqués : 1) piste cyclable, 2) brancie de TGV, 3) plan de zone, 4) habitats, 5) ouverture urbaine, 6) mixte, 7) terrain de sport. (Dessin de Jean-Louis Pages, IAU 1992)



La coulee verte du sud Parisien article paru dans le journal le monde

Jean-Louis PAGES

Né le 2 mai 1943

Marié, 2 enfants

Langues :

Français, Anglais, Espagnol

Architecte, diplômé par le gouvernement (DPLG) Ecole des Beaux Arts de Paris

Urbaniste, diplômé de l'Institut d'urbanisme de Paris (DIUP)

Casablanca : Responsable du : « schéma de référence stratégique de littoral » et conseiller technique du « SDAU »

Beyrouth 2002-2004 : Directeur adjoint du projet de schéma d'aménagement du territoire libanais
1^{er} prix ESRI pour la cartographie du schéma directeur d'aménagement du territoire libanais

Paris 1995 2005 Urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France
Schéma directeur de l'agglomération de Rouen
Plan de référence pour l'aménagement de la vallée du Bou Regreg à Rabat-Salé
Projet de charte pour le Parc Naturel Régional des Boucles de la Marne et de l'Ourcq
Étude sur les entrées de ville, Requalification de la RN 10 de Sèvres à Viroflay
Rueil-Malmaison : l'urbanisme « à l'échelle du quartier », etc.
Animateur de l'Atelier « Projet urbain » FNAU : Fédération nationale des agences d'urbanisme.
Missions courtes : Egypte, Afrique du sud, Maroc, Liban, Ethiopie

Le Caire 1993-1995 Directeur du projet « Grand Caire »
Développement d'outils d'aide à la planification,
Projets urbains, stratégies d'aménagement,

Paris 1982-1992 Urbaniste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF)
Membre du groupe restreint d'experts chargés du « Livre Blanc » pour établir le Schéma directeur de l'Ile-de-France.
Responsable pour la Charte régionale des études concernant la première couronne
Schémas directeurs locaux : Nord Centre Essonne, Seine et forêts
Grands projets urbains : Rueil 2000, Massy, Houilles, Mareil-Marly,
coulée verte du sud parisien, Jardins du Bourget
Études liées aux transports : Rocade Orbitale et aménagement de la première couronne, Interconnexion des TGV
Recherches : trame foncière, composition urbaine, paysage, pignons urbains, grands axes urbains
Expositions : les architectures en Ile-de-France etc.
Missions courtes : Egypte, Ile Maurice, Vietnam, Cameroun
Enseignement : directeur de l'atelier composition urbaine Université de Créteil 1993

Le Caire 1987 1988: 15 missions et séjour d'un an : Urbaniste principal du projet « grand Caire »

Port-Louis 1974 - 1979 Urbaniste coopérant technique à la Mission d'aménagement du territoire à l'Ile Maurice :
Plan d'aménagement du territoire de l'Ile Maurice et de l'Ile Rodrigues

Paris 1971 - 1973 Urbaniste au SMUH (Secrétariat des missions d'urbanisme et de l'habitat) :
Burkina-Faso plan d'urbanisme de Banfora, centre informatique de Ouagadougou

Kourou 1969 - 1970 Volontaire de l'aide technique (VAT) Urbaniste à la Société immobilière de Kourou

Communications et publications :

Nombreux articles dans les cahiers de l'IAURIF, la revue Urbanisme, la revue de l'ISTED, les cahiers du CREPIF. La revue du patrimoine mondial de l'UNESCO.

Livres :

- La nature dans la ville : le Bou Regreg à Rabat-Salé (IAURIF 2000)
- Silhouettes urbaines, le cas du Caire (IAURIF 1994)
- Maisons traditionnelles de l'Ile Maurice (édition NATHAN 1978)



Mina SAMI

12, rue Abou Ahmed AL ASKARI
 20 550 Casablanca Maroc
 GSM : 00 (212) (0) 61 19 11 01
 E-mail : minassad@gmail.com



Profil : Architecte / urbaniste
 Etat Civil : Née le 05 Mai 1956 à Casablanca Mariée, un enfant
 Formation : Diplôme d'architecture D.P.L.G octobre 1983, Paris Villemin ex U.P.1 France.

De 2005 à ce jour :

Cabinet *ARCHI-DESIGN-DECO* en collaboration avec Zahra Njima architecte

Membre du Think-Thank relatif à l'esthétique de la ville de Casablanca

Expérience professionnelle

2003 – 2005

Ministère de l'Aménagement du Territoire, de l'Eau & de l'Environnement
Architecte Principal

- Chargée au sein de l'Inspection Régionale du Grand Casablanca du suivi des études relatives à l'inspection et au classement du patrimoine architectural de la ville de Casablanca,

-Suivi du Projet *SOFA* (Schéma d'Organisation Fonctionnelle & d'Aménagement) de l'aire métropolitaine centrale Casablanca – Rabat

2001 – 2003

Ministère de l'Urbanisme, de l'Architecture & de l'aménagement du Territoire.
Architecte Principal

-Chargée, au sein de l'Inspection Régionale du Grand Casablanca, de l'élaboration et du suivi des études relatives à - La croissance urbaine -La sauvegarde du patrimoine de la ville de Casablanca -L'évaluation de la planification urbaine (terrains réservés aux équipements publics par les documents d'urbanisme)

-La promotion et l'accompagnement de l'investissement (programme des 200 000 logements, habitat, tourisme, industrie...)

1998 – 2001

Agence Urbaine de Settat Région de la Chaouia-Ouardigha
Chef du département des Etudes :

- Responsable local auprès de la direction de l'Aménagement du Territoire des ateliers du forum régional pour le débat national sur l'aménagement du territoire.

- Etablissement du diagnostic urbanistique de la situation des communes urbaines et rurales des provinces de Settat, de Khouribga et de Benslimane.

-Mise en place de la stratégie de communication, de concertation et de synergie.

-Suivi des documents d'urbanisme en cours d'études : Plans d'aménagement et plans de développement

- Instruction et gestion des dossiers d'investissements

1993-1998

Inspection de l'Urbanisme de l'Architecture et de l'Aménagement du Territoire de la région du Centre.

Architecte chargée du suivi des missions d'études :

- A l'échelon de la Région économique : Schéma de développement et d'aménagement régional Schéma national de l'aménagement du territoire (prospectives territoriales)

- A l'échelon du grand Casablanca, des préfectures de Derb EL Sultane – El Fida, Al méchouar, Ben Msik Sidi Othmane et des Provinces de Khouribga, Beni Mellal et Azilal.

- Problèmes liés à l'urbanisme -L'état de l'urbanisme dans la région- Etat des documents d'urbanisme -Suivi des études : SDAU, Plans d'Aménagement, Plans de Développement.

-La législation en vigueur Procédures administratives -Formation des gestionnaires de l'urbanisme.

1988-1993

Commune Urbaine de Sidi Bernoussi
Architecte Responsable du service du plan :

Etudes et instructions des dossiers de demandes d'autorisations de construire, de lotir et de morceler.

1983-1988

Commune de Villejuif, Val de Marne France

Chargée du suivi des études et du suivi de chantiers des projets de construction réalisés par les architectes du privé.

Jean-Michel VINCENT

Français, né en 1947, marié, 2 filles.

Ingénieur de l'école spéciale des travaux publics 1971;

cycle d'urbanisme de sciences politiques 1971

Certificat de contrôleur de gestion, ESSEC, 1997.

Langues: français; anglais: lu 3 parlé 2 écrit 1; espagnol: lu 3 parlé 3 écrit 1


Principales expériences:

Lancement, étude et réalisation de projets d'aménagement urbain, de construction: ville nouvelle de Cergy-Pontoise, Grand Louvre (pyramide) puis de conduite du changement, dans le système ferroviaire, création de la direction de l'aménagement de la SNCF, développement de la gestion immobilière de la SNCF, montages d'opérations à Paris et en province, ferroviaires et urbaines. Dito pour le compte de l'Etat en Ile de France. Missions ponctuelles en Argentine et au Viet -Nam (SNCF) au Cambodge et au Maroc (ateliers d'été)

2005 à ce jour/ Paris; chargé de mission auprès du Préfet Directeur Régional de l'Equipement Ile de France.

Lancement du grand projet urbain d'intérêt national du Plateau de Saclay (OIN, montage du dossier de concours international d'idées), création de la mission immobilière de la DREIF, montage de 6 projets

1989 à 2005/ Paris SNCF

2002- 2005: directeur adjoint, en charge de la concertation avec la ville de Paris sur les projets d'évolution fret et voyageurs et leur intégration urbaine; notamment qualification en terrain à bâtir des emprises ferroviaires au PLU de Paris, accueil du village olympique aux Batignolles pour la candidature de 2012, cession pour 80 millions d'euros de terrains rendus aménageables. L'achèvement de ce montage a rapporté 1 milliard d'euros à RFF et SNCF en 2006.

1994- 2002: adjoint au directeur ; développement de la gestion immobilière de la SNCF pour 14 millions de m² bâtis et 33 000 hectares répartis sur le territoire national; création de 23 agences régionales; constitution du fichier immobilier, comptes patrimoine, systèmes de gestion, référentiels, formation, animation. Parallèlement, mise en place d'une convention de gestion pour le compte de RFF.

1989-1994: transfert de savoir-faire grands projets d'aménagements et de construction pour le développement du TGV: 7 gares à réaliser pour une mise en service allant de 1993 à 1998. l'évaluation de l'organisation et des ressources a conduit à proposer la création de la direction de l'aménagement; Au sein de cette direction, élaboration de la stratégie immobilière, montages d'opérations,

1988- 1989/Paris Secrétariat d'Etat chargé des grands travaux, conseiller technique

Contribution au rapport au Premier Ministre: réflexions sur l'ouest parisien

Conseiller spécial du Président de la Bibliothèque de France pour le lancement du projet (200 000 m²)

1984-- 1988 / Paris Etablissement public d'aménagement du Grand Louvre, chef du projet

Montage de l'équipe, planification du projet technique et financière, organisation, contractualisation, animation, suivi et contrôle de l'achèvement du Projet (3 milliards de francs)

1983-1984/Paris
Mission de coordination des grands projets placée auprès du Premier Ministre, conseiller

Expertise coûts délais de l'Institut du Monde Arabe, du musée et du parc de la Villette, du transfert du Ministère des Finances à Bercy (délais)

Janvier juillet **1983/Paris mission de l'aménagement de l'Exposition Universelle; coordonnateur technique;** ce projet a été interrompu sur décision du Président de la République

1972-1983/Cergy-Pontoise; établissement public d'aménagement, ingénieur:

Études générales d'un quartier de 1000 ha; concours des maison de ville à Jouy le Moutier sur 300 ha pour 2500 logements, bilan et travaux d'aménagement, négociations avec les promoteurs; lancement d'une deuxième tranche de 1800 logements

Autres

Voyage d'études (1971) de 6 mois en Amérique Latine: urbanisation et industrialisation du Tiers Monde

Coauteur avec le Secrétaire d'Etat aux Grands Travaux du livre le Grand Louvre (1988)

Enseignant à l'école nationale supérieure des Beaux-Arts de Paris de 1983 à 1987(urbanisme, économie urbaine et VRD), à l'école supérieure de commerce de Paris de 1987 à 1989 (urbanisme et grands projets), à l'école spéciale des travaux publics depuis (master maîtrise d'ouvrage et gestion immobilière)

Interventions ponctuelles à l'ENPC, HEC, l'ESSEC, L'université de Marne la vallée.

Nom: Zanotelli

Prénom: Cláudio Luiz

Date naissance: 17/02/1959

Lieu de naissance: São Gabriel da Palha/ES - Brésil

Adresse:

Rua Rio Guaporé, 8

Hélio Ferraz, 8

29160-570 – Serra – ES

Brésil

Tel: 55 27 33 47 23 15/ 99 32 44 75

e-mail: clzanotelli@yahoo.com.br



Adresse de l'Université Fédérale de l'Espírito Santo: CCHN – Departamento de Geografia.

Av. Fernando Ferrari, 514 – Goiabeiras – CEP: 29060-900 VITORIA, ES – Brésil.

Telefone: (27) 33357629 / 29 28 / Fax: 33352503.

Adresse Internet: <http://www.ufes.br/~geoufes/depgeo.html>

Formation Universitaire

- 1993 – 1998: Doctorat en Géographie Humaine, Economique et Régionale. Université de Paris X –Nanterre. Thèse: Le pôle de Tubarão et l'Expansion Périphérique de l'Agglomération de Vitória-ES – Brésil. Directeur de thèse: Alain Dubresson.
- 1992 – 1993: Diplôme d' Études Approfondies en Géographie et pratique du développement dans le Tiers-Monde. Université de Paris X-Nanterre.
- 1988 – 1992: Maîtrise d'Aménagement du Territoire et Urbanisme. Université de Paris X –Nanterre
- 1986 – 1987: Licence d'Aménagement du Territoire et Urbanisme. Université de Paris X –Nanterre.

Expérience Universitaire

Université Fédérale de l'Espírito Santo - UFES – Espírito Santo

- Professeur de la Licence et du Master en Géographie de l'UFES
- Vice-coordonateur de la Licence e du Master en Géographie
- Professeur du Master en Sciences Économiques de l'UFES

Qinwei ZHANG

68, route du périmètre
74940 ANNECY-LE-VIEUX
E-mail : qinwei_zhang0317@hotmail.com
Tél.: 06 66 49 28 95
03/17/1976, chinois


Formation

- 2007 : Diplôme d'Architecte DPLG à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, France, mention Très bien
- 2005 : Diplôme d'Etat d'Architecte à l'ENSAL (*département Architecture, Développement Durable et Environnement*)
- 2004 : Diplôme de deuxième cycle en architecture à l'ENSAL (*département Architecture, Développement Durable et Environnement e*)
- 2002/2003 : Centre International d'Etudes Françaises d'Université Lumière Lyon II, Alliance Française, Lyon, France
- 1999 : Diplôme d'Architecte au Département d'Architecture de l'Université Hunan (*Changsha, Hunan, R.P.Chine*)
- 1994 : Baccalauréat au Premier Lycée de Xiangtan (*Xiangtan, Hunan, R.P.Chine*)

Expériences professionnelles

- 2006- **Architecte collaborateur, DE JONG architectes (Annecy, France)**
Laureat du concours : extension et réhabilitation de la mairie de Gaillard, France, 2006
Projet en cours :
 Foyer d'accueil médicalisé de 44 chambres à Thorens-Glières, France, 2006
 Multi-accueil de 45 enfants à Poisy, France, 2007
 Concours de l'école de 5 classes à Sillingy, France, 2007
- 2005/2006 : **Architecte volontaire du Rural Architecture Studio** (le premier atelier architectural officiel en Chine sur le développement durable des régions rurales)
 Projet de la maison paysanne, *Iankao, Henan, R.P.Chine*
- 2005 07/09 : Stage de formation pratique (AABD, Atelier d'Architectes Bruno Dumetier, Lyon, France)
- 2004 10 : Réhabilitation de RAP (l'auberge Royale aux Pauvres) : Centre de Documentation et d'expo de la ville Naples, Naples, Italie (Participation sur invitation de l'Architecte Nicolas DETRY)
- 2004 04 : Mention du concours européen « *EALR-GAIA:03-04 ARTNOMADE* », *Isle d'Abeau, France*
ENSAL : Projet pédagogique architectural et urbain
- 2005 02 : Projet urbain: terrain des sœurs, Villeurbanne, France, Directeur: Philippe MADEC, Note obtenu: 16/20
- 2004 07 : Réhabilitation du quartier Sucrierie Raffinerie, Chalon sur Saône, France, Directeur: Marc Dauber, Note obtenu: 18/20
- 2004 02 : Pôle des loisirs, Réhabilitation du quartier carré de soie, Vaulx-en-Velin; France, Directeur: Bruno Dumétier, Note obtenu: 18/20
- 1999/2002 : **Architecte (et Ingénieur Assistant)** : Chef de l'équipe de concours et responsable des projets à l'Institut de Conception et Recherche sur l'Architecture de l'Université Hunan (*Changsha, Hunan, R.P.Chine*)
- 2001 03 : Lauréat du concours international d'idées de l'**UIA** avec le patronage d'**UNESCO** : « *Architecture et Eau* »
- 2000 06 : Mention du « *2e concours national de l'illustration Architecturale* », *Guangzhou, Chine*
- 1997/1999 : **Dessinateur et assistant d'architecte** à l'Institut de Conception et Recherche sur l'Architecture de l'Université Hunan (*Changsha, Hunan, R.P.Chine*)

Informatique :

Maîtrise des logiciels 2d/3d : Autodesk Architectural Desktop, Sketchup, 3dsmax(+Vray), Allplan, Lightscape, Photoshop, Illustrator, InDesign, Tarch
 Logiciels d'analyse architecturale : Ecotect (physique architecturale), Radiance (analyse de la lumière),

Langues et divers

- Langues : Français: courant (lu, écrit, parlé)
 Anglais : niveau intermédiaire (lu, écrit)
 Chinois : langue maternelle (lu, écrit, parlé)
- Divers : Modérateur de l'ABBS (www.abbs.com.cn) est le plus grand forum professionnel des architectes chinois)
- Loisir : Lecture, dessin, photographie, voyage, football, randonnée, natation
 Vice Capitaine / joueur du Club Football de l'Association Chinoise d'Outre Mer (2005, Lyon)



4.2 - Les CV de l'équipe de projet

Francis AMPE

5 square Protis
13002 - Marseille
francis.ampe@orange.fr
+33(0)6 85 19 77 12



- né à Halluin (Nord) le 5-10-1944, marié 4 enfants;
- ingénieur diplômé de l'Ecole Centrale de Paris (1968) et formation complémentaire en économie du développement et psychosociologie (Sorbonne);

1° Formation pour adultes en France et à l'étranger pendant 10 ans:

- Institut culture et promotion (Paris): chargé de formation (1969-72)
- Institut panafricain pour le développement (Douala-Cameroun): directeur adjoint (1972-73)
- directeur de la Maison de la promotion sociale de Savoie de (1974-79)

2° Maire de Chambéry et Conseiller Régional de Rhône Alpes ; président de la SEM d'équipement et de l'Office HLM (1977-1983); diverses responsabilités dans des associations nationales d'élus locaux;

3° Conseil en organisation au sein de la CEGOS et coordinateur de projets de développement urbain pour la Banque Mondiale (1983-89)

- à la présidence de la République du Cameroun,
- à la mairie et à la Communauté urbaine de Dakar ainsi qu'au secrétariat d'Etat à la décentralisation du Sénégal,
- à la mairie d'Antananarivo et de Toamasina (Madagascar);

4° Secrétaire général du « programme développement et solidarité » et responsable des prêts "projets urbains" à la CDC (1989-90);

5° Directeur général de l'Agence de développement et d'urbanisme de Lille Métropole de septembre 1990 à 1999.

Pendant cette période: délégué général du comité de candidature de Lille aux Jeux Olympiques de 2004 (1995-1997).

6° Conseiller pour le développement urbain à la DATAR de 1999 à 2003

7° Expert à la Direction inter-régionale Méditerranée de la CDC en 2004 chargé du développement de l'investissement public dans la zone Méditerranée.

8° Président du département « Ville-environnement-transport » de l'ENPC (Ecole nationale des ponts et chaussées) de 1999 à 2004

9° Conseiller auprès du Comité d'évaluation et de suivi de l'ANRU (Agence nationale pour la rénovation urbaine) de 2005 à ce jour.

Guy OBELE
PROFIL: ARCHITECTE- URBANISTE

317 Boulevard du Redon
13009 Marseille
Né le 17/12/1969
Tel : 0033(0)6.74.28.79.59
Courriel : guynoelo@yahoo.fr



Curriculum Vitae

Formation scolaire et universitaire

- | | |
|--------------------|--|
| 2005 - 2006 | Euromed Marseille Ecole de Management
(nouvelle identité du groupe ESC Marseille Provence)
<i>Master Management habitat Urbanisme et politique de la ville.</i> |
| 1992 - 1997 | Ecole Inter Etats africaine et mauricienne d'Architecture et d'Urbanisme Lomé/TOGO
<i>Diplômé architecte.</i> |
| 1990 - 1992 | Université de Yaoundé
<i>Classes préparatoires (Mathématiques- Informatique)</i> |
| 1986 - 1990 | Lycée bilingue de Yaoundé
<i>Baccalauréat scientifique</i> |

Langues

- | | |
|-----------------|---------------------|
| Anglais | Bon niveau. |
| Espagnol | Niveau élémentaire. |
| Français | Langue d'études. |

Informatique

Logiciels AutoCAD; Architecte studio pro; pack Windows(word, excel, PowerPoint);Photoshop;Illustrator; Indesign

Expériences professionnelles

- | | |
|-------------------------|---|
| Depuis Juin 2007 | Assistant chef de projet des Ateliers Internationaux de maîtrise d'œuvre urbaine Extension périmètre de l'Opération d'Intérêt National Euroméditerranée à Marseille |
| 2006 | |
| Octobre-Dec | Etablissement Public d'Aménagement EuroMéditerranée, 10 place de la joliette 13002 Marseille
Etude du projet ANRU Zone urbaine sensible Marseille centre nord
Etude de la stratégie logement Euroméditerranée |
| Août- Sept | Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU) 69 bis rue de Vaugirard 75006 Paris- 6T
Bureau de recherche 11 rue Duhesme 75018 Paris
Etudes de mobilité sur 05 sites témoins de projets ANRU, cartographie de mobilité, prise en compte de la mobilité dans les conventions ANRU |
| Juin- Juillet | Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine à Casablanca Maroc
Etudes de la stratégie de développement et du parti d'aménagement pour le site de l'ancien aéroport d'Anfa à Casablanca |
| 1998 - 2005 | Ministère de l'Urbanisme et de l'Habitat de Yaoundé - Cameroun
Chef de projets à la sous direction du Patrimoine Immobilier de L'Etat de la Direction de l'Habitat |
| 1997 - 1998 | Bureau d'études Archikoa : architecture, ingénierie, urbanisme, environnement.
Travail en équipes pluridisciplinaires, montage et suivi de projets. |
| Avant 1997 | Divers stages à la Société immobilière du Cameroun, à la mission d'aménagement et d'équipement des terrains urbains et ruraux, au Crédit Foncier du Cameroun. |

Expérience géographique

Séjours de travail à l'étranger de à Canada, Brésil, France, Espagne, Allemagne

Centres d'intérêt et loisirs

Loisirs Activités culturelles : cinéma, expositions, lecture, télévision...
Activités sportives : Football, natation, squash, footing

Romain HARLE

42, rue chape
13004 Marseille
06 17 30 20 44
romain.harle@essec.fr


Formation

2005/2007	Etudiant en deuxième année à l'ESSEC, programme MBA Membre de la Chaire d'Economie Managériale
2003/2005	Classe Préparatoire Economique et Commerciale <i>Lycée Thiers, Marseille</i> Voie scientifique
2003	Baccalauréat S - option Mathématiques. Mention très bien <i>Lycée Thiers, Marseille</i>
De septembre 2006 à février 2007 <i>Stage de 5 mois</i>	Ateliers Internationaux de Maîtrise d'œuvre Urbaine de Cergy-Pontoise Gestion du projet des Ateliers à Marseille : Extension du périmètre d'Euroméditerranée <ul style="list-style-type: none"> • Organisation de la session : mise en place de la session, relations avec les experts participants et les prestataires extérieurs, suivi budgétaire • Rédaction des rapports n°2 (compte rendu des projets des équipes et des délibérations du jury) et rapport n°3 (conclusions des Ateliers remises au maître d'œuvre)
De août à décembre 2006 <i>Stage de 5 mois</i>	SODEARIF (Bouygues Construction), Saint Quentin en Yvelines Gestion de projet <ul style="list-style-type: none"> • Gestion de la politique de communication de programmes immobiliers : édition de documents d'information, organisation de manifestations (réceptions, salons professionnels...) • Mission d'étude et de programmation urbaine sur deux quartiers en phase de reconversion (Ivry, Île Saint Denis)
De Janvier à juin 2006 <i>1 jour par semaine</i>	Cabinet Parlementaire de Christian Blanc (député des Yvelines), Paris Mission de conseil réalisée sous la coordination de l'ESSEC <ul style="list-style-type: none"> • Evaluation des pratiques européennes en matière de démocratie locale et participative • Rédaction de recommandations à l'intention du député en vue de la rédaction d'un rapport parlementaire

Expériences associatives

Janvier-juin 2007 <i>Bénévolat 1 jour par semaine</i>	Une grande école : Pourquoi Pas Moi ?, Cergy Tutorat de jeunes issus de quartiers modestes <ul style="list-style-type: none"> • Animation de séances de tutorat hebdomadaires et de sorties culturelles afin d'inciter de jeunes lycéens à poursuivre des études secondaires • Recherche de financements privés et de subventions pour l'association
--	---

Autres Informations

Langues	Anglais : Très bon niveau – séjours linguistiques cumulés de 1 mois et demi en Irlande (Galway) et en Australie (Perth) Russe : Bon niveau – séjour de 1 mois à l'institut Pouchkine, Moscou
Informatique	Word, Excel, PowerPoint, Access
Loisirs	Lecture, voyages (Québec, Russie, Inde du nord)



4.3- Le programme du séminaire de prospective

ATELIER D'URBANISME EXTENSION EUROMEDITERRANEE
11 au 26 Novembre 2007-10-22
PROGRAMME DU SEMINAIRE PROSPECTIF

DIMANCHE 11 de 10h à 18h : découverte en bus de l'Aire métropolitaine

LUNDI 12

9h : Ouverture par Renaud Muselier Président et François Jalinot Directeur Général d'Euroméditerranée, Nicolas Détrie Directeur des Ateliers internationaux de Cergy et Francis Ampe, chef de projet.

9h30 : L'aire métropolitaine de Marseille par Louis-Laurent Dupont, Directeur adjoint de l'AGAM (Agence d'urbanisme)

11h15 : Le SCOT de MPM par Jean Marc Bonino, Directeur de l'urbanisme, du foncier et de l'habitat de Marseille Provence Métropole.

12h30 : Déjeuner

14h : Stratégie de l'Etat dans la Région par Alain Budillon, DRDE et des chargés de mission du SGAR

16h : Etat d'avancement d'Euroméditerranée par Franck Geiling Directeur de l'architecture et de l'urbanisme

18h : Les enjeux de l'extension du périmètre par Gérard Mermillod (chargé de l'extension) et Franck Geiling.

19h : Fin des travaux

MARDI 13

9h : Présentation de l'analyse du site par Pascal Faucher (Eureca) et Jean Michel Savignat

10h45 : Stratégie de la Mairie de Marseille par Jean Canton Directeur de la DGUH

12h30 : Déjeuner

14h00 : Stratégie de développement économique par Hugues de Cibon Directeur du marketing d'Euroméditerranée

15h30 : Stratégie du Port par Guy Janin Directeur du Port Autonome (PAM)

17h : Stratégie des transports ferrés par Michel Croc, Directeur de RFF

18h30 : Réflexions et débat sur les relations de Marseille avec son port par René Borruet, professeur d'histoire de l'architecture à l'Ecole d'architecture de Marseille

20h15 : Fin des travaux

MERCREDI 13 de 9h à 13h :

découverte en bus et à pied du site de l'Extension suivie de la mise en place et de l'installation des équipes.

N.B. Les supports des présentations du séminaire prospectif sont disponibles sur simple demande à l'adresse suivante:

Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine
International Workshops of Planning and Urban Design
Tel: +33(0)1 34 41 93 91 Fax: +33(0)1 34 41 93 92 E-mail: ateliersete@free.fr
Forum d'initiatives urbaines
Le verger- rue de la Gare- BP 90047- 95020 Cergy- Pontoise Cedex



4.4 - Note sur les enjeux du développement durable

Ateliers Internationaux de Maîtrise d'oeuvre urbaine

L'extension du périmètre de l'opération d'intérêt national Euroméditerranée Ses enjeux de développement durable

Par Denis Grèzes et Jean Pierre Maillard

En ce temps du Grenelle de l'environnement, il est impossible d'ignorer dans le travail des Ateliers le thème d'un aménagement urbain durable. Mais quel contenu lui donner ?

Il couvre à l'évidence quantité de mots correspondant à autant d'objectifs possibles pour une action publique : développement, environnement, haute qualité environnementale des constructions (HQE), éco-logis, éco-villes, construire la ville sur la ville, etc...

L'objet de cette note n'est pas de définir ces termes mais de proposer quelques premières pistes de réflexion à prendre en compte dans les travaux des Ateliers, en urbanisme, architecture, paysage, en organisation de la vie sociale. Au delà de ces premières pistes, les participants des Ateliers seront invités à développer le sujet.

Trois niveaux d'enjeux

Dans leurs réflexions, les Ateliers pourraient distinguer trois niveaux d'enjeux.

Le premier est le plus classique, c'est celui d'une attention portée à l'environnement à l'occasion de chaque projet nouveau. Par exemple :

1. Economiser l'énergie dans les constructions (nouvelles ou réhabilitées) pour le chauffage, la ventilation, la climatisation.
2. Dans les plans de masse intégrer les données climatiques, porter attention aux conditions de vent et d'ensoleillement. On peut observer sur ce point que les plans de masse des quartiers déjà réalisés dans le périmètre sont perfectibles.
3. Produire sur place de l'énergie pour s'approcher d'une autosuffisance du quartier, par exemple en exploitant les énergies solaire, thermique et photovoltaïque, ou éolienne
4. Réduire les rejets, ou en contrôler la nature, améliorer l'usage de l'eau, la recycler partiellement
5. Sensibiliser les constructeurs à faire une analyse fine de l'utilisation des bâtiments et de leurs modes de fonctionnement suivant les saisons, mais aussi dans la longue durée
6. Encourager une démarche d'évaluation du coût environnemental global incluant les dépenses énergétiques de production et de mise en œuvre, d'entretien, de démontage et de recyclage
7. Encourager une conception des constructions intégrant leur temps de vie, concevant les édifices comme des assemblages de parties à durée de vie différentes. Penser dès la conception aux transformations et donc au démontage des constituants.

On se reportera utilement sur ce point à l'ouvrage de Dominique Gauzin-Müller cité dans la bibliographie
Cf Joan Busquet (Barcelone)

En France, l'habitat et le tertiaire représentent 46 % des consommations énergétiques finales (2/3 pour le chauffage, le reste pour l'éclairage, la climatisation, les ascenseurs etc.) et 26 % des émissions de gaz à effet de serre.

Un logement consomme en moyenne 200 kWh/m²/an pour le chauffage, 330 tous besoins confondus. Une construction ancienne (avant 1973, 1er choc pétrolier) consomme 300 kWh/m²/an pour le chauffage. Une construction nouvelle consomme 100 à 120 kWh/m²/an si elle répond à la RT2000.

Les consommations prévisionnelles d'énergie primaire annuelles devront être inférieures à 80 kWh par m² (shon) pour les bâtiments à réhabiliter, 60 kWh par m² pour les bâtiments résidentiels à construire. Ces chiffres sont encore moindres dans les projets allemands ou suisses. Si l'on veut diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050 dans le bâtiment, comme c'est espéré, il faudra donc d'abord réhabiliter le parc ancien.

Le second niveau d'ambition est de donner une forte notoriété à l'opération, en lui conférant une dimension environnementale exceptionnelle. Les axes d'intervention pourraient être dans ce cas :

1. Imposer dans toutes les opérations d'aménagement ou de construction de très fortes exigences de production d'énergie renouvelable ou d'économies d'énergie
2. Mais favoriser en outre l'émergence d'une importante activité publique et privée de recherche-développement, et d'enseignement portant sur toutes les questions d'environnement. Un tel projet pourrait être construit sur le thème des pays méditerranéens
3. Manifester dans le discours politique une attitude très volontariste sur l'environnement, présentant de manière plus audible qu'aujourd'hui l'opération Euroméditerranée comme un champ d'expérimentation et un modèle de développement durable.

Le troisième niveau d'ambition est de réaliser un travail sur la culture et les comportements individuels et collectifs des Marseillais :

1. Par des aménagements favorisant un comportement civique
2. En adoptant des modes de gestion exemplaires pour les espaces publics
3. En gérant les chantiers d'une manière respectueuse de leur environnement, et d'une durée moins longue et mieux expliquée au public que ce n'est le cas actuellement.

Des mesures d'aménagement

Au delà d'un travail sur les constructions, les Ateliers seront invités à réfléchir sur les possibles mesures à prendre dans l'aménagement du périmètre :

1. Par un travail raisonné sur le plan de masse pour trouver des formes urbaines tenant compte du climat (soleil, vent, lumière). Sur ce point être attentif aux problèmes posés par la voirie actuelle, structurée sur un axe Nord-Sud très sensible aux vents dominants.
2. Voir aussi l'organisation des corps de rues, peut-être en recréant les coeurs d'îlots qui sont une spécificité très intéressante de nombre de quartiers marseillais.

Une conception des constructions et de l'aménagement réduisant les nuisances actuelles

L'organisation des quartiers, la structure des îlots, les aménagements publics peuvent contribuer à réduire les nuisances présentes dans le périmètre, dont certaines sont fortes :

1. Le bruit
2. La pollution des sols (ancienne)
3. La pollution de l'air sous un fort trafic routier
4. Les risques technologiques liés aux établissements classés
5. L'état probablement dégradé de certaines parties des réseaux d'eau potable et d'eaux usées
6. La gestion des déchets générés par l'activité du secteur

Repenser les transports dans l'agglomération

Le périmètre de l'opération est à la fois proche de l'hypercentre, mais perçu comme en dehors de celui-ci. En outre il est fortement contraint par des trafics qui ne sont pas liés à la vie des nouveaux quartiers en cours de création : trafic de transit, trafic portuaire ou lié aux activités logistiques nombreuses dans le périmètre.

La réflexion des Ateliers devra accorder une grande importance à la question des transports et des déplacements, et traiter celle-ci à la fois à l'échelle du périmètre et à l'échelle de l'ensemble de la

A l'exemple de la ville de Fribourg en Brisgau (Allemagne)

métropole afin de :

1. Réduire fortement le trafic routier au profit des transports en commun, des déplacements à pied ou en vélos.
2. Et cela par une restriction du stationnement (faut-il réaliser 2 places de stationnement par logement ou plutôt encourager une participation financière des constructeurs à la réalisation de parcs publics ?)
3. Equiper les deux lignes de transports en commun (métro et tramway) de parkings relais
4. Créer des liaisons internes au quartier et des liaisons vers les autres points de l'hypercentre performantes, voire ludiques
5. Enfin il conviendra d'imaginer des solutions pour les trafics de transit et les trafics liés aux activités portuaires et logistiques.

Des espaces publics exemplaires

Un aménagement durable passera par la création d'espaces diversifiés, hiérarchisés, flexibles dans le temps, appropriés par tous. Par la création aussi d'espaces manquant dans le centre de la ville. Par exemple :

1. Un espace vert ou une continuité d'espaces verts ouverts au public
2. Un lieu de déambulation et de manifestation (en s'inspirant par exemple des nouveaux quais de la Garonne à Bordeaux). Un tel lieu pourrait être imaginé dénivellé par rapport aux niveaux de l'activité portuaire et du transit routier
3. Être très attentif à développer un « plaisir de ville », dans un quartier piétonnier, animé, divers, surprenant et riche par sa complexité
4. De ce lieu on doit pouvoir découvrir, dans une grande proximité visuelle, la baie, le port et les bateaux de la Joliette.

Des lieux emblématiques pour la ville de Marseille

Les villes ont besoin, pour être (re)connues et valorisées, de lieux emblématiques, de « chromos », qui les identifient immédiatement. De tels lieux existent à Marseille, mais davantage par leur nom ou par leur histoire littéraire (le Vieux port, la Bonne Mère, le château d'If) que par leur identification visuelle.

Les Ateliers peuvent réfléchir à la création de tels lieux dans l'opération Euroméditerranée.

Un aménagement durable sur le plan social

Avec une échelle de temps longue, les aménagements du secteur peuvent, et doivent contribuer à une meilleure harmonie sociale. Les pistes sont nombreuses :

1. Contribuer à résorber la pénurie de logements, maintenir ou développer la diversité de l'offre
2. Créer dans le quartier des services publics, des commerces de proximité, assurer une très bonne desserte par les transports en commun
3. Permettre que le quartier fonctionne bien le jour, mais aussi en soirée, le dimanche.
4. Partager les espaces publics, en prévoyant une place pour l'automobile, les transports en commun, les vélos, les piétons, l'eau, les arbres. Réduire les conflits entre ces différents modes, comme ceux que l'on observe dans beaucoup de quartiers de Marseille
5. Prendre en compte la difficile question des emplois d'un secteur qui aujourd'hui connaît un fort taux de chômage, où dominent les emplois portuaires et logistiques peu qualifiés, où l'on constate la pauvreté de certaines parties du périmètre et des îlots voisins

Durable = qui prend en compte la dimension du temps

Le terme même de durable annonce une dimension essentielle d'un tel projet qu'est le temps. Les projets ne peuvent aboutir que progressivement ; et il faut jouer du temps par divers moyens pour les réaliser :

1. Les libérations foncières seront très progressives, et il faut envisager sans doute la mise en place d'opérations-tiroirs, offrant aux occupants actuels des opportunités pour les faire bouger. Il faut créer des réserves foncières, et une large partie des fonds de l'Etat pourrait y être consacrée
2. Il sera difficile de bousculer d'un coup la culture patrimoniale forte mais logique de deux occupants majeurs du secteur : le Port autonome et Réseaux ferrés de France.
3. Une centralité ne se décrète pas : elle prendra des années à s'instaurer dans les pratiques du public, et dans les stratégies commerciales (le cas de Barcelone pourrait être observé sur ce point)
4. La dimension du temps pourrait être exprimée aussi par une politique de mise en valeur du patrimoine bâti (notamment industriel) présent sur le site, sur le modèle très réussi des Docks,
5. Le temps s'exprimera aussi par la vitesse de progression du projet, et par sa capacité à entraîner à sa suite les quartiers voisins. Cette question se posera en particulier pour les secteurs très dégradés situés à l'Est du périmètre, et les quartiers Nord de la ville.
6. Deux difficultés vont s'imposer pour obtenir des effets d'entraînement rapides sur ces secteurs : la grande étendue de l'opération dans le sens Nord-Sud, et la présence de fortes coupures, voire le faible nombre des liaisons routières ou par les transports en commun dans le sens Est-Ouest.
7. Enfin on peut penser qu'une prise en compte durable du temps passe par une attention à ne pas privilégier une logique de résultats rapides par rapport à une logique plus stratégique.

ANNEXES

Bibliographie

L'architecture écologique, Dominique Gauzin-Müller. Editions du Moniteur, ISBN 2.281.19137.0
 Climat ou micro-climats urbains : Wind, sun & light, Brown & DeKay, ISBN 0.471.34877.5
 Marseille, énergies et frustrations, Baptiste Lanaspeze, ISBN 2.7467.0829.9
 Ces ports qui créent les villes. L'Harmattan. ISBN 2-7384-2887-8
 Cabas et containers. Michel Péraldi. Maisonneuve et Larose 2001. ISBN 2-7068-1517-5
 Densité et formes urbaines, AGAM, Editions Imbernon. ISBN 2-9516396-2-7

Sites consultables

Marseille, données statistiques : <http://www.cogito.fr/marseill/marseco.htm>

Rapport du Sénat sur les énergies renouvelables :
<http://www.senat.fr/rap/r05-436/r05-436.html>

Jean-Marc Jancovici : <http://www.manicore.com/documentation/solaire.html>

A consulter également : la bibliographie de Dominique Gauzin-Müller (Ecole d'architecture de Nancy) :
<http://mediatheque.nancy.archi.fr/consultation/Bibliogr/Enseignement/Gauzinmuller06-07/biblioGM06.htm>

HQE : une démarche qui peut aussi inspirer la réflexion des Ateliers sur le possible contenu d'un aménagement durable

Maîtrise des impacts sur l'environnement extérieur

Construction

1. Relations harmonieuses des bâtiments avec leur environnement immédiat
2. Choix intégré des procédés et produits de construction
3. Chantiers à faibles nuisances

Gestion

4. Gestion de l'énergie
5. Gestion de l'eau
6. Gestion des déchets d'activité
7. Gestion de l'entretien et de la maintenance

Créer un environnement intérieur sain et confortable

Confort

8. Confort hygrothermique
9. Confort acoustique
10. Confort visuel
11. Confort olfactif

Santé

12. Qualité sanitaire des espaces
13. Qualité sanitaire de l'air
14. Qualité sanitaire de l'eau



4.5- Une sélection de photos de la session de Marseille



























Ce document a été réalisé par:

Francis AMPE, ingénieur-urbaniste, chef de projet
Guy OBELE, architecte-urbaniste, assistant chef de projet

sur la base de documents fournis par les personnes suivantes auxquelles nous adressons nos remerciements :

- Pierre MAYET, président du jury.
- Bertrand WARNIER, Président du Comité d'Orientation Scientifique des Ateliers.
- Denis GREZES et Jean Pierre MAILLARD.
- Les 3 équipes des Ateliers d'urbanisme extension Euroméditerranée

Ateliers Internationaux de Maîtrise d'Oeuvre Urbaine

International Workshops of Planning and Urban Design

Tel: +33(0)1 34 41 93 91 Fax: +33(0)1 34 41 93 92 E-mail: ateliersete@free.fr

Président- *President*: Pierre-André Périssol

Directeur- *Director*: Nicolas Détrie
+33(0)6 28 32 44 64 E-mail: detrie.ateliers@gmail.com

Forum d'initiatives urbaines

Le verger- rue de la Gare- BP 90047- 95020 Cergy- Pontoise Cedex