



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°3: RAPPORT DE CLOTURE



Sommaire

PREMIERE PARTIE : LES RECOMMANDATIONS SOUS FORME DE SYNTHÈSE.....	5
DEUXIEME PARTIE : UNE SÉLECTION CRITIQUE DES PROPOSITIONS DES 3 ÉQUIPES.....	11
1- Grandes lignes des projets.....	12
1.1- La plate forme de co-développement durable - Projet équipe A.....	12
1.2- Les passerelles du Sud- Projet équipe B.....	13
1.3- La ville bleue et verte- Projet équipe C.....	14
2- Points de convergences des 3 équipes relevées par le jury.....	15
3- Propositions complémentaires distinguées par le jury.....	16
3.1- Equipe A « La plateforme du co-développement durable ».....	16
3.2- Equipe B « Les passerelles du sud ».....	16
3.3- Equipe C « La ville verte et bleue ».....	17
TROISIEME PARTIE : Réflexions et croquis complémentaires.....	19

PREMIERE PARTIE : LES RECOMMANDATIONS SOUS FORME DE SYNTHÈSE

PREMIERE PARTIE : LES RECOMMANDATIONS SOUS FORME DE SYNTHÈSE

1^{ÈRE} RECOMMANDATION

La consultation internationale d'urbanisme lancée par l'EPA doit aboutir à un plan guide. Ce plan guide permettra la mise en œuvre d'un concept innovant et la conduite d'un grand projet urbain complexe. Ce plan guide sera également combiné à une « feuille de route » programmatique permettant l'expression de projets urbains au niveau plan directeur dont la réalisation sera conditionnée par les décisions successives établissant les compromis entre les principaux acteurs. Une arborescence au fil du temps servira de tableau de bord.

2^{ÈME} RECOMMANDATION

Les enjeux territoriaux et fonctionnels qui impliquent l'EPA et les autres établissements publics d'Etat que sont le Port autonome de Marseille (PAM) et Réseau ferré de France (RFF) doivent être objectivés au niveau supérieur. L'Etat (niveau Ministre) pourra ainsi donner des orientations cohérentes, procéder à des arbitrages et renouveler ainsi son engagement à un niveau élevé pour la réussite de l'Opération d'intérêt national (OIN).

Cet arbitrage devrait être préparé au niveau local par une mise à plat des enjeux respectifs des différents partenaires, selon des modalités à définir par le Conseil d'Administration de l'EPA sur proposition du Directeur Général.

3^{ÈME} RECOMMANDATION

Les grands choix d'orientation doivent s'effectuer avec une vision sensiblement plus large que celle qui se limiterait au périmètre opérationnel d'Euroméditerranée 2. Il s'agit en réalité de revenir aux raisons d'être d'une OIN à Marseille : une contribution majeure à l'affirmation que Marseille doit devenir une métropole méditerranéenne et internationale. L'extension du périmètre doit être l'occasion de renforcer encore cette orientation.

Ceci doit se traduire dans la sélection des grands équipements proposés et la nature des activités à accueillir sur le site, ainsi que dans la contribution à poursuivre le mouvement de l'actuelle centralité urbaine sur son axe historique en direction du Nord (voir carte plus loin).

L'espace de la façade maritime Nord, qui rassemble aujourd'hui de manière désordonnée toutes sortes d'activités industrielles et commerciales et concentre un habitat populaire caractérisé par les quartiers Nord, doit devenir à long terme un des grands paysages urbains de Marseille grâce à une lisibilité nouvelle ponctuée par des repères significatifs.

L'EPA est donc invité à développer la coopération la plus complète et la plus confiante avec l'autre organisme de compétence professionnelle de l'urbanisme à l'échelle métropolitaine qu'est l'Agence d'urbanisme AGAM, ainsi qu'avec le SGAR pour que soit appréciée la dimension régionale de ce développement territorial. Cette coopération permettra de veiller à ce que l'expression de ses projets dans son périmètre soit attentive à représenter les continuités et les proximités des autres réalités ou projets environnants.

L'élaboration actuelle d'un Schéma de cohérence territoriale (SCoT) sur le territoire de la Communauté urbaine Marseille Provence Métropole (MPM) constitue une occasion particulièrement favorable pour affirmer la vocation de cette façade maritime dans la dynamique métropolitaine marseillaise.

4^{ÈME} RECOMMANDATION

Le développement de la centralité urbaine vers le Nord évoqué plus haut pourrait bien apparaître comme un choix historique de la ville de Marseille, profitant d'Euroméditerranée pour poursuivre et conforter cet axe majeur qui part de l'Obélisque, va vers le rond point du Prado à travers le Boulevard Michelet, se poursuit par le Prado ville jusqu'à la place Castellane. Jusqu'alors large boulevard avec voies de contre allée, il se resserre et pénètre dans la rue de Rome en se resserrant encore après la préfecture. Arrivé au cours Saint Louis il traverse la Canebière et s'épanouit sur le cours Belzunce, haut lieu de la centralité au XVII^e siècle. Il se resserre à nouveau sur la rue d'Aix pour atteindre la porte d'Aix. Là, il perd un peu de sa signification sur ce vaste rond point en cours de réaménagement pour retrouver sa force dans le Boulevard Camille Pelletan puis le boulevard de Paris. C'est là qu'il s'achève en buttant sur la gare d'Arenc, justement aux portes du périmètre de l'extension (voir carte page 21).

Rares sont les villes qui peuvent disposer d'un axe d'une telle force et d'une telle longueur. L'occasion est ainsi donnée d'inviter les équipes candidates au concours à situer leur projet par rapport à cet axe Sud-Nord. Ce positionnement prend toute sa dignification dans la double relation de cet axe à la mer et au port ainsi qu'avec la vaste zone d'habitat populaire des quartiers Nord. Le poursuivre permettrait d'affronter, et pourquoi pas résoudre, cette double fracture.

5^{ÈME} RECOMMANDATION

Le système ferroviaire dense et complexe, s'il présente des contraintes, présente aussi des opportunités foncières qu'il importe d'analyser avec soin.

Deux dimensions sont prioritaires :

- la première concerne le maintien ou non d'une zone d'échange intermodal rail-route sur le site du Canet ;
- la seconde concerne les besoins d'extension du réseau de transport en commun, soit par le tramway, soit par le rail.

Pour la première, l'étude Systra en cours doit être confrontée à une commande urbaine forte. Il n'est pas possible que RFF raisonne uniquement en propriétaire foncier et selon sa propre logique, ignorant des besoins de qualité et d'extension de la ville. De même que l'EPA ne peut pas ignorer les enjeux de développement durable que représente le développement du fret ferroviaire urbain. La négociation multi-partenaires évoquée au point 2 doit favoriser cette prise en compte et clarifier définitivement la capacité de l'option Mourepiane ainsi que son éventuel calendrier.

Pour la seconde, c'est la négociation avec le Conseil Régional pour le TER et la Communauté urbaine pour le tramway qui doit préciser quels sont les investissements à prévoir et à retenir dans le secteur. Là encore, les enjeux de développement durable sont prioritaires pour qualifier la place que les transports collectifs doivent occuper aujourd'hui dans l'aménagement d'un nouveau quartier.

6^{ÈME} RECOMMANDATION

Par rapport à la première phase, la relation avec le territoire du PAM est posée de nouvelle façon dans le périmètre de l'extension. En effet, le Conseil d'administration n'a pas inclus le territoire du port dans le périmètre d'extension qui se trouve en façade maritime contrairement à ce qui avait été retenu dans la première phase.

De son côté le PAM a engagé l'élaboration d'un schéma de développement des bassins Est. Un groupe de travail « synergies urbaines et interfaces » vient de rendre son rapport. Il a été le lieu de confrontations entre la vision purement industrielle du port et la vision d'exigence d'une évolution urbaine de la façade maritime. Là encore, la négociation devrait permettre de jeter les bases d'une négociation réaliste entre les intérêts divergents des deux partenaires qui sont tous deux des établissements publics d'Etat.

Il est toutefois possible d'affirmer, au regard des expériences internationales, que la reconquête de leur façade maritime par les villes portuaires semble être une constante mondiale de l'évolution des ports industriels confrontés aux exigences de la métropolisation.

Le rapport ville-port est un rapport dialectique qui a changé de nature. La dynamique de développement d'un port industriel faisait qu'autrefois la ville « suivait » les exigences de son port, créateur d'emplois et de richesse et que les arbitrages, lors des conflits d'intérêts, étaient globalement pris en faveur des intérêts industriels. Aujourd'hui, les exigences de qualité urbaine et d'image internationale font que les arbitrages doivent être rendus dans l'autre sens.

L'extension actuelle du périmètre d'Euroméditerranée n'est en fait qu'une étape de la lente reconquête de la façade maritime de Marseille. Le PAM a mis un siècle à coloniser le littoral de Marseille, du Fort Saint Jean à l'Estaque. C'est à cette échelle là qu'il faut réfléchir l'organisation par la ville de la reconquête de sa façade littorale profondément dégradée par la logique industrielle. Il importe donc que les acteurs en place, chacun chargé de défendre ses intérêts, mettent sur pied les conditions d'un dialogue équilibré et productif de qualité globale. C'est dans cet esprit que doit être négocié le plan-guide de l'extension d'Euroméditerranée.

DEUXIEME PARTIE : UNE SÉLECTION CRITIQUE DES PROPOSITIONS DES 3 ÉQUIPES

DEUXIEME PARTIE : UNE SÉLECTION CRITIQUE DES PROPOSITIONS DES 3 ÉQUIPES

1- Grandes lignes des projets

1.1- La plate forme de co-développement durable - Projet équipe A.

- Création d'une université centrée sur l'union méditerranéenne (laboratoires de recherche, pépinières d'entreprises, cyber plate forme en réseau sur le pourtour méditerranéen pour capitaliser et diffuser les savoirs).
- Rationalisation des déplacements de marchandises : déplacement des activités d'Arenc vers Mourepiane, maintien et rationalisation du Canet, conservation à Arenc des liaison TER et train tram (étude Systra en cours).
- Prolongement du tramway et du métro avec des connections par bus et TCSP.
- Limitation de vitesse de l'accès autoroutier à l'hypercentre et diminution de l'usage de la voiture, ce qui ne contredit pas la liaison assurant la continuité du réseau autoroutier.
- Aménagement d'un parcours paysager reliant la corniche de Séon au Cap Pinède par les Co-teaux littoraux (cf. étude de l'AGAM sur la Façade Maritime Nord).
- Implantation de plateformes pétrolières reconverties en bureaux et activités (idée originale).
- Aménagement d'un parc public en position centrale.
- Exploitation du volume inférieur de l'actuelle autoroute du Littoral.
- Construction d'un palais des congrès sur la gare TER d'Arenc entre St Charles et l'aéroport.
- Accès de la digue du large aux piétons et aux cyclistes.
- Marché aux puces : embrayage économique sur le pourtour de la méditerranée (référence : friches industrielles d'Aubervilliers).
- Un épanelage en dégradé épousant la forme topographique du site et privilégiant les vues sur la mer.
- L'organisation d'un évènement pour lancer l'opération par exemple un concours international d'entrepreneurs.

1.2- Equipe B « Les passerelles du sud »

1- Accent mis sur les ambitions méditerranéennes :

- Aménager une cité des échanges par extension du marché aux puces en lieu de vie, avec des fonctions économiques et en entrée du centre ville.
- Aménager le pôle méditerranéen du savoir et de la culture : lycée international, programme d'enseignement français –arabe.
- Aménager la place des institutions de la Méditerranée.

2- Poursuite de l'interface ville- mer :

- Séparations des trafics passagers domestiques et sous douane par le transfert du terminal maritime à destination du Magrheb vers le nord et l'ouverture du terminal Corse.
- Créer des équipements majeurs en belvédère par exemple le palais des congrès.

3- Etendre la ville :

- Créer un habitat de qualité, centre de quartier, équipements métropolitains.
- Etablissement d'une liaison avec le Nord par le Canet.
- Tisser la ville par le prolongement du métro, la mise en service de la gare des Aymards et la confirmation de la gare Cap Pinède.
- Donner des repères par des axes majeurs, des lieux significatifs et une coulée verte dans le prolongement du parc Billoux.
- S'imposer une exigence de développement durable.

1.3- Equipe C « La ville verte et bleue »

1- Développement d'un quartier selon les principes d'aménagement durable (TCSP, circulations douces, récupération des eaux pluviales, énergies renouvelables et matériaux recyclables)

- prolongement de la ligne 2 du métro.
- Tramway irriguant le secteur ouest.
- Donner un caractère urbain aux grandes infrastructures routières.
- Organiser le quartier à partir de circulations douces.

2- Retisser la trame d'espaces publics : maillage urbain, aménagement de circulations douces, traitements paysagers, places, squares et jardins de proximité, coulée verte, parc du Canet, création de perspectives, aménagement d'une autre liaison ville port digue à étudier dans le prolongement du boulevard Gèze soit à niveau soit par un dispositif de passerelle surplombant le port.

3- Créer une offre résidentielle de qualité (en bordure de parc) et économie performante : grands projets architecturaux, implantation des équipements phares à l'échelle métropolitaine (palais des congrès, centre de recherche, université...).

4- Aménager l'axe urbain central : la rue de Lyon, le pôle tertiaire d'agglomération depuis les quartiers nord jusqu'au centre ville. Le développement sera multipolaire.

5- Faire la ville durable : énergies renouvelables, économies d'énergie, mesures d'aménagement tenant compte du climat.

6- Articuler les temporalités : maintien de la population présente, maintien de la mixité fonctionnelle et sociale, transmission de l'identité et du patrimoine local.

2- Points de convergences des 3 équipes relevés par le jury

- Marseille est une métropole européenne, internationale comme les autres avec ses formes contemporaines les plus visibles (tours de bureaux). C'est aussi une métropole qui ne cesse d'être la « porte de l'orient ». Son identité ne peut trouver la possibilité de son ambition sans assumer pleinement une stratégie qui fasse levier de ces 2 dynamiques de développement de manière résolue. Le marché aux puces peut servir de levier à cette stratégie qui en assurera l'évolution.
- La poursuite de la dynamique initiée par Euroméditerranée 1 doit être pensée comme ouverte à l'avenir notamment à travers le développement durable. L'extension est une chance à saisir pour donner à Euroméditerranée une identité internationale d'avant-garde en matière de développement urbain avec la prise en compte du climat, la valorisation des toitures, une attention à l'organisation des vues frontales et en altitude, l'intégration de centres de recherche et de formation sur les énergies renouvelables en lien avec le Maghreb, etc.
- Il faut aboutir à un réseau de transports collectifs combinant les performances pour l'accès aux principaux pôles de services de l'agglomération avec un maillage par des stations assurant la proximité des zones de développement résidentiel. Ce sera un atout décisif pour la densification indispensable à toute centralité.
- Il faut susciter des solutions alternatives à l'usage de l'automobile thermique individuelle et en réduire les impacts sur la qualité de la vie urbaine.
- Le moment est venu de rechercher et de créer des possibilités d'accès à la mer, et même des possibilités d'accès dans certaines zones du port. Il s'agit d'un point dur dans la négociation avec le PAM mais en même temps une exigence urbaine impérative et créatrice d'identité.
- La qualité de la coopération d'Euroméditerranée, du PAM, de la SNCF, et de RFF est une ressource essentielle de la possibilité et de la qualité de l'aménagement urbain qui fera le visage contemporain de Marseille et son attractivité.
- C'est à l'Etat qu'il appartient de définir les ambitions et les modalités de leur coopération dans l'élaboration et la mise en œuvre de ce projet d'intérêt national.
Il s'agit d'actualiser et de donner une impulsion significative qui contribuera à accentuer la dynamique déjà engagée par Euroméditerranée 1.
- L'extension est l'occasion de renforcer la lisibilité de l'axe historique du Prado nord-sud.
- Il importe de répertorier rapidement le patrimoine de qualité à préserver, notamment l'ancien noyau villageois des Crottes.
- La couture avec l'environnement du périmètre doit être une priorité stratégique de la conception des propositions urbaines.
- De ce fait, le pilotage de l'opération s'appuiera sur une démarche en arborescence, chaque nouvelle négociation entraînant un résultat clarifiant le nouveau champ des possibilités, d'où l'idée de préparer un plan guide.

3- Propositions complémentaires distinguées par le jury

3.1- Equipe A « La plateforme du co-développement durable »

- Les propositions relatives aux réseaux de transport collectif ferroviaire sont très fouillées.
- Analyse serrée du foncier ferroviaire.
- Proposition de déclassement de la passerelle autoroutière qui traverse le site en promenade urbaine, balcon éventuellement végétalisé au dessus de l'activité portuaire.
- Extension vers le nord des quartiers urbains denses qui caractérisent la centralité urbaine de Marseille.
- Le parti pris de Développement Durable : réduction de l'énergie dans les bâtiments.
- Création d'une « falaise des activités » (analogie avec Gènes).
- Très forte « ouverture à la mer » avec le réaménagement de la digue du large et son ouverture aux bateaux de croisière.
- Initiative visant à valoriser et stimuler les capacités entrepreneuriales présentes au marché aux puces.
- Proposition d'implanter en mer 2 grandes plateformes pétrolières reconverties pour bureaux.
- Un centre des congrès proposé au niveau du Cap Pinède associé à un important réaménagement de l'échangeur.
- La « cyberplateforme », une activité de services innovante dédiée aux informations et connaissances relatives à l'espace méditerranéen.

Projet qualifié de « **projet le plus stratégique** »

2.2- Equipe B « Les passerelles du sud »

- Excellent équilibre entre composition urbaine attractive, idées intéressantes de développement des activités et des signes forts porteurs d'identité.
- Objectif d'une « ville méditerranéenne » illustré par la « cité des échanges », le « pôle du savoir et de la culture partagée » et le « pôle des institutions ».
- Objectif d'une « ville de la mer » se déclinant par la promenade du bord de mer, l'esplanade des événements, l'accès aux secteurs de l'activité portuaire qui le permettent, la restitution au public de l'accès piétonnier à la digue.
- Objectif de l'urbanité s'étendant vers le nord par la poursuite vers le nord de la centralité urbaine résidentielle de Marseille bien structurée au sud.
Rejoindre et revitaliser les tissus urbains ordinaires situés à l'est d'Euroméditerranée.
Parvenir à une qualité urbaine comparable à celle des quartiers sud.
- Éléments majeurs de la composition: palais des congrès « en proue sur la mer » au centre; accès à la mer, un pôle de bureaux au nord (cap Pinède), une zone de bureaux avec une ou des tours au contact d'Euroméditerranée 1 au sud.
- Prolongement de l'axe historique du Prado.

Projet qualifié de « **projet le plus poétique** »

2.3- Equipe C « La ville verte et bleue »

- Respect et mise en valeur de la géographie du site.
- Proposition au centre de la composition urbaine de création d'un grand parc urbain accueillant un petit nombre de grands équipements publics d'échelle métropolitaine avec 2 plans d'eau dans la zone inondable en fonction du calendrier de libération foncière.
- Silhouette urbaine illustrée.
- Maintien et accompagnement de l'activité du marché aux puces.
- Attention attirée sur le patrimoine architectural et urbain.
- Parti de transport collectif pour une stratégie de constitution d'un réseau multimodal complet.
- Centre des congrès à l'articulation d'Euromed 1 et 2 actuellement en débat.

projet qualifié de « **projet le plus classique** »

TROISIEME PARTIE : RÉFLEXIONS ET CROQUIS COMPLÉMENTAIRES

TROISIEME PARTIE : RÉFLEXIONS ET CROQUIS COMPLÉMENTAIRES

L'AXE MAJEUR MARSEILLAIS

L'axe majeur marseillais positionné dans la géographie du Sud- Sud Est au Nord- Nord Ouest est l'élément central de la structure de la ville :

- Il accompagne les côtes de la Méditerranée
- Il se glisse entre les reliefs et les exploite
- Il fédère de nombreux grands équipements d'agglomération
- Il assoit la trame urbaine qui se déploie de part et d'autre
- Il est la ligne de convergence des différents quartiers (nord et sud) et à ce titre un élément « repère »
- Il est le lieu de recomposition à partir duquel se redessine la ville (l'autoroute A7 par exemple à partir de la porte d'Aix, mais aussi les boulevards de Lesseps et du Capitaine Gèze)

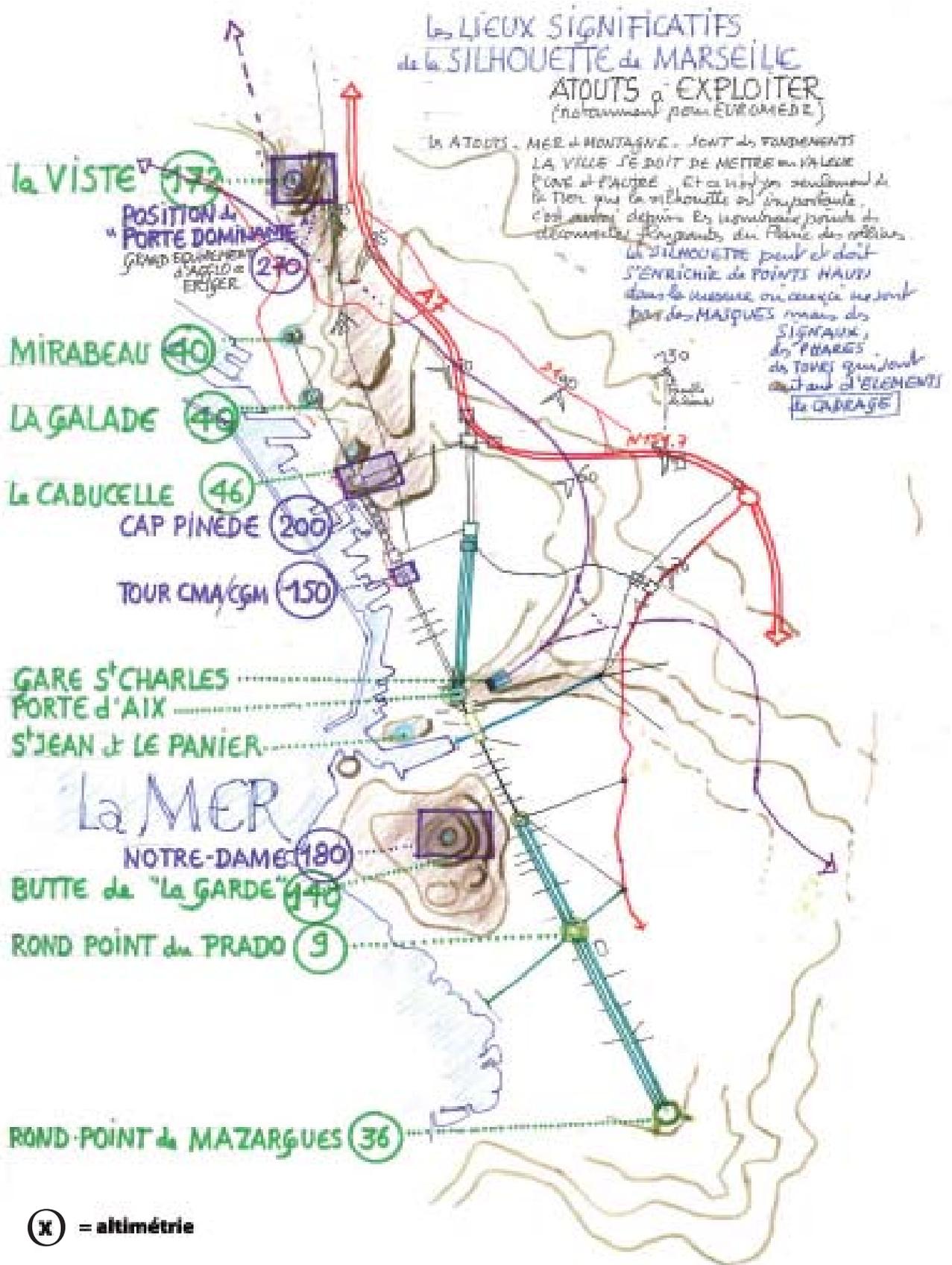
Ce grand axe de 8 Kms de longueur a une grande originalité :

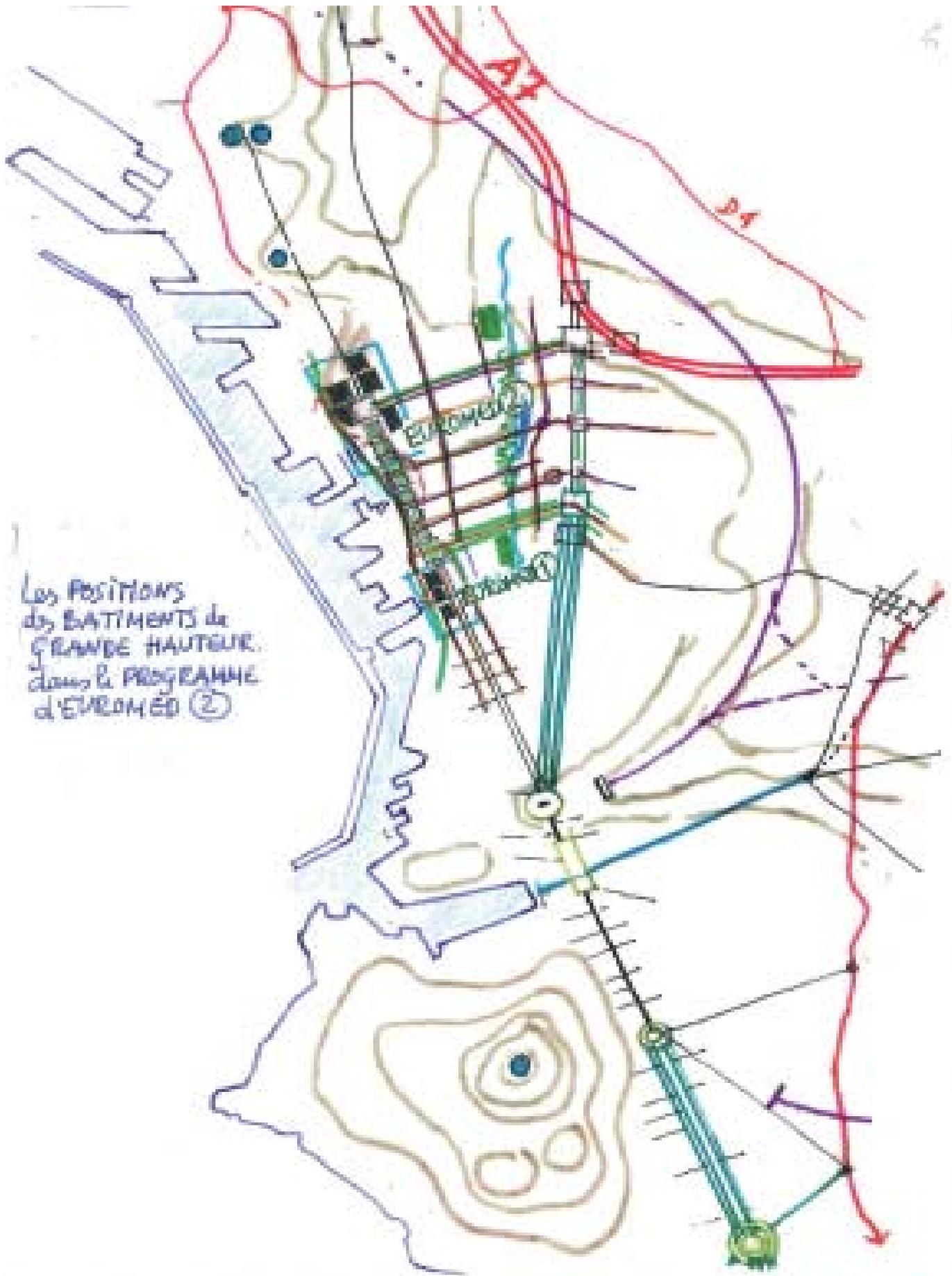
- Celle d'être un grand trait sur la carte sans avoir la monotonie d'un itinéraire trop long
- Il est le support de dispositions très variées :
 - large et planté
 - étroit et resserré
 - ponctué de places, de cours et de rond-points

Ces marquages singuliers et les sauts du relief ont d'ailleurs donné à cet axe unique une multitude de noms différents (Bd Michelet, Avenue du Prado, Rue de Rome, Cours St Louis, Cours Belsunce, rue d'Aix, rue de Paris, rue de Lyon, etc.)

Le prolongement de la rue de Paris à travers Euroméditerranée 2 doit tirer le regard –et le parcours- jusqu'à la Cabucelle dont l'effet de butte devrait être accentué par les aménagements à venir.

Les piles du viaduc de A55 ne devraient pas être des obstacles mais des éléments spécifiques et inhabituels dans un axe de composition. (et en être une facture moderne).

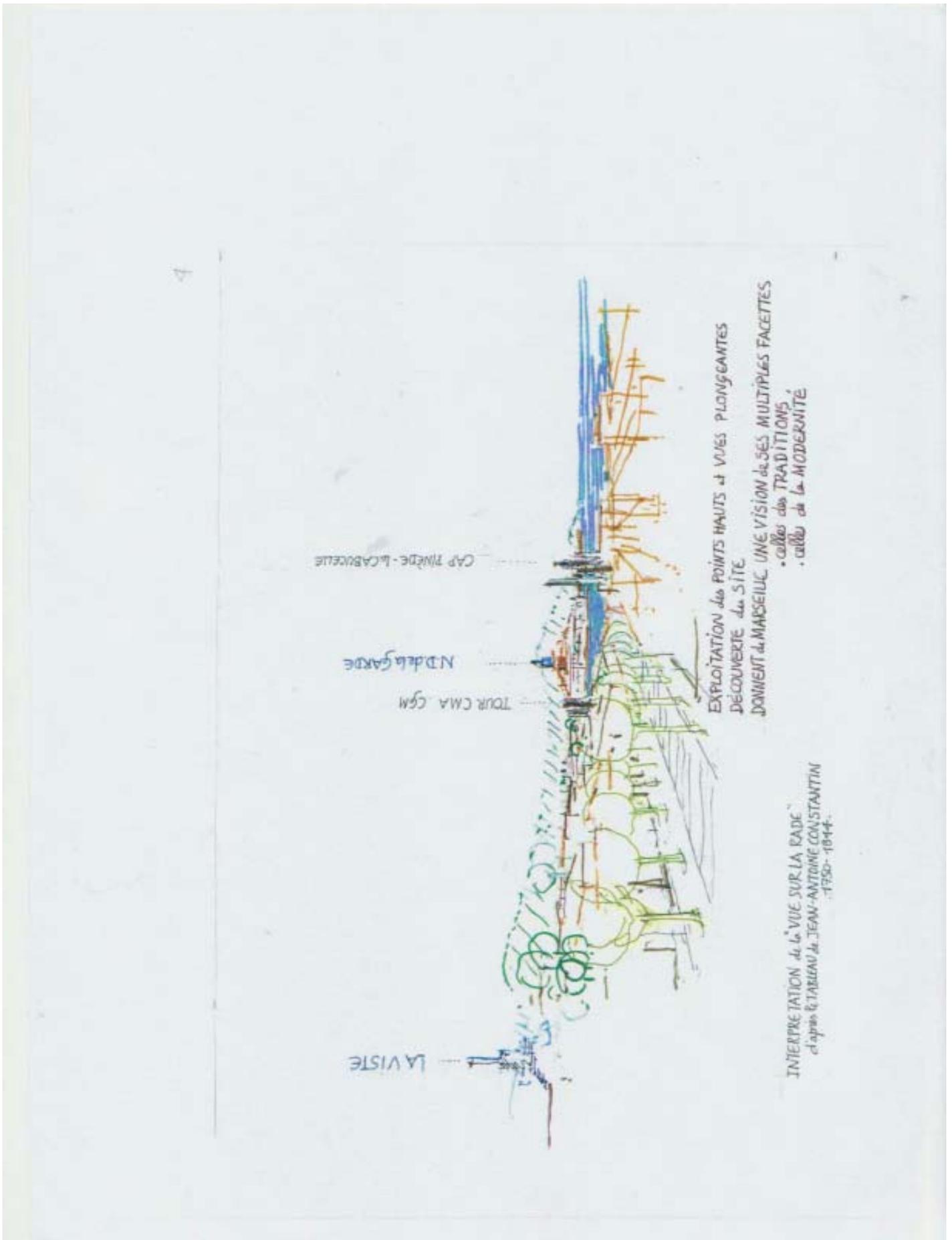






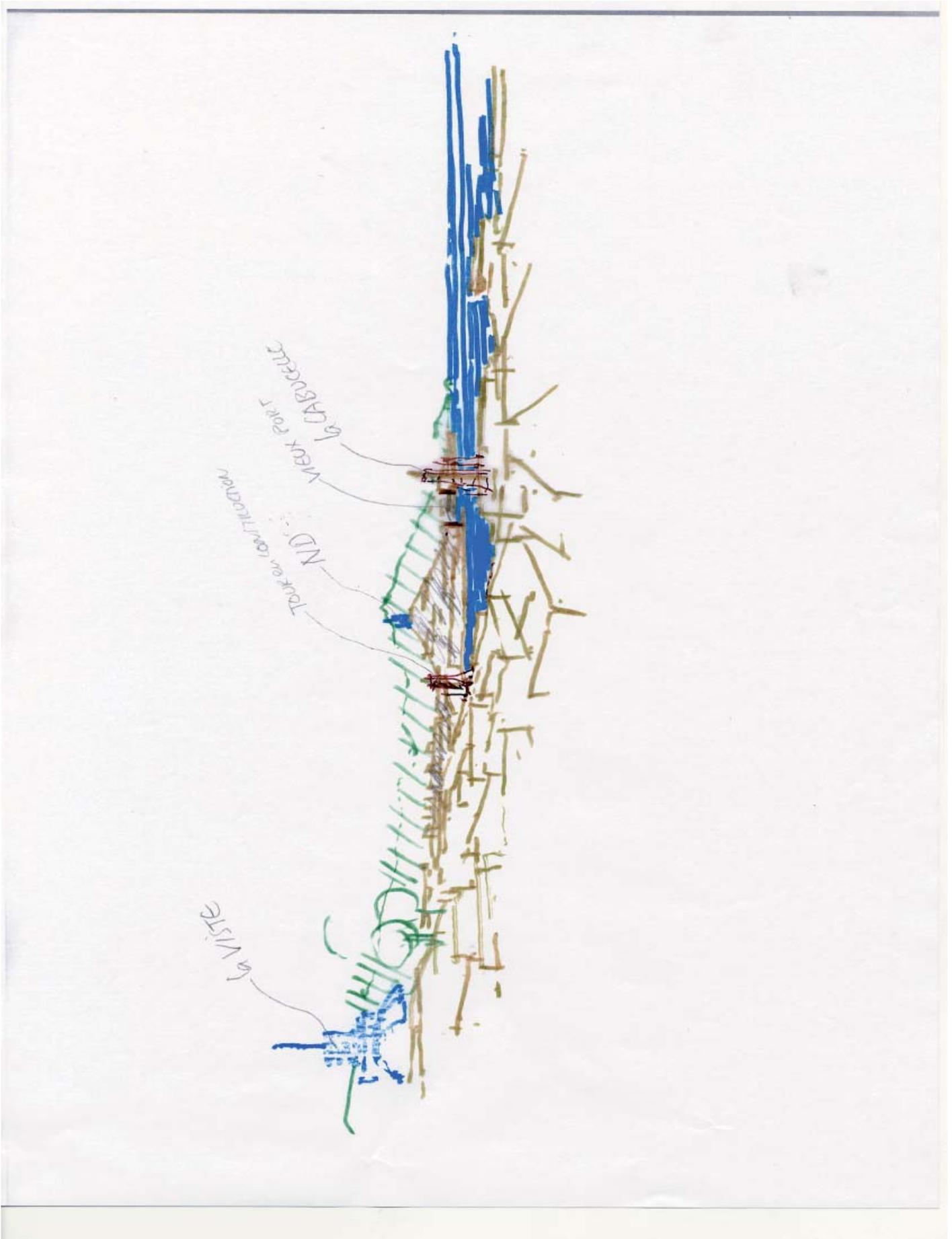
Jean-Antoine Constantin, 1750-1844, vue de la rade de Marseille

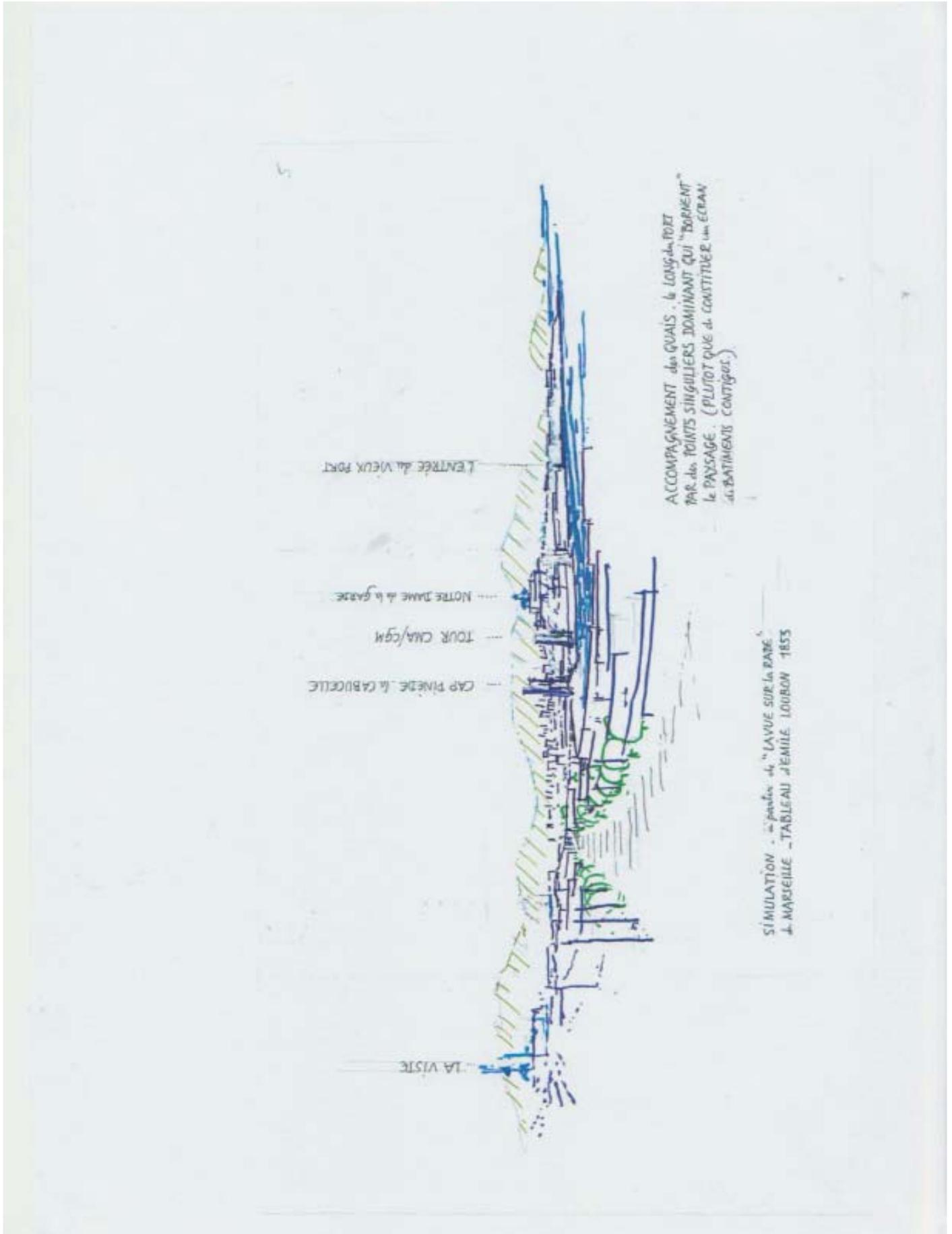






Emile Loubon, 1953, vue de la rade de Marseille, un jour de marché





LES COMPOSANTES DE LA STRUCTURE URBAINE DU NOUVEAU QUARTIER EUROMEDITERRANEE 2

1- La route de Lyon

La route de Lyon raconte la géographie, la topographie, c'est le « chemin des ânes », c'est aussi le chemin de l'histoire, celle des relations avec le nord.

Son tracé élargi s'impose dans le plan du nouveau quartier.

2- L'axe du Prado- Belsunce ou axe majeur marseillais

Il s'est constitué progressivement lors des développements successifs de Marseille. Il ne peut pas s'arrêter aux portes d'Euroméditerranée 2. Il est inscrit dans le tissu de la ville.

Les difficultés de ce prolongement (les piles de A55 et le relief de la Cabucelle) sont les ferments d'une nouvelle capacité d'adaptation d'un boulevard symbolique et unificateur.

C'est un tracé marquant une volonté de composition urbaine.

3- Le boulevard du littoral

Le boulevard du littoral est à l'interface du quartier du port.

La continuité de ce parcours doit être accessible à toutes les catégories de promeneurs (piétons- vélos- motorisés...) .

Les activités du port doivent être visibles.

C'est un boulevard à élargir et aménager. Il doit pouvoir vraiment porter son nom. (Contact visuel et physique avec le littoral)

4- Le viaduc de la A55

L'itinéraire surélevé est un élément du patrimoine de notre époque. Il a l'avantage d'offrir des vues panoramiques sur le port, la mer et le paysage. Les superstructures revisitées sont à l'image des viaducs ferrés de l'Estaque et de la côte bleue.

Les fonctions de cet itinéraire (accessibilité à tous : piétons, cyclistes, voitures) conduisent à adapter le plateau.

5- Les Aygalades

Le ruisseau des Aygalades constitue un élément de continuité paysagère entre les différents quartiers. Les aménagements, dont une image est donnée par le projet des Docks Libres, sont de nature à la création d'un parc linéaire central du nouveau quartier.

C'est un élément central du parc linéaire d'Euroméditerranée 2.

6- Le faisceau ferré de la gare du Canet

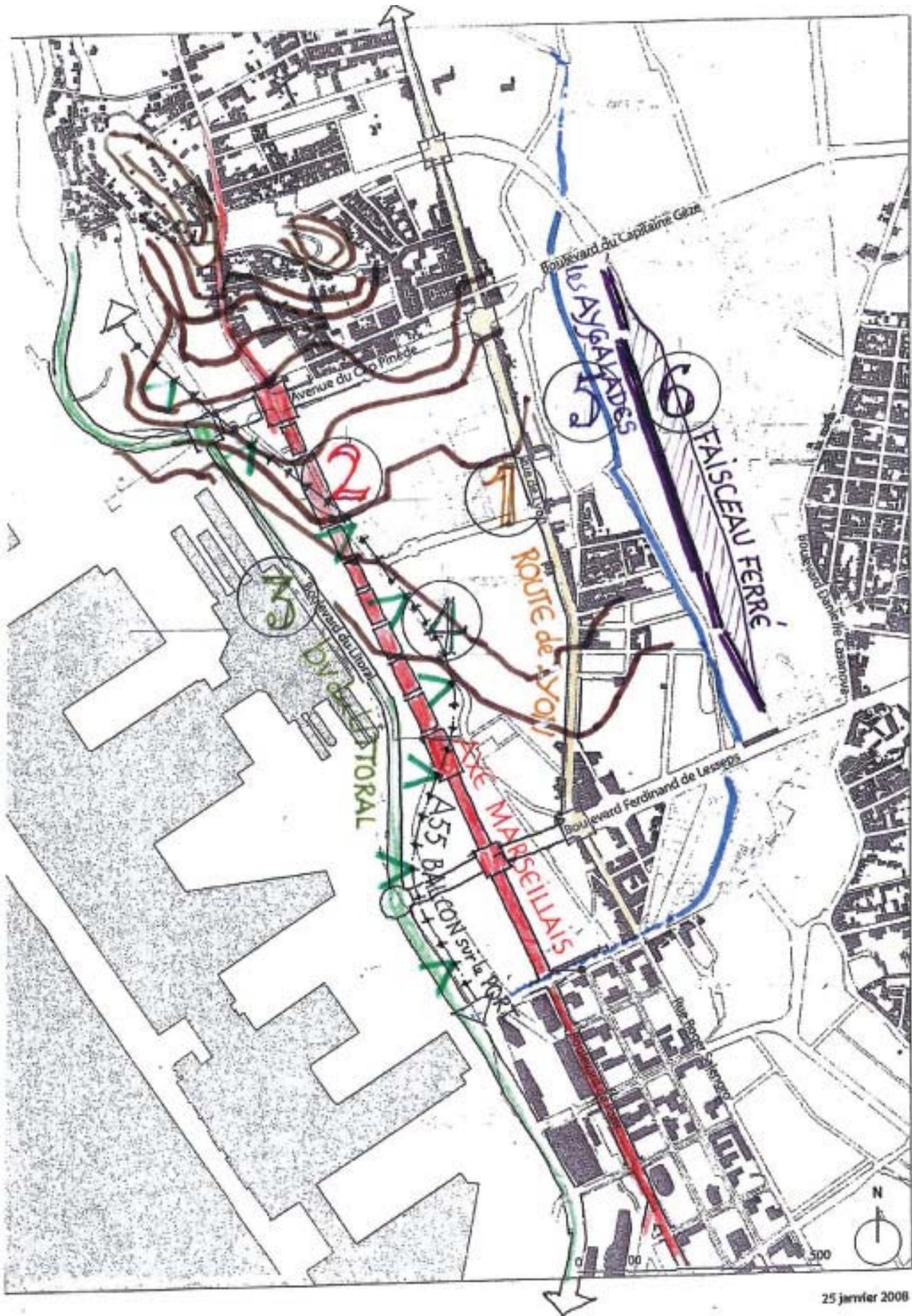
C'est le type même de contrainte dont on veut se débarrasser dans un projet de quartier.

C'est une solution extrême à laquelle on peut arriver après avoir examiné :

a- Que le fonctionnement de la relation port- voie ferrée (c'est-à-dire marchandises qui passent du bateau au train) continue d'être efficient.

b- Que les gares fret du centre ville n'auront pas, dans le cadre du développement durable, un rôle important, dans l'avenir. Notamment pour diminuer le trafic camionnettes de livraison. (en centre ville).

Il faut sauvegarder ce faisceau jusqu'à la preuve de son inutilité.



Ce document a été réalisé par:

- Francis AMPE, ingénieur-urbaniste, chef de projet
- Guy OBELE, architecte-urbaniste, assistant chef de projet
- Pierre MAYET, président du jury.
- Bertrand WARNIER, Président du Comité d'Orientation Scientifique des Ateliers.

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